

LIGABLAD

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



*32ste jaargang
april • mei • juni 2011
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **126**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



32^{ste} jaargang • nummer 126
april - mei - juni 2011

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werken
verder mee:**

Dekeersmaeker Bart (KAZM) • Huybrecks
Mark (KACK) • Pauwels Patrick (LVZC)
Simons Annelies (cnvv) • Spruyt
Daan (VZP) • Van Dam Kris (KAZM)
Vanderveken Stéphane (KFC) • VanLaethem
Hans (KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 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

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

Cover : lierstart tijdens Kempen Cup 2011 - Foto: Kris Van Dam (KAZM)

Back cover : inzending fotowedstrijd 2011 'Arcus T bij sunset' - Foto: Fauve Mottart (Albatros)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Flight Safety: geluk gehad!	2
Pribina cup - Nitra - Slovakije	2
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Daan Spruyt	5
In Memoriam	6
Zweefvliegtuignieuws	7
Wedstrijduitslagen	8
Thermiekvliegen voor gevorderden	9
Het hoekje van de boekenvreter	12
Open Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen	14
LVZC Fotowedstrijd 2011	15
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16

Woordje van de redactie

Ons seizoen heeft een prachtige start gekend. Wekenlang werd het traditioneel voorjaarsweer ingeruild tegen een stralend blauwe hemel. Die blauwe lucht bleek het ook thermisch uitstekend te doen. Voor ons landje was het nog niet vaak gezien maar april gaf meermaals prima mogelijkheden om overland te gaan.

Voor wie het niet zo heeft op blauwe thermiek was het ook een unieke kans om zijn vaardigheden in dit weer aan te scherpen. In elk geval is het beter te trainen in de kunst van de 'thermique pur' dan in het vliegen in overcast en regen.

Met al dit mooie vliegweer zou men bijna vergeten dat er op grond dagelijks gewerkt wordt om onze hobby mogelijk te houden. Vooral onze technische controleurs hebben een moeilijk voorjaar achter de rug. De toekenning van de CAMO heeft de technische staf van de liga reeds heel wat inspanningen gekost en ook de verdere praktische uitwerking van de luchtwaardigheidsorganisatie vergt nog elke dag heel wat bijspijkeren. Vele keurders moeten zich nog door de conversie naar ARC-staff werken en ook de technische structuur van de clubs moet verder uitgebouwd worden. Een taak die veel tijd zal blijven vragen.

Dit voorjaar was ik een weekje in Frankrijk en daar is het professionele kader zich intussen al ernstig aan het voorbereiden op de komende EASA licencing die vanaf 2012 z'n intrede doet. Niet dat het moeilijker zal worden om te leren vliegen of om een vergunning te behalen maar de administratieve opvolging van de opleiding zal een veel groter belang krijgen. Deze aanpassing zal vooral instructeurs treffen die hun administratief takenpakket zien toenemen.

Het wordt stilaan duidelijk dat, wat ook het engagement is dat men binnen zijn club of de liga aangaat, een zuiver amateuristische aanpak niet langer voldoende of verantwoord zal zijn.

Voor de wedstrijdleiders van de voorjaarswedstrijden is het bang afwachten voorbij. Hoewel er soms al eens een dag niet kon gevlogen worden liet de meteo ook mooie proeven toe. Bij het schrijven van dit voorwoord konden zowel de Belgian Nationals als de Kempen cup een mooi resultaat voorleggen.

Hopelijk houdt het mooie weer aan.

Iedereen een veilige en mooie zomer toegewenst.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Kadervorming

In het eerste semester van dit jaar hebben zes kandidaten met gunstig gevolg het theoretisch examen afgelegd voor de bevoegdverklaring van 'Instructeur'; zij zijn ondertussen gestart met hun praktische opleiding tot 'Hulpinstructeur'. Vijf kandidaten behaalden de bevoegdheid van hulpinstructeur, zes hulpinstructeurs hebben hun opleiding tot instructeur afgerond en hebben hun bevoegdheid behaald. Proficiat! Daarnaast werden voor de technische medewerkers ook nog 3 vormingsdagen georganiseerd in het kader van de CAMO+-werking.

'Are You Ready'

De Raad van Instructeurs koos dit onderwerp als veiligheidsthema voor 2011. Het is min of meer een bundeling van de thema's van de voorbije jaren. Posters ter ondersteuning van deze acties werden verspreid naar de clubs.

Technische controle - LVZC-CAMO+

Op 24 februari 2011 heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) de erkenning van 'Managementorganisatie voor Permanente Luchtwaardigheid', (Continuïng Airworthiness Management Organisation - CAMO) verleend. Meer gegevens vindt u verder in dit nummer.

EASA

Het blijft wachten op de publicatie van de definitieve regelgeving voor de vliegvergunningen en de medische controle alsook voor de organisatie van de opleiding via 'Approved Training Organisations'. Tot nader order blijft 8 april 2012 als omschakelpunt met naar alle waarschijnlijkheid een transferperiode tot april 2015. Op basis van de ontwerp teksten werd op niveau van de KBAC/BZF reeds uitvoerig overleg gevoerd over de te verwachten wijzigingen in de opleiding en de mogelijke toekomstige organisatievorm.

KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen uiterlijk 30 september of tegen 30 november om ze nog dit jaar te laten afhandelen. Kijk steeds na of het dossier volledig is a.u.b. We ervaren op het secretariaat dat er leden zijn die niet op de hoogte zijn dat een dossier moet worden ingediend **uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.**

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we

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

Vademecum 2011 - Pencilcorrecties

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

Pag. 3 - Examinators - Toevoegen:

Constant Taeymans, Oude Vaartstraat 15, 2300 Turnhout - tel. 014/70 32 07

Pag. 4 - Toevoegen:

CAMO+ BE.MG.0113

Jan SPEETJENS, Accountable Manager - tel. 03/231 71 58

Jos AERTS, Kwaliteitscoördinator - tel. 013/66 21 18

Pag. 5 - Diest Aero Club - wijziging:

6. Pieter CUSTERS, Kl. Roodakkerstraat 1, 3960 Bree - tel. 0478/56 48 05

Pag. 6 - LUAC - wijziging:

5. Alexander PRINSIER, Fazantendal 44, 1910 Kampenhout - tel. 0498/65 17 89

Pag. 9 - Erkende geneesheren:

Dr. G. Geeraerts, Lierssesteenweg 212 i.p.v. 210

Fotowedstrijd 2011

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

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,50)

- Vliegboekje 2,50,- € (3,50)

- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75,- € (2,50)

- Zonnehoedje 3,25,- € (4,25)

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2.530 Boechout.)

Noteer nu reeds...

zaterdag 28 januari 2012 - Symposium
- PVC Oostmalle

CAMO+

Na een lange en intensieve voorbereidingsperiode heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) op 24 februari jl. de erkenning verleend van 'Managementorganisatie voor Permanente Luchtwaardigheid', (Continuïng Airworthiness Management Organisation - CAMO) met

als erkenningsnummer BE.MG.0113.

De LVZC heeft zodoende de bevoegdheid om de herbeoordeling van de luchtwaardigheid uit te voeren en het bijhorende certificaat (Airworthiness Review Certificate - ARC) af te leveren. Het werkterrein is beperkt tot toestellen die eigendom zijn van de aangesloten clubs of die eigendom zijn van de piloten die bij onze clubs zijn aangesloten. Indien de eigenaar het wenst, kan middels het afsluiten van een 'beperkte overeenkomst' ook ondersteuning worden verleend voor het opmaken/actualiseren van het onderhoudsprogramma van zijn toestel. De goedkeuring wordt in de aanloopfase nog verleend door het DGLV, later kan dit in eigen beheer gebeuren. Elke club beschikt thans over één inspecteur (officieel Airworthiness Review Staff - ARS) maar de examinering is lopende om het aantal inspecteurs uit te breiden. Van bij de aanvang werd gekozen om te werken in de zgn. 'niet-gecontroleerde omgeving', d.w.z. dat de eigenaar verantwoordelijk blijft voor het opvolgen en uitvoeren van alle noodzakelijke onderhoud- en luchtwaardigheidstaken aan zijn toestel (in de 'gecontroleerde omgeving' neemt de CAMO de volledige verantwoordelijkheid van de eigenaar over).

Zoals reeds gezegd, kan de eigenaar beroep doen op de CAMO+ voor de jaarlijkse 'herbeoordeling van de luchtwaardigheid'. Hiervoor stuurt deze een aanvraagdossier naar het secretariaat. Per omgaande worden de documenten opgemaakt en ter beschikking gesteld van de ARS van de club die met de aanvrager een tijdstip afspreekt voor het uitvoeren van de inspectie. De gegevens worden online verwerkt en indien alles in orde is bevonden, wordt het nieuwe ARC direct afgeleverd. De kost voor een herbeoordeling en het afleveren van het certificaat bedraagt thans 125,00 euro.

Begin maart is het operationele werk gestart en ondertussen zijn ruim 70 toestellen geïnspecteerd. Uiteraard hopen wij dat het aantal toestellen spoedig zal toenemen om het ganse project leefbaar en betaalbaar te houden. Meer informatie kan je krijgen van de technische coördinator in jouw club of rechtstreeks via het secretariaat.

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?

Kan je van koffie positief testen?

Mag een sporter neusdruppels gebruiken?

Wat mag wel en wat mag niet?

Surf naar www.dopinglijn.be of bel 0800-30201

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

Flight Safety: geluk gehad!

Wanneer een artikel deze titel draagt en onder het thema techniek of vliegveiligheid valt dan is er ergens iets mis gelopen. Het is dan enkel aan de 'gelukkige omstandigheden' te danken dat het niet fout is gelopen. En dat was het dan ook.

Het volgende verhaal illustreert een dergelijk voorval. Het is niet de bedoeling iemand met de vinger te wijzen. De bedoeling van het artikel is dat we er een les uit trekken. Het zijn vaak 'kleinigheden' die tot een ongeval kunnen leiden. In dit verhaal is het gelukkig niet zover gekomen.

De voorgeschiedenis: Een club gebruikt de tweezitter van een andere club en stelt hiervoor een eenzitter in ruil. Beide toestellen komen zo uit het vliegbedrijf van de clubs. De tweezitter heeft zopas een nieuwe luchtwaardigheidkeuring doorlopen. Hij wordt de avond voor de wissel opgebouwd en in de loods geplaatst zodat het projectweekend de volgende ochtend direct van start kan gaan.

Komen we tot de feiten: De volgende dag startte zoals voorzien. Buiten zetten, checken. Bij de voorste hoogtemeter ontbreekt de instelknop maar met een beetje moeite kan de meter ingesteld worden. Niemand die zich zorgen maakt waar de knop heen is. Het toestel is immers pas gekeurd en komt uit het vliegbedrijf.

