

Nieuws van het secretariaat

Deregulering

Zoals jullie allicht via de media hebben vernomen, heeft minister van mobiliteit, de heer Landuyt, initiatieven genomen om voor de luchtsporten een passend juridisch kader te voorzien of de bestaande regelgeving aan te passen. Voor onze sport werd beslist om in de bestaande wetgeving te voorzien dat de administratie voor de vliegvergunningen verder door de KBAC kan worden uitgevoerd. De quasi 50 jaar bestaande situatie krijgt hiermee een wettelijke verankering. Ook voor de luchtwaardigheid zullen - overeenkomstig de huidige EU-wetgeving - welbepaalde taken aan de KBAC worden toe- vertrouwd. Tegen eind mei wordt de officiële publicatie verwacht. Ondertussen volgt verder overleg omtrent de praktische invulling en zullen de bestaande KBAC-reglementen en procedures in lijn worden gebracht. De jarenlange inzet van instructeurs, controleurs en clubleiders om onze sport op een correcte wijze te organiseren en te beheren, wordt hiermee beloond. Uiteraard gaan wij met z'n allen het engagement aan om dit te bestendigen!

Algemene vergadering

Op 14 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het volledige "Jaarverslag 2006" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of clubsecretaris. Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de besprekingen tussen de KBAC en het DGL aangaande de vergunningen en de technische controle en kwam de werking van de diverse commissies aan bod.

VCL

In december werd het vijfde werkingsjaar afgesloten. Op 21 maart vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het verantwoordingsdossier over 2006 wordt eerstdaags ingediend. Einde januari ontving VCL het bericht van Vlaams minister van Sport, B. Anciaux, dat de vereniging als 'erkende' organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding ook in 2007 zal worden ondersteund en er terugvorderbare voorschotten zullen worden toegekend.

Technische Controle

Zoals reeds meermaals medegedeeld werd, moet elk toestel tegen 28 september 2008 beschikken over een EASA Certificate of Airworthiness en bijhorend Airworthiness Review Certificate, en dit betekent dus een omschakeling van het huidige KBAC-systeem. Met de Directie Private Luchtvaart

van het DGL zijn de besprekingen lopende om deze transfer op een correcte wijze te laten verlopen. Op 6 en 7 februari zijn in het kader hiervan een 9-tal testinspecties uitgevoerd. Binnen enkele weken zullen verdere concrete afspraken worden gemaakt. De verantwoordelijke technische controleur van elke club zal hierover volledig worden geïnformeerd. De privé-eigenaars zullen schriftelijk worden verwittigd.

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 alzo de werkzaamheden niet te bemoeilijken.

Verschiedende procedures zijn gewijzigd of worden nog 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.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

3 februari: Jaarlijkse instructeurconferentie
17 februari: Bijspijskerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

10 maart: Theoretisch examen Instructeur

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

Sedert 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 juni, 15 september en 15 november.

EU/EASA-nieuws

Zoals reeds werd meegedeeld is het overleg in de MDM.032 en afgeleide werkgroepen nog volop aan de gang. Begin januari werd de optie genomen om te komen tot een 'European Sport Aircraft' klasse waaronder ook alle zweefvliegtuigen zouden komen te vallen, aansluitend moeten overeenstemmende certificatie en onderhoudsvorschriften worden uitgewerkt. Normaal gezien zouden we einde 2007 een concreet beeld moeten hebben voor de toekomst zodat ook wij ons kunnen confirmeren aan deze nieuwe situatie. Begin maart zal de bespreking hebben plaatsgevonden in het EU-

Parlement van het document 'COM 579', de visie van de EU-Commissie en EASA voor de toekomstige EU-Licensing & Operations. Wordt vervolgd.

Samenaankoop 'FLARM'

De tweede georganiseerde samenaankoop werd einde januari afgesloten en was weerom een succes: 39 apparaten werden besteld. Dit betekent dat op een jaar tijd 100 zweefvliegtuigen met Flarm Basic werden uitgerust (= 41% van alle toestellen die binnen onze clubs actief zijn zonder rekening te houden met individuele aankopen!). 6 clubs hebben gebruik gemaakt van de aangeboden prefinanciering en hebben quasi hun volledige vloot uitgerust. Op Europees vlak scoren wij hier prima!

Landelijk Open-deur-weekend 21-22 april

Voor de derde maal organiseren we een landelijk 'Open-deur-weekend', en wel op zaterdag/zondag 21/22 april. Alle clubs nemen hieraan deel. Het concept is zodanig opgezet dat alle gewone activiteiten blijven doorlopen en dat de geïnteresseerden dus een dag kunnen meebeleven. Uiteraard wordt extra aandacht besteed aan de opvang en begeleiding op het veld.

Vandaar de oproep: voer promotie voor deze manifestatie, wees aanwezig en help mee dit weekend succesvol te laten verlopen!

Cursusmateriaal/gadgets:

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)
- Zonnehoedje	€ 3,25 € (4,25)

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

FAI - IGC

Op 2 en 3 maart II. vond de jaarlijkse samenkomst plaats van de International Gliding Commission van de FAI te Lausanne. Opnieuw een zwaar beladen agenda! Een beknopt rapport volgt eveneens in het volgende Ligablad. Het volledige rapport kan men raadplegen via de website van de FAI, of men kan steeds een kopie aanvragen op het secretariaat.

Van Balen naar Berlijn

Het was al december en zonder een slecht geweten durfde ik niet meer naar de Keiheuvel gaan. Het artikel voor het Ligablad was nog altijd niet klaar. Mijn argument dat onze vlucht met een Nimbus 3 DT toch niet zo'n grote prestatie was om te publiceren werd door Bert Schmelzer sen. telkens afgewezen.

In juli hadden wij, Jo en ik, met onze RJ vanuit Keiheuvel heel mooie vluchten gemaakt. Het verste punt vanuit Keiheuvel was Dillingen, via Venlo rond 300 km van huis. Vanaf donderdag 26 juli zou ons verlof in Stendal, 60 km westelijk van Berlijn, beginnen en ik begon dinsdag stilletjes aan de reisvoorbereidingen terwijl Jo met Pierre en Herman met zijn Ventus 2 nog eens even een 670 km draaiden. Na hun landing stelde ik voor dat zij de Nimbus misschien naar Berlijn konden overvliegen. Jo vond mijn voorstel fantastisch en antwoordde: "Dat is prima, dan vlieg jij met Jochen en ik rij met Michaela met auto en aanhangwagen."

Nu zat ik daar met de gebakken peren en ik bereidde mij mentaal voor op deze vlucht. Een doelvlucht van bijna 500 km, naar Berlijn met oostenwind. De ouderen onder ons kennen dat nog in de andere richting, naar het westen, ook met oostenwind, meestal in de lente. Spontaan denk ik terug aan avontuurlijke ophalingen naar Issoudun of Parijs, die ik, als young girl, meemaakte. Woensdagavond voorspelde de Duitse meteo goede thermiek, terwijl het op Keiheuvel van dag tot dag stabiel werd. Pierre de Broqueville en Patrick Stouffs, over onze plannen geïnformeerd, besloten ons te begeleiden en wij spraken af voor de volgende dag. De laatste positieve meteo kwam nog van Herman Peeraer die zijn heilige, nl. PC-MET, raadpleegde.

Na een rustige nacht laadden wij alles in de auto en reden naar Keiheuvel, de vluchtvoorbereidingen konden beginnen bij mooie blauwe hemel en hete temperaturen. Om 12 uur stond de Nimbus RJ klaar in piste en Jo vertrok met Michaela naar Venlo, terwijl Jochen en ik de schaduw opzochten. Een uur later kregen wij gezelschap van Pierre met de Nimbus 4 DM (PS).

