

LIGABLAD

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



32ste jaargang
oktober • november • december 2011

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **128**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



32^{ste} jaargang • nummer 128
oktober - november -
december 2011

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmaenaer
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:

Craeye Bert (VZP) • De Keersmaecker Bart (KAZM) • Janssens Wil (Alb) • Leroy Joachim (DAC) • Oswald Monica (LSV Viersen) • Pauwels Patrick (LVZC) • 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 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 BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 februari 2012 op het redactieadres.

Cover : ASH30 tijdens open dag glider Pilot shop/A. Schleicher Benelux - foto: redactie

Back cover : Lierstart tijdens het dauwvliegen op EBG - foto: Bert Craeye (VZP)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Voor het eerst alleen van de grond, van voorspel tot apotheose	2
5e Coupe Libelle Issoudun 2011	3
Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Francis Berx	5
Zweefvliegtuignieuws	7
Het hoekje van de boekenvreter	9
Charron.line 2011	10
WK Junioren Musbach 2011	13
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten	16

Woordje van de redactie

Ja, we staan voor een nieuw jaar. Een jaar dat wellicht boordevol goede voornemens van start zal gaan! Ik hoop dat ieder onder ons die voornemens kan verwezelijken en een mooi jaar tegemoet gaat. Maak in elk geval ook in 2012 van flight safety een hoofdpunt.

Naar onderhoud en luchtwaardigheid van onze vloot is 2011 een kantelmoment geweest. Intussen is de CAMO op kruissnelheid en wordt er verder gewerkt aan enkele restpuntjes. In enkele clubs zijn de laatste CRS's gevormd volgens het 'oude' opleidingsstelsel en werden 5 personen gevonden om de interne CAMO-audits te verrichten. Ook aan de verdere uitbreiding van de ARC-staff wordt gewerkt.

Jammer genoeg lieten het afgelopen jaar ook enkele Liga-medewerkers weten dat er voor hun taak een vervanger diende gezocht te worden. Sommige van deze taken werden reeds opgenomen, voor andere laten de kandidaatstellingen op zich wachten. Onder onze leden zijn er volgens mij zeker voldoende mensen te vinden die over de nodige dynamiek, tijd en verantwoordelijkheid beschikken. Waarom niet wat actiever meewerken binnen de liga? Het secretariaat zal u graag met de nodige inlichtingen en antwoorden van dienst zijn.

Ondanks dat baanbrekende verbeteringen van zweefvliegtuigprestaties nog nauwelijks mogelijk worden geacht doen de constructeurs hun best om ons van tijd tot tijd nog iets nieuws voor te stellen. In dit plaatje past ook de ASH 30, de nieuwe orchidee uit de Schleicher-stal. Het toestel werd op de open dag van Glider pilot shop - Alexander Schleicher Benelux voorgesteld door de nieuwe AS-vertegenwoordiger voor BeNeLux René de Dreu. Het is een toestel dat naast enkele subtiele optimalisaties merkbaar meer wendbaarheid biedt dan zijn voorganger de ASH25. Hoewel de prestaties en handelbaarheid merkbaar beter zijn dan de ASH25 gaat dit niet ten koste van de ergonomie. De cockpit biedt opvallend meer ruimte en comfort. Voorzien van een prachttoel als de LX9000 doet dit toestel alvast watertanden. René, als je ooit iemand zoekt voor de 2e zit dan ben ik zeker kandidaat!

En al vliegen de meesten onder ons met meer bescheiden toestellen, het belangrijkste in het komende jaar is dat je van elke vlucht kan genieten en behouden terugkeert.

Een veilig en mooi 2012,

Geert

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2012

Tijdens de algemene vergadering van 23 november II. werd het ontwerp van begroting voor 2012, dewelke door de raad van bestuur was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Dit voorstel zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

De algemene vergadering heeft aldus besloten om de bijdragen en kosten ongewijzigd te houden voor 2012, en zijn dus als volgt:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
 b) Individuele bijdrage:
- 150,00 € voor leden jonger dan 65 jaar
 - 130,00 € voor leden ouder dan 65 jaar
- Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 87,00 en 76,00 €
 Deze bijdragen zijn inclusief de wettelijk verplichte collectieve sportverzekering
- c) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 35,00 € (inclusief collectieve sportverzekering).

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende activiteiten plaats:

- 23 september – Overleg Examinatoren
 - 24 september – Vormingsdag voor de Interne Auditors CAMO+
 - 30 september – Extra vormingsavond voor CAMO+-ARS medewerkers voor de inspectie van motoren
 - 14 oktober – Vormingsavond voor kandidaat CAMO+-ARS-medewerkers
 - 21 oktober – CAMO+ evaluatievergadering met alle ARS-medewerkers
 - 20 november – Najaarsstudiedag Raad van Instructeurs
 - 17 december – Praktisch examen kandidaat Certifying Staff
- Voor 2012 werden reeds vastgelegd:
- 28 januari – Jaarlijkse conferentie voor in-

structeurs

- 11 februari – Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs
- 17 maart – Theoretisch examen instructeur.

De kandidaturen voor dit examen worden afgesloten op 31 januari. Informatie en inschrijvingsformulieren zijn verkrijgbaar bij de hoofdinstructeur van de clubs.

CAMO+

Ondertussen is de LVZC-CAMO+ negen maanden operationeel en werden reeds 100 aanvragen verwerkt voor het uitvoeren van een luchtwaardigheidscontrole. Het auditproces om nog enkele bijkomende inspecteurs te kunnen aanstellen is lopende. Vier interne auditors zijn gerekruteerd en opgeleid en zijn onder toezicht van Jos Aerts, kwaliteitscoördinator, gestart met de uitvoering van interne audits. Voor de eigenaars die een 'Beperkte overeenkomst' hebben afgesloten, is eveneens de begeleiding voor het opmaken/actualiseren van onderhoudsprogramma's gestart.

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!

In 2012 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 maart, 15 juni, 28 september en 30 november.

Symposium 2012

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 28 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma. Zie de

aankondiging verder in dit nummer. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

Vanaf 14 u zijn alle leden en geïnteresseerden van harte welkom.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen: Tijdelijk niet meer voorradig
 - Veilig Zweefvliegen: 7,50 € (11,50)*
 - Elementaire Vliegopleiding: 5,- € (7,00)*
 - Vliegboekje: 2,50 € (3,70)*
 - Sticker 'Zilveren' brevet: 1,75 € (2,50)*
- * (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

Wedstrijdkalender 2012

De planning 2012 ziet er uit als volgt:

21-22 april	Grote Prijs Geraardsbergen VZP	
17-20 mei	Kempen Cup	KAC
26-28 mei	Kiewit Cup	ALB
30 juni/1 juli	Kaiser Wedstrijd	KLV
4-5 augustus	Keiheuvel Cup	KACK
Victor Boin:	Open/renklasse in combinatie met de Kempen Cup	

Nationaal kampioenschap

28 april – 6 mei Vliegveld St.-Hubert
 Organisatie: FCFVV/CNVV

Dank

Alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden worden vanwege het secretariaat van harte bedankt voor het vlotte verloop van dit niet zo eenvoudig 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!
 Maak van 2012 een sportief en succesvol vliegseizoen en hou het vooral veilig!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan **Aviabel** die onze werking op verschillende vlakken mee heeft ondersteund.

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



ASH30 tijdens de open dag GPS/AS Benelux te Beauvechain foto:redactie

Voor het eerst alleen van de grond, van voorspel tot apotheose

Op een gegeven zondag in juni vertrek ik vol hoop en verwachting naar Schaffen. Na een voorjaar vlijtig lessen bestaat de mogelijkheid dat ik vandaag mijn eerste solo vlieg. Het is ook mijn laatste kans van het seizoen om dit te realiseren. Volgende week vertrek ik met het leger naar Libanon voor 4 maanden. Ik zal terugkomen op het einde van oktober, en zo de rest van het vliegseizoen missen.



Met een twintigtal vluchten op mijn palmares hebben de instructeurs laten doorschermen dat het bijna tijd is om me te lossen. Ik heb tot nu toe van elk moment in de lucht genoten, de vloed aan informatie proberen te verwerken. Met vallen en opstaan heb ik deze lente bijna elk weekend het luchtruim opgezocht. Soms verbaasde ik mezelf, en vroeg ik: "Heb ik dit helemaal zelf gedaan?". Andere keren ging het wat minder, en luisterde ik aandachtig naar de ervaren mannen om mijn fouten te corrigeren.

In de briefingroom krijgen we te horen dat we vandaag met een ferme crosswind zitten. Er is een behoorlijke kans op thermiek, wat iedereen graag hoort. Runway 24 zal gebruikt worden. Persoonlijk vlieg ik liever op de 'o6', vraag me niet waarom... De bakken worden buitengerold. Vol goede moed breng ik de Twin Astir II naar de piste. Ik ben één van de eersten op Schaffen die niet meer op hout gelest heeft. De trouwe K7 is deze winter verkocht.

Dan is het zover, we gaan vliegen! Achter de pawnee gaat het vlotjes naar 500m. Na het loskoppelen begint de zoektocht naar 'goede lucht'. Zo klimmen we naar 900m en doen enkele oefeningen zoals overtrekken, spin&recovery en nog van dat fijns. Genieten is me dat. Lang leve de G-krachten! Daarna volgt een landing met behoorlijk veel crosswind. Met enkele correcties zet ik de Twin mooi aan de grond.

Bij de volgende vlucht komen we in een rare situatie terecht. De instructeur laat me zoeken naar thermiek aan 'de verkeerde kant' van het plein. We zitten al laag, en halen het aanknopingspunt niet meer. "Wat ga je nu doen?": vraagt hij. Na enige overpeinzingen besluit ik het circuit langs de andere kant te vliegen. Na een correcte

melding in de radio zet ik een links circuit in. Downwind gaat het nu over Schaffen. Onwennig draai ik in base, met de wind in de rug. Damn, dat gaat snel. Vroeger als normaal stuur ik in final en vlieg geschaard op de piste af. De bak rechtzetten, afronden, en touchdown! Alweer een stapje dichterbij mijn solo.

Na een hoop onderrichtingen op de grond beginnen we met een moeilijke oefening. De terugsleep, en daarna de kabelbreuk. Op enkele honderden meters begint de simulatie. De kabel wil niet lossen! De sleper haalt het gas er af en begint te dalen. Ik moet volle remkleppen trekken om de kabel strak te houden. Met de juiste raadgevingen van de instructeur worstel ik om op de juiste positie te blijven. Het zweet parelt op mijn rug. Als we in circuit gaan begin ik het onder de knie te krijgen. In final probeer ik om mooi in positie te blijven. De crosswind zorgt er voor dat we beiden geschrant binnenkomen, een mooi zicht. Op enkele meters van de grond gaat het gas er terug op. Kleppen in, en stijgen maar. Op een kleine zoom 'breekt' de kabel. (toch wel heel veel pech deze vlucht.) Ik zet direct koers naar het aanknopingspunt, en kondig me aan op de radio. Na de landing hoor ik minder goed nieuws.

De instructeurs vinden de weersomstandigheden niet goed genoeg om me te lossen. De wind is nogal grillig, en blijft bijna haaks over de piste blazen. Een beetje teleurgesteld trek ik me even terug. Ik kijk naar de starts van de anderen, en stel me voor dat ik 4 maanden zal moeten wachten om nog eens een poging te wagen. In mijn ooghoeken staan de lesgevers een beetje te konkelfoezen. "Awel, ga je nog vliegen?"; hoor ik plots. "Als je deze vlucht goed tot een einde brengt, mag je alleen omhoog": weten ze me te vertellen. Mijn hart maakte een vreugdesprongetje. Omdat ik bijna altijd in minder goede omstandigheden heb gevlogen, en omdat ik vandaag laten zien

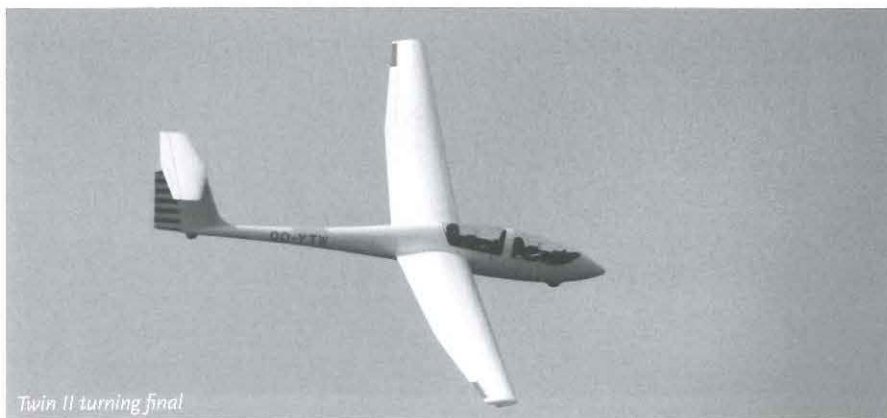
heb dat ik het landen met crosswind beheers, mag ik toch los!

