

# LIGABLAD

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



33ste jaargang  
april • mei • juni 2012  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

  
liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **130**

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



33<sup>ste</sup> jaargang • nummer 130  
april - mei - juni 2012

## Hoofdreductie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmenaar  
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:

Fokker Ester (KAZM), Pauwels Patrick,  
Schmelzer Bert Sr. (LSVViervsen/KACK),  
Van Dam Kris (KACB), Vander Veken  
Stéphane (KFC), Van Laethem Hans  
(KAZM)

### Abonnementen:

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

### Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het  
secretariaat.

### Secretariaat:

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

### Betalingen:

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

### Druk en opmaak:

Sintjoris 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 augustus 2012 op het redactieadres.

Cover : LS6 finish tijdens Kiewit cup. Foto: Wil Janssens (Albatros)

Rugfoto : De Huskyformatie. Bedankt aan de wedstrijdslepers. Foto: Wil Janssens.

## Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat .....	1
Mooi weer ... of niet: Topmeteo .....	2
Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Jo Schoeters-Manu Kimpe .....	4
Zweefvliegtuignieuws .....	7
Het hoekje van de boekenvreter .....	11
Wedstrijduitslagen voorjaar 2012 .....	13
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten .....	15

## Woordje van de redactie

Met dit ligablad hakken we ons seizoen in twee. De eerste helft was niet al te denderend maar bracht ons wel enkele knaldagen. Wie tijdig op post was, kon ongewoon lange vluchten maken.

Uitblinkers zijn natuurlijk de 1000km-vluchten van Tjil en het duo Jo en Manu. Beide vluchten vertrokken vanuit het Bitterwasser van het noorden (Keiheuvel dus ...). Tjil koos voor een 1000km doel naar het zuiden terwijl Jo en Manu hun FAI-driehoek hoofdzakelijk boven Duitsland hadden uitgezet. Memorabele prestaties in de Belgische zweefvlieggeschiedenis waarvoor een proficiat meer dan gemeend is. Naast deze zijn er natuurlijk ook nog veel mooie prestaties terug te vinden op onze COL.

De voorjaarswedstrijden kenden wisselende maar meestal slechte weersomstandigheden. Op het BK in St.-Hubert kon in de 15m nipt een kampioen gekroond worden, de andere klassen moesten in Pluvius hun meerdere erkennen. Ook Weelde kende met 2/4 een wisselend verloop. Albatros had volop ingezet op de Klarissen en die inspanning werd beloond met 3 vrij mooie vliegdagen en een unieke zeebries.

Ondanks de niet al te goede vooruitzichten wat het Nederlands lucht-ruim betreft, blijft het noorden van het land de ideale uitvalsbasis voor verre vluchten.

Binnen enkele dagen starten voor de jongsten onder ons wellicht de mooiste twee maanden van het jaar. De iets minder jonge leden moeten het met 'slechts' enkele weken stellen en voor de vééél minder jonge groep maakt het wellicht allemaal niet veel uit, zij hebben ietsje meer tijd. Hoeveel tijd je ook aan vakantie kan besteden, maak het vooral een leuke en stressvrije periode. Neem geen risico's op de weg en hou het ook daarboven veilig.

Wat de laatste maanden wat minder vlot gaat, is het ontvangen van foto- en tekstmateriaal voor jullie Ligablad. Straks worden er weer in diverse clubs stages en andere zomeractiviteiten georganiseerd. Waarom hierover niet eens iets uitschrijven en insturen? Alle onderwerpen komen in aanmerking zolang ze in de brede zin maar iets gemeen hebben met zweefvliegen of met de clubs.

Geniet van een zonnige vakantie.

Geert

# Nieuws van het secretariaat

## Kadervorming

In het eerste semester van dit jaar hebben tien kandidaten met gunstig gevolg het theoretisch examen afgelegd voor de bevoegdverklaring van 'Instructeur'; zij zijn ondertussen gestart met hun praktische opleiding tot 'Hulpinstructeur'. Twee hulpinstructeurs hebben hun opleiding tot instructeur afgerond en hebben hun bevoegdheid behaald. Proficiat! Voor enkele technici had op 9 mei een aanvullende opleiding voor het onderhouden van motoren plaats.

## CAMO+

Op 8 mei jl. had een evaluatievergadering plaats na één jaar CAMO+-werking. Globaal genomen is alles vlot verlopen, uiteraard zijn er wat bijstellingen nodig. Thans maken 130 eigenaars gebruik van de LVZC-CAMO+. In totaal werden sedert de aanvang in maart 2011 tot heden 187 luchtwaardigheidsinspecties uitgevoerd. Onze dank aan de 17 inspecteurs die deze werkzaamheden als vrijwilliger voor onze zweefvlieggenootschap hebben uitgevoerd. In oktober volgt voor alle CAMO-medewerkers een extra vormingsdag.