Wachten, nog even op toilet, nog eens alles checken, Tine vragen of zij Jo informeert wanneer wij echt afvliegen en dan tegen 13.40 uur, de eerste start, elf minuten later de tweede, op deze dag was dit tevens het laatste vertrek van een zweefvliegtuig vanaf Keiheuvel. Op cumulusen moesten wij niet wachten maar pure thermiek vliegen hadden wij de laatste dagen voldoende geoefend. Het begin was moeilijk en wij vlogen heel voorzichtig door de corridor. Na 75 minuten bereikten we Venlo op een hoogte van 350 m. Verdomme nu toch niet de motor gebruiken!!! De PS zagen wij op 900 m noord-

oostelijk van het vliegveld draaien. Intussen vonden wij ook een metertje dat heel moeilijk te centreren was en de PS stak door richting oosten. "Allez, het is kwart na drie, we zijn 70 km van huis, we moeten er nog 426 doen en het gaat niet bijster snel", die gedachte flitst er door mijn hoofd. Het volgende doel was Kamp Lintfort waar wij eindelijk de eerste cumulivorming zagen, het weer werd beter. Met voldoende hoogte vlogen wij over de Rijn, waar een droom werkelijkheid werd: "Superweer"! Meteen een plafond van 2000 m en stijgen van 2-3 m/s. Vanaf nu was het maar rechtdoor vliegen en Jochen hield de IPAQ goed in 't oog om nergens te hoog te vliegen of te dicht in de buurt van een verboden verkeersgebied te komen. Tussen Borkenberge en Gütersloh veranderde de weersituatie, de wolken werden groter en donkerder en het zicht op koers slechter. Door de radio hoorden wij de PS die intussen teruggedraaid was omwille van het weer en de tijd. "Was het een onweer", wat daar aankwam? Sinds ons vertrek op Keiheuvel hadden wij nu voor het eerst radiocontact met onze grondploeg. "RJ voor Oerlinghausen tower", hoorden wij. Nadat wij tegen die mannen verteld hadden hoe prachtig het met ons ging, informeerden wij toch welk weer op komst was. Het antwoord was heel simpel: "Het is geen onweer, het is regen." Meteen werd onze cockpit nat maar ik zag zonnestralen aan de horizon en met 2000 m en een motor in de romp besliste ik verder te vliegen, rap voordat de grote regen ons inhaalde. De controleur (joviale medewer-

king) gaf ons de goede raad noordelijk te vliegen maar mijn gevoel leidde ons direct op koers. Een paar minuten later hoorden wij de waarschuwing: "Alles binnenvliegen, heel veel regen op komst". Later bij het avondeten vernamen wij dat onze ophalers vanaf Gütersloh de ruitenwissers ingeschakeld hadden en dat zij een beetje verwonderd waren, dat die RJ verder vloog en niet op Oerlinghausen binnendook. De regio rond en voor dit opleidingscentrum kende ik al van vroegere vluchten, voor Jochen was dat alles nieuw en hij bewonderde de vliegvelden die op, tegen of tussen de heuvelruggen gelegen zijn. Ik stelde mij de vraag op welk ik best zou landen indien nodig. Wij lieten het Teutoburger Wald en het Wiehengebergte achter ons en zagen hoe de regenwolken de zon verdreven. Wij hadden heel veel geluk want 15 minuten later werden de gordijnen achter ons gesloten. Tegen 19 uur arriveerden wij bij Salzgitter, een stadje zuidelijk van Braunschweig. Gedurende de voorbije 3 uur vlogen wij tussen 1500 en 2000 m voorzichtig naar ons doel. Niet laag komen, de thermiek was nu zowat op, maar de fabriek van Salzgitter bracht ons nog eens een keer tot op 2200 m. Nu geen omwegen meer vliegen, zich niet aangetrokken voelen door een cumulus ergens in 't zuiden, "gewoon koers", zeg ik tegen mijn copiloot. "Wij zullen wel zien". Uiteindelijk werd duidelijk, dat wij 400 m te weinig hadden om Stendal op een veilige manier te bereiken en wij gleden verder. Wij vlogen van dorpje naar dorpje en intussen was het al 19.30 uur. Al meer dan 30 minu-



Nu zat ik daar met de gebakken peren, een doelvlucht naar Berlijn

ten waren wij aan 't afglijden 800 m, 600 m, nog altijd 400 m te kort en dan, onze variometer reageerde op stijgen. "Mama, die moet je meepakken, niet meer loslaten", de RJ klom heel stilletjes met 0,5 m naar 1300 m, 300 m te veel. (Collega zweefvliegers, die ons verhaal op Keiheuvel later hoorden gaven spontaan de opmerking dat wij dan toch de 500 km konden volmaken. Inderdaad dat hadden wij kunnen doen, maar wij waren zo opgelucht en aan 500 km en punten werd op dat moment zeker niet meer gedacht). Nadat het een kwartier daarvoor nog heel stil was in de cockpit waren wij nu opgetogen en wij kondigden Stendal onze komst aan. Het vliegveld was al leeg, de leden waren aan het binnenzetten. De RJ vloog een mooi circuit en dan zetten wij in het midden naast de 2,6 km lange runway op, juist tegenover de intersectie van waar wij de Nimbus konden binnentrekken naar de reusachtige hallen, hangaars waar een

Antonov II bijna onopgemaakt weggeborgen staat in een hoek. Nadat wij uitgestapt waren activeerde Jochen direct de GSM om Jo en Michaela een bericht te sturen "Gearriveerd zonder motor".

2 uur later was de rest van de familie Schoeters gearriveerd en de Nimbus stond al bevrijd van alle muggen voor de hangaar. Nadat de RJ met zijn jaxida's veilig binnen geparkeerd was gingen wij met onze vrienden bij Veronica een dagmenu eten, een grote Cola en meerdere halve liters Weizenbier drinken.

De volgende 2 weken was Petrus de piloten in Stendal goed gezind. Terwijl ze op Klippeneck en op Keiheuvel maar met mondjesmaat van goede vliegomstandigheden konden genieten, kregen wij elke dag een venstertje geopend. Er stond steeds wel tamelijk veel crosswind, die 's avonds ook niet ging liggen, wat voor onze leerlingen niet zo prettig was. De lierstart met 1700 m uit-

gelegde kabel (sleeplengte Nimbus 400 tot 600 m) was niet het probleem, de landingen konden niet geoefend worden. Sommige dagen bleven de Ka 8-tjes aan de grond. Spijtig genoeg kwamen wij niet met een solist naar huis maar 8 overlandstarts brachten 3500 km bij elkaar, te bekijken op OLC en COL. 2006 in Stendal was fantastisch maar het is toch aangeraden elk jaar een paar laarzen in te pakken. Wij hebben er ook al 2 weken in de regen gezeten maar de regio biedt dan verschillende slechtweerdeprogramma's, b.v. Berlijn, Wolfsburg (Volkswagenpark), Leipzig. Onze noorderburen hebben dit jaar Stendal ontdekt, de Nederlandse kampioenschappen worden er van 17.05 tot 27.05.07 gevlogen. Wensen jullie meer info, kijk op www.edov.de en www.nk.zweefportaal.nl/2007/news.php.

Monika Oswald (LSV Viersen)

Kiewit Cup 2007

Kiewit Cup 2007

26 - 27 - 28 mei

www.zweefvliegen-hasselt.be

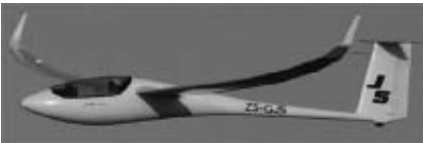
De Kiewit Cup bestaat 30 jaar, op 26 - 27 - 28 mei maken we er een feest van in de club-, standaard- & open/ren klasse. Mis de jubileumuitgave van deze toffe wedstrijd niet en schrijf je in op www.zweefvliegen-hasselt.be

Tot dan.

Johan Metten & Ken Evens

Zweefvliegtuignieuws

Jonker Sailplanes



Het JS1 Revelation prototype werd in december 2006 ingevlogen door Uys Jonker, opgesleept door Oscar Goudriaan. De eerste vlucht duurde 24 minuten. Kort daarop vertrok het toestel naar de Zuid-Afrikaanse Nationale kampioenschappen, waar Attie Jonker er de zege mee behaalde in de Open/18-meterklasse. Voorwaar een goed begin, de bestelbons lijken al binnen te stromen, terwijl de serieuze productie nog op gang moet komen: de eerste tien toestellen zijn al verkocht, aan een startprijs van 500 000 Rand (ongeveer 50 000 €). Je kunt informeren en bestellen via Internet (<http://www.jonkersailplanes.co.za/>) of via de vertegenwoordiger voor Europa, Bruno Pieraerts (bruno.pieraerts@tiscali.fr).

Klaus Meitzner



In eigenregie heeft Klaus Meitzner zijn ASW 20 CL uitgerust met een turbine die de functie van thuisbrenger vervult. De fabrikant van de straalmotor, AMT, heeft bij EASA een aanvraag ingediend om de Olympus HP turbine toe te laten als luchtvaartmotor. De berekening van de levensduur van de turbine werd aangevat. Ook voor de andere onderdelen van de straalaandrijving (inklapmechaniek, instrumenten, enz.) zal goedkeuring aangevraagd worden. Momenteel worden daar de plannen en berekeningen voor gemaakt. In de huidige configuratie levert de turbine ongeveer 1 m/s stijgen en een horizontale snelheid van 170 km/h.

