

BELGIE - BELGIQUE
P.B. GENT X
BC 6178

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw



nummer 108

27ste jaargang
oktober • november • december 2006

Verantw. uitg.: Geert De Palmenaer • Tamboerkensstraat 42 • 9290 Berlare

kantoor van afgifte Gent X

LIGABLAD

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



*27ste jaargang
oktober • november • december 2006*

*kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **108**

P. 308893

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



27ste jaargang • nummer 108
okt. - nov. - dec. 2006

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Aerts Joachim (DAC), De Keersmaecker
Bart (KAZM), De Palmaer Lucrèce
(KAZM), Haepers Jos (ACK), Mertens
Hugo (ALB), Pauwels Patrick (LVZC),
Spruyt Jonathan, Strackx Peter (DAC),
Van Dam Kris (KAZM), Vanderveken
Stéphane (KFC)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X

DEXIA

B a n k

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 februari 2007 op het redactieadres.

Foto cover: Dit is koninklijk!

Back cover: Jo Aerts, *Sunset Glide*, overlandvlucht van 5 juni 2006 eindigde met laatavond thermiek tussen Mol en Diest. Foto genomen vanuit mijn LS1f "DM" met Bert Van Eyken in zijn Std.Libelle "CC" in formatie en landing in Schaffen-Diest om 21u45.

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
In Memoriam Michel Aerts	2
Wedstrijdskalender 2007	2
500!	3
Aëroclub Keiheuvel 50 jaar jong	5
Zweefvliegtuignieuws	5
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Hugo Mertens, charroncoördinator	6
Charron 2006	8
Virtueel zweefvliegen deel 2: Zo doen we het in Schaffen	11
Het hoekje van de boekenvreter	12
Nieuws Charron.line 2007	13
Symposium	16

Woordje van de redactie

Nieuwjaar, het ogenblik waarop traditie-
neel wordt teruggekeken op wat is geweest.
Van mijn eerste jaar als redacteur zal ik al-
vast één ding onthouden; het is voorbij ge-
raasd!

Toen ik zo'n jaar geleden in de bar van De
Wouw zat had ik er nog geen idee van dat
het zo snel zou gaan. Theo had me veel
zaken uitgelegd maar dat een jaar zo kort
is wanneer het opgedeeld wordt in deadli-
nes, dat heb ik zelf moeten ondervinden. Elk
trimester lijkt de afsluitdatum sneller op me
af te komen. Er waren nummers waar ik er
vrij gerust in was het nodige materiaal bij el-
kaar te hebben maar soms keek ik ook al
eens bang naar de kalender.

Hoewel we op vlieggebied geen al te ge-
slaagd jaar achter de rug hebben, wisten
velen er, al dan niet in de lucht, toch nog een
persoonlijk succesjaar van te maken.

Ik wil hierbij allen die de moeite deden om
hun ervaringen via het ligablad met ons te
delen bedanken voor hun inzendingen.

Ook de samenwerking tussen onze clubs
lijkt mij de goede kant op te gaan. De jaar-
lijkse juniorendag trekt alsmaar meer deel-
nemers en is tot een topevenement aan het
uitgroeien. Velen zien het als een kans om
met de lierstart kennis te maken terwijl an-
deren meer met de après-vol begaan zijn.
Ook de DAC doet zijn duit in het zakje.
Welke club mocht de geslaagde Twin-si-
mulator nog niet verwelkomen? Verder in
dit nummer tref je trouwens het verhaal
achter deze publiekstrekker.

Nog een gebeuren waar de Vlaamse zweef-
vliegclubs en -piloten elkaar leren kennen zijn
de wedstrijden.

Vele namen die we van onze "Charron on
line" kennen krijgen hier een gezicht.

Sommige wedstrijden mochten afgelopen
jaar een recordaantal deelnemers noteren.
Jammer genoeg werd dit, door de tegen-
vallende meteo, niet vertaald in evenredige
prestaties.

Een ludieke wedstrijd die zich vooral op de
grond afspeelde en dit jaar op heel wat bij-
val vanuit andere clubs kon rekenen, was de
doellandingswedstrijd te Zwartberg. Met
zo'n 80 starts op 2 dagen een bijzonder ge-
slaagd initiatief voor een novemberweekend.
Nieuwjaar is het ogenblik om stevast met
een reeks goede voornemens uit te pakken.
Wellicht zullen heel wat van deze voorne-
mens zich in de zweefwereld situeren. En
waarom zou je dit jaar niet eens een artikelje
of foto naar het ligablad sturen? De onder-
werpen zijn onbegrensd en eens die eerste zin
op het scherm staat, groeit het verhaal van-
zelf.

Wij houden onze mailbox alvast paraat!

Wat de ambities voor het komende jaar ook
mogen zijn, nummer één is en blijft;
Een veilig 2007, zowel op de grond als in de
lucht.

Een prettig jaar toegewenst en tot op het
symposium.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2007

Tijdens de algemene vergadering van 22 november II. werd de begroting voor 2007, die door de raad van bestuur werd voorbereid, besproken en goedgekeurd. Deze zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

Door de geleidelijke stijging van de eigen werkingskosten, alsook de verhoogde bijdragen aan de KBAC, BZF, EAS en EGU, worden we genoodzaakt om de bijdragen en administratieve kosten vanaf 1 januari a.s. te verhogen.

De algemene vergadering heeft aldus besloten om de bijdragen en kosten voor 2007 als volgt vast te leggen:

a) Vaste clubbijdrage:

- € 300,00

b) Individuele bijdrage:

- €135,00

voor de leden jonger dan 65 jaar

- €117,00

voor de leden ouder dan 65 jaar

Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk €80,00 en €70,00

Deze bijdragen zijn inclusief de wettelijk verplichte collectieve sportverzekering

c) Administratiekosten voor de technische controle:

- €15,00 voor de clubtoestellen

- €17,00 voor de privé-toestellen

d) Deelnemers aan initiatiekampen betalen €30,00 (inclusief collectieve sportverzekering).

Technische Controle

Eigenaars die hun toestel moeten laten keuren, kunnen bij de administratieve coördinator van hun club het noodzakelijke blauwe aanvraagformulier bekomen om een controleplan aan te vragen. Let op dat de juiste administratieve vergoeding wordt betaald: €15,00 voor een clubtoestel, €17,00 voor een privé-toestel.

Bij deze zouden we onze oproep willen herhalen om tijdig een controleplan aan te vragen. Dit geeft de technische controleurs de mogelijkheid om hun werk goed te plannen. Zorg ervoor dat het toestel, maar ook de "Levensloop", klaar zijn op de dag van de inspectie. Wij verwijzen hiervoor naar het rondschriven aan de eigenaars in mei jl. Indien je hieromtrent nog vragen hebt, spreek de administratieve coördinator van je club aan of neem contact op met het secretariaat.

Verschillende procedures zijn gewijzigd ingevolge de nieuwe EU-wetgeving. Leden die

een toestel willen aankopen of verkopen, worden geadviseerd om voorafgaandelijk contact op te nemen met een technische controleur van hun club of het secretariaat te raadplegen.

Ter voorbereiding van de omschakeling van een KBAC-BvL naar een EASA-CoA/ARC, hebben alle eigenaars een persoonlijk schrijven ontvangen. Tijdens de komende maanden moeten de aanvragen en de administratieve dossiers worden ingediend. Vanaf september 2007 zullen de fysieke inspecties plaats hebben.

Dit is een complexe operatie waarbij een ernstige inspanning van de eigenaar maar ook een grote inzet van onze controleurs wordt verwacht. Vandaar de oproep aan alle eigenaars om de afspraken strikt te respecteren en zo de werkzaamheden niet te bemoeilijken.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats:

- 20 september

Overleg technische controleurs

- 29 september

Overleg Raad van Instructeurs

- 17 oktober

Overleg BZF/KBAC i.v.m. technische controle

- 26 november

Jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs

FAI-Sportcode

Een nieuwe uitgave van "Section 3" is per 1 oktober II. van kracht geworden.

Dit document is raadpleegbaar via onze website of de website van de FAI (www.fai.org) waar ook een download-versie beschikbaar is (PDF of Word-formaat).

Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sinds begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., oude dossiers worden geweigerd!

In 2007 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 15 maart, 15 juni, 15 september en 15 november.

Symposium 2007

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 3 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een

boeiend programma voor alle leden, zie de aankondiging verder in dit nummer. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurs conferentie plaats. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

EU-nieuws

EASA heeft een enorme response gekregen op de A-NPA 14/2006, "A concept for better regulation on General Aviation". De ruim 4000 reacties zullen ondertussen verwerkt zijn. De taken van de werkgroep MDM.032 alsook van de deelgroepen gaan onverminderd verder. Op 1 december had in Keulen nog een workshop plaats met de titel "The future of the maintenance in general aviation". Clubs, technische controleurs en eigenaars zullen worden geïnformeerd van zodra nieuwe gegevens beschikbaar zijn.

Zweefvliegkalender 2007

Zoals de voorbije jaren is de verspreiding ook dit jaar met succes verlopen. Er resten nog 60 exemplaren ... reageer snel a.u.b. (22,50 Euro/stuk afgehaald op het secretariaat of 26,50 euro/stuk toegestuurd per post)

Samenaankoop 'FLARM'

Er wordt een tweede ronde georganiseerd voor de aankoop van de 'FLARM-Basic'.

Kostprijs:

- FLARM-Basic (incl. kleine antenne, GPS-antenne): €550,55

- Supplementaire display: €90,75

- Verbindingskabel: €8,47

- Supplementaire externe antenne: €24,20

Inschrijven kon tot 15/12/2006. Wie alsnog wenst te bestellen gelieve hiervoor het secretariaat te contacteren. Levering is voorzien rond februari.

Meer info op www.flarm.com

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen

€18,- (21,00) *

- Veilig Zweefvliegen

€7,50 (10,50) *

- Elementaire Vliegopleiding

€5,- (6,50) *

- Voortgezette Vliegopleiding

€6,20 (8,70) *

- Vliegboekje

€2,50 (3,50) *

- Sticker 'Zilveren C-brevet'

€1,75 (2,50) *

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-

2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

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, infomarkten, enz. ...

Deze videotape kost 3,25 Euro (af secretariaat).

Dank

Vanwege het secretariaat aan alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden de nodige creativiteit aan de dag zullen kunnen leggen om oplossingen te vin-

den voor de problemen die op ons afkomen! Maar maak er vooral een veilig, sportief en succesvol vliegseizoen van in 2007!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl. ;

Aviabel, Ethias, Werbestudio-Temlitz en Dexia-Bank.

**Aan allen, een aangename
jaarwisseling en een
succesvol nieuw jaar!**

In Memoriam Michel Aerts

Donderdag 24 augustus jl. overleed Michel Aerts aan de gevolgen van een slepende ziekte.

