

LIGABLAD

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



*28ste jaargang
juli • augustus • september 2007
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **111**

P. 308893

LIGABLAD

Driemaandelijkse 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 111
juli - aug. - sept. 2007

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werken verder mee:

Boudry Hjalmar (ALB); De Coninck Bart (VZP); De Palmenaer Lucrèce (KAZM); Huybreckx Marc (ACK); Jansen Stijn (ACK); Pauwels Patrick (LVZC); Schmelzer Bert Sr (ACK); Van Dam Kris (KAZM); Van Den Broeck Gill; 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 Boechemout
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 november 2007 op het redactieadres.

Foto cover: Zwerm zwarte bijen - Hjalmar Boudry (VZP)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat	1
Nieuwsflash	2
Keiheuvel Cup 2007	3
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: 50 jaar Zwartberg	4
Zweefvliegtuignieuws	7
Fotowedstrijd 2007	8
Internationale wedstrijden	9
Oneigenlijk gebruik van een Ka-7	14
Hoekje van de boekenvreter	16
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	

Woordje van de redactie

la morte-saison, the silly season, Sommerloch of in ons eigen Nederlands:

Komkommertijd !

Vanwaar de benaming komt wist ik niet. Uit nieuwsgierigheid dan maar even de zoekroboten aan het werk gezet. Er blijken verschillende verhalen te circuleren maar uiteindelijk is volgende uitleg als meest geloofwaardig weerhouden.

Naar alle waarschijnlijkheid hebben we hier te maken met een leenwoord uit het Engels.

Het woord is in de jaren 1700 voor het eerst opgetekend, met als betekenis 'Taylors Holiday, when they have leave to Play, and Cucumbers are in Season'

In die tijd ontvluchtte de adel tijdens de zomer de stad waardoor er voor de kleermakers niet werk was en er dus ook niet veel te verdienen viel. Komkommers worden in de zomer geogst en zijn dan niet duur.

Men grapte dat kleermakers in de zomermaanden van de goedkope seizoengroente leefden. De komkommertijd was dus vooral een tijd van slappe handel.

Cucumber-time schijnt aanvankelijk vooral te zijn gebruikt door Duitse kleermakers in Londen, maar of die het woord uit Duitsland hebben meegebracht is twijfelachtig.

In elk geval is de term in Engeland opgevolgd door de intussen ook in onbruik geraakte 'taylor's holiday'.

Eind 19e eeuw wordt de term opgedist door enkele Nederlandse kranten die er z'n huidige betekenis aan toeschrijven.

Bij gebrek aan echt nieuws worden onbeduidende nieuwsberichten plots paginavullende gebeurtenissen.

Dat er in deze periode weinig nieuws te rapen valt heeft ook de redactie mogen ondervinden.

Buiten heel wat wedstrijdnieuws - dat we dan ook paginabreed uitsmeren - was er weinig beweging in de mailbox. Ook op het LVZC-forum was het, met uitzondering van het Rieti avontuur van het juniorenteam, buitengewoon stil.

Bedankt trouwens voor het on-line verslag en gefeliciteerd met de geleverde prestatie.

Hoewel het de voorbije maanden, zowel hier als in Frankrijk, geen ideaal vliegweer is geweest heeft iedereen blijkbaar de handen vol gehad met allerhande dingen en was een artikelje neerpennen niet echt aan de orde.

Wat het weer betreft wil ik het kort houden in dit praatje. Het heeft dit jaar duidelijk niet de kant van het zweefvliegen gekozen!

Moeten we een 'bij-hobby' zoeken? Misschien is vissen wel wat, met een komkommerslaatje in de hand vanonder een grote paraplu naar de dikke druppels op het water staren en tussendoor de laatste druk van 'centreren en overlandvliegen bij zwakke thermiek' lezen.

Eigenlijk is het maar goed dat het destijds de Engelsen geweest zijn die de komkommertijd in het leven geroepen hebben en niet het huidige modeland Frankrijk. In Frankrijk zijn juli-augustus namelijk volop oogstmaanden voor meloenen.

Misschien zaten we dan momenteel volop in de meloenen-tijd!

De associatie vakantie-meloenen zou zeker en vast enkele boeiende en fantasierijke verklaringen opleveren.

Geert

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli kregen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het werkingsverslag en de afrekening over 2006, het vijfde werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werden de dossiers ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden, alsook voor het bekomen van werkingstoelagen in 2008.

EU-regelgeving

Zoals reeds meermaals werd meegedeeld, zal de Europese regelgeving steeds meer het doen en laten van onze sport gaan bepalen.

De voorbije maanden hebben vertegenwoordigers van Europe Air Sport/European Gliding Union deelgenomen aan tal van besprekingen in het EASA-hoofdkwartier te Keulen. Op het vlak van de certificatie is er een doorbraak gekomen om voor de sportluchtvaart alternatieve systemen te gaan toepassen. Ook voor de 'Maintenance' zijn er een aantal aanpassing in Part M aangekondigd. Desondanks zal er nog ernstig moeten worden verder gewerkt om de regelgeving aanvaardbaar te maken en de luchtsporten te laten overleven.

De deadline van september 2008 voor de invoering van Part M voor de kleine luchtvaart zou ondanks alles behouden blijven. Op het vlak van de 'Licensing' zijn ondertussen ook de nodige voorbereidende stappen gezet. Het is nu wachten op de aanpassing door het EU-Parlement van de Basic Regulation. Er zou een specifieke 'sportvliegvergunning' komen (2010 wordt naar voorgeschoven voor de omschakeling).

Het is en blijft een zware opdracht voor alle EAS/EGU-vrijwilligers om steeds aanwezig te kunnen zijn op alle besprekingen, alle documenten te kunnen verwerken en tijdig voorstellen in te dienen. Maar zoals reeds vroeger werd gemeld, verdedigt de zweefvliegsport voortdurend haar belangen!

Technische Controle

Ofschoon het seizoen nog niet echt ten einde is, worden we reeds verplicht om aan de noodzakelijke winterwerken te denken! De komende maanden moet alle aandacht gaan naar de algemene omschakeling van de huidige KBAC-BvL's naar de EASA CoA/ARC's. Zoals reeds eerder werd gemeld, moeten alle toestellen van 28 september 2008 beschikken over een EASA CoA (Certificate of Airworthiness) en bijhorend ARC (jaarlijks te hernieuwen Airworthiness Review Certificate). In overleg met het DGL werden de nodige afspraken gemaakt en

volgden verschillende besprekingen met onze technische controleurs om de uitvoering voor te bereiden. Alle eigenaars ontvingen individueel de nodige instructies. Ofschoon herhaalde oproepen om onmiddellijk met de transfert te starten, lopen wij hier toch reeds achterop.

Let wel, toestellen die niet beschikken over de nieuwe documenten zullen vanaf 28 september 2008 niet meer kunnen vliegen!

Het 'Controleplan' – het inspectieplan voor het bekomen van BvL/CoA – werd in overleg met onze controleurs en het DGL aangepast. De aanvraagprocedure/werkwijze blijft ongewijzigd, d.w.z. dat de eigenaar

- via het gekende (blauwe) aanvraagformulier een 'Controleplan' aanvraagt,
- de passende vergoeding overmaakt (15,00€ voor clubtoestellen, 17,00€ voor privé-toestellen)
- vervolgens met een Technisch Controleur van zijn club een afspraak maakt voor de inspectie van het toestel.
- na de inspectie het wit exemplaar van het controleplan (de roze kopie hoort in de "Levensloopmap"!)) naar het secretariaat stuurt

Het nieuwe KBAC-BvL wordt dan per kerende toegestuurd.

(Er worden nog KBAC-BvL's afgeleverd tot in september alle toestellen zijn overgeschakeld naar het EASA-systeem)

Zorg er steeds voor dat alle onderhoudswerken goed gedocumenteerd zijn en dat de 'Levensloopmap' volledig in orde is!

Zoals reeds vermeld werd, zijn er voor toestellen die na 28 september 2004 in België werden ingeschreven nieuwe regels van kracht. Ook voor de export vanuit ons land zijn er wijzigingen. Raadpleeg steeds een controleur van je club of neem contact op met het secretariaat **alvorens** een actie te ondernemen.

Met het van kracht worden van Part M in september 2008, is het ook noodzakelijk om de nodige structuren klaar te hebben voor de 'Maintenance' en 'Airworthiness'. Na veelvuldig overleg binnen onze eigen organisatie, maar ook op het niveau van de BZF, werd een 'Concept' ontworpen. Hierbij zou op vlak van de LVZC en van de FCFVV een Subpart F 'Maintenance Organisation' worden opgericht, die de huidige werkplaatsen van de clubs overkoepelen. Voor de opvolging van de luchtwaardigheid zou op BZF-niveau een Subpart G+I 'Continuing Airworthiness Management Organisation' worden opgericht. Overleg met het DGL is lopende ter voorbereiding van de verdere uitwerking. Dit alles zal van de clubs - alsook van de

technische controleurs - een grote aanpassing vragen. Alle hulp is welkom!

Symposium 2008

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 2 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Het volledige programma volgt in december.

Kadervorming

In november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

Voor de technische controleurs zullen speciale vormingsactiviteiten worden georganiseerd, in het bijzonder voor de omschakeling naar de nieuwe EASA-regelgeving.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms met een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren (ter beschikking in de clubs of via de website). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn adjectieven die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

FAI/IGC

Alle informatie omtrent de initiatieven, activiteiten, wereldrecords, alsook alle documenten zijn beschikbaar via de FAI-website (www.fai.org)

FAI-Sporting Code

Vanaf 1 oktober is de nieuwe "Section 3 – gliders & motorgliders" van kracht. Een pdf-versie is beschikbaar op de FAI-website (<http://www.fai.org/gliding/sporting-code>) of via het secretariaat.

Zweefvliegkalender 2008

Gezien het afnemende succes van de gekende Duitse zweefvliegkalender heeft de raad van bestuur alternatieven onderzocht. Tijdens de algemene ledenvergadering in

juni werd unaniem het voorstel van enkele Albatros-leden weerhouden, nl. de productie van een eigen LVZC-kalender. Een team van enthousiaste piloten zal, op basis van de foto's die door de clubs worden ingestuurd, een kalender samenstellen. De kostprijs zal ± 16 €/stuk bedragen. De clubsecretarissen ontvangen eerstdaags de praktische schikkingen.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- Theorie van het zweefvliegen 18,00 € (22,00) *
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,50)
- Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (7,00)
- Voortgezette Vliegopleiding 6,20 € (9,20)
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (3 stuks: 5,00 €/toegestuurd 6,00 €)

*toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

- folders en posters (gratis!)
- FAI-video tapes (gratis!)
- vlieghoedjes (3,50 €)

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?
Kan je van koffie positief testen?
Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 02/553 35 20
of kijk op www.dopinglijn.be

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Oude Wijsheden:

When once you have tasted flight,
You will forever walk the earth
with your eyes turned skyward,
For there you have been and
there you will always long to return.
Leonardo Da Vinci.

Ingezonden door:
Gill van Den Broeck

En eentje van de praktijkmeester:

Nous devons voler et tomber ...
Voler et tomber ...
Jusqu'à ce que nous puissions
Voler sans tomber.

Otto Lilienthal

Nieuwsflash



Paul McCready

Op 28 augustus 2007 heeft een belangrijk zweefvlieger ons verlaten : Paul McCready.

Paul werd geboren in New Haven, Connecticut, in 1925.

Tijdens z'n jeugd was hij een verwoed aero-modelist en op de leeftijd van 16 jaar maakte hij z'n eerste solo met een motorvliegtuig.

Tijdens WOII vloog hij voor het US navy flight-training program.

In 1943 studeerde hij af aan de Hopkins School in New Haven.

In 1947 Ontving hij z'n Bachelor of Science in physics aan de universiteit van Yale.

Hij won in 1948, 1949 en 1953 de U.S. National Soaring Championships.

In 1956 werd hij als eerste Amerikaan wereldkampioen in een Breguet 901.

Gedurende de decade 1946-56 werkte McCready aan het ontwikkelen van oa. zweefvliegtuigen, zweefvliegtechnieken en meteorologie.

Als kroon op zijn werk ontwikkelde hij de snelheidsring die nog steeds wereldwijd door zweefvliegers wordt gebruikt om de optimale reissnelheid te bepalen.

Paul McCready was de eerste die de optimale steeksnelheid op een eenvoudige en snelle manier in vlucht wist te bepalen.