New Technologies



Nog een nieuwe logger! De IGC heeft de NT Easy Flight Recorder (EFR) van de Italiaanse firma New technologies goedgekeurd. Het toestel is een "black box" (geen display, geen knoppen) van 66 x 106 x 30 mm groot, en weegt slecht 150 g. Het interne geheugen volstaat voor 60 vluchten met een tijdsinterval van 1 seconde (max. interval 10 sec.). Connectie via seriële poort. Verbruik: 40 mA. Prijs 600 €. Op dit ogenblik heeft IGC 33 loggertypes goedgekeurd, van 12 producenten. Info: <http://www.ntsrl.it/>

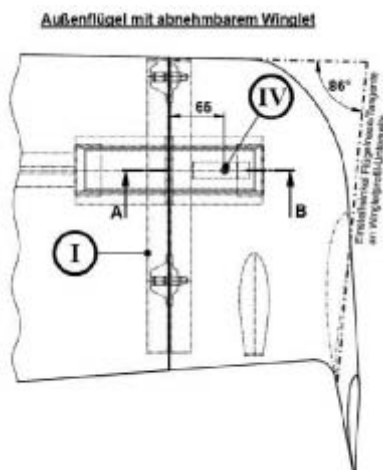
PIK-27



Dit motorvliegtuig, dat op 21 december 2006 voor het eerst opsteeg, werd ontworpen met slechts één doel voor ogen: het slepen van zweefvliegtuigen. De systemen zijn zo eenvoudig mogelijk gehouden, de structuur is weinig onderhoudsintensief. Lengte 6,125 m, spanwijdte 9,1 m, vleugeloppervlak 9,0 m², leeggewicht 418 kg, sleepcapaciteit 850 kg of meer. De motor is een Rotax 914, de tankinhoud 90 l. De vleugel is een klassieke glasvezelsandwich, de romp bestaat uit staalbuis.

Schempp-Hirth

Op 21 december 2006 heeft de eerste vlucht van de Discus 2cR plaatsgevonden. Daarmee is nu het allereerste zweefvliegtuig van de 18-m klasse met een toestelreddingsparachute uitgerust. De eerste Ventus 2cx met deze uitrusting is nu in aanbouw. De volgende dag werd het toestel als kerstgeschenk overhandigd aan de gelukkige eigenaar, met een grondige voorlichting door de ontwikkelaar van de parachute, Hanko Streifeneder.



In samenwerking met J. Bohlander, die Discus Winglets aan zijn eigen Cirrus aangepast heeft, kan Schempp-Hirth nu EASA-goedgekeurde Winglets aanbieden voor de Standaard Cirrus. Deze ombouw kan enkel in een bedrijf uitgevoerd worden dat daartoe de bevoegdheid bekomt van de constructeur. De winglets worden afgeleverd zonder afwerking en met de nodige onderdelen voor inbouw. Voor toestellen met 16m aanzettips is geen ombouw noodzakelijk. Volgens wedstrijdvliegers die de winglets al gebruikten, zijn de vliegeigenschappen en prestaties van de Standaard Cirrus merkbaar verbeterd door deze toevoeging.

Schleicher

Na 20 jaar in productie zal de ASH-25 wel dra een waardige opvolger krijgen met de ASH30 Mi. Veel details wil de constructeur niet kwijt, maar de veranderingen zullen in ieder geval volgende punten betreffen: grotere spanwijdte, 850 kg startgewicht voor de zelfstarter, automatische aansluitingen op alle roeren, grotere cockpit met beter comfort, groter kap met betere zichtbaarheid. De motor blijft de Diamond wankelmotor. Alle mallen worden machinaal gefreesd om een maximale profielgetrouwheid te garanderen.

Verder biedt Schleicher nu ook een aan het voetenstuur gekoppeld zwenkbaar neuswiel op de ASK-21 Mi, zodat het toestel, dat tevens beschikt over robuuste vleugeltipwieltsjes, volledig autonoom kan taxiën.

Skua

Onder deze naam wordt in Brazilië een licht kunststof zwevertje (160 kg leeg, 85 kg nuttig laadvermogen) met bescheiden prestaties in productie gebracht. Met 12,3 m spanwijdte (6,8 m met opgevouwen buitenvleugels) en een vleugeloppervlak van 9,56 m² heeft het toestel een overtreknelheid van 58 km/h en 150 km/h Vne. Glijgetal 26 bij 78 km/h. De Skua kan starten met sandow, lier of vliegtuigsleep, of dank zij een externe, geprofileerde 26 pk Zanzoterra-motor met Arplast vouwschroef.



Sonex

Van deze motorzwever in bouw pakket heeft het eerste door een klant gebouwde exemplaar gevlogen op zondag 21 januari. Het toe-



stel werd ingevlogen door zijn bouwer, Craig Jones uit Austin, Minnesota. Het wordt aangedreven door een AeroConversions AeroVee 80 pk motor. Jones is een vlieger met slechts 125 uur ervaring, die zijn vergunning behaalde in 2003. Hoewel hij al twee "dragsters" gebouwd had, was Xenos #11 zijn eerste vliegtuigproject. Meer info op <http://www.sonexaircraft.com/aircraft/xenos.html>.

Sportine Aviacija



Ook de Lak-20 tweezitter heeft eind december gevlogen. Dan volgde op 16 januari de officiële voorstelling op het vliegveld van Pociunai. Op 1 maart 2007 start de productie en zullen de prijzen bekend gemaakt worden voor de Lak-20, Lak-20T en Lak-20M. Precieze informatie over de zelfstarter 20M zal dan ook geleverd worden. Met de bestaande Lak-20T wenst de fabriek het testprogramma af te werken tegen mei 2007, in april aanwezig te zijn op de Aero beurs te Friedrichshafen, deel te nemen aan enkele kampioenschappen,

en binnen het jaar de typegoedkeuring te verkrijgen.

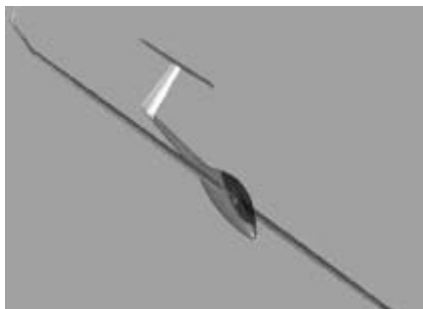
Stemme



Op 29 november 2006 steeg de toermotorzwever Stemme S6 voor de eerste keer op, met ingenieur en testpiloot Lothar Dalldorff aan de knuppel. De snel verslechterende weersituatie liet slechts een vergroot circuit toe dat 7 minuten duurde. Diezelfde namiddag nog besloten de 4 hoofdaandeelhouders van de firma om tot een kapitaalsverhoging over te gaan, om de productiehallen uit te breiden. De volgende dag konden dan nog twee vluchten uitgevoerd worden, zodat het toestel in totaal een vol vlieg uur kon boeken. De S6 lijkt tegelijk stabiel en wendbaar. De aanvankelijk te grote gevoeligheid van het hoogteroer werd snel verholpen door het inbouwen van een dempende veer.

TU Dresden

Hier wordt een nieuwe tweezitter ontworpen, die D-B11 zal heten. Het project werd voor



het eerst concreet in 2002 toen Frank Dienerowitz er een proefschrift aan wijdde. De D-B11 wordt een scholingstweezitter met 18/20m spanwijdte. De romp zal dienen voor onderzoek naar gebruik van nieuwe materialen, zoals koolstofvezel prepregs (vooraf gedrenkte weefsels). Hiermee kan men 30% gewicht uitsparen t.o.v. het klassieke natte laminaat. Ondertussen werken bijna 20 personen mee. Zo hebben Thomas Barth en Jörg Schreiber zich ontfermd over de ergonomie van de cockpit. Er werd nu ook begonnen met de bouw van de rompkern en de rompmallen. Wat de vleugels betreft, werd er nog geen definitieve beslissing genomen.

Xxtherm



Nog een ultralichte zwever, ditmaal ontworpen voor de loopstart. De xxtherm is drieasgestuurd en speciaal voorzien voor zwakke thermiek (microlift). Voor het transport kan het toestel opgeplooid worden als een pak met bescheiden afmetingen: 450 x 130 x 100 cm. Hoogteroer, richtingsroer en rolroer worden met de rechterhand bestuurd via een knuppel, welvingkleppen en remkleppen met de linkerhand. De voeten dienen enkel voor de start, niet voor de besturing! Spanwijdte 12 m, vleugeloppervlak 13,1 m², leggewicht (prototype) 80 kg, pilotengewicht 50-100 kg, startgewicht 130-180 kg, vleugelbelasting 9,9-13,7 kg/m², belastingsfactor +6,3 / -4,5 g, minimumsnelheid 30 km/h, Vne 100 km/h, minimumdaalsnelheid 0,55 m/s, glijgetal 27. De vleugel werd onderworpen aan een belastingproef tot 6,3 g. Info: <http://www.xxtherm.ch/index.html>.

Stéphane Vander Veken

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: FRANS HESSELS (ex-sleppiloot bij DAC)



Terwijl de para's van Schaffen genoten van een zonnige voorjaarsdag, treffen we Frans aan in het clubhuis van DAC. Aan de toog met een fris palmke zat hij ons reeds op te wachten. Frans is een deel van DAC...

elke zondag is hij nog te vinden in het clubhuis bij "den Dorre" waar hij jaren lid is geweest en van veel mooie vluchten genoten heeft. En hij straalt, hij heeft er duidelijk zin in, net zoals wij.

Dat je vorig jaar op 82 jarige leeftijd gestopt bent met vliegen, dat is alom bekend, maar waar in het allemaal begonnen?