De ganse donderdag en vrijdag wordt er met gasten gevlogen op alle beschikbare tweezitters. Op vrijdagavond bij de laatste start had een gast het verzoek eens wat meer te doen. Geen echte kunstvlucht of zo maar even enkele scherpe bochten, een OG gevoel, figuren zonder gevaar.

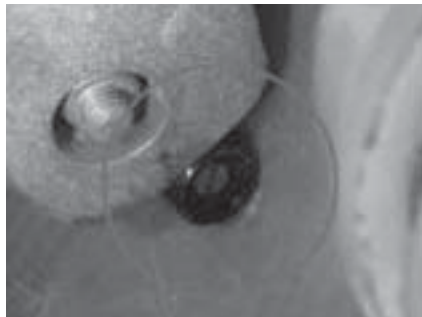
En dan gebeurt het! Op ongeveer 250 m AGL na het beëindigen van het laatste OG manoeuvre klemt het hoogteroer vast en de snelheid is niet lager dan 140 kmh te brengen. De zeer ervaren en bezonnen piloot bereidt zich voor om een landing bij hoge snelheid uit te voeren.

Voor hem als wedstrijdopiloot, geoefend in lage directe aanvucht met hoge snelheid, een vertrouwde opgave. De tweezitter wordt aan goed 140 kmh geland en heeft de ganse baan van 600 m nodig om tot stilstand te komen. Oef... Al bij al is dit goed afgelopen.

Nu nog even 600 m terug naar de loods en daar wordt de zaak onderzocht wat er met het hoogteroer aan de hand is.

Ongehoorlijk! Bij aankomst bij de loods is het hoogteroer terug vrij zoals het hoort te zijn. Wat was er dan mis? Er wordt een keurder bijgehaald die het toestel goed kent en onder zijn toezicht wordt de zit-schaal losgeschroefd, bekleding verwijderd en met duidelijk licht wordt het nazicht uitgevoerd. Er kan geen defect gevonden worden. Niets, ook geen vreemde voorwerpen waren te zien ... Rarara ...

Afbouwen dan maar en langzaam omkeren, mogelijks horen we ergens wat rammelen of vallen. En dat is gebeurd. Een licht klikken duidt op de aanwezigheid van een los voorwerp in een onzichtbare plaats.



Figuur 1 : detail

Nadat het wiel en bekleding verwijderd zijn, wordt bij deze, voorheen niet zichtbare plaats, de instelknop van de hoogtemeter teruggevonden. Deze kleine knop was de oorzaak van de blokkering van het hoogteroer.

Op figuur 1 kan men dit vaststellen. Op één of andere manier was de knop door de opening van de instrumentleidingen en bekabeling geraakt. In deze kleine afgesloten ruimte onder de knieën van de piloot bevindt zich enkel een deel van de hoogteroeroverbrenging waar een kleine massaballans is op aangebracht. De eigenaar werd op de hoogte gebracht. Een onderzoek binnen de club bracht aan het licht dat de instelknop al ongeveer 6 weken ontbrak.

Wat leren we hieruit? Mensen, wanneer ergens iets met het toestel niet is zoals het



Figuur 2 : overzicht

hoort te zijn (een ontbrekende instelknop is nu niet direct veel voorkomend voorval) dan moet men net zolang zoeken tot de oorzaak duidelijk is. Heel eenvoudig en onbetwistbaar! Punt! Dan zijn er nadien ook geen 'maar' en 'als'. Mooi vliegweer, 'doen we vanavond', 'kan geen kwaad' ... enzovoort en zo verder ... redenen die iedereen kent in z'n club tellen niet!

In dit geval is het geluk geweest dat tot een goed eind geleid heeft, niets meer dan geluk gehad! Het had ook anders kunnen aflopen ...



Figuur 3 : daar ontbrak de 'dader'

Er wordt ook bewust geen toesteltype vermeld omdat dit probleem in wezen niks te maken heeft met het toestel. Hier is het de mens die fouten maakt. Dergelijke voorvallen kunnen zich bij elk toestel voordoen. Vaak worden verloren gereedschappen of onderdelen eens of bij toeval teruggevonden ...

Toegezonden door Bart De Keersmaeker.

Vertaling redactie.

Bron: Ulf Calsbach, DAeC LV NRW e.V.

Quelle: Luftsport 6/2009

Pribina cup – Nitra – Slowakije

Van 22 tot 30 april ging in Nitra, Slowakije de Pribina cup door. Dit is een grote internationale zweefvliegwedstrijd met veel deelnemers. In totaal strijden 153 piloten over 4 klassen (Clubklasse, 15 m, Tweezitter en Open klasse). De wedstrijd wordt vooral gebruikt als training voor het Europees

Kampioenschap, welk later dit jaar op hetzelfde vliegveld gehouden wordt.

20/4 Na een vrij gemakkelijke rit van bijna 1.300 km rond 19.30 woensdagavond in Nitra aangekomen. Slechts een half uurtje verloren in twee files tussen Würzburg en

Nürnberg. Op dat stuk zijn ze al lang aan het werken. Onderweg een enkele cu gezien, maar niet veel en dan nog boven het Bayerische Wald en de Oostenrijkse grens. 't Is hier nu elke dag zonnig, met cu boven de bergen. En de voorspelling zijn zo voor de ganse week: zonnig, enkele dagen licht



Een deel van het deelnemersveld

bewolkt en temperaturen tussen 23 en 25 graden. Perfect voor de ophalers. Er staat nog wel geen water in het zwembad.

21/4 Jef met de Discus en Wim Akkermans met de Duo zijn richting Hoge Tatra gevlogen. Héél goed weer en boven de Tatra een basis van + 3.200 m. Met toppen tot 2.500 m (en nog sneeuw erop) mag dit wel. Na een kleine 500 km zijn ze terug geland. Volgens Jef zijn mooiste vlucht ooit. 's Avonds in restaurant U KRBA een zeer lekkere forel gegeten, inclusief salade, gebakken patattekjes en twee dranken 12 euro betaald. En er stonden nog verschillende andere lekkere dingetjes op het menu. Ze zien ons nog wel eens terug dit verlof.

22/4 Vrijdag was het een (min of meer) verplichte trainingsdag. Zelfde weer als gisteren voorspeld en dus een pittige opdracht van 530 km voor alle klassen. De mannen dachten van slechts een deel van de proef te vliegen en wat te relaxen tegen dat morgen de Pribina Cup officieel begint. 't Is allemaal weeral goed geregeld. De clubklasse start aan de ene kant van het veld, de andere klassen aan de andere zijde. De clubklasse wordt opgesleept met ULM's, de rest met Zlins, Schmellaks en nog wat exoten. Vooral de Schmellaks met hun 600 pk turbine sleuren door. Alleen de stank van de kerosine is niet echt aangenaam (precies een ander soort dan bij ons). Een Nimbus 4 of ASW 22 vol water is even snel van de grond als bij ons een Libelleke achter de Scout. Zal ook nodig zijn om meer dan 150 toestellen (jawel, meer dan 150 deelnemers) binnen het uur in de lucht te krijgen. 's Avonds pizza gegeten, niet slecht maar een beetje harde ondergrond. Maar wat wil je voor 5,50 euro.

23/4 Vandaag (zaterdag) eerste wedstrijddag. Heel optimistische proeven, te volgens mij. Over de 700 km voor de open klas en 590 - 560 voor dubbelzitters en

standaard. Aangezien er veel volk doorzakte beslist voor de B proeven, nog altijd meer dan 500 km. We zullen zien wat het wordt maar ik vrees het ergste.

Het eerste been werd nog afgelapt aan gemiddelden boven de 130 km/h. Dan begon zowat de ellende. Uiteindelijk slaagde slechts één piloot uit de 15 m klasse erin om de proef te vliegen. Jef scoorde met 388 km nog niet zo slecht. In de tweezitterklasse strandde Wim op slechts een tiental km van het veld: 200 m hoogte te kort. Toch een eerste plaats. Dikke proficiat! Verschillende piloten kwamen erg laat terug. Eén Engelse piloot kreeg bezoek van de politie om te vragen wat zij in het donker om dat veld aan het doen waren. Zij hadden net een vleugel in de hanger gedragen, de rest stond nog in het midden van het veld. Enkele Slovaken stonden nabij Poprad aan de Hoge Tatra: enkele rit van drie uur! Leve de turbo!

24/4 Voor vandaag is een AAT gepland, de tijd is op de middag reeds teruggebracht



Een grote pluim van Schleicher, de ASW 22BL

van 2.30 uur naar 2.00. Wim heeft als co-pilote ons Sofie mee, kan ze ook eens een stuk Slovakije uit de lucht bekijken. Er kwam er slechts één openklasser binnen, een Nimbus 4, met een gemiddelde van 55 km/h. Dan weet je wel hoe goed het weer was. Voor Sofie was het de eerste buitenlandse landing. Al bij al nog niet te ver en in een goed veld. Het voorspelde onweer dreef over Nitra weg, een enkele blikseminslag vrij kortbij deed ons wel even schrikken. Na een dik uur was ook de regen weer weg. Proeven niet geldig. Ook niet op 25 en 26/4.

Gisteren enkele piloten waarschuwing gekregen voor gevaarlijk vliegen. Worden uit de wedstrijd gezet bij herhaling. Was terecht. Kwamen zo laag over de openstaande aanhangers dat een bezoekende dame en kind bijna een hartinfarct kregen. Eén vader is ondertussen reeds opgehoepeld.

27/4 Vandaag hebben de mannen het heel goed gedaan. Wim eindigde derde met een gemiddelde van 107 km/h. Hij was wel te vroeg terug en staat in het totaal op 1. Onze Jef eindigde schitterend 10de met een gemiddelde van 110 km/h, hij staat nu in het totaal op een mooie 15de plaats. Als hij deze plaats kan houden in dit deelnemersveld is dit geweldig goed. 's Avonds gaan eten in de stad met Sjaak Seelen, François Jeremiassé, Wim en de crews. Het eten was weeral niet slecht. Ik moet enkele van deze plaatsen onthouden voor juli, tijdens het EK.

28/4 Speedtask op het programma van iets boven de 250 km. De dag begon betrokken maar langzaam klaarde het op. Net voor het opslepen kwamen de eerste cu, redelijk hoog. Achteraf bleek de basis al boven de 2.500 m te zijn. Jef geraakte moeilijk aan de basis maar is toch op weg. Af en toe trekt het terug dicht en de bovenbewolking



Niet iedereen denkt aan vliegen

wordt van het zuiden uit ook dikker. De op-haler van Wim is terug naar huis, Hij vliegt terug naar huis met Ryanair van Bratislava naar Milaan en dan naar Charleroi, voor 28 euro.