De eenvoudige maar geniale schijf is in elk zweefvliegtuig terug te vinden en laat ons

toe zijn theorie op eenvoudige wijze toe te passen.

Zelfs de modernste hedendaagse vluchtcomputers maken nog steeds gebruik van zijn theoretisch model.

McCready verwierf buiten het zweefvliegen in 1977 internationale bekendheid als "de vader van de met spierkracht aangedreven luchtvaartuigen" wanneer zijn Gosamer Condor, het eerste met spierkracht aangedreven luchtvaartuig, het luchtruim in ging.

In 1979 wist Bryan Allen in een door Paul McCready ontwikkeld toestel op eigen spierkracht het kanaal over te vliegen. De vlucht duurde bijna drie uur en won daarmee de nog jonge, maar met een bedrag van \$213.000 de grootste, Kremer prijs.

Ook op gebied van zonne energie was Paul McCready een autoriteit. Zijn toestel, de Solar Challenger vloog van Parijs naar Londen op een hoogte van 11.000 ft.

Nadien volgden nog meerdere alternatief aangedreven projecten.

Paul McCready was ook een succesvol auteur van diverse (luchtvaart)artikels en werken.

Z'n palmares is dan ook indrukwekkend en te lang om hier op te sommen.

Paul McCready heeft 50 jaar terug de basis gelegd van het performante hedendaagse

zweefvliegen en men kan gerust stellen dat hij vooral het prestatievliegen een grote stap vooruit heeft geholpen.

Zolang er zweefvliegtuigen vliegen en piloten manieren zoeken om hun vlucht te optimaliseren zal McCready aan boord zijn.

Walter Schneider

Walter Schneider de 'S' van LS is op donderdag 2 augustus aan de gevolgen van een korte maar zware ziekte overleden.

Walter vormde samen met Wolf Lemke het hart van Rolladen-Schneider. In 1967 startte de productie van hun eerste ontwerp de LS-1.

De firma werd één van de belangrijkste zweefvliegtuigbouwers van Duitsland. De LS-4 is met 1020 gebouwde exemplaren het op één na meest gebouwde type zweefvliegtuig.



LS-4

Keiheuvel Cup 2007

De eerste uitgave van de Keiheuvel Cup zit erop.

Tijdens de oefendagen was er enkel goed weer op vrijdag, de reeds aanwezige deelnemers konden een start maken met de lier of sleper, er werd dan ook gelierd tot 's avonds laat.

Zaterdag 18 augustus

Briefing om 10u30 voor het toelichten van alle praktische zaken en afspraken.



De meeste toestellen staan al opgebouwd want de meteo ziet er niet slecht uit.

Een opdracht van 250km wordt voor de Standaard en Open/Ren klasse uitgeschreven, de clubklasse krijgt 124km.

12:30 eerste start, en er hangen al mooie cumulussen. Met de 3 sleeptoeestellen worden de 17 standaardklassers en 12 Open/Renklassers opgesleept.

Nadien de 7 clubklassers die ondertussen de B-proef (72km) gekregen hebben, helaas voor hen was het boven Keiheuvel overtrokken geraakt en zijn 4 toestellen



vergeefs terug moeten landen, er was ook geen kans meer om te kunnen aanpakken. Uiteindelijk kon de clubklasse geen geldige afstand vliegen. De deelnemers van de standaardklasse strandden bijna allemaal op zo een 30km (Budel en omstreken) van Keiheuvel, geblokkeerd door een regenbui en afscherming.

Bij de open klasse geraakt Max van Bree (EACzc) net binnen, vele andere strandden ook hier weer op dezelfde 30km voor thuis.

Zondag 19 augustus

zondag is het helaas geen vliegbare dag geworden, een klein venster heeft ons wel aangezet om alle toestellen in startpositie te zetten, maar om 14:30 uiteindelijk dan een cancelling.

Omstreeks half 5 kon gestart worden met de prijs uitreiking, de eerste plaatsen werden beloond met de Emsens prijs.

De Albert Schmelzer Junior trofee gaat dit jaar naar Bert Jr Schmelzer.

Met dank aan alle deelnemers en medewerkers, om van deze eerste uitgave een succes te maken.

Langs de wedstrijdgrid hebben werd het zo leuk mogelijk gemaakt, het wedstrijd-kampvuur is donderdag avond aangestoken en zondagavond gedoofd.

In de briefing/feesthangaar was het steeds gezellig, en tijdens de reuze-BBQ heeft iedereen lekker kunnen eten, dansen of aan het kampvuur gezeten.

*Namens het hele wedstrijdteam,
Stijn Jansen (ACK)*

UITSLAG KEIHEUVEL CUP 18.08.2007 - 19.08.2007

Standaard

Dag 1, 18.08.2007, Officiële uitslagen

Racing Task Hand min100km

10DEK - 10HAN - 30REI - 20WES - 10ACA - FIN

Task length: 250,7km

Maximum Points: 907, Day factor = 0,956

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	CV	Weekers Rogier	EACzc	Std. Cirrus	13:50:04				210.0km	867
2.	LT	Huybreckx Tim	ACK	LS 7	13:53:31				220.8km	843
3.	W3	Lemmens Johan	WBAC	Discus	13:50:33				220.9km	828
3.	21	Schmelzer Bert Jr.	LSV	Discus 2	13:53:42				220.9km	828
5.	MC	Schmelzer Bert Sen.	LSV	Discus bT	13:49:20				219.4km	822
5.	RM	Gijrath Hans	LSV	LS 4	13:50:50				215.4km	822
7.	YP	Jozef Dekoninck	ACK	LS 4	13:42:28				213.5km	815
8.	CM	Huybreckx Eddy	ACK	LS 8	13:47:32				211.6km	793
9.	VV	Verstreken Vico	KACK	LS 8	13:55:43				211.0km	791
10.	ES	Vandebeek Jelle	KVDW	ASW 19	13:48:34				175.9km	712
11.	ED	de Wachter Emiel	ACK	LS 8	13:55:11				170.7km	639
12.	G1	Verhoeven Peter	ACK	DG 300	13:56:26				164.7km	629

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
13.	II	van Breemen Marc	WBAC	Std. Libelle	13:57:17				116.5km	481
14.	TQ	Vanden Boer Stijn	ALB	LS 4	13:50:26				65.1km	248
15.	LI	Van Vlerken Emiel	ACK	LS 4	13:49:59				48.9km	187
16.	KZ	Kimpe Manu	ACK	Pegase	12:00:00					0
16.	ZX	van Putten Frank	KAZM	DG 300	12:00:00					0

* Geldige wedstrijddag

Open/Ren

Dag 1, 18.08.2007, Officiële uitslagen

Racing Task Hand min100km

10DEK - 10HAN - 30REI - 20WES - 10ACA - FIN

Task length: 250,7km

Maximum Points: 1000, Day factor = 0,729

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	U	Van Bree Max	EACzc	Ventus 2cT/18m	14:24:00	18:10:46	3:46:46	66.3km/h	250.7km	729
2.	W1	Akkermans Wim	WBAC	Duo Discus	14:06:58				221.2km	630
3.	DIX	Flip Damen Joost Wolff /	EACzc	Duo Discus	14:12:08				216.2km	615
4.	BL	Van Dam Kris	KAZM	DG 200/17	14:05:35				211.7km	602
4.	X89	Van Baelen Louis	ACK	ASW 20	14:02:57				211.4km	602
6.	MW	Geuens Nand	ACK	DG 400	14:27:20				206.4km	599
7.	TM	Engelen Antoine	ACK	Duo Discus T	14:24:16				197.1km	561
8.	RL	Bongaerts Eric	ACK	ASH 25M	14:25:41				54.0km	136
9.	7M	Janssens Alfons	ACK	PIK 20 D	14:02:23				8.2km	24
10.	DG	Abicht Philippe	ACK	DG 400/17	12:00:00					0
10.	MY	Bart Groen / Dirk Nieuwenhout	VCH	Stemme S10 / S10-VT	12:00:00					0
10.	RJ	Jo Schoeters / Rudy Van de Put	ACK	Nimbus 3DT	12:00:00					0

* Geldige wedstrijddag

Club

Dag 1, 18.08.2007, Officiële uitslagen

Racing Task Club

1KEIH - 10TUR - 1WEEL - 10LOM - FIN

Task length: 72,9km

Maximum Points: 168, Day factor = 0,000

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	KG	Stein Peter	LSV	G 103 Twin III SL	14:58:21				16.3km	0
1.	KL	Johan Staessens Patrick Govers	ACK	G 103 Twin II	14:27:15				13.8km	0
1.	YW	Heylen Ben	ACK	G 103 Twin III	15:09:30				7.8km	0
1.	94	Schoeters Jochen	LSV	Astir CS 77	14:28:30				1.4km	0
1.	ET	Tine Delcon Lode Vuegen	ACK	Ka 7	16:15:06				0.2km	0
1.	J	Van Doninck Joris	ACK	SZD 51 Junior	14:40:00					0
1.	PC	Assman Peet	VHZ	Ka 8	12:00:00					0

* Geen geldige wedstrijddag

Onder de vleugel bij de vliegende reporters

50 jaar Zwartberg

Het is zondagochtend, iets voor negen, wanneer we de autosnelweg richting Antwerpen oprijden met als eindbestemming het vliegveld van Zwartberg.

Alhoewel het de bedoeling was de aanhanger mee te trekken en vanaf Zwartberg een lokaal uitstapje boven Limburg te maken heeft Belgocontrol ons er in extremis toe aangezet deze aanhanger thuis te laten.

Net voor het binnenrijden van Antwerpen begint er toch enige twijfel te ontstaan. Prachtig witte cumulusstraten en een geschatte basis van ±1200m. Dit weerbeeld blijft ongeveer behouden tot onze aankomst te Zwartberg. Eens uit de wagen merken we wel dat de wind vrij stevig staat en vernemen van de locals dat er al een fikse regenbui op het aperitief is geweest. De onzekerheid over een foute beslissing wordt direct weggenomen wanneer we een zweverloos veld aanschouwen.

In de kantine van het vliegveld worden we ontvangen door Helmut Sodermanns, Danny Szygula en enthousiast webmaster Frank Vandersmissen.

We laten wat drank aanvoeren en starten een gezellige babbel met "de Limburgse vleugels" als thema.

Hartmut, jij bent zowat de ouderdomsdeken van de club, Kan je de geschiedenis van de club wat toelichten?

Stichtende leden zijn er vandaag niet meer. Zelf ben ik lid sinds '69.

Als eerste toestel hadden we een Rhonlerche. De Rhon was aangekocht met de hulp van de federatie en Sabena.

De burgerluchtvaart (Sabena) was in die tijd actief op zoek naar nieuwe piloten en probeerde via het zweefvliegen piloten te rekruteren.

De eerste piloten die jonger waren dan 25 kregen van het nationaal centrum voor zweefvliegen subsidie in de vorm van 5 starttickets per maand. Daarnaast kreeg men ook 40 uur motorvliegen. Men kreeg zoveel gratis starts dat men er maar met moeite in slaagde om het voorziene aantal uit te voeren.

Vandaag zijn er nog enkele piloten die hun opleiding via deze weg hebben doorlopen. Velen onder hen zijn na hun opleiding dan ook effectief voor Sabena gaan vliegen.

Later, midden van de jaren '70, hebben wij ook een lange periode samengewerkt met het BLOSO. Onder toezicht van BLOSO werden gesubsidieerde zweefstages ingericht. Mede omdat het BLOSO steeds strengere kwaliteitseisen ging opleggen voor de accommodatie en restauratie werden de kampen te duur. Rond 1995 werden de gesubsidieerde kampen gestopt.

Starten deden we in het prille begin achter de auto van de burgemeester, die had toen zo'n zware Amerikaanse bak met automatische koppeling en ook nog heel even met een lier. Delen van het lierpad/autotrace zijn zelfs nog zichtbaar. Later is er gesleept met SV4, Tiger Moth en zelfs een poosje met een Auster. Toen de motor van de Auster het begaf is er van de akaflieg Aachen een Piper Cub overgekocht. Voordat we overgeschakeld zijn op de Pawnee zijn er ook nog een Morane en een Job 150 (acrotoestel) geweest.



Een Tiger Moth als sleper. Rechts in de lucht vliegt een Auster voorbij - foto: website LV modelbouw

We zijn aan onze tweede Pawnee toe. Deze hebben we sinds een jaar of twee-drie en is in de States gekocht toen de eerste Pawnee einde uren was.

Na de Lerche hebben we een naar Bergfalke aangepaste Müz overgenomen van de acaflieg Aachen. Deze vereniging is lange tijd actief geweest op ons veld.