Als kind heb ik op 10 mei 1940 de bombardementen meegemaakt in Schaffen. Ik was 15 toen, en herinner mij dat ik na dat de Duitser vertrokken waren in de loods

ben binnengedrongen, en er de dingen die de militairen achtergelaten hadden uitprobeerde. Ik heb er geprobeerd met een mitrailleur te schieten. Wat me niet lukte.

Maar ik heb er toch een volledig centraal gedeelte van een instrumentenbord kunnen meersitsen. Alsook de lichten van de vleugeltippen, en de schijnwerpers van de vliegers. Mooie buit!

Ik had toen al interesse voor alles wat met vliegen te maken had.

Het vliegen zelf is begonnen in Keerbergen



met een motortoestel Piper G3. Een vriend van mij vloog daar op. En je weet hoe dat in die tijd ging... Voor je het beseftte nam je de stick even over.

In Keerbergen?? Ik wist niet eens dat daar ooit een vliegveld is geweest.

Ja ja, en een redelijk groot. Het was een prachtig grasveld. Toen in 1958 tijdens de wereldtentoonstelling de Boeing 707 kwam, moest het terrein verdwijnen. Die mannen hadden een groot circuit nodig en daar lag Keerbergen midden in. Toen vloog ik officieel nog niet zelf, maar was wel bij elke vlucht van mijn vriend de passagier. De microbe is toen binnengeslopen. Het werd een droom om zelf te vliegen, mijn eigen brevet.

Je hebt je droom niet voor bekeken gehouden... waar ben je toen terecht gekomen?

In 1958 is DAC opgericht door Jean Ooms en Leon Wouters. Vanaf de oprichting was ik lid in Diest. Ideaal voor mij, het was kort bij de deur.

Het ging je duidelijk voor de wind, was je kort daarna solo?

Nee, toch niet. Ik heb dan een periode noodgedwongen moeten afhaken. Je kent dat wel... huisje, tuintje, boompje... een zaak oprichten... een beetje dingen des levens... daardoor was ik een periode minder actief. Ik ben solo gegaan op motor in 1969. Dat was met een Piper G3 van 65PK.

Wanneer ben je beginnen slepen?

Dat was in 1974, toen wou ik sleeppiloot worden. Om mijn vergunning van sleeppiloot te behalen moest ik eerst zelf zweven. Na 3 zweefvluchten was ik solo zweefpiloot.

Met welk toestel was je eerste sleepvlucht?

De allereerste was met een Jodel Abeille. Niet veel later is onze Tiger Moth in de club gekomen. Tijdens de beginjaren van de club hebben we veel gesukkeld met de sleep-

toestellen, gelukkig was dat van voorbijgaande aard.

Was het plezant slepen met die vliegtuigen?

De toestellen van toen waren nog uitgerust met ezels in plaats van paardenkracht! Maar dat had ook zijn charme, en we wisten van niet beter. Gelukkig waren het in die tijd nog lichtere zwevers. We geraakten amper van grond tegen het eind van de piste. En met crosswind moesten we in geen geval vertrekken.

(den Dorre heeft ons getipt dat de Frans graag op tijd het nodige vocht binnen heeft, dus laten we nog een palmke komen... Frans is in zijn nopjes)

Had je niet graag je laatste sleep met dat toestel gedaan? Kwestie van nostalgie.

De Tiger Moth staat nog steeds te pronken in de loods hier bij DAC. Helaas niet meer luchtwaardig. Maar wel een leuk aandenken aan dat voorhistorisch monster, zo noem ik die Tiger Moth. Je zat helemaal bloot met lederen muts en een bril. In de winter had ik 2 jassen aan. Als ik moest tanken kon ik niet uitstappen van de kou... Ik was gedwongen me te laten dienen want ik zat bevroren. Geef mij toch maar de Pawnee, dat was mijn tweede thuis. Elk knopje weet ik blindelings staan.

Met welke toestellen heb je zoal gevlogen?

Jodel Abeille, Tiger Moth, Citabria, Piper (65, 90, 135, 150), morane 150, Pawnee.



Kan je ons enkele verhalen vertellen?

Het eerste incident dat me ooit is overkomen was met de Piper 90 PK. Tijdens een sleep -op 500m hoogte- ontplofte de motor. Om de zwever niet in al te veel problemen te brengen heb ik in een reflex de stick naar voor geduwd en vervolgens de kabel afgegooid. De oorzaak van de ontploffing was naar het schijnt te wijten aan een temperatuurverschil aan de culassen. Ik ben dan in zweefvlucht nog veilig kunnen landen.

Het volgende was tijdens een sleep met de Abeille. Toen was er al radio aan boord. Ik hoorde de piloot in de K6 over de radio zeggen: "Frans los"... Ik keek en zag hem rechts wegdraaien. Ik dook naar beneden maar hij was helemaal niet los!

Was je in paniek?

Schrik heb ik nooit gehad, evenmin paniek. Ik had totaal geen stuur meer. Als een wonder brak de kabel op ongeveer 200m hoogte. We zijn allebei veilig geland.

Zo herinner ik me mijn eerste crash. Dat was met de Pawnee. Doordat de gummi van de ophanging verstorven was, zakte hij tijdens de landing door de wielen. Resultaat: wielen weggeplooid, schroef en motor stuk en buik kapot... voor de rest was alles OK.

(Daar is den Dorre terug met een palmke en 2 koffie's).

Maar, gaat Frans verder, op sommige piloten kon ik wel eens vloeken. Vooral leerlingen. Ooit sprak ik iemand na de sleep aan over de manier waarop hij de sleep had volbracht. Ik heb die kerel overal gezien... links van mij, rechts van mij, boven en onder mij. Bleek dat hij experimenteerde om zonder handen te vliegen tijdens de sleep.

Heb je ook leuke herinneringen?

Het mooiste moment was het geschenk op mijn 80ste verjaardag. Ik kreeg toen van de club een duosprong cadeau. Het was een sprong van 4000m met 2000m vrije val. Zalig!

Ik had ooit wel al eens gesprongen toen ik 40 was. Maar moet toegeven dat het op mijn 80ste een geweldige ervaring was. Toen we sprongen was er direct een salto en dan de vrije val. De sprong was met Frans Willems, een man met veel ervaring hier uit de paraclub. Als ik 90 wordt spring ik terug! (cadeauhint).

Wat ook een uitzonderlijke ervaring was, was het tegelijkertijd opslepen van 3 K8'tjes. Uiteraard met ervaren piloten. Gaston Peeters, zijn zoon Koen (nu SN piloot) en Marc Somers (nu levensgenieter op 't water).

Nooit ambitie gehad om paradropping te doen?

Parapiloot ben ik nooit geweest. De ambitie was er wel, maar door een spijtig voorval is het er nooit meer van gekomen. De instructeur, een zekere Timmermans, kwam naar DAC met zijn Zlin om de acroproeven af te nemen. Hij besloot toen om eerst een vluchtje te maken met een passagier. Helaas zijn ze tijdens die vlucht verongelukt en zag ik het later niet meer zitten om mijn acrovergunning te behalen.

Is het nu echt definitief gedaan met vliegen?

Vorig jaar heb ik in Laucha nog een zweefstage gedaan. Ginds gebeurt alles met lierstart. Het is een veld van ongeveer 80ha groot. Het was zalig, ook culinair en de mensen waren ontzettend vriendelijk! In april ga ik terug, dus ik zie het goed zitten.

Ga je niet mee naar Issodun?

Nee, dat zit daar vol met lelijke mensen! Het

is er ook duur. Geef mij maar Laucha. Dat is pas een aanrader!

Afen toe vlieg ik hier in Schaffen eens mee met de Janus of de Twin, daar stopt het. De microbe zal nooit volledig verdwijnen.

(1 palmke en 2 hoegaarden)...

Wanneer was je laatste sleep precies?

Dat was in mei 2006.

Met jou ervaring, is er iets speciaals dat je de piloten van vandaag zou willen zeggen?

Wat iedereen al weet: look out! Zien en gezien worden! Nu zijn hier in Diest alle toestellen, ook de Pawnee, uitgerust met FLARM. Op het eind van mijn sleepcarrière was dit instrument al voorzien in de sleper. Een goede zaak volgens mij.

Is er iets wat er toe bijgedragen heeft om te stoppen met vliegen?

Ja, de medische keuringen. Op mijn leeftijd moet dit om de 6 maanden. Maar ik beklaag me niks. Ik heb altijd kunnen weervallen op de goede genen van mijn ouders. Maar nu is het genoeg geweest. Ik ben in schoonheid, en met een goede conditie kunnen eindigen.

Hoe is je laatste vliegdag verlopen?

Tijdens mijn laatste vlucht was er een cameraploeg van "man bijt hond" aanwezig. Mooi toch, je laatste sleep zo kunnen verewewigen?

Er is trouwens ook een klein artikeltje over verschenen in "piloot en vliegtuigen".

Heb je enig idee hoeveel sleepvluchten je gedaan hebt?

Ongeveer 30.000!

Frans is een zeer aangename kerel met een gezonde dosis humor!

