

LIGABLAD

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



*28ste jaargang
oktober • november • december 2007*

*kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **112**

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



28ste jaargang • nummer 112
okt. - nov. - december 2008

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmenaer
Tamboerensstraat 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); Bertels Peter (KACB);
Cleynhens Kevin (Hangar Flying);
De Palmenaer Lucrèce (KAZM); De Winter
Danny (VZP); Pauwels Patrick (LVZC);
Teugels Marc (KAZM); Van Dam Kris
(KAZM); Vander Veken Stéphane (KFC);
Van Laethem Hans (KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X



Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 februari 2008 op het redactieadres.

Foto cover: "At home" - Joachim Aerts (DAC)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Juniorenweekend '07 goes Acro	2
Charron line 2007	2
Valenciennes in zweefvlucht	7
Hangar flying	8
Zweefvliegtuignieuws	9
Meeuwen boven Brasschaat	10
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Danny De Winter	10
Hoekje van de boekenvreter	13
Zweefvliegmeteo	13
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16
Zweefvliegmeteo	

Woordje van de redactie

Intussen zitten we alweer halweg onze verplichte winterstop.

Een winterstop is voor de zweefvliegpiloot niet echt een periode van rust en inactiviteit, in tegendeel! Meer dan welk moment ook wordt er beroep gedaan om de handen uit de mouwen te steken en een deel van de karwei te klaren. Willen we straks terug de lucht in kunnen dan moet er gewerkt worden.

Deze winter zal er trouwens een extra inspanning moeten geleverd worden willen we onze vloot klaar hebben voor het aankomende EASA CoA.

De reeds lang circulerende termen als; Part M, EASA CoA, Arc, National Aviation Authorities, ... zijn niet langer een ver-van-mijn-bed gebeuren maar begrippen die voortaan deel van onze hobby gaan uitmaken.

Alhoewel, mede dankzij de inspanningen van de liga, de scherpe kantjes uit de eerste richtlijnen van het DGL wat ronder zijn geworden (of dat gaan worden) is er nog een hoop werk aan de winkel en elke club zal de inzet van zijn leden hard nodig hebben om de omschakeling tot een goed einde te brengen.

Waar op vele plaatsen november het startsein tot het winteronderhoud betekent heeft men in Weelde een uitzondering gemaakt. Gedurende de maand november konden de leden kennis maken met een uitzonderlijke lierconfiguratie. Een MEL-lier met 3000m dynema op de trommel liet starts toe tot +1500mAGL. Een unieke gebeuren waar menig piloot voor te vinden was. Als toemaatje werd door de Belgisch-Nederlandse tandem op de laatste lierdag het hoogterecord aan de lier gebroken. Nogmaals proficiat Peter!

Terwijl de eerste proeven voor 2008 al gevlogen zijn mag in het afsluitend nummer de (voorlo-

pige) uitslag van ons aller Charron 2007 niet ontbreken.

Opmerkelijk is dat, alhoewel we het weer niet echt aan onze zijde hadden, de prestaties het niveau van 2006 en 2005 quasi evenaren. Bijkomende vaststelling is dat er in de verschillende klassen ook 'anders' gevlogen wordt. Waar in de standaardklasse vrij vaak OP's gevlogen worden kiezen ren- en motorklasse hoofdzakelijk voor de VV.

Ook lijkt de Charron z'n populariteit in de clubklasse terug te vinden. Hier zien we vele nieuwe namen en een diversiteit aan proeven.

Jammer genoeg kent ons land een teveel aan verboden en gereguleerde gebieden die soms iets te dicht bij onze vliegroute komen. Niemand gaat met opzet een gebied in maar als dat dan toch al eens gebeurt, kan de jury dit niet negeren. Door de gepaste instelling van de ipaq of andere navigatiehulp kunnen trouwens vele schendingen voorkomen worden. Het is aan de piloot zelf om vanuit zijn ervaring een tolerantiegrens te bepalen en in te stellen zodat de proef niet onder de deletetoets eindigt.

En ook al gaf het jurywerk wel eens aanleiding tot discussie, de commissie probeert de proeven in alle objectiviteit te beoordelen. Laat je vooral niet ontmoedigen wanneer er al eens een ongeldige proef gevlogen wordt, het gebeurt iedereen al eens en je hebt er vast iets aan opgestoken.

Na het winterwerk staat ons straks hopelijk een fantastisch 2008 te wachten waarin de slalom tussen de TMA's opnieuw een boeiende uitdaging vormt.

Prettige feestdagen en een gezond 2008.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2008

Tijdens de algemene vergadering van 27 november II. werd de begroting voor 2008, 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, als ook 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 2008 als volgt vast te leggen:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
- b) Individuele bijdrage: 140,00 € voor de leden jonger dan 65 jaar
122,00 € 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 82,00 en 72,00 €
Deze bijdragen zijn inclusief de wettelijk verplichte collectieve sportverzekering
- c) Administratiekosten aanvraag controleplan voor de technische controle:
15,00 € voor de clubtoestellen en 17,00 € voor de privé-toestellen
- d) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 31,00 € (inclusief collectieve sportverzekering).

Technische Controle

De herhaaldelijk aangekondigde transfer van het huidige KBAC-BvL naar het EASA-CoA/ARC, is op gang gekomen maar er is nog een lange weg te gaan (ongeveer een vierde van het totaal aantal dossiers is ingediend!). Verschillende clubs hebben reeds enkele inspectiedagen achter de rug, en die zijn op een zeer constructieve wijze verlopen. Zoals te verwachten, moeten er enkele punten worden bijgestuurd.

De administratieve coördinatoren van de clubs hebben hierover meer informatie ontvangen.

Deze omschakeling is een complexe operatie waarbij een ernstige inspanning van de eigenaar, maar ook een grote inzet van onze controleurs, wordt verwacht. Vandaar de herhaalde oproep aan alle eigenaars om de afspraken strikt te respecteren en zich te schikken naar de adviezen van de controleurs van hun club, om alzo de werkzaamheden niet te bemoeilijken.

Part M – EU regelgeving voor onderhoud en luchtwaardigheid

Om te kunnen voldoen aan de nieuwe EU-wetgeving die vanaf 28 september 2008 van kracht wordt, werd - na uitgebreid overleg

met de clubs en de controleurs - door de algemene vergadering besloten een nieuwe tweeledige structuur uit te bouwen, nl. een onderhoudsorganisatie (conform Part M - Subpart F - Maintenance Organisation) en een luchtwaardigheidsorganisatie (conform Part M – Subpart G/I – Continuing Airworthiness Management Organisation). Een kleine werkgroep is het administratieve gedeelte aan het voorbereiden. In het voorjaar volgt dan de aanvaardingsprocedure door het Directoraat-generaal Luchtvaart om tegen september de officiële 'Approval' te verkrijgen. Ondertussen moeten we onze structuren aanpassen en moeten tal van clubverantwoordelijken en controleurs worden vertrouwd gemaakt met de nieuwe regels en procedures. Het programma is dus flink gevuld!

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats/werd deelgenomen aan:

- | | |
|----------------|---|
| 12 september | EASA informatiedag over Part M |
| 3 oktober | EGU-Overleg over Part M |
| 12 oktober | Overleg Examinatoren/Raad van Instructeurs |
| 27 oktober | Overleg nieuwe technische organisatie met clubbesturen en controleurs |
| 10 november | Overleg werkgroep nieuwe technische organisatie |
| 25 november | Jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs |
| 6 december | DGL-informatienamiddag over Part M - Subpart G |
| 8 december | Overleg werkgroep nieuwe technische organisatie |
| einde december | Overleg nieuwe technische organisatie met clubbesturen en controleurs |

FAI-Sportcode

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

Dit document is raadpleegbaar via onze website of via 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:

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 niet meer aanvaard zodat proeven en/of brevetten zouden verloren gaan!

In 2008 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 5 maart, 13 juni, 19 september en 21 november.

Symposium 2008

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 2 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma voor alle leden, zie de aankondiging verder in dit nummer. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurconferentie plaats. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

Zweefvliegkalender 2008

Zoals werd aangekondigd, werd voor de eerste maal door alle clubs gezamenlijk een kalender samengesteld. Er resten nog 60 exemplaren ... reageer snel a.u.b. (15,00 €/stuk bij je clubverantwoordelijke of bij afhaling op het secretariaat)

Samenaankoop 'FLARM'

Er zou een derde ronde worden georganiseerd voor de aankoop van de 'FLARM-Basic'.

Wie interesse heeft, geeft een seintje aan het secretariaat. In functie van het aantal intenties tot aankoop, zoeken we het beste aanbod. Meer technische info op www.flarm.com

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 vinden voor de problemen die op ons afkomen!

Maar maak er vooral een veilig, sportief en succesvol vliegseizoen van in 2008!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl. **Aviabel, Ethias en Dexia-Bank**.

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

Juniorenweekend '07 goes Acro



Reeds voor de 5^{de} maal ging dit jaar het juniorenweekend door en dit voor de 4^{de} keer bij KACB.

Ooit is het begonnen als een idee om de jeugd bijeen te krijgen en ze iets "nieuws" aan te bieden. Het eerste jaar hielden we het redelijk eenvoudig door iedereen een lierstart aan te bieden. Een paar jaar later waren er bvb 2 Slingsby's. Na al deze jaren is het originele idee nog steeds goed voor elk jaar meer en meer geïnteresseerden.

De 5^{de} editie moest dus iets heel speciaal worden!!!

Enkele vergaderingen verder waren we eruit, Juniorenweekend goes ACRO was geboren.

Met de hulp van onze noorderburen konden we iedereen een acrovlucht in de ASK 21 en de Fox aanbieden. Natuurlijk bleef de lier beschikbaar voor wie dit nog niet kende en ook de Slingsby kwam nog eens op bezoek.

Al onze voorbereidingen ten spijt hebben we dit jaar toch voor de eerste maal tegenslag gekend met het weer, de hele voormiddag was het aan het regenen. Net voor we naar de bowling gingen vertrekken, nog snel een Piper uit de hangaar getrokken om het weer te checken. Wat een geluk dat we goed nieuws kregen, tussen de buien door en op wat lage flarden na was de wolkenbasis 1500m. Snel de Fox, 21 en Slingsby monter en vliegen maar. Af en toe moesten we alles even stilleggen vanwege een grote regen-



bui, maar over het algemeen viel het zeer goed mee.

Bij vele heb ik toch een glimlach waargenomen toen de kap terug openging na hun vlucht.

Toen het echt te hard begon te regenen zijn we maar gestopt, maar ik denk dat de meeste aanwezigen toch hebben kunnen vliegen en kennismaken met het acro gebeuren. De dag sloten we af met een maaltijd. In totaal had de kippenboer een 170-tal halve kippen verkocht aan junioren, onze leden en vrienden, Na het eten trokken we de nacht op gang. Een groot feest, waar junioren van zowat alle Vlaamse clubs aanwezig waren, was een mooie afsluiter voor deze leuke dag. Meer en meer geraken we met het juniorenweekend als begrip bekend in Vlaanderen, elk jaar leren we nieuwe mensen kennen en proberen we iets nieuws aan de jeugd aan te bieden. Dit leidt tot een zeer gezellige sfeer zowel overdag als 's nachts.

Wij hopen hiermee de jeugd dichter bij elkaar te brengen in onze fijne sport...

Wat zal het worden in 2008? Daarvoor zullen nog vele uren aan de toog moeten "vergaderen" en wie weet komen we weeral met een zeer interessant programma op de proppen.

Peter Bertels,
KACB

Charron line 2007

Stand op 23/11/2007 onder voorbehoud van de finale goedkeuring van de proeven.

Charron.line 2007: 180 piloten, 1129 proeven, 59.893,9 km Opgegeven Proef, 175.858,3 km Vrije Vlucht.