De uitvaartplechtigheid vond plaats op zaterdag 2 september te Geel.

Als 16-jarige begon Michel in 1962 aan zijn zweefvliegopleiding in het "verre" St.-Hubert, het toenmalige nationale zweefvliegcentrum, waar hij later ook zijn instructeuropleiding kreeg. Was hij bij de aanvang lid van Diest Aëro Club, later verlegde hij zijn activiteitsterrein naar Aëroclub Keiheuvel. Gezien zijn gedrevenheid, behaalde hij snel zijn instructeurbevoegdheid en werd hij later hoofdinstructeur. In 1984 werd hem de bevoegdheid van examiner toegekend. Naast het (wedstrijd)vliegen en instructie geven, geraakte hij steeds meer betrokken bij het bestuur van de club en was hij vele jaren clubvoorzitter.

Tevens was hij van 1987 tot 1998 voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs. In die hoedanigheid was hij eveneens medevoorzitter van de Belgische Zweefvliegfederatie en aldus betrokken bij de werking van de Koninklijke Belgische Aëroclub.



Hij was vele jaren actief op het internationale vlak als vertegenwoordiger bij de International Gliding Commission en hij was ook medeoprichter van de European Gliding Union in 1991.

Gezien zijn nauwe betrokkenheid bij de opleiding van piloten, eerst als instructeur,

later als examiner, was hij jaren met Gaston Peeters de drijvende kracht achter de raad van instructeurs, en mede door zijn interesse voor het wedstrijdvliegen, was hij ook nog jaren actief in de wedstrijd- en selectiecommissie.

Mede dank aan zijn kennis en zijn engagement en met de talenten die hij bezat om mensen te inspireren en te motiveren, is de zweefvliedsport in Vlaanderen kunnen uitgroeien.

Na een zeer lange en sterk geëngageerde carrière, besloot Michel enkele jaren geleden een stap terug te zetten uit de zweefvlieg-gemeenschap. Kort nadien was hij betrokken in de cultuursector, ondermeer als stads-gids van Geel maar ook in het Museum van Schone Kunsten in Antwerpen.

De gemeenschap heeft een inspirerend en gedreven pionier verloren die de zweefvliedsport in Vlaanderen mee heeft grootgemaakt.

Middels een afscheidsrede heeft de Raad van Bestuur, mede namens de leden van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, zijn oprecht medeleven betuigd aan de familie.

WEDSTRIJDKALENDER 2007

Nationaal

Datum	Wedstrijd/plaats	Club/Contact
12 t.e.m. 20 mei	Belgisch kampioenschap FAI + Club Saint-Hubert	FCFVV/Aëroclub des Ardennes
17 - 20 mei	Kempen Cup Weelde	KAC Luc Van Camp, Zittaart 26, 2275 Poederlee, tel. 014/21 43 10
	Victor Boin tijdens Kempen Cup open-/15-18 meterklasse	

Datum	Wedstrijd/plaats	Club/Contact
26 - 28 mei	Kiewit Cup Kiewit/Hasselt	Albatros Johan Metten, johan@metten.be, Holsteenweg 29A, 3520 Zonhoven, tel. +32 (0)475614545 of +32 (0) 11/81 68 09
2-3 juni	Kaiser wedstrijd Zwartberg/Genk	LV Dany Szygula, LV – Vliegveld 1, 3600 Genk, tel. +32 (0)89/65 89 75 of +32 (0)89/38 32 73
28 jul - 04 aug	Benelux wedstrijd Keiheuvel/Balen	ACK Rudy Jennen, 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8, 2490 Balen Tel. +32 (0)14/81 25 21
Internationaal		
30/12/2006 – 06/01/2007	2007 FAI Qualifying Sailplane Grand Prix Gawler, South Australia	AUSTRALIAN SPORT AVIATION CONFEDERATION
03/08 - 16/08	14th FAI EGC 15m, 18m and Open class Issoudun, Frankrijk	AERO CLUB DE FRANCE
04/08 - 19/08	2007 FAI European Gliding Championship Std + World + ClubClass Pociunai, Kaunas, Lithouwen	Lithuanian Gliding Federation & Lithuanian Aeroclub
11/07 - 21/07	4th FAI Women's WGC 15m, Club and Standard class Romorantin, Frankrijk	Aéro Club de Sologne
28/07 - 11/08	5th FAI Junior World Gliding Championship Rieti (Italië)	Aero Club d'Italia & Federazione Italiana Volo a Vela
19/12 - 28/12 (onder voorbehoud)	2nd FAI World Sailplane Grand Prix	ROYAL NEW ZEALAND AERO CLUB Inc.

500!

23 juli, het moest en het zou een superdag worden.

Na een moeilijke periode waarin "fit to fly" me wat parten had gespeeld zag het er naar uit dat ik eindelijk nog eens een gooi zou kunnen doen naar deze fel begeerde afstand. Meerdere jaren had ik dit doel voor ogen en alle voorwaarden leken vervuld om het nog eens te proberen.

Na de doortocht van enkele storingen in de ochtend en de vooravond van de zaterdag werd voor zondag vrij krachtige thermiek voorspeld met een mooie basis.

En ik was er klaar voor: de juiste instelling, de Libelle opgebouwd, de 17m oren aange-naaid, maximum take-off aan water ingeladen. Het liep allemaal als een trein behalve dan die gesloten stratusbewolking op driehonderd meter op het tijdstip dat ik gepland had te starten. Maar geduld hebben we en ze beloven superweer dus de moed niet verloren en nog wat afwachten.

De eerste slepen geven aan dat de basis stijgt en van zodra men 500 m en stijgen meldt

laat ik me opslepen; Het wordt immers toch beter.

De sleep eindigt inderdaad aan de basis en het geeft een gek gevoel om niet onmiddellijk thermiek te moeten gaan zoeken, maar een zweefvlucht aan te vangen met doorsteken. Maar het wordt immers toch beter.

Teuge ligt 140 km ver. Maar niet getreurd, Weelde is maar een 20 km en benedenwinds dus vertrek ik onmiddellijk. Elke kilometer die ik afleg is winst voor als het straks beter wordt.

Het zicht is miserabel maar zo een weer heeft ook zijn voordelen. Ik hoef me bij de start niets aan te trekken van de TMA die zich voor één keer veel te hoog bevindt.

Verbazend makkelijk schuif ik op richting Weelde. Ik kom er aan op 350 m en vind zoals voorheen gemakkelijk stijgen. 600 m het wordt beter laat ze maar doorgaan! Voor de veiligheid ga ik in deze slechte zichtbaarheid over op de frequentie van Weelde, waar ze net met starten aanvangen. ME is ook van de partij en er wordt afgesproken



You're number two

deze frequentie aan te houden om van elkaar op de hoogte te blijven. Ze zeggen me dat hier alleen maar toestellen mogen vliegen die Flarm aan boord hebben. Tot mijn eigen schande besef ik dat dit de volgende aankoop MOET worden. De vlucht gaat door en Tilburg komt in zicht, nog steeds is het niet super met maximale hoogtes van 6 à 700 m, maar het wordt immers beter heeft de meteo beloofd.



'den bon op', Maas en Waal zijn me niet goed gezind

Oost van 's-Hertogenbosch vlieg ik een tot nu toe ongeziene pomp aan: 2,4 m/s geïntegreerd tot 950 meter. Het wordt nu echt beter, en ik ben klaar om het Land van Maas en Waal te trotseren. Er zijn nog steeds cumuli te bespeuren dus ga ik verder op koers. Weg is echter het stijgen, en ik vind enkel nog centimeters om me van 5 naar 600 meter te hijsen. Maas en Waal zijn me niet goed gezind, en ik besluit om zuid over de Maas te gaan zoeken naar beter. Maar nee dat zit er niet in. 300 m en het veld is gekozen. Een braakliggend terrein langs de Maas. Nog wat zoeken en niet opgeven maar ik moet uiteindelijk plooiën. Ik maak een geslaagde buitenlanding en roep ME op om te zeggen dat alles goed is verlopen, en ik schakel vervolgens alle toestellen aan boord uit.

Hier houdt het op zou je zeggen, maar neen, het begint pas. Wat volgt grenst aan het ongelooflijke. De eerste toeschouwers zijn een paar landbouwers die me vriendelijk uitleggen waar ik precies ben terecht gekomen en hoe de ophaalploeg me hier zou kunnen weg krijgen. De gegevens worden zorgvuldig doorgebeld. De landbouwers worden gevolgd door een naarstig op me toe stappende man ik zwarte broek, wit T-shirt en zwaar beladen buikgordel. Deze agent van politie is druk doende met praten over de radio, waar ik verder niet al te veel aandacht aan geef. Toch vang ik enkele flarden op als "de landing is ingezet", "moet nu de opdracht voltooien".

Nog gaat er geen belletje rinkelen, tot de agent antwoordt: "hier is in de verste verte geen heli te bespeuren". De papieren worden opgevraagd. Doch het invullen van de gepaste papieren wordt verstoord door het geluid van een naderende helikopter. Ik vraag Wim (zo blijkt de agent te heten) of

hij bezwaar ziet in het nemen van enkele kiekjes, want dit moet ik duidelijk vastleggen.

Wim vertelt me dat er meerdere telefoontjes zijn binnengekomen met de melding dat "een zweefvliegtuig is neergestort". Onmiddellijk zijn alle beschikbare middelen gemobiliseerd om me te komen 'redden':

- Politie is ter plaatse
- Trauma helikopter zet de landing in
- Een ambulance met traumateam heeft zich intussen opgesteld langs de dichtstbijzijnde weg.
- Twee agenten van de rivierpolitie komen, meer uit nieuwsgierigheid ook een handje toesteken.

"Een geslaagde 'noodlanding' gemaakt?" vraagt een van de inzittenden van de heli.

Waarop ik uitleg dat een 'buitenlanding' voor ons redelijk normaal is.

"Nauw, hij noemt het niet eens een noodlanding, worden de anderen al roepend ingelicht.

"U ziet er nog wat bleekjes uit" is een van de volgende opmerkingen. Ik repliceer dat ik me anders best voel, maar zeg wel een beetje overdonderd te zijn van de middelen die ze inzetten voor iemand die had gedacht een rustige namiddag door te brengen in een afgelegen wei.

Intussen hebben zich al enkele tientallen toeschouwers verzameld, maar die verdwijnen uiteindelijk samen met de heli en ambulance. The show is over.

Ook de agenten verdwijnen om zich met andere en waarschijnlijk belangrijkere zaken bezig te houden, en ik blijf over met twee mensen uit de buurt waarvan een de eigenaar van de landingsweide blijkt te zijn. Na een telefoontje met zijn vrouw wordt er werk gemaakt van de inwendige mens. Koffie, gebak en ander lekkers worden aangeboden, de dekens worden gespreid in een afgelegen weide naast de Maas en het geheel onttaart in een gezellige picknick naast 2JB die net als ik een super leuke dag meemaakt.