Lucrèce & Kris



Symposium 2007: Werkgroepsynthese: 'Evaluatie van de Opleidingskaart'

Alle aanwezige instructeurs participeerden actief in het debat, dat constructief verliep.

De discussie beperkte zich tot de (gele) basisopleidingskaart gezien er nog onvoldoende ervaring bleek te zijn met de vorig jaar ingevoerde (groene) kaart voor de gevorderde opleiding na de eerste solo.

Eerst werd de kaart **inhoudelijk** geëvalueerd. De algemene conclusie was dat de kaart qua inhoud vrij volledig is en op enkele detailpunten na weinig kritiek wegdraagt.

Voor de rubriek *veiligheidsoefeningen* bleek er onduidelijkheid te zijn over de tolvlucht. Doel van de oefening is niet het aanleren van de tolvlucht, wel het herkennen, voorkomen en zo vlug mogelijk herstellen. Toch moet een tolvlucht duidelijk gedemonstreerd worden, hetgeen nu niet altijd het geval blijkt te zijn. Verder kwam de vraag aan bod naar de zin van de kabelbreuk op lage hoogte en terugsleep. Gezien de veiligheidsoefeningen het voorwerp waren van een parallelle werkgroep werd hier niet dieper op ingegaan.

De *Look Out* verdient een aparte rubriek en wordt best geëvalueerd doorheen de volledige opleiding en niet alleen bij het aanleren van de bocht.

Er werden voorstellen gedaan om de kaart uit te breiden met volgende onderwerpen: het gebruik van de *manual* van het zweefvliegtuig, de *instrumenten* (bvb bij de bedieningshandels) en de *radio*. Er werd opgemerkt dat het radiogebruik op de kaart onder de noemer "doorgeven van de positie" valt.

Het circuit zou moeten worden aangevuld met de *circuitplanning*.

De **praktische kant van het kaartgebruik** gaf aanleiding tot een geanimeerde discussie. Doordat leerlingen in de meeste clubs met verschillende instructeurs vliegen, is met de huidige presentatie, die alleen de mogelijkheid biedt van een streepje of een kruisje, de opvolging en evaluatie van de leerling door de volgende instructeur niet evident.

Het komt bovendien blijkbaar frequent voor dat de kaart niet wordt (kan worden) voorgelegd. Dit heeft weinig te maken met de vormgeving van de kaart maar is eerder een attitude probleem dat moet worden aangepakt binnen de club cultuur.



Werkgroep "Evaluatie opleidingskaart" foto: Rudy Devriese (DAC)

Iedereen (h)erkent ook het probleem van de onvoldoende aandacht voor de voorbereiding van en de debriefing na de lesvlucht.

De kaart in haar huidige vorm zou hiertoe kunnen aangepast worden door op de keerzijde meer ruimte voor beoordeling te laten. Er werd opgemerkt dat het initieel de bedoeling was om de leerling zichzelf te laten evalueren. Dit werd niet zo gezien door de

meerderheid van de aanwezigen die vonden dat het aan de instructeur was om een beoordeling te geven.

Als alternatief werd een opleidingsboekje (formaat vliegboek of A5) naar voren geschoven met;

- vooraan een (al dan niet) verwijderbare kaart in de huidige vorm
- per rubriek een kort uiteengezette les-

voorbereiding (omschrijving van de les, het waarom, de bespreking van de oefening, mogelijke fouten en de beoogde "eindtermen" en tenslotte verwijzing naar het handboek en literatuur)

- Een deel debriefing waarin de opevolgende instructeurs de vooruitgang van de leerling kunnen aantekenen en opvolgen.

Stefan Bovin (LUAC)

Laureaten Charron 2006

BENELUX



Clubklasse: 1: Stijn Vanden Boer 2: David Sannen 3: Dries Van Gestel
4: Jelle Vandebeeck 5: Edouard Valvekens



Standaard: 1: Bert Jr Schmelzer 2: Luc Van Camp 3: Sebastien Mathieu
4: Tim Huybreckx 5: Eddy De Coninck



Renklasse: 1: Constant Taeymans 2: Guy Teeuwen 3: Theo Stockmans
4: Hugo Mertens 5: Dominique Hayen* (* niet op foto)



Tweezitterklasse: 1: Patrick Govers 2: Jean-Pierre Muylaert* 3: Jacky Van Houtte
4: Dirk Van Doninck 5: Theo Stockmans (* niet op foto)



Motorklasse: 1: Jozef Kell 2: Herman Peeraer 3: Pierre de Broqueville*
4: Jo Schoeters 5: Walter Geenen (* niet op foto)



Junior: 1: Bert Jr Schmelzer 2: Tim Huybreckx 3: Tijn Schmelzer
4: Bert Van Eyken 5: Jelle Vandebeeck



Grootste OP: 1: Bert Jr Schmelzer 2: Dominique Hayen* 3: Luc Van Camp
4: Eddy De Coninck 5: Hugo Mertens
(* niet op foto)



Gaston Peeters: 1: Constant Taeymans 2: Bert Jr Schmelzer 3: Tim
Huybreckx 4: Guy Teeuwen 5: Eddy Huybreckx

BUITENLAND



Clubklasse: 1: Dirk Jacques 2: Bavo Lens 3: Wim Naveau
4: Hans Willekens 5: Manu Larose



Standaard: 1: Bert Jr Schmelzer 2: Joris Vanderputten 3: Jan Vercammen*
4: Geert De Palmenaer 5: Emiel Bukenbergs*
(* niet op foto)



Renklasse: 1: Theo Stockmans 2: Gunter Verreyt 3: Guy Teeuwen
4: Constant Taeymans 5: Hubert De Busser



Tweezitterklasse: 1: Bert Schmelzer 2: Jozef Szeke 3: Ludo Vrancken
4: René Paredis 5: David Janssen



Motor: 1: Johan Luyckx 2: Bert De Wijs* 3: Pierre De Broqueville*
4: Tijl Schmelzer 5: Jo Schoeters
(* niet op foto)



Junioren: 1: Bert Jr Schmelzer 2: Tijl Schmelzer 3: Thomas De Bruyn
4: Bert Van Eyken 5: Bavo Lens



Het boek "Competing in gliders", geschenken door Avi Benelux, werd na loting overhandigd aan Johan Fransen (ACB)

We wensen hem veel leesgenot.



AVI BENELUX
Bert de Wijs
www.avibenelux.com



Al diegenen die in 2006 een artikel instuurden kregen een liga-balpen overhandigd.

Kaiserwedstrijd 2007

Kaiserwedstrijd edition XIV



Date: 2 and 3 June 2007
Place to be: EBZW (Zwartberg)

More info: kaiserwedstrijd@zweven.be

or

www.zweven.be



De Kaiserwedstrijd is oorspronkelijk ontsproten uit het idee om elke piloot met eenzelfde toestel (Ka8) in een wedstrijd te laten vliegen zodat niet het toestel maar de piloot het resultaat bepaald. De Kaiserwedstrijd staat open voor zowel beginnende overlandvliegers, voor hen is de opdracht om de proef te ronden, als voor ervaren piloten die meer voor de hoogste snelheid gaan.

In 1993 ging de Kaiserwedstrijd voor het eerst van start. Meteen deden enkele toenmalige toppers van de Charron mee.

Door de jaren heen werd de Kaiserwedstrijd opengesteld voor alle niet-polyester Kaisertoestellen. Momenteel nemen aan de wedstrijd zowel toestellen van het type ASK-13, ASK-7, ASK-6, ASK-8, ASK-18 ... mee. Bovendien groeit de internationale belangstelling jaar na jaar met o.m. deelnemers uit Nederland en Duitsland.

Deelnemers zeggen het ons steeds opnieuw: de Kaiserwedstrijd heeft aan de ene kant een zeer goede karakter en aan de andere kant toch een gezonde competitiegeest, vaak aangewakkerd door een mooie eerste prijs.

De Kaiserwedstrijd is een wedstrijd waarin zowel beginnende als ervaren overlandvliegers zich kunnen vinden: de route van de proeven is meestal zo uitgestippeld dat vliegvelden in de nabijheid liggen.

Dit jaar zal de Kaiserwedstrijd doorgaan op 2 en 3 juni 2007 en iedereen is uiteraard weer van harte welkom. Inschrijven kan via e-mail naar kaiserwedstrijd@zweven.be of via de website www.zweven.be.