BENELUX

Club (club + 2-zitter)

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	305 km OP	257.1 km VV	243.5 km VV	3527
2.	Rik VANDEN BOER *	ALB	211.1 km OP	146.2 km OP	188 min DU	2531
3.	Johan LOUWET	ACB	196.1 km VV	117.5 km OP	111.3 km OP	2472
4.	Bavo LENS *	DAC	165.6 km VV	145.5 km VV	125.8 km VV	2032
5.	Luc STULTJENS	ALB	127.4 km OP	124.3 km VV	86.4 km OP	2008
6.	Patrick GOVERS	ACK	203.3 km VV	133.3 km OP	*	1947
7.	Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	154.7 km VV	67.6 km OP	260 min DU	1560
8.	Jan VANTOMME	KAZM	225.4 km VV	1653 m HW	54.4 km OP	1504
9.	Dirk CLAESSENS	KAZM	100.8 km OP	92.4 km VV	1481 m HW	1393
10.	Rudy BROECKX	Kac	175.5 km OP	39.8 km OP	*	1380
11.	Bart HUYGEN	KVDW	142.2 km VV	71.2 km VV	47 km VV	1350
12.	Niel DEIJGERS *	DAC	138.2 km VV	252 min DU	1133 m HW	1292
13.	Marcel SNOEKX	ALB	144 km HW	75.7 km OP	*	1194
14.	René VROLIX	LV	142.6 km OP	1102 m HW	872 m HW	1154
15.	Guido SCHROEYERS	ALB	330 min DU	300 min DU	1107 m HW	1092
16.	Jelle VANDEBEECK *	KVDW	236.6 km VV	*	*	1007
17.	Guy LAUWERS	KAC	181.7 km VV	*	*	987,5
18.	Kris GEUDENS	KAC	178.8 km	*	*	951,1
19.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	66.2 km OP	64.6 km OP	266 min DU	920
20.	Robby DE MAN *	ACK	355 min DU	1033 m HW	763 m HW	915,6
21.	Bruno MOORTHAMERS *	ACK	1775 m HW	987 m HW	768 m HW	905,1

*: Junior

22.	Jochen SCHOETERS *	ACK	462 min	DU	985 m	HW	924 m	HW	879
23.	Lode VUEGEN *	ACK	1814 m	HW	75.8 km	VV	*	*	876,3
24.	Carl RENCKENS	ALB	303 min	DU	965 m	HW	795 m	HW	839,7
25.	Geert CALLEWAERT	ALB	92.1 km	OP	29.9 km	VV	*	*	802,6
26.	Hans WILLEKENS *	DAC	163.7 km	VV	*	*	*	*	761,4
27.	Edouard VALVEKENS	KVDW	150.2 km	VV	*	*	*	*	715,2
28.	Peter TOMASSEN	ALB	359 min	DU	845 m	HW	*	*	677
29.	Rob VAN UFFELEN *	ACB	97.4 km	VV	*	*	*	*	624,4
30.	Bart SCHILLEBEEKS	KAC	330 min	DU	130 min	DU	*	*	589,8
31.	Patrick MICHIELS	ACK	131.3 km	VV	*	*	*	*	583,6
32.	Mattijs CUPPENS	KVDW	107.4 km	VV	*	*	*	*	565,3
33.	Stijn VANDEN BOER *	ALB	87.1 km	VV	*	*	*	*	558,3
34.	Raf PEETERS	ALB	200 min	DU	148 min	DU	79 min	DU	547,4
35.	Bart JANSSEN	LV	109.4 km	VV	*	*	*	*	521
36.	Peter APPELTANS	ALB	1078 m	HW	900 m	HW	*	*	504,4

Standaard

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER*	ACK	520 km OP	413.1 km OP	486.8 km VV	6122,9
2.	Eddy DE CONINCK	KAC	403.9 km OP	337.5 km OP	302.6 km OP	5019,2
3.	Tim HUYBRECKX *	ACK	342.1 km OP	318.6 km VV	290.3 km OP	4485,8
4.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	333.3 km VV	362.8 km VV	268.6 km OP	4460,7
5.	Bert VAN EYKEN	DAC	408.5 km VV	357.9 km VV	318.3 km VV	4427,3
6.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	333.3 km OP	357.9 km VV	283.3 km OP	4180,3
7.	Joachim AERTS	DAC	359.6 km VV	356.9 km VV	327.1 km VV	4174,4
8.	Hugo JANSEN	KAC	335.9 km VV	338.1 km VV	260.6 km OP	4089,4
9.	Stefaan BOVIN	LUAC	305.9 km OP	242.6 km OP	273.9 km VV	3838,1
10.	Dries VAN GESTEL	KAC	308 km VV	255.7 km OP	250.2 km VV	3603,1
11.	Guy PICCART	DAC	293.2 km OP	252.8 km OP	194 km OP	3490,6
12.	Luc VAN CAMP	KAC	319.2 km VV	260.5 km OP	216.3 km VV	3484,9
13.	Emiel BUKENBERGS	ACK	312 km VV	303.5 km VV	281.6 km VV	3385,3
14.	Geert DE PALMENAER	VZP	335.4 km VV	221.7 km OP	163 km VV	3305,3
15.	Wim REYNDERS	KAZM	262.8 km OP	279.4 km VV	199.1 km VV	3293,9
16.	Benjamin HEYLEN	ACK	338.4 km VV	218.3 km VV	154.8 km VV	3061,9
17.	Jelle VANDEBEECK *	KVDW	269.4 km VV	178.3 km VV	123.4 km VV	2855,5
18.	Eric COLBRANT	ACK	292.8 km VV	170.2 km OP	193.4 km VV	2852,9
19.	Jan SPEETJENS	ALB	211.1 km OP	184.4 km OP	203.4 km VV	2633,1
20.	Bob EVERAERT	KFC	184.9 km OP	170.6 km OP	212 km VV	2625,5
21.	Mark HUYBRECKX	ACK	269.5 km VV	212.7 km VV	187.4 km VV	2507,9
22.	Danny VERHEYEN	ALB	343.1 km VV	145.9 km OP	89 min DU	2390,6
23.	Peter APPELTANS	ALB	218.3 km OP	129.8 km OP	157.9 km VV	2237,8
24.	Peter BERTELS *	ACB	336.2 km VV	75.3 km OP	657 m HW	2233,6
25.	Michel BAERTS	ALB	220 km OP	215 km VV	100 km VV	2226,4
26.	Peter VERHOEVEN	ACK	229.3 km VV	162.7 km VV	143.6 km VV	2174,7
27.	Ivo MEYERS	ALB	294.5 km VV	218.4 km OP	*	2141,5
28.	Marcel SNOEKX	ALB	218.3 km OP	215.1 km VV	1206 m HW	2068,9
29.	Howard VAN DONINCK	KAC	199.4 km VV	126.4 km OP	116 km OP	2050,6
30.	Danny DE WINTER	VZP	227.5 km VV	168.6 km VV	320 min DU	1943,3
31.	Yves RUYMEN	KVDW	249.7 km VV	144 km VV	*	1458,1
32.	Niel DEIJGERS *	DAC	172.8 km VV	98.7 km VV	79.7 km VV	1325,4
33.	Willy BAEKEN	LV	118 km VV	115.8 km VV	64.2 km VV	1216,3
34.	Bert CRAEYE	VZP	166.1 km VV	266 min DU	201 min DU	1087,9
35.	Dirk VAN DONINCK	ACK	129.2 km VV	100.6 km VV	860 m HW	1036,7
36.	Guy VANPEE	ALB	213 km OP	*	*	1004,7
37.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	101.5 km OP	67.5 km VV	263 min DU	1000,5
38.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	194.1 km OP	*	*	990,3
39.	Tim KEYMIS *	ACK	428 min DU	1303 m HW	1181 m HW	925,4
40.	Bart HUYGEN	KVDW	224.8 km VV	*	*	899,2
41.	Rudi COOMANS	KVDW	144.2 km VV	55.7 km VV	14.3 km OP	888,9
42.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	202.4 km VV	*	*	826,1
43.	Jan WAUMANS	KVDW	139.5 km VV	207 min DU	*	780,6
44.	Stijn VANDEN BOER *	ALB	98 km OP	65.1 km OP	*	769,4
45.	Tom DE RAES *	DAC	100.8 km VV	99.8 km VV	*	757
46.	Nick REDANT	VZP	148.2 km OP	*	*	756,1
47.	Thomas DE BRUYN *	ACB	186.2 km VV	*	*	744,8
48.	Jan VAN DER AUWERA	KAZM	126.3 km VV	70.4 km VV	*	742,3
49.	Pieter LOMAN	VZP	262 min DU	63.7 km VV	209 min DU	740,6

Open/Renklasse

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Constant TAEYMANS	KAC	362.5 km OP	346.3 km OP	325 km OP	4876,4
2.	Theo STOCKMANS	KVDW	501.3 km OP	454.6 km VV	301.7 km VV	4861,2
3.	Daan SPRUYT	VZP	386.7 km VV	366.2 km OP	344.7 km VV	4852,3
4.	Kris VAN DAM	KAZM	425.9 km OP	331.7 km VV	211.7 km OP	4104,4
5.	Guy TEEUWEN	KAZM	351.7 km OP	321.7 km VV	254.7 km VV	3628,6

*: Junior

6.	Hugo MERTENS	ALB	303.5 km	OP	238.3 km	OP	178.4 km	OP	3104,4
7.	Ad KENNES	KAC	307.1 km	VV	258.8 km	VV	188.9 km	VV	3079,9
8.	Gunter VERREY	ACK	388.7 km	VV	263.2 km	VV	167.9 km	VV	2981,1
9.	Sebastien MATHIEU	KVDW	257.4 km	VV	301.8 km	VV	135.7 km	VV	2937,7
10.	Guy LAUWERS	KAC	243.3 km	VV	211.9 km	VV	143.4 km	OP	2394,1
11.	Luc LAMMERANT	LUAC	252.1 km	VV	171.7 km	VV	158.2 km	VV	2196,2
12.	Frank OP 't EYNDE	KAC	498.4 km	VV					1977,8
13.	Peter VAN GAEL	KAC	204.1 km	VV	141.5 km	OP	124.6 km	VV	1907,9
14.	Filiep GHEYSEN	KFC	226.5 km	VV	184.9 km	VV	82.6 km	VV	1864,1
15.	André RUYMEN	KVDW	241 km	OP	50.6 km	VV	188 min	DU	1477,2
16.	Heikki DESCHACHT	KFC	159.3 km	OP	102.1 km	OP	63.8 km	VV	1420,2
17.	Jody VERBOOMEN	DAC	202.3 km	VV	146.3 km	VV			1305,3
18.	Jan VERCAMMEN	KAZM	285 km	VV	47.6 km	VV			1167
19.	Marcel SNOEKX	ALB	160.5 km	OP	79.8 km	OP			1155,3
20.	Jozef SZEKER	DAC	310.8 km	VV					1151,1
21.	Johan LIEVENS	VZP	276.9 km	VV					1006,9
22.	Ronald HERMANS	DAC	253.8 km	VV					940
23.	Dirk VAN DONINCK	ACK	223.6 km	VV					843,8
24.	Guido PEETERS	ACK	317 min	DU	1151 m	HW	1062 m	HW	716,7
25.	Guy VANPEE	ALB	183.3 km	VV					601
26.	P. Klaus SELBACH	VZA	116 km	VV	162 min	DU			569,1
27.	Johnny FABRIE	KAC	118.7 km	OP					559,9

Motorklasse

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert SCHMELZER	ACK	517.5 km OP	413.1 km OP	363.6 km VV	5655
2.	Jozef KELL	ACB	507.5 km OP	512.4 km VV	362.3 km OP	5516
3.	Herman PEERAER	KAC	647.2 km VV	505.3 km VV	496.7 km VV	5497,3
4.	Walter GEENEN	KAC	490 km OP	439.4 km VV	318.8 km VV	5200,8
5.	Jo SCHOETERS	ACK	433.7 km OP	421.9 km OP	342.1 km OP	4829,4
6.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	426.5 km VV	302.4 km OP	360.8 km VV	4625,1
7.	Joost BERTELS *	ACB	415 km VV	387 km VV	342.3 km VV	4495,6
8.	Louis BRASPENNING	ACB	374.9 km VV	302.6 km OP	302.6 km OP	4321,1
9.	Stijn JANSEN	ACK	435.5 km VV	346.2 km VV	344.3 km VV	3632,2
10.	Bert DE WIJS	KAC	425 km VV	293.5 km VV	269.4 km VV	3293
11.	Hubert DE BUSSE	ACK	291.3 km OP	253.7 km VV	229.5 km VV	3081,1
12.	Fernand GEUENS	ACK	294.7 km VV	214.8 km VV	251.6 km VV	2962,9
13.	Johan METTEN	ALB	207.9 km OP	173 km OP	212.6 km VV	2416,6
14.	Dirk ROGEMAN	KFC	212.3 km OP	177.9 km OP	215.5 km VV	2344,2
15.	Ken EVENS	ALB	251.4 km VV	181.4 km VV	157.1 km VV	2069,8
16.	Bart HUYGEN	KVDW	366.4 km OP	159 km VV		2056,7
17.	Marc TEUGELS	KAZM	278.5 km VV	265.1 km VV		1976,7
18.	Geert CALLEWAERT	ALB	179.3 km OP	201.8 km VV	121.5 km VV	1920,8
19.	Bart BOLLEN	LV	267.8 km VV	235 km VV		1897,4
20.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	461.1 km VV			1463,8
21.	Jurgen DECRAEMER	ACB	154.6 km VV	124.5 km VV	73.9 km OP	1280,9
22.	Eddy DE REYS	KVDW	345.2 km VV			1150,7
23.	Godfried DONDE	ACB	154.3 km OP	92.1 km VV		1032
24.	Yves RUYMEN	KVDW	246.6 km VV			782,9
25.	Johan LIEVENS	VZP	207.3 km VV			753,8
26.	Peter VAN GAEL	KAC	193.9 km VV			705,1
27.	Guy VANPEE	ALB	153.5 km OP			629,1
28.	Jelle VANDEBEECK *	KVDW	141.5 km VV			602,1

Junioren

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	520 km OP	413.1 km OP	486.8 km VV	6122,9
2.	Joost BERTELS	ACB	415 km VV	387 km VV	342.3 km VV	4495,6
3.	Tim HUYBRECKX	ACK	342.1 km OP	318.6 km VV	290.3 km OP	4485,8
4.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	269.4 km VV	178.3 km VV	123.4 km VV	2855,5
5.	Rik VANDEN BOER	ALB	211.1 km OP	146.2 km OP	188 min DU	2531,4
6.	Peter BERTELS	ACB	336.2 km VV	75.3 km OP	657 m HW	2233,6
7.	Bavo LENS	DAC	165.6 km VV	145.5 km VV	125.8 km VV	2032
8.	Niel DEIJGERS	DAC	172.8 km VV	98.7 km VV	79.7 km VV	1325,4
9.	Tim KEYMIS	ACK	428 min DU	1303 m HW	1181 m HW	925,4
10.	Robby DE MAN	ACK	355 min DU	1033 m HW	763 m HW	915,6
11.	Bruno MOORTHAMERS	ACK	1775 m HW	987 m HW	768 m HW	905,1
12.	Jochen SCHOETERS	ACK	462 min DU	985 m HW	924 m HW	879
13.	Lode VUEGEN	ACK	1814 m HW	75.8 km VV		876,3
14.	Stijn VANDEN BOER	ALB	98 km OP	65.1 km OP		769,4
15.	Hans WILLEKENS	DAC	163.7 km VV			761,4
16.	Tom DE RAES	DAC	100.8 km VV	99.8 km VV		757
17.	Thomas DE BRUYN	ACB	186.2 km VV			744,8
18.	Rob VAN UFFELN	ACB	97.4 km OP			624,4