Na een goede checkvlucht is het zo ver! Moederziel alleen in de cockpit voer ik mijn laatste checks uit. Kap dicht, en vergrendeld. Voor me staat de pawnee al te pruttelen. Kabel strak, thumbs up! Ik voel de propwind van de sleper tegen de kap roffelen. Here we go! Vleugels recht houden, neus van de grond, daar gaan we. Amai, da ding is rap los zonder die extra kilo's op de achterbank! Ik zet de Twin tegen de wind met een welgemikte trap op het voetensuur. Dan komt ook de sleper los. Samen klimmen we naar 500m. Ik wacht nog even met lostrekken, want ik wil een beetje extra hoogte, en tijd. Na het loskoppelen begin ik te snuffelen naar thermiek. De hemel is quasi blauw, en het is al laat in de middag. Het valt me op dat de Twin gelukkiger is met enkel mij aan boord. Hij stuurt lichter, en blijft beter boven. Dit is genieten! Vrij als een vogel scheur ik over Diest, op zoek naar stijgen. Spijtig genoeg vind ik zelfs niet het minste zuchtje lift. Na enkele minuten keer ik terug naar het aanknopingspunt, en meld me aan. Nu komt het, de eerste keer alleen landen. Ik kom nogal hoog in final, en moet bijna volledige remkleppen trekken. Als een steen met heimwee donder ik uit de lucht. Beetje minder remmen, snelheid in het oog houden! Opsturen tegen de wind. Mikken voor de drempel. Snelheid. Rechtzetten. Afronden. Landing! Afremmen. Stilte. Licht euforisch doe ik de kap open. Na een hoop felicitaties stallen we de zwevers. Op naar de cantine.

Bedankt Instructeurs, voor jullie engelen-geduld. Bedankt lief vrouwke, om me achter mijn dromen te laten jagen. Nog enkele weken en ik kom terug thuis van Libanon. Ik hoop dat het nog 1 weekend vliegweer is dit jaar...

Tot Binnenkort,

Joachim Leroy (DAC)



5e Coupe Libelle Issoudun 2011

De Libelle Cup te Issoudun heeft haar 5e editie achter de rug. En wat voor een! Het deelnemersveld kon groter zijn, maar het plezier was er niet minder om. Terwijl ik dit schrijf ondergaan vele vrienden een natte vakantie; Nitra in het water, Spanje levert niet naar gewoonte, ook centraal frankrijk ligt onder een grijs wolkendek. Begin juli hebben we echter nog het geluk met goede condities in een toffe sfeer en met veel vluchten, een verslag:

Uit Vlaanderen 2 deelnemers: Franz Van Autreve (23) en ondergetekende.

Verder 4 Franse deelnemers waaronder een oudgediende met zijn Silent2. De grote nieuwkomer in de ploeg is Brian Spreckley die samen een Team vormt met z'n vrouw Gillian en Dick Bradley van Soaring Safaris uit Zuid Afrika. Een team met meer ervaring dan de rest samen en daar valt zeker wat van te leren.

Parallel vinden ook de Franse kampioenschappen Club, standaard en 15m plaats.

De reis naar Issoudun op 30 juni zou eenvoudig moeten zijn daar de Libelle al ter plekke is. Zo ook Willy die als super ophaalploeg fungeert, Franz komt wat later aan op de avond. Zonder verdere afspraken is het een meevaller dat alle anderen ook op 30 juni al toekomen. Naar gewoonte van de vorige edities worden alweer plannen gesmeed om samen de horeca te verzorgen. Twee trainingdagen hebben we nog voor de start van de wedstrijd.

Het weer is ook van de partij en we beslissen op 1 juli direct groot uit te zetten met een oefenvluchtje van 530 km daar de wedstrijdlijding nog geen proef heeft voorzien. Volledig noord zou het parcours ons net ten zuiden en zelfs al een stukje onder de Parijse verkeersgebieden moeten brengen.



Franz wist met z'n "23" 2 dagoverwinningen binnen te halen.

Ten Noorden van Orleans vinden we echter uitspreiding en ik besluit ten onrechte de proef af te breken. De anderen gaan door en twee onder hen zullen uiteindelijk de proef volledig vliegen. Een gemiste kans voor mezelf. Franz, die pas laat in de nacht is toegekomen wenst een dagje te klimatiseren.

De volgende dag is er wel een officiële proef: 395 Km. Doch niet iedereen wil die gaan vliegen. Zelf probeer ik wat groter, maar dat blijkt een overschatting en daar ik niet snel genoeg vooruitkom in het blauwe, breek ik opnieuw af. Toch goed voor 375 Km vrije vlucht.

Op naar de echte wedstrijd nu.

Dag 1: AST van 283,1 Km

Al voor de start loopt het mis zoals later zal blijken. De sleep verloopt normaal en in de pulk stijg ik tot 1200 m agl. Dan besluit ik wat verder termiek te zoeken ik het blauwe. Bij elke bel echter krijg ik de indruk dat ik geen termiek meer kan vliegen. Bij het aanvoelen van de termiek trek ik de snelheid er uit, vario van 5 m, kant kiezen en indraaien. En steeds kom ik in dalen van enkele meters terecht. Wat is dat? Bakt ik

er niets meer van? Wat is er mis? Je begint allerlei dingen te denken, maar uiteindelijk raak ik er van overtuigd dat ik m'n compensatieantenne moet vergeten te monteren zijn. Intussen ben ik afgezakt tot 600m en ik besluit te landen. De duse wordt snel gemonteerd en weer weg ben ik. Alle anderen zijn ondertussen al op de proef vertrokken en er wacht me dus een proef in blauwe termiek zonder hulp van de rest. Geen goed begin, maar ik probeer er het beste van te maken.

Ik start uiteindelijk als de anderen zo'n 40 km onderweg zijn. Het verloopt echter vlotjes en bij het eerste keerpunt ben ik ze tot zo'n 30km genaderd. Ook het tweede been verloopt voorspoedig, tot ongeveer 8 km voor het tweede punt. Daar vind ik behoorlijk wat cirrus op m'n weg, maar de anderen melden een goede bel op het keerpunt. Ik kom daar echter behoorlijk laag aan en kan de bel niet vinden. Dan maar verder op koers, maar het wil niet lukken. Veld kiezen en landen is m'n enige optie. Geen denderend begin voor de wedstrijd. Franz heeft loggerproblemen en moet het spijtig genoeg met nog minder punten stellen in de uitslag. Plaats 1 en 2 voor ons, achteraan natuurlijk. Dat roept om verbetering, en die kans krijgen we de volgende dag.

Dag 2 AST van 208,3 Km

Opnieuw blauwe termiek, maar van de goede soort. De wind is minder en de belen zijn duidelijk beter. We kunnen bijna zuiver op koers vliegen en eigenlijk moeten we ons niets aantrekken van de bronnen van termiek. Die komen regelmatig en zijn veel makelijker te centreren dan de dag voordien.

Met drie vliegen we samen en 23 trekt het beste lotje. Een mooie dagoverwinning voor Franz met 87,4 km/h, ik volg met 87,1 en behoud 2 seconden voorsprong op de derde.

Mooi, dat geeft zin om zo verder te doen.

Dag 3 AST van 307,7 Km

De dag verloopt vlot maar de hemel blijft blauw. Ik vertrek wat later dan de meesten



Bart "zJB" wachten op de start



735 rode lantaarndrager komt thuis.

en slaag er in om ze bij te benen tegen het tweede keerpunt. Net voor het derde keerpunt vlieg ik de beste bel van de dag aan en de anderen slaan ze gewoon over. Ik neem afscheid van de rest. Met 80,7 km/h ben ik best tevreden. Op Brian staat echter geen maat. Hij rond de proef nog 15 minuten sneller en kaapt de dag voor ons allen weg met 86,6 km/h. Franz heeft op het laatste been minder geluk en moet buitenlanden na 236 km.

Een mooie tweede plaat voor mij. Franz is voorlaatste voor de dag.

Dag 4 AAT van 1h30 107,7km/231,0km (168,3km)

Een moeilijke termiekdag met iets dat op cumulus lijkt, maar die maken niet altijd hun beloftes waar. Resultaat is dat voor een dergelijk kleine proef de resultaten nogal ver uit elkaar liggen. Zelf verlies ik de dag opnieuw al op de grond. Bij de programmatie van de B-proef loopt het fout. Ik start met het verkeerde eerste keerpunt. Dom dommer domst, temeer daar ik mijn snelheid wel goed had voor een tweede plaats. Ik eindig mooi voorlaatst met een virtuele buitenlanding na 40 km. Dank aan Henri in de Silent die me van een laatste stek behoed door een luchtruimschending te maken voor de start. Gelukkig blijft de schade beperkt daar de dag slechts 376 punten waard is voor Brian die weer het beste van zichzelf laat zien. Franz wordt 4e met 54,5km/h.

07/07 wordt een rustdag. De weerssituatie laat geen proef toe, ook al blijven we lang in de grid met hoop op een venster.

Dag 5 AAT van 1h30 104,1km/296,9km (198,0km)

Na de passage van het front in de ochtend verwachten we een kleine opening. Die komt er ook en de wedstrijdlijding weet deze perfect te benutten.

Een kleine proef waarbij cumulus en afcherming een grote rol spelen. Het komt er dus op aan de juiste bellen te kiezen. Dat

lijkt aardig te lukken, doch op weg naar het laatste keerpunt kan ik er niet zo snel een vinden. 300 meter en klaar om te landen vind ik gelukkig zonder al te veel tijdsverlies een mooie 2 meter, die me bovendien op final glide brengt. Resultaat is een mooie dagoverwinning met 84,3 km/h, zij het met beperkte punten. Franz is voorzichtiger en wordt 5e met 72,8 km/h.

Dag 6 AST 281,5 km

De dag wordt er eentje van overleven. Het eerste deel is helemaal niet slecht, maar ongeveer halverwege spreid de boel uit. Het gevolg laat zich raden. Twee buitenlandingen en alle anderen hadden er op z'n minst enkele op het oog. Gelukkig kan ik de slechte zone hoog aanvatten, maar ik moet toch zo'n 40km rechtdoor vliegen voor ik weer leven in de lucht ontdek. Franz krijgt de prijs van de volhouder. Na bijna 6 uur strijden komt hij als 5e en laatste over de lijn.

Tijdens deze vlucht voer ik een leuke strijd met Dick. We starten nagenoeg gelijk en pas na het tweede punt weet hij een klein verschil te maken. Vlak voor het derde punt, en na m'n lange steek vinden we mekaar terug in een centimeter belletje net voor het keerpunt. We zitten beiden laag (400m) en het keerpunt ligt wind op. Ik besluit eerst te ronden terwijl Dick blijft stijgen. Na de landing feliciteert hij me met mijn moedige beslissing.

Op weg naar het laatste punt denk ik Dick bij de lurven te hebben, maar als ik in een laatste belletje nog 200 m zoek om thuis te komen, zie ik hem met net die 200 m boven me voorbij vliegen. Tweede plaats voor mij die dag.

Dag 7 AST 203,2 km

Mooie termiek onder leuke cummulussen op het menu vandaag. Ik vertrek onmiddellijk na het openen van de start. Onderweg zie ik niemand, maar het gaat zo goed dat ik me geen zorgen maak. Met 95,5km/h land ik als eerste. Snel na mij is ook Franz daar, Brian komt nog enkele minuten later.

Franz is echter 13 minuten na mij gestart en neemt dus de dag voor zich met een supermooie 102,5km/h. Brian strand tussen ons in met 96,7.

Een Libelle kan dus wel degelijk ook snel vliegen.

Dag 8 AST 358,4 km

Dit beloofd de beste dag van de wedstrijd te worden. Ik geloof er in en ben gretig. Al snel neem ik de start, hoewel het er aan het eerste keerpunt nog blauw uit ziet, maar dat is tenslotte 75 km verder, en ik denk maar dat tegen dat ik daar ben de cumulus wel zal in orde komen. Niet dus. Ik rond het eerste punt nog in het blauw en de termiek is er beduidend zwakker. Snel vindt ik echter aansluiting met de cumuli en jagen is de boodschap. Net als in de boeken stop ik enkel voor de beste bellen. Vandaag klopt alles. Via de radio verneem ik dat de anderen steeds verder achter me blijven. Lange steken, sterke bellen, het is een plezier. Met 98 km/h kom ik na slechts 3h39min over de streep.

Dick komt ruim een half uur later binnen met 91,7km/h. De anderen hebben nog een half uur meer nodig.