## "Cockpit management"

De Raad van Instructeurs koos dit onderwerp als veiligheidsthema voor 2012. Een goede zichtbaarheid is fundamenteel, dus een goed gepoetste en zuivere kap, correcte plaatsing van instrumenten en equipment die het gezichtsveld niet hinderen, geen losse voorwerpen in de cockpit, uiteraard de noodzakelijke documenten aan boord en voor de aanvang van de vlucht, correct uitgevoerde checks.

## KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen uiterlijk 30 september of tegen 30 november om ze nog dit jaar te laten afhandelen. Kijk steeds na of het dossier volledig is a.u.b.

We ervaren op het secretariaat dat er nog steeds leden zijn die niet op de hoogte zijn dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

## 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. We herhalen nogmaals dat het rapporteren een element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en het bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

## Vademecum 2012 - Pencilcorrecties

Adresboek - Gelieve de volgende correcties/aanvullingen uit te voeren a.u.b.:

Pag. 5 - Kon. Aeroclub Keiheuvel - wijzigingen:

4. Emiel VAN VLERKEN, Kapelstraat 9, 2490 Balen, tel. 014/81 07 32
5. Davy LEPPENS, Balen-Neetlaan 18, 2400 Mol, tel. 0498/290 704
6. Manu KIMPE, Bosheidestraat 4, 3950 Bocholt, tel. 011/44 80 74

Pag. 6 - Albatros - wijziging:

8. Ken EVENS, Vondelweg 97, 3118 Werchter, tel. 0475/74 87 76

Pag. 10 - Erkende geneesheren

Dr. P. Houben - nieuw tel. nr.: 089/32 26 31

## Fotowedstrijd 2012

Zoals voorheen wordt er ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Inzendingen kunnen via de website worden ingediend.

## Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Elementaire Vliegopleiding 5,- € (6,50)

- Vliegboekje 2,50 € (4,00)

- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)

- Zonnehoedje 3,25 € (4,50)

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

## Noteer nu reeds...

zaterdag 2 februari 2013 - Symposium - Provinciaal Vormingscentrum Malle

### 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?

Surf naar [www.dopinglijn.be](http://www.dopinglijn.be) of bel 0800-30201

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag. Wie sport moet weten waar de lijn ligt!



Bruno Bedert vroeg zijn liefste Sabrina ten huwelijk op de Belgische kampioenschappen foto: Esther Fokker (KAZM)

## Mooi weer ... of niet.

De duitse commerciële meteosite Topmeteo, het vroegere Wetter-Jetzt, is stilaan de populairste referentiebron voor onze weersverwachtingen.

De voorspellingen zijn de laatste jaren bijzonder accuraat en het is vooral PC-met die slachtoffer is van hun succes. Naast Topmeteo is er ook nog het vrije RASP. RASP is ook een betrouwbare bron maar de interpretatie van de data vraagt wel wat meer inzicht dan Topmeteo.

In hun enthousiasme koos men vorig jaar om de afstandreferentie uit te drukken voor een 18m klasse zweefvliegtuig. Dit resulteerde in een licht hogere verwachting tov hun vroegere referentie, de 15m DISCUS. Blijkbaar zijn hierop nogal wat reacties gekomen zodat men recent besloten heeft om zowel de afstand op basis van een Discus 42kg/m<sup>2</sup> alsook een 18m 46kg/m<sup>2</sup> op te nemen in de voorspelling. Na een seizoen afwezigheid is de PDF voor standaardtoestellen dus opnieuw terug te vinden.

Topmeteo zelf liet halfweg de maand mei weten een verbeterde versie van de PDF (potential flight distance) kaarten voor zweefvliegen te publiceren. Nieuw is ook de integratie van de wind op de vliegafstanden. De potentiële afstand wordt herberekend met de invloed van de grondsnelheid. De aldus bekomen potentiële afstand met rugwind condities wordt eveneens op de PFD-kaart weergegeven. De beste vliegrichting wordt weergegeven met pijlen. De kleur van de pijl correspondeert met de kleurlegende van de potentiële afstand. De tactiek voor snelle vluchten, bv voor de OLC-League kan intuïtief bepaald worden. Grotere driehoeken, of verbazende vrije vluchten worden met deze informatie gemakkelijker te plannen.