*: Junior

BUITENLAND

Club (club + 2-zitter)

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Joachim AERTS	DAC	480.7 km VV	4840 m HW	217.9 km VV	4090
2.	Patrick GOVERS	ACK	147.1 km VV	2007 m HW	1587 m HW	2421
3.	Andre ARNOUITS	ACB	219.8 km OP	100.4 km OP	1149 m HW	2287
4.	Stephan BOYDENS	ACB	303.7 km OP	75.2 km VV	68 km VV	2178
5.	Patrick MICHIELS	ACK	124.2 km OP	119.6 km OP	1732 m HW	2007
6.	Luc LUYKS	ACB	252.6 km OP	866 m HW		1796
7.	Jochen SCHOETERS *	ACK	96.7 km OP	1892 m HW	56.9 km OP	1470
8.	Wilfried GORREBEECK	KAZM	344.5 km VV			1466
9.	Manu LAROSE *	ACB	137.9 km VV	135.1 km VV		1270
10.	Johan LOUWET	ACB	293.6 km VV			1223
11.	Inez BELIËN *	ACB	326 min DU	283 min DU	1150 m HW	1076
12.	Jörgen NUYTS	KVDW	199 km OP			1059
13.	Niel DEIJGERS *	DAC	173.9 km VV	924 m HW		1024
14.	Lode VUEGEN *	ACK	120.4 km VV	193 min DU	869 m HW	942,6
15.	Pieter LIEVENS *	VZP	122.2 km OP	67 km VV		929,2
16.	Hans WILLEKENS *	DAC	188 km VV			874,4
17.	Yven MAUROO *	KVDW	159.3 km OP			847,3
18.	Frederic DE GROOTE *	ACB	121.6 km OP			779,5
19.	Rob VAN UFFELEN *	ACB	144 km VV			738,5
20.	Werner COOLS	Kac	121.8 km OP			647,9
21.	Harry TORNER	KFC	124.7 km VV			639,5
22.	Kris GEUDENS	KAC	118.4 km OP			629,8
23.	Frank SCHOETERS	LUAC	144.4 km VV			614,5
24.	Robert LOBBENS	KFC	131.2 km VV			558,3

Standaard

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	524.6 km OP	411.4 km OP	347.3 km OP	6053
2.	Stefaan BOVIN	LUAC	530 km OP	343.1 km VV	309.3 km VV	5912
3.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	555.2 km VV	443.9 km VV	379.8 km VV	5870
4.	Bert VAN EYKEN	DAC	515.9 km OP	417.6 km VV	353.4 km VV	5779
5.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	565.7 km VV	442.8 km OP	312.4 km VV	5726
6.	Tijl SCHMELZER *	ACK	484.5 km OP	462 km VV	407.9 km VV	5493
7.	Joachim AERTS	DAC	515.9 km OP	358.5 km VV	302.1 km VV	5116
8.	Geert DE PALMENAER	VZP	418.1 km OP	309.6 km OP	337.6 km VV	4797
9.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	428.4 km VV	381.8 km VV	364.3 km VV	4350
10.	Ivo MEYERS	ALB	489.1 km OP	209.8 km VV	157.5 km VV	3693
11.	Eric COLBRANT	ACK	301.9 km VV	228.2 km VV	226.7 km VV	3553
12.	Hugo JANSEN	KAC	350.4 km OP	203.3 km OP	210.4 km VV	3406
13.	Bert CRAEYE	VZP	316 km OP	224.7 km VV	210 km VV	3386
14.	Alfons CEULEMANS	KAZM	341.3 km VV	253.8 km OP	189.7 km OP	3380
15.	Johan LOUWET	ACB	326.8 km OP	223.7 km OP	186.8 km VV	3365
16.	Peter BERTELS *	ACB	339.3 km OP	268.7 km VV	118.1 km VV	3310
17.	Jan WAUMANS	KVDW	246.1 km OP	237.2 km VV	180.4 km OP	3144
18.	Franz VAN AUTREVE	KFC	237 km OP	181.7 km VV	205.5 km VV	2733
19.	Pieter LIEVENS *	VZP	318.7 km OP	156.3 km OP	114.7 km VV	2725
20.	Sven ABELS	DAC	304 km OP	164.6 km VV	2397 m HW	2507
21.	Benjamin HEYLEN	ACK	267 km VV	240.3 km VV	118.3 km VV	2372
22.	Jan VERCAMMEN	KAZM	303.8 km OP	239.7 km VV		2338
23.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	271.5 km VV	182.6 km VV	143 km VV	2212
24.	Pieter REBRY	KFC	328.8 km VV	1974 m HW	85.8 km VV	1974
25.	Christophe LAENEN	ACK	265.9 km VV	252.3 km VV		1937
26.	Willy BAEKEN	LV	184.7 km VV	148.7 km VV	119.4 km VV	1848
27.	Dirk VAN DEN BORNE	KAC	187.5 km VV	181.1 km VV	2211 m HW	1808
28.	Stijn JANSEN	ACK	228.8 km VV	102.5 km VV	172 min DU	1413
29.	Rudi COOMANS	KVDW	217 km OP	72.9 km VV		1405
30.	Pieter LOMAN	VZP	144.9 km VV	108.6 km VV	75.7 km VV	1344
31.	Nico VANLOMMEL	DAC	201.9 km VV	379 min DU	981 m HW	1305
32.	Jochen SCHOETERS *	ACK	141.3 km VV	107.5 km VV	80.6 km VV	1243
33.	Daan SPRUYT	VZP	193.6 km VV	313 min DU		1110
34.	Tim KEYMIS *	ACK	100.4 km VV	296 min DU	276 min DU	993,4
35.	Nick REDANT	VZP	86.4 km VV	73.8 km VV	197 min DU	854,9
36.	Bart ROOSEN	ACK	216.9 km VV			834,2
37.	Danny VERHEYEN	ALB	138.9 km VV	1334 m HW		775,9
38.	Guy LAUWERS	KAC	1849 m HW	1454 m HW		623,2
39.	Jan VAN DER AUWERA	KAZM	163.4 km VV			616,6
40.	Dirk VAN DONINCK	ACK	1494 m HW	1409 m HW		547,7

Open/Renklasse

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Paul JANSSENS	ACK	886 km VV	694.6 km OP	867.8 km VV	9364,5
2.	Frank VAN PUTTEN	KAZM	789.8 km OP	591.3 km OP	527.5 km OP	8371

*: Junior

3.	Gunter VERREY	ACK	606.7 km	OP	552.3 km	OP	552.3 km	OP	7778,7
4.	Jan VERCAMMEN	KAZM	591.3 km	OP	735 km	VV	554.4 km	OP	7603,9
5.	Theo STOCKMANS	KVDW	485.9 km	OP	485.9 km	OP	531 km	VV	5819,2
6.	Constant TAEYMANS	KAC	529 km	VV	401.4 km	OP	496.5 km	VV	5763,2
7.	Daan SPRUYT	VZP	552.9 km	OP	341 km	VV	324.2 km	VV	4932,1
8.	Joachim AERTS	DAC	519 km	VV	353.2 km	VV	332.4 km	VV	4415,3
9.	Peter WOUTERS	KAC	387.5 km	VV	367.1 km	VV	345.2 km	VV	3927,9
10.	Ad KENNES	KAC	379.9 km	VV	355.5 km	VV	289.6 km	VV	3796,3
11.	Dirk VAN DONINCK	ACK	312.1 km	VV	289.4 km	VV	207.2 km	VV	3609,8
12.	Sebastien MATHIEU	KVDW	343.6 km	OP	282.7 km	VV	151.3 km	VV	3198,1
13.	Luc LAMMERANT	LUAC	395.8 km	VV	219.2 km	VV	162.9 km	VV	2935,5
14.	Louis VAN BAELEN	ACK	290.5 km	VV	260 km	VV	249.4 km	VV	2908,8
15.	Wilfried GORREBEECK	KAZM	286.4 km	VV	275 km	VV	211 km	VV	2827,3
16.	Alfons JANSSENS	ACK	266.3 km	VV	222.7 km	VV	168.7 km	OP	2641,1
17.	Lieve SEBREGHTS	VZA	274.6 km	OP	312.7 km	VV			2342,7
18.	Eric COLBRANT	ACK	292.7 km	VV	197.4 km	VV	108.5 km	OP	2317,5
19.	Ludo VRANCKEN	DAC	262.6 km	VV	232 km	VV	106.6 km	VV	2268,7
20.	Herman PEERAER	KAC	676.5 km	VV					2255
21.	Nick REDANT	VZP	338.7 km	VV	166.6 km	VV	303 min	DU	2123,2
22.	Tijl SCHMELZER *	ACK	556 km	VV					1985,7
23.	Guy TEEUWEN	KAZM	350.5 km	OP					1564,7
24.	Filiep GHEYSEN	KFC	210.7 km	VV	121.3 km	VV	67.8 km	VV	1508,6
25.	Harry TORNER	KFC	190 km	VV	167.9 km	VV			1376,6
26.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	202.8 km	VV	139.9 km	VV			1275,6
27.	Julien GREGORIUS	KAZM	283.5 km	OP					1243,4
28.	Jody VERBOOMEN	DAC	294.5 km	VV					1090,7
29.	Ludwig VAN HOVEN	VZP	231.4 km	VV					890
30.	Luc VIGGRIA	ACK	123.1 km	VV	939 m	HW	180 min	DU	811,5

Motor

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal			
1.	Johan LUYCKX	ALB	1024.1 km	OP	841.8 km	OP	803.3 km	VV	11002
2.	Bert DE WIJS	KAC	937.3 km	VV	684.3 km	OP	850.9 km	VV	8811,9
3.	Pierre DE BROQUEVILLE	ACK	843.6 km	VV	819 km	VV	760 km	VV	7690,8
4.	Herman PEERAER	KAC	816.7 km	VV	703.2 km	VV	699.3 km	VV	7397,3
5.	Tijl SCHMELZER *	ACK	385.9 km	VV	384.6 km	VV	451.6 km	VV	5239,8
6.	Paul VAN DINGENEN	ACK	397.7 km	OP	436.4 km	VV	307.4 km	VV	4880,6
7.	Walter GEENEN	KAC	507.7 km	VV	479.4 km	VV	452.8 km	VV	4799,6
8.	Jo SCHOETERS	ACK	619 km	VV	445.5 km	VV	317.8 km	OP	4715,4
9.	Jurgen DEGRAEMER	ACB	512.5 km	OP	464.4 km	VV	243.8 km	VV	4651,2
10.	Marc BELIEN	ACB	523.5 km	VV	303.7 km	OP	298.2 km	OP	4533,3
11.	Joachim AERTS	DAC	428.8 km	VV	419.4 km	VV	370.8 km	VV	4514,7
12.	Guy VANPEE	ALB	507.4 km	OP	311 km	OP	127.3 km	VV	3771,5
13.	Johan LIEVENS	VZP	524.7 km	VV	350.7 km	VV			3183,3
14.	Paul WOUTERS	ACB	512.5 km	OP	191.4 km	OP			3034,1
15.	Nic Henri DE BRIE	ACB	301.9 km	OP	301.9 km	OP			2795,4
16.	Luc VANDEBEECK	KVDW	246.8 km	VV	212 km	VV	1182 m	HW	2203,8
17.	Hubert DE BUSSE	ACK	236.6 km	VV	215.5 km	VV	134.5 km	VV	2133,1
18.	Godfried DONDEERS	ACB	242.2 km	OP	194.6 km	OP			2022,2
19.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	498.4 km	VV	126 min	DU			1962,6
20.	Louis BRASPENNING	ACB	242.2 km	OP	210.8 km	OP			1952,6
21.	Marc TEUGELS	KAZM	174.5 km	VV	171.9 km	VV	155.2 km	VV	1824
22.	Joost BERTELS *	ACB	301.9 km	OP					1324,1
23.	Stijn JANSEN	ACK	268.9 km	OP					1084,3
24.	Pieter BECKX	ACB	175.8 km	VV					651,1

Junioren

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal			
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	555.2 km	VV	443.9 km	VV	379.8 km	VV	5869,7
2.	Tijl SCHMELZER	ACK	484.5 km	OP	462 km	VV	407.9 km	VV	5493,4
3.	Peter BERTELS	ACB	339.3 km	OP	268.7 km	VV	118.1 km	VV	3309,8
4.	Pieter LIEVENS	VZP	318.7 km	OP	156.3 km	OP	114.7 km	VV	2724,8
5.	Jochen SCHOETERS	ACK	96.7 km	OP	1892 m	HW	56.9 km	OP	1469,7
6.	Joost BERTELS	ACB	301.9 km	OP					1324,1
7.	Manu LAROSE	ACB	137.9 km	VV	135.1 km	VV			1270,1
8.	Inez BELIEN	ACB	326 min	DU	283 min	DU	1150 m	HW	1075,6
9.	Niel DEIJGERS	DAC	173.9 km	VV	924 m	HW			1023,7
10.	Tim KEYMIS	ACK	100.4 km	VV	296 min	DU	276 min	DU	993,4
11.	Lode VUEGEN	ACK	120.4 km	VV	193 min	DU	869 m	HW	942,6
12.	Hans WILLEKENS	DAC	188 km	VV					874,4
13.	Yven MAUROO	KVDW	159.3 km	OP					847,3
14.	Frederic DE GROOTE	ACB	121.6 km	OP					779,5
15.	Rob VAN UFFELN	ACB	144 km	VV					738,5