Een prachtige dag om af te sluiten, want de weergoden vinden dat het genoeg is geweest. De twee laatste dagen worden gecancelled.

Brian en co maakten geen grote fouten en eindigen dus 1e. Ik ben meer dan tevreden met een tweede stek, Franz die hier en daar ook de nodige pech had is 5e.

De wedstrijd wordt afgesloten met een leuke avond met prijsuitreiking en een groot feestbuffet. Een spetterend einde opgeluisterd door een Engelse band die live covers uit de jaren 80 bracht duurde tot in de vroege uurtjes.

Een vliegvakantie om U tegen te zeggen. De afwezigen haalden hun gewoonlijke ongelijk. Libelle eigenaars zijn bij deze uitgenodigd voor de volgende editie in juli volgend jaar. Geen Franse kampioenschappen dan, maar we kunnen rekenen op de aanwezigheid van de vrouwen die deelnemen aan de Pre-Worlds. Ambiance verzekerd.

Bart "2JB" (KAZM)



Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Francis Berx



Francis startklaar in de Twin foto: Wil Janssens

Net na het afsluiten van seizoen 2011 spreek ik af met Francis Berx in het clubhuis van Albatros. Er heerst een gezellige sfeer, een tafel herbergt enkele kaartspelers, jongere leden praten aan de toog over het voorbije seizoen en in de ruimte ernaast staat een LS4 waaraan het winterwerk volop aan de gang is.

Om rustig te praten zonder ik me met Francis af in een bureel dat pas aangebouwd is aan het clubhuis. Francis is een belangrijk lid achter de sterke Albatros club. Ik wil graag van hem horen hoe hij helpt dit te verwezenlijken.

Jij bent één van de 13 mensen waar het mee begon in 1972. Hoe is de club ontstaan?

We waren lid van een andere Limburgse club en waren niet meer akkoord met de politiek van de club. We wilden als zelfstandige zweefvliegclub opereren en niet meer afhankelijk zijn van de motorclub. Het bestuur deelde echter onze visie niet en we besloten daarom een eigen club te stichten. Na wat zoeken naar een geschikt vliegveld kwamen we op Kiewit terecht. Met 13 hebben we toen Albatros gesticht.

Wie van die 13 zijn nog steeds lid?

Naast mezelf zijn Jan Evens en Thieu Berger nog steeds lid.

Hoe oud was je toen?

Ik was toen 20. Ik begon met vliegen toen ik 16 was. Vier jaar na de oprichting van Albatros ben ik hulpinstructeur geworden en daarna in 1979 sportcommissaris. Sinds begin november van dit jaar ben ik instructeur.

In een nieuw opgerichte club kan je er waarschijnlijk niet direct volop tegenaan gaan. Hoe ging het er bij Albatros aan toe in de eerste jaren?

Ons eerste toestel was een Bergfalke die we kochten van de Meeuw. Twee jaar later hebben we dan onze hangaar gebouwd. Prestatievliegen was er niet direct bij maar we mochten wel met privé toestellen van andere leden vliegen. Door de werken aan de uitbouw van de nieuwe club kwam prestatievliegen ook niet op de eerste plaats. Dit kwam er pas in 1976 na de aankoop van de Cirrus 75.

Wat was je rol in het begin van Albatros?

In het begin was ik penningmeester. Iets waar ik me steeds mee bezig gehouden heb is de vlootplanning. Ik organiseerde ook vanaf 1977 de Kiewit cup. Dit was aanvankelijk een inter-clubwedstrijd tussen Albatros en Diest. Pas de laatste 10 jaar is onze wedstrijd echt groot geworden. Ik heb de Kiewit cup 15 jaar georganiseerd.

Jullie hebben een mooie vloot en toch geen heel groot ledenaantal. Hoe realiseren jullie dit?

We zijn er natuurlijk trots op dat we als enige club geen minutengeld vragen. Dit is vanaf het begin onze stelling geweest, we willen niet dat er iemand moet komen landen omwille van zijn centen. De algemene kosten worden verrekend in het lidgeld. Verder betaalt ieder lid 15 euro per maand. De eerste 4 jaar komt dit geld op de rekening van de club terecht en daarna wordt het een renteloze lening die kan teruggevraagd worden als iemand de club verlaat. We zien ook niet alleen hoeveel geld we



Een jonge Francis bij de Twin

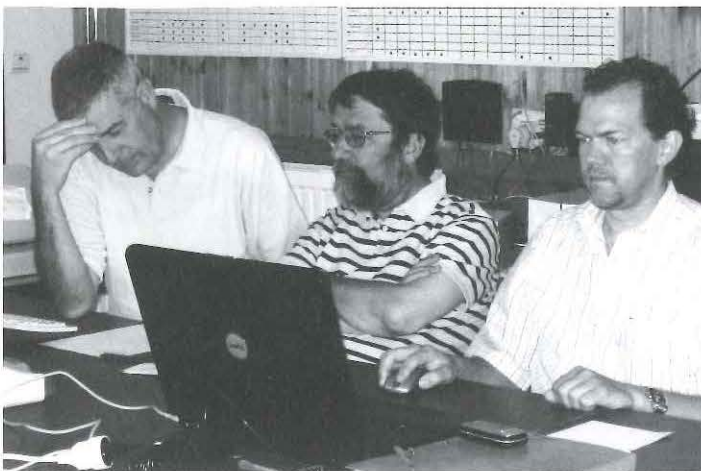
in de kas hebben maar hoeveel we gaan hebben. We hebben het genot van nu met goede toestellen te vliegen en er iets langer over te doen om deze af te schrijven door het feit dat we met geleend geld werken. Op deze manier wordt de last ook gedragen door de mensen die er in de toekomst op gaan vliegen. De sleepkosten worden enkel gedekt door de startprijs. We slepen ook al lang tot 600 meter. Dit stamt nog uit de tijd van toen we met de Rhönlerche vlogen. Met de klassieke sleep tot 500 meter kon je niet veel doen met dat toestel...

Jullie hebben een volledige vloot van plastic. Hoe ging de overgang?

Zonder problemen. Wat we ook merken sindsdien is dat de gemiddelde leeftijd terug daalt. Vroeger hebben we meer promotie gemaakt maar dit heeft niet zo veel uitgehaald. Sinds de vloot uitsluitend uit plastic bestaat, stromen de nieuwe leden toe. Veel mensen die aan het kamp deelnemen blijven ook lid.



Met Cirrus 75 wachten klaar voor de sleep



Task setting Kiewit Cup 2008 foto: Wil Janssens



Samen met Baer Selen, Kiewit Cup 1992 foto: Wil Janssens

**De uitbreiding van de hangaar na-
dert ook zijn einde. Dit kost toch ook
een flinke hap uit het budget?**

Dit wordt gedeeltelijk betaald met steun van de stad Hasselt. Als competitiesport hebben wij een afgevaardigde in de sportraad. Voor infrastructuurwerken kan men een tussenkomst aanvragen. Zonder deze steun zou het erg moeilijk geweest zijn. Als de uitbreiding voltooid is, zal de hangaar in zijn geheel 15 meter diep zijn en 60 meter breed, ideaal voor zweefvliegtuigen.

**In die nieuwe hangaar komt ook iets
nieuws in heb ik vernomen!**

Dat klopt, in maart verwachten we onze nagelnieuwe Duo Discus XLT. Deze is uitgerust met handbesturing voor mensen die door een handicap hun voetenstuur niet meer kunnen gebruiken. Deze aanpassing werd gesponsord door het Belgian Hand-flight Fund, een organisatie die het aanpassen van vliegtuigen voor mindervaliden als doel heeft.

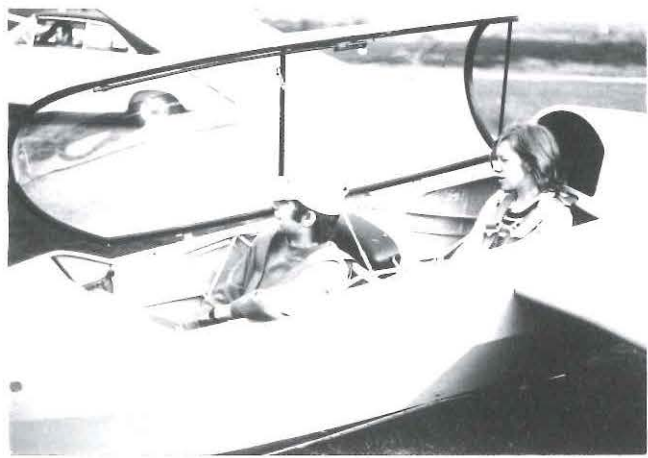
**Jij schijnt een speciale gave te heb-
ben! Je krijgt alles verkocht...**

In 2008 zijn we begonnen met alles te verkopen wat we niet meer gebruikten. Oude radio's, parachutes die bijna op waren, barografen,... Dit nam alleen maar plaats in en het bracht uiteindelijk toch nog een beetje extra geld op. Ik heb ooit een deal gemaakt met Tost om 8 oude haken te ruilen voor 3 nieuwe en slechts 100 euro op te leggen!

Wat brengt de toekomst voor jou nog?

We hebben een LS6 18meter gekocht om mijn zoon Simon wedstrijden mee te laten vliegen. Ik ben aan mijn laatste jaar bezig voor ik met pensioen ga. Ik werk bij Exxon-Mobile in Machelen waar ik computerondersteuning geef. Vanaf dan heb ik meer tijd. Ze gaan nog last met me krijgen...

**Albatros zal er wel bij varen! Bedankt
voor het gesprek. Kris (KAZM)**



Als jeugdig Ka13 vlieger

**Wat me ook opvalt is dat de vloot
privé toestellen vooral bestaat uit
zeer performante toestellen. Is dit
toeval?**

Nee, we willen niet dat de mensen een type kopen dat de club hen ook kan bieden. Het moet alvast beter zijn dan een LS4.

**Is er dan niet het risico dat er mensen
zijn die een té performant toestel gaan
kopen volgens hun mogelijkheden?**

Nee want we begeleiden hen in de aankoop van een toestel. Verder moet iemand die een privé toestel koopt ook minstens 5 jaar lid zijn van onze club.



Wedstrijdleiding Kiewit Cup 1989 foto: Wil Janssens

Zweefvliegtuignieuws

Aircraft Industries (LET)

De problemen met de Blanik zijn nog niet van de baan, maar de situatie blijft evolueren. De vleugelstructuur van de L-13A is blijkbaar verschillend van die in de L-13, en zou voldoende garanties bieden voor gebruik (buiten kunstvliegen) binnen strikte limieten: maximum 100 uur kunstvliegen (in het verleden), 25 000 lierstarts en 2500 uur in dubbel. Sommige L-13 zwevers hebben ook een structuur "type A" (en misschien zijn er L-13A's met het oude type). Bijgevolg moet er een inspectie gebeuren om precies vast te stellen welke de bestaande structuur is, moet er nauwgezet nagegaan worden of de tijdslimieten niet zijn overschreden, of er geen beschadigingen vastgesteld worden. Als alles klopt, kan het toestel met beperkingen opnieuw gevlogen worden. Voor andere toestellen is er de wijziging van Aircraft Design and Certification Ltd.

Concordia



De werkzaamheden vorderen bij Dick Butler. Zijn superzwever werd voor de eerste maal "in kruis gezet". Ook accessoires zoals buitenvleugels, rolroeren, welvingkleppen en winglets zijn nu uit de mallen gekomen, dank zij de bijstand van Christian Streifeneder. De firma die deze samen met zijn vader leidt, Glasfaser Flugzeug Service Hansjorg Streifeneder, stond in voor de productie van de speciale mallen voor eenmalig gebruik. Er is nog veel gelcoat, montage en paswerk te doen, maar het einde is in zicht. Er is echter nog geen datum voorzien voor de eerste testvlucht.

DG

Hoewel de DG-1000 TE ontworpen werd met een elektromotor als thuisbrenger, heeft DG hem ook getest in zelfstart. DG-ontwerper Jelmer Wassenaar waagde dit eerst op de verharde baan te Speyer. Na minder dan 250 meter rollen steeg het toestel op met 2 m/s stijgen. Later werd dit overgedaan op de korte gras piste te Bruchsal. Ook hier geen problemen: 300 m rollen, 30 m hoogte op het einde van de baan. Deze tests werden uitgevoerd nadat verschillende verbeteringen werden aangebracht aan de elektronische regeling van de motor, die de prestaties verhoogden zonder de maximum looptijd nadelig te beïnvloeden.