Organisatie Kaiserwedstrijd.
Email: kaiserwedstrijd@zweven.be
Official homepage:
<http://www.zweven.be/Kaiserwedstrijd.php>

Fotowedstrijd 2006



Lies neemt namens Tijn (ACK) de 1e prijs in ontvangst (De Mt-Blanc achter onze winglets, zie cover)



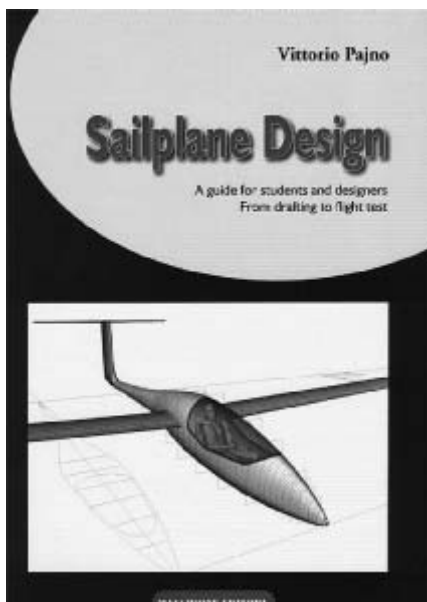
2e prijs, Jan Waumans (KWDW) - Cheval (back cover van dit nummer)



3e prijs voor Kris Van Dam (KAZM) met een opname uit z'n veelbesproken Ryanair-trilogie

Het hoekje van de boekenvreter

Naar aanleiding van een reclamemailtje heeft de boekenvreter een - letterlijk - zwaar werk te verteren gekregen: **Sailplane Design** van **Vittorio Pajno** (Macchione Editore, Varese 2006. 456 blz. A4-formaat, zwaar halfglanzend papier, talloze zwart-wit schema's en tekeningen, tientallen kleurfoto's. ISBN 88-8340-274-X - <http://www.macchione.it>). Het beest weegt een slordige twee kilo! En de inhoud ervan is even indrukwekkend als de vorm.



Pajno is namelijk niet alleen ingenieur en doctor in de vliegtuigbouw, hij is ook de bezieler van de academische zweefvlieg-groep Turijn en heeft een ruime praktische ervaring in het ontwerp en de bouw van zwevers. Zijn recentste en meest bekende geesteskind is de clubklasser V1/2 Rondine die na geslaagde testvluchten een type-goedkeuring mocht ontvangen (serieproductie is tot nu toe wel uitgebleven, maar misschien worden er bouwpakketten aan-

geboden). Hij beheerst dus uitstekend zijn onderwerp, nl. de ontwikkeling van een zweefvliegtuig vanaf de tekentafel - of liever, het computerscherm - tot de certificering.

Jammer genoeg is dat dus wel enige niveau's hoger gegrepen dan deze boekenvreter aankan op gebied van wiskunde, fysica en mechanica. Gelukkig staat er tussen de honderden formules met sinussen, cosinussen en integralen - waarvan ik het nazicht graag overlaat aan een in dit opzicht meer competente criticus - ook een schat aan informatie in menselijke taal.

Een ruwe schets van de inhoud aan de hand van de inhoudsopgave: algemeen ontwerp en bouwtekeningen, materialen en hun kenmerken, vliegmechanica, aërodynamica, fysische principes van stabiliteit, stabiliteitsberekeningen, dynamische stabiliteitsberekeningen, luchtwaardigheidseisen, structurele belastingen, aëro-elastische trillingen, statische proeven, proefvluchten, certificering. Daarbij komen nog appendices over instrumenten, vliegtuig-handboek, onderhouds- en herstellings-handboek, winglets, alsook een paar dozijn voorbeelden van praktische berekeningen.

Dit boek is zonder twijfel een must voor een student vliegtuigbouwkunde, of voor de zeldzame amateur vliegtuigbouwer die een toestel echt vanaf nul wenst te ontwerpen. Alleen een beetje jammer dat het Engels zo krakkemikkig overkomt. Pajno weet het, en verontschuldigt zich ervoor; hij heeft ook hele stukken laten herlezen door Engelstaligen, maar die hebben van die revisie niet veel thuisgebracht. En de typografische fouten zijn zo talrijk, dat ze de lectuur ernstig vertragen. De tekst wemelt namelijk van punten en komma's zonder spaties of met een averechtse spatiëring.

Details, maar die dit werk minder vlot toegankelijk maken dan het al is, zeker voor diegene voor wie de steun van de tekst onmisbaar blijkt. Voor wie de formules op zich voldoende sprekend zijn, is dat inderdaad veel minder belangrijk. En in het Italiaans zou dit werk helemaal geen afzetmarkt vinden. De boekenvreter heeft in ieder geval geen spijt van zijn aankoop.



Nu iets veel luchtiger: de DVD-video **Gladiators of the Sky**, geproduceerd in Nieuw-Zeeland ter gelegenheid van de New Zealand Gliding Grand Prix te Omarama in januari 2006, en beschikbaar via John Roake (bestellingen: videos@johnroake.com). De grote middelen werden ingezet om van deze film een echt professionele reportage te maken.

- Uitmuntend camerawerk: luchtlucltopnames vanuit een heli met volledig gestabiliseerde camera, een tweede heli met standaard camera's, en 30 minicameratjes verspreid in de zwevers.
- Goede script. Hoewel er een beetje te veel tijd gewijd wordt aan de ontwikkeling van hard- en software voor het trackingsysteem (sponsoring heeft zo zijn

nadelen), en aan commentaar vanwege de vliegers, dat vooral voor een lekenpubliek bestemd lijkt.

- Nerveuze montage. Schoonheidsfoutjes zijn de versnelde beelden die af en toe ingelast werden, en waardoor een vertekend imago van de sport wordt geschapen; en... de vervorming van bepaalde beelden door horizontaal uitrekken van een "vierkanter" formaat.
- Bij de wedstrijdvluchten zelf, een echt vakkundig commentaar, o.a. verzorgd

door Gavin Wills (bekend van de "Lucy" video en van zijn bergvliegstages), in real time opgenomen tijdens de wedstrijd bij het bekijken van het trackingscherm door de commentatoren.

De spanning tijdens de proeven is werkelijk te snijden. Je ziet de afstanden en hoogtes evolueren tussen de renners. Je volgt de verschillen in tactiek van de zwevers, en de weerslag ervan op de prestaties. Eindaanvluchten van bepaalde races worden

met fracties van een seconde verschil beslecht! En je volgt dat niet alleen via het trackingscherm, maar ook via de camera's in de heli's en de zwevers. Alles is optimaal in elkaar verweven. Tijdens één van de proeven maak je zelfs live de buitenlandingen mee op een weide in een rivierbedding, vanuit het oogpunt van de piloot. En ook het opslepen vanuit dat veld. Topklasse video!

Stéphane Vander Veken

Een bewogen reis

Aangezien langer uitstellen onverantwoord zou zijn, werd er vorig jaar in onze club (KACB) beslist om de gelcoat van onze JANUS (OO-KDB) te laten vernieuwen.

Na ons goed geïnformeerd te hebben en de nodige prijsoffertes te hebben doornomen, werd er beslist dit te laten uitvoeren in Polen.

Mede door de ervaringen en de plaatselijke contacten van Frank Op 't Eijnde, zijn wij tot dit besluit gekomen.

De Frank was zelfs zo behulpzaam, dat hij samen met mij de JANUS begin september vorig jaar naar Polen heeft gebracht. (Waarvoor hierbij nogmaals onze dank)

Tijdens onze trip naar Polen heeft de Frank, verwijzend naar eerdere ervaringen, mij meerdere malen gewaarschuwd dat het niet verstandig zou zijn om het toestel terug te halen als er sneeuw op de wegen lag.

Half januari krijgen wij dan het bericht dat de zwever klaar is en kan worden opgehaald.

Na raadpleging van de meteo die geen problemen voorspelde is Carl op vrijdag 19 jan. vertrokken om de zwever te gaan ophalen. Maar ergens ter hoogte van Leipzig gaf zijn auto er de brui aan, zodat hij met een vervangwagen is moeten terugkeren.

Na enig overleg met mijn collega Paul Wouters werd er al vlug het besluit genomen dat wij hem zouden gaan halen.

De meteo werd opnieuw geraadpleegd en er werden voor de volgende dagen geen problemen voorzien op het traject dat we moesten doen, (Dortmund – Erfurt – Dresden – Gorlitz – Jelenia Gora) wel werd er in Zuid-Duitsland omgeving Munchen enige sneeuwval voorspeld.

De Paul had mij er al op gewezen dat het in Duitsland tijdens de winterperiode verplicht is om met winterbanden te rijden, maar met geen noemenswaardige meteo-problemen in het vooruitzicht zag ik de noodzaak (en de kosten) hiervan niet zo direct in.

Na vlug nog allerlei andere zaken geregeld te hebben, zijn wij half voormiddag, woensdag 24 jan. vertrokken met mijn VITO. Alles ging heel vlot, zelfs van de verwachte files rond Essen – Dortmund was niets te mer-

ken zodat wij omstreeks 4u reeds ter hoogte van Erfurt waren, onze eerste geplande stopplaats. Maar aangezien alles zo vlot verliep hadden wij reeds onze plannen herzien en wilden we ineens tot aan de grens (Gorlitz) rijden wat ons de mogelijkheid zou geven om de dag nadien in één dag naar huis te rijden.

Ondertussen werd het donkerder en donkerder en ja, het niet voorspelde gebeurde toch. Het begon lichtjes te sneeuwen. En het begon méér te sneeuwen! Op de weg werd een dun laagje smeltende sneeuw zichtbaar, en we begonnen het nut van winterbanden te begrijpen.