Tien minuten voor de ophaalploeg ter plekke komt, ben ik dan alleen. Als ik niet de nodige foto's had genomen, zou niemand geloven dat wat een superdag diende te worden uitdraaide in een onvergetelijke ervaring. Wat kan zweefvliegen toch mooi zijn.

Oh ja die 500, dat werden er 80. Maar dat doet er eigenlijk niet toe. De 500 zal voor een andere keer zijn, en misschien hebben jullie dan ook recht op een verslagje.

Tot onder de betere Cumuli.

Bart (KAZM)



Een rustige namiddag in een afgelegen weide ...

Aëroclub Keiheuvel 50 jaar jong

In het weekend van 11 tot 13 augustus 2006 vierde Aëroclub Keiheuvel haar jubileum in de vorm van groots opgezette opendeurdagen.

De festiviteiten gingen van start in het gemeentehuis van Balen met een academische zitting. Op het spreekgestoelte werd meermaals herhaald hoe belangrijk onze vliegclub wel is in het raam van de toeristische expansie van het domein Keiheuvel. Er werd benadrukt wat Aëroclub Keiheuvel in binnen en buitenland de voorbije 50 jaar heeft betekend.

Vrijdagavond zou een ballonmeeting plaats hebben. Voor elk voorbij jaar zou er een warme luchtballon opstijgen. Ze waren er met zijn vijftig, klaar om te varen. Helaas staken de weergoden er een nat en winderig stokje voor en bleven alle ballons aan de grond, net als de passagiers.

De static show van oude vliegtuigen kende door dezelfde weersomstandigheden maar een matig succes.

Een Mitchell bomber, een Dakota (*) uit de tweede wereldoorlog en een F 16 van de Belgische defensie waren de absolute blikvangers op de grond.

Het 17de Squadron "Multi Role helikopters" uit Bierset met hun 9 Agusta's vlogen op en af met passagiers. Ook zij vierden, samen met ons, hun 50 jarige jubileum. Zaterdag vlogen er de hele dag vliegtuigen op en af. Een spijtig ongeval met een haperend motortoestel zette tijdelijk een domper op de feestelijkheden.

De volgende dag moest het feest wel verder. Het publiek mocht in de heli's en de F-16 plaats nemen, wat zichtbaar erg in de smaak is gevallen. En als toemaatje boog het slechte weer van vrijdag en zaterdag zich zondag om tot prachtig vliegweer.



Het publiek mocht in de F-16 plaats nemen

De tentoonstellingen van het 17de Squadron en van onze Aëroclub kenden een grote bijval, net als de stand met de flight simulators, die jong en oud lieten vliegen, net alsof het echt was... De stand van onze eigen Liga mocht zich evenzeer verheugen op zeer veel belangstelling bij het publiek. De FLAG was aanwezig met in Vlaanderen gebouwde vliegtuigen. Films en foto's uit het archief deden iedereen wegdromen.

Het eerste zweefvliegtuig van de club, onze eigen OO-KEI 'Rhönlerche' was voortdurend op de grond en in de lucht te bewonderen.

Ballonnekes wedstrijd voor de kleintjes, grimeren van gezichtjes, hotdogs en frieten, kermis, alles was er.

En alsof dat allemaal nog niet genoeg was, mocht elke Balenaar die in 2006 vijftig jaar

werd, mee de lucht in met een zweeftoestel.

De duizenden bezoekers, samen met het 17de Squadron "Multi Role Helikopters", het gemeentebestuur van Balen, alle sponsors en de leden van de Aëroclub (die zich die dagen van hun beste kant lieten zien) mogen terugblikken op een geslaagd jubileumfeest.

Aëroclub Keiheuvel is apetrots op haar titel van "KONINKLIJKE".

Op nu, naar de volgende vijftig jaar!

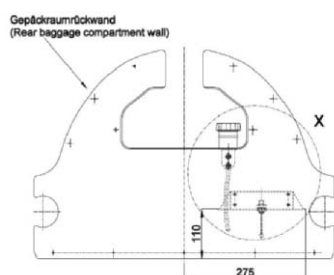
(*) De Dakota die wij mochten bewonderen heeft een apart verhaal, meer hierover in een volgende editie.

*Jos Haepers,
beheerder en coördinator 50 jaar ACK*

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

Er is een nieuwe versie van de informatiebrochure voor inbouw van transponderantennes voor alle DG-toestellen beschikbaar



op de website. Ook oudere types kunnen dus uitgerust worden volgens een goedgekeurd inbouwschema.

ETA

Volgens de nieuwsbrief van John Roake zou de toekomst van de superzwever er niet zo rooskleurig uitzien. Giorgio Ballarati, die in Zweden op dit toestel een tweede plaats verwierf op de wereldkampioenschappen, zou verklaard hebben dat hij geen tweede competitie wil vliegen op een Eta. Bij de vliegers in de open klasse was er vooral

sprake van het Concordia-project van Dick Butler, in samenwerking met Gerhard Waibel en Loek Boermans. De verwachte prestaties zouden die van de Eta evenaren of overstijgen.

EW

Er komt een nieuwe logger op de markt bij EW: de IGC heeft de goedkeuring verleend aan de Micro Recorder. Het toestel heeft de grootte van een pakje sigaretten en werkt met een losse antenne. De herlaadbare interne batterij kan het 200 uur uithouden,

maar ook externe voeding is mogelijk. Met een tijdsinterval van 4 seconden heeft de Micro Recorder voldoende geheugen om 128 uur te registreren. Interessant is dat de communicatie met de PC gebeurt over een USB-poort (geen software nodig, werkt zoals een USB-sleutel) in plaats van de zeldzaam geworden seriële poort. Info op <http://www.ewavionics.com>



Grob

Hier gaat een tijdperk ten einde. In dezelfde periode als de kunststof bizjet van de voormalige zweefvliegtuigbouwer voor het eerst het luchtruim kiest, gaat patriarch Burkhart Grob op 80-jarige leeftijd met pensioen. Een Zwitserse firma neemt 90% van de aandelen van de vliegtuigbranche over.

HPH

Het eerste prototype van de 304S heeft op 23 november zijn doopvlucht uitgevoerd. Het toestel stond al sedert het begin van de maand klaar, maar er moest gewacht worden op wat papierwerk! De ren/18-m-klasseur heeft wel meer dan een jaar vertraging opgelopen. Blijkbaar waren de reglementaire en andere struikelblokken bij de ontwikkeling van een geheel nieuw type zwaar onderschat. De website spreekt nog van eerste leveringen eind 2005! Maar goed,



op het eerste gezicht was het wachten de moeite waard...

Jonker Sailplanes

Een nieuwe zweefvliegtuigbouwer? Inderdaad, en wel in Zuid-Afrika! Attie (hoofdingenieur) en Uys (project manager) Jonker zijn lid van de nationale zweefvliegploeg (5de en 13de in hun klasse bij de WGC te Leszno), en hebben samen met ingenieur aërodynamica Johan Bosman een bedrijf gesticht te Potchefstroom. Daar wordt door een jonge, enthousiaste ploeg ijverig gewerkt aan de JS-1 Revelation, een 18 meter wedstrijdtoestel. Romp en vleugels van het prototype zijn nu uit de mallen, en de eerste vlucht komt grijpbaar nabij.



Mountain High

Een nieuw, nog compacter zuurstofsysteem, de EDS-O2D1, wordt nu aangeboden. De precisie druksensor zorgt voor automatisch hoogtegecompenseerde zuurstofpulsen tot 25 000 voet. Je kan kiezen tussen een N-modus (actief vanaf zeeniveau) of een D-modus (vanaf 5 000 of 10 000 voet, naar keuze). De twee AA-batterijen leveren energie voor 125 uur (maximum).



Schleicher

Geen nieuws op gebied van toestellen, maar bij Schleicher werden er onlangs opnames gemaakt voor een speelfilm: "Schwingen des Glücks". Daarbij werd de fabriek omgedoopt tot "Belling Segelflugzeugbau"! Vele arbeiders konden hierbij figureren in hun eigen rol. Naast de fabriek werd er ook gefilmd op het eigen vliegveld, Huhnrain. Bedrijfsleider Ulrich Kremer mocht inspringen als doublure voor de hoofdacteur bij het vliegen van ASK-21 en ASH-26E. Daarbij werden de toestellen vanuit een volghelikopter gefilmd. De clubs van Fulda en de Wasserkuppe boden tevens ondersteuning aan.



Stemme

Hier loopt de bouw van het prototype van de S6 verder, een Stemme met niet-intrekbare constant speed propeller en vast onderstel. Alle subcomponenten werden al afzonderlijk getest. De eerste romp is nu volledig gebouwd en uitgerust, de motor- en rolproeven kunnen beginnen. De belastingproeven van de vleugels werden al uitgevoerd. De eerste proefvluchten moeten weldra starten. Stemme rekent dat de eerste leveringen in januari/februari 2007 kunnen beginnen.



Stéphane Vander Veken
Alle foto's: bedrijfsfoto's

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Hugo Mertens, Charroncoördinator

Op een zonnige zaterdag verwelkomen we Hugo in ons clubhuis te Zoersel. Het interview is vooral gericht op de vernieuwingen van het Charron-reglement voor 2007.

Direct met de deur in huis; Hugo, waar en wanneer ben je begonnen met vliegen?

Als 16-jarige kerel ben ik begonnen op het vliegveld van St-Hubert. Dat was in 1971. Guy

Verhaeghen was toen mijn instructeur. Voor de zogenaamde "perfo-stage" heb ik ook nog met Anne-Marie en Nico Bertels gevlogen. Na mijn opleiding moest ik een keuze maken



foto: Filip Vanderhoydonck

bij welke club van St-Hubert ik zou blijven vliegen. Het is toen de GLUB geworden. In 1991 heb ik dan besloten om me aan te sluiten bij Albatros vanwaar ik dan ook mijn mooiste vluchten heb gemaakt.

Aha, mooiste vluchten? Een voorbeeldje?

Onder andere mijn eerste binnenlandse 500km afstandsvlucht.

Hoeveel uren heb je in al die jaren bij elkaar gevlogen?

Ongeveer 900 u zweven en 800 u motor.

Hugo, nieuwe Charron coördinator, waaraan heb je deze eer te danken?

Toen Eddy wou stoppen met deze taak heeft de club (Albatros) me voorgedragen.

Was je daar dan onmiddellijk voor te vinden?

Eigenlijk niet. Ik besepte dat het een zeer intensieve taak is, en was niet zeker of ik er, zowel mentaal als praktisch, continu de nodige tijd aan zou kunnen besteden. Eddy en ik hebben een aantal keren met elkaar afgesproken en hij is me alles haarfijn komen uitleggen. Het komt er op neer dat hij me zat te verleiden voor deze taak en me er tegelijk ook angst voor aanjoeg.