Institut für Flugzeugbau der Universität Stuttgart

Met de elektromotorzwever e-Genius werd de tweede prijs behaald van de CAFE Green Flight Challenge, gesponsord door de NASA. De piloten waren Klaus Ohlmann (bekend van zijn record-



vluchten) en Eric Raymond (constructeur en piloot van de Sunseeker, een voorloper onder de elektromotorzwevers met zonnepanelen). Drie proeven: een startafstand en startgeluidsmeting, een proef voor beste verhouding verbruik/passagier, en een snelheidsproef. De 2de prijs bracht de ploeg 120 000 USD op. De e-Genius won ook de 10 000 USD Lindbergh-prijs voor het stilste toestel.

Limbach Flugmotoren

De bekende motorenbouwer had besloten er de brui aan te geven, gezien de stijgende administratieve rompslomp en de bijkomende kosten. De aankondiging van deze stop had heel wat stof doen opwaaien bij de eigenaars van meer dan 2500 toestellen (meestal TMG motorzwevers, maar ook heel wat zelfbouwvliegtuigen) die met Limbach motoren uitgerust zijn. Op de valreep werd er een oplossing gevonden. Alle aandelen van Limbach Flugmotoren GmbH worden opgekocht door de heer Shuide Chen, die Managing Director wordt. De bedoeling is het bedrijf toe te spitsen op de uitbreiding van de Aziatische markt. Peter Limbach blijft als adviseur voor technische aangelegenheden.

MDM

Er is een AD uit in verband met een stuurverbrenging van de rolroeren van de Fox. De Poolse firma stopte in 2005 met de productie van deze tweezits kunstzweefvlieger, omdat de markt verzadigd bleek. Op de laatste WK werd echter de bouw aangekondigd van een kleine reeks toestellen, gezien er opnieuw enige vraag is. Er werd ook gehint op de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een nieuwe éénzitter, want sedert het stopzetten van de productie van de Swift is ook daar een leemte ontstaan. Het prototype van de éénzitter Fox met intrekbaar hoofdwiel kan misschien als basis dienen. Hier heeft men vastgesteld dat de "gebochelste" vorm van de Fox-romp leidt tot een minder gunstige evaluatie door de juryleden dan de strakkere Swift-romp.

Pipistrel

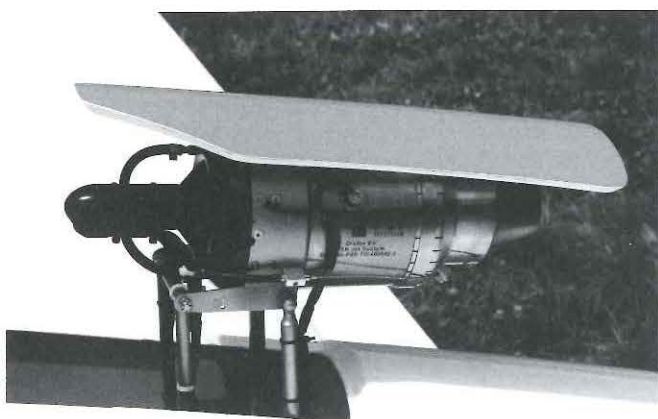
De Sloveense firma heeft de hoofdprijs weggekaapt op de CAFE Green Flight Challenge: 1 350 000 USD gesponsord door de NASA. De Taurus G-4 vierzitter met zijn dubbele romp en centrale elektromotor bleek optimaal ontworpen voor de zeer specifieke vereisten van het reglement. Zo leverde de uitvoering voor vier passagiers grote voordelen bij het berekenen van het gemiddelde verbruik per passagier, ten opzichte van de tweezits concurrentie. Goed gezien van deze firma, die zich reeds geruime tijd inzet voor de elektronaandrijving. De Taurus G-4 heeft een verbruik aangetoond van 405 mijl per gallon benzine-equivalent per passagier!



PSR Jet Systems (Draline)

De inbouwset met straalmotor als thuisbrenger werd recent ingebouwd door Eichelsdörfer in twee LS-8-18m zweefstoelstellen. Deze vliegen met een voorlopige toelating. De goedkeuring van de PSR To1 turbine (230 N stuwdruk) is op de goede baan: meer dan 1000 blz. aan documenten werden aan de EASA doorgespeeld. Er werd nu ook een tweezitter uitgerust met de krachtiger PSR To2 turbine

(400 N stuwdruk): het gaat om de DG-1000 van de Akaflieg Karlsruhe.



Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

René de Dreu heeft sedert 1 oktober 2011 de Schleicher-vertegenwoordiging voor de Benelux overgenomen van Francisco Bruinsma. Zie www.alexander-schleicher.nl. Verder breekt Schleicher een lans voor een beter beschermend onderhoud van motoren tijdens de winterstop van motorzwevers. Er zijn blijkbaar te vaak problemen bij de technische controles, of erger nog, bij de eerste vluchten van het nieuwe seizoen, omdat veel eigenaars de aanwijzingen van het onderhoudsboek in dat verband aan hun laars lappen.

die nog met de S-H-typische geknikte buitenvleugels moeten worden voorzien. Maughmer winglets zullen de prestaties nog verbeteren. Ook de eerste rompen werden aangepakt. Hier is veel detailarbeit te doen, want het gaat om een volledig nieuw ontwerp met naar voren openende kap, iets ongebruikelijks bij S-H. De Quintus zal enkel als zelfstarter aangeboden worden. Verder maakt S-H enige reclame rond de beschikbaarheid van een handbesturing voor mindervaliden (onderste ledematen), zowel bij de Discus 2 cT als bij de Duo Discus. Deze aanpassingen zijn EASA-goedgekeurd, maar moeten bij de bouw van het toestel besteld worden, zij kunnen niet achteraf ingebouwd worden.



Schempp-Hirth Flugzeugbau

De productie van de 23 m open klasser Quintus is begonnen. In samenwerking met Lange werden de eerste vleugelparen gebouwd,

Stéphane Vander Veken

*De PSR Tot foto is van de auteur
De andere foto's zijn bedrijfsfoto's*

Nu ook op Facebook: **Glider Pilot Shop**

Oudie

Nano

LX 8080

LX 8000

LX 9000

Bezoek onze website ook voor de laatste informatie over de nieuwe LX7007-lijn (prijzen, upgrades & kleurendisplays), ADS-B, 8.33kHz-radio's, de vernieuwde Jaxida-hoezen, de populaire Oudie en het zeer heldere LX MiniMap navigatie-systeem met vario...

www.GliderPilotShop.be

info@GliderPilotShop.be

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

Alexander Schleicher

Benelux

Per 1 oktober 2011 is Alexander Schleicher Benelux de nieuwe vertegenwoordiger van Alexander Schleicher Segelflugzeugbau in België, Nederland en Luxemburg. Contactpersoon is René de Dreu:

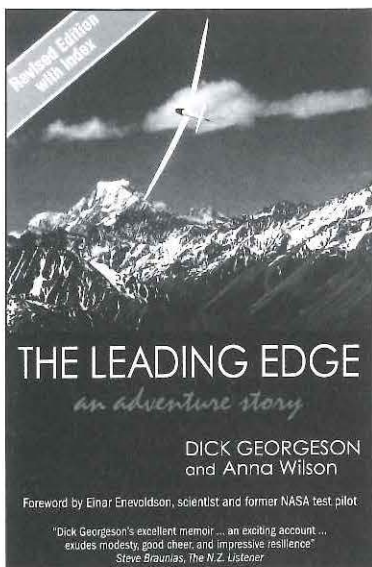
www.alexander-schleicher.be

info@alexander-schleicher.be

Het hoekje van de boekenvreter

Twee biografieën staan op ons programma. Het gaat om twee bekende namen uit de zweefvliegwereld, beide wereldrecordhouders: Dick Georgeson en Einar Enevoldson.

DICK GEORGESON liet zich voor zijn autobiografie bijstaan door zijn echtgenote **ANNA WILSON: *The Leading Edge – an adventure story***, 2de herziene uitgave 2006, Georgeson Wilson, Christchurch, NZ, 212 blz. 23 x 15 cm, met talrijke z/w en kleurfoto's, ISBN -10: 0-473-11703-7, ISBN -13: 978-0-473-11703-0. Het is een pakkende tekst, en schetst goed de ontstaansgeschiedenis van het zweefvliegen in Nieuw-Zeeland, tot het einde van Dick's zweefcarrière in 1991, toen zijn oogdrukproblemen leidden tot onaanvaardbaar slecht zicht.



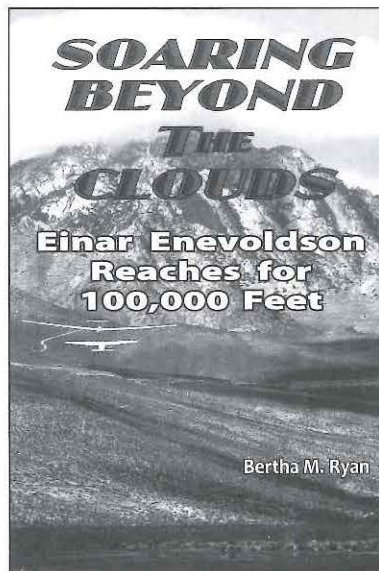
Dick leerde eerst motorvliegen, maar in 1948 begon hij te zweven langs de helling van Dunstable, het thuisveld van de London Gliding Club. Gezien zijn familiale banden met Philip Wills was dit geen toeval... Terug in Nieuw-Zeeland startte hij daar een zweefvliegclub. In 1951 had hij zijn eerste nationaal record op zak, en in 1960 zijn eerste wereldrecord, een hoogtewinst van 10 483 m. Dick was zijn ganse leven een actieve propagandist van het zweefvliegen, en was ook een drijvende kracht bij het uitbouwen van Omarama als zweefvliegmekka. Afstandvliegen met golfstijgwing in het "Land van de Grote Witte Wolk" (de Maori-naam voor Nieuw-Zeeland) werd eveneens door hem gepionierd.

Talrijke records zouden volgen, en er was er een waar Dick 17 jaar lang aan probeerde, tot het hem in 1978 uiteindelijk lukte: samen met twee andere vliegers behaalde hij toen het afstandwereldrecord doelvucht voor Nieuw-Zeeland: 1 254 km van Tower Peak (ten zuiden van South Island) tot Hicks Bay (ten noorden van North Island), met de oversteek van de Straat van Cook. Zijn laatste wereldrecord vloog hij in 1982 samen met zijn eerste echtgenote Helen. Het werd een dubbel record in de categorie tweezitters: de 1018,6 km was te-

gelijktijd de beste vrije afstand en de beste doelvucht. Het snelheidsrecord op de 1000 km verpatste hij omwille van een net één km te korte vlucht, rekening houdend met het hoogteverschil.

Hij begon aan de redactie van dit boek tijdens een verblijf in het ziekenhuis in 1972. Het manuscript werd herhaaldelijk onderbroken, kortstondig opgenomen, weer weggelegd. Pas in 2002 was het klaar voor een eerste uitgave. Deze 2de editie is aangevuld met een index, en het voorwoord is geschreven door onze tweede klant, Einar Enevoldson.

Einar schreef zijn biografie niet zelf, maar **BERTHA RYAN** schreef die voor hem: *Soaring beyond the clouds – Einar enevoldson Reaches for 100,000 Feet*, 2de druk 2010, Soaring Society of America, Hobbs, NM, 318 blz. 23 x 15 cm, met talrijke z/w foto's, ISBN 978-0-615-40225-3. Einar leerde vliegen in 1947 op Schweizer TG-3, een zweefvliegtuigtype waarop de militairen tijdens WO II de piloten van aanvolszwevers hun beginopleiding gaven. Wel dra was hij een veelgeziene gast op El Mirage, het zweefvliegveld van Gus Briegleb, toen het Mekka voor zweefvliegers in het Zuidwesten van de VS. Hij ontmoette er veel toenmalige of toekomstige grote namen van onze sport, zoals Johnnie Robinson, houder van het eerste brevet met drie diamanten, Paul Bikle of Paul MacCready.



Einar volgde een academische opleiding met veel onderbrekingen, want hij hield niet echt van het formele aspect van de studies. Hij nam dienst bij de luchtmacht, waar hij over Piper Cub en T-6 promoveerde tot de F-86 Sabre. Dan werd zijn eenheid omgeschoold op F-104 Starfighter, een machine met fantastische prestaties, maar veel kinderziektes. Einar werd in 1958 door de luchtmacht geselecteerd om met de F-104 een aantal wereldrecords te breken voor de snelste klim naar aangegeven hoogtes: 3 000, 15 000 en 25 000 m. De recordtijden die hij vloog waren respectievelijk

41,85 seconden; 2 minuten 11,1 seconden; en 4 minuten 26,03 seconden.