Er was toen nog geen werkplaats op het veld en we hebben toen zelfs twee jaar het winteronderhoud gedaan in een slachthuis. Daarna kregen we van de patron van de mijn van Woensbroeck, die lid was van een Nederlandse club die hier vloog, werkruimte ter beschikking in de mijn.

Toen twee jaar later de mechaniker van de motorsectie verhuisde naar Kortrijk konden we op het vliegveld een werkplaats inrichten in de vrijgekomen loods. Het onderhoud van de motortoestellen werd overgenomen door nieuwkomer Smets die onderkomen vond in een nieuwe loods.

Jullie vliegen op het stedelijk vliegveld van Genk.

Ja, Er is een harde piste, die wij niet gebruiken en ten oosten daarvan ligt de gras piste die gebruikt wordt voor de zweefactiviteit. Het veld is vanuit de lucht gemakkelijk terug te vinden door het opvallende blauwe sportstadion van voetbalclub Genk en de 2 noordelijk ervan gelegen terrils.

Het is een groot veld, wie staat er in voor het onderhoud?

Het veld wordt onderhouden door de stad Genk. Zij komen op regelmatige basis het gras maaien enz.... Zelf zorgen wij dat de uit- en invliegsector voldoet aan de voorgeschreven normen. Hiervoor is het nodig om jaarlijks de bomen in het verlengde van de startbaan te snoeien.

Het bos naast de gras piste is een heel



foto: website LV modelbouw

apart verhaal. Oorspronkelijk was dit heidegebied. Omdat er in de mijn veel hout nodig was is men op de mijnsite naast het vliegveld bomen gaan aanplanten. Toen de mijn gesloten werd zijn de bomen blijven staan en deze zijn intussen uitgegroeid tot een heus bos. Milieubewegingen zagen het bos liever verder groeien en hebben geprobeerd om het snoeien tegen te gaan. Recent is er gerechtelijk beslist dat het terrein terug in zijn oorspronkelijke staat moet hersteld worden. Het bos tussen de terrils en de piste moet dus terug heide worden.

Danny, hoe zit het met het luchtruim?

Wel wij moeten hier wel een beetje uitkijken omdat we dicht bij pampa gelegen zijn. Pampa is een NAVO-schietterrein dat zowel door de Belgische als buitenlandse jet's wordt aangedaan. Wanneer er schietoefeningen aan de gang zijn horen we de knallen vaak tot op de startplaats.

Als we in de week vliegen melden we dit aan de militairen en dan kan het gebeuren dat we 4500ft toegestaan krijgen maar meestal moeten we met 2500ft tevreden zijn.

Verder is er de CTR/TMA van Kleine Brogel die ons wat insluit maar die tijdens het weekend meestal wordt vrijgegeven.

Naast de militaire gebieden is er ook ene paraclub.

Hoewel de drop zone Noordwestelijk en niet op het veld gelegen is moet er toch rekening gehouden worden met de para's. De paraclub is enkel tijdens het weekend actief, in de week wordt er niet gesprongen. Wanneer er gedropt wordt moeten wij natuurlijk niet in die sector gaan zweven. Ook moet je er steeds rekening mee houden dat er zich wel eens een 'verdwaalde' parachute buiten de parasector kan bevinden.

In elke club zijn er wel enkele verhalen die steeds terug opduiken, zijn die er ook bij jullie?

Ja, we hebben tijdens een kamp in St.-Flo ooit een piloot gehad (leraar Frans!) die op

een overland de weg kwijt was en aan de grond hulp vroeg. Toen men hem vroeg de omgeving te beschrijven zei hij dat hij bij een stad zat met in het midden een grote boortoren.

... of de overland naar Eindhoven die eindigde op het NATO veld van Geilenkirchen. Bij zijn terugkeer was 'de Jos' bijzonder goed gezind. "Man wat spreken die vlot Duits en Engels in Eindhoven ... en wat een service krijg je daar!" Wat was er gebeurt? Onmiddellijk na de landing op wat hij dacht Eindhoven maar uiteindelijk dus de NATO basis van Gielenkirchen bleek te zijn, was er een groep militairen tot bij hem gekomen en ze hadden hem verboden om uit te stappen of iets te zeggen. Vervolgens was er een piper cub uitgehaald en had men hem terug opgesleept met de opdracht te maken dat hij weg was en zeker niet terug te komen.

Jos is nadien terug om Zwartberg geland. De pret was wel iets minder toen hij enige tijd later de rekening van Geilenkirchen kreeg toegestuurd.

14 Jaar geleden zijn wij ook gestart met het organiseren van de Kaiser wedstrijd.

De bedoeling was een wedstrijd te organiseren voor beginnend overlandvliegers. Da's toen niet echt gelukt want reeds van de eerste wedstrijd jaren zagen we dat het vooral instructeurs en ervaren overlandvliegers waren die nog eens in een K8, K7 of K6 stapten om hier een wedstrijd te komen vliegen. De laatste jaren zien we wel steeds meer nieuwelingen die zich voor de wedstrijd inschrijven en is het niveau best haalbaar voor een prille overlandvlieger.

Ook richten we sinds enkele jaren op het eind van het seizoen een doellandingswedstrijd in. De wedstrijd staat ook open voor niet leden en kan op heel wat deelnemers rekenen. Het concept is eenvoudig, tussen de soep (ervoor) en de glühwein (erna) wordt er een vlucht gemaakt waarbij men de Ka7 zo dicht mogelijk bij een vlagje tot stilstand moet brengen. Wie het dichtst bij de vlag stopt is de winnaar. Iedereen maakt gebruik van hetzelfde toestel en wordt op 250 m in circuit afgezet. We gebruiken maar één toestel omdat, gezien de lage sleephoogte, twee toestellen elkaar alleen maar zouden hinderen.

En de zweefvloot?

We beschikken over 2 ASK13. Eén ondergaat momenteel een complete revisie, de

andere is operationeel. Daarnaast zijn er ook een ASK21 en een K7. De K7 wordt zoals eerder gezegd 2 dagen per jaar heel intensief gebruikt voor onze jaarlijkse doellandingswedstrijd.

We doen de wedstrijd met dit toestel omdat dit het enige toestel is dat niet over een rem beschikt.

Als houten éénzitters hebben we twee K8 en een K18. Plastiek beschikken we over een Cirrus en een Kiwi.

De club richt zich vooral op het geven van basisopleiding en recreatief vliegen. We zijn niet echt een club van overlandvliegers. Er wordt natuurlijk wel eens wat verder van het veld weg gevlogen maar echte overlandpiloten zijn er niet zoveel.

Verder zijn er ook een 10-tal privaat toestellen.

De basisopleiding en eerste solo's gebeuren op ASK13. Vervolgens gaat men voor enkele vluchten over op Ka7 om daarna Ka 8 gelost te worden.

Wanneer men een 100-tal uur heeft kan men ASK21 vliegen en omscholen naar plastic.

Onze sleper wordt ook gebruikt door de LUAC die eveneens met ongeveer 5 clubtoestellen vanaf Zwartberg opereert. De LUAC vliegt vanaf Zwartberg maar heeft er geen clubgebouw of werkplaats. Ze moeten telkens op- en afbouwen. Vroeger heeft ook de VZA een tijdje op Zwartberg aanwezig geweest maar die zijn dan verhuist en vliegen nu vanaf Weelde.

Zijn de LV een grote club?

De LV heeft 2 secties, een motorsectie en een zweefvliegsectie. De zweefvliegsectie telt ongeveer 60 leden.

Via diverse kanalen proberen we het ledenbestand verder uit te bouwen, onder andere door het organiseren van een zomerkamp begin augustus.

Tijdens de wintermaanden organiseren we jaarlijks onze theoriecursus en een radio-cursus.

De instructie wordt gegeven door 9 instructeurs die volgens een beurtroelsysteem van dienst zijn.

Naast de rol van instructeurs is er ook een rol voor startleider en sleeppiloot.

Bij vliegbaar weer vliegen we tijdens het weekend en op woensdagnamiddag.

Het vliegen op woensdagnamiddag kan op veel bijval rekenen en is vooral onder de ouderen erg in trek. Ook op woensdag is er een instructeur beschikbaar.

Tijdens de wintermaanden wordt ervoor gezorgd dat er steeds minimaal één twee-zitter beschikbaar is.

Om ook tijdens de winter een vlucht de moeite waard te maken wordt er vanaf november gesleept tot 1000 m ipv 500 m. De sleep tot 1000 m-formule is nu ongeveer 5 jaar in voege. Door de koude lucht stijgt de sleep iets sneller dan in de zomer en ook de glijvlucht haalt licht voordeel uit de goed dragende lucht.

Hoe zit het met de jeugd?

Wel we hebben een periode achter de rug waar er bijna geen jeugd was maar de laatste jaren lijkt er terug wel wat jonge instroom op gang te komen.

Het aantrekken van jeugd is ook niet meer zo eenvoudig als vroeger. Vroeger waren de mogelijkheden van vrijetijdsbesteding veel beperkter dan nu. Vandaag is er een quasi onbeperkt aanbod en men is ook niet meer zo trouw aan één enkele hobby.

Zijn jullie actief bezig met ledenwerving?

In het verleden zijn wij regelmatig met een opgebouwd toestel aanwezig geweest op grote evenementen in de omgeving. Soms deden we dit in samenwerking met de modelbouw of met de paraclub. Steeds wel interesse naar het hoe maar wanneer we naar het uiteindelijk resultaat kijken moeten we vaststellen dat dergelijke stands weinig of geen nieuwe leden opleveren.

De mensen zijn nog steeds van oordeel dat alles wat vliegen aangaat miljoenen kost en elitair is. De grootste opdracht in het werven van nieuwe leden is dan ook het doorbreken van deze vooroordelen. Zweefvliegen is niet duurder dan paardrijden of tennissen maar moet wel opboksen tegen de bovengenoemde vooroordelen. Bovendien is er de laatste jaren ook nogal wat concurrentie van minder tijdrovende alternatieven zoals parapente en ULM.

In Limburg zitten er wel enkele clubs dicht bij elkaar.

Ja, en de verstandhouding is momenteel vrij goed.

Wanneer er al eens iemand van een naburige club doorzakt wordt die tegen clubtarief terug opgesleept of wordt die binnen zijn lokale kegel afgezet.



360° panorama Vliegveld

Ook is er een uitwisseling van slepers op de wedstrijden. Onze Pawnee gaat dan slepen op bvb de Kiewit cup en tijdens de Kaiser komt de Robin van Kiewit naar hier. Ook buiten de wedstrijdweekends gebeurt het al eens dat er hulp geboden wordt wanneer een sleper om technische reden niet kan vliegen.

Op het vlak van ledenwerving is het dan weer iets minder ideaal wanneer je met 2 of 3 clubs zo dicht bij elkaar gelegen bent. Iedereen doet zijn best om nieuwe leden aan te trekken en natuurlijk zitten we hier voor een groot deel in hetzelfde gebied te werken.

Het komt er dan vooral op aan om, naast het financiële, ook de clubtroeven zo optimaal mogelijk te houden zodat iedereen zich thuis voelt binnen de vereniging.

Vroeger werden er binnen- en buitenlandse kampen georganiseerd in oa St-Flo, St-Crepin en Froidchapelle maar momenteel zijn er geen dergelijke stages. Met Froidchapelle hadden we een soort van wisselwerking, wij gingen ginder vliegen en zij kwamen dan ook eens naar Zwartberg. Froidchapelle bezochten we vaak tijdens een verlengd weekend, minikampjes zeg maar. Het blijvend gemis aan aangepast sanitair en infrastructuur werd als een minpunt ervaren en toen het veld ook nog enkele maal dicht ging kwam er een eind aan dat gebeuren. Momenteel zijn we verschillende locaties aan het evalueren om vanaf volgend jaar opnieuw een zomerkamp in te richten.

Frank, de zweefvliegsectie is ook trots op z'n website. Een heel moderne vormgeving en vooral frequente updates. Iets vrij uniek onder de Vlaamse zweefvliegclubs.

De website kent zijn ontstaan in 2003. Tot vorig jaar was dat echter heel beperkt en zonder structuur.

Vorig jaar heb ik de website dan grondig vernieuwd en is de huidige structuur opgezet.

'Af' kan je een website natuurlijk nooit noemen. Nu nog worden er regelmatig aanpassingen en toevoegingen gedaan. Ik ben er nog continu mee bezig maar je kan zeggen dat het sinds december 2006 structureel 'af' is.