Er kwamen slechts 4 tweezitters rond. Nadat de Discus in de doos zat zijn we hen gaan ophalen. Viel al bij al zeer goed mee. In deze klasse zijn de meeste toestellen Duo's, enkele DG 1000 en 4 Arcussen. Vele Duo's zijn trouwens clubbezit, een fantastisch toestel.

Vrijdag 29/4 Het was voor de onze mannen niet zo schitterend. Onze Jef eindigde 36ste met 98 km/h en komt in het totaal op plaats 15 wat nog zeer goed is. Howard Jones op Discus 2ax werd voor de tweede opeenvolgende dag winnaar met gemiddeld 113 kmh. De proeven voor vandaag liggen rond de 340 km. Net over het veld lag deze morgen een dikke laag ci. Dit speelde de clubklassers die zuid van het veld gelost werden wel parten. De rest ging na de sleep direct richting Zobor om aan het reliëf te gaan klimmen. De geluiden op de radio zijn tot nu toe redelijk positief: goed



Nieuwkomer in Europa, de JS1



Hij ziet er niet uit maar gaat verschrikkelijk hard de hoogte in; de Zlin Z-37 Cmelak

stijgen maar ook door de regen vliegen. Ziet er daar op dit ogenblik wel redelijk zwart uit. Maar met een basis van 2.500 m kan je al wat glijden. Het probleem de vorige dagen was ook dat laag aanpikken niet zo vlot gaat, je zou boven 1.300 m moeten blijven en de thermiek stopt hier ook vrij plots. We lopen tenslotte ook een uur voor op de zon t.o.v. Keiheuvel, maar rond 5 uur wordt de kraan dikwijls dichtgedraaid.

Zaterdag 30/4 Laatste dag. Voorspelling meteo: enkele uren goed en dan buien/onweer. Opdrachten AAT van 2.30 uur, later teruggebracht naar 2.00. Reeds tijdens het opslepen werden de eerst grote cu zichtbaar. Dit werden er meer en meer.

Tijdens de proef waren er zowat overal buien, met toch nog zeer goed stijgen, ook in de regen. Jef, Sjaak en Wim keerden naar het veld terug om er te landen, de doorgang naar het tweede keerpunt zat zowat dicht.

In de 15 m klasse kwam zowat de helft binnen, de eerste met 132 km/h! Ik denk dat die los door de onweders gegaan is.

Met een 27ste plaats mag onze Jef tevreden zijn. Hij heeft enkele schitterende vluchten achter de rug en geleerd dat lokale kennis zeer belangrijk is. In 20 m kwam 1/3de binnen en eindigde Wim in het peloton, de laatste dagen liep het wat minder goed. Totaal 10de op 20 deelnemers.

Nog enkele opmerkingen: de JS 1 is een prachtig toestel; de KKB iets minder. Al verschillende Discus 2ax gezien met voorbereiding inbouw jet, de EB 29 is imposant. Ik kwam Uli Schwenk op de startgrit tegen en vroeg: groot of klein? Hij antwoordde: vandaag korte vleugels, slechts 25 m, met de grote gaat hij tot 29 m! Finesse boven 62!

Enkele gegevens:

- Alles samen 151 toestellen (da's veel als je ze ziet liggen).
- 12 slepers: 2 ULM's van 100pk, een Zlin 180 pk en twee Dynamics 100 pk voor de clubklasse.
- 3 grote Zlins van 230 pk of zoiets en 3 of 4 Schmellaks van 600 pk.
- Tot nu toe slechts drie toestellen met wat stukken aan de wielen na een buitenlanding.
- 4 euro voor een ontbijt (inclusief spek en eieren) en 4 euro voor een avondmaal op het veld zelf.

Drie weken werken en dan naar St. Hubert voor het BK.

CU, Mark (KACK)

* uitslag verder in dit blad

KeiheuvelCup 2011

6 en 7 augustus



Vliegveld Balen-Keiheuvel
 Meer informatie op www.aeroclub-keiheuvel.be

Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Daan Spruyt

Ik rij de parking van VZP op en parkeer me naast een imposante DC4 die hier ongetwijfeld een mooie en vredige laatste rustplaats heeft gevonden. Ik heb er een afspraak met onze redacteur om even bij te praten, met de verdoken bedoeling om Daan Spruyt, Belgisch Kampioen in de clubklasse 2010, te strikken voor een interview. Geen sinecure, maar mits een paar "Wittekes" toch een geslaagde missie. Stof genoeg voor een interessant artikel.

Heb je altijd hier gevolgen, Daan?

Neen, in 1994 was ik, net als alle jaren voordien, op zomervakantie bij m'n grootouders in Duitsland. Als 15-jarige werden de uitstapjes met oma en opa minder interessant en daarom ben ik op zoek gegaan naar een iets avontuurlijker tijdverdrijf. Zweefvliegen leek me wel wat en daarom



Met de Glasflugel 304 aan de start tijdens Kiewit Cup 2010



maakte ik even later mijn eerste vlucht in Hellenhagen. Hellenhagen is een "Sonderlandefeld", met andere woorden een akelig klein veld met een strook van nauwelijks 250 meter om op te landen. Geen ideale piste, maar wel perfect om te vertrekken voor een vlucht aan de helling. Je kan er namelijk zowel met oost – als westwind vertrekken voor een hellingvlucht. Na 40 lierstarts was ik reeds solo. In het begin kreeg ik dikwijls de kans om solo te vliegen, op K7 en K8, maar vooral de Spatz stond vaak te wachten op een piloot. 7 jaar

lang bracht ik mijn zomervakanties door op 'der lth', de berg van Hellenhagen. In deze streek heb ik de smaak van het zweefvliegen te pakken gekregen, mede omdat de sfeer er steeds opperbest is.

Na mijn studies te hebben afgerond in 2002 heb ik me dan vervoegd bij VZP, met als doel mijn vergunning te behalen. Qua sfeer was het wel even aanpassen. Toch viel ik er in een goede, gemotiveerde groep van leeftijdsgenoten zoals o.a. de broers Vanderputten en Nick Redant, waarmee ik al snel mijn eerste zweefvliegtuig, een PIK



Een buitengewone buitenlanding

20, aankocht. Onder invloed van de vrienden van VZP, oriënteerde ik me meer naar het overland – en wedstrijdvliegen, terwijl het in Hellenhagen meer draaide om de sfeer en het plezier van het vliegen.

Hoe ver vlieg je dan zo aan de helling?

In het Weserbergland, waar de lth deel van uitmaakt, is het mogelijk om hellingvluchten te maken tot wel 500 km. Soms moet je wel een sprong maken van de ene bergrug op de andere. Dit is natuurlijk niet altijd even gemakkelijk, maar langsheen deze route liggen verschillende vliegveldjes waar het hellingvliegen beoefend wordt. Deze clubs bieden fantastische mogelijkheden om te vliegen in het najaar en de winter terwijl er elders al lang niet meer gevlogen wordt en men druk in de weer is met het winterwerk.

We zien ook vaak vluchten van jou in het buitenland, waar vlieg je dan zoal?

Na het behalen van mijn zweefvliegvergunning, ben ik tweemaal op zweefvliegvakantie gegaan in Oostenrijk, dat was in Nötch en Mauterndorf. Daarna ging ik ook verschillende keren op zomerkamp met VZP naar Angers aan de Loire. Ik ben gelukkig ook altijd welkom op verschillende Duitse vliegvelden en daar probeer ik bij goed

weer (lees: als het bij ons weer eens wat minder is) af en toe eens van te profiteren.

Vorig jaar, in begin april, ben ik samen met Koen Vanderputten dan voor het eerst naar Vinon getrokken voor een initiatie bergvliegen met Herman Peeraer. Voor de gelegenheid hadden we een Arcus gehuurd. Ook de LS6 van Koen en Joris hebben we meegenomen. In totaal vlogen we op een week een 40-tal uren bij elkaar. Een mooie start van het zweefvliegseizoen! Net op de dag dat we naar huis wilden vertrekken, werden goede golfcondities voorspeld, een kans die we niet konden laten schieten. Kort na zonsopgang hebben we de eerste start gemaakt en zijn om beurt voor onze 5000 meter hoogtewinst in de Ls 6 gestapt. Kort na de middag zijn we dan 'met de kers op de taart' huiswaarts gereden en 's avonds lagen we in ons eigen bed.

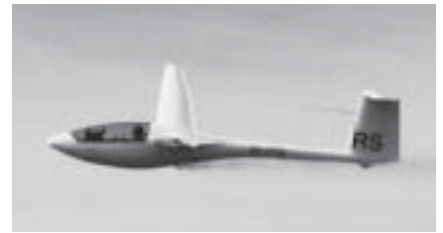
Waar was je eerste wedstrijd ervaring?

Dat was met Koen in de K7 op de Kaiserwedstrijd in Zwartberg. Het jaar erna heb ik me ingeschreven met de K6 en heb gewonnen!

De eerste grote wedstrijd was in Angers. Ik eindigde in de top 10 en dat was een zeer bevredigend resultaat. Daarna ben ik dan de Vlaamse klassiekers beginnen meevliegen met de VZP vrienden. Het is vooral de goede sfeer tijdens de wedstrijden die me aanspreekt. Toch probeer ik altijd te gaan voor een goede prestatie.

Met het ondertussen gekende resultaat, je bent Belgisch kampioen nu. Wat staat er dit jaar op het programma?

Eind juli doe ik mee aan het Europees Kampioenschap in de clubklasse in Nitra. Ik ga daar heel hard mijn best doen om een



Speed finish met de PIK 20 'RS' tijdens de Inter-regional pays de la Loire te Angers

goed resultaat te behalen, maar ik beseft dat ik mijn verwachtingen niet te hoog mag leggen. Ik ga vooral proberen veel ervaring te verzamelen om misschien later op kampioenschappen eens een mooie plaats te kunnen vliegen..

Heb je voldoende tijd om je voor te bereiden?

Eigenlijk niet. Ik ben zelfstandig tuinaanlegger. Tijdens het seizoen is dat heel moeilijk te combineren met het zweefvliegen. Daarenboven ben ik in december 2009 trotse papa van mijn schattige dochter Flore geworden. Gelukkig kan ik rekenen op veel begrip en steun van mijn vriendin Yldau. Ik probeer me zoveel mogelijk voor te bereiden door deel te nemen aan het Belgisch Kampioenschap en de Beker van Vlaanderen. De Pribina-cup in Nitra, die voor mij eigenlijk de beste voorbereiding voor het EK was geweest; heb ik helaas moeten laten vallen.