Hoeveel tijd spendeer je aan deze opgave?

De charron website wordt minstens één maal per dag geopend en ook de "charron-jury" e-mail wordt zeker één maal per dag opgevraagd. Tijdens piekmomenten in het seizoen loopt dit wel eens op tot 4 à 5 u per dag.

Om je een idee te geven, sinds mijn overname van Eddy (april 2006), heb ik ongeveer 600 e-mails verwerkt.

Wat mogen we onder die e-mails allemaal verstaan?

Er is echt heel veel. Allerlei uiteenlopende zaken, gaande van problemen bij de registratie over op- en aanmerkingen i.v.m. het reglement en ook technische vragen. Maar

het voornaamste zijn de mailtjes die rechtstreeks in verband staan met de proeven. Elke binnengekomen proef kijk ik trouwens persoonlijk volledig na.

Wat wil je zelf zien veranderen in de Charron de komende jaren?

De laatste jaren heb ik een kleine, maar wel continue, daling vastgesteld van de binnenkomende proeven. Ik streef er dan ook in de eerste plaats naar dat een toenemend aantal enthousiaste piloten hun proeven oplaadt en aan deze wedstrijd deelneemt. (Ook al is het ten koste van mijn tijd).

Hiermee wil ik niets minder zeggen dan dat de Charron nog meer een 'must' moet zijn voor iedere Vlaamse piloot, en dit zo breed mogelijk. Het doel is bereikt wanneer iedere piloot onmiddellijk na de landing, met zijn parachute nog op de rug, met de logger naar de PC loopt, holt, kruipt,... om zijn proef op te laden, of hij nu pas zijn eerste uur heeft gevlogen, of terugkeert van een 1000 km.

Uiteraard betekent dit dat we, samen met de Charronraad, de reglementen zodanig moeten bijsturen opdat de piloten er terug zin in krijgen om de gevlogen proeven binnen te sturen. Vliegen doen de mensen wel, maar er zijn genoeg redenen te bedenken wat hen tegenhoudt om de vluchten door te mailen voor de Charron.

Hoe ga je dat kunnen verwezenlijken?

Wel, aanpassingen aan het reglement zijn één zaak, een andere is om van de Charron hét sportieve evenement te maken van de zweefvliegpiloten. Dat kan enkel met passie en gedrevenheid voor de zaak. We moeten er in slagen om er een wedstrijd van te maken waar ieder op zijn niveau voldoening vindt en waar we aan de buitenwereld kunnen laten zien dat we ons hart verloren hebben aan een fantastische sport. Waar naast competitie en kunde ook ruimte is

voor al datgene dat zweefvliegen zo mooi maakt en waardoor we onze vrienden kunnen overhalen om ook eens te komen kijken. Zo vind ik dit interview ook belangrijk, omdat ik hoop dat hiermee mijn enthousiasme voor de Charron voor een stukje overslaat op de twijfelaars en diegenen die zich geremd of overweldigd voelen.

Mogen we al weten waarover die wijzigingen gaan?

Er zullen minder klassen zijn waarin gevlogen kan worden. Bijvoorbeeld de 2-zitter klasse zal verdwijnen en over de open/rennen clubklasse verdeeld worden.

De indeling volgens handicap factor wordt ook vereenvoudigd.

Nog een belangrijk iets is het samentellen van de punten van zowel binnen- als buitenlandse geklasseerde vluchten voor de clubrangschikking.

Het Charron reglement mag dan wel eenvoudiger worden, het luchtruim echter veel ingewikkelder.

Hoe moet men dat aanpakken volgens jou?

De clubs moeten de opleiding over het luchtruim (en de opvolging ervan) verder stimuleren. Er zijn clubs die hun piloten uitnodigen om de jaarlijks georganiseerde opfriscursussen "reglementen en luchtruim" te volgen....Tweejaarlijks dienen de piloten de steeds complexer wordende cursus reglementen op te frissen. Ook zou ik aanbevelen dat de radiovergunning deel uitmaakt van het standaard lessenpakket, en dat men, telkens de gelegenheid zich voor doet op constructieve wijze met de controle-units van de verschillende luchtruimen contact opneemt, zodat wij als zweefvliegpiloten zo vertrouwd mogelijk raken met het luchtruim. Niet als "daar mag je niet komen", maar wel als volwas-



"Hoe zat dat luchtruim nu ook weer???" foto: Wil Janssens



"oud en nieuw", coördinatoren Hugo en Eddy samen met uittredend jurylid Koen

sen deelnemer aan het luchtverkeer. Hierdoor zullen we uiteindelijk ook meer als volwaardige luchtruimgebruikers in de ether zijn voor de luchtruimcontroleurs, en dat kan alleen maar wederzijds respect en begrip stimuleren.

Wat denken ze bij de Charron van flarm als logger?

Flarm is een belangrijk hulpmiddel bij het "see and avoid"-principe. We wensen dan ook een opening te laten. Als logger wordt hij (nog) niet aanvaard maar Flarm kan wel als back-up gebruikt worden indien de IGC-logger het laat afweten en een deel van de vlucht niet heeft geregistreerd.

Ons hoeft je niet meer te overtuigen dat je een zware taak van Eddy mocht overnemen!

Hoe lang denk je dit te kunnen combineren met je dagelijkse job?

Ik wil dit op mij nemen voor een periode van max. 5 jaar. Dan hoop ik dat de kandidaten staan te dringen om deze mooie taak over te nemen.

We hopen dat er vanaf volgend seizoen massa's vluchten, zonder al te veel overtredingen of problemen, doorgemaaild worden. We danken u voor dit interview en wensen je nog veel mooie vluchten toe.

Kris & Lucrèce (KAZM)



allo allo, wa zegde? Blazen !!!

CHARRON 2006

1. BENELUX

Clubklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Stijn VANDEN BOER *	ALB	2421,5
2.	David SANNEN	KAZM	1671,1
3.	Dries VAN GESTEL	KAC	1546,5
4.	Jelle VANDEBEECK *	KVDW	1500,2
5.	Edouard VALVEKENS	KVDW	1273,2
6.	Albert SCHRAEYEN	ALB	1253,2
7.	Bart WOLFS	ALB	1079,4
8.	Jan DE OST *	ALB	1062,5
9.	Luc STULTJENS	ALB	966,7
10.	Guido SCHROEYERS	ALB	966,7
11.	Eddy DANIELS	ALB	896,8
12.	Rik VANDEN BOER *	ALB	878,7
13.	Christiana GOBERT	KVDW	808,7
14.	Carl RENCKENS	ALB	784
15.	Remi VANDERHOYDONCK *	ALB	738,4
16.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	717,7
17.	Wim NAVEAU *	ACK	683,3
18.	Filip DE CORTE	ALB	593,4
19.	Florent CEULEMANS	ALB	559,5
20.	Ewald HOUBRECHTS	ALB	543,6
21.	Pieter REBRY	KFC	527,9

* junior

Standaardklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	4644,3
2.	Luc VAN CAMP	KAC	4614,4
3.	Sebastien MATHIEU	KVDW	4597,5
4.	Tim HUYBRECKX *	ACK	4509,8
5.	Eddy DE CONINCK	KAC	4413
6.	Yves RUYMEN	KVDW	4334,8
7.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	4088,6
8.	Joachim AERTS	DAC	3951,6
9.	Bert VAN EYKEN *	DAC	3713,1
10.	Stefaan BOVIN	LUAC	3222,4
11.	Jan VERCAMMEN	KAZM	3215,8
12.	Hugo JANSEN	KAC	3061,4
13.	Dries VAN GESTEL	KAC	2974,3

2. Buitenland

Clubklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Dirk JACQUES	LV	3083,8
2.	Bavo LENS *	DAC	2702,1
3.	Wim NAVEAU *	ACK	2611,1
4.	Hans WILLEKENS *	DAC	2505,6
5.	Manu LAROSE *	acb	2132,8
6.	Gert NAVEAU *	ACK	1718,3
7.	Stephan BOYDENS	ACB	1613,9
8.	Pieter BECKX	ACB	1572,4
9.	Jan VAN IN	ACB	1566,7
10.	Rob VAN UFFELEN *	ACB	1289,8
11.	Guillaume DE SWERT	KAZM	1168,3
12.	Andre ARNOUTS	ACB	1142,5
13.	Luc LUYKS	ACB	946,7

* junior

Standaardklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	6492,9
2.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	6416,6
3.	Jan VERCAMMEN	KAZM	6375,4
4.	Geert DE PALMENAER	VZP	5617,8
5.	Emiel BUKENBERGS	ACK	5551,7
6.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	5339,9
7.	Manu KIMPE	ACK	4964,2
8.	Eric COLBRANT	ACK	4895,9
9.	Joachim AERTS	DAC	4527,9
10.	Jozef DEKONINCK	ACK	4472,1
11.	Dirk VAN DONINCK	ACK	4013,9
12.	Bert VAN EYKEN *	DAC	3958,4
13.	Willy BAEKEN	LV	3921,3

14.	Emiel BUKENBERGS	ACK	2909,9
15.	Jan SPEETJENS	ALB	2814,2
16.	Mark HUYBRECKX	ACK	2673,9
17.	Wim REYNDERS	KAZM	2673,6
18.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	2626,8
19.	Marcel SNOEKX	ALB	2556,1
20.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	2532,8
21.	Patrick GOVERS	ACK	2526,1
22.	Danny VERHEYEN	ALB	2461,1
23.	Eric VANDEWALLE	KVDW	2343,3
24.	Geert DE PALMENAER	VZP	2338
25.	Michel BAERTS	ALB	2293,1
26.	Guy LAUWERS	KAC	2286,5
27.	Peter APPELTANS	ALB	2280
28.	Rudi COOMANS	KVDW	2278,7
29.	Guy VAN PEE	ALB	2244,7
30.	Eric COLBRANT	ACK	2122,1
31.	Ivo MEYERS	ALB	2041,9
32.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	2039
33.	Guy PICCART	DAC	1989,1
34.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	1849,5
35.	Peter BERTELS *	ACB	1830,7
36.	Thomas DE BRUYN *	ACB	1817
37.	Willy BAKEN	LV	1759,6
38.	Howard Van Doninck	KAC	1692,7
39.	Jozef DEKONINCK	ACK	1659,2
40.	Jan WAUMANS	KVDW	1622,9
41.	Danny DE WINTER	VZP	1536,7
42.	Eddy HUYBRECKX	ACK	1506,7
43.	Stijn JANSEN	ACK	1381
44.	Alfons CEULEMANS	KAZM	1130,2
45.	Joost BERTELS *	ACB	816
46.	Daan SPRUYT	VZP	639,3
47.	Jeff THIELEMANS	KAC	625,5