*: Junior

Beker Gaston Peters

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	15/09/2007	486,80 km	450,74 km
2.	Bert VAN EYKEN	DAC	15/09/2007	408,50 km	416,84 km
3.	Frank OP 't EYNDE	KAC	19/05/2007	498,40 km	395,56 km
4.	Theo STOCKMANS	KVDW	4/08/2007	454,60 km	378,83 km
5.	Daan SPRUYT	VZP	19/05/2007	386,70 km	364,81 km
6.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	7/07/2007	362,80 km	362,80 km
7.	Joachim AERTS	DAC	19/05/2007	359,60 km	359,60 km
8.	Gunter VERREY	ACK	19/05/2007	388,70 km	353,36 km
9.	Peter BERTELS *	ACB	19/05/2007	336,20 km	343,06 km
10.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	8/07/2007	357,90 km	331,39 km

Beker grootste opgegeven proef

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Bert Jr SCHMELZER *	ACK	8/07/2007	520,00 km	481,48 km
2.	Theo STOCKMANS	KVDW	2/06/2007	501,30 km	417,75 km
3.	Eddy DE CONINCK	KAC	2/06/2007	403,90 km	388,37 km
4.	Kris VAN DAM	KAZM	4/08/2007	425,90 km	387,18 km
5.	Daan SPRUYT	VZP	7/07/2007	366,20 km	345,47 km
6.	Constant TAEYMANS	KAC	28/04/2007	362,50 km	341,98 km
7.	Tim HUYBRECKX *	ACK	28/04/2007	342,10 km	322,74 km
8.	Guy TEEUWEN	KAZM	8/07/2007	351,70 km	314,02 km
9.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	2/06/2007	333,30 km	308,61 km
10.	Stefaan BOVIN	LUAC	4/08/2007	305,90 km	305,90 km

* : Junior

Clubrangschikking

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	53	2812,2	149046
2.	KAC	34	3196,2	108669
3.	ACB	27	2285,5	61708,1
4.	KAZM	22	2751,6	60535
5.	ALB	30	1964,2	58926,4
6.	DAC	22	2483,7	54640,4
7.	VZP	22	2359,5	51908,1
8.	KVDW	23	1828,9	42064,1
9.	KFC	13	1642,9	21357,5
10.	LUAC	5	3099,3	15496,3
11.	LV	5	1327,4	6636,8
12.	VZA	2	1455,9	2911,8



Valenciennes in zweefvlucht

Bron: www.hangarflying.be

370 uren en 4 vliegvelden later

VALENCIENNES, 6 OKTOBER 2007

Onder een stralende herfstzon komt het vliegveld van Valenciennes (LFAV) stilaan tot leven.

Piloten komen aangereden, zweefers worden uit de loods gehaald en andere worden door hun eigenaars vakkundig in elkaar gezet, klaar voor de vlucht.

Eén van de toestellen die uit de hangar van de Kortrijk Flying Club (KFC) gerold wordt, is de Scheibe SF 27A Zugvogel OO-ZMN van Jorn Hanssens, de man die me heeft uitgenodigd voor dit bezoekje. Jorn kwam voor het eerst in contact met de zweefvliegerij door een Bloso kamp in 1979. Sindsdien heeft hij ongeveer 290 uren solo en 80 uren met instructeur vergaard. Na enkele omzwervingen via de vliegvelden van Aalst, Wevelgem en Amougies is hij uiteindelijk in Valenciennes terecht gekomen, samen met de rest van de zweefsectie van de KFC. De motorsectie van de KFC is nog altijd actief vanop het vliegveld van Wevelgem en de zweefsectie heeft er een hangar ter beschikking voor het onderhoud en de opslag van haar toestellen in de maanden dat er niet



OO-ZMN wordt uit de gloednieuwe hangar van de Kortrijk Flying Club gehaald. De hangar werd op 15 april 2007 officieel ingehuldigd. De loods biedt momenteel plaats aan een achttal zweefers, het sleepvliegtuig en het rollend materieel van de club.

gevlogen wordt. Na een tragisch ongeval in 1999, waarbij een zwever en een sleper betrokken waren, moest de zweefsectie noodgedwongen een andere thuisbasis zoeken. Men dacht dat het vliegveld van Amougies de oplossing zou zijn, maar in 2005 moest men weer op zoek naar een nieuw veld door protest van omwonenden. Het protest was in de eerste plaats gericht tegen de ULM's die actief waren op Amougies, maar de zweefers deelden mee in de klappen.

ZWEEFVLIEGEN IN BELGIË

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs telt momenteel dertien aangesloten clubs, goed voor ongeveer 730 zweefpiloten. Bij de Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile zijn negen zweefclubs aangeslo-



Van Duitse efficiëntie gesproken: zelfs een zwever uit de jaren '60 kan vrij gemakkelijk gedemonteerd en op een aanhangwagen geplaatst worden. Met een paar helpende handen van collega-piloten is deze klus zo geklaard. Het zweeven is en blijft een team sport.

ten die samen ongeveer 650 piloten tellen. Wanneer we de geografische spreiding bekijken van de vliegvelden waar de Belgische zweefclubs actief zijn, dan merken we dat in de provincies Oost- en West-Vlaanderen enkel het vliegveld van Overboelare (Gerardsbergen) nog voor de zweefvliegerij gebruikt wordt. Dit maakt meteen duidelijk waarom een Vlaamse zweefclub uitgeweken is naar Valenciennes. Tegelijk wijst dit ook op enkele van de problemen waar de beoefenaars van deze sporttak mee geconfronteerd worden.

Een eerste punt betreft de overlastproblematiek op en rond de vliegvelden. Onveiligheid en geluidsoverlast worden vaak aangehaald als beweegredenen voor de sluiting van velden. Veiligheid en minimalisatie van de overlast staan bij de clubs echter centraal. Een tweede punt betreft de 'vergrijzing' van de piloten. Door de overvloed aan andere ontspanningsmogelijkheden, de verre afstanden die afgelegd moeten worden doordat er steeds minder vliegvelden gebruikt kunnen worden en de relatief dure basisopleiding (starttickets) vinden steeds minder jonge piloten de weg naar de zweefvliegerij.



Na elke vlucht moet het papierwerk ingevuld worden. Hierbij moet ook het 'startticket' geplakt worden. Het startticket is de vergoeding die je moet betalen voor de sleper om je tot 500 of 1000 meter te brengen. Je hebt aparte starttickets voor solovluchten of duo-vluchten. Duo-vluchten zijn uiteraard duurder.



Het vliegveld beschikt over twee gras pistes (11/29 en 07/25) en een geasfalteerde 11/29 baan. De 11/29 gras piste wordt bij voorkeur gebruikt door zweefers terwijl de 07/25 voornamelijk door ULM's gebruikt wordt. De sleper brengt je tot op een hoogte van 500 meter, dan wiebelt hij met zijn vleugels. Voor de zweefpilot is dit het teken om de sleepkabel los te gooien. Op dagen met weinig thermiek is het ook mogelijk om tot 1000 meter gesleept te worden.

Een derde pijnpunt betreft de wetgeving op technische keuringen die, onder invloed van de European Aviation Safety Agency (EASA), vanaf september 2008 op Europees niveau gelijkgeschakeld moet worden. Praktisch houdt dit in dat het Directoraat-generaal Luchtvaart opnieuw ambtenaren ter plaatse zal moeten sturen die toezien op de keuringen terwijl dit tot op heden volledig gedaan werd door de erkende controleurs in de verschillende clubs. De kost-

prijs van een dergelijke keuring zou daarvoor van €17 naar €200 kunnen stijgen.

VLIENGEN HEEFT DE MENS ALTIJD AL GEFASCINEERD

Vliegen heeft de mens altijd al gefascineerd en waarschijnlijk is de zweefvliegerij het beste alternatief voor 'echt' vliegen. De rust eens je boven bent en de harmonie met de natuur werkt aanstekelijk. Je kan de zweefpiloten van de KFC een beetje vergelijken met trekvogels: zoals trekvogels in het Zuiden de warmte opzoeken, zo zoeken de piloten in Valenciennes de warme lucht op die ze nodig hebben voor een mooie vlucht.

Kevin Cleynhens
Hangar Flying.

Hangar flying

Op 20 oktober ging een de nieuwe website van start.

www.hangarflying.be brengt verhalen en foto's over de Belgische luchtvaart. Verwacht niet de allerlaatste nieuwtjes maar wel achtergrondartikelen en beelden over onze fascinerende luchtvaart.

Hangar Flying is een Engelse uitdrukking voor het keuvelen over luchtvaart. De redactie wil u op een aangename manier informeren over historische en hedendaagse aviatiek. We zullen regelmatig de schijnwerpers richten op ons luchtvaartpatrimonium. Niet alleen de louter technische facetten van de vliegerij zullen aan bod komen, we hebben evenveel belangstelling voor beroepsmensen of vrijwilligers die zich inzetten voor de luchtvaart in België.

Maandelijks proberen we enkele nieuwe artikelen of impressies klaar te stomen. Voor onze site kozen we een sober ontwerp. Het accent ligt op informatie, we zijn geen internetforum.

De redactie haalde de eerste keer pen, inkt en papier uit de kast. De fotograaf stopte de filmrolletjes in zijn camera's. Kevin Cleynhens ging met Vlaamse piloten zweven in Valenciennes.

We verwachten van onze lezers tips voor artikelen. De redactieleden komen graag langs voor een artikel of een fotoreportage. We zijn ervan overtuigd dat hier in België, zowel in lokale vliegclubs als bij hoogtechnologische luchtvaartbedrijven, zeer boeiend nieuws te rapen valt.

Hangar Flying



Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

DG voerde nog een aantal wijzigingen in om de LS-10 productierijp te maken. Zo werd de kuip waar de voeten zitten, aangepast om ook voor grote voeten plaats te maken. Het instrumentenbord werd verlaagd om de zichtbaarheid te bevorderen, er werd een Piggotthaak ingebouwd om ongewild openen van de remkleppen te verhinderen, de bediening van de ballastkleppen werd verbeterd, de klepstanden werden aangepast, enz. Tenslotte wordt er voor zeer grote piloten een speciale kopsteun voorzien, die hen toelaat zonder rugleuning te vliegen. Het grootste deel van de testvluchten is nu ook achter de rug.

Anderzijds heeft de LS-9 op 16 oktober het EASA typecertificaat ontvangen. DG rept echter met geen woord over een eventuele productie van deze zelfstarter.

Flarm

Flarm heeft de IGC-goedkeuring als FAI-logger aangevraagd. Het gaat om de beperkte goedkeuring voor brevetvluchten t/m de diamanten. Nieuwe (2008) toestellen kunnen tegen meerprijs in deze versie, en ook met een motorgeluidsensor geleverd worden. Opgelet! Bij redactieslot was de IGC-goedkeuring nog niet toegekend (stand 13 november 2007).

De firma biedt voor oudere toestellen (van voor 2007, dus niet die met serienummer F7xxxx) ook een revisie met extensie van de garantie tot 28 februari 2010 en inbouw van een bescherming tegen beschadiging van het zendgedeelte tegen elektrostatische ontladingen (een euvel dat vele toestellen onbruikbaar maakte). Deze oudere toestel-

len (behalve die van 2004 met slechts één poort aan de achterzijde) kunnen tevens geüpdatet worden tot IGC-status, en een motorgeluidsensor ingebouwd krijgen. Voor meer details zie www.flarm.com/support/index.html

Tenslotte is er een speciale dipoolantenne beschikbaar, die de draagwijdte van het Flarmsysteem vergroot en een nog betere bescherming biedt tegen elektrostatische ontladingen.

HPH

Hier gaat de ontwikkeling van de straalmotor als thuisbrenger voor de 304S Shark onverminderd verder. De TBS400 turbojet werd uitvoerig getest bij MTU Mnichov, een testbank voor motoren tot 40 KN stuwkracht. Verdere tests werden bij HPH zelf uitgevoerd. Het prototype is grotendeels afgewerkt.



Hydrogenius

Brandstofcellen zitten in de lift. Aan de universiteit Stuttgart ontwikkelt men een elektrovliegtuig dat door brandstofcellen gevoed wordt. In feite handelt het meer om een side-by-side tweezits motorzwever, waarbij motor en propeller bovenaan het kielvlak gemonteerd zijn. Dit schept ruimte in de romp voor de brandstofcellen en de waterstoftank (700 bar druk), en laat toe om een efficiënte 2,2 m diameter trek schroef te gebruiken. De motor kan 70 kW startvermogen leveren. Het voorziene glijgetal is slechts 34, gezien de starre propeller. De reikwijdte bij optimale kruissnelheid (140 km/h) zou 700 km bedragen. Indien de universitaire ploeg de financiering van het project kan bekomen, zou het prototype in 2011 het luchtruim kiezen.