Tijdens ons gesprek komt een lokale zweefvliegster opmerken dat we eens moeten vragen naar een spectaculaire ophaling die volgde na een buitenlandse landing van Daan.

Tja, die ene heeft me wel een pak wittekes gekost, maar om dat verhaal te publiceren in het Ligablad, ga je er zeker dubbel zoveel moeten bieden...

Kris (KAZM)

In memoriam

Onlangs zijn twee opmerkelijke figuren heengegaan.



Nicholas Goodhart (28/9/1919-†9/4/2011) werd geboren in Inkpen, Berkshire (UK) en maakte carrière in de royal navy waar hij de graad van Rear-Admiral verkreeg. In 1954 vond hij het mirror deck landing sight uit, een aanvliesysteem dat het mogelijk maakte om met jet's op een vliegdekschip te landen. In 1944 werd hij piloot bij de navy. Hij was ook een vermaand zweefvliegpiloot die het Britse hoogterecord wist te breken met een hoogte van 37,050 ft. Voor het UK nam hij zeven maal deel aan een WK en plaatste zich vier keer in de top 10. In 1957 werd hij samen met Frank Foster, Wereldkampioen 2-zitter klasse te St Yan in Frankrijk. Hij was ook 3-voudig Brits kampioen eenzitterklasse (1962, 1967 and 1971). Gedurende zijn zweefvliegcarrière was hij houder van elf Brits records.

Het was de eerste Brit die het Diamanten brevet behaalde en ontving o.a. the Silver Medal of the Royal Aero Club en het the Paul Tissandier Diploma.



Chris Wills (- †4/5/2011) is de oprichter en president voor het leven van de Vintage Glider Club. Chris Wills is in zijn slaap overleden, hij zou dit jaar 80 zijn geworden.

De vereniging voor historische zweefvliegtuigen werd opgericht in 1973, heeft wereldwijd afdelingen en kent intussen zo'n 1000-tal leden. In 2002 ontving Chris het F.A.I.'s Pirat Gehriger Diploma als teken van erkenning voor zijn VGC.

De begrafenis zal op verzoek van de familie in beperkte kring gebeuren. Op 25 juni organiseert de Lasham gliding club een herdenkingsdag.

Zweefvliegtuignieuws

Akaflieg Darmstadt

Bij deze studenten wordt hard gewerkt aan de afwerking van een nieuwe side-by-side scholingstweezitter, de D-43 Fuchur. Onlangs werden de belastingsproeven van de vleugel met succes afgewerkt: 2.200 kg zand verdeeld over 18 m spanwijdte. Daarmee nadert dit project, dat reeds 10 jaar geleden opgestart werd, de beslissende fase: de eerste vlucht zou nog deze zomer moeten plaatsvinden. Interessant is dat men er door een geschikte pijlstand in geslaagd is, het toestel ook met slechts één piloot aan boord zonder balansgewichten binnen de zwaartepuntlimieten te houden. Het toestel zal uitgerust zijn met het Soteira-reddingsstelsel: een tweetrapsraket rukt een parachute uit de zwever, waaraan niet het toestel, maar wel de piloot zelf is vastgegespt. Bijna een schietstoel!

Albatar

De Sloveense firma, bouwer van de Apis, brengt een nieuw zwevertje op de markt, de A-13, speciaal ontworpen voor de nieuwe 13,5 m klasse die door de IGC geschapen werd om de Wereldklasse (PW-5-klasse) te vervangen. Oorspronkelijk wou Albatar dit 140 kg wegende toestel als zuiver zweefvliegtuig voorstellen, in de waan dat de 13,5 m klasse geen EASA-goedkeuring zou behoeven. Welles dus! Ondertussen is er sprake om het verder te ontwikkelen tot een ULV ... zelfstartend uiteraard! Er is ook geruime tijd sprake van een tweezitter, de A-18, maar de eerste vlucht wordt nu al jaren beloofd als 'nakend' ...

DG Flugzeugbau

Hier is er de nieuwe DG-1001TE, ofte DG-1001 met elektro-thuisbrenger. De motor is dezelfde Enstroj 25 kW die ook de Taurus Electro aandrijft. De batterijen zitten in de romp voor een gemakkelijke toegankelijkheid. Er wordt nog geëxperimenteerd met diverse oplossingen, want 80 kg batterijen is niet niets. Zij leveren echter 1,5 m/s stijgen, 140 km/h horizontale snelheid en 3 uur autonomie. Het toestel heeft op 11 mei voor het eerst het luchtruim gekozen.



Lange Aviation

Met de samenwerking van Lange en het DLR voor de ontwikkeling van een vliegtuig met brandstofcellen, was er vraag naar een



grotere spanwijdte voor de opvolger van de DLR H-2. Lange maakt hiervan gebruik om met een nieuw model op de proppen te komen: de Antares 23E. De volledig nieuwe vleugel werd natuurlijk weer ontwikkeld in samenwerking met Loek Boermans van de TU Delft, maar ook met partner Schempp-Hirth. De stroming blijft laminaire over 95% aan de onderkant en 75% aan de bovenkant, en de vleugel heeft een supereliptische vorm. Leeggewicht 505 kg met de zelfde elektromotor als de 20E, 250 liter ballast mogelijk in de vleugels. De eerste vlucht vond plaats op 12 april II. en een aantal exemplaren zijn reeds voorverkocht aan 210.000 euro + BTW. Levering binnen 2 jaar.

LET

De bouwer van de Blanik laat zijn klanten niet in de teek en werkt verder aan een niet-destructieve testmethode om de stevigheid van ligger en klinknagels te controleren. De verhoopte datum van maart 2011 bleek echter niet haalbaar en is nu verschoven tot juli van dit jaar. Er wordt echter ook gewerkt aan de snellere ingebruikname van toestellen die aan de wijzigingen hebben ondergaan beschreven in de bulletins nr. L13/068 of L13/050. Verder is er ook een Duitse firma, Aircraft Design & Certification LTD. (http://aircraftdc.de/visionen_blanik.htm) die een wijziging heeft ontwikkeld waarmee nu reeds een aantal L-13 Blaniks opnieuw tot het vliegen werden toegelaten. Het prijskaartje is echter niet mals: 6.500 euro + BTW alleen al voor de onderdelen, + installatiekosten...

Scheibe Aircraft

Op de Aero heeft de constructeur bekendgemaakt dat hij de bouw van de oefenst-



weezitter SF-34 hervat, nu Centrair die opgegeven heeft. Vraagprijs 68.000 euro + BTW voor het toestel zonder instrumenten, 6 à 12 maanden levertijd. Scheibe voorziet een variëteit met opsteektips met winglets, die de spanwijdte zouden vergroten van 15,80 naar 17,80 m en de glijhoek zou brengen van 1:34 naar 1:36.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

Hier is de grote nieuwigheid de Quintus M, een zelfstartende open klasse éénzitter met 23 m spanwijdte, ontwikkeld in samenwerking met Lange en Boermans. De romp is nieuw, de 18 m binnenvleugel identiek met die van de nieuwe Antares 23E, de buitenvleugel heeft de typische Schempp-Hirth-uiteinden. Op de Aero te Friedrichshafen was hij als 'lege schaal' te zien, al het binnenwerk ontbrak. Men geeft een vleugeloppervlak aan van 14,75 m², een slankheid van bijna 36! De maximum vleugelbelasting zou 58 kg/m² bedragen, 20% meer dan de Nimbus 4. De Quintus M wordt aangedreven door een Solo-motor. Verder heeft de Arcus T nu ook de EASA-goedkeuring ontvangen.

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



De ASH-30Mi, de langverwachte opvolger van de ASH-25, heeft voor het eerst gevlogen op 7 april, met ontwerper Martin Heide aan de stuurknuppel. Met 26, 50 m spanwijdte en slechts 17,17 m² vleugeloppervlak (slankheid 41) zou de ASH-30 rond 200 km/h een daalsnelheid hebben gelijk aan die van de ASH-25 bij 180 km/h. Als aandrijving van de Mi-versie dient de vertrouwde rotatiemotor met benzine-inspuiting AE-50 met 41 kW vermogen. Prijskaartje: 159.000 euro als zuiver zweefvliegtuig en 208.000 euro als zelfstarter, uiteraard + BTW.

Stéphane Vander Veken

Wedstrijduitslagen

KEMPENCUP 2011

EBWE WEELDE, België, 2-6-2011 / 5-6-2011

club

Totaaluitslagen na dag 4

#	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	Totaal
1.	KB	Dominique Hayen-Frank Op 't Eijnde	B-KAC	ASK 21	663
2.	KW	Rudy Broeckx	B-KAC	Twin Astir Tr(FG)	369
3.	KL	Ward Gijsemans	B-KACK	Twin Astir Tr(FG)	341
4.	VJ	Jan-Bart-Thomas Van Erck	B-KAZM	Twin Astir	318
5.	D14	Philip Meers	B-KAC	LS 1-c	282
6.	V5	Jan Brouwer	NL-ZHVC	ASK 21	266
7.	KX	Dirk Dierckx-Sefaan Schoenmaekers	B-KAC	Astir CS	40
8.	KS	Jan Wouters-Christian Kloosterman	B-KAC	ASK 13	0

sport

Totaaluitslagen na dag 4

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	FS	Daan Spruyt	B-VZP	LS 6	2783
2.	HI	Joris Vanderputten	B-VZP	LS 6	2726
3.	OI	Geert De Palmenaer	B-VZP	Pegase	2536
4.	ZJB	Bart De Keersmaeker-Jan Vantomme	B-KAZM	Std. Libelle 17m	2204
5.	CLV	Koen Vanderputten	B-VZP	Std. Libelle	2165
6.	717	Eric Colbrant	B-KACK	Std. Libelle	2032
7.	ED	Emiel Dewachter	B-KACK	LS 8	2018
8.	GB	Mathieu Sebastien	B-KVDW	LS 3	2011
9.	UU	Johan Lievens	B-VZP	Duo Discus T	1975
10.	EK	Didier Kenens	B-DAC	Pegase	1858
11.	DJ	Jan De Roo	B-VZP	DG 100	1675
12.	DM	Fred Bracke	B-VZA	DG 300	1551
13.	PL2	Dirk Van Doninck	B-BAC	DG 300	1517
14.	BR	Peter Bertels-Jorik Michiels	B-KACB	Std. Libelle	1212
15.	XO	Guy Piccart	B-DAC	DG 300	1157
16.	PL3	Michel Van Put-Cornelissen	B-BAC	DG 505 20m	1154
17.	TQ	Christophe Laenen	B-Alb	LS 4	1010
18.	LX	Ben Heylen	B-Alb	LS 4	993
19.	WM	Jorik Michiels	B-KACB	Std. Jantar 3	808
20.	PL1	Ronald Geleyn Humblet	B-BAC	DG 505 20m	437
21.	FU	Pieter Lievens	B-VZP	Std. Cirrus	368