De vrachtwagens begonnen te vertragen en wij werden heel voorzichtig met inhalen, dit in tegenstelling tot sommige andere weggebruikers die ons met een rotgang voorbij staken. (waarschijnlijk hadden deze wel winterbanden)

Na zo'n tijdje verder gesukkeld te zijn, kwam het verkeer helemaal tot stilstand en tegelijkertijd ging het lampje van mijn brandstofmeter aan. (geen gelukkige combinatie) Daar stonden we dan, ondertussen was het

pikdonker geworden. Omdat we geen idee hadden hoelang we daar zouden staan had ik de motor al maar stilgelegd om brandstof te sparen maar bij temperaturen van -3 duurt het niet lang of het wordt danig koud in een auto.

Terwijl we daar stonden kreeg ik een telefoontje uit Polen met de mededeling dat daar reeds 30 cm sneeuw lag. (oeps)

Na ongeveer 2 uur begon er dan toch enige beweging in te komen en konden we weer langzaam vooruit komen, we hadden reeds op de gps gezien dat het nog 23 km tot de eerstvolgende uitrit was. Ik denk dat ik nog nooit zo zuinig gereden heb als toen.

Omstreeks 21u bereikten we dan eindelijk de uitrit van Chemnitz. Blij dat we van de autostrade waren. Na eerst getankt te hebben vonden we kortbij een goed hotel.

Ik moet bekennen dat ik na deze gebeurtenissen, het niet meer zag zitten om de volgende dag nog te proberen om verder te rijden. Maar na een flinke maaltijd en een goede pint bier krijgt een mens toch weer hoop. We zijn dan maar vroeg gaan slapen met de wens dat het 's nachts niet meer zou



sneeuwen en dat de sneeuwruimers en de strooiploegen hun werk zouden doen.

En inderdaad 's morgens zag het er weer helemaal anders uit, er lag nog wel een laagje smurrie op de wegen, maar het verkeer ging vlot.

We zijn dan ook vol goede moed weer de autostrade opgereden. We konden zonder veel problemen de 100km/u goed aanhouden. Wat –rekening houdend met het opspattend pekewater- niet slecht was.

In het begin leverde dit opspattend water genoeg water om gewoon de ruitenwissers te gebruiken, maar na een tijdje werd dit minder water en meer van dat kleverige spul zodat ik mijn ruitensproeiers wel moest gebruiken. Bleek dat die de nacht voordien waren dicht gevoren. We hebben eerst nog geprobeerd om zo nu en dan kort achter een vrachtwagen te rijden maar dit bleek toch ook geen oplossing. Er was hoe langer hoe minder zichtbaarheid door die voorruit. Vooral toen het nog wat droger werd en het vuil in plaats van te worden afgeveegd, alleen nog maar uitgesmeerd werd. Toen zo nu en dan de zon ook nog op die ruit begon te schijnen, werd het zicht haast nul. We zijn dan op het schitterend idee gekomen om met in een bekertje zo nu en dan een scheut water uit onze drinkfles te gieten, en dat langs het zijruitje over onze voorruit te kappen. Bij de eerste poging die de Paul ondernam bleek meer dan de helft van dat water in zijn mouw terecht te komen. (Schijnt iets te maken te hebben met stuwdruk etc). Ik zei hem dan ook een beetje harder te kappen.

Toen kwam er naar mijn schatting zo'n 3/4 van de bekerinhoud op de ruit terecht maar zijn schatting van wat er weer in zijn mouw kwam was toch enigszins anders. Toen ik vroeg om bij de derde poging op te letten pas te kappen wanneer de ruitenwischer in de uiterst rechtse stand was zodanig dat die het water mee terug zou nemen over de rest van de ruit, werd ik bemeten met een blik waarvan ik jullie de beschrijving zal onthouden.

Dan maar de eerste de beste parking opgereden. (zo eentje met enkel parking en een zitbankje)

Hoe ontdooi je een ruitensproeier met niets dan sneeuw voorhanden?

Op het gevaar af betiteld te worden als zo iemand die net niet voldoende verstand heeft om te verbergen dat hij weinig heeft, moet ik bekennen dat wij even overwogen hebben om dan maar zelf een warme vloeistof te produceren. Na enig nadenken leek het ons nog niet zo simpel om als man op een verlaten parking bij -3 voldoende hiervan in een potteke te krijgen om het beoogde resultaat te bereiken. Daarbij was ik niet zeker of dit, de straffe koffie van die morgen indachtig, geen sporen zou nalaten op het koetswerk van mijn auto.

Leg zoiets naderhand thuis maar eens uit,

men zou er al een heel verslag voor moeten schrijven.

We hebben dan maar gewoon de ruit gewassen met wat restte in die fles.

Eenmaal terug aan het rijden was de weg al tamelijk opgedroogd. We konden terug flink doorrijden en trachten wat van de veloren tijd in te halen. Totdat er ineens een sterke lichtflits recht in ons gezicht afging. Bleek dat daar één of andere grappenmaker foto's aan het maken was. Volgens Paul had dat iets te maken met van die ronde borden die we eerder al hadden zien staan. De voorzijde van mijn auto was inmiddels al zo vuil dat er nog nauwelijks een nummerplaat te herkennen was, laat staan dat ze die zouden kunnen lezen.

Onze bedenking was nu dat men in Polen misschien wel eens minder ijverig de sneeuwlagen had aangepakt. Bij het passeren van de grens was het verschil meteen duidelijk blijkend uit de aangereden sneeuwlaag op het wegdek. Maar er werd aan gewerkt. Het was nog vroeg en de zon kwam erdoor. Allemaal tekenen dat het in de namiddag, op de terugweg met de aanhanger, wel zou meevallen. We zijn dan zonder noemenswaardige problemen tot aan Jelenia Gora kunnen rijden. Het laatste stuk naar de werkplaats is echter een smalle lokale weg licht bergop met 30 cm vastgereden sneeuw, die dan ook nog eens gebruikt werd door de lokale voetgangers omdat die blijkbaar geen zin hadden om door de losse sneeuw te lopen.

Het heeft dan ook een paar keer niet veel gescheeld of we waren niet meer vooruitgekomen wegens slippende wielen. Enfin om 11:00 stonden wij bij de werkplaats.

Bleek daar dat de aanhanger van de JANUS nog omringd was door een volledig intacte sneeuwlaag van 30 cm, dus diende eerst achteraan een volledige strook uit-

gegraven te worden tot aan een werkplaats waar de zwever kon geïnspecteerd worden, zij wilden hem eerst nog volledig monteren maar aangezien de lucht er weer dreigend begon uit te zien hebben wij aangedrongen er wat haast achter te zetten.. Te meer daar er nog een strook van ongeveer 60 m met een flinke helling sneeuwvrij gemaakt moest worden om tot aan de weg te geraken. Er werd ons verzekerd dat we ons daarover geen zorgen moesten maken en inderdaad 15min later was daar een aftandse tractor met schep die de weg begon vrij te maken, aangezien deze tijdens zijn manoeuvres evenveel sneeuw plat reed dan dat hij weg schepte werd het op die helling spekglad. Ik was dan ook blij dat tussen onze aanhanger en al dat gemaanoeuvreer nog een engelse aanhanger stond als mogelijke buffer. Eenmaal alles vrij gemaakt lukte het maar net om met de tractor en een 6 tal personen om de aanhanger tot op de straat te krijgen. Na afhandeling van de nodige administratie waren we zover om de aanhanger aan te pikken.

Hiervoor moest ik een 50 m achteruit rijden. Dit ging van geen kanten, niets dan slippende wielen, weer waren die 6 mensen nodig om mijn auto tot tegen de aanhanger te duwen.

Op dat moment begon ik toch te twifelen over heel deze onderneming. Na enig overleg en de bedenking dat het vanaf daar tot aan de open weg enkel licht bergaf zou gaan en er ook meer gewicht op de achteras was gekomen, zijn we dan heel voorzichtig vertrokken. Zoals gehoopt gaf dit eigenlijk niet veel problemen en eenmaal de open weg bereikt, zijn we vlot tot aan de Duitse grens kunnen rijden.

Eenmaal in Duitsland, waar de wegen reeds droog waren, dachten we dat onze proble-





men voorbij waren en zijn we om 15u rustig iets gaan eten.

We waren nog maar net terug gestart of het werd weer donkerder en donkerder. Eerst begon het licht te sneeuwen en dan wat meer en ja hoor dezelfde toestand dan toen we heen reden.

Maar deze keer bleef het verkeer redelijk vlot gaan ondanks een dikke laag smurrie op de weg. Op een gegeven moment zagen we de toestand veranderen. Het ging naar -6 en al die troep op de weg begon voor onze ogen te bevriezen. De vrachtwagens begonnen langzamer te rijden, op een bepaald

moment bij een inhaalbeweging voelden we heel duidelijk dat de aanhangwagens de bedoeling had sneller te rijden dan onze auto, men wordt dan héél voorzichtig om een aantal zéér dure geluiden te voorkomen.