Lange

De firma Lange Flugzeugbau GmbH raakte in juli in financiële moeilijkheden naar aanleiding van leveringsproblemen, veroorzaakt door foutieve onderdelen van toeleveranciers. Ze werd insolvent verklaard en onder curatele geplaatst. Eind september

slaagde de nieuwe firma Lange Faserverbundtechnik GmbH erin genoeg kapitaal te verzamelen om alle activa van het noodlijdende bedrijf over te nemen. De curatoren konden zo de schuldeisers betalen. Lange Faserverbundtechnik biedt nu vrijwillig aan de klanten van Lange Flugzeugbau die een voorschot betaald hadden, een gunstige overgangsregeling aan. De productie van de toestellen gaat onverminderd door in de bestaande fabriek.

De nieuwe firma Lange zal weldra een samenwerkingsverdrag sluiten met Schempp-Hirth. Verder zal ze, rekening houdend met haar internationale clientèle, weldra de nieuwe naam "Lange Aviation" krijgen.

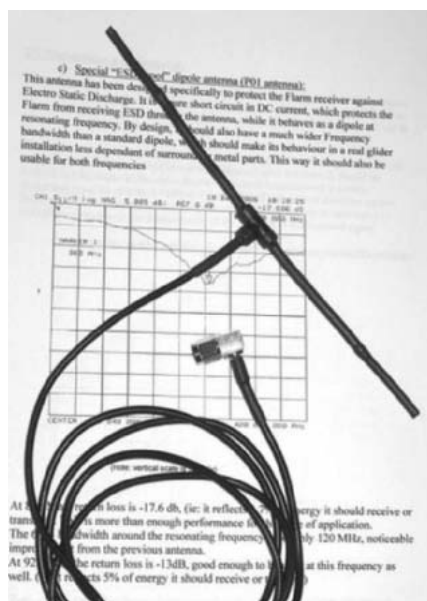
Schempp-Hirth

De Duo Discus XL wordt voor eenvoudige kunstvlucht, inclusief tolvlucht, toegelaten. Dit is mogelijk dank zij een verbeterde effectiviteit van de remkleppen. Het zal voortaan ook mogelijk zijn dat de PIC achteraan vliegt. En vele details werden nog verbeterd, zoals de uitlaatkleppen voor waterballast.

De EASA heeft bevestigd dat het ILEC TBo5 instrument voor de bediening van de thuisbrenger naast de Ventus-2cT nu ook voor de Discus-2T en de Discus-2cT toegelaten is, zowel voor nieuwe zwevers als voor inbouw in oudere. Weldra zal de Duo Discus XL "Turbo" geleverd worden met het gelijkwaardige ILEC TBo6 instrument.

Een Canadese filmploeg heeft bij SH opnamen gemaakt voor een documentaire over de zweefvliegproductie, die zal worden uitgezonden op Discovery Channel Canada (Franstalig). Heruitzendingen in Europa zijn wellicht mogelijk.

SH heeft nu ook enkele "modeartikelen" in voorraad: T-shirts, polo's en baseballpetjes (!) met het firmalogo en/of het motto: "Feel the Sky".



Schleicher

Op 24 augustus heeft de ASG 29 de EASA typegoedkeuring ontvangen. De oorkonde draagt echter het type ASW 27-18. Als reden geeft Schleicher dat het type rechtstreeks afgeleid is van de ASW 27, en het dus eenvoudiger was deze typebenaming officieel te bewaren, maar dat er genoeg verschillen

waren om een nieuwe commerciële benaming in te voeren...

Stemme

Stemme AG heeft binnen de eigen aandeelhouderskring een kapitaalverhoging doorgevoerd. De firma heeft thans 70 van haar kapitaal in eigen handen, wat haar toe-

laat haar eigen weg te gaan. Dit heeft o.a. bijgedragen tot de snelle ontwikkeling van de S6 toermotorzwever. De serieproductie van dit type wordt ijverig voorbereid, terwijl testvluchten en technische verbeteringen volop aan de gang zijn.

Stéphane Vander Veken

Meeuwen boven Brasschaat

Zoals op vele sleep-clubs gaat het onderwerp wel eens over lieren... Ook bij onze meeuwen is dat niet anders. De verhalen die soms te horen waren op de startplaats, hoho... we besparen jullie de details. Maar aan fantasie is er geen tekort.

Al enige tijd speelden we met de gedachte om onze bende eens te laten kennis maken met het echte lieren!

Samen met vriend Frits van Brasschaat moesten we dit dus wel kunnen bekostoven.

Voor sommigen zou dit een droom zijn die in vervulling gaat, voor enkelen een leuk weerdenken aan vroegere lierstarts, er was zelfs iemand die ervan droomde met Blanik te vliegen.

Zo had iedereen wel zijn reden en dat was duidelijk te merken aan de inschrijvingen voor de lierdag in Brasschaat.

11 oktober, iets voor tien uur. We komen als eerste aan en zetten de auto op de parking van de Koninklijke Aero Club van Brasschaat. Het is een prachtige najaarsdag zoals er gelukkig meerdere waren om dit *****seizoen toch een beetje goed te maken.



De verhalen die soms te horen waren op de startplaats, hoho...

We worden verwelkomd door Frits en begroeten iedereen.

Enkele leden van KACB zijn al bezig met de eerste toestellen buiten te zetten.

Stilaan komen de meeuwen er aan, in totaal meer dan 20.

De sfeer zit er onmiddellijk goed in en iedereen heeft er enorm veel zin in. Dat belooft!

Terwijl de lierman van dienst zijn 2-trommel lier (met 1.5 km kabel op de trommels) op het eind van de piste klaar zet, zijn ze al op weg met een heel schattig en handig golfwagentje om de 5 tweezitters naar de startplaats te brengen.

Ze weten hier blijkbaar ook van aanpakken in Brasschaat!

De twee Blaniks L13, één L23, een Twin3 en een Janus-C worden gecheckt en wat gelukkig ook hier opvalt, zijn de Flarms die in elk toestel aanwezig zijn.

De briefing werd gedaan door de hoofdinstruuteur en we kregen ook een snelle theorie cursus over het lieren. Daarna worden de eerste meeuwen vastgespeld en tegen een vlot tempo de lucht in gelierd. Alles was prima georganiseerd. Een pluim voor de medewerkers ter plaatse: De lierman, de kabelrijders, de instructeurs, de startleiding, ...

Al snel hoorden we de commentaren van de eersten die landen, wauw, spectaculair, ... nog!! En die 'nog'... dat gebeurde ook. Wie er zin in had kon een 2^{de} start maken. In totaal werden 45 vluchten gemaakt door de leden van KAZM.

Met lierhoogtes van minstens 400m was het wel een spectaculaire bedoening! (rekening houden met lengte van de piste.)

In de loop van de dag moesten we wel draaien van piste, maar ook die klus was binnen de kortste keren geklaard. Kortom, het was een prachtig dag!!!

Jammer genoeg was het vroege uur dat de zon ging slapen het einde van de vliegactiviteiten.

Maar wie KACB en KAZM kent weet natuurlijk dat de dag niet gedaan was. Terwijl de toestellen binnengezet worden, staan er al twee mega paëlla pannen op het vuur (dat was het minste wat we konden terugdoen in ruil voor die aangename lierdag). Een heus paëllafeest was een prachtig afsluiten van die mooie najaarsdag!



Een heus paëllafeest was een prachtig afsluiten van die mooie najaarsdag!

Deze dag staat in het geheugen van alle deelnemende Meeuwen.

Bedankt Brasschaat !!!

*De vliegende reporters, Kris en Lucrèce.
KAZM*

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Danny De Winter

Tijdens de lunch na het bezoek aan het ATCC van Semmerzake hebben we Danny kunnen strikken voor ons interview. Hij is een gezellig en aangenaam persoon, wat ook zal blijken uit de babbel die we met hem maakten. Hij heeft ons aangenaam verrast door zijn vlot verhaal.

De 46-jarige bouwondernemer is komend seizoen 30 jaar actief in de zweefvliegerij en wil ons wel wat vertellen over zijn ervaringen. Eén

in het bijzonder; de buitenlanding in Frankrijk!

Hoe ben je er toe gekomen om destijds te gaan zweefvliegen?

Als jonge tiener volgde ik les aan de muziekacademie. Na het vierde jaar verhuisde de academie naar de buurt van het vliegveld van Aalst. Tijdens de lessen daar zag ik regelmatig vanuit de klas de zweeverkes

vliegen. Dat leek mij véél interessanter!

Ik reed met mijn fiets al eens tot op de parking van het vliegveld en stond vandaar soms uren te kijken naar opstijgende en landende vliegtuigen. Op een dag toen ik weer eens langsheen de afsluiting van het terrein alles aan het volgen was, kwam er iemand naar mij toe en vroeg of ik hem kon helpen bij het verplaatsen van een zweefvliegtuig. Uiteraard was ik onmiddellijk



bereid om te helpen. Als bedanking voor de hulp mocht ik met de zweefvliegpiloot, Guido Troffaes, meevliegen met de Blanik L-13. Het werd een korte zweefvlucht zonder thermiek, maar voor mij was het een fantastische ervaring. Vanaf die vlucht was ik het zeker, ik wou ook leren zweefvliegen.

Wanneer was je eerste lesvlucht?

Dat was in juni 1977, met een Rhönlerche de OO-ZPV. Ik mocht van mijn ouders wel leren vliegen op voorwaarde dat de schoolresultaten goed bleven.

En je eerste solo?

Dat was het jaar daarna op een woensdagnamiddag. Na de instructievlucht zei instructeur Omer Van de Vijver mij geheel onverwachts dat ik solo mocht. Een paar ogenblikken later was ik voor het eerst alleen de lucht in met de Ka-7 (OO-ZBE).

Bleef je op Aalst vliegen?

Ja, maar ik was ondertussen ook actief bij de luchtcadetten van België. Het eerste jaar bij de cadetten diende je tijdens de weekends de theoretische lessen in de kazerne te Gavere te volgen. Ik spoorde toen met de trein van Denderleeuw naar Gent Sint-Pieters vanwaar wij met een legervrachtwagen naar de kazerne gebracht werden.

Waar heb je toen gevlogen?

Tijdens de zomervakantie die volgde op dat eerste jaar theorie, volgde ik een opleidingskamp te Zoersel. Ik deed mijn eerste vluchten met een Rhönlerche, de PL-6. Mijn eerste instructeur daar was Hilaire Smet.

Al snel ging ik solo op Ka-8 en bij het einde van dit eerste kamp stelde men mij de vraag of ik aan nog een kamp wou deelnemen in Weelde.

Natuurlijk weigerde ik dit niet! Samen met nog een paar cadetten werden we met een jeep van Zoersel naar Weelde gebracht.

Met wat vloog je daar?

In Weelde kwam ik terecht in de ploeg van majoor Tyssen en die vloog toen met de eerste splinternieuwe Twin- Astir van de

luchtcadetten. Ik maakte er ook voor het eerst kennis met de lierstart.

Ik kreeg op zeker moment de kans om mee te vliegen met Majoor Tyssen tijdens een overlandvlucht. De proef was een driehoek van 100 kilometer en we vlogen dit (of beter hij vloog dit) op slechts één uur en zes minuten rond. Dit was toen goed voor een Belgisch record!

Hoe lang vloog je als cadet?

Vijf jaar in totaal, het derde jaar mocht ik mee naar Canada op uitwisseling. Dat was eveneens een enige ervaring.

Wanneer was je eerste overlandvlucht?

Dat was in de zomer van 1979. Het was in gepland maar ik was op zeker moment niet meer lokaal van Aalst, ik volgde JP Muylaert en Dirk Roggeman. Ze vlogen richting Gent waar het er beter uit zag, uiteindelijk ben ik geland op het veld van St-Denijs. Toen ik terug kwam van mijn ophaling werd ik op het matje geroepen bij de instructeur, ik had immers geen toestemming gekregen om overland te gaan. Gevolg: tien dubbels!

Wanneer was de eerste 'echte' overland?

Het jaar erop ben ik voor mijn 50 km proef met de Ka-7 naar Kortrijk gevlogen.

In die periode deden enkele leden vaak de driehoek Aalst-Gent-Amougies-Aalst, we noemden dat 'de melkronde'.

In de winterperiode werden er steeds grootse vluchten gepland. Eén van die plannen was om vanaf Aalst naar Normandië te vliegen. Aalst-Bernay was goed voor een doelvlucht van 300 kilometer.

Op zaterdag 1 juni 1985 leken de weercondities goed te zijn om deze proef met de Zugvogel 3B uit te voeren. Alles werd voorbereid en de ophaalploeg bestaande uit Johan Lievens en JP Muylaert was paraat.

Haalde je het?

Nee, de start was gepland op de middag maar uiteindelijk ben ik pas anderhalf uur later kunnen vertrekken. Het eerste gedeelte ging goed met stijgen tot 3m/s. Vanaf Amiens werd de luchtmassa droger en ging het niet hoger dan 900 meter.

Ik ben dan toch nog tot Rouen geraakt en ben daar ten oosten van de stad in een veld geland langs de Seine, die daar grote meanders trekt door het prachtig golvend landschap.

Is men je toen nog komen ophalen die avond?

Het was toen reeds omstreeks 18.30u. Ik stapte uit en ging een kijkje nemen aan de overkant van de straat waar er enkele villaatjes stonden in de hoop daar te kun-

nen telefoneren naar het thuisfront. Van een GSM was er toen nog geen sprake. Bij geen enkel van de villa's werd er echter opengedaan. Er was daar nergens leven te bespeuren. Het bleken achteraf buitenverblijven van Parijzenaars te zijn, maar blijkbaar was er geen enkele dat weekend naar Rouen gekomen.