sport xpdr

Totaaluitslagen na dag 4

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	CM	Dennis Huybreckx	B-KACK	LS 8	2910
2.	SR	Robbie Seton	NL-WBAC	LS 8	2865
3.	WE	Herman Peeraer	B-KAC	Ventus 2cT/18m	2807
4.	JS	Wim Akkermans	NL-WBAC	JS1	2783
5.	KH	Jeroen Jennen	B-KACK	LS 4	2700
6.	DC	Niel Deygers	B-DAC	Std. Libelle	2496
7.	LT	Jef Kell	B-KACK	LS 7	2462
8.	ZY	Bert sr Schmelzer	B-KACK	Ventus 2cT/18m	2452
9.	CX	Dries Van Gestel	B-KAC	LS 6	2364
10.	2S	Stijn Vanden Boer	B-Alb	Std. Libelle	2301
11.	FLY	Ronald Kaay	NL-EACzc	ASW 27	2288
12.	MF	Yves Ruymen	B-KVDW	Nimbus 4DM	2172
13.	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	B-Alb	LS 8	2129
14.	AH	Jan Deca	B-KAC	DG 300	1865
15.	W4	Roelof Klunder Nijland	NL-WBAC	DG 1000/20m	1823
16.	E3	Stefaan Bovin	B-LUAC	ASW 28E/18m	1813
17.	EH	Vandenputte- Kerkhofs-Jonkers	NL-EACzc	Duo Discus	1648
18.	VP	Guy Van Pee	B-Alb	Antares 20m	1507
19.	AE	Danny Verheyen- Yvo Meyers	B-Alb	LS 7	1457
20.	FND	Van den Borne-Willems-Lauwers	B-KAC	Duo Discus T	1409
21.	GX	Rik Vanden Boer	B-Alb	Std. Cirrus	1400
22.	FU	Louis Braspenning-Paul Wouters	B-KACB	Ventus bT 16.6m	1376
23.	52	Jelle Vandebeek-Bart Huygen	B-KVDW	Discus 2	1371
24.	2W	Luc Van Camp	B-KAC	Discus 2T	1260
25.	HE	Walter Geenen	B-KAC	Ventus 2cM/18m	1231
26.	YYY	Martin Grim	NL-ACS	ASW 20	1152
27.	DB	Pieter Beckx	B-KACB	Janus CT	1136
28.	MC	Tim Huybreckx	B-KACK	Discus bT	1031
29.	YES	Philip van de Donk	NL-EACzc	LS 3	938
30.	5Y	Simon Berx	B-Alb	LS 6	869
31.	BG	Carl Claessens-Mark Belien	B-KACB	Duo Discus T	800
32.	3KC	Geert Callewaert	B-Alb	Discus 2T	747
33.	2D	Hugo Jansen	B-KAC	DG 300	640
34.	HB	Johan Lemmens	NL-WBAC	Ventus 1	518
35.	EW	Fabienne Vanderlinden	B-KAC	ASW 20	496
36.	HFJ	Remi Vanderhoydonck	B-Alb	Jantar 2	30

GROTE PRIJS GERAARDSBERGEN 2011

Geraardsbergen, België, 7-8 mei 2011

Sportklasse

Totaaluitslagen na dag 2

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS 6	612
2.	ES	Jelle Vandebeek/Bart Huygen	KVDW	ASW 19	568
3.	UU	Johan Lievens	VZP	Duo Discus T	471
4.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	459
5.	WM	Jorik Michiels	KACB	Std. Jantar	443
6.	OI	Geert De Palmenaer	VZP	Pegase	398
7.	FS	Daan Spruyt	VZP	LS6c-18	341
8.	HH	Pieter Lievens	VZP	Pegase	95
9.	BG	Joost Bertels (TBC)	KACB	Duo Discus T	0
9.	CWZ	Frédéric de Groote (TBC)	KACB	Std. Libelle	0

BELGIAN OPEN GLIDING CHAMPIONSHIP 2011

Saint-Hubert, België, 21-5-2011 - 29-5-2011

15 Meter Class

Totaaluitslagen na dag 5

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	MM	Andre Emmanuel LITT		VENTUS2 A/B(x)	3718
2.	21	Bert SCHMELZER		DISCUS2	3581
3.	SR	Robbie SETON		LS8 15m	3547
4.	FS	Daan SPRUYT		LS6	3533
5.	MC	Jef KELL		DISCUS (W) T	3490
6.	LT	Tim HUYBRECKX		LS7 (W)	3365
7.	5F	Michael JEANMOTTE		LS8 15m	3140
8.	HI	Koen VANDERPUTTEN		LS6 15m	3113
9.	7	Olivier SEVRIN		LS 4	3052
10.	52	Yves RUYMEN		Discus 2	2925
11.	ED	Emiel DE WACHTER		LS8 15m	2709
12.	4	Francois DELFOSSE		DISCUS	2571
13.	FU	Pieter LIEVENS		Cirrus STD	2520
14.	4V	Julien HENRY		Janus C	2477
15.	F1	Arjen VINK		DISCUS	2348
16.	KA	Jean-Louis CORNEZ		DISCUS (W) T	2177
17.	FA	Koen-Claude HOTTON		LAK 19/15m T	2069
18.	2S	Stijn VANDEN BOER		Libelle STD	2034
19.	GX	Rik VANDEN BOER		Cirrus STD	2020
20.	CX	Dries VAN GESTEL		LS6	1955
21.	DC	Niel DELJGERS		Std. Libelle	1834
22.	ME	Eddy DE CONINCK		Pegase	1586
23.	UU	Johan LIEVENS		DUODISCUS T	1357
24.	C	Frédéric VANDENHEEDE		Ventus 2c/15m T	1322
25.	520	Benoit EVRARD		Discus	1119
26.	KAH	Denis PETITFRERE		DISCUS (W) T	965
27.	EW	Fabienne VAN DER LINDEN		ASW 20	677

Open

Totaaluitslagen na dag 5

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	F2	Yves JEANMOTTE		Ventus 2cX/18m	4827
2.	V	Jean-Luc COLSON		ASG 29/18m	4770
3.	KD	Wim AKKERMANS		Ventus cT 17.6	4717
4.	3B	Jean-Louis BOUDERLIGUE		VENTUS 2C(x) 18m T	4530
5.	XP	Paul VAN DINGENEN		ASH31M	4421
6.	WEI	Herman PEERAER		Ventus 2cT/18m	4077
7.	4Z	Frédéric PAEPE		Nimbus 3DT	3894
8.	32	Olivier CORNEILLIE		LAK 17 18m T	3808
9.	2Y	Bert Sr. SCHMELZER		VENTUS 2C(x) 18m T	3790
10.	WE	Olivier BRIALMONT		ASG29-18m T	3716
11.	EX	Bruno PIERAERTS		VENTUS 2C(x) 18m T	2992
12.	HFJ	Hugo MERTENS		JANTAR 2	2419
13.	ZY	Pascal HANSSENS		Nimbus 4DT	2092
14.	VS	Thierry LEMINEUR		Ventus 2cX/18m	1759
15.	LC	Bernard DENONCIN		LAK 17 18m T	1484
16.	SP	Pierre RENARD		LS 10/18m	393



PRIBINA CUP

Nitra, Slowakije, 22-4-2011 - 30-4-2011

Clubklasse

Totaaluitslagen na dag

#	CN	Vlieger	Land	Vliegtuig	Totaal
1.	IF	Roman Mráček	CZE	Std. Cirrus	3398
2.	DZ	Ian MacArthur	GBR	LS 4	3356
3.	IPF	Boris Žorž	SVN	Std. Cirrus-W	3272
4.	YY	Gerrard G Dale	GBR	DG 100	3197
5.	ARI	Ferenc Bereczky	HUN	Jantar Std.2	3001
6.	KA	Jakub Barszcz	POL	Jantar Std.2	2978
7.	CI	Vytautas Rasimavicius	LTU	Jantar Std.3	2943
8.	2CI	Petr Svoboda	CZE	Std. Cirrus	2884
9.	BC	Krzysztof Sobiecki	POL	Jantar Std.3	2879
10.	99	Iakov Shrage	RUS	Std. Cirrus	2802

15-meter

Totaaluitslagen na dag 5

#	CN	Vlieger	Land	Vliegtuig	Totaal
1.	EY	Christophe Ruch	FRA	Ventus 2A	3395
2.	ET	Christophe Cousseau	FRA	Discus 2A	3377
3.	BP	Franz Poch	DEU	Discus 2B	3317
4.	EF	Louis Boudierique	FRA	Ventus 2C/15m	3305
5.	GP	Gerd Peter Lauer	DEU	LS 8/15m	3273
6.	T1	Przemyslaw Bartzak	POL	LS 8/15m	3258
7.	M6	Matthias Sturm	DEU	ASW 27	3227
8.	ECC	Adam Czeladzki	POL	Discus 2C/15m	3220
9.	LOT	Lukasz Grabowski	POL	LS 8/15m	3197
9.	DI	Branislav Jesensky	SVK	Discus 2B	3197
27.	MC	Jozef lieven luk Kell	BEL	Discus B	2606

Tweezitter

Totaaluitslagen na dag 5

#	CN	Vlieger	Land	Vliegtuig	Totaal
1.	GF	Antti Lehto	FIN	Duo Discus	4085
2.	12	Allan D Tribe	GBR	DG 1000/20m	3810
3.	YX	Andre Weidlich	DEU	Duo Discus	3671
4.	777	Ilkka Tourula	FIN	Duo Discus	3663
5.	3AB	Luciano Avanzini	ITA	Arcus	3559
6.	AM	Alberto Sironi	ITA	Arcus	3413
7.	V8	Christof Geissler	DEU	Arcus	3241
8.	DUO	Georg Theisinger	DEU	Duo Discus	3232
9.	K2	Marc Puskeiler	DEU	Arcus	3167
10.	W1	Wim Akkermans	BEL	Duo Discus	3129

Open klasse

Totaaluitslagen na dag 6

#	CN	Vlieger	Land	Vliegtuig	Totaal
1.	PL	Karol Staryszak	POL	ASG 29/18m	3403
2.	ZB	Zdzislaw Bednarczuk	POL	Ventus 2C/18m	3221
3.	GD	Ondrej Dupal	CZE	Ventus 2C/18m	3133
4.	WO	Wolfgang Janowitsch	AUT	Ventus 2C/18m	3130
5.	RX	Petr Krejcirik	CZE	ASW 22BL	3122
6.	FF	Francois Jeremiasse	NLD	Discus 2C/18m	3102
7.	ZF	Sven Kolb	AUT	Antares/20m	3093
8.	LB	Gintaras Drevinskas	LTU	Nimbus 4	3087
9.	E1	Russell Cheetham	GBR	JS 1/18m	3063
10.	EP	Christoph Danders	DEU	Nimbus 4	3037

Thermiekvliegen voor gevorderden

Oorspronkelijk gepubliceerd in 'Soaring' 1992 en in het blad van de ZC Flevo.