* junior

Open/Renklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Constant TAEYMANS	KAC	4861,7
2.	Hugo MERTENS	ALB	4607,5
3.	Guy TEEUWEN	KAZM	4509,2
4.	Theo STOCKMANS	KVDW	4070,8
5.	Dominique HAYEN	KAC	3996,9
6.	Daan SPRUYT	VZP	3412,8
7.	André RUYMEN	KVDW	3330,4
8.	Kris VAN DAM	KAZM	3112,7
9.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	2858,2
10.	Gunter VERREY	ACK	2498,6
11.	Dirk ROGEMAN	KFC	2287,7
12.	Luc LAMMERANT	LUAC	1943,4
13.	Marc VAN ORSHAEGEN	KAC	1808,7
14.	Alfons JANSSENS	ACK	1743,5
15.	Hubert DE BUSSE	ACK	1717,1
16.	Peter VAN GAEL	KAC	1426,9
17.	Louis VAN BAELEN	ACK	957,1
18.	Julien GREGORIUS	KAZM	814,4
19.	Thomas DE BRUYN *	ACB	598,2
20.	Wim VERHOLLE	KAZM	535,4

* junior

Tweezerklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Patrick GOVERS	ACK	2720,4
2.	Jean-Pierre MUYLAERT	VZP	2323,3
3.	Jacky VAN HOUTTE	ALB	2014,6
4.	Dirk VAN DONINCK	ACK	1775,1

14.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	3902,6
15.	Sebastien MATHIEU	KVDW	3720,4
16.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	3708,9
17.	Stijn JANSEN	ACK	3636,4
18.	Hugo JANSEN	KAC	3636,3
19.	Jan WAUMANS	KVDW	3455,1
20.	Nick REDANT	VZP	3143,7
21.	JEAN OP T EIJNDE	KAZM	2735,2
22.	Eddy DE CONINCK	KAC	2550,5
23.	Peter BERTELS *	ACB	2337,6
24.	Pieter LIEVENS *	VZP	2293,9
25.	Jozef SZEKER	DAC	2089
26.	Guy VAN PEE	ALB	1964,1
27.	Luc BELIEN	ACB	1701,5
28.	Dirk VAN DEN BORNE	KAC	1691,7
29.	Bert CRAEYE	VZP	1434
30.	Jurgen DECRAEMER	ACB	1391,8
31.	Sven ABELS	DAC	1295,7
32.	Nick ADRIAENSEN	KAZM	1257,5
33.	Jan SPEETJENS	ALB	1168,6
34.	Patrick HUYBRECHTS	ACB	1132
35.	Nico VANLOMMEL	DAC	966,9
36.	Jan VAN DER AUWERA	KAZM	870,6
37.	Daan SPRUYT	VZP	742

* junior

Open/Renklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Theo STOCKMANS	KVDW	7377,5
2.	Gunter VERREY	ACK	5769,9
3.	Guy TEEUWEN	KAZM	5147,9
4.	Constant TAEYMANS	KAC	5096,5
5.	Hubert DE BUSSE	ACK	4832,5
6.	Alfons JANSSENS	ACK	4584
7.	Dirk ROGEMAN	KFC	4486,7
8.	Thomas DE BRUYN *	ACB	4419,5
9.	Graham LAMBERT	VZA	4147,3
10.	Paul VERDYCK	KFC	4053,3
11.	Daan SPRUYT	VZP	3919,3
12.	Jan VERCAMMEN	KAZM	3828,1
13.	Bert SCHMELZER	ACK	3809,2
14.	Lieve SEBREGHTS	VZA	3731,1
15.	Wilfried GORREBEECK	KAZM	3173
16.	Willy TEEUWEN	KAZM	2670
17.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	2559,7
18.	Luc LAMMERANT	LUAC	2531,3
19.	Filiep GHEYSEN	KFC	2304,9
20.	Paul WOUTERS	ACB	2208,6
21.	Diederik NAEYAERT	VZP	1900
22.	Nico VANLOMMEL	DAC	1237,8
23.	Manu KIMPE	ACK	1001,9

* junior

Tweezerklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert SCHMELZER	ACK	4856,7
2.	Jozef SZEKER	DAC	3659,7
3.	Ludo VRANCKEN	DAC	3240
4.	René PAREDIS	LV	3096,1

5.	Theo STOCKMANS	KVDW	1535,7
6.	Guy LAUWERS	KAC	1484,6
7.	Marcel SNOEKX	ALB	789,1
8.	Geert CALLEWAERT	ALB	734,7
9.	Jan SPEETJENS	ALB	660,9
10.	Tom GEENEN	KAC	600
11.	Griet FRANCAERT *	KVDW	581
12.	Filip DE CORTE	ALB	523,8

* junior

Motorklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Jozef KELL	ACB	8129
2.	Herman PEERAER	ACK	8014
3.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	6296,7
4.	Jo SCHOETERS	ACK	5789,1
5.	Bert SCHMELZER	ACK	4037,9
6.	Johan LUYCKX	ALB	3978,1
7.	Paul VAN DINGENEN	ACK	3961,1
8.	Tijl SCHMELZER *	ACK	3747,2
9.	Jelle VANDEBEECK *	KVDW	3555,1
10.	Eddy DE REYS	KVDW	3356,6
11.	Walter GEENEN	KAC	3196,6
12.	Jan EVENS	ALB	2988,6
13.	Herman JANSSEN	ACK	2958,2
14.	Louis BRASPENNING	ACB	2800
15.	Ken EVENS	ALB	2774,3
16.	Fernand GEUENS	ACK	2590,9
17.	Geert CALLEWAERT	ALB	2474,1
18.	Bart BOLLEN	LV	2009,8
19.	Johan METTEN	ALB	1695,4
20.	Luc VANDEBEECK	KVDW	1285,8
21.	Paul WOUTERS	ACB	974,7
22.	Guy GILDEMYN	KFC	633,4

* junior

Juniorbeker

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	4644,3
2.	Tim HUYBRECKX	ACK	4509,8
3.	Tijl SCHMELZER	ACK	3747,2
4.	Bert VAN EYKEN	DAC	3713,1
5.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	3555,1
6.	Stijn VANDEN BOER	ALB	2421,5
7.	Peter BERTELS	ACB	1830,7
8.	Thomas DE BRUYN	ACB	1817
9.	Jan DE OST	ALB	1062,5
10.	Rik VANDEN BOER	ALB	878,7
11.	Joost BERTELS	ACB	816
12.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	738,4
13.	Wim NAVEAU	ACK	683,3
14.	Griet FRANCAERT	KVDW	581

Clubrangschikking Benelux

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/ Piloot	Punten
1.	ACK	24	3059,3	73423,2
2.	ALB	31	1699,2	52676,6
3.	KAC	16	2667,4	42678,3
4.	KVDW	15	2431,6	36474,7
5.	KAZM	11	2263,9	24902,9
6.	ACB	7	2423,7	16965,6
7.	VZP	7	2130,8	14915,9
8.	DAC	3	3217,9	9653,8
9.	LUAC	2	2582,9	5165,8
10.	KFC	4	1041,7	4166,7
11.	LV	2	1884,7	3769,4

5.	David JANSSEN	LV	2954,1
6.	Robert LOBBENS	KFC	2401,7
7.	Patrick GOVERS	ACK	1455,3
8.	Eric COLBRANT	ACK	1454,8
9.	Pieter LEYSSENS	KVDW	931,5
10.	Alfons CEULEMANS	KAZM	662,2
11.	Guillaume DE SWERT	KAZM	594,1

Motorklasse

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Johan LUYCKX	ALB	10558,3
2.	Bert DE WIJS	KAC	9452,2
3.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	6993,5
4.	Tijl SCHMELZER *	ACK	6052,5
5.	Jo SCHOETERS	ACK	5604
6.	Paul VAN DINGENEN	ACK	4379,1
7.	Johan LIEVENS	VZP	4372,8
8.	Herman PEERAER	ACK	4217,3
9.	Louis BRASPENNING	ACB	3897,4
10.	Bert SCHMELZER	ACK	3835,2
11.	Marc BELIEN	ACB	3761,9
12.	Luc VANDEBEECK	KVDW	3058,8
13.	Herman JANSSEN	ACK	2690,9
14.	Guy GILDEMYN	KFC	2555,1
15.	Godfried DONNERS	ACB	2439,3
16.	Paul WOUTERS	ACB	1640,9
17.	Joost BERTELS *	ACB	1186,6
18.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	882,4

* junior

Junioren

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	6492,9
2.	Tijl SCHMELZER	ACK	6052,5
3.	Thomas DE BRUYN	ACB	4419,5
4.	Bert VAN EYKEN	DAC	3958,4
5.	Bavo LENS	DAC	2702,1
6.	Wim NAVEAU	ACK	2611,1
7.	Hans WILLEKENS	DAC	2505,6
8.	Peter BERTELS	ACB	2337,6
9.	Pieter LIEVENS	VZP	2293,9
10.	Manu LAROSE	acb	2132,8
11.	Gert NAVEAU	ACK	1718,3
12.	Rob VAN UFFELEN	ACB	1289,8
13.	Joost BERTELS		

Clubrangschikking Buitenland

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/ Piloot	Punten
1.	ACK	25	4031	100775,7
2.	ACB	18	2021,2	36381,9
3.	VZP	10	3518	35180,0
4.	KAZM	12	2682,6	32191,2
5.	KAC	6	4388,3	26329,8
6.	DAC	10	2618,3	26183,1
7.	KVDW	5	3708,7	18543,3
8.	KFC	6	3060,2	18361,4
9.	ALB	3	4563,7	13691,0
10.	LV	4	3263,8	13055,3
11.	VZA	2	3939,2	7878,4
12.	LUAC	1	2531,3	2531,3

Beker Gaston Peters (grootste vrije vlucht)

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Constant TAEYMANS	KAC	24/07/2006	514,50 km	485,38 km
2.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	9/04/2006	430,90 km	439,69 km
3.	Tim HUYBRECKX *	ACK	24/07/2006	412,70 km	389,34 km
4.	Guy TEEUWEN	KAZM	21/07/2006	422,40 km	377,14 km
5.	Eddy HUYBRECKX	ACK	12/07/2006	406,80 km	376,67 km
6.	Joachim AERTS	DAC	5/06/2006	367,10 km	367,10 km
7.	Eddy DE CONINCK	KAC	21/07/2006	378,50 km	363,94 km
8.	Theo STOCKMANS	KVDW	23/07/2006	425,40 km	354,50 km
9.	Bert VAN EYKEN *	DAC	29/07/2006	340,40 km	347,35 km
10.	Dominique HAYEN	KAC	3/07/2006	430,40 km	341,59 km

* junior

Grootste opgegeven proef

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	8/09/2006	449,50 km	416,20 km
2.	Dominique HAYEN	KAC	4/07/2006	517,70 km	410,87 km
3.	Luc VAN CAMP	KAC	4/07/2006	405,40 km	375,37 km
4.	Eddy DE CONINCK	KAC	16/07/2006	364,40 km	350,39 km
5.	Hugo MERTENS	ALB	16/07/2006	405,80 km	349,83 km
6.	Sebastien MATHIEU	KVDW	8/07/2006	340,90 km	340,90 km
7.	Guy TEEUWEN	KAZM	2/07/2006	365,10 km	325,98 km
8.	Constant TAEYMANS	KAC	2/07/2006	335,40 km	316,42 km
9.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	2/07/2006	338,80 km	313,70 km
10.	Kris VAN DAM	KAZM	15/07/2006	340,80 km	309,82 km

* junior

Virtueel zweefvliegen deel 2: Zo doen we het in Schaffen...