Na een dienstperiode in Taiwan ging Einar weer studeren, en behaalde in 1963 twee masters, één als luchtvaartingenieur en één als ingenieur mechanica. Dan kreeg hij de kans om voor de luchtmacht een cursus te volgen bij de befaamde Empire Test Pilot School te Boscombe Down in Engeland. Daarna zette hij een punt achter zijn militaire loopbaan en werd testpiloot bij de NASA in 1968. Hij zou er blijven tot 1986. Hij testte er voornamelijk de militaire toestellen van de periode, zoals de F-8 Crusader, de F-111, de F-15 Eagle en F-18 Hornet, maar ook exoten zoals de U-2, de YF-12A Blackbird of de AD-1 Scissorwind (met een draaibare, schuine vleugel).

In 1986 ging hij werken voor Grob, die toen een aantal vliegtuigen aan het bouwen was voor grote hoogtes: de Egrett en de Strato 2C. Al die jaren bleef Einar ook zweefvliegen. En omdat hij veel ervaring had met hoogtevluichten, begon hij ook na te denken aan recordvluchten met zweefvliegtuigen. Zo lag hij aan de basis van het Perlan project, waarvan het einddoel is, het hoogterecord op 100 000 voet te brengen. Studies wijzen uit dat er tot op die hoogte golfvluchten mogelijk zijn, alleen bestaat er geen zweefvliegtuig die dat aankan.

Het eerste stadium van het Perlan project was dan ook het verbeteren van het bestaande record van Bob Harris. Einar ging op zoek naar een geldschietter en vond de perfecte kandidaat in de miljonair recordjager Steve Fossett. Na jaren vergeefse pogingen in nieuw-Zeeland en Zuid-America, slaagden ze er uiteindelijk in met hun Perlan 1, een aangepaste DG-500, de stratosfeer te bereiken – wat ze konden merken aan de temperatuur die dan toenam met de hoogte - en het hoogterecord te brengen op 15 460 meter.

De tweede fase van het project, met als doel een hoogte van 90 000 voet, vereist de bouw van een speciale zwever met drukcabine en hoge Vne. Deze is vereist omwille van het cruciale probleem van vluchten op extreme hoogte: de bekende "coffin corner" ofte "doodkisthoek", waar overtreksnelheid en maximumsnelheid elkaar evenaren. Dit vergt natuurlijk een ernstige investering, en Steve Fossett is ondertussen om het leven gekomen, waardoor ook zijn sponsoring wegviel. Ondertussen is de bouw van de Perlan 2 toch begonnen bij Windward Performance, dank zij de steun van enkele andere goeie sponsors, zoals de Australiër Morgan Sandercock en de Amerikaanse miljonair Dennis Tito, de eerste "ruimtetoerist".

Einar is ondertussen 79 en het is niet zeker dat hij zelf nog de recordvluchten met de Perlan 2 zal maken, maar hij zal er in ieder geval alles voor doen om het project in goede banen te leiden.

Stéphane Vander Veken

Charron.line 2011

Voor wie zich nog afvraagt of dit seizoen nu echt minder was dan 2010 zijn de totalen van 2010 tussen haakjes geplaatst.

Er werden dit jaar door 200 (200) piloten 1.381 (1.539) proeven ingevoerd.

71.945,5 km (112.220,6 km) werd gevlogen als opgegeven proef, 179.821,8 km (212.319,4 km) als vrije vlucht en 69.426,1 km (44.478,5 km) als wedstrijdvluchten.

Het was ook het eerste jaar dat de vluchtverificatie door de sportcommissarissen van de respectievelijke clubs gebeurde. De COL jury werd zo van een tijdrovende taak ontzien en kon meer tijd besteden aan bijzonderheden. De top 5 van elk klassement werd naast de clubverificatie eveneens door de COL-jury nagekeken.

Proeven per club

Aeroclub Keiheuvel	256
Kempische Aero Club	223
Albatros Zweefvliegclub	220
Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix	159
Kon. Vliegclub De Wouw	141
Kon. Antwerpse Zweefvliegclub Meeuw	86
Leuvense Universitaire Aeroclub	65
Diest Aero Club	53
Kortrijk Flying Club	51
Limburgse Zweefvliegcentrum	48
Aeroclub Brasschaat	42
Limburgse Vleugels	28
Vlaamse Zweefvlieg Academie	9



Musbach 2011. Het Belgisch kamp op een regenachtige dag
foto: Monica Oswald (LSV Viersen)

BENELUX CLUBKLASSE 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Thomas DE BRUYN *	KAC	2174,4	1745,5	1459	5378,9
2.	Lode VUEGEN *	ACK	1838	1730,7	1532,8	5101,5
3.	Ward GYSEMANS *	ACK	1542,2	1501,1	1361,7	4405
4.	Bob EVERAERT	KFC	1362	859,2	471,3	2692,5
5.	Bert DE WIJS	KAC	1458,3	857,8	350,6	2666,7
6.	Mattias ROMMENS	ACK	975	933,9	730,2	2639,1
7.	Wim NAVEAU *	ACK	1684,4	885,8	0	2570,2
8.	Michiel HERMAN *	LUAC	1313,8	1195,7	0	2509,5
9.	Marcel SNOEKX	ALB	835,3	756	161,1	1752,4
10.	Dirk CLAESSENS	KAZM	1214,3	533,8	0	1748,1
11.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	746,3	711,7	0	1458
12.	Frank SCHOETERS	LUAC	817,6	317	296	1430,6
13.	Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	1240,2	169,6	0	1409,8
14.	Kris VAN DAM	KAZM	1293,1	0	0	1293,1
15.	Ruben MICHAUX *	KVDW	487,6	451,1	326,1	1264,8
16.	Peter TOMASSEN	ALB	901,1	292,3	0	1193,4
17.	Jos WILLEMS	ACK	562,1	442,9	178,1	1183,1
18.	Jorick SOFFERS *	KAC	669,6	503,8	0	1173,4
19.	Michaël DEHERT	KVDW	633,2	271,3	250,9	1155,4
20.	David SANNEN	KAZM	1152,2	0	0	1152,2
21.	Eddy SCHRIJVERS	LV	553,1	288,3	228,1	1069,5
22.	Geert DE PALMENAER	VZP	732,2	160,9	145,7	1038,8
23.	Patrick GOVERS	ACK	1014,3	0	0	1014,3
24.	Rudy BROECKX	KAC	668,5	317,9	0	986,4
25.	Thomas VAN ERCK	KAZM	548,9	421,3	0	970,2
26.	Luc LAMMERANT	LUAC	690,2	246,7	0	936,9
27.	Pieter DAEMS *	ACK	357,8	294,4	274,4	926,6
28.	Tom CONINGS *	ALB	374,5	292,6	256,8	923,9
29.	Danny DE WINTER	VZP	734,8	100	79,3	914,1
30.	Tom VAN HAAREN	ACK	459,5	444,9	0	904,4
31.	Bart WOLFS	ALB	902,2	0	0	902,2
32.	Senne VANDENPUTTE *	KVDW	374,4	270,5	252,6	897,5
33.	Katrien JAMAER *	LUAC	354,3	307,6	208,9	870,8
34.	Raf PEETERS	ALB	850	0	0	850
35.	Carl RENCKENS	ALB	398,3	257,4	162,6	818,3
36.	Jim GJUBELS	ALB	273,4	228,1	217,2	718,7
37.	Dirk DIERCKX	KAC	263,5	226,3	209,4	699,2
38.	Kurt KESTERS	LZC	297,7	228,4	167	693,1
39.	Michiel DE BOCK	KFC	634,4	0	0	634,4
40.	Francis BERX	ALB	454,9	169,1	0	624
41.	Mattijs CUPPENS	KVDW	304,8	168	145,7	618,5
42.	Albert SCHRAEYEN	ALB	234,9	227,7	153	615,6

43.	Maarten COUDENYS *	KVDW	365,4	248,2	0	613,6
44.	Alexander PRINSIER *	LUAC	244,3	214,3	135	593,6
45.	Pieter LOMAN	VZP	215,2	195,9	174,6	585,7
46.	August VAN ERCK	KAZM	206,4	196,2	156,2	558,8
47.	Remi VANDERHOYDONCK *	ALB	542,6	0	0	542,6
48.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	193,9	178	164,8	536,7
49.	Jeremy COPPENS *	ACB	531,3	0	0	531,3
50.	Jérémy WOUTERS *	KVDW	527,6	0	0	527,6
51.	Jean-Luc VANDEBEEK	KVDW	230,8	145	129,8	505,6
52.	Mathias CLINCKEMAILLIE *	LUAC	274,3	227,6	0	501,9

BENELUX STANDAARDKLASSE 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Jochen SCHOETERS *	ACK	3273	2471,9	2431,6	8176,5
2.	Dennis HUYBRECKX	ACK	2828,5	1949,1	1878,5	6656,1
3.	Jeroen JENNEN *	ACK	2241,7	1963	1776,6	5981,3
4.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	2637,8	1908,2	1241,3	5787,3
5.	Niel DEJGERS *	DAC	1968,6	1949	1739,8	5657,4
6.	Eddy DE CONINCK	KAC	2417,8	1801,4	1418,8	5638
7.	Thomas DE BRUYN *	KAC	2383,5	1583	1519,2	5485,7
8.	Simon BERX	ALB	1945,8	1899,5	1625,3	5470,6
9.	Stijn VANDEN BOER	ALB	2107,1	1648	1646,5	5401,6
10.	Geert DE PALMENAER	VZP	2409,1	1556,3	1168,3	5133,7
11.	Jan DE ROO *	VZP	2108,7	1415	1216,5	4740,2
12.	Rik VANDEN BOER *	ALB	1948,5	1382,1	1289,3	4619,9
13.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	2224,5	1432,1	926,9	4583,5
14.	Peter BERTELS	ACB	1937,2	1312,7	1251	4500,9
15.	Yves RUYMEN	KVDW	1663,9	1599,5	1229,2	4492,6
16.	Christophe LAENEN	ALB	1561,3	1489,8	1411,8	4462,9
17.	Benjamin HEYLEN	ALB	1900	1267,2	1228,7	4395,9
18.	Michaëla SCHOETERS *	ACK	1491,5	1444,2	1423,6	4359,3
19.	Jan DECA *	KAC	1437,7	1413,2	1240,4	4091,3
20.	Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	1505,1	1407,4	1163,9	4076,4
21.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	1599,5	1338	1042,1	3979,6
22.	Bob EVERAERT	KFC	2257,5	900,5	702	3860
23.	Pieter LIEVENS	VZP	1331,6	1270,4	1066,3	3668,3
24.	Wim REYNDERS	KAZM	1598	1095,9	893,5	3587,4
25.	Hugo JANSEN	KAC	1264,2	1150,6	1104,9	3519,7
26.	Alfred BRACKE	VZA	1267,5	1118,9	1103,8	3490,2
27.	Eric COLBRANT	ACK	1239,8	1209,2	959,2	3408,2
28.	Danny VERHEYEN	ALB	1523,6	1434	418,5	3376,1
29.	Ruben SNYERS *	LV	1117,4	1074,4	1051,1	3242,9
30.	Frédéric DE GROOTE *	ACB	1515,9	984,1	669,4	3169,4

31. Dirk VAN DONINCK	ACK	1147,6	1007,5	914,7	3069,8
32. Bart HUYGEN	KVDW	2693	0	0	2693
33. Jozef DEKONINCK	ACK	924,1	902,3	734	2560,4
34. Jorik MICHELS *	ACB	1216,5	695,5	499	2411
35. Johan VANHOYLAND	KVDW	1020	961,1	382,6	2363,7
36. Guy PICCART	DAC	968,3	763,2	520,4	2512,9
37. Marcel SNOEKX	ALB	945,3	734	237,7	1917
38. Franz VAN AUTREVE	KFC	884,1	653,9	377,1	1915,1
39. Jan WAUMANS	KVDW	749	574,3	533,2	1856,5
40. Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	953,1	484,1	362,9	1800,1
41. Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	661,5	565	362,7	1589,2
42. Mark HUYBRECKX	ACK	893,6	648,7	0	1542,3
43. Jozef KELL	ACK	1437,7	0	0	1437,7
44. Rudi COOMANS	KVDW	708,7	293,4	199,2	1201,3
45. Yvo MEYERS	ALB	1184	0	0	1184
46. Paul VANDEN BOER	ALB	1140,4	0	0	1140,4
47. Herman MOENS	KVDW	732	227,3	168,4	1127,7
48. Guy AUDENAERDE	VZP	518,8	279,2	172,4	970,4
49. Yann VANDEWALLE	KAC	458,5	261,1	224,5	944,1
50. Erik DE VOS	KFC	821,2	0	0	821,2
51. Jan HENDERYCKX	KAZM	526	140,6	137,7	804,3
52. Joris VAN DONINCK	ACK	305,1	242,5	177,4	725
53. Pieter VIJVERMAN	KAZM	703,3	0	0	703,3
54. Guido PEETERS	ACK	620	0	0	620
55. Eric VANDEWALLE	KVDW	603,7	0	0	603,7
56. Jan SPEETJENS	ALB	577	0	0	577
57. Remi VANDERHOYDONCK *	ALB	553,2	0	0	553,2
58. Filip MEERS	KAC	258,6	253,5	0	512,1
59. Willy BAEKEN	LZC	509	0	0	509
60. Tim STEENSELS *	ACK	282,1	219,8	0	501,9