Vanaf de dag dat ik solo kwam, deden de instructeurs moeilijk als ik langer wegbleef dan zijzelf. Het werd al snel duidelijk dat ik van hen niet teveel te verwachten had.

Daarom besloot ik al snel om mee te doen aan de Nationale, met een eigen kist uiteraard. Vrijwel onmiddellijk stuitte ik op een probleem. Mijn vrouw weigerde om weer fulltime te gaan werken! Dat maakte het uitvoeren van plan A een beetje moeilijk: een LS6 kopen en die jongens in de 15 me-

ter een lesje leren. En gezien de ervaring van de leden die met clubvliegtuigen wedstrijden vliegen zou dat (plan B) er voor mij voorlopig ook wel niet inzitten.

Nou goed, omdat ik best flexibel ben, ben ik toen maar overgegaan op plan C en heb





Een agressieve look moet de tegenstanders imponeren

een zoveelstehands Ka8 op de kop getikt. Hoewel ik natuurlijk bijzonder trots was op mijn nieuwe aankoop, begon er enige twijfel in me op te komen. Niet dat die kist niet stevig was hoor, de luchtwaardigheidsinspectie leverde geen enkel probleem op. Het was alleen maar dat zelfs met mijn superieure thermieken ... (Ik moet natuurlijk realistisch blijven) ik kon natuurlijk onmogelijk samen met de LS4's en LS7's blijven mee doorsteken aan 260 km/uur. De Ka8 heeft nu eenmaal een rode streep op de snelheidsmeter bij 190 km/uur. Zelfs als ik rekening hield met druk en temperatuur, parallax bij het aflezen en de verouderde afleesschaal, zou ik toch niet veel meer dan 217 km/uur kunnen doen. Misschien zou mijn glijhoek bij die snelheid ook een ietsje lager zijn. Het werd me duidelijk dat ik iets anders moest verzinnen. Gelukkig liep ik een DBO'er tegen het lijf op de club. Hij had veel gelezen over zweefvliegen, met name in Groenland. Wolkenvliegen! Dat is de oplossing. Daar doen ze dat altijd. Het beste stijgen zit in de wolk, zei hij. Stoppen met draaien tegen de basis is als het kusje bij de voordeur: je mist de beste thermiek.

Natuurlijk! Waarom dacht ik daar niet eerder aan? En waarom vertellen die instructeurs je dat niet? Door gebruik te maken

van het betere stijgen en de grotere hoogte van de cumulonimbus wolken, desnoods van grotere cumuli, zou ik de kleinere belletjes kunnen overslaan. Door gewoon minder vaak te draaien dan de rest van de meute, zou ik meer tijd hebben om onderweg exact uit te rekenen hoeveel ik veilig over de rode streep kon vliegen bij het doorsteken.

Het weekend daarop begon ik aan de lier al te steken naar die prachtige vette cumulus. Na een paar minuten bracht mijn thermiektechniek me al bij de wolkenbasis. Terwijl het stijgen met elke draai toenam stegen we de wolk in.

Mijn Ka-achtje en ik oefenden vervolgens het herstel uit een rugvrije, plus nog het herstel uit een paar andere vliegstanden die nog geen naam hebben gekregen. Nadat ik voor de vijfde keer de wolk was ingedraaid, realiseerde ik me dat ik er elke keer op mijn rug uitkwam. Het was me nu duidelijk: bij de basis eerst een rol, en dan verder thermieken! Jammer, ook dat werkte niet. Nu kwam ik er achterstevoren weer uit. De Ka8 bleek trouwens een uitstekende tailslide in zich te hebben. Wat me nu duidelijk werd, was dat ik blindvlieginstrumenten nodig had. Dit was het moment dat mijn vrouw aankondigde te willen stoppen met haar parttime baan. En wat zijn die blindvlie-

ginstrumenten duur! Ik moest toch echt iets verzinnen. Door een artikel in een oud luchtvaarttijdschrift kwam ik op het spoor van de 'cat and duck' methode. Ervan overtuigd dat de meeste lezers deze methode goed kennen, zal ik hier een heel korte samenvatting geven voor diegenen die nooit serieuze zaken lezen. De methode werd vroeger gebruikt op de B 17 (nee, geen nieuwe versie van de Pilatus B4, maar wel van blik). Het is verder erg eenvoudig. Alles wat je nodig hebt, zijn een kat en een eend. De kat wordt op de cockpitvloer gezet. Bekend is dat een kat altijd op zijn pootjes landt. Je moet dus opletten naar welke kant de kat leunt en dan die kant op een stuurcorrectie maken. De eend wordt op final gebruikt. Door zijn natuurlijke aanleg vliegt die eend goed IFR. Gooi de eend naar buiten wanneer je wilt landen, en je hoeft hem alleen maar te volgen. Een aantal jaren geleden is hiernaar behoorlijk wat onderzoek gedaan en daarbij kwamen een aantal nadelen naar voren. Hierna is het onderzoeksproject verder gestopt. Echter, geen onderzoek is gedaan naar de toepassing van deze methode bij zweefvliegtuigen en ik voelde aan dat het de moeite waard was om hiertoe een poging te wagen. Enkele van de problemen die zich indertijd voordeden waren de volgende:

- Op thermische dagen heeft de kat de neiging in slaap te vallen. Er moet dus ook een grote hond mee om de kat wakker te houden.
- Er is een schone kat nodig, anders zit die zichzelf de hele tijd te wassen. Het volgen van een zich wassende kat bij het blindvliegen resulteert in een snaprol gevolgd door een rugvrije.
- Jonge katjes hebben 9 levens en worden onvoorzichtig. Neem een oude kat met nog maar 1 leven te gaan, dan heeft hij evenveel te verliezen als de vlieger.
- Neem een raszuivere kat. Vermijdt zwerfkatten. Hierover kun je het beste advies vragen aan ervaren kroegtijgers. Wat betreft de eend kwamen andere problemen aan het licht.
- De eend moet uitstekende ogen hebben. Immers een bijziende eend heeft niet door dat 'ie IFR vliegt en kan dus snel de windturbines bij Arendonk binnenvliegen.
- Een erg bijziende eend is nog erger. Die heeft helemaal niet door dat 'ie naar buiten

gegooid is en gaat zittend naar beneden (de zgn. 'sitting duck' positie). Zelfs met een Ka8 is het dan niet meer eenvoudig om de eend te volgen. Bovendien wordt de kat daardoor nog wel eens misselijk.

- Neem een eend die op land mag landen (zgn. land-aantekening). Het kan namelijk ineens erg spannend worden als je uit het wolkendek breekt en ontdekt dat je op short final zit voor een meertje. Vooral als het jachtseizoen geopend is!
- Neem een stadse eend, immers eenden kunnen trekvogels zijn. En als je dan toch boven Zuid-Spanje of Noorwegen komt (afhankelijk van het seizoen), dan moet je maar liefst 7 maanden wachten voor de terugreis.
- Neem een middelgrote eend met heldere kleuren. Een gewone kleine saaie eend is in een dikke wolk soms moeilijk te volgen. Aan de andere kant, een grote eend is soms moeilijk door het cockpit-raampje te krijgen. Dat leidt teveel af.

Ondanks de nadelen sprak het systeem mij in principe wel aan. Zeker ook omdat sportcommissarissen niet onmiddellijk

door hebben wat er allemaal aan de hand is. Immers als je de startplaats opkomt met een volledig blindvlieginstrumentarium onder je arm, dan worden ze gelijk achterdochtig. Maar als je aankomt met een kat aan de lijn en een eend in de lunchtrommel, dan valt dat tussen al die andere wedstrijdvliegers niet op. Het wordt dus tijd dat ik ga uitleggen hoe ik tot certificering van mijn KBS (Ka8 Blindvlieg Systeem) ben gekomen. Hiervoor heb ik een uitgebreid testprogramma ontworpen. Je kunt er immers niet vanuit gaan dat alles de eerste keer goed gaat. Daarvoor heb ik genoeg vliegfilms gezien. Ik rekende op 6 vluchten in een tweetal dagen.

Het testprogramma zag er als volgt uit:

- Vlucht 1: Alleen de kat. Beoordeel de reacties van de kat op normale vliegbewegingen en wen hem aan zijn werkplek (op de vloer tussen de stoel en de pedalen).
- Vlucht 2: Alleen de kat. Ongewone vliegstanden en wolkenvliegen.
- Vlucht 3: De kat en de hond samen. Beoordeel de kat en de hond als team en



Een hoog uitgesneden instrumentenbord moet ruimte maken voor de apparatuur

train de hond op tekenen van slaap of sloomheid van de kat.

- Vlucht 4: Alleen de eend. Wen de eend aan de polaire van de Ka8 zodat de eend niet te langzaam (of misschien zelfs te snel) gaat vliegen op final.
- Vlucht 5: Alleen de eend. Een echte nadering met een final direct uit een wolk.
- Vlucht 6: Volledige systeemtest. Na minstens 30 minuten wolkenvliegen om de kat te testen op luchtziekte, eindigen met een DLS nadering (Duck Landing System).

Ik voelde aan dat met een dergelijk grondig programma het systeem op tijd klaar kon zijn voor de Nationale. Bij de voorbereidingen voor de eerste vlucht bleek wel dat ik een kat nodig had. Gelukkig keek mijn dochter even de andere kant op, toen ik hem met een haringstaart in de chutehoes lokte. De eerste vlucht verliep goed: kat geïnstalleerd op de vloer, precies achter de pedalen. Bij het straktrekken ging het nog goed. Maar daarna werd de kat nieuwsgierig wat er allemaal aan de hand was: hij klom op mijn knie en keek naar buiten. Toen 'ie zag dat we vlogen nam de kat de meest onwenselijke houding aan: om mijn hoofd heen met zijn ogen voor de mijne. Van ons beide alle twee dichtgeknepen. De lierist vertelde later dat 'ie nog nooit drie rolls aan de kabel had gezien. Zelf heb ik ze nog steeds niet gezien. In ieder geval heb ik wel de orde in de cockpit hersteld (ten koste van slechts een dozijn schrammen). Na het ontkoppelen was de kat al aardig gewend aan het vliegen en ging 'ie aan het werk. Eerst oefenden we wat wisselbochten met 45 graden helling. Net toen we begonnen met steile wisselbochten, kreeg de kat er genoeg van en wilde een ommetje maken.