Er was geen ander keuze dan netjes achter de vrachtwagens te blijven met een snelheid van 20 km/u. Zelfs toen kwamen er auto's voorbij met een flinke snelheid. Ik geloof niet dat winterbanden in zulke situatie veel beter zijn. Hopend dat de sneeuwgrens nog steeds op de zelfde plaats was, konden we berekenen dat we nog een 120km moesten rijden maar tegen 20km/u duurt dit wel 6 uur. Gelukkig verbeterde de toestand enigszins zodat na een uurtje de snelheid weer toenam en ja hoor, het werd beter. Na 120km was er geen sneeuw meer te bekennen. Dit werd hoog tijd ook want de verkrampte gevoelens die we halverwege onze kuit en onze nek hadden, begonnen vrij ernstige vormen aan te nemen.

Daar we ons inziens al genoeg sneeuw hadden gezien en na contact met een Frits die ons vertelde dat de sneeuwgrens gedurende de nacht kon opschuiven naar het westen zijn we dan maar in één keer doorgereden tot in Brasschaat waar we toekwamen om 1u s' nachts. Tevreden maar erg moe. Tot zover mijn verslag van een toch wel bewogen reis.

Louis Braspenning (KACB)

think security

AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.
Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.

AVIABEL

KBAC: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

VERSLAG van de vergadering van 29 november 2006

Aanwezig: G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, J.P. Awouters, G. Michiels, R. Paenen, L. Van Geyte, Lecloux, P. Pauwels J.M. Mullenders, M. Dobbelaere, observator

Verontschuldigd: R. De Coninck

De voorzitter opent de vergadering om 18u30.

Op verzoek van de voorzitter bevestigen de commissieleden dat zij geen bezwaar maken omtrent de

aanwezigheid van de twee observators: J.M. Mullenders zal vanaf 2007 de heer F. Dauw opvolgen als

vertegenwoordiger van de BAC. M. Dobbelaere zal tijdens deze vergadering toelichting geven bij het dispuut van de aangemelde records ballonvaart.

De voorzitter meldt dat met instemming van de commissieleden de vergadering van 27 september werd geannuleerd gezien er geen belangrijke dossiers te bespreken waren.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 28-06-2006:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard.

3. Homologatie van records

- Ballonvaart:

Dossiers ontvangen voor een 2 Belgische records met gasballon in de klasse AA5:

1/ Distance: 516,55 km

2/ Duration: 19 Hrs 39 Min.

Pilot in charge: L. Van Geyte

Co-pilot: R. Paenen

De vlucht had plaats op 09-10 oktober 2006 tijdens de Gordon Bennett Cup – Waasmunster.

Binnen de KBBF is er discussie omtrent het al dan niet vermelden van de naam van de co-piloot, daar deze houder is van een vliegvergunning voor warme luchtballons maar niet voor gasballons. Vermits de beide piloten ook commissieleden zijn, verduidelijkt M. Dobbelaere de problematiek. Binnen de KBBF-sportcommissie is er een strekking die ook het beschikken over de juiste vliegvergunning wil beschouwen als een record-eis. De FAI Sporting Code, General Section

en Section 1 Aerostats, vermeldt alleen sporttechnische vereisten. Bij de aanmelding van vroegere records is hierover nooit gesproken en werd het team (pilot/co-pilot) steeds vermeld als recordhouder.

Na uitgebreid overleg is de commissie van oordeel dat de KBBF intern een beslissing moet nemen en desgewenst advies moet vragen aan de FAI / CIA.

4. Resultaten van wedstrijden in 2006 :

De volgende wedstrijdresultaten werden ontvangen:

- Modelluchtvaart :

World Cup F2A, B, C – 12-13 augustus 2006 - Pepinster

5. Reglementen van wedstrijden 2007 :

Nihil

6. Allerlei :

6.1. Zweefvliegen – KBAC-reglement voor de zweefvliegvergunning

Op voordracht van de BZF gaat de commissie akkoord met:

- De aanstelling tot 'Examinator Zweefvliegen' voor de periode 01-01-2007 t/m 31-12-2009:

• Voor de BAC: I. Cappuyns, Ph. Defooz, K. Vierstraete, F. Wauters

• Voor de FCFVV: G. Corneillie, J.C. Hotton, A.E. Litt, H. Paepe, J. Servais

• Voor de LVZC: C. Taeymans, F. Van Autreve, J. Van den Plas, St. Vander Veken

- De erkenning als keuringsarts zweefvliegen van de volgende geneesheren:

- Centrum voor Luchtvaartgeneeskunde van Defensie

Dr. B. De Geyter, Ph. Van Strijdonck, N. Mortier

- Dr. J. Goedert

- Dr. J. Panneels

- Dr. J. Gernay

- Dr. B. de Sart

(Beschikken over een erkenning als AME klasse 1, 2 of 3 vanwege het DGL)

6.2. Modelluchtvaart:

Op vraag van R. Paenen naar de status van model-luchtballonnen, bevestigt G. Michiels dat in Frankrijk wordt gevlogen met grote model-luchtballonnen in een experimentele FAI-klasse. In België is het op dit ogenblik verboden.

6.3. Planning vergaderingen 2007:

- 28 maart

- 20 juni

- 26 september
- 28 november
steeds om 18:00 u

Omstreeks 19:30 u wordt vergadering gesloten en wenst de voorzitter alle leden een aangename jaarwisseling toe.

Vervolgens worden nog enkele zweefvliegproeven in detail gecontroleerd.

P. PAUWELS
Verslaggever

1. VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

(Bijlage aan het verslag van 27-09-2006)

a. Theoretische examen

DE OST Jan
LIEVENS Pieter
HANNES Peter
MEERS Filip
KEYMIS Katleen

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

DE OST Jan
MEERS Filip
DE WAMBERSIE Patrick
STULTJENS Luc
HANNES Peter
VAN DEN BROECK Werner
KEYMIS Katleen
VAN UFFELEN Rob
LIEVENS Pieter
VERHOLLE Wim
MAHIEU Ruben

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

DE OST Jan
VAN DONINCK Howard
DE ROO Ellen
VERHOLLE Wim
VAN ACKER Peter

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

DE KROCK Bart

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

BECKERS Sofie
JANSSENS Alfons

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

-

2. F.A.I.-BREVETTEN**1. D-BREVET****a. 1000 m hoogtewinst**

GOBERT Christiana
SCHELLENS Peter
OMLOOP Seppe
SCHOENMAEKERS Stefaan
REDANT Nick
VUEGEN Lode

b. 5 uren duurvlicht

LIEVENS Pieter
VAN ACKER Peter
REDANT Nick
VAN DEN BROECK Werner
SCHELLENS Peter
VANTOMME Jan

c. 50 km afstand

ABELS Sven
CRAEYE Bert

d. Bekomen het zilveren kenteken:

ABELS Sven
VUEGEN Lode
CRAEYE Bert

2. E-BREVET**a. 3000 m hoogtewinst**

DE RAES Tom
VANLOMMEL Nico

b. 300 km afstand

DE PALMENAER Geert

c. Bekomen het gouden kenteken:

-

3. F-BREVET**a. 5000 m hoogtewinst**

DE RAES Tom
VANLOMMEL Nico

b. 300 km doelvlucht

DE PALMENAER Geert

c. 500 km afstandsvlucht

-

d. Bekomen het diamanten-kenteken

-

1. VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

Bijlage aan het verslag van 29-11-2006

a. Theoretische examen

DEMAN Robby
VANUYTVEN Bram
GOEDSEELS Thomas

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

DEMAN Robby
VANSINA Edwin
GOEDSEELS Thomas
VANUYTVEN Bram

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

-

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

VEREST Koen

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

DE KROCK Bart
VEREST Koen

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

-

2. F.A.I.-BREVETTEN**1. D-BREVET****a. 1000 m hoogtewinst**

LUYKS Luc
VANDEN BOER Rik
TEN HAAF Hubert

b. 5 uren duurvlicht

BROKKEN Wilhelmus
GRAVEMAKER Leo
DE OST Jan
STULTJENS Luc

c. 50 km afstand

LUYKS Luc
WILLEKENS Hans

d. Bekomen het zilveren kenteken:

LUYKS Luc
WILLEKENS Hans

2. E-BREVET**a. 3000 m hoogtewinst**

-

b. 300 km afstand

LAROSE Manu
VERREYNT Gunter

c. Bekomen het gouden kenteken:

-

3. F-BREVET**a. 5000 m hoogtewinst**

-

b. 300 km doelvlucht

LAROSE Manu

c. 500 km afstandsvlucht

VERREYNT Gunter
WOUTERS Paul

d. Bekomen het diamanten-kenteken

-

4. 1000 KM – BREVET

***Te Koop
Gezocht***

EL. VARIOMETER

CAMBRIDGE 302 met GPS
Instrument BJ 2005, incl software
prijs: €2.000

LX20 GPS logger

info tel 02/46 54 776