Hoe wist je dat?

Wel, een paar ogenblikken later kwam er iemand met een crossmotor aangereden. Die had het zweefvliegtuig zien landen en kwam even kijken. Deze motorrijder vertelde het mij achteraf.

De man was steward bij Air-France, zijn naam was Bonzeau. Ik mocht mee achterop de moto en we reden naar zijn ferme. Daar aangekomen kon ik eindelijk mijn ophaalploeg telefonisch op de hoogte brengen. Ze waren verrast dat ik zover geraakt was en zouden onmiddellijk beginnen aan de lange rit die ze voor de boeg hadden.

Nadat ik de hoorn ingehaakt had nodigde Bonzeau me uit om mee te gaan naar een barbecue van de golfclub.

Ik vertelde hem dat ik verantwoordelijk was voor de zwever in het veld en dat het toestel niet zo maar kon achtergelaten worden. Ik zou die nacht in het zweefvliegtuig doorbrengen. Dit scenario was bij de voorbereiding van de vlucht voorzien, slaapzak en zaklamp waren daarom dan ook aan boord van het toestel. Hij vond dat zeker niet kunnen en belde een paar vrienden die enige tijd later arriveerden ten huize van Bonzeau. Samen zochten ze een oplossing om het vliegtuig in veiligheid te brengen. Na enig overleg kwamen ze tot een resultaat. Eén van hen zorgde voor het onderhoud van de tuin van zo'n buitenverblijf en beschikte daarom ook over de sleutel van het ingangshek. Zij stelden dan ook voor om het hek te openen en het zweefvliegtuig gedemonteerd achteraan in de tuin te brengen.

Zo gezegd, zo gedaan. We reden allen samen met de auto terug tot aan het landingsveld. De Zugvogel werd gedemonteerd en romp en vleugels werden over de straat naar de achterkant van de tuin van de villa gebracht. Vervolgens werd het hek gesloten en het toestel was in veiligheid.

Toen merkte Bonzeau op dat mijn kledij die bestond uit een overall met daar onder een T-shirt en een jeans niet echt voldeed om naar die barbecue te gaan. Uiteindelijk heb ik eerst nog een douche genomen bij Bonzeau en heb ik een broek, een hemd en een paar mocassins aangetrokken van een neef van hem die daar regelmatig kwam logeren wanneer hij voor langere tijd afwezig was. Deze neef had ongeveer mijn maten. Alhoewel, alles zat wel ruim genoeg.

Hoe verliep dat feest?

Toen wij er uiteindelijk aankwamen was de barbecue reeds volop bezig.

Ik werd er aan iedereen voorgesteld als 'de uit de lucht gevallen Belg'. Het was een prachtige zomerse avond, ideaal barbecue-weer. De gesprekken gingen veelal over het Heizeldrama dat zich de woensdag ervoor in Brussel had afgespeeld.

Wanneer de barbecue op zijn einde liep, stelde Bonzeau voor om samen met een aantal vrienden nog te gaan stappen in de badstad Deauville. Ik was echter doodmoe en wou liever gaan slapen. Daarom vroeg hij zijn vrienden mee om eerst nog bij hem thuis en glas te gaan drinken alvorens naar Deauville te vertrekken. Zodanig kon hij mij ondertussen het huis rondleiden en de kamer van zijn neef tonen waar ik de nacht mocht doorbrengen. Het werd daar samen met zijn vrienden wel nog een gezellige bedoening, er werd niet alleen een glas gedronken, maar ook gezongen, piano gespeeld en gedanst alvorens ze verder gingen.

Ik was reeds op mijn kamer en zat achteraan op mijn bed toen ik de laatste auto's over de kiezelweg hoorde wegscheren. Even flitste gans de voorbij dag door mijn hoofd en kwam ik tot het besef dat ik nu midden in Normandië in een modern ingerichte fermette gans alleen de nacht kon doorbrengen. Ik had het echt wel getroffen. Een ogenblik later moet ik in een diepe slaap zijn gevallen.

Hoe is het dan afgelopen?

De volgende ochtend omstreeks zes uur werd ik gewekt door telefoongerinkel. Bonzeau had gezegd om op te nemen in geval er gebeld werd. Toen ik de hoorn afnam hoorde ik een stem aan de andere kant van de lijn vragen naar meneer Bonzeau. Ik herkende onmiddellijk de stem, het was deze van Johan Lievens die me kwam ophalen. Ze hadden tijdens de nacht vruchteloos naar de zwever gezocht! Uiteindelijk waren ze met de zoektocht gestopt en hadden de nacht doorgebracht in de auto. Bij het krieken van de dag zijn ze wakker geworden en zijn in het centrum van het dichtbij gelegen dorpje een telefoonceel gaan opzoeken. Met het telefoonnummer vermeld op het buitenlandingsformulier hoopten ze te kunnen informeren naar de Zugvogel en zijn piloot.

De verbazing was groot bij Johan wanneer hij beseftte dat hij mij onmiddellijk aan de lijn had. Terwijl ik het verhaal in het kort trachtte te schetsen, kwam Bonzeau met kleine oogjes ook naar de telefoon. Deze was nog niet lang terug van zijn nachtbij Deauville. Tenslotte heeft Bonzeau mij met de wagen bij mijn vrienden gebracht.

Terwijl wij de zwever gingen opladen zou Bonzeau nog voor een klein ontbijtje zorgen.

Terug aangekomen bij Bonzeau nodigde deze ons uit naar het terras van de fermette, waar de tafel gedekt stond voor een

overheerlijk ontbijt met zicht op de Seine! Mijn ophalers waren eveneens echt onder de indruk van de hartelijke manier waarop ik hier was opgevangen.

Heb je achteraf nog contact gehad met meneer Bonzeau?

Jazeker, wij hebben per brief contact gehouden. Hij is een beetje later gestopt bij Air France en is een hotel gaan uitbaten. Daar zijn we hem achteraf nog gaan bezoeken.

Heb je, zoals veel piloten, ook de drang gekregen om een eigen toestel te kopen?

De aankoop van een eigen toestel was in januari 1987. Een St. Cirrus OO-ZVI, daar vlieg ik nog steeds mee. Maar helaas is het vliegveld van Aalst gesloten in maart 1987! Daar stond ik met mijn toestel...

Waar is jullie club dan terecht gekomen?

We zijn een tijdje op rondreis geweest tijdens de zoektocht naar een geschikt vliegveld.

Van 1987 tot 1988 vlogen we op Kortrijk. De terreinproblematiek, de grote afstand naar Kortrijk en de bestaansonzekerheid veroorzaakten sterke terugval in het ledenaantal. Begin 1988 werd de Aero Club Aalst ontbonden. Met enkele enthousiaste leden werd een doorstart uitgewerkt en zo is, uit de as van de ACA, een nieuwe zweefvliegclub ontstaan met de toepasselijke naam "Vlaams zweefvliegcentrum Phoenix".

Phoenix startte haar activiteit op het veld van Kortrijk met een Zugvogel, 2 Ka-7 en een Ka-8 van de ontbonden ACA-vloot.

Eind 1989 kregen we na heel wat inspanningen een vergunning om te Oombergen (Zottegem) een vliegveld op te richten.

Het VZP had terug een eigen terrein!

Wij vlogen er tot 30/07/92, toen werd het kleine vliegveld onder druk van plaatselijke politici en milieuactivisten gesloten en moest het VZP noodgedwongen verhuizen naar Amougies. De zoektocht naar een 'eigen' veld bleef intussen onverminderd voortduren. Er werden zelfs enkele proefstarts gemaakt op een veld te Oudenaarde.

In 1996 kregen we de kans om vanaf het privé-vliegveld van Overboelare (Geraardsbergen) actief te zijn.

Met een startbaan van amper 400m was het de eerste jaren moeilijk werken. Vooral omdat er met dergelijke baanlengte geen opleiding kon

gegeven worden wat een rem op de ledenwerving betekende.

Reeds vanaf het begin werd maximaal gebruik gemaakt van de lierinstallatie wat zowel economisch als milieugericht de beste troeven biedt. De geluidshinder voor de omwonenden is hierbij minimaal.

Intussen werd de startbaan verlengd en kan er met ±900m kabel gelierd worden wat starts van 330 tot 430 m mogelijk maakt.

VZP beseft als geen andere club dat een goede samenwerking met de omwonenden belangrijk is voor het behoud van de activiteiten op het veld van Overboelare. Motoractiviteit wordt op het veld dan ook zoveel mogelijk beperkt tot home based aircrafts en sleepvluchten.

Vorig jaar vierde het VZP z'n 10-jaar op het vliegveld van Geraardsbergen en intussen hebben we de club kunnen uitbouwen tot een dynamische vereniging met meer dan 70 leden, een mooie vloot (2 Ka7, 2Ka8, ASK21, Jeans Astir, Pégase, Bellanca Scout sleeptoeistel en een Tost-lier) en een 15-tal privé-toestellen.

In 2007 werd voor het eerst de kaap van 2000 starts overschreden en werden er meer dan 1200 uur gevlogen.

Een echt contrast als je weet dat we tijdens onze omzwervingen op een moment met amper 14 leden verder moesten knokken!

Nog één vraagje, hoeveel uren heb je al bijeen gevlogen?

Ikzelf heb momenteel een 1120 u. zweefvliegen en een 200 u. motorvliegen.

Een mooie zweefcarrière en een prachtig verhaal!

Danny kan nog uren doorgaan met verhalen, maar dit is wel het beste :-)

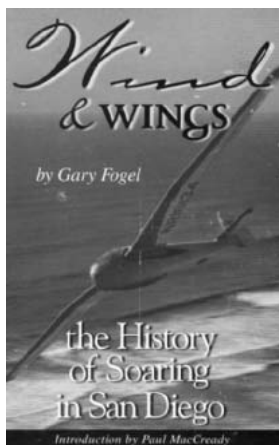
Jammer genoeg maak je dat in de tijd van GPS en GSM niet meer mee.

Bedankt voor het gesprek. We wensen je uiteraard nog massa's mooie vluchten toe!

Kris en Lucrece (KAZM)



Het hoekje van de boekenvreter



We gaan weer eens de historische toer op met ons eerste boekje: **Gary FOGEL, *Wind & Wings, the history of Soaring in San Diego.*** Rock Reef Publishing

House, San Diego, 2000. 288 blz. 15 x 23 cm, slappe kaft, talrijke z/w foto's en driezijdenaanzichten. ISBN 0-9670339-5-0. Misschien associëren jullie de naam San Diego niet meteen met zweefvliegen? Ten onrechte! Want op het grondgebied van die stad liggen twee van de 14 "nationale zweefvliegsites" (National Landmark of Soaring) van de VS: Point Loma en Torrey Pines.

Te Point Loma begon zweefvlieg pionier en ontwerper William Hawley Bowlus in de twintiger jaren te experimenteren met hellingvliegen. Beroepshalve werkte hij toen voor Ryan, en zo werd hij de ontwerper van de *Spirit of Saint Louis* waarmee Lindbergh als eerste van New York tot Parijs vloog. Enkele jaren later zou hij Lindy en diens vrouw Ann het zweefvliegen bijbrengen. Beiden zouden geruime tijd als zweefvliegers actief blijven. Er werd zelfs een "Ann Lindbergh Gliders Club" gesticht, voorbehouden voor dames!

Later zocht men een geschikter oefengebied, en Torrey Pines werd ontdekt. Men werd er met een autostart in de lucht ge-

bracht boven op de kliffen. Beneden was er net voldoende strand om de toestellen op te vangen indien de wind ophield, anders kwam men weer bovenaan landen. Dit veld werd het thuisveld van succesvolle zweefvliegers zoals Harland Ross (ontwerper van de *Zanonia*), John Robinson (diamantbrevet nr. 1 in de wereld op *Zanonia* in 1950), Bill Ivans (wereldrecordhouder absolute hoogte 42100 ft, hoogtewinst 30100 ft in 1950) en Paul MacCready (wereldkampioen 1956 te Saint-Yan en allen welbekend van de MacCreadyring).

Point Loma is nu een militaire basis, en te Torrey Pines wordt slechts gezweefd tijdens "hellingvliegkampen", maar dit veld wordt intensief gebruikt door modelvliegers, zeilvliegers en schermvliegers.

Veel informatie in dit boek, dat toch vlot leest ondanks de strikt informatieve stijl.



(zonder datum noch ISBN, 28 blz., ringmap). Het gaat hier om een uitgebreide geheugensteun voor de instructeur, en

Voor de rest zitten we weer in de pedagogie, met *Mémento de l'instructeur de pilote de planeur*, uitgegeven door de Centre National de Vol à Voile te Saint-Auban

het is ontworpen als toemaatje bij de bekende "Livres bleus" en bijhorende "Guide de l'instructeur vol à voile", beide eerder besproken in deze rubriek.

Onder tabelvorm krijg je hier alle fases van het instructiegebeuren gepresenteerd, waarbij elke fase ontleed wordt in 4 stappen: doelstelling (wat wil ik met deze les bereiken?), waarneming (wat moet ik de leerling doen zien?), handelingen (welke handelingen demonstreer ik aan de leerling?), oefeningen (wat laat ik oefenen door de leerling en hoe?). Je krijgt er indien nodig enkele pedagogische tips bij. Het *Mémento* kan je als instructeur bijhouden voor de preflight briefing, en je kunt hem zelfs in vlucht meenemen - zeker voor een beginnende instructeur nuttig! Maar hij moet vooral als basis dienen om eigen pedagogische fiches op te stellen, aangepast aan eigen club, materiaal en meteo.