Ondanks mijn bedreiging dat ik hem zou verkopen aan de Chinees, als hij niet onmiddellijk op zijn post aan het werk ging,

ging de kat liggen achter de wielbak en viel daar in slaap. Duidelijk was dat de vlucht beëindigd kon worden en dat ook vlucht 2 geen zin zou hebben. Daarom kon het programma direct vervolgd worden met vlucht 3. Hiervoor moest ik een hond zien te vinden. Ik kon hiervoor natuurlijk een van de honden op de strip gebruiken, bijvoorbeeld die ene terriër. Jammer genoeg was de kat er niet bang voor. Uiteindelijk viel de keus op Bonzo, een jonge Sint-bernard. Het grootste probleem met Bonzo, en ik bedoel echt groot, was Bonzo's formaat. Niet alleen was Bonzo groot, maar hij groeide ook nog zo snel dat we twee keer per dag lood in de staart erbij moesten doen. Het duurde een uur voordat we de cockpitcheck konden doen. Eerst werd de kat geïnstalleerd op zijn inmiddels bekende positie. Bonzo kwam direct achter de kat te zitten en dan kon ik tussen Bonzo en de rugleuning schuiven. Bij de cockpitcheck duurde het tien minuten voordat ik de stuurknuppel gevonden had. Tenslotte had ik hem te pakken: naast Bonzo's rechter achterbeen. Als Bonzo naar links bleef kijken, dan kon ik over rechts leunen en kon de kap dicht. Omdat we zo allebei de kat in de gaten konden houden, waren we klaar voor de start. De start was verder normaal, maar Bonzo's achterwerk naast de knuppel zorgde ervoor dat ik alleen rechterbochten kon draaien. Omdat ik alleen naar rechts kon kijken was dat verder niet erg. De vlucht was volgens het boekje, behalve toen Bonzo begon te blaffen tegen de kat die vervolgens wegdook voor de pedalen.

Omdat de tijd nu toch wel begon te dringen, besloot ik om direct door te gaan met testvlucht nummer 6. De enige modificatie die nodig bleek, was een stuk tape om Bonzo's bek. Verder werd de eend, die ik de avond daarvoor in het Zilvermeer had gevangen, naast de accu tussen de stangen geïnstalleerd. Om geen risico's te lopen namen we deze keer een sleepstart. De sleepvlieger kwam er overigens snel achter dat we alleen rechterbochten kon-

den vliegen. We werden onder de basis van een goede cumul afgezet en klommen al snel met 3 meter rond omhoog. Het team werkte, en in de wolk konden we gewoon doorstijgen. Dat wil zeggen, tot Bonzo buiten zijn boekje ging en overging tot het dumpen van water. Ongelooflijk hoeveel waterballast een Sint-bernard eigenlijk kan meenemen. Op zich was het dumpen ervan niet zo'n probleem, maar het begon al snel te klotsen onderin de romp en ik kon de trim niet elke keer tijdig bijstellen. Het stijgen verminderde dus behoorlijk. Nadat de kat de golven voor de derde keer naar voren had zien komen, en zijn kop weer boven kreeg, zag hij eruit als een verdrinken rat. De eend peddelde vervolgens weer als een gek naar voren om op zijn plaats te blijven zitten. Het probleem loste zich echter vanzelf op toen het zuur (of de ammoniak) in de vloeistof door het linnen heen gebeten was, en dit over de volle lengte openscheurde. In een klap waren we van het klotsen verlost, terwijl ook de eend weg was. Deze bleef driftig doorzwemmen, wat steeds lichter ging. Ik besloot dat het tijd was om weer terug te gaan naar het veld en volgde de eend naar beneden. Na ongeveer 500 meter hoogteverlies kreeg de eend door dat hij midden in de lucht nog steeds zat te zwemmen. Plotseling trok 'ie zijn poten in en spreidde zijn vleugels.

Doordat ik toen met 12 G moest trekken om de eend te volgen, was de kat ook gelijk droog. Nadat we zo een uurtje IFR hadden gevlogen, begon ik te denken dat de eend er wel erg lang over deed om weer uit de overcast te komen. Juist op dat moment sloeg de regen tegen de cockpit. Dat was echter maar even en het was eigenlijk onmiddellijk weer droog. Toen pas werd het zicht beter, en realiseerde ik me dat het geen regen was geweest, maar de fontein van het speeltuintje bij de Lilse Bergen. We zaten op short final en de eend voor ons begon al af te ronden. Nadat alles weer op de trailer stond, ben ik de bemanning gaan zoeken. Op het korte ritje naar huis kreeg ik een goed idee ...

Het hoekje van de boekenvreter

Geschiedenis is blijkbaar 'in' bij de uitgevers, er blijven maar boeken over het verleden van onze sport verschijnen.

Leuk voor de amateur historicus, maar hopelijk is het geen teken aan de wand dat onze sport 'passé' is!

Wim ADRIAANSEN levert met **In Vogelvlucht, Zeventig jaar sport- en zweefvliegen boven West Brabant** (West-Brabantse Aero Club, 2004, 1228 blz. 30 x 21,5 cm, harde kaft, talrijke Z/W foto's, ISBN 90-9018006-0) een mooie bijdrage tot de ge-

schiedschrijving van het zweefvliegen bij onze noorderburen, meer bepaald op het vliegveld van Woensdrecht.

In 1934 werd de Bergen-op-Zoomsche Zweefvliegclub opgericht. Een terrein, bekend als de Eendenkooij, wordt door de gemeente Woensdrecht bestemd tot luchtvaartterrein. Daar kunnen de zweefvliegers hun intrek nemen. In 1936 kom er concurrentie van een tweede vereniging, de Rooms-Katholieke West-Brabantsche Aeroclub. De Bergen-op-Zoomsche Zweefclub wordt ontbonden en gaat op in de

nieuwe vereniging. Wat de aanleiding was van deze ontwikkeling, weet heden niemand meer.

De opleiding gebeurt op éénzitter Zögling of ESG, eerst met gummistart, later met een lier. De eerste fase van de opleiding is het 'wakkelen': gewoon ter plaatse in de wind de vleugels horizontaal houden. Dan volgt het 'roetsjen' waarbij de zwever weliswaar vooruit getrokken wordt, maar zo traag dat hij nog niet kan opstijgen.

In 1938 wil de gemeente het vliegveld sluiten. Met wat achterhoedegevechten wordt



het bestaan gerekte tot 1939, als men wegens oorlogsdreiging de bestaande vliegvelden van strategisch belang verklaart. Na WOII gaat het vliegbedrijf weer van start met Grunau Baby, Goevier en Rhönlerche, deels gehuurd van de KNVvL. De club is omgevormd tot West-Brabantse Aero Club. Er wordt autostart met een keerrol toegepast. Niet bijster efficiënt, en even later komt er opnieuw een lier.

Zweefvliegclub Rotterdam komt ook geregeld vliegen op Woensdrecht, het vliegbedrijf van beide clubs wordt gezamenlijk georganiseerd. Er worden zomerkampen gehouden op andere vliegvelden. Er wordt ook wat aan motorvliegen gedaan in de jaren 50-60. Kinkhoestpatiënten krijgen een vluchtje van anderhalf uur op 3.000 m voorgeschreven. Later beperkt de motoractiviteit zich tot het sleepvliegen. Door turbulenties heen heeft de WBAC zich doorgezet. Bij de clubactiviteiten hoort ook de organisatie van de Jac Jansen Memorial Cup, die ook een paar Belgische zweefvliegers op hun naam konden zetten. Tof boekje voor de verzamelaar van historisch materiaal, en zeker de moeite waard voor wie ooit op Woensdrecht vloog.

Welke luchtvaartfreak kent het vliegveld van La Ferté Alais niet? Daar wordt elk jaar tijdens het pinksterweekend een show georganiseerd voor al wie interesse heeft voor oldtimer en vintage vliegtuigen, plus enkele moderne toestellen er bovenop. Een vliegfeest dat toeschouwers trekt van over gans Europa. Maar wisten jullie dat dit ooit een vermaard zweefvliegcentrum was, net buiten de Parijse stadsmuren? Dat lezen we in het collectieve werk van de Commission Historique de la Fédération Française de Vol à Voile: **La Ferté Alais, la vie d'un**

centre de vol à voile de performances 1945 à 1969 (Vieilles Plumes n° 19, FFVV, s.d., 210 blz. 29,5 x 21 cm, slappe kaft, spiraalgebonden, talrijke Z/W en kleurfoto's, ISSN 1287-9681).

Het vliegveld van La Ferté Alais is het geesteskind van Jean-Baptiste Salis, ooit (in 1912!) de jongste vlieger van Frankrijk, militaire piloot in WOI, bergvlieger en stichter van de vliegvelden van Chamonix, Grenoble en Chambéry. In de jaren 30 is hij ook stunt-



Opnieuw Gordelen!

de gordel
de Bloso klassieker



4 SEPTEMBER 2011

Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel.

02 380 44 44
www.de-gordel.be



vlieger voor de filmindustrie, importeur van Bücker vliegtuigen, en produceert te Trous-le-Noble onderdelen voor de luchtvaartindustrie. Omdat zijn werkrumtes in 1940 opgeëist worden, koopt hij een zagerij en aanpalende bossen te La Ferté Alais. Zo slaagt hij erin tegelijk aan de kost te komen en een eigen vliegveld aan te leggen.

In 1945 wordt er voor het eerst aan zweefvliegen gedaan op dit veld, met een club 'Les Pingouins', eerst op Avia 11A en 15A, later op C800 gesleept door een Stampe SV4. Als de pinguïns verhuizen naar Etampes worden ze in '46 opgevolgd door 'Les Ailes du Sud', met een belangrijke afdeling van de vliegtuigmaker 'Arsenal de l'Aéronautique'. Zij vliegen op C800 en Kranich, met lier-en sleepstart.

Door de nabijheid van Parijs zal de club een snelle expansie kennen ondanks het weinige materieel en het gebrek aan infrastructuur. Maar eind '47 wordt Robert

Péchaud aangeworven als 'chef pilote'. Onder zijn impuls zal de club uitgroeien tot een prestatiecentrum. In '49 zijn er reeds 75 leerlingen aangemeld! Als 'Arsenal' de bouw van zweefvliegtuigen stopzet, kan de club een aantal toestellen recupereren. De nadruk wordt gelegd op afstandvliegen en op het behalen van FAI-brevetten. La Ferté wordt een Centre Inter-Clubs (C.I.C.).