Misschien weten sommigen onder jullie het al, maar in Schaffen zitten we ook te experimenteren met een simulator.

Vorig jaar had ik, zoals vele andere mensen die het geluk hebben een computer te bezitten met internetaansluiting, miserie met de snelheid van mijn adsl.

Om te testen ging ik dan maar op zoek naar een bestandje om te downloaden. Eerste gedacht was dus dat spel van die 2 koeien (Tucows) omdat daar toch veel op te vinden is. Maar wat moet je als zweefvlieger downloaden? Een simulator natuurlijk en wat vond ik daar!! SOTS: Sailors of the Sky. 17 MB was de demoversie. Effe gedownload (gelukkig werkte de verbinding goed)



effe naast de Pawnee gaan hangen om een fotootje te nemen

en geïnstalleerd. De beelden waren verbluffend goed. Van vliegen echter was nog geen sprake; daar heb je een joystick voor nodig. De dag erna naar de winkel... joystick gekocht en aangesloten. Na een paar uurtjes vliegen was ik verkocht.

En dan... een grandioos idee! We maken een echte sim... eentje om in te zitten. Nu nog een extra slachtoffer vinden om hier mee aan te beginnen. Alex, manusje van alles, was "chinesees vrijwilliger". Een telefoontje en hij was direct daar. Na een paar donkerbruine biertjes was hij verkocht. De wildste ideeën kwamen op tafel. Een VR bril, bewegende cockpit, projectie rondom rond, werkende instrumenten... Alles was mogelijk (misschien mede door het alcoholpercentage?).

Alex thuisgekomen en in zijn "catacomben" (de kelder) gearriveerd, begon direct aan een eerste versie. Een houten bankje. Joystick tussen de benen vastgeschroefd, 2 planken met een potentiometer (moest dan het voetenstuur voorstellen) en hij was aan het vliegen. Na een eerste evaluatie bleek dat het niet zo nauwkeurig "luisterde". Na uren zoeken gevonden. De joystick die Alex gebruikte was een redelijk dure maar zonder force feedback. Niet dat het spel werkt met



Hoogtemeter van het zelfgemaakte merk NetEgt

force feedback maar de nauwkeurigheid was 1/4 van die met force feedback. 64 stapjes van links naar rechts ipv 256 die mijn joystick produceerde.

Vanaf dan ben ik dus een joystick armer. Na het ontmantelen en nog een paar uur testen was de eerste versie klaar voor de vuurdoop in Schaffen. De sim (houten bankske, nog harder dan een Ka8!) meegeleurd en opgesteld in het DP kot in Schaffen. Sommigen vlogen er van de eerste keer perfect mee. Anderen crashten na de eerste meters. Raar, maar ja... je moet eerst gelost worden op een bak voor je er mee mag vliegen zeker?

Spijtig genoeg heeft onze hoofdinstructeur de pedalen afgebroken en later op de avond de remkleppen, maar de eerste voorstelling was een succes. We hebben zelfs dat spel meegesleurd naar Issoudun tijdens de paasstage waar het gebruikt werd voor de "nattere dagen".

Na de stage waren we dus zeker. We moesten een deftige sim bouwen. Een bestaande zwever van DAC in stukken slijpen was niet echt toegestaan, dus op zoek naar iets anders. Een mailtje naar ons allen bekende verzekeringsmaatschappij bracht al snel een mogelijke oplossing. Stefan Bovin wist een Twin I liggen van een ongelukje. "Met 35 à 40 uur kan je die wel opmaken", zei hij. Wij dus naar Herent. In het pikkedonker naar dat stuk romp gaan zien. Buiten een groen-witte massa met wat barsten zagen we niet veel maar we waren overtuigd (allez, Alex dan toch), we gingen ervoor. De dag erna dat spel gaan ophalen. Prachtige staat... van ontbinding, maar we hebben het meegepakt.



Mil Louw op de test sim

Die 40 uur zijn zo'n 400 uur geworden denk ik, maar het is een romp geworden. (met veeeeel dank aan Alex en zijn schoonvader)

Zoals vele dingen, is alles bijna 2 keer gemaakt. De stick voor-achter alsook de koppeling zijn vanaf nul gemaakt met ijzerafval en zelfgemaakte kogelkoppelingen.

Het verstelbaar voetenstuur vooraan is nagemaakt: eerst van een eenzitter...maar dit was niet te koppelen aan het achterste. Dan maar een tweede gemaakt: afgekeken van de Janus. (die lag toevallig in het werkhuis voor de winterwerken)

De instrumenten zijn toerentellers van een auto. Behuizing van deze instrumenten zijn plastic afvoerbuizen.



Twin I ??

Maar het resultaat mag gezien worden!

Elektronica ... wederom Alex. De sturing van de meters is reeds ingebouwd in Sots. Deze geeft zoals Condor op de seriële poort nmea-outputs maar ook speciale, waar we de meters en andere dingen mee kunnen sturen.

De interface tussen de soft en de meter is een Velleman interface kaart. Belgisch product! en geeft 0 - 5 Volt op in 64 of 256 stappen.

De sim heeft ondertussen in twee middelbare scholen gestaan tijdens opendeurdagen, op Sanicole om de zweefvliegsport een beetje te promoten en is mee "op stage" gegaan naar Duitsland tijdens de paasvakantie. En hij werkt nog altijd!



Het resultaat ! Dit is dus versie 1!

Toekomstplannen indien we tijd hebben:

Een roterende projectie. Dus als de piloot naar links kijkt zal de projectie meedraaien zodat het rondkijken ook echt kan gebeuren. Krachten op de stick bij hogere snelheden. Een stall-warning dmv een vibratie. Licht hellende beweging van de gehele romp om G-krachten te simuleren. Zoals je merkt nog veel werk aan de winkel en centjes nodig, maar met de tijd geraken we daar wel.

Nog enkele praktische dingen

Sailers of the sky : www.sailorsofthesky.com (Demo werkt 5 min.)

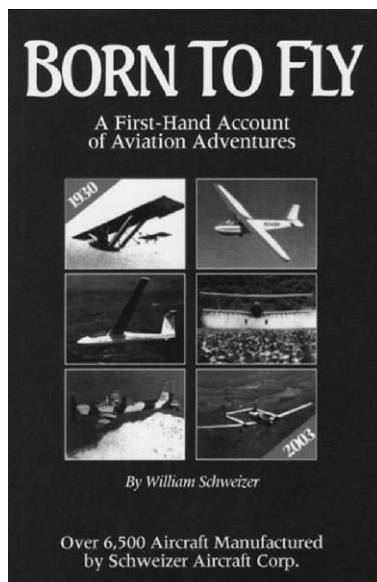
Natuurlijk kan elke soft gebruikt worden!! Laat u dus niet tegenhouden door SOTS! Mensen die een gelijkaardig iets willen beginnen en vragen hebben kunnen ons altijd contacteren via email : peter.strackx@q-ictos.be.

Peter Strackx, (DAC)

Het hoekje van de boekenvreter

William Schweizer, één van de drie stichters van de voormalige zweefvliegtuigfabriek Schweizer, werd al vaker in deze rubriek vermeld. In *Born to fly* (Schweizer Books, Elmira, NY, 2004, 16 x 23,5 cm harde kaft, 166 blz. met talrijke z/w foto's, ISBN 0-9746144-0-8) vertelt hij een reeks anekdotes die hij meestal zelf heeft meegemaakt of waar hij van dichtbij mee betrokken was. Bill Schweizer was namelijk niet alleen vliegtuigbouwer, hij was een van de echte pioniers van het zweefvliegen in de Verenigde Staten en was lang actief als wedstrijd- en recordvlieger.

Hier vertelt hij ons dus over vroege pioniers Paul Loudon en Cloyd Artman. Deze laatste is vooral bekend gebleven omwille van een paar vergeelde foto's van zijn originele startmethode: Hij plaatste zijn "vlie-



gende balk"-zwever op een ingezepte plank aan de rand van de afgrond, plaatste de plank schuin door het ene uiteinde op het dak van zijn Ford Model B te hijsen, liet vervolgens iemand nog een beetje achteruitrijden, knipte dan het touw los dat het toestel vasthield, en zoef, daar ging hij de diepte in! Sportief in ieder geval!

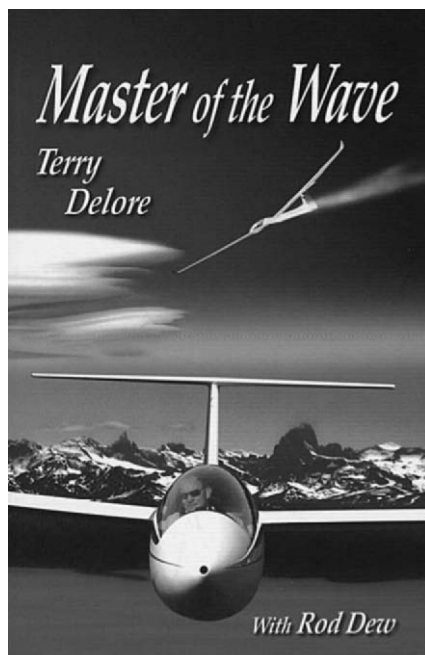
Schweizer heeft het ook over Paul Bikle, directeur van het X-vliegtuigen testprogramma van de NASA en sinds 1961 houder van het wereldrecord hoogtewinst (zijn gelijktijdige record absolute hoogte werd pas in 1986, en nu onlangs opnieuw, gebroken). Over Schweizer's aandeel in de ontwikkeling van superstille verkenningsvliegtuigen (Q-star, YO-3) door Lockheed op basis van de 2-32 tweezitter. Over het eerste VTOL-vliegtuig (verticaal opstijgen en landen), waarbij de

ontwerpfirma Bell onderdelen van de 1-23-zwever gebruikte en de Schweizer-fabriek dus een groot deel van de bouw voor haar rekening nam.