BENELUX OPEN/RENKLASSE 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Daan SPRUYT	VZP	2869,1	2475,5	1689,6	7034,2	
2. Koen VANDERPUTTEN	VZP	2873,7	1688,9	1540,2	6102,8	
3. Joris VANDERPUTTEN	VZP	1898,6	1882,1	1768,3	5549	
4. Simon BERX	ALB	1783,9	1713,6	1626,7	5124,2	
5. Jan VANTOMME	KAZM	1660	1592	1574	4826	
6. Dries VAN GESTEL	KAC	1681,3	1542,4	1470,1	4693,8	
7. Theo STOCKMANS	KVDW	1908,3	1551,7	1112	4572	
8. Hugo MERTENS	ALB	1816,4	1381,9	1200,4	4398,7	
9. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	1642,9	1388,7	1232,9	4264,5	
10. Werner VAN DEN BROECK	KAZM	1743,6	1448	994,5	4186,1	
11. Bart SCHILLEBEEKS	KAC	1646,4	1389,1	1095,6	4131,1	
12. Guy TEEUWEN	KAZM	1928,6	1204,3	738,9	3871,8	
13. Jan DIELENS	LUAC	1602,8	1542,5	651,7	3797	
14. Filip GHEYSEN	KFC	1502,3	1234,3	887,5	3624,1	
15. Gunter VERREYD	ACK	1349,8	1317,1	888,7	3555,6	
16. André RUYMEN	KVDW	1649,5	1063,7	644,8	3358	
17. Luc LAMMERANT	LUAC	1577,4	1383,5	304,7	3265,6	
18. David JANSSEN	LZC	1209,3	1167,8	879,3	3256,4	
19. Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1423,8	1297	501,7	3222,5	
20. Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	1508,8	1401,3	259,6	3169,7	
21. Sebastien MATHIEU	KVDW	1139,3	986,1	981,5	3106,9	
22. Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1215	1065	825	3105	
23. Pieter REBRY	KFC	1380,7	656,7	555,6	2593	
24. Patrick GOVERS	ACK	1096,6	583	500,4	2180	
25. Sven ABELS	DAC	1476,6	630,2	0	2106,8	
26. Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	1913,2	0	0	1913,2	
27. Benny GERAEDS	KAZM	923,2	814,5	0	1737,7	
28. Marcel GERITS	LZC	780	450,9	0	1230,9	
29. Bert CRAEYE	VZP	803,2	0	0	803,2	
30. Peter NARINX	LZC	284	252,6	186,7	723,3	
31. Dirk VAN DONINCK	ACK	375,5	221,1	0	596,6	
32. Jozef SZEKER	DAC	539,6	0	0	539,6	

BENELUX MOTORKLASSE 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Herman PEERAER	KAC	2572,7	2355,7	2073	7001,4	
2. Jo SCHOETERS	ACK	2466,1	1870,6	1813,7	6150,4	
3. Stijn JANSEN	ACK	2152	2039,5	1891	6082,5	
4. Jozef KELL	ACK	2782,6	1597,2	1484,4	5864,2	
5. Paul VAN DEN BORNE	KAC	2222,3	1666,5	1659,1	5547,9	
6. Manu KIMPE	ACK	2281,5	1738,7	1473,5	5493,7	
7. Bert SCHMELZER	ACK	1774,6	1754,2	1739,3	5268,1	

8. Walter GEENEN	KAC	1850,4	1754,2	1628	5232,6
9. Francois JEREMIASSE	ALB	1755,8	1716	1714,8	5186,6
10. Johan LIEVENS	VZP	2031,6	1881,8	1247,3	5160,7
11. Luc VAN CAMP	KAC	1738,1	1638	1414,1	4790,2
12. Stefan BOVIN	LUAC	1966,7	1509,6	1223,7	4700
13. Tiji SCHMELZER	ACK	1690,3	1588,3	1312,7	4591,3
14. Paul VAN DINGENEN	ACK	1745,9	1337,5	1241,8	4325,2
15. Geert CALLEWAERT	ALB	1770,6	1379,4	1100,9	4250,9
16. Dirk ROGGMAN	KFC	1362,9	1338	1312,7	4013,6
17. Guy VANPEE	ALB	1620,5	1030,3	813,5	3464,3
18. Paul WOUTERS	ACB	1310,3	1213,4	675,9	3199,6
19. Yves RUYMEN	KVDW	1206,3	996	976,2	3178,5
20. Christiaan BIELEN	LV	1155,3	935,7	777	2868
21. Manu LAROSE	ACB	1425,9	1137,5	240,7	2804,1
22. Filip de CORTE	ALB	1185,2	862,6	355,6	2403,4
23. Jorik MICHELS	ACB	1432,6	921,8	0	2354,4
24. Fernand GEUENS	ACK	974,9	672,3	654,2	2301,4
25. Luc VANDEBEECK	KVDW	783	725,1	629,4	2137,5
26. Hubert DE BUSSE	ACK	1308,2	708,7	0	2016,9
27. Peter APPELTANS	ALB	738,4	708,8	547,4	1994,6
28. Johan METTEN	ALB	928,1	590,4	273,6	1792,1
29. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	946	706,7	0	1652,7
30. Jean HENDRICKX	KVDW	914	389,8	219,1	1522,9
31. Jurgen DEGRAEMER	ACB	945,9	0	0	945,9
32. Paul VERDYCK	KFC	690,7	0	0	690,7
33. Danny DE WINTER	VZP	632,3	0	0	632,3
34. Ken EVENS	ALB	521	0	0	521

CLUBKLASSE BUITENLAND 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Kris VAN DAM	KAZM	1843	1315,7	1283,4	4442,1	
2. Wilfried JANSSENS	ALB	958,9	561	401,4	1921,3	
3. Lieven DEBONTRIDDER	LUAC	956,8	364	260	1580,8	
4. Wanja FAGARD *	DAC	700	475,4	0	1175,4	
5. Erik GYBELS	DAC	403,8	344,9	323,8	1072,5	
6. Frank SCHOETERS	LUAC	708,3	249,3	0	957,6	
7. Katrien JAMAER *	LUAC	855,3	299,6	0	954,9	
8. Bob CLAES	LUAC	520,2	234	107,4	861,6	
9. Dieter JANSSENS	ACB	610,8	0	0	610,8	
10. Johan HANSEN	KAZM	604,2	0	0	604,2	

STANDAARDKLASSE BUITENLAND 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1. Bert Jr SCHMELZER	ACK	3268,1	2885,2	2317,4	8470,7	
2. Koen VANDERPUTTEN	VZP	2791,8	2782,7	2729,1	8303,6	
3. Geert DE PALMENAER	VZP	2462,5	2341,3	1885	6688,8	
4. Niel DEIJGERS *	DAC	2350,2	2147,8	2146,9	6644,9	
5. Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1826,5	1566,3	1527,8	4920,6	
6. Franz VAN AUTREVE	KFC	1826,5	1433,7	1204,1	4464,3	
7. Jochen SCHOETERS *	ACK	1780,6	1408,2	1199	4387,8	
8. Johan VANHOYLAND	KVDW	1410,2	1392,6	1181,1	3983,9	
9. Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	1400,9	1297,4	1201,5	3899,8	
10. Jan WAUMANS	KVDW	1531,6	1095,1	998	3624,7	
11. Kai ARSTILA	KVDW	1367,3	970,8	536,2	2874,3	
12. Jeroen JENNEN *	ACK	1099,1	965,3	754,4	2818,8	
13. Marcel GERITS	LZC	1659,2	703,7	368,4	2731,3	
14. Frédéric DE GROOTE *	ACB	1093,4	648	636,7	2378,1	
15. Ruben SNYERS *	LV	821,1	759,3	710,7	2291,1	
16. Jan DE ROO *	VZP	1033,2	784,9	408,7	2226,8	
17. Rik VANDEN BOER *	ALB	856,6	746,9	594,9	2198,4	
18. Eric COLBRANT	ACK	1172,2	735,1	0	1907,3	
19. Paul HERMANS	KAZM	1692,8	0	0	1692,8	
20. Peter BERTELS	ACB	1692,7	0	0	1692,7	
21. Jos HAEPERS	ACK	1204,5	0	0	1204,5	
22. Hedwig DEMUNTER	DAC	1190,6	0	0	1190,6	
23. Gilbert VERBOOMEN	DAC	1163	0	0	1163	
24. Filip ANTHONI *	KAZM	599,6	429,2	0	1028,8	
25. Yann VANDEWALLE	KAC	483,4	167,9	167,2	818,5	
26. Bert CRAEYE	VZP	325,3	245,2	153,8	724,3	
27. Jorik MICHELS *	ACB	715	0	0	715	
28. Willy BAEKEN	LZC	649,4	0	0	649,4	
29. Jan HENDERYCKX	KAZM	251	207,7	167,7	626,4	
30. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	602,4	0	0	602,4	
31. Sven ABELS	DAC	338,5	228,5	0	567	
32. Tom GEEROMS *	VZP	339	196,7	0	535,7	

OPEN/RENKLASSE BUITENLAND 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Guy TEEUWEN	KAZM	2737,9	2533,5	2459,8	7731,2
2.	Joris VANDERPOTTEN	VZP	2756,3	2527,7	2124,6	7408,6
3.	Theo STOCKMANS	KVDW	2342,5	2342,5	2162,9	6847,9
4.	Francois JEREMIASSE	ALB	2598,7	2235,3	2001,3	6835,3
5.	Hugo MERTENS	ALB	3197,4	1464,7	1242,1	5904,2
6.	Gunter VERREY	ACK	1892,4	1886,9	1720	5499,3
7.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	1836,8	1692,1	1577,1	5106
8.	Jozef SZEKER	DAC	1860,7	1792,8	1176,6	4830,1
9.	Wilfried JANSSENS	ALB	1902,6	1513,4	1336,7	4752,7
10.	Dries VAN GESTEL	KAC	1568,9	1543,9	1451,8	4564,6
11.	Dirk VAN DONINCK	ACK	1217,6	1152,8	1111,1	3481,5
12.	Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	1155,1	1106,6	920	3181,7
13.	Daan SPRUYT	VZP	1121,4	1000	948,4	3069,8
14.	Jan VANTOMME	KAZM	2534,5	237	230	3001,5
15.	Peter NARINX	LZC	1478,2	889,8	456	2824
16.	Ludo VRANCKEN	DAC	1184,9	881,5	692,5	2758,9
17.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	1064,2	805	666,2	2535,4
18.	David JANSSEN	LZC	1057,8	984,7	431,1	2473,6
19.	Steven VAN LOVEN	ACK	1224,2	852,1	318,5	2394,8
20.	Geert DE PALMENAER	VZP	1544,4	483,3	328,7	2356,4
21.	Jan DIELENS	LUAC	1508,5	309,4	261,3	2079,2
22.	Filip GHEYSEN	KFC	1010,6	896,6	0	1907,2
23.	Michiel HERMAN *	LUAC	1584,9	200	0	1784,9
24.	Julien GREGORIUS	KAZM	1699,6	0	0	1699,6
25.	Jan DE ROO *	VZP	928,5	767,7	0	1696,2
26.	Graham LAMBERT	VZA	1595,4	0	0	1595,4
27.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	1270,5	187,4	62,3	1520,2
28.	Willy TEEUWEN	KAZM	1500,9	0	0	1500,9
29.	Marcel GERITS	LZC	739,6	400	321,1	1460,7
30.	Lieve SEBREGHTS	VZA	949,3	169,6	155,7	1274,6
31.	Pieter REBRY	KFC	615,6	564,8	0	1180,4
32.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	1152,2	0	0	1152,2
33.	Bert CRAEYE	VZP	422,5	355,1	244	1021,6
34.	Louis VAN BAELEN	ACK	1000,4	0	0	1000,4