De familie Salis gaat ondertussen de oldtimer toer op: Jean-Baptiste herstelt vliegtuigen van voor WO1 en zal in de vijftiger jaren het kanaal oversteken op een authentieke Bleriot XXI, zijn zoon Jean zal in zijn voetsporen treden en zelfs replica's bouwen voor de filmindustrie. Maar reeds in het midden van de jaren '50 stapelen donkere wolken zich op: omwille van het nabijgelegen 'Centre d'Essais en Vol' te Villacoublay en van de in aanbouw zijnde luchthaven van Orly, gaan stemmen op om het zweefvliegen rondom Parijs te verbieden.

Op 19 mei 1960 is er dan een botsing tussen een SV4 en een Caravelle in aanvluht op Orly (SV4-piloot gedood, 1 dode en enkele gekwetsten in de Caravelle). Op 1 april (geen grap) verschijnt een 'voorlopig' besluit dat 10 jaar zal standhouden. Lichte luchtvaart en zweefvliegen worden aan stricte limieten onderworpen. Het zweefvliegen op La Ferté gaat door, maar men kijkt uit naar een mogelijkheid om uit te wijken, want de hoogtebeperkingen maken het overlandvliegen bijna onmogelijk, en het C.I.C. bloedt langzaam dood. Uiteindelijk zullen de zweefvliegers uitwijken van La Ferté naar het nieuwe vliegveld van Buno-Bonnevaux dat door de overheid wordt ingericht.

Mooie documentatie voor historici. Dit boek moet men zien in het ruimere kader van de publicaties van de geschiedkundige commissie van de FFVV. Langzaam maar zeker ontstaat een enorm corpus over de Franse zweefvliegsport voor en na WOII.

Stéphane Vander Veken

Open Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen

(SAINT - HUBERT, 21 - 29 MEI 2011)

Het is weeral voorbij gevlogen: 10 dagen van bloed, zweet en tranen om de maar liefst 43 toestellen in een recordtempo in de lucht te krijgen met een uitdagende maar toch haalbare proef op zak. De weergoden waren ons dit jaar gunstig gezind, hetgeen ons 5 geldige wedstrijddagen op-



geleverd heeft. De strijd is gestreden, en hoe! Het bleek uiteindelijk een kwestie van slechts enkele punten verschil. Het bleef spannend tot de laatste minuut!

In de 15 meter klasse werd een uiterst bittere strijd geleverd. Het was uiteindelijk André Emmanuel 'Manu' Litt die aan de haal ging met de fel begeerde titel van Belgisch



Bezoek onze Facebook
Glider Pilot Shop



Oudie



Nano



LX 8080



LX 8000



LX 9000

Bezoek onze website ook voor de laatste informatie over de nieuwe LX700X-lijn (prijzen, upgrades & kleurendisplays), ADS-B, 8.33kHz-radio's, de vernieuwde Jaxida-hoezen, de populaire Oudie en het zeer heldere LX MiniMap-navigatie-systeem met vario...

www.GliderPilotShop.be
LX vluchtcomputers, variosystemen & Flarm ... transponder-radio-ELT-Jaxida-SeeYou-Oudie-instrumenten-parachute ...

info@GliderPilotShop.be

Glider Pilot Shop feliciteert de succesvolle zweefvliegers van dit voorjaar:

Belgische Kampioenschappen (21 t/ 29 mei te St-Hubert):
André Emmanuel Litt (Ventus 2a/bx, 15m klasse) en
Yves Jeanmotte (Ventus 2cxt, Open klasse)

Kempencup (2 t/m 5 juni te Weelde):
Dominique Hayen en Frank Op 't Eijnde (KAC, ASK21, Club klasse),
Daan Spruyt (VZP, LS6, Sport Klasse) en
Dennis Huybreckx (KACK, LS8, Sport XPDR klasse)

Uitslagen vindt u op www.soaringspot.com aangeboden door Naviter producent van de Oudie en SeeYou software.






Kampioen. Bert Jr. Schmelzer volgt het nauw op de voet met slechts 137 punten verschil. De derde plaats in de competitie komt toe aan Robbie Seton. Daar hij Nederlander is, eindigt Daan Spruyt met het brons in het Belgische klassement. Wegens te weinig piloten in de Club klasse werden de betreffende deelnemers toegevoegd bij

de 15 meter klasse. Dit belette de piloten niet om te laten zien wat ze waard zijn! Zo wist Pieter Lievens een dagoverwinning binnen te halen met zijn Cirrus STD. In de Open klasse geen grote verrassingen dit jaar. Oude bekenden Yves Jeanmotte en Jean – Luc Colson wisten goud en zilver binnen te halen. De derde plaats komt toe aan Wim Akkermans.

Het Open Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen 2011 was er eentje zoals nooit tevoren. We zijn dit jaar helaas niet gespaard gebleven van veiligheidsincidenten en verhitte discussies. En toch kijk ik met een warm gevoel terug op deze periode. Als ik Emiel de Wachter en Yves Ruymen samen met enkele Waalse dames op de tafel zag dansen op de laatste avond, bedacht ik me dat we ook dit jaar wederom glansrijk in onze missie geslaagd zijn: ‘Belgen’ met



een passie bij elkaar brengen in een spannende wedstrijd om de zo begeerde titel van Belgisch Kampioen. Een welgemeende dikke merci aan iedere organisator en deelnemer die deze periode weer zo uitzonderlijk hebben gemaakt!

Annelies Simons
Persofficier Open Belgisch Kampioenschap
2011

LVZC Fotowedstrijd 2011

Deelnemers

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

Onderwerp

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

Inzending

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden vóór 1 januari 2012 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be en er is dus geen afdruk nodig. Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536

pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel). Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen. Voor de uiterste inzenddatum kan een deelnemer zijn inzendingen aanvullen of omruilen. Foto's die later toekomen nemen deel aan de wedstrijd van volgend jaar.

Beoordeling

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd. De winnaars worden in januari 2012 persoonlijk verwittigd.

Informatie

Elke foto dient vergezeld te zijn van een titel, plaats en datum van opname, naam,

adres, telefoonnummer en de naam van je club.

Auteursrecht

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) en negatieven, die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablade en op de website. Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement.

Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.



KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 6 APRIL 2010

Aanwezig : J. Aerts - voorzitter, J. Servais, L. Marenne, Ph. Defooz, P. Pauwels, M. Dob-belaere, J.P. Awouters.

Verontschuldigd: G. Van Pee, R. Paenen, G. Michiels, R. De Coninck, E. De Leenheer
De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 22-12-2010:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Records:

- Ballonvaart :
Aanmelding van nationaal record 'afstand':
Piloot : Steven Vlegels
Klasse AX6 hot air balloon – 1600 m3 - 20-01-2011 - 175,91 km distance
- Zweefvliegen :
Aanmelding van 5 Belgische en 4 continentale records door Johan Luyckx:
Aanvaard als Belgische records, maar kunnen niet aanvaard worden als continentale, vermits in de nieuwe Sportcode Section 3 deze records pas in voege komen op 1 oktober 2011...
18-12-2010:
Class DO en D15 - Speed over triangle 300 km: 154,79 km/h
27-12-2010:
Class D15G - Speed out and return 1000 km: 127,30 km/h
Class D15G – Out and return distance: 1 035,9 km
Class D15G – free out and return distance: 1 041,6 km

3. Reglementen van wedstrijden 2011:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd en goedgekeurd:

- Modelluchtvaart :
- 19th Summer Soaring Criterium – Antisnes
- Zweefvliegen :
 - Belgische kampioenschappen
 - Kempen Cup
 - Grote Prijs Geraardsbergen
 - Kaiser Wedstrijd
 - Belgian Masters

4. Resultaten:

Er werden geen resultaten ontvangen

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen
Alle dossiers worden aanvaard, maar er is een opmerking voor de 50 km van E. Teeuwen.

Badge flights moeten goed worden voorbereid en moeten voorzien zijn van een correcte vluchtdeclaratie.

6. Allerlei:

- Zweefvliegen:
Reglement/Organisatiehandboek Zweefvliegen:
-update lijst erkende geneesheren
-gemandateerde BAC-handtekenen vergunningen
- Examen Sportcommissaris:
- resultaten van de examens op 28/03 en op 01/04 werden goedgekeurd
Opmerkingen:
- Bij volgende examens zullen geen lap-tops meer toegelaten worden!
- In het examen zweefvliegen zal een vraag met 'praktische proef' i.v.m. het verifiëren van een proef ingelast worden

7. Volgende vergaderingen 2011:

Woensdagen 29/06; 05/10 en 07/12 om 18u30. Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

Bijlage aan het verslag van de vergadering van 06-04-2011

Erkenningsnummers Sportcommissarissen – Examen 28-03-2011 en 01-04-2011:

1. Hang- & Paragliding:

Philippe BROERS 2011/545
Jean SOLON 2011/546
Jochen ZEISCHKA 2011/547

2. Zweefvliegen:

Niel DEIJGERS 2011/548
Mattijs PRAET 2011/549
Luc STULTJENS 2011/550
Joris VANDERPUTTEN 2011/551
Sarah NIZET 2011/552
Olivier DUPONT 2011/553
Mathieu VANDESTEENE 2011/554

VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

CLEYNEN Victor
DE BEUKELAER Dimitri
DIERCKX Sus
DIERICKX Guido
EL BARNOUSSI Fouad
GIJSBERS Pieter
PEETERS Erik
PORTO-CARRERO Wim

RUTS Pieter
THIRY Gery
VAES Geert
VAN DEN BOSCH Sam
VANPOL Tim
VERBIEST Vincent
VERHEYEN Liesbeth
ZEISCHKA Siger

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

CLEYNEN Victor
DE LAET Lisa

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

GERAEDS Benny
MONTEN Joris
VIJVERMAN Pieter

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

SCHILLEBEEKS Jan

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

LOMAN Pieter
VAN DONINCK Howard
VERDYCK Paul

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:
PRINSIER Alexander
VANPOL Johan

1.2. 5 uren duurvlicht:
VANDENBERGHE Jef
VAN RIE Wouter

1.3. 50 km afstandsvlucht:
DEBONTRIDDER Lieven

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
DEBONTRIDDER LIEVEN
VANDENBERGHE Jef

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:
LIEVENS Johan

2.2. 300 km afstandsvlucht:
DIELENS Jan
SCHOETERS Frank
HERMAN Michiel

2.3. Bekomen het gouden kenteken:
LIEVENS Johan

3. Diamanten brevet:

3.2. 300 km doelvlicht:
DIELENS Jan
SCHOETERS Frank
HERMAN Michiel



D-KARC

KRC

Stamm 1