De website is volledig zelf geprogrammeerd. Ik maak geen gebruik van enige webbeditor maar schrijf alles zelf in php en de site kent een groot interactief luik.

Informatief beschikken we over een vliegvelddatabase, een meteo, vluchtendatabase, routeplanner, kalender, afstandberekening tussen coördinaten, ...

Onze instructeurs kunnen gericht vluchtgegevens opvragen bvb per persoon, per dag, ... Gewone leden kunnen hun eigen vluchten opvragen.

Ook succesrijk is het on-line fotoalbum en de nieuwspagina waar het de bedoeling is 2 à 3 nieuwe items per week te publiceren. De belangstelling voor de website is bijzonder groot. Momenteel draaien we op zo'n 23.000 bezoekers per jaar.

Ook vrij uniek is dat lezers kunnen reageren op de geposte items. Vooral op nieuwssitems zoals solo's ed. wordt er veelvuldig gereageerd.

De website is ook een uitstekend promotiemiddel gebleken. Zo zijn het merendeel van de leerlingen die ingeschreven zijn voor het augustus-kamp via de website bij ons terecht gekomen.

Op de website kan men afhankelijk van de gewenste informatie een e-mail sturen. Normaal gezien gaat de mail dan naar 5 personen die betrokken zijn met de verdere afhandeling. Afhankelijk van de vraag naar inlichtingen is ook de geadresseerde aangepast. Er is een verantwoordelijke voor de kampactiviteit, ledenwerving, initiatievluchten, theoriecursussen, algemene vragen, wedstrijden, ... De overige mensen uit de groep krijgen de mail dan informatief toegezonden.

De vragen komen ook in een database terecht zodat ze ook later nog herleesbaar zijn.

Vanwaar komen de bezoekers?

De link naar www.zweven.be wordt op zoveel mogelijk plaatsten achtergelaten en dat levert behoorlijk wat hits op. Zo zijn we oa. aanwezig op de linkpagina van de stad Genk en op enkele luchtvaart gerelateerde verzamelpagina's.

Ook komen er redelijk wat hits van de webpagina van de liga. Daarnaast post ik het adres ook regelmatig op forums van oa. onze liga of het Nederlandse zweefvliegforum waarna je toch een piek in aantal bezoekers ziet verschijnen.

Hoeveel tijd neemt de website in beslag?

Het opzetten van de nieuwe structuur heeft wel enkele honderden uur werk meegebracht maar momenteel vraagt het up-to-date houden slechts enkele uur per week.

Waar mogelijk is alles optimaal geautomatiseerd en ook het publiceren van fotoalbums gebeurt dankzij scripts vrij snel.

Om het toevoegen of aanpassen van nieuwe pagina's zowel technisch als grafisch perfect in orde te hebben loopt de teller wel snel tot enkele tientallen uur op.

Wat levert de website op?

Zowel naar ledenwerving als naar kampinschrijvingen toe is de waarde van de website veel groter dan de aanwezigheid op beurzen of andere evenementen.

Daarbij komt ook dat de aanwezigheid op beurzen veel meer inzet van leden en middelen vraagt. Het toestel moet ter plaatse gebracht en opgebouwd worden. Tijdens de openingsuren moeten er permanent leden aanwezig zijn om geïnteresseerden te woord te staan. Er moet opgelet worden dat het toestel niet beschadigd wordt. Etc..

Het merendeel van onze nieuwe leden -en kampdeelnemers- komt via de website met ons in contact.

Door het gericht verwerken van de mails wordt ook het persoonlijk contact niet verwaarloosd en krijgt ook het individu de nodige aandacht.

Mede door het succes van de website stappen we af van de infostanden en richten we ons vooral op de verdere uitbouw van de website.

Wordt het 50-jarig bestaan gevierd?

Naar aanleiding van ons 50-jarig bestaan zijn er enkele artikels verschenen in de pers maar voor het grote publiek zijn er verder geen evenementen gepland.

Later op het jaar volgt er misschien nog een ledenfeest.

Wij wensen jullie alvast nog een fijn feestjaar toe. Bedankt allemaal voor jullie medewerking en tot op de doellandingswedstrijd in november.

Kris en Lucrece (KAZM)

Zweefvliegtuignieuws



Allstar PZL Glider

Deze firma, die de bouw van de klassieke PZL-zweefvliegtuigen voortzet, heeft een vroeger project uit de kast gehaald en lanceert nu de productie van de SZD-54-2 Perkoz, een tweezitter die de Puchacz moet aflossen. Twee vleugelvarianten zijn voorzien: 17,5 m spanwijdte (glijgetal 37 bij

109 km/h), en 20 m via opsteektippen met winglets (glijgetal 41,8 bij 102 km/h). Met de korte spanwijdte is het toestel ook voorzien voor de kunstvlucht-categorie. Het beschikt over een hydraulische schijfrem. De romp lijkt sterk op die van de Puchacz, maar de staartvlakken zijn verschillend. De roeraansluitingen gebeuren automatisch.

Laadvermogen: 220 kg (200 kg voor kunstvlucht).

AMS



Van de Apis ULV-zwever komt er nu een elektroversie op de markt, uitgerust met lithium-polymeerbatterijen. 1500 m klimhoogte wordt vooropgesteld, indien men de batterijen van 100 % naar 50 % laat zakken (verdere ontlading zou de levensduur van de batterijen verminderen). Laadtijd 3 à 8 uur. De motor geeft 3 m/s klimvermogen. De Apis e.e. heeft een verbeterde cockpit, effectievere ventilatie en een intrekbaar wiel. Het glijgetal zou 41 bedragen bij 92 km/h. Leeggewicht 240 kg, max. vlieggewicht 350 kg. Dit laatste valt dan wel buiten de limieten van de ULV-categorie!

Bogumil Beres

De Diana 2 renklasser is het onderwerp geworden van een spijtige polemiek naar aanleiding van de levering van productie-exemplaar nr. 3 VH-VHZ in Australië. Het toestel, dat t.o.v. het prototype blijkbaar een aantal veranderingen heeft ondergaan (zo zou o.a. de vleugel verplaatst zijn), werd daar als niet luchtwaardig beschouwd omwille van gevaarlijke vliegeigenschappen. De constructeur beschuldigt de gebruikers dan weer dat zij de instellingen van de stuurorganen hebben laten wijzigen in een daarvoor niet bevoegd luchtvaartbedrijf, waardoor problemen zijn ontstaan met o.a. de remkleppen, en de fabrieksgarantie is vervallen... Wie heeft het bij het rechte eind? Wait and see. Maar deze zaak geeft een lelijke deuk in de reputatie van het toestel en zijn moederbedrijf. De eigenaar van nr. 2, schijnbaar identiek met nr. 3, verdedigt in ieder geval het toestel.

DG Flugzeugbau

De LS10-st, versie met thuisbrenger van de ren/18m-klasser, heeft op 18 mei het luchtruim gekozen. De aandrijfeenheid werd overgenomen van de LS8-st. De SOLO-motor geeft een klimvermogen van 1 tot 1,5 m/s en een bereik van 300 km. Het toestel beschikt over een geïntegreerd aluminium/koolstof insectenpoetsstelsel, een dubbele ballastkamer in het kielvlak, het NOAH-evacuatiesysteem, geïntegreerde zonnecellen, enz. Alle LS10-toestellen zijn voorbereid voor motorinbouw, zodat de thuisbrenger ook later kan aangekocht worden.



In Frankrijk werden de DG-500-toestellen een tijdlang aan de grond gehouden naar aanleiding van een ongeval met parachutesprong van beide inzittenden (zonder slachtoffers): een bout in de romp, waar rond een overbrengingshendel van de hoogteroerstuuring draait, was afgebroken en had aldus de DG-500 stuurloos gemaakt. Via EASA werd snel een technische richtlijn verspreid ter controle en vervanging van de verdachte bout, en een vrijblijvende wijziging om regelmatige vervanging van de bout te vermijden. De DG-1000, die nochtans een gelijkaardig stuursysteem bezit, is voorlopig niet betroffen door de richtlijnen.



Grob

Twee nieuwe technische richtlijnen voor de Twin-Astireeks: een controle van de liggerstompen en rompbevestigingspunten (alle Twintypes) naar

aanleiding van een onverklaarde beschadiging op een Twin III Acro (voorbeschadiging door harde landing of overbelasting in kunstvlucht werden niet uitgesloten, maar ook niet bevestigd), en een controle van de achterste (demonteerbare) stuurknuppel (Twin II en III, en rechterknuppel van de G109 motorzwever) als gevolg van een breuk op een Twin II.

Lange Flugzeugbau

Nog meer onaangenaam nieuws: het bedrijf dat de Antares elektrozeveer produceert, heeft op 25 juli een insolventieprocedure aangevraagd, en een voorlopige beheerder werd aangesteld door de handelsrechtbank Zweibrücken om het bedrijf verder te leiden. De orderboeken zijn goed gevuld, en er mag dus gehoopt worden dat een overnemer of nieuwe investeerders gevonden worden. De productie wordt nu voortgezet met de voltallige arbeidskracht.

Schempp-Hirth



De nieuwe versie XL van de Duo Discus heeft op 16 juli voor het eerst gevlogen. De Duo Discus XL onderscheidt zich van de Duo Discus X door de langere Cockpit, die staat voor meer veiligheid, ruimte en ergonomie. Ook 2-meter-plussers kunnen nu gerieflijk plaatsnemen, maar door de verstelbare pedalen en rugleuningen is het zitcomfort ook voor kleinere vliegers verbeterd. Het voorste instrumentenpaneel klappt nu naar boven, om het in- en uitstappen te vergemakkelijken. Verder werden de bediening en de effectiviteit van de remkleppen nog verbeterd. De kap werd naar achteren verlengd, wat de zichtbaarheid verbetert voor de achterste piloot.

Stéphane Vander Veken

Fotowedstrijd 2007

Wedstrijdreglement

Deelnemers

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

Onderwerp

Het onderwerp van de inzending moet

zweefvliegen gerelateerd zijn.

De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

Inzending

DIGITALE FOTO'S dienen toe te komen vóór 1 december 2007 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be of via www.zweefvliegen.be

en dus is er geen afdruk nodig.

ANALOGE FOTO'S

18 x 24 cm, zowel glanzend als mat, kleur of zwart-wit zijn toegestaan en moeten toekomen voor 1 december 2007 op volgend adres: **LVZC - Fotowedstrijd – Termikkelaan 9 - 2530 Boechout.**

De deelnemer heeft van zijn analoge foto het negatief. Van de digitale foto bezit hij het origineel bestand met een minimale resolutie van 2048 bij 1536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel).

Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

Voor de uiterste inzenddatum kan een deelnemer zijn inzendingen aanvullen of omruilen.

Foto's die later toekomen nemen deel aan de wedstrijd van volgend jaar.

Beoordeling

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury.

De jury behoudt zich het recht voor om

inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd.

De winnaars worden in januari 2008 persoonlijk verwittigd.

Informatie

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, eventueel e-mailadres, naam van je club.

Auteursrecht

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) en

negatieven, die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen.

Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement.

Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

Tip: Als je wijzigingen maakt op je foto's (bij trucage, verbeteren,...), sla je ze best op in een niet-gecomprimeerde vorm (bijvoorbeeld een .tiff bestand) en niet in jpeg.

Internationale wedstrijden

FAI-Wereld Juniorenkampioenschappen te Rieti Italie 28/07/2007 - 11/08/2007

Slotbeschouwing door Bert Sr.

Rieti ligt achter de rug. Drie zware weken voor piloten en crew.

Zweefvliegen is op dit niveau topsport. Echt geconcentreerd zijn, weinig tijd voor leuke ontspanning, en dan nog een loodzware terugreis van 1600 km incl. Sint-Gotthard pas en niet door de tunnel omdat er een monsterfile stond. Is het de moeite waard?

Hier mijn poging een antwoord te vinden: - Op junioren WK's, en zo hebben wij het na 4 WK's steeds weer gezien, ontstaat er telkens weer een heel goede sfeer. Piloten gunnen zich in de lucht niets, maar kunnen op de grond zeer sportief en vriendschappelijk met elkaar omgaan. M.a.w. een goed punt voor karaktervorming, men leert verliezen en het geluk van een goede dagplaats te vliegen te genieten.