Ook een paar merkwaardige ongevallen worden toegelicht. Hoe een Waco CG-4 militaire transportzwever een vleugel verloor, waarbij de burgemeester van Saint-Louis en een deel van de gemeenteraad het leven lieten. Hoe Bill Schweizer zelf over kop ging bij een waterlanding met een Teal amfibievliegtuig. En veel andere merkwaardige verhalen over de Schweizer productie en geassocieerde vliegtuigbouwers. Niet onmiddellijk een must, maar toch een leuk boek om in je collectie te hebben.

Iedere zweefvlieger moet de naam van **Terry Delore** kennen. Eerste mens om met een 15-m zwever (een oude ASW-20) de 2.000 km-grens te overschrijden (alleen Ray Linskey had het hem voorgedaan, met een Nimbus 2), partner van Amerikaans multimiljardair Steve Fosset bij het vestigen van diverse afstandrecords in Argentinië, heeft hij al vaker de zweefvliegers doen opkijken. Met de hulp van sportjournalist **Rod Dew** (het boek is in de derde persoon geschreven) vertelt hij zijn wedervaren in *Master of the Wave* (Delore Enterprises, Christchurch, NZ, 2005, 16 x 23,5 cm harde kaft, 182 blz. met talrijke z/w en kleurenfoto's, ISBN 0-473-10744-9).

We leren de mens Delore beter kennen. Hij werd in 1976, op 17-jarige leeftijd, wereld-



kampioen deltavliegen in Oostenrijk. Even later begon hij zich ernstig met zweefvliegen bezig te houden, en vond ook daar vrij snel een plaats in de Nieuw-Zeelandse nationale ploeg. Maar echt bekend werd hij pas met zijn eerste 2.000 km-vlucht. In 2002 ontmoet hij Steve Fossett, die hem overtuigt met hem mee te werken aan een aantal recordpogingen. Als de vluchten van Klaus Ohlmann aantonen dat niet langer Nieuw-Zeeland, dan wel Argentinië, hiervoor de geschikte plaats is, gaan ze aan het plannen.

Het ongetwijfeld interessantste deel van het boek handelt over de logistieke problemen die dit soort expedities meebrengen. Je mag dan al miljardair zijn, in een godvergeten gat van de Andes is geld niet altijd het antwoord om je uit de nesten te helpen. Het herhaaldelijke overvliegen van een zwever van de ene plaats naar de andere om op de juiste dag optimaal geplaatst te zijn voor een bepaalde recordpoging, stelt vaak grote problemen - en brengt soms gevaarlijke situaties mee. Vandaar de aanschaf van een tweede ASH-25! En ook in Argentinië zijn er af en toe problemen met luchtruim.

Met dit boek krijg je ongetwijfeld een beter zicht achter de schermen van deze recordvluchten, de informatieve waarde is prima. Maar je moet wel leren leven met de *stijl* van de schrijver. Nog nooit heeft de boekenvreter een werk gelezen dat zo zijn zenuwen op de proef gesteld heeft. Qua schrijfrant is dit geen echt zweefvliegboek, het is eerder een boek met een hoog "people"-gehalte, geschreven voor het grote publiek dus, met vooral aandacht voor spanning en sensatie, en dat zich toevallig afspeelt in de zweefvliegwereld. Alles is altijd het grootste, het beste, het gevaarlijkste, het snelste, het mooiste... Lovende adjectieven zijn schering en inslag. Een beetje relativering zou zeker niet misstaan. Wie heeft ooit de zegswijze uitgevonden: "Eigen lof stinkt"?

Stéphane Vander Veken

Nieuws CHARRON.line 2007

Zoals vorig jaar ook al vastgesteld ontsnapt CHARRON.line niet aan de regel, dat stilstaan gelijkstaat met achteruitgaan. Vorig jaar werden een aantal grondige wijzigingen doorgevoerd en de Charronraad heeft op het einde van het seizoen 2006 enerzijds hiervan een evaluatie gemaakt, anderzijds opnieuw een aantal wijzigingen doorgevoerd die nodig waren om één en ander bij te schaven.

Hot item was ook dit jaar weer het luchtruim

Waarschijnlijk werd met de combinatie van de afschaffing van de verklaring op erewoord en verdere beperkingen van het luchtruim, de limiet van het acceptabele voor enkelen overschreden. We legden onszelf voor de Charron-wedstrijd strengere regels op dan deze welke vereist zijn om volkomen legaal gebruik te maken van het al dan niet gecontroleerde luchtruim. Een verdere afname van het aantal op CHARRON.line ingevoerde vluchten zal daar niet vreemd aan

zijn: 1.012 vluchten tegenover 1.052 in 2005, al moet dit niet overtrokken worden, vermits anderzijds dit jaar ongeveer 5.000 km meer afstand gevlogen werd en er een interessante verschuiving vastgesteld wordt van het aantal vrije vluchten naar opgegeven proeven. Er werden 36 proeven verwijderd omwille van ongedocumenteerd luchtruimgebruik, d.w.z. zonder dat hiervoor een geschreven attest van 'bevoegde instanties' kon voorgelegd worden. Dit ligt weliswaar hoger dan vorig jaar, maar we mogen niet uit het oog verliezen dat een aantal van deze vluchten volledig legaal werden uitgevoerd. Ze konden echter niet voor deelname aan CHARRON.line toegelaten worden omdat zij niet aan de voorwaarden voldeden. Andere bleken na verificatie wel in overtreding en zijn het resultaat van een minder gedetailleerde vluchtvoorbereiding of desoriëntatie in vlucht. Zelfs de best voorbereide zweefvlieger wordt niet altijd gespaard van enkele typische "luchtruimvallen". Uiteindelijk blijkt dat de Vlaamse zweefvliegers zeker niet lichtzinnig omgaan met het luchtruim. Juist

hierom wordt de roep steeds luider naar de toepassing van een Charron-wedstrijdreglement dat niet strenger is dan de geldende luchtruimregelgeving.

Een belangrijk item was eveneens de opsplitsing van het klassement in Benelux- en Buitenland

Hierdoor werden 2 problemen opgelost:

- de Charron-jury beschikt niet over de competentie om een oordeel te vellen over vluchten binnen een steeds wijzigende luchtruimstructuur in het buitenland, en kan natuurlijk ook niet worldwide op de hoogte zijn van alle lokale afspraken. Dit heeft niet belet dat tijdens het voorbije seizoen wel uitzonderlijk een vlucht verwijderd werd die vanuit het buitenland startte en oneigenlijk gebruik maakte van gereguleerd luchtruim in de Benelux.
- T.o.v. Beneluxvluchten hoefde geen moeilijke "compensatiefactor" toegepast te

worden, die toch telkens voor discussie vatbaar is.

Één ongewenst neveneffect stak echter wel de kop op: het aantal klasseringen vermeerderde, terwijl het aantal deelnemers per klassement verminderde, zodat er uiteindelijk wel voor elk wat wils was, maar dat de wedstrijdgeest eronder leed.

Wat werd voor het seizoen 2007 beslist

De Charron-raad heeft geoordeeld om, in samenspraak met de Luchtruimcommissie, de interpretatie van het Charron-reglement aan te passen en/of uit te breiden, en beoogt verschillende doelstellingen:

- Voor Charron opnieuw luchtruim toegankelijk te maken, dat volledig legaal bruikbaar is.
- Dit gebruik van het luchtruim volledig door de piloten laten documenteren (verklaring op erewoord). Door de leesbaarheid hiervan wordt verwacht dat dit luchtvaartgebruik gedemystificeerd wordt en hierdoor meer piloten op verantwoorde manier hiervan gebruik gaan maken;
- Door intensiever gebruik van gereglementeerde gebieden de communicatie tussen zwevers en luchtvaartcontroleurs intensifiëren en dus verbeteren.

Hoe wordt dit gehanteerd door de jury?

- 1) I.v.m. luchtvaartgebruik voor vluchten vertrekkende uit België, Luxemburg of Nederland, wordt het gebruik van gereglementeerde gebieden toegelaten, op voorwaarde dat:
 - Bij gebruik van gereglementeerd luchtruim, in het opmerkingenvak **omstandig PER LUCHTRUIM** wordt omschreven welke toelating bekomen werd of welke derogatie geldt. Dit gebeurt op basis van verklaringen op eer
 - Luchtruim klasse P, klasse A en klasse B niet worden gebruikt.
 - R-gebieden enkel worden gebruikt mits toelichting en verklaring op eer in verband met de status (niet geactiveerd of tijdelijk gedeactiveerd).
- 2) Verder zal de jury een aantal technische toleranties hanteren die NIET mogen overschreden worden, TENZIJ deze overschrijding verantwoord is door de verklaring op eer.
 - Horizontale tolerantie t.o.v. duidelijk omlijnde verkeersgebieden: geen tolerantie = om
 - Horizontale tolerantie aan de FIR-grenzen: 1000m, d.w.z. aan:
 - de FIR van België grenzen van BeLux (bvb bij binnenvliegen met LFA G1 actief),

behalve ter hoogte van CTR Maastricht = geen tolerantie

- de FIR grens van Nederland/Duitsland.
- Verticale tolerantie omwille van het feit dat de logger onderhevig is aan cabinedruk: 100m
- 3) Gebruik van transponder, in combinatie met de verklaring op erewoord wordt door de Charronraad toegestaan.

Indien de vlucht niet voldoet aan deze regels of toleranties wordt zij niet aanvaard door COL.

Merk wel op dat we de website zodanig hebben aangepast dat de piloot die voor zichzelf kiest om binnen het vrije luchtruim te blijven, dit bij het opladen van zijn vlucht te kennen geeft door de relevante optie te kiezen en er verder niet hoeft naar om te kijken. Voor deze piloot gelden natuurlijk ook de aangehaalde toleranties.

Voor de vluchten in het buitenland verklaart de jury zich niet bevoegd voor deze controles.

Echter zal zij alle medewerking verlenen mochten vanuit officiële instanties of federaties in het buitenland vragen gesteld worden betreffende vluchten uitgevoerd door Vlaamse piloten.

Als referentieluchtruim voor CHARRON.line wordt steeds de meest recente versie van de SeeYou-digitale luchtvaartkaart gebruikt, samen met de informatie van het luchtruim van de liga. De meeste van deze informatie kan eveneens opgehaald worden op volgende website: <http://www.luchtruim.zweefportaal.nl/>

Ook zal de jury rekening houden met specifieke luchttruiminformatie in de Benelux, bij wedstrijden of bij lokale afspraken met clubs.

Hoe moet dit alles nu door de piloot gehanteerd worden, als hij effectief gebruik wenst te maken van gereglementeerd luchtruim?

Eerst en vooral, zelfs in het geval van een VV (misschien zelfs nog meer dan in het geval van een OP), is een goede vluchtvoorbereiding van het allergrootste belang. Hierbij moeten natuurlijk ook de notams geconsulteerd worden.