Een ideaal complement hierbij is de Cd-rom *Supports pédagogiques* (ook van de Centre National de Vol à Voile te Saint-Auban,

2^{de} uitgave 2005), een bijzonder interessante reeks PowerPoint presentaties over de belangrijke vluchtfases, goed doordacht en vaak met verhelderende animaties doorspekt. Daarnaast ook veel lessen meteorologie, reglementering, aërodynamica, pedagogie en menselijke factoren. Zeker een aanrader!

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegmeteo

Aan de basis van elke thermiekvoorspelling liggen de temp's.

De vertaling van deze temp's naar bruikbare info is tijdrovend en niet echt voor ieder van ons weggelegd. Bovendien moeten meerdere nabijgelegen temp's naast elkaar geplaatst worden en zijn er nog talloze bijkomende invloeden zoals; hoe evolueert de temp, wat is de invloed van de drukgebieden, reliëf, seizoen, ... die de voorspelling kunnen beïnvloeden.

Vooral in West Europa, met een zeer gevarieerde bodemgesteldheid, is het niet altijd evident alle invloeden in kaart te brengen. Via weerstudies heeft men zogenaamde weermodellen kunnen opbouwen.

De meest gebruikte modellen zijn; GFS (Global Forecast System - Amerikaanse navy, 180u) GME (DWD - Offenbach),

UKMO (United Kingdom Model, Bracknell, 84u), ETA, Nogaps (FNMO, Amerikaanse navy, 144u), HIRLAM (High Resolution Limited Area Model, KNMI, korte termijn, 84u), ECMWF (Europees Weercentrum, Reading, +240u). Voor +48u mag men ervan uitgaan dat de voorspelling niet betrouwbaar is maar eerder als een tendens moet gezien worden. Voor de dagelijkse prognose (< 24h) mag men uitgaan van een 80 à 90% betrouwbaarheid. Niet alle meteodiensten gebruiken hetzelfde model zodat de voorspellingen wel eens kunnen verschillen. Afhankelijk van het gebruikte model kunnen kleine variaties in de waarnemingen tot grote variaties leiden in de middenlange termijnvoorspelling.

De temp helemaal naar de prullenbak verwijzen mag men als zweefpiloot echter ook

niet doen aangezien hij ons een algemeen beeld van de luchtgesteldheid kan geven. Bvb, is er inversie en op welke hoogte, wat is de vochtigheid en moet er met afscherming rekening gehouden worden?

Een ruimere prognose, inbegrepen thermische voorspellingen, laten we verder best over aan een ervaren meteodienst.

Bovendien weten we als 'weerleek' lang niet alle data in de temp te interpreteren. Op het net vinden we 2 soorten temp's; deze die voortvloeien uit waarnemingen en 'berekende'.

De berekende temp's zijn opgesteld op basis van modellen en zijn een interpolatie van gemeten temp's. De metingen gebeuren op geregelde tijdstippen en bijna uitsluitend door nationale meteocentra (bvb KMI Ukkel) of militaire diensten.

Alle waarnemingsdata worden meermaals per dag ingevoerd in het model en als resultaat krijgt men een reeks rasterkaarten die bruikbare informatie weergeven zoals bvb. convectiekaarten.

Vele van deze rasterkaarten geven de voorspelling van uur tot uur.

Door de kaarten in sequentie te bekijken kan men zich informeren wanneer de thermiek start, wat het verloop van de wolkenbasis zal zijn en wanneer de thermiek stopt.

Het vergelijken van verschillende gebieden kan ons ook adviseren welke richting de proef moet georiënteerd worden en wat de haalbare afstand is.

Tot slot kunnen de modelberekeningen getoetst worden aan de hand van recente satellietbeelden.

Om de ontbrekende 10-20% zekerheid aan te vullen moeten we vertrouwen op eigen ervaring.

Voor de lokale invloeden worden door de modellen onvoldoende in kaart gebracht. Denken we hier bijvoorbeeld aan sterk gestructureerde landschappen of thermiekremmers en -triggers. Ook de eerste 'goede' dag na een regenperiode kunnen de voorspellingen afwijken vanwege de nog aanwezige (grond)vochtigheid. Tot slot zijn er natuurlijk ook nog de tekortkomingen in het model zelf.

Voor een vrij algemeen zweefvliegweerbericht kan men bij Belgocontrol terecht. Nadeel is dat men een nationale voorspelling maakt die in feite voor geen van de 3 streken (Kempen/Ardennen/zuiden) volledig correct is. Bovendien doet Belgocontrol geen prognose maar geven ze enkel de vooruitzichten van de dag zelf. Misschien zou een weekendvoorspelling vanaf vrijdagmiddag een goede uitbreiding van de huidige dienstverlening zijn.

Weerkaarten allerhande zijn in overvloed op het net te vinden. Ook bestaan er vele verzamelersites die de verschillende modellen groeperen. (bvb wetterzentrale) Wie een beetje zoekt heeft met enkele klikken meer info dan hij in de korte periode voor de vlucht kan analyseren.

Dat we allemaal liever vliegen dan weerkaarten analyseren hebben ook enkele medediensten begrepen en zij spelen in op de vraag naar kant en klare zweefvliegweerberichten. Helaas zijn deze diensten betalend maar met een beetje creativiteit valt de kostprijs best mee.

Hierna bespreken we twee van deze weerdiensten. Een echt vergelijk is het niet omdat het aanbod van beide nogal verschillend is.

WETTER-JETZT

Wetter-Jetzt mag als de nieuwkomer gezien worden. Hun weerprognose is gebaseerd



op het American Global Forecast System (GFS) dat aangevuld wordt met een eigen convectiemodel.

In tegenstelling tot PC-Met werkt WJ niet met rasters maar met regionale schaalmodellen die in elkaar vloeien.

De convectiekaarten worden samengesteld uit ca 10.000 punten over gans Europa en niet enkel van bepaalde regio.

Tegen nieuwjaar hoopt men eveneens te voorzien in lokale voorspellingen voor bepaalde punten zoals bvb. vliegvelden. De verwachtingen zijn dat de meest relevante gegevens in tabelvorm beschikbaar zullen zijn.

De site zelf werkt volledig web based. Via een login kunnen alle kaarten 24/24 opgevraagd worden.

Doordat er geen bijkomende software nodig is kan men vanaf eender welke PC inloggen. Dit lijkt mij handig voor motor-toestellen of TMG die op uitstap zijn en tijdens een tussenstop de laatste voorspellingen wensen in te kijken.

De prognose gaan steeds over 4 dagen. Als kaartkeuzes zijn er Europa, Duitsland, Spanje, Frankrijk, Zweden, Alpen, UK.

De kaarten worden met een interval van 6 uur vernieuwd.

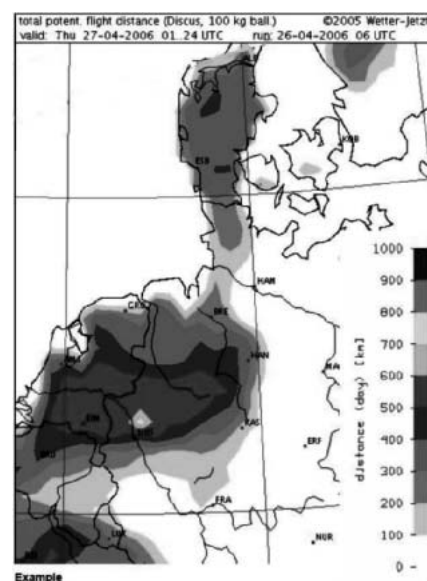
Inzoomen op de kaarten is niet mogelijk. Voor België zelf is er geen kaart voorzien. Aangezien er in centraal België toch enkel maar TMA's en CTR's liggen en het Westen geen zweefvliegvelden meer kent is dat niet echt een gemis. Bovendien is België overlappend weergegeven op de Duitse en Franse kaarten. Mensen die in het Noorden vliegen kunnen best de kaart van Duitsland gebruiken. Hierop zijn naast Duitsland ook Nederland en België zichtbaar. Ook wie vanuit het Oosten van het land (bvb St.-Hubert) Duitsland in wil kan deze kaart gebruiken. Voor wie in het Zuidelijk deel van België vliegt is de kaart van Frankrijk een betere keuze.

Net zoals bij PC-met is er bijzondere aandacht voor het Alpengebied waarvoor een specifieke kaart beschikbaar is.

Meteorologische gegevens (gliding)

Potential Flight Distance

W-J geeft geen Vz zoals PC-met dat doet. Als maat voor het stijgen geeft men een "Potential Flight Distance" of PFD. PFD werd in de jaren 90 gelanceerd tijdens een OSTIV-meting en geeft in één enkele waarde de thermische bruikbaarheid voor de ganse dag weer. Deze parameter is gebaseerd op de McCready theorie (verwacht stijgen van uur tot uur) en houdt ook rekening met vele andere parameters zoals daar zijn; afscherming, bodemkwaliteit, begroeiing, thermieksterkte en -hoogte, bewolking, ...



Alhoewel er bij windsnelheden van meer dan 40Km/h andere stijgwinden belangrijker kunnen worden reduceren deze windsnelheden de PFD.

De opgegeven waarde is representatief voor een standaard klasse toestel met waterballast.

Als referentie wordt de DISCUS met 100 water genomen. Voor andere klassen kan

today, 1. 11.		Th	Fr	Sa	Su
Product / Time (UTC)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23	EUR			
pot. flight distance (total PFD)		DE			
Thermals		ALPS			
Cloud distribution		ES			
Cloud analysis		FR			
Satellite picture		SE			
precipitation (24 hours)		UK			
Wind 2600 m AMSL					
Wind 1500 m AMSL					
Wind 10 m AGL					
Surface maps					
Standard Package: Gliding					
The Standard Package Gliding includes all relevant weather information per hour for the upcoming four days. You can obtain all information about individual prices and flat-rate subscriptions in our Price system					

Basisvenster Wetter-Jetzt. De groene blokjes geven aan welke kaarten in het abonnement beschikbaar zijn.

de PFD herberekend worden. Voor de open klasse neemt men een bonus van 20%. Voor de clubklasse dient men 10% af te trekken. Minder ervaren piloten rekenen met 20-30% minder terwijl ervaren overlandpiloten 10% kunnen toevoegen. PFD's van 100 Km duiden op 'melkrondes', van >300km op goede en >500km op buitengewoon goede condities.

Convectie

De convectiekaart geeft volgens opgegeven legende de bewolking en voorspelde wolkenbasis of, ingeval van blauwe thermiek, de maximale thermiekhogte weer. De convectiekaarten zijn per uur opgesteld en er is elke 6 uur een update.

Bewolking

Deze kaart geeft de bewolking weer. Er wordt onderscheid gemaakt tussen hoge, midden en lage bewolking. Voor Cu zijn er bijkomende symbolen. Kaarten zijn opgesteld met een interval van 1 uur.

Wolkenanalyse

Deze ingekleurde (satelliet)beelden geven de verschillende bewolkinglagen weer. Het beeld is afkomstig van Meteosat en wordt via spectrumopnames samengesteld. Voordeel is dat de beelden zowel overdag als 's nachts veel gelijkenis vertonen. Elk uur is er een nieuw beeld beschikbaar.

Neerslag

Neerslaghoeveelheid per 24h
1 beeld per 24h

Windkaarten

Windkaarten zijn er voor 3 verschillende hoogtes (2600mAMSL, 1500mAMSL en 10mAGL) Zij geven de windrichting (pijl) en sterkte (kleur) aan. Worden opgesteld met een interval van 1 uur.

Algemeen

Onafhankelijk van de formule (pakket of per kaart) dient elke gebruiker zich bij W-J te registreren.

Men kan kiezen voor een betaling per opgevraagde kaart of voor een pakket waarbij men kaarten zo vaak als men dat wenst kan opvragen en dat tegen een vast tarief. Daarnaast is het mogelijk elk pakket voor een welbepaalde duur of gebied te onderschrijven.

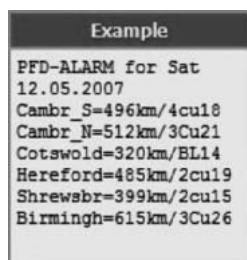
Er zijn 3 pakketten: standaard- starter- trial.

De aangeboden informatie is voor elk van deze pakketten gelijk maar de resolutie is verschillend.

De kaarten van het trial pakket zijn met een interval van 3 uur, voor het starter pakket is dit 2 uur en het standaard pakket voorziet in kaarten met een interval van 1 uur.

De recreatieve piloot zal wellicht eerder voor een trial of starter kiezen terwijl de overlandpiloot wellicht voor het standaard pakket kiest om een proef optimaal uit te zetten.

Op de website is in het matrixvenster duidelijk zichtbaar welke kaarten in het pakket zijn inbegrepen en welke niet.