MOTORKLASSE BUITENLAND 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert DE WIJS	KAC	4571,5	3552,3	3523,3	11647,1
2.	Herman PEERAER	KAC	2831,3	2520,8	2441,7	7793,8
3.	Paul VAN DINGENEN	ACK	2494,1	2435,1	2423,4	7352,6
4.	Walter GEENEN	KAC	2453,8	2407,5	2406,3	7267,6
5.	Yves RUYMEN	KVDW	2714,3	2086,9	1988,1	6789,3
6.	Bert SCHMELZER	ACK	2211,1	1971,4	1495,3	5677,8
7.	Jozef KELL	ACK	2116,7	1800,9	1656,7	5574,3
8.	Guy VANPEE	ALB	2288,9	1638,5	1407,2	5334,6
9.	Stefan BOVIN	LUAC	2300,4	1626,3	1389,5	5316,2
10.	Hubert DE BUSSE	ACK	2105,5	1832,7	1333,2	5271,4
11.	Francois JEREMIASSE	ALB	2235,1	1561,4	1110,9	4907,4
12.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	1613,8	1538,2	1373,1	4525,1
13.	Dennis HUYBRECKX	ACK	3401,3	1050,7	0	4452
14.	Ken EVENS	ALB	2654	1675,8	0	4329,8
15.	Jo SCHOETERS	ACK	2691	1212,5	259	4162,5
16.	Geert CALLEWAERT	ALB	1341,8	1243,9	1178,9	3764,6
17.	Christiaan BIELEN	LV	1373	857,3	749,7	2980
18.	Jan EVENS	ALB	1526	1440,8	0	2966,8
19.	René PAREDIS	LZC	1302,8	591,5	379,6	2273,9
20.	Tijl SCHMELZER	ACK	623,2	617,7	575	1815,9
21.	Manu KIMPE	ACK	1767,7	0	0	1767,7
22.	Stijn JANSEN	ACK	1516,5	0	0	1516,5
23.	Paul VERDYCK	KFC	1299	0	0	1299
24.	Dirk ROGEMAN	KFC	1279,7	0	0	1279,7
25.	Louis BRASPENNING	ACB	1149,5	0	0	1149,5
26.	Luc LUYKS	ACB	893,8	0	0	893,8
27.	Johan LOUWET	ACB	808,5	0	0	808,5
28.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	679,7	0	0	679,7

"GASTON PEETERS"-TROFEE (GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2011

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Dennis HUYBRECKX	ACK	5/24/2011	763,70 km	707,13 km
2.	Thomas DE BRUYN *	KAC	5/14/2011	424,00 km	543,59 km

3.	Niel DEIJGERS *	DAC	5/14/2011	482,30 km	492,14 km
4.	Joris VANDERPOTTEN	VZP	7/3/2011	531,60 km	474,64 km
5.	Jeroen JENNEN *	ACK	4/13/2011	470,80 km	444,15 km
6.	Daan SPRUYT	VZP	4/17/2011	473,10 km	422,41 km
7.	Koen VANDERPOTTEN	VZP	4/17/2011	472,90 km	422,23 km
8.	Stijn VANDEN BOER	ALB	5/3/2011	403,40 km	411,63 km
9.	Simon BERX	ALB	5/3/2011	430,70 km	406,32 km
10.	Theo STOCKMANS	KVDW	6/12/2011	465,50 km	387,92 km

"MICHEL AERTS"-TROFEE(GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF) 2011

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Jochen SCHOETERS *	ACK	5/24/2011	641,50 km	654,59 km
2.	Koen VANDERPOTTEN	VZP	7/2/2011	643,70 km	574,73 km
3.	Daan SPRUYT	VZP	7/2/2011	631,20 km	573,82 km
4.	Bart HUYGEN	KVDW	6/12/2011	538,60 km	538,60 km
5.	Eddy DE CONINCK	KAC	5/14/2011	502,90 km	483,56 km
6.	Geert DE PALMENAER	VZP	7/2/2011	501,10 km	481,83 km
7.	Thomas DE BRUYN *	KAC	4/17/2011	505,30 km	476,70 km
8.	Bob EVERAERT	KFC	7/3/2011	451,50 km	451,50 km
9.	Jeroen JENNEN *	ACK	5/21/2011	484,20 km	448,33 km
10.	Joris VANDERPOTTEN	VZP	7/2/2011	436,00 km	444,90 km

JUNIORENBEEKER 2011

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Jochen SCHOETERS	ACK	3273	2471,9	2431,6	8176,5
2.	Niel DEIJGERS	DAC	2350,2	2147,8	2146,9	6644,9
3.	Thomas DE BRUYN	KAC	2383,5	2174,4	1745,5	6303,4
4.	Jeroen JENNEN	ACK	2241,7	1963	1776,6	5981,3
5.	Lode VUEGEN	ACK	1838	1730,7	1532,8	5101,5
6.	Jan DE ROO	VZP	2108,7	1415	1216,5	4740,2
7.	Rik VANDEN BOER	ALB	1948,5	1382,1	1289,3	4619,9
8.	Ward GYSEMANS	ACK	1542,2	1501,1	1361,7	4405
9.	Michaela SCHOETERS	ACK	1491,5	1444,2	1423,6	4359,3
10.	Michiel HERMAN	LUAC	1584,9	1313,8	1195,7	4094,4
11.	Jan DECA	KAC	1437,7	1413,2	1240,4	4091,3
12.	Frédéric DE GROOTE	ACB	1515,9	1093,4	984,1	3593,4
13.	Jorik MICHELS	ACB	1432,6	1216,5	921,8	3570,9
14.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1423,8	1297	553,2	3274
15.	Ruben SNYERS	LV	1117,4	1074,4	1051,1	3242,9
16.	Wim NAVEAU	ACK	1684,4	885,8	0	2570,2
17.	Katrien JAMAER	LUAC	655,3	354,3	307,6	1317,2
18.	Ruben MICHAUX	KVDW	487,6	451,1	326,1	1264,8
19.	Filip ANTHONI	KAZM	599,6	429,2	221,9	1250,7
20.	Wanja FAGARD	DAC	700	475,4	0	1175,4
21.	Jorick SOFFERS	KAC	669,6	503,8	0	1173,4
22.	Pieter DAEMS	ACK	357,8	294,4	274,4	926,6
23.	Tom CONINGS	ALB	374,5	292,6	256,8	923,9
24.	Senne VANDENPUTTE	KVDW	374,4	270,5	252,6	897,5
25.	Tim STEENSELS	ACK	364,7	282,1	219,8	866,6
26.	Tom GEEROMS	VZP	339	196,7	191,5	727,2
27.	Sander WILLEMS	ACK	343,3	173,6	169,8	686,7
28.	Maarten COUDENYS	KVDW	365,4	248,2	0	613,6
29.	Alexander PRINSIER	LUAC	244,3	214,3	135	593,6
30.	Mathias CLINCKEMAILLIE	LUAC	274,3	227,6	66,3	568,2
31.	Jeremy COPPENS	ACB	531,3	0	0	531,3
32.	Jérémy WOUTERS	KVDW	527,6	0	0	527,6

CLUBRANGSCHIKKING (BENELUX & BUITENLAND) 2011

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	53	3417,8	181143,9
2.	ALB	46	2892,4	133050,5
3.	KAC	28	4006,9	112192,8
4.	VZP	26	3397,1	88325,2
5.	KVDW	25	2476,7	61917,4
6.	KAZM	26	2309,3	60042,1
7.	KFC	15	2234	33510,6
8.	LUAC	16	2008,8	32141,1
9.	DAC	13	2393,1	31110,3
10.	ACB	15	1877,7	28165
11.	LZC	11	1711,4	18825,6
12.	LV	5	2490,3	12451,5
13.	VZA	3	2120,1	6360,2

WK Junioren Musbach 2011

In de maand juli waren er al veel wedstrijden "in het water gevallen" en met de gedachte "het kan alleen maar beter worden" vertrok het juniorenteam heel gemotiveerd naar het wereldkampioenschap in Musbach/ Zwarte Woud.

Niel en zijn team arriveerden dinsdag 2 augustus in Musbach en de anderen piloten Jeroen, Jochen en Rik volgden woensdag. De Belgische vlag, vergezeld van de Vlaamse Leeuw, wapperde al in het centrum van de camping. Het team uit Diest had al veel werk verricht en wij moesten ons alleen nog maar installeren.

Na een regenachtige nacht verkondigde Christoph Geissler, de wedstrijdleader dat vliegen prioriteit had. De administratie kon later gebeuren. Een AAT werd uitgeschreven en voor Jeroen en Rik was dit de eerste vlucht vanuit Musbach. Het was een rijk gevulde dag, monteren, bergop duwen, vliegen, duwen, weging om 18.00u., bergaf duwen, afwassen, demonteren, eerste teamcaptain meeting en als mooie afsluiter een gezellige bbq met zijn allen voor het Belgische "paviljoen".

Vrijdag, 5 augustus was de eerste officiële trainingsdag, deze werd tegen 12.00u. gecancelld omdat de wolken veel te laag bleven hangen. Onze toestellen stonden allemaal netjes in de doos toen een verschrikkelijk onweer opstak. Wij konden rustig de overschotten van onze bbq van de dag daarvoor opeten terwijl andere teams nog moesten demonteren. Het elektriciteitsnet werd zelfs lamgelegd door een blikseminslag in de buurt van het vliegveld.

Zaterdag werden wij wakker in dichte mist, de vliegtuigen werden gemonteerd en in de mist gegrid. Clubklasse en standaardklasse krijgen een AAT van 2 en 2.5 uur. 10 toestellen werden opgesleept en iedereen zakte door, opnieuw gecancelld.

s' Avonds dan de officiële opening van het WK met een feest op de Marktplatz van Freudenstadt. De SWR3- liveband speelde fantastische muziek van 9u tot 00.00u. en lichte tot sterke regen kon de pret niet bederven. Piloten, die al meerdere grote wedstrijden gevlogen hadden, bestempelden deze opening als de beste ooit. Tegen de vroege morgen waren er verschrikkelijke windstoten en een of andere zonnetent sneuvelde op de camping. Alleen de clubklasse krijgt een opdracht AAT 1,5u van 108/200 km voor de verwachte droge tijd. Om 15.45u. wordt de dag opnieuw gecancelld.

Mandag hevige windstoten, crosswind en regen. Tot onze verbazing moeten wij tegen 13u. gridden. Er is een kans van minder dan 5% dat gevlogen wordt. Verschillende teamcaptains en begeleiders vinden dit onverantwoord en ook het Belgische team beslist niet te monteren. Zij die gegrid hadden, mochten 2u. later de vliegtuigen terug in de doeken of in de aanhangers doen.

Wij kenden Musbach van de pre- WK vorig jaar en qua weer was het juist hetzelfde. Regen, wind, meer dan 50km/h cross, koud, sneuvelende tenten, modder.....

Maar de luchtdruk steeg heel langzaam en wij moesten nog een regengebied uit Frankrijk verwerken. Dus nog een dag gecancelld



De Belgische Teamtent

maar er was veel ambiance in het clubhuis van Musbach, wij verschooten hoeveel muzikale talenten op het WK verzameld waren.

Woensdag, 10.8. de eerste wedstrijddag de clubklasse moest 276km en de standaardklasse 321km vliegen. Eerst naar zuiden en dan naar de Schwäbische Alb. 19 clubklassers kwamen binnen, de dagwinnaar was Sebastian Nägel met een gemiddelde snelheid van 72km/h, de standaardklasse lag volledig buiten, reden was een te grote opdracht en een warme luchtmassa die binnentrok.

Donderdag 11.8. nadat wij een A-B- en de Standaardklasse zelf een C- opdracht kregen werd de dag uiteindelijk gecancelld.

De volgende dag was er een kleine vliegkans en de briefing werd uitgesteld tot 12.30u. Ons dagelijks werk monteren en duwen naar de startplaats hadden wij reeds achter de rug. Clubklasse AAT, 3.00 uur, afstand 119/267 km en de Standaardklasse AAT, 2.30 uur, afstand 111/271 km. Het was een moeilijke dag. Men sprak van golf bij windsnelheden van 40km/h. en afschermingen die de thermische ontwikkeling verstoorden. In de standaardklasse komen er 21 binnen de eerste Felipe Levin vloog 158 km met een gemiddeld van 76km/h en in de clubklasse was de beste Mads Linaa Larsen met 200km en een gemiddeld van 76km/h.

Zaterdag na veel uitstellen vertrok de eerste sleepstart van de clubklasse om 14.15u. De opdrachten waren Clubklasse: AAT 2.30 uur, afstanden 93/234 km, Standaardklasse: AAT 2.00 uur, afstanden 107/254 km. Een klein venster dat vergezeld werd door buien trok binnen vanuit Frankrijk. Van beide klassen landden veel deelnemers terug in Musbach en Mads Linaa Larsen was op-



Groepsfoto op het marktplein van Freudenstadt



Jeroen, Jochen, Rik en Niel bij hun vluchtvoorbereidingen

nieuw de dagwinnaar in de clubklasse met 167km/72km/h. In de standaardklasse wint Devin Bargainnier met 129km/80km/h.