Bij deze worden de clubs uitgenodigd om hier vóór het komende seizoen de nodige aandacht aan te willen schenken en hun leden een refresher van het luchtruim te geven. Ook dient continu aandacht besteed te worden aan een goede briefing vóór de eerste vlucht van de dag, waarbij ook de relevante notams toegelicht worden. Een goede voorbereiding bestaat er ook in dat, zelfs bij gebruik van een 'moving map',

altijd de relevante luchtvaartkaarten meegenomen worden.

Eveneens wordt hier opgeroepen dat alle piloten die intenties hebben om iets verder op afstand te gaan dan de klassiekers, zich toeleggen op het behalen van een radiovergunning.

Het moge duidelijk zijn dat een gestructureerd luchtruim deel uitmaakt van onze zweefvliegomgeving. Hoe beter de vertrouwdheid ermee, hoe meer ruimte we onszelf geven. Het standpunt van de Charronraad is dan ook dat het bewust omgaan met luchtruim eveneens gevaloriseerd mag worden in CHARRON.line door het toelaten van fatsoenlijk gedocumenteerde vluchten.

In verband met de verklaringen die op CHARRON.line gepost worden:

Het is zonder meer duidelijk – ook in het belang van de informatie die voor iedereen toegankelijk is – dat een vage verklaring in de zin van:

"Transponder is gebruikt in overleg met verkeersleiding"

NIET voldoende is. Graag aangeven met welke instantie overleg is gepleegd op welke frequentie en welke procedure gevolgd is geweest.

Voorbeelden van goede en duidelijke verklaringen op eer:

- "Transpondercode 0022 gevoerd bij doorvliegen van TMZ Frankfurt-Hahn"
- "Dutch Mil op 132.35 opgeroepen en toelating bekomen voor laag punt in Volkel"
- "1) Kleine Brogel (vlucht tijdens de week) op 122.1 opgeroepen, en toelating gekregen om tot FL45 te stijgen in TMA ten westen van de CTR
- 2) Toelating verkregen om ED-R116 Baumholder te doorvliegen na contact met Langen Information op 123.52"
- "R102B1 Cambrai niet actief, bevestigd door automatische repeater op 118.52"

Naast dit uitgebreide hoofdstuk in verband met het luchtruim, werd binnen de Charronraad overlegd hoe de competitiegeest kon verhoogd worden:

Het verminderen van het aantal klassement drong zich hier als eerste middel op. De opsplitsing Benelux/Buitenland, evenals het afzonderlijk rangschikken van de motorzwevers in één aparte klasse werd echter op basis van de resultaten van het voorbije seizoen als onaantastbaar ervaren. Ook bleek dat de standaard-vliegers een homogene en competitieve groep vormen, ondanks dat hier op zijn minst 3 generaties zwevers het tegen elkaar moeten opnemen.



Kiewit Cup 2006: Er zijn nog 14 wachtenden voor u

foto : Jonathan Spruyt

Uiteindelijk werd beslist om:

- de tweezitterklasse af te schaffen. Vluchten in tweezitters vallen dan automatisch hetzij in de clubklasse, hetzij in de Open/ren-klasse, afhankelijk van hun handicap.
- Slechts één clubklassement te hanteren; Inderdaad, of vluchten nu in het buitenland worden gevlogen, of vanaf het vertrouwde vliegveld, beiden geven zij uiting van de clubactiviteit, welke gevaloriseerd wordt.
- De handicaplijst en de indeling van de toestellen werd dan ook onder handen genomen om een zo coherent mogelijke opdeling te bekomen waarbij iedere Charron-klasse een zo ruim mogelijk deelnemerspotentieel aanspreekt.

Verdere vereenvoudigingen kunnen hier nog volgen, na evaluatie van het seizoen 2007, en een verdere reflectie hierover binnen de Charronraad.

Voor het clubklassement worden onverkort de 3 beste vluchten van zowel binnenland als van buitenland van de individuele rangschikte piloten weerhouden: iedere rangschikte piloot telt dus per klasse voor maximaal 3 vluchten binnenland + 3 vluchten buitenland mee, en dit zonder toepassing van enige "buitenlandhandicap".

Een bijzonderheid is dat de opsplitsing van de klassen op 2 wijzen geschiedt:

- eerst wordt gekeken of een toestel beantwoordt aan de welomschreven definitie van de standaardtoestellen, met een handicaprange van 98 tot 108;
- dan worden alle overige toestellen verdeeld in 2 groepen, afhankelijk of zij een handicap hebben die kleiner is dan 102 (clubklasse), of gelijk aan of groter dan 102 (open/ren-klasse)

Hierdoor bekomen enkele oudere toestellen een bijzonder statuut, namelijk dat zij in

hun 15m uitvoering tot de standaardklasse horen (handicap 98), maar met hun opsteektips tot de clubklasse (handicap 100).

Andere punten die ruim aan bod kwamen in de Charronraad:

Gebruik van FLARM

Gezien de FLARM geen IGC-gekeurde logger is kunnen bestanden hiervan niet automatisch verwerkt worden in het evaluatieprogramma. Wel kan de jury deze (en alleen deze van FLARM) gebruiken als back-upbestand, voor zover de officiële logger een representatief gedeelte van de vlucht heeft kunnen registreren. Bestanden die door andere -niet erkende- loggers zouden zijn geregistreerd, zoals via SeeYou, Strepla, Garmin, etc. komen niet in aanmerking.

ENL registratie bij motorzwevers

Indien een continue geluidsregistratie op de logger aanwezig is, is een motorlooptest niet meer verplicht, noch voor de vlucht, noch erna.

Opgelet, in enkele gevallen kunnen storende geluiden optreden, voornamelijk bij het vliegen met open raampje en/of met de hand buiten, bvb. als het heel warm is, en dan is het wel aangewezen om voor of na de vlucht toch een motorloop van één minuut te doen, wat de interpretatie van het achtergrondgeluid mogelijk maakt.

Scoring van wedstrijdproeven

Ook na de aanpassing van de regels i.v.m. het rondn van keerpunten, kan het evaluatieprogramma geen rekening houden met alle soorten van wedstrijdproeven en -reglementen. Daarom worden VLUCHTEN gevlogen tijdens wedstrijden steeds geëvalueerd volgens de Charron-regels. De grootste afstand uit deze evaluatie bekomen (OP

of VV) wordt echter altijd gevaloriseerd aan 5 punten per km. Er wordt dus geen rekening gehouden met de afstand van de feitelijke wedstrijdPROEF.

Attesten van Sportcommissarissen

De webmaster onderzoekt hoe attesten van sportcommissarissen eveneens via de CHARRON.line kunnen ingevoerd worden, ten einde de betreffende rompslomp maximaal te vereenvoudigen, maar ook om volledige verklaringen te bekomen, wat in het verleden niet altijd even zorgzaam werd behandeld.

Tot slot nog een greep uit de voorvallen en anekdotes van het voorbije Charron-seizoen.

Aantal personen waarmee correspondentie is gevoerd: 86, dit is ongeveer de helft van het aantal deelnemende piloten..., en betekent praktisch 600 e-mails.

De toppers:

36 vluchten verwijderd omwille van toepassing van het Charronreglement in verband met de luchtruimregels
26 ongeldige of foute declaraties
9 piloten waren (nog) niet of fout geregistreerd in de database
6 vluchten werden uit gedeelde igc-bestanden weer samengesteld
6 vluchten gaven een valse of geen motorloop aan
6 ontgoochelde of bittere reacties
4 vluchten MET PROBLEMEN VAN INTERFERENTIE VAN GPS/FLARM: het toestel zat virtueel op ettelijke (tientallen) km van zijn werkelijke positie, met snelheden die de geluidssnelheid benaderen....Deze bestanden zijn dan ook niet bruikbaar!

ALS BESLUIT

Ondanks;

- de moeilijke toepassing van de Charron-regels i.v.m. luchtruim,
- dat het weer altijd slecht was behalve wanneer we moesten werken,
- dat we altijd op de verkeerde plaats zaten, waar de thermiek het liet afweten
- dat we altijd 2 uur te laat in de lucht zaten
- dat de sunset altijd te vroeg kwam
- dat het bier warm was na een lange dag vliegen

Hebben we als Charronraad toch met genoeg vastgesteld dat;

- met enthousiasme deelgenomen is aan de Charron-wedstrijd
- de resultaten beter waren dan aanvankelijk gevreesd
- en vooral, dat iedere piloot in Vlaanderen zich blijft inzetten om er een toffe, spannende en sportieve wedstrijd van te maken.

Namens de Charron, Hugo Mertens



SYMPOSIUM 2007

**Aerodynamica van zweefvliegtuigen
Voordracht over het onderzoek aan de T.U. Delft
Recente en nieuwe ontwikkelingen**

door Ir. Loek BOERMANS

Zweefvliegclubs en automatisering ?!

**Een blik in de interne clubkeuken...
Voorbeelden van hoe en wanneer automatisering de dagelijkse werking en
de vliegactiviteiten kan ondersteunen**

door Hartmut KOELMAN – L.U.A.C.

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie
de uitreiking plaats van de “Charron-wisselbekers 2006”,
de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.
Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars
van de fotowedstrijd 2006

Zaterdag 3 februari 2007 om 14.00 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

...

Alle leden zijn van harte welkom



Gezien het succes van de voorbije jaren, is de alom gekende

Segelflug-Bildkalender 2007

weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

***Deze 38ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's
van groot formaat (48 x 29 cm)***

Prijs: 22,50 € afgehaald op het secretariaat
26,50 € toegezonden per post

Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer
068 – 2033341-54 t.n.v. L.V.Z.C. vzw, 2530 Boechout

Maak gebruik van de inschrijvingslijst in je club !

Vanaf 1 november zijn de kalenders beschikbaar



38^{ème} Edition

De 38ste uitgave van de zweefvliegkalender biedt opnieuw 13 kleurenfoto's geselecteerd op basis van hun kwaliteit en originaliteit en die tevens de pracht van onze sport aantonen. Op de keerzijde vind je bijkomende informatie over de historiek, de technische ontwikkelingen, alsook over het zweefvliegen in Spanje en de USA. De kalender is gedrukt op glanzend papier, formaat 48 bij 34 cm, en met een afscheurbare kalenderstrip. Uniek in zijn soort!

The **38th issue** of the Soaring Calendar has 13 brilliant colour photographs that embody everything of beauty and interest in this wonderful sport. The rear face of each page provides background information on the history and technical developments relating to each story, this year including flying in the USA and Spain. The calendar is printed on glossy paper in the regular 48 cm width by 34 cm height format, including the tear-off date strip.





Leden kunnen gratis een seintje plaatsen, enkel d.m.v. onderstaande rooster.
Niet-leden betalen € 16,20 (€ 18,75 buitenland) en dienen dit bedrag per gekruiste
cheque samen met het rooster terug te zenden naar:
L.V.Z.C.-secretariaat, Termikkelaan 9, 2530 Boechout

[illegible]