PFD-alarm

Dit is een heel handig extra-tje dat vooral voor de overlandvlieger is toegevoegd. Tot 3 dagen vooruit kan je een gedefinieerd SMS

bericht ontvangen met de vooruitzichten.



change region (max. 8 signs)	geogr. width	geogr. Length	as from PFD	delete region
1 <input type="text" value="Gera"/>	50.661	3.5490	250	<input type="checkbox"/>
2 <input type="text" value="Kempen"/>	51.263	4.9776	300	<input type="checkbox"/>
3 <input checked="" type="radio"/> <input type="text" value="StHub"/>	49.866	5.616	400	<input type="checkbox"/>
4 <input type="text"/>			150	<input type="checkbox"/>
5 <input type="text"/>			150	<input type="checkbox"/>
6 <input type="text"/>			150	<input type="checkbox"/>

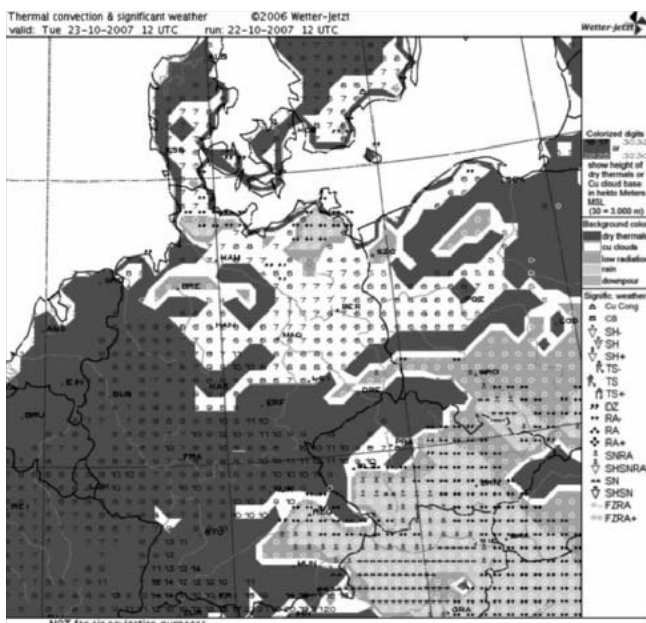
PFD region setup

De berichten zijn naar persoonlijke voorkeur configureerbaar (zie vensters). Zo kan men instellen op welke dagen men berichten wenst te ontvangen. Verder worden de berichten enkel toegezonden wanneer de voorspelde PFD een opgegeven afstand overtreft. Hierbij kan men een eigen ervaringshandicap en toestelhandicap in rekening laten brengen. Er kunnen 6 gebieden opgegeven worden en zelfs het ogenblik van alarm (uur) kan gekozen worden. De SMS dienst kost 0.49€/bericht.

Prijzen:

Enkele map

	per land	Europa
Enkele map	0,09€	0,18€



Settings for PFD-Alarm

Here you can administrate and change your master data for the service PFD-Alarm.

Service activated?

holiday break: from 10 Apr 2008 until 22 Apr 2008

SMS-consumption limit: 10.00 €

spent so far: 0.00 € reset

mobile phone number: 0474/123456

PFD-Alarm for/at: today 6:00 (UTC) tomorrow 16:00 (UTC) day after tomorrow none (UTC)

weekdays: Su Mo Tu We Th Fr Sa

skills of Pilot: 90 %

index of the glider: 104

Here you can activate the service PFD-Alarm. After first-time activation you will receive a confirmation-SMS in a few seconds. If you don't receive the message an incorrect mobile phone number could be the reason. You have concret plans for a holiday without a glider? Then just interrupt the service for a defined period of time. As soon as you are back the PFD-Alarm ist available again. If you don't want to use the total amount of your prepaid-account for the PFD-Alarm you can restrict the amount which is used for the accounting of SMS. You have spent the following amount for the service. You can reset the limit at any time so that the service will not be interrupted during a flying camp for example. Please enter your mobile phone number here. As our service is internationally available (of course for the same price), you have to enter the phone number including the international prefix (for example for Great Britain 0044). Here you can configure your personal forecast horizon and choose, at which time (UTC) you want to be informed. Do you only have time at the weekend? Then just mark Saturday and Sunday. If you want to fly during the week you can choose every day. You can choose your personal rating here. We recommend values from 70, 80 for beginners, 90, 100 for practised gliders and 110, 120 for professionals. Please adapt the PFD calculation to the index (D&C-Indexliste) of your glider.

PFD setup

Pakketten

Periode	1 Dag	3 dagen	2 Weken	1 jaar
Trial Europa (3h)		5, €wStarter per land (2h)	2,25 €	*
11,25 €	45,- €			
Starter Europa (2h)	3,75 €	*	18,75 €	75,- €
Standaard per land (1h)	3,- €	*	15,- €	60,- €
Standaard Europa (1h)	5,- €	*	25,- €	100,- €

Betalen kan per overschrijving of on-line met kredietkaart. Voor opvragen van enkele map werkt men met een krediet. Telkens men dan een kaart opvraagt wordt dit van het krediet afgetrokken. Voor aanvulling van het krediet bedraagt het minimaal bedrag 10 €.

Een combinatie van meerdere pakketten is mogelijk (bvb 1 jaar Duitsland+ 2 weken Frankrijk)

Het pakket Europa impliceert alle deelkaarten.

Ervaringen van de gebruiker:
De betrouwbaarheid is vrij goed. Alleen trek ik, voor de streek waar ik meestal vlieg, 100 à 200 km af van de door hen geschatte "PFD" (=Potential Flying Distance). Ik heb niet intensief maar toch af en toe wel eens vergeleken met de PC-Met gegevens van een andere piloot en meestal klopt het.

Voordeel Wetter-Jetzt: betrouwbaarheid goed, wolkenbasis meestal juist ingeschat, PFD correct (mits – 100 à 200 km), geen software nodig (met je paswoord toegankelijk vanop gelijk welke PC)

Nadeel: geen schatting van de verwachte Vz - wordt vervangen door de PFD (eigenlijk praktischer)

Voor mij zeker een héél nuttige tool om mijn WE's te plannen. Zoals ik reeds vermeldde heb ik mijn abonnement trouwens verlengd.

Voor meer info:
<http://www.wetter-jetzt.de/go/home>

In het volgend nummer behandelen we PC-met.

Geert

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

VERSLAG van de vergadering van 26 september 2007

Aanwezig :

G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, J. Aerts, G. Michiels, J.M. Mullenders, J.P. Awouters, P. Pauwels, R. De Coninck, E. Lecloux, R. Paenen, Verontschuldigd: -
 De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 20-06-2007 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van records

Nihil

3. Reglementen van wedstrijden 2007:

Nihil

4. Resultaten van wedstrijden in 2007:

Modelluchtvaart:

- F3P – F6B Aeromusicals
Mons 14/15 -04-2007
- Gala de Bienfaisance
Court-St.-Etienne 05-06-2007
- World Cup F2B
Genk 23/24-06-2007
- 20th Coup Européenne F3I
Othée 23/28-07-2007
- 21th Int. Contest Control Line
Pepinster 11/12-08-2007
- Speed Cup F3B
Anthisnes 18/19-08-2007

Zweefvliegen:

- Kempen Cup – Weelde 17/20-05-2007

- Victor Boin – Weelde 19-005-2007
- Kiewit Cup – Hasselt 26/28-05-2007
- Keiheuvel Cup – Balen 18/19-08-2007

5. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard behalve:

- 2 proeven die in het buitenland werden gevlogen onder het toezicht van een lokale sportcommissaris zullen door de respectievelijke NAC moeten worden gehomologeerd.

- 1 proef – 50 km afstand – voldoet niet de brevetvoorwaarden zoals voorgeschreven in de Sporting Code.

6. Allerlei

6.1. Organisatie examen Sportcommissaris

Op verzoek van de BZF/FCFVV zal einde november/begin december een examen worden georganiseerd. E. Lecloux meldt zo vlug als mogelijk de datum en coördineert de inschrijvingen en de praktische schikkingen voor het examen. Andere disciplines kunnen uiteraard ook kandidaten examineren.

Examen is gepland voor 9 NOVEMBER a.s. om 19:00 u
 Best Western Hotel - Les 3 Clés - Gembloux
 Praktische schikkingen te regelen met Eric Lecloux

6.2. R. Paenen meldt dat de 51^{ste} Coupe Gordon Bennett op 15-09-2007 werd geannuleerd.

6.3. KBBF:

De KBAC ontving nog geen officiële mel-

ding dat Steven Vlegels Luc Van Geyte opvolgt als vertegenwoordiger in deze commissie. (Bericht ontvangen op 27/09 - PP)

6.4. Volgende vergadering 2007:

- 28 november

N.B. De vergadering zal enkel plaatsvinden indien er dossiers te behandelen zijn.

Voor 2008 wordt de volgende planning opgemaakt:

- 12 maart -18 juni

- 24 september -26 november

Omstreeks 19:00 u wordt vergadering gesloten.

Vervolgens worden nog enkele zweefvliegproeven in detail gecontroleerd.

P. PAUWELS
 Verslaggever

1. VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

(Bijlage aan het verslag van 26-09-2007)

1.1. Theoretische examens

Francis BRACONIER
 Bart LISMONT
 Dries D'HAZELEER
 Luc PASHUYZEN
 Dirk DIERCKX
 Jiri SCHUEREMANS
 Jan GILLEGOT-VERGAUWEN
 Paul VAN HOUTVINCK
 Johan HABILS
 Tom VELKENEERS

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Inez BELÏEN
 Luc PASHUYZEN
 Dries D'HAESELEER
 Raf PEETERS
 Jan GILLEGOT-VERGAUWEN
 Carl RENCKENS
 Christina GOBERT
 Guido SCHROEYERS
 Johan HABILS
 Jiri SCHUEREMANS
 Jozef HELLINGS
 Paul VANHOUTVINCK
 Bart LISMONT

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

Pieter CUSTERS
 Dries GESTEL
 Niel DEJGERS
 Paul VANHOUTVINCK
 Filip MEERS
 Jan VAN IN
 Luc STULTJENS
 Hans WILLEKENS
 Edwin VANSINA
 Rik VANDEN BOER

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

Rudy BROECKX
 Dirk VAN DEN BORNE

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

Joost BERTELS
 Dirk VAN DEN BORNE
 Peter BERTELS
 Dries VAN GESTEL
 Rudy BROECKX
 Peter VERHOEVEN
 Jurgen DECRAEMER
 Lode VUEGEN
 Heikki DESCHACHT

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

Vincent MERTENS DE WILMARS
 2007/333
 David SANNEN 2007/334
 August VAN ERCK 2007/335

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

Inez BELÏEN
 Bart SCHILLEBEEKS
 Christophe D'HONDT
 Jochen SCHOETERS
 Jan DIELENS
 Werner VAN DEN BROECK
 Benjamin NYS

b. 5 uren duurvlicht

Guy AUDENAERDE
 Peter TOMASSEN
 Inez BELÏEN
 Bart SCHILLEBEEKS
 Geert DE MAEGD
 Jochen SCHOETERS
 Serge DONNÉ
 Werner VAN DEN BROECK
 Pieter DROBÉ
 Edwin VANSINA
 Jan GILLEGOT-VERGAUWEN
 Jan VANTOMME
 Benjamin NYS

c. 50 km afstand

Werner COOLS
 Jochen SCHOETERS
 Jan DE ROO
 Jan VANTOMME
 Jan GILLEGOT-VERGAUWEN

d. Bekomen het zilveren kenteken:

Jan DE ROO
 Jochen SCHOETERS
 Jan VANTOMME

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

Guy GILDEMYN

b. 300 km afstand

Sven ABELS
 Benjamin HEYLEN
 Bert CRAYE
 Johan LOUWET
 Jan DE ROO
 Daan SPRUYT

c. Bekomen het gouden kenteken:

Guy GILDEMYN

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

Guy GILDEMYN

b. 300 km doelvlicht

Bert CRAYE
 Johan LOUWET
 Jan DE ROO
 Daan SPRUYT

c. 500 km afstandsvlucht

Daan SPRUYT

d. Bekomen het diamanten-kenteken

-

WEDSTRIJDKALENDER 2008**Nationaal**

- Kempen Cup	KAC	Vliegveld Weelde	01 - 04 mei
- Kiewit Cup	Albatros	Vliegveld Kiewit	10 - 12 mei
- Kaiser wedstrijd	LV	Vliegveld Zwartberg	31 mei - 01 juni
- Keiheuvel Cup	ACK	Vliegveld Keiheuvel	18 - 19 augustus
- Nationaal Kampioenschap	CNVV	St._Hubert	10 - 18 mei
- Victor Boin: Standaardklasse tijdens de Kiewit Cup			

Internationaal

2th FAI World GP Gliding Championship	Omarama - New Zealand	19-24 dec 2007
30th FAI World gliding championships standaard-club	Rieti - Italië	6-20 juli 2008
30th FAI World gliding championships Open-, 18m-, 15m-class	Lüsse - Duitsland	2-16 aug 2008
Nordic Junior Gliding Championships Pre-JWGC	Räyskälä - Finland	28 jun - 5 juli

Eerste LVZC-kalender !

Verkrijgbaar tegen 15 eur/st.
Contacteer uw club
of het LVZC-secretariaat



2 0 0 8

KVDW KACB KACK LV DAC LUAC KFC
KAC ALBATROS VZA VZP KAZM LZC



SYMPOSIUM 2008

Zaterdag 2 februari 2008 om 14.00 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61,
te 2390 Oostmalle

LUCHTRUIM

Update voor 2008 door LUC VANDEBEECK

World Junior Gliding Championship 2007 - Rieti

Terugblik door BERT EN TIJL SCHMELZER naar hun succesvolle deelname aan de junioren WK

Zweefvliegen in zuidelijk Afrika

Voordracht door Sigi Baumgartl over de geografie, de weersystemen en prognose, de planning van proeven en de te volgen tactiek, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met het vliegen in Europa.

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbepers 2007", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2007

Alle leden zijn van harte welkom



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.