- Bert is door en door een sportman. Hij gaat voor een topplaats. Hij geraakt zelden zijn concentratie kwijt en kan zonder meer erkennen dat iemand beter gevlogen heeft. Vele teams zagen in hem tijdens de eerste



Familiefoto

dagen de 'topfavoriet', wij de crew eerlijk gezegd ook. Wij hebben het uiteraard gemeden om dit luidop te zeggen. Het grootste probleem voor Bert was de minimale voorbereiding voor Rieti, gezien hij als laatste jaarstudent loodzware examens tot eind juni afgelegd heeft. Toen het op dag 3 'verkeerd' afliep en hij moest buitenlanden, spatte de droom van een topplaats voor hem uit elkaar. Zijn vleugels waren als het ware verlamd. Lies heeft hem met een bewonderenswaardig geduld geholpen. Wij deden hetzelfde en ook de positieve commentaren via internet en GSM's hielpen hem terug bovenop. Toch duurde het 3 dagen voordat hij weer als een speer vloog. Topplaatsen volgden. Jammer genoeg werden te korte proeven gegeven en geen 1000 punten-proeven, om het verschil te kunnen maken. De keuze de Discus 2AX te vliegen is in Rieti de juiste: met 200 liter water kan geen standaardtoestel deze racer bijhouden. Bert behaalde een dagoverwinning en vloog het snelste wedstrijdgemiddelde van allen tijdens de hele wedstrijd met 148,6 km/h over een AAT van 364 km. Eindresultaat 11de plaats, waarmee allen uiteindelijk tevreden konden zijn. Het was zijn laatste junioren WK. Hij popelt al om tegen de 'groten' te vliegen.

- Ook Tijn heeft zeer zware laatstejaarsexamens tot begin Juli afgelegd. Ook voor hem was de voorbereiding niet optimaal, alhoewel hij begin Juni nog de Zwitserse kampioenschappen meevloog en daar als 2de eindigde. Tijn vloog bewust met de Turbo om geen risico op schade tijdens een buitenlandse landing te hebben. Hij heeft de motor niet nodig gehad, en kwam elke dag rond. Van alle toestellen die zijn buiten geland,



waren 1/3 meer of minder beschadigd. Rieti betekent vliegen in de bergen met weinig goede buitenlandse velden.

Tijn's specialiteit en plezier is de AAT. Hij kan vliegensvlug analyseren. Hij had met de

Discus BT ca. 100 kg minder dan de andere standaardklassetoestellen, en dit was vooral boven de 160 km/h te merken. In Rieti wordt dikwijls en zeker in de final glide veel sneller gevlogen. Dus in dit opzicht heeft Tijn met zijn 14de plaats een goede plaats bereikt. Door een luchtruimschending op de laatste dag plaatste hij zich in het eindklassement net achter Andy May (GBR-3de op het WK 2005) Engeland). Tijn mag in 2009 nog als junior in Finland starten, en hoopt op andere jongeren in het Belgische team.

- Hilde, onze Team Captain (TC), gehard door 2 WK's en een pre-world, kent de regels van het spel op en top, en verdedigt het team met hand en tand. Zoals veel Vlaamingen meerdere talen vloeiend spreken, ontgaan ook haar weinig opmerkingen van anderen. Haar inbreng is ondertussen gewaardeerd door vele deelnemende naties. Een vrouw: 'so what', geen prestatiepiloot: geen punt. Ik denk soms in tegendeel: juist prestatiepiloten kunnen dikwijls onnodige commentaren niet voor zichzelf houden. Het kan zelfs een nadeel zijn. Ik zou b.v. geen goede TC zijn. De psyche is volgens mij het belangrijkste tijdens de wedstrijd, want vliegen kunnen de meeste jongeren zeer goed. Kortom, Hilde was reeds tijdens haar eerste TC functie in Husband/Bosworth (GBR) goed bezig. Nu was zij superbe en reeds een oude rot in het vak. Zware weken liggen achter ons. De toestellen staan (gelukkig) onbeschadigd terug op Keiheuvel.

Is dit alles de moeite waard? ZEER ZEKER!
- Zolang de piloot er zelf zin in heeft; nooit dwingen.

- Als men de piloten zonder eigenbelang steunt; moeilijk, omdat men eigen wensen projecteert.

- Het belang van de promotie van onze sport; belangrijk om te overleven als sport.

- Het plezier van " thuis " positieve commentaren, opbeurende SMS'jes en e-mails te ontvangen, en voelen dat zweefvliegend Vlaanderen meeleeft.

Mijn advies aan clubs, de clubleden en vooral aan de bestuursleden van clubs : en dit zonder bijbedoelingen i.v.m. Bert en Tijn, zij zijn niet meer zo lang junioren: Steun jullie jeugd onvoorwaardelijk. De jongeren vliegen goed en veilig. Geef het clubmateriaal zonder 'traditionele' tegenargumenten, steun hun overlandvliegen, steun Charron en OLC, denk over "Bundesligavliegen" na (een ware ijsbreker i.v.m. publiciteit), en last but not least hou het betaalbaar voor hen. Zij

zijn onze toekomst. Anders is het slecht gesteld met onze fantastische bezigheid tussen hemel en aarde en wij zijn dan verwonderd dat de jongeren wegblijven. Dit is een internationaal probleem, maar bepaalde landen zijn zich bewuster van deze dreiging en doen er reeds iets aan.

Hartelijk dank voor jullie wel gemeende interesse en uw steun.

Bert Schmelzer senior (ACK)

EINDKLASSEMENT

Club

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	6236	C41	Killian Walbrou	FRA	Std. Cirrus CS11-75	4	2	16	11	8	15	5	12	9
						-797	-835	-710	-523	-953	-546	-873	-578	-421
2.	6146	79	Miloslav Cink	CZE	Cirrus Std B	1	12	18	4	5	9	10	16	16
						-808	-791	-698	-569	-965	-555	-795	-561	-404
3.	6129	WO	David Bauder	GER	Std Cirrus G	13	9	4	3	3	23	3	18	16
						-630	-818	-782	-576	-972	-505	-882	-560	-404
4.	6075	424	Mark Holden	GBR	Cirrus G	18	5	10	18	1	1	22	8	12
						-602	-828	-764	-485	-1000	-664	-716	-602	-414
5.	6046	JA9	Simon Barker	GBR	Std Cirrus CS 11- 75	17	4	6	17	2	2	21	21	2
						-607	-830	-771	-486	-996	-634	-719	-549	-454
6.	5969	109	Rasmus Ørskov	DEN	Std. Libelle H201B	12	25	17	8	4	9	8	11	14
						-636	-687	-704	-561	-968	-555	-849	-597	-412
7.	5963	L3	Anze Vidovic	SLO	DG 100	21	17	22	1	13	9	1	22	3
						-535	-739	-668	-600	-883	-555	-985	-546	-452
8.	5873	SW	Baptiste Innocent	FRA	Cirrus Std G	5	3	20	10	10	25	7	25	5
						-795	-831	-683	-524	-941	-450	-860	-354	-435
9.	5863	SP	David Riha	CZE	Cirrus Std B	2	14	23	14	11	8	12	24	1
						-799	-761	-598	-504	-915	-556	-787	-476	-467
10.	5862	99	Tommy Nyby Jørgensen	DEN	Std. Libelle 201b	24	5	14	12	6	18	9	15	18
						-493	-828	-736	-509	-957	-537	-836	-565	-401
11.	5846	KA	Jakub Barszcz	POL	Jantar Std. 2	10	18	1	26	14	4	19	1	21
						-643	-726	-801	-414	-880	-612	-733	-655	-382
12.	5842	FZ	Leszek Duda	POL	Jantar Std 2	7	26	11	24	15	3	20	4	23
						-753	-667	-763	-438	-859	-631	-732	-623	-376
13.	5816	G1	Andrej Fiorelli	SLO	DG 100	23	21	25	2	9	12	2	16	19
						-528	-711	-534	-595	-952	-553	-983	-561	-399
14.	5814	ISV	Aurel Hallbrucker	AUT	LS1 f 45	16	15	5	9	18	14	13	5	8
						-609	-754	-780	-543	-756	-549	-780	-621	-422
15.	5805	P7	Marc Gerber	SUI	Jantar Std. 2	19	24	12	20	16	16	6	6	9
						-585	-698	-754	-472	-847	-540	-869	-619	-421
16.	5764	Z2	Jan Jagiello	AUT	ASW 15 b (W)	9	16	6	12	19	13	16	3	15
						-652	-740	-771	-509	-748	-551	-756	-632	-405
17.	5630	L7	Steffen Schwarzer	GER	ASW 19 A, B	14	8	3	5	22	21	4	20	9
						-615	-826	-786	-568	-457	-524	-880	-553	-421
18.	5558	BI	Stefan Georg Hunger	AUT	Std. Libelle W 210	22	13	2	7	17	19	26	7	22
						-533	-774	-795	-563	-820	-525	-555	-616	-377
19.	5522	YX	Bart Berendsen	NED	ASW 19 a,b (w)	8	1	21	25	20	22	23	14	13
						-660	-860	-674	-423	-717	-519	-681	-575	-413
20.	5499	XC	Jan Louda	CZE	Std. Cirrus B	3	5	19	6	24	7	11	19	20
						-798	-828	-684	-566	-319	-558	-794	-555	-397
21.	5356	81	René Schneebeli	SUI	LS 1-c	11	19	24	19	11	26	15	9	4
						-640	-714	-585	-475	-915	-227	-757	-600	-443
22.	5332	IM	Michal Lewczuk	POL	Jantar Std 3	6	22	9	21	25	5	18	2	24
						-760	-709	-766	-466	-300	-591	-738	-637	-365
23.	5151	M1	Stefan Sidler	SUI	Std.Libelle (w) 210	20	20	8	23	23	19	17	10	7
						-546	-713	-768	-456	-368	-525	-749	-598	-428
24.	4832	7Q	Mike Collett	GBR	Std. Libelle H201B	15	22	15	16	6	6	25	26	25
						-614	-709	-715	-488	-957	-582	-597	0	-170
25.	4733	41	Nicola Fergnani	ITA	LS1F, 45	26	10	26	22	21	17	24	13	6
						-301	-814	-462	-461	-487	-539	-663	-576	-430
26.	4689	BE	Jorg Weidemann	GER	LS 4A	25	11	13	15	26	24	13	23	26
						-484	-806	-741	-494	-225	-452	-780	-545	-162
27.	103	202	Jennifer Bradley	RSA	Std. Libelle H201B	27	27	27	27	27	27	27	26	27
						-103	0	0	0	0	0	0	0	0