Samengevat, de Potential Flight Distance wordt voortaan weergegeven voor 2 klassen van zweefvliegtuigen:

- Nieuwe Clubklasse (L/D 38 met 41 kg/m<sup>2</sup> vleugelbelasting)
- 18m-klasse (L/D 48 met 46 kg/m<sup>2</sup> vleugelbelasting)

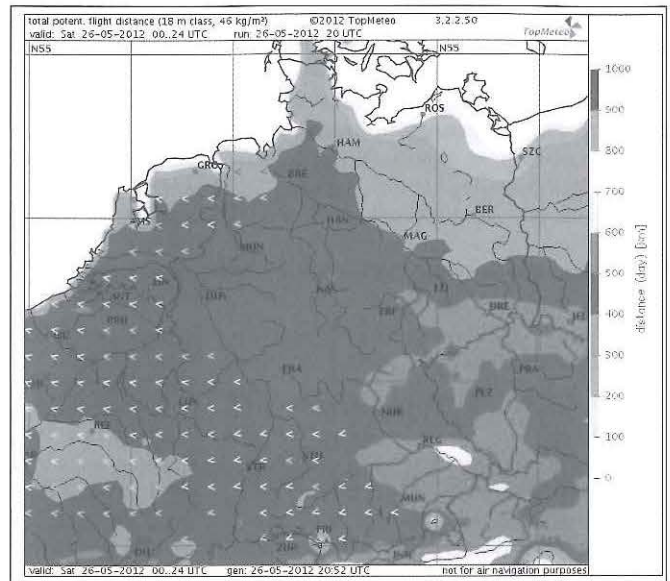
Voor elk van deze klassen is er een herberekening met rugwindcondities. De rugwindcondities zijn weergegeven met pijlen op de PFD kaarten.

Pijlen geven de PFD met rugwindcondities weer.

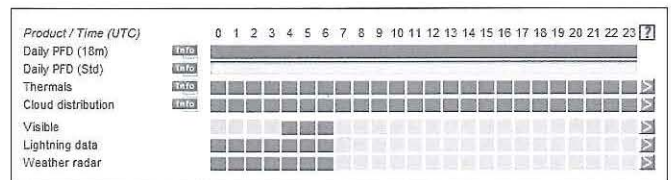
De rugwind PFD is dus evenwijdig aan de overheersende wind binnen de werkband.

PFD voor zowel de 18m klasse als de (nieuwe) clubklasse. Bij ons sluit deze 'clubklasse' beter aan bij de COL-standaardklasse definitie.

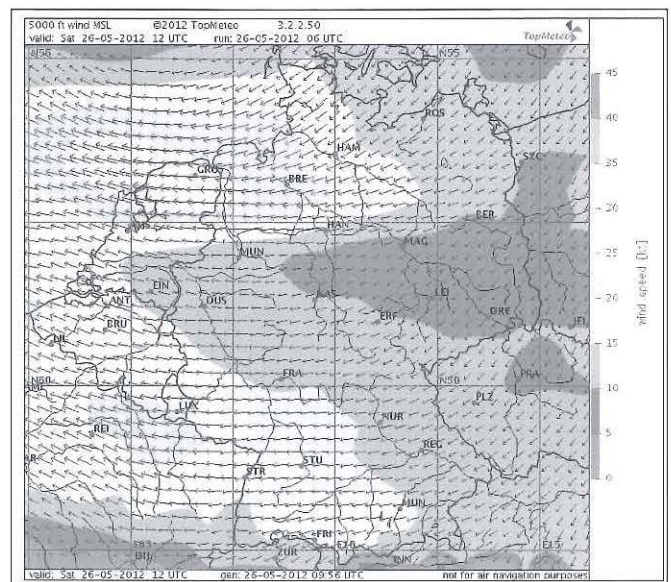
In het overzichtsscherm zijn voortaan 2 PFD balken terug te vinden. Topmeteo is een commerciële meteosite ([www.topmeteo.eu](http://www.topmeteo.eu)) RASP BLIPMAPS is een vrije meteosite met wereldwijd netwerk en bedoeld voor voor zweefvliegpiloten. (<http://rasp.kzc.nl/index.php?Lang=Nl>)



PFD kaarten voortaan met windoptimalisatie



Keuze uit 18m toestel of standaard Discus 15m



De windkaart in overeenstemming met de PFD pijlen

total potent. flight distance (Discus, 41 kg/m<sup>2</sup>) ©2012 TopMeteo 3.2.2.50  
valid: Tue 29-05-2012 00..24 UTC run: 29-05-2012 05 UTC



total potent. flight distance (18 m class, 46 kg/m<sup>2</sup>) ©2012 TopMeteo 3.2.2.50  
valid: Tue 29-05-2012 00..24 UTC run: 29-05-2012 05 UTC





# Nog 1 keer voluit!

de gordel  
de Bloso klassieker



2 september  
2012

Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse  
rand rond Brussel.

02 380 44 44  
[www.de-gordel.be](http://www.de-gordel.be)



IN SAMENWERKING MET

één