Zondag zaten wij voor een koudfront en de opdrachten luidden 239km en 259km racing task met eerste start om 12u. De wind was zoals de andere dagen weer hevig met meer dan 40km/h en diegenen die vroeg konden starten zaten in de golf op 2000m. De startlijn voor de clubklasse ging om 13.45u. open en de buien werden tegen 15.00u. verwacht. Het was niet gemakkelijk en ook deze dag lagen er veel toestellen buiten. De enige die in de stromende regen binnenkwam was Tim Kuipers, de wereldkampioen 2011. Hij vloog die 239km met een snelheid van 50km/h rond en trotse tweede was Niel, hij strandde 27km voor Musbach. De standaardklasse mocht thuis blijven hun dag was gecancelld.

De volgende dag was opnieuw gecancelld en 's avonds hadden wij de internationale avond met pannenkoeken, stroop en de echte bruine suiker ("met het manneke op"). Het hele team bakte om beurt met 4 pannen gedurende 3uur lang pannenkoeken, 23 liter deeg die Rudy à la recept 'De KEI' bereid had werden verwerkt. Het was een heel plezierige avond en wie deze avond met honger of dorst moest gaan slapen had zelf schuld. Brood, worst, augurken, bier, wijn, vis, kaas, wodka en andere sterke drank, stroopwafels, Schinkenvlekerl, marshmallows, spaghetti, pannenkoeken en vele andere delicatessen werden gepresenteerd. Achteraf bekeken konden er twee internationale avonden plaatsvinden. Er was veel te veel om alles te kunnen proeven. De piloten gingen vroeg slapen omdat het weer verbeterde.

Dinsdag worden wij wakker bij een bewolkte hemel, geen zon te zien, toch gingen wij ineensteken en onze toestellen in piste duwen. De start werd uitgesteld tot 12.30u. voor de opdrachten van 259km en 279km

racing task. De meteo voorspelde gaten in de bovenbewolking en tegen de namiddag uitdrogende thermiek. De eerste start vertrok om 13.00u. en het was opnieuw vechten om boven te blijven en ver te vliegen. Van de clubklasse kwam niemand naar huis, Sebastian Nägel won met 238km en in de standaard-

klasse landde Felipe Levin als enige op het vliegveld in Musbach hij vloog 279km aan 63km/h. Omdat hij de finalhoogte niet respecteerde kreeg hij 10 strafpunten en stond zo met 4 anderen piloten, die in de airfieldarea lagen op plaats één.

Woensdag, de 6de wedstrijddag worden wij uit het bed gedreven door een schitterende zon en zichten van pool tot pool. Bernd, onze meteo man voorspelde pure thermiek en de opdrachten waren 235km clubklasse en 237km standaardklasse racing task. Gelukkig had hij ongelijk en de piloten konden eindelijk eens onder mooie cumulussen vliegen, de ophalers mochten relaxen bij 30°C zonder wind! 36 clubklassetoestellen vliegen de opdracht, dagwinnaar wordt Petr Svoboda hij vliegt die 235km met een gemiddelde van 83km/h, in de standaardklasse won Lukasz Grabowski hij vloog de 237km met een gemiddelde van 96km/h.

De volgende dag voorspelde Bernd pure thermiek met cumulusvorming boven het

Zwarte Woud. De AAT's lagen voor de 7e keer eerst naar het zuidelijke Zwarte Woud en dan de Schwäbische Alb op. "De opdrachten zijn dag na dag hetzelfde, maar jullie beleven deze altijd verschillend omdat het weer elke dag anders is", zover de commentaar van Christoph Geissler, de wedstrijdleider in verband met de eentonige opdrachten. En gelijk had hij, elke dag was anders in Musbach, het weer veranderde om het uur. Nadat de start twee keer uitgesteld was, wij de regen in het westen zagen was er een teamcaptainbriefing op het veld. De clubklasse, die een wedstrijddag meer had werd opzij geschoven. Zij vertrokken misschien achter de standaardklasse. Nadat de regen voorbijgetrokken was ging de lijn voor de standaardklasse om 15.10u. open en de clubklasse moest ook nog op koers om 16.00u. Er ontstond door een krachtige bovenstroming opnieuw golf en diegenen die deze konden benutten waren goed op koers. Darius Gudziunas uit de standaardklasse vloog 180km met een gemiddeld van 90km/h en in de clubklasse behaalde Sebastian Nägel met 153km met een gemiddelde van 90km/h de dagoverwinning.

Vrijdag laatste wedstrijddag. In de clubklasse stond Tim Kuipers, Nederland eerst en Alexander Späth en Tobias Welsch uit Duitsland op de volgende plaatsen. In de standaardklasse Felipe Levin, Duitsland, Lukasz Grabowski, Polen, en Jon Erik Lygren, Noorwegen op de plaatsen 1 tot 3.

Wakker werden wij door het gedruuppel op onze tenten, een koufront dat passeerde. Maar toch voor de laatste keer opgebouwd en de toestellen in piste geduwd voor racing tasks van 217km en 226km. De start werd uitgesteld naar 13.00u., de wolkenbasis was veel te laag. De opdrachten werden veranderd naar B en C en dan kwam tegen 14u een onweersbui en de sleepkisten werden in de hangaar gezet. 81 zweeftoestellen lagen



Bij regenweer voldoende tijd voor een gezellige bbq

min of meer vastgelegd in de grid. Eindelijk, om 14.30u. werden de standaardklasse en de clubklasse postponed.

Over de grondpost hoorden wij "First launch club- en standaardklasse in Lezno 2013", de plaats waar het volgende junioren- WK plaatsvindt.

De kampioenen stonden vast Tim Kuipers uit Nederland in de clubklasse en Felipe Levin uit Duitsland in de standaardklasse. Onze jonge piloten waren vele ervaringen rijker en wij duwden voor de laatste keer onze toestellen naar de aanhangers om de laatste keer in Musbach te demonteren.

Als afsluiter nog een paar weetjes, wist U dat:

- Het meest gebruikte woord in Musbach "postpone" was en de weeromstandigheden moeilijk waren?
- Onze jongen piloten het goed gedaan hebben, zij dagresultaten zoals 2e, 5e en 6e gehaald hebben?
- De FAI vlag gepikt was en die na 4 dagen zoektocht door de RAF (Revolutionary Alliance against Flags) teruggevonden werd?
- Ook onze Belgische vlag gepikt was en wij 5 dagen lang de kleinste hadden.
- De federatie van de US zijn tweevoudige dagwinnaar uit de competitie uitsloot, wegens gedrag?
- Een supportersgroep zelfs agendapunt



Teamcaptain Paul met het Juniorenteam

- was op een teamcaptainmeeting?
- Wij op de Duitse avond "Handkäs mit Musiel" aten?
- De stemming in het Belgische team prima en Paul een goede teamcaptain was?
- Deze junioren de eersten waren, die financieel gesteund werden door Bert Schmelzer sen.'s boek "Zweefvliegen in Vlaanderen"?

Onze dank gaat verder naar de Liga en Bert sen. voor de financiële ondersteuning. Dank ook aan Bert jun., die het logo voor de of-

ficiële kledij ter beschikking stelde en dank aan de vele supporters, die ons een bezoek in Musbach brachten en diegenen die alles volgden via het net.

Ik hoop dat jullie genoten hebben van dit artikel maar hoe de stemming echt was, dat kunnen jullie bekijken op de talrijke videos van Hubi.

Mijn Googeltip voor de lange wintermaanden luid: "Video JWGC 2011", veel kijkplezier!

Monika Oswald
LSV-Viersen

SYMPOSIUM 2012

Op zaterdag 28 januari 2012 om 14.00 uur

In het Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

Luchtruim

Laatste nieuws omtrent de aanpassingen in 2012

Uit de oude doos ...

film over de deelname aan de WK van 1963 in Argentinië

"Wave Flying in Scotland (and beyond)" door John WILLIAMS

John is een gedreven overlandvlieger en heeft ruime ervaring verworven in 'wave soaring' boven de Schotse Highlands maar ook in Patagonië-Argentinië. Hij beschikt over een Antares 20E en heeft verschillende Britse records (+1000 km!) gevestigd vanuit zijn thuisbasis Portmoak/Scottish Gliding Union.

Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbeker 2011", de "Beker van Vlaanderen 2011", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten en worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2011.

Alle leden worden hierbij uitgenodigd en zijn van harte welkom !

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 5 OKTOBER 2011

Aanwezig: J. Aerts - voorzitter, J. Servais, L. Marenne, Ph. Defooz, G. Michiels, M. Dobbelaere, P. Pauwels
Verontschuldigd: G. Van Pee, R. Paenen, R. De Coninck

1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2011-06-29 en 2011-08-31:

De verslagen worden goedgekeurd

2. Records:

- Hanggliding:
De behandeling van het dossier van T. Haagdorens wordt verschoven naar de vergadering van 7 december.

3. Reglementen van wedstrijden 2011:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd en goedgekeurd: geen

4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen:

- Modelluchtvaart:
 - 19th Summer Soaring Criterium F3B
- Zweefvliegen:
 - Kempen Cup
 - Kiewit Cup
 - Keiheuvel Cup
 - Victor Boin (Clubklasse/Classe Club)

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:
Alle dossiers worden aanvaard.

6. Allerlei:

- Examen Sportcommissaris:
Er zijn 5 kandidaten voor Ballonvaart, de Commissie stelt voor om in het voorjaar 2012 een examen te organiseren, eventueel samen met andere luchtporten

7 Klacht i.v.m. BK Zweefvliegen:

In het kader van deze klacht werd op 26 september een mail ontvangen van de Jury van de Belgische Kampioenschappen Zweefvliegen 2011, gericht aan de Voorzitter en de Leden van de Sportcommissie. De Commissie neemt akte van deze mail en voegt deze toe aan het dossier terzake.

8. Volgende vergaderingen 2011-2012:

Woensdagen 07/12 en 28/03/2012 om 18u30. Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS, Voorzitter

VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BEUKEN Peter
CAENEN Williame
DECORTE Thomas
HEEREN Sander
HENDERICKX Raymond
VAN DEN HEUVEL Danny
VANCSO Ambrus

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

CLAES Bob
CONINGS Tom
DE VLEESHAUWER Steven
DE WEERDT Cédric
GEEROMS Tom
HENDERICKX Raymond
JAMAER Katrien
JANS Paul
LEYSEN Romy
VANDENPUTTE Senne
VANPOL Johan
VAN PRAAG Eduard
ZAGT Don

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

BEELEN Jean-Pierre
BELIËN Jacky
CLEYNEN Victor
COPPENS Jeremy
DE SCHRIJDER Orlando
KOOP Seppe
HENDERICKX Raymond
MICHAUX Ruben
PEETERS Glen
PRAET Mattijs
SOFFERS Jorick
VAN EYCKEN Hendrik
VAN HEEL Robert
VERECKEN Alex
WAUTERS Alwin
WILLEMS Sander

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

-

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

HEYLEN Benjamin

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

BERTELS Joost
BERTELS Peter
FRANSEN Johan
DE GROOTE Frédéric

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:
AUDENAERDE Guy
CONINGS Tom
DE VLEESHAUWER Steven
FAGARD Wanja
GIJBELS Jim
HEEREN Sander
KESTERS Kurt
PEETERS Glen
VANCSO Ambrus
VERECKEN Alex

1.2. 5 uren duurvlucht:

BRUYNDONCKX Jörg
FAGARD Wanja
GIJBELS Jim
VANCSO Ambrus
VAN HERCK Sinne

1.3. 50 km afstandsvlucht:

AUDENAERDE Guy
BRUYNDONCKX Jörg
DELEU Wim
FAGARD Wanja
HANSEN Johan
MICHAUX Ruben
ROMMENS Mattias
WOUTERS Jérémy

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

AUDENAERDE Guy
BRUYNDONCKX Jörg
FAGARD Wanja
HANSEN Johan
MICHAUX Ruben
ROMMENS Mattias
WOUTERS Jérémy

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:
VANDER VEKEN Stephane

2.2. 300 km afstandsvlucht: -

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

VANDER VEKEN Stephane

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst: -

3.2. 300 km doelvlucht: -

3.3. 500 km afstandsvlucht:
VANTOMME Jan

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten: -

4. 750 km Badge: -

5. 1000 km brevet: -



- AVIATION
- 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.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

AVIABEL is a company authorized under the Royal Decree of June 28, 1999 (S. 26) pursuant to the law of May 2, 1998 (S. 47) for advertising in the media.

A glider is shown in flight on the left side of the image, flying over a misty landscape. The sky is a mix of blue and orange, suggesting a sunrise or sunset. The ground is dark and covered in mist, with a line of trees in the distance.

De redactie en haar medewerkers wenst iedereen

een goede start

&

een veilig 2012