Standaard

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	6854	KG	Patrick Gai	GER	LS 8	2	1	9	5	5	8	1	7	2
						-748	-938	-959	-523	-916	-699	-974	-580	-517
2.	6744	Y	André Weidlich	GER	Discus 2b	6	4	8	6	1	12	18	4	1
						-708	-907	-967	-519	-1000	-689	-830	-605	-519
3.	6696	AR	Felix Loth	GER	LS 8	9	2	10	4	2	14	9	8	3
						-704	-927	-957	-530	-950	-685	-893	-568	-482
4.	6613	KC	Felix Schneebeli	SUI	Discus 2	7	14	4	12	7	2	5	2	16
						-706	-820	-989	-484	-889	-746	-936	-640	-403
5.	6576	ST	Stefan Leutenegger	SUI	Discus 2	7	15	6	10	4	1	6	5	18
						-706	-817	-974	-489	-920	-761	-933	-601	-375
6.	6384	ER	Jérémie Badaroux	FRA	LS 8	11	8	7	6	3	23	15	11	11
						-668	-869	-969	-519	-914	-745	-781	-494	-425
7.	6359	ECC	Jedrzej Sklodowski	POL	LS-8	10	7	1	20	16	13	7	6	8
						-699	-876	-1000	-398	-756	-687	-928	-585	-430
8.	6293	A8	Dane Dickinson	NZL	LS8	3	12	14	1	13	17	2	1	17
						-732	-831	-627	-616	-800	-666	-966	-665	-390
9.	6284	VL	Jan Kantor	CZE	Discus CS	4	19	5	3	10	9	8	17	15
						-720	-711	-987	-542	-840	-698	-914	-464	-408
10.	6168	LOT	Piotr Jarysz	POL	LS 8	5	13	3	16	20	15	13	10	9
						-715	-826	-994	-445	-700	-671	-863	-525	-429
11.	6025	21	Bert Schmelzer	BEL	Discus 2ax	1	10	17	15	19	23	4	3	4
						-793	-844	-621	-458	-711	-558	-957	-609	-474
12.	5822	PI	Markku Kuusisto	FIN	Discus 2B	13	23	13	18	12	5	19	9	13
						-655	-681	-720	-418	-823	-740	-802	-565	-418
13.	5547	70	Andy May	GBR	LS 8	21	5	22	14	8	16	3	19	22
						-576	-904	-295	-459	-886	-670	-958	-459	-340
14.	5395	MC	Tijl Schmelzer	BEL	Discus bT	14	18	12	17	18	6	17	20	27
						-633	-745	-784	-441	-733	-724	-846	-415	-74
15.	5381	59	Shaun Mc Laughlin	GBR	LS 8	22	11	14	13	15	26	15	11	23
						-572	-837	-627	-477	-769	-403	-860	-514	-322
16.	5321	2A	Michael Boserup	DEN	Discus 2	20	19	24	9	9	18	20	13	7
						-578	-711	-274	-491	-876	-653	-797	-510	-431
17.	5279	NX	Sebastian Eder	AUT	Discus 2 BR	19	6	14	2	21	27	21	12	11
						-579	-898	-627	-581	-595	-266	-795	-513	-425
18.	5183	PC	Andreas Lutz	AUT	Discus 2a	23	22	19	8	22	21	12	17	10
						-561	-691	-586	-500	-481	-595	-877	-464	-428
19.	5154	EU	Sébastien Semblat	FRA	LS8	25	8	22	22	3	20	25	23	6
						-524	-869	-295	-357	-925	-620	-732	-380	-452
20.	5145	KM	Michal Kwasniak	POL	SZD 551	24	21	2	19	23	19	24	26	14
						-550	-707	-995	-405	-378	-649	-735	-309	-417
21.	5111	KAL	Slavomir Piskaty	CZE	Discus CS	12	27	11	26	14	11	15	14	19
						-659	-207	-833	-221	-771	-694	-860	-495	-371
22.	5074	ZB	Jan Boruvka	CZE	Discus	15	24	26	21	11	10	14	16	21
						-614	-610	-232	-393	-831	-697	-861	-483	-353
23.	5043	AB	Dominik Faessler	SUI	LS 8	18	16	25	23	17	4	11	27	5
						-581	-790	-234	-318	-742	-744	-890	-289	-455
24.	4681	149	Tom Smith	GBR	LS 8	16	3	27	11	27	7	22	21	20
						-613	-912	-206	-485	-193	-706	-786	-414	-366
25.	4340	RB	Mike Westbrook	USA	Discus 2b	17	17	18	27	24	22	10	22	25
						-606	-747	-620	0	-370	-575	-892	-410	-120
26.	3626	40	Douglas Bradley	RSA	Discus 2	26	25	20	24	25	24	27	24	25
						-480	-432	-576	-277	-334	-482	-581	-344	-120
27.	3295	ALB	Kathy Fosha	USA	LS8	27	26	21	25	26	25	26	25	24
						-237	-424	-541	-274	-287	-456	-616	-318	-142



Zicht op Rieti vanuit Fonte Colombo

Europees FAI-kampioenschap te Issoudun Frankrijk 06.08.2007 - 19.08.2007

EINDKLASSEMENT

15m-class - Overall results after Day 8

#	N°C	Pilots	Pays	Glider	Total
1.	RP	Janusz - Centka	POL	Diana 2	5378
2.	BB	Karol - Staryszak	POL	Diana 2	5158
3.	LE	Leigh - Wells	GBR	ASG-29	5139
4.	V8	György - Gulyas	HUN	Ventus 2A	5086
5.	V	Jean-Luc - Colson	BEL	ASW 27	5069
6.	EQ	Christophe - Ruch	FRA	Ventus 2A	5030
7.	5A	Henrik - Bredahl	DEN	Ventus 2A	5024
8.	AZ	Petr - Tichy	CZE	Ventus 2A	4961
9.	JT	Patrick - Stouffs	BEL	ASW27 B	4896
10.	EL	Louis - Boudierlique	FRA	Ventus 2BX	4795
11.	AX	Petr - Koutny	CZE	Ventus 2AX	4762
12.	V7	Laurinyecz - Sandor	HUN	Ventus 2B	4754
13.	A8	Manfred - Hahn	SUI	ASW 27	4727
14.	620	Mikael - Engstrom	SWE	Ventus 2B	4672
15.	KM	Igor - Gapanovych	UKR	LAK 17A	4644
16.	73	Mykola - Kovalchuk	UKR	Ventus 2B	4624
17.	M3	Eduard - Supersperger	AUT	Ventus 2B	4603
18.	Z3	Timothy - Scott	GBR	ASW27b	4597
19.	Y	Giorgio - Galetto	ITA	Ventus 2AX	4551
20.	LT	Georg - Theisinger	GER	ASW27B	4517
21.	VS	Ghiorzo - Stefano	ITA	Ventus 2A	4500
22.	PS	Andreas - Allenspach	SUI	ASW 27	4421
23.	1R	Steven - Raimond	NED	ASW 27	4416
24.	HJ	Reinhard - Hagenmüller	AUT	Ventus 2B	4374
25.	EX	Erwin - Sommer	GER	Ventus 2AX	4294
26.	29	Ferdi - Kuijpers	NED	ASG 29	4272
27.	EH	Harry - Hirvola	FIN	Ventus 2A	4243
28.	51	Kevin - Houlihan	IRL	ASW 27B	3897
29.	YX	Hannu - Nurmiraanta	FIN	Ventus 2A	3533
30.	WW	Jaap - Horsten	NED	LS6 A	3341
31.	FUN	Nielles - Alexandre	ESP	Discus 2T	3184
32.	I	Jan - Hald	DEN	Ventus C	2851
33.	FX	Tibor - Fratrik	SVK	LS 8	2682

18 m Class - Overall results after Day 8

#	N°C	Pilots	Pays	Glider	Total
1.	XT	Ronald - Termaat	NED	Ventus 2CXT	5981
2.	F2	Yves - Jeanmotte	BEL	Ventus 2cT/18m	5910
3.	68	Ricardo - Brigliadori	ITA	ASG 29	5720
4.	10	Hadriaan - van Nes	NED	LS 10/18m	5700
5.	E1	Russell - Cheetham	GBR	ASG 29E	5541
6.	WO	Wolfgang - Janowitzsch	AUT	ventus 2CX	5453
7.	210	Phil - Jones	GBR	Ventus 2CX	5450
8.	HI	Zoltan - Verebélyi	HUN	Ventus 2CXT	5434
9.	SDI	Peter - Hartmann	AUT	Ventus 2CXT	5381
10.	MO	Mogens - Hoelgaard	DEN	Ventus 2CXT	5291
11.	HK	Erkki - Heinonen	FIN	ASG 29/18m	5203
12.	71	Holger - Back	GER	LS 10/18m	5196
HC	IS	Makoto - Ichikawa	JPN	ASG 29	5136
13.	7D	Didier - Hauss	FRA	Ventus 2CXT	5109
14.	PL	Stanislaw - Wujczak	POL	ASG 29/18m	5108
15.	NV	Vytautas - Maciulis	LTU	LAK 17/18m	5048
16.	EP	Marc - Schroeder	FRA	Ventus 2CX	4988
17.	IH	Petr - Krejcirik	CZE	G 304S	4916
18.	WG	Werner - Amann	AUT	Ventus 2CX	4888
19.	BN	Andrzej - Smielkiewicz	POL	Ventus 2CM	4800
20.	K8	Ulrik - Sorensen	DEN	ASH 26E	4796
21.	MD	Marcel - Dünner	SUI	ASG 29/18m	4783
22.	29E	Rolf - Friedli	SUI	ASG 29T /18m	4764
23.	VP	Olivier - Brialmont	BEL	Ventus 2CT	4762
HC	M	John - Buchanan	AUS	Ventus 2CX	4490
24.	AS	Alberto - Sironi	ITA	Ventus 2CXT	4470



18 m Class (vervolg)

25.	JOY	Juergen - Schuster	GER	Ventus 2CXT	4427
26.	UR	Ulf - Ringertz	SWE	Ventus 2CXT	4416
27.	CZ	Jana - Veprekova	CZE	Ventus 2C	4354
28.	LK	Lubor - Kuvik	SVK	Ventus 2CXT	4291
29.	CX	Branislav - Jesensky	SVK	Ventus 2CXT	4199
30.	CH	Marko - Lepetic	SLO	Discus 2C	3838
31.	OX	Gunnar - Karlsson	SWE	Ventus 2CXT	3823
32.	SV	Viktoras - Kucikaitis	LTU	LAK 17/18m	3709
33.	WS	Martti - Sucksdorff	FIN	ASG 29/18m	3645
34.	IR	Istvan - Réti	HUN	Ventus 2CXM	3205
35.	LA	Roman - Rysenko	RUS	LAK 17AT	2577
36.	NP	Erofeev - Vasily	RUS	LAK 19/18m	2320
37.	SS	Lars Rune - Bjornevik	NOR	Ventus 2cT/18m	2126

Open - Overall results after Day 8

Place	N°C	Pilots	Pays	Glider	Total
1.	N1	Peter - Harvey	GBR	Nimbus 4T	6045
2.	EC	Laurent - Aboulin	FRA	Nimbus 4T	6028
3.	WB	Uli - Schwenk	GER	EB28	5958
4.	72	Sylvain - Gerbaud	FRA	Nimbus 4M	5796
5.	FE	Marcus - Frank	GER	Nimbus 4M	5743
6.	110	Steve - Jones	GBR	Nimbus 4M	5733
7.	A	Steen - Elmgaard	DEN	Nimbus 4T	5706
8.	4T	Henry - Romeijn	NED	Nimbus 4 T	5670
8.	AT	Tomasz - Rubaj	POL	ASW 22BLE	5670
10.	176	Kim - Tipple	GBR	Nimbus 4T	5626
11.	IP	Pierre - de Broqueville	BEL	ASH25 EB28	5347
12.	LSJ	Francois - Jeremiasse	NED	Nimbus 4M	5252
13.	NB	Markus - Gäumann	SUI	Nimbus 4M	5244
14.	KS	Christoph - Matkowski	POL	ASW22BLE	5210
15.	AJ	Poul Kim - Larsen	DEN	ASH 25E	5044
16.	SD	Dmytro - Borovyk	UKR	Nimbus 4DM	5035
17.	DN	Antti - Lehto	FIN	Nimbus 4DM	4976
18.	PF	Tomas - Rendla	CZE	ASW 22BLE	4920
19.	GX	Peter & Peter - Marosi & Balanyi	HUN	ASH 25 EB	4493
20.	PR	Peter - Platzer	AUT	Nimbus 4DM	4136
21.	BY	F.Jozef - Eder	AUT	ASW 22BLE	1080



Vergulde Venturi 25 en 26 augustus 2007

Wie het laatst licht, licht het best!

Tim en Dennis Huybreckx namen aan deze wedstrijd deel als enige Belgen.

Zaterdag werden er opdrachten uitgeschreven van 136 km voor de clubklasse, 137 km voor de standaardklasse en 151 km voor de open klasse.

De omstandigheden waren erg slecht met slechts af en toe stijgen tot 1 m/s en 25 km/u wind terwijl de basis 800 m bedroeg.

In de club- en openklasse kwam men net boven de 100 km uit, in de standaardklas-

se kwam men niet aan het vereiste minimum.

Zondag begon zeer mistig maar toch was de wedstrijdleader Martijn Alders optimist, een kleine proef zou er zeker inzitten.

De afstanden waren 123 km voor de club, 173 voor de standaard en 170 voor de open. Het lieren begon om exact 14.00 uur en met een zestrommellier gaat het dan wel vooruit.

De basis was ondertussen 800 m en het stijgen soms redelijk.

Het tweede been liep van west naar oost over de Veluwe, het laatste been van noord naar zuid.

Buitenland is er daar niet veel bij dus voorzichtigheid was geboden.

In de clubklasse sneuvelden vele piloten na het eerste keerpunt, in de andere klassen kwamen de meeste toestellen terug binnen.

Uiteindelijk waren de winnaars:

in clubklasse en de bronzen venturi: Ger Kwant op LS 4
in standaard en zilveren venturi: Tim Huybreckx op LS 7 WL
in open en gulden venturi: Daan Paré op Ventus 2CM

Mark Huybreckx (ACK)

EINDKLASSEMENT Totaal Klassement na dag 2

Standaard

##	WN	Vlieger	Land	Type	Punten
1	LT	Tim Huybreckx	ACK	LS7 WL	614
2	E12	Toon/Bas Krebbers	GEZC	Duo Discus	606
3	K4	Stephanie/Remco Kool	NijAC	DG1000-T	548
4	2T	Rob Flick	SZT	Duo Discus XT	503
5	Y1	Peter Millenaar	VCH	Discus 2a	479
6	W4	Remyvan der Kleij	WBAC	DG1000-T	347
7	EC	Philippe Hendrikx	EZZC	Discus b	337
8	L8	Tjeerd/Geert Jan Reitsma/ Kroon	DSA	LS8a	314
9	T12	Mark Perlot	Teuge	Duo Discus	308
10	NY	Hans/Johan Elsink/ Hamelink	NijAC	DG 505 20m	232
11	NC	Tim Kuijpers	NijAC	DG 800S	70
12	H9	Arie v/d Kuil	VCH	DG 1000-T	50
13	CM	Dennis Huybreckx	ACK	LS 8	0

Open en Ren

##	WN	Vlieger	Land	Type	Punten
1	NL	Daan Paré	ACVZ	Ventus 2cM/18	555
2	RA	Bob Teernstra	FAC	Ventus cT 17,6	527
3	BE	Bert de Wijs		DG808 c	504

Open en Ren (vervolg)

4	3F	Rob Millenaar	VCH	DG 600/18m	498
5	YA	Leon Mol	ELZC	Ventus 2cM/18	412
6	JR	Jan Ritsma	KNVvl	Ventus cT/18	92
7	HE	Jaap Vis	Hogeveen	ASH 25E	82
8	2K	Karel Bruggeman	GLC Illus.	Ventus 2cM/18	60

Club

##	WN	Vlieger	Land	Type	Punten
1	NG	Ger Kwant	NijAC	LS 4	419
2	SX	Dennis Terpstra	FAC	Std. Cirrus 16m	397
3	YB	Diederick Joosten	DSA	LS 3a	374
4	MSF	Geert Rozeboom	ACVZ	LS 4 WL	370
5	WY	Roelof Corporaal	FAC	Pegase	348
6	74	Frank Hiemstra	FAC	Std.Cirrus	343
7	BVL	Peter Bakker	ACS	ASW 19	341
8	YX	Bart Brouwer	TZC	ASW 19WL	298
9	NX	Joost Veldkamp	NijAC	LS 4b	288
10	T	Steven Huiskes	TZC	LS 4	242
11	KES	Melchert v/d Wijngaard	FAC	Cirrus 18m	237
12	BT	Roeland van der Spek		LS 3	148

Jac Jansen Memorial Cup (Nederland) 7 en 8 juli 2007

Hier vonden we een groot aantal Belgische deelnemers terug.

Het weer beloofde goed te worden dat weekend, één van de weinige dit jaar.

Zaterdag werden er proeven uitgeschreven van 164 km voor de open klasse en 134 km voor de clubklasse. Het weer leek erg goed, alléén wat veel wind. Nog niet de helft van de piloten kwam rond, velen strandden in de buurt of op Weelde omdat een wolkenstraat die er veelbelovend uitzag absoluut niet wilde meewerken. Iedereen in de buurt zakte onderuit. Zelfs de mannen van Weelde zelf, Luc en Walter, konden het niet redden. Tot dan toe waren de gemiddelde snelheden fenomenaal hoog geweest.

Marc Van Breemen op Libelle was eerste in de clubklasse, Dennis Huybreckx was de snelste in de open klasse met 94 km/uur.

Zondag was beter, met proeven van 269 km voor de clubklasse en 319 km voor de open, alles richting Limburg en Venlo.

Wim Akkermans op LS 3 was de snelste in de club met een gemiddelde van 87km/u en in open was de eerste plaats voor Jac Van Stratum op LS 6-18m voor Tim Huybreckx op LS 7 met 95 km/uur en Dennis als 4^{de} met 96 km/uur op de LS 8.

Ook vandaag kwam slechts de helft van de deelnemers terug op Woensdrecht. In de clubklasse was Wim Akkermans de eindwinnaar met Jelle op 9 en Sebastien op 11.

In de open was F. Jeremiasse de winnaar voor Dennis, die zijn eerste plaats verloor wegens 100 strafpunten voor het niet goed ronden van het laatste punt. Jammer. Met Tim op 4, Walter op 5 en Luc op 6 was het resultaat voor de Belgen zeker niet slecht.

Mark Huybreckx (ACK)



Totaal klassement Club klasse

#	Callsign	Piloot	Type	Punten
1	LC	Wim Akkermans	LS-3a	1402
2	II	Marc van Breemen	Std. Libelle	1378
3	MZ	Jan Roose	LS-4a	1290
4	AH	Jurjan Venema	DG-300	1270
5	MSF	Geert Rozeboom	LS-4a WL	1165
6	FD	Boris Broere	LS-4a	1103
7	YB	Diederick Joosten	LS-3a	1099
8	W6	Johan Lemmens	ASK-21	1081
9	ES	Jelle Vandebeeck	ASW-19	1021
10	W9	Guus Stael	ASK-23b	1001
11	GB	Sebastien Mathieu	LS-3a	655
12	EL	Eddy van Roon	Pegase	400
13	LP	Lodewijk de Beukelaar	Std. Cirrus	319
14	W5	Bart Dijkstra	ASK-21	267

Totaal klassement Open klasse

#	Callsign	Piloot	Type	Punten
1	LSJ	Francois Jeremiasse	Nimbus 4M	1334
2	CM	Dennis Huybreckx	LS-8	1273
3	JB	Jac van Stratum	LS-6 18w	1271
4	LT	Tim Huybreckx	LS-7 WL	1211
5	HE	Walter Geenen	Ventus 2cM	1052
6	L2	Luc van Camp	SZD 55	991
7	W4	Roelof Klunder Nijland	DG-1000T	947
8	LL	Fred van Breemen	Nimbus 4DM	828
9	DSD	Danielle Schrier	Discus B WL	794
10	ZZ	Piet van Pul	Ventus cT	732
11	6E	Jos Schrier	ASH-26E	659
12	DY	Eddy de Reys	DG-808c	643
13	H9	Rene Vrijenhoek	DG-1000T	637
14	SR	Jan Seton	LS-8	620
15	W1	Hans Dijkstra	Duo Discus X	588

Oneigenlijk gebruik van een Ka-7

Ergens in februari 2007

Samen met N. werd er op een geheime plaats afgesproken, want ik was iets van plan, ...

Toen ik alles zo een beetje uitlegde aan N. was hij er direct voor te vinden en zou hij de nodige personen aanspreken om mijn plan uit te voeren. Wat gingen we doen? Ik zou zeggen, Lees verder!

15 april 2007

Na veel regelen, over en weer rijden en verkennen is het zover. Iedereen is op de hoogte van wat hij of zij zou moeten doen. Het enige waarop we tellen is goed weer, ik beschik over een gesmeerd plan en heel wat vrienden waarop ik kan rekenen.

09u00:

Het belooft een prachtige dag te worden, het is stralend weer. Vertrekkend van thuis voor wat een normale vliegdag lijkt, kijk ik of ik niets vergeten ben. Iedereen is verwitigd en ingelicht, iedereen weet wat hem te doen staat. Oeps, één ding nog, de ring. Gewapend met alleen dit kleinood en mijn boterhammen voor de rest van de dag rij

ik met geopende ruit naar het vliegveld Overboelare om één van de belangrijkste vluchten van mijn leven te maken.

Jammer genoeg kan de organisator (N.) van dit alles er niet bij zijn omdat hij moet werken maar het is nog de enige dag waarop we 'het' kunnen doen. Als 'het' vandaag niet doorgaat dan zou de kans bestaan dat het weer omslaat (en geef toe, heel ver waren we er niet af).

Wat is het plan van vandaag?

Er zal een mysterieuze vlucht doorgaan. Een vlucht die invloed zal hebben op de rest van mijn leven.

Het wordt een sleepvlucht naar een bepaald gebied waar mijn vriendin naartoe gelokt word door haar zus en waar we een "stunt" gaan uithalen. Alleen is er één groot probleem: De wind kon niet meer verkeerd zitten dan die dag dus moest ik samen met alle betrokken personen een ander plan uitvinden want een sleepvlucht zat er niet meer in. We konden maar niet tot het afgesproken gebied geraken. Iedereen stond paraat, maar wachtte nog tot het grote startteken.

14u00

Het ganse plan leek helemaal in duigen te vallen, ik zag het maar somber in, ...mijn huwelijksaanzoek. Toen kwam onze hoofdinstruuteur met een ingenieus alternatief.



We zouden met de lier opstijgen en een buitenlanding maken in de buurt van het vliegveld waar mijn vriendin mij zou staan opwachten.

16u00

Zo gezegd, zo gedaan, samen met D, J, een andere J en L gingen we eerst een afgedankte Ka-7 bij iemand afladen om de aanhangwagen, die we nodig hadden, vrij te maken. Terwijl deze groep mensen het onmogelijke deed om alles in orde te brengen bereidde ook onze hoofdinstruuteur zich voor op de vlucht.

Ik maakte ondertussen al de afspraken, regelingen, aanpassingen aan het plan. Dit was niet zo eenvoudig.

Mijn vriendin's ouders wisten eigenlijk al van iets, mijn ouders een héél klein beetje. Eigenlijk wist iedereen waar men moest zijn maar niemand wist precies wat er ging gebeuren. Alleszins hadden ze hun foto-toestel bij de hand.

Na het afzetten van de oudere Ka-7 verkennen we de velden rondom Overboelare Airfield. We moeten iets kiezen dat niet te ver van het vliegveld gelegen is en dat natuurlijk de mogelijkheid biedt om te kun-



nen landen. We hebben er wat over gedaan maar uiteindelijk hebben we een goed veld gevonden. Een paar kilometer van het vliegveld ligt een mooi stukje veld dat onbewerkt is. Verder kunnen we zomaar niet gaan want thermiek is niet erg alom aanwezig vandaag.

We keren terug naar het vliegveld om het verlossende telefoontje af te wachten. Ondertussen maak ik me ongerust over wat er allemaal zou kunnen gebeuren, wat er zou fout lopen, djee man, mijn hart slaat in mijn keel.

17u30

Mijn GSM rinkelt, ik neem op en daar is de bevestiging, iedereen is op post. Ok, daar gaan we dan, parachutes aan, inriemen, ... hopelijk gaat alles vlot nu.

Onze hoofdinstrucenteur had nog één voorwaarde, de ophaalploeg mocht niet vertrekken voordat de nodige drank zou ingeladen worden in de auto's van de ophaalploeg. D en J deden dit direct en natuurlijk, de eerste streepjes bij de bar kwamen op mijn naam te staan.

17u40

De nodige check's worden gedaan; Remkleppen gecontroleerd en vergrendeld, stuurorganen vrij en correct, instrumenten gecontroleerd, trim stand voor start, gordels vast (achteraan: ok) en cockpitkap wordt gesloten. Mijn hart begin terug in mijn keel te slaan.

"Kleine ring bruin" roep ik dan. De kabel wordt aangekoppeld. "Telefoon" roept de persoon die onze vleugel recht houdt. De startleider contacteert de lier. Onze hoofdinstrucenteur spreekt me moed in maar merkt enige zenuwachtigheid en besluit toch maar alert te zijn op wat ik doe (geen overbodige luxe).



"STRAK!" en hop daar gaan we dan, in 3 seconden op naar 100km/u en snel naar 380 meter hoogte. Bij het afkoppelen van de kabel vliegen we naar het doel. Een veld op een paar kilometer van het vliegveld.

We beginnen te zwaaien door het wiebelen van de vleugels. Onze hoofdinstrucenteur wijst me erop dat het nog niet te laat is en dat we nog een ander veld kunnen kiezen maar ik houd stug vol.

We beginnen met het overvliegen van het veld. Beneden wordt aan mijn vriendin gezegd dat ik er zou uitspringen met de parachute. Het antwoord was letterlijk: "Als hij dat doet heeft hij een lap op zijn ba**es". Ze is er dus niet direct graag bij blijkbaar... Dat ze pit heeft kan je niet ontkennen!

Bij het overvliegen van het terrein zien we ondertussen de ophaalploeg aankomen. Mijn vriendin weet nog altijd van niks. Aangekomen boven het gebied beginnen we met het afvliegen van onze hoogte. We maken enkele mooie bochten.

Ondertussen begint iedereen beneden zich af te vragen wat de bedoeling is.

Bon, we hebben onze hoogte en zetten de landing in. Onze hoofdinstrucenteur weet er een perfecte landing uit te persen op een volledig onbekend terrein. We stoppen op een 20-tal meter van het publiek. Iedereen

(behalve de insiders) vraagt zich af waarom ze daar nu allemaal moesten zijn. Ik stap uit en roep mijn vriendin bij mij. Een beetje aarzelend komt ze af en ik neem haar hand vast, val op mijn knie en stel 'de vraag'; "Bie, wil je met mij trouwen". Compleet verrast antwoordt ze

"Ja"! ... Het is gelukt!!!!



De nodige vloeistoffen worden bovengehaald en samen drinken we op een geslaagd avontuur en een geslaagde avond! De dag erna genieten mijn kersverse verloofde en ik van een mooi dagje uit.

Eén ding willen wij niet vergeten te zeggen: wij willen iedereen maar dan ook iedereen die heeft meegeholpen hartelijk danken voor de nodige inzet, hulp en vriendschap. Vooral dan ook de mannen van de ophaalploeg, onze hoofdinstrucenteur en de organisator van dit alles.

Bart (VZP)



De prille verloofden





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.



KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

VERSLAG van de vergadering van 20 juni 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, S. Vlegels

Verontschuldigd: /

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u. De voorzitter verwelkomt de heer Steven Vlegels, die Luc Van Geyte opvolgt voor de KBBF. De KBBF-vertegenwoordigers worden gevraagd deze wijziging per omgaande door de federatie officieel te willen laten bevestigen. Vermits het reglement voorschrijft dat de leden van de sportcommissie de bevoegdheid van sportcommissaris moeten bezitten, zal S. Vlegels zich hiertoe voorbereiden en examen afleggen voor 31/03/2008.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 28-03-2007 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van records

Zweefvliegen:

Conform de Sporting Code werd einde december de aanmelding ontvangen vanuit Australië voor de prestatie van Paul Bourgard:

Zopas werd het dossier ontvangen vanwege de Australian Sport Aviation Confederation (Australische NAC), deze prestatie wordt als Belgisch record gehomologeerd.

Category: General – Class: Open / Single seater

Speed over triangle 500 km: 146,12 km/u
04-12-2006 - Nimbus 4 - Narromine

3. Reglementen van wedstrijden 2007:

3.1. Ballonvaart:

28-29 april Challenge Waregem
16-20 mei BK 2007 in combinatie met Dutch Balloon Trophy

3.2. Modelluchtvaart

Volgende internationale wedstrijden werden ingeschreven op de FAI-kalender:

14-15 april F3P Mons
19-20 mei F3A Grandrieu
09-10 juni F3J Merksplas
23-24 juni F2B Genk
21-22 juli F3M Tongeren
23-28 juli F3I Othée
11-12 augustus F2ABC Pepinster
18-19 augustus Pylon Racing Tongeren
18-19 augustus Speed Cup Liège

3.3. Zweefvliegen

18-19 augustus Keiheuvel Cup

4. Resultaten van wedstrijden in 2007

Ballonvaart: BK/Dutch Balloon Trophy

5. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard.

6. Allerlei

6.1. Zweefvliegen – KBAC-reglement/OHB voor de zweefvliegvergunning

- Actualisering "Bijlage 4 – Lijst erkende geneesheren"
Documentatie wordt overeenkomstig geactualiseerd.

6.2. Organisatie examen Sportcommissaris

Op verzoek van de BZF werd op vrijdag 4 mei 2007 op het vliegveld Goetsenhoven (BAC-lokalen) een examen ingericht. 11 kandidaten namen deel, 8 zijn geslaagd. (zie brevetten/vergunningen)

6.3. Volgende vergaderingen 2007

- 26 september
- 28 november

Omstreeks 19:00 u wordt vergadering gesloten. Vervolgens worden nog enkele zweefvliegproeven in detail gecontroleerd.

P. PAUWELS, verslaggever

HOMOLOGATIE van VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examens

Guy AUDENAERDE	Peter DEVOS
Bruno MOORTHAMERS	Johan SCHREURS
Inez BELIËN	Christophe D'HONT
Jan MOORTHAMERS	Eddy SCHRIJVERS
Romain BEUNCKENS	Matthias DOBBELEIR
Bert PRENEN	Gino VERBRUGGEN
Joeri COOLS	Tom ENGELS
Willem RONGE	Pieter VIJVERMAN
Niel DEIJGERS	Hans fokker
John SCHAEPPDRIJVER	Sophie VANDEWALLE
Lucrese DE PALMENAER	Tim KEYMIS
Jochen SCHOETERS	Frank WESTHOVENS

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Joeri COOLS	Jan MOORTHAMERS
Tim KEYMIS	Niel DEIJGERS
Frédéric DE GROOTE	Jochen SCHOETERS
Bruno MOORTHAMERS	Mathias DOBBELEIR
Jan DEGRYSE	Johan SCHREURS

c. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Werner COOLS	Seppe OMLOOP
Joris MONTEN	Robert DEMAN
Koen CROMBEZ	Jean OPT'EIJNDE

Peter HANNES	Bavo LENS
Werner VAN DEN BROECK	Jan VANTOMME
Tim KEYMIS	Pieter LIEVENS
Rik VANDEN BOER	Tony WILLEMS

d. Theoretische examens hulp-/instructeur:

Joost BERTELS	Dries VAN GESTEL
Heikki DESCHACHT	Jurgen DECRAEMER
Peter BERTELS	Peter VERHOEVEN

e. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

Geert DE PALMENAER

f. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

Paul JANSSENS	Daniël SZYGULA
---------------	----------------

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN

1. D-brevet:

a. 1000 m hoogtewinst:

Walther COX	Peter HANNES
Jan VAN IN	Rob VAN UFFELEN
Niel DEIJGERS	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN
Jan VANTOMME	Luc STULTJENS

b. 5 uren duurvlicht:

Niel DEIJGERS	Jan VAN IN
Ritchie REDNAG	Luc PASHUYZEN
Matthias DOBBELEIR	Carl RENCKENS

c. 50 km afstandsvlucht:

Niel DEIJGERS	Rob VAN UFFELEN
Jan VAN IN	Luc STULTJENS
Johan LOUWET	Rik VANDEN BOER

d. Bekomen het zilveren kenteken:

Niel DEIJGERS	Johan LOUWET
Jan VAN IN	Luc STULTJENS

2. E-brevet:

a. 3000 m hoogtewinst:

*

b. 300 km afstandsvlucht:

*

c. Bekomen het gouden kenteken:

*

3. F-brevet:

a. 5000 m hoogtewinst:

*

b. 300 km doelvlucht:

*

c. 500 km afstandsvlucht:

*

Geslaagd in examen sportcommissaris

DE PALMENAER Geert 07/520 (VZP)
LEPEZ Peter 07/524 (BAC)
LOMAN Pieter 07/521 (VZP)
PONT Rudy 07/523 (BAC)
PONCELET Frank 07/525 (BAC)
VAN ACKER Peter 07/522 (KFC)
VAN EECKHOUDT Olivier 07/527 (BAC)
VAN PUT Michel 07/526 (BAC)

Het hoekje van de boekenvreter

Elke zweefvliegfederatie heeft zowat haar eigen opleidingschema en curriculum, waarvoor de gepaste literatuur ontworpen wordt. Zo ook de BGA (British Gliding Association), zeg maar de Britse zweefvliegliga. Voor haar stelde **Steve LONGLAND** het boek *Gliding* op (A & C Black, Londen 2002, 310 blz., 19,5 x 23,5 cm, talloze z/w tekeningen en schema's, ISBN 0-7136-5947-5, 25 £), dat als officieel handboek verplichte lectuur is voor alle zweefvliegers en instructeurs. Een icoontje bij elk onderdeel verklaart of een en ander cruciale kennis betreft, dan wel algemeen nuttige of louter informatieve.

Merken we eerst en vooral op dat het hier om het technische aspect van het zweefvliegen handelt: vliegmechanica en aërodynamica, constructie, variometers en meteorologie. Besturing, navigatie, menselijke factoren en reglementering komen helemaal niet aan bod. Het boek gaat ingewikkelde onderwerpen niet uit de weg; of liever, daar waar de vereenvoudigde versie – die men in de meeste zweefvlieghandboeken terugvindt – tekortschiet, deinst de auteur er niet voor terug om een complexere methode aan te grijpen, die wellicht dichter bij de werkelijkheid aanleunt. Het verbazende is dat hij er wonderwel in slaagt dit op een aangename, licht verteerbare wijze te doen, met veel gevoel voor humor (!) en quasi zonder wiskundige formules.

Opmerkelijk is ook dat het boek qua instrumenten alleen de variometer in zijn varianten bestudeert. Snelheidsmeter en hoogtemeter worden uiterst summier beschreven, hun afwijkingen, meetfouten e.d. worden niet vermeld. Een interessant onderhoofdstuk is gewijd aan het opsporen van lekkages en van compensatiefouten. De MacCreadytheorie komt in een hoofd-

stuk over zweefvliegprestaties aan bod, samen met waterballastgebruik, dolfinjvlucht enz.

De boekenvreter staat met dit boek een beetje voor een dilemma: enerzijds is het interessant, aangenaam geschreven, vlot leesbaar, anderzijds is het vrij onevenwichtig, met een zwaar pak mechanica en aërodynamica (meer dan de helft van de blz.), materies die niet onmiddellijk de gemiddelde zweefvlieger boeien... In het volledige instructiepakket hoort in ieder geval een heel pak informatie dat in dit werk niet of nauwelijks is opgenomen. Werk voor de individuele instructeur, dus. *Gliding* is binnen deze beperkingen toch een uitstekend naslagwerk.

Er bestaan niet zoveel boeken over de Franse zweefvliegerwereld, en zeker niet over de zweefvliegtuigproductie bij onze zuiderburen. **Christian RAVEL**, één van de pijlers van de Franse vereniging voor historische zweefvliegtuigen *Dédale*, en stuwende kracht achter het regionale luchtvaartmuseum te Angers-Marcé, heeft nu een boek gewijd aan de belangrijkste vooroorlogse (WO II) zweefvliegtuigproductent: *Les planeurs de l'AVIA 1930-1947* (Bleu Ciel Editions, Angers 2006, 222 blz., 21,5 x 30,5 cm, ISBN 2-9521228-1-4, 35 €).

Na een sterke start in het begin van de twintiger jaren, is het zweefvliegen in Frankrijk in het slop geraakt. Als Abrial en Auger in 1927 de Rhön bezoeken, valt de achterstand t.o.v. Duitsland meteen op. In 1928 wordt de Club Aéronautique Universitaire gesticht, met mensen als Massenot, Jarlaud, Noirtin, Fauvel, om jongeren als piloten, maar ook als ingenieurs en technici naar het (zweef)vliegen te lokken.

Begin 1930 ontstaat dan de *Association pour la Valorisation de l'Industrie Aéronautique* (AVIA). De vereniging beschikt over een studiebureau te Parijs, waar Jarlaud een tweekitter "vliegende balk" AVIA 20a (met open behuizing rond de vliegers) en een afgeleide eenzitter Xa (zonder behuizing) ontwikkelt, beide bijzonder rustieke toestellen. Fauvel, hoofdinstructeur en verantwoordelijke voor de opleiding, vliegt

de toestellen in. De Xa ruimt baan voor de verbeterde en versterkte X1a, trager, maar ook stabiel en met een iets betere glijhoek dan zijn model, de Zögling.

Deze toestellen worden goed onthaald en overal nagebouwd. De XVa met behuizing kent eveneens een groot succes. Naast deze opleidingszwevers ontwikkelt Jarlaud tevens de oefentoestellen 30e en 32e, en de prestatietoestellen 40p en 41p. Het ganse zweefvlieggebeuren in Frankrijk voor WO II draait hoofdzakelijk rond de AVIA zweefvliegtuigen, en deze die door Castello in het Zuidwesten worden ontwikkeld. Hoewel minder gevorderd dan de Duitse en Poolse toestellen, geven ze toch een goede impuls aan de Franse zweefvliegbeweging. Maar daar komt Hitler in 1939 een stokje voor steken...



Het boek van Ravel munt niet uit door literaire kwaliteiten, maar geeft een zo volledig mogelijk overzicht van wat we nu weten over de AVIA-producties. Over elk productienummer krijgen wij de gegevens! Voor liefhebbers van precieze informatie een must! Voor de anderen is er de bijzonder rijke iconografie: talloze z/w foto's, vaak voorheen ongepubliceerd, driezijdenaanzichten, en zelfs de bouwtekeningen van de X1a. Een absolute aanrader dus voor de historisch gerichte zweefvlieger.

Stéphane Vander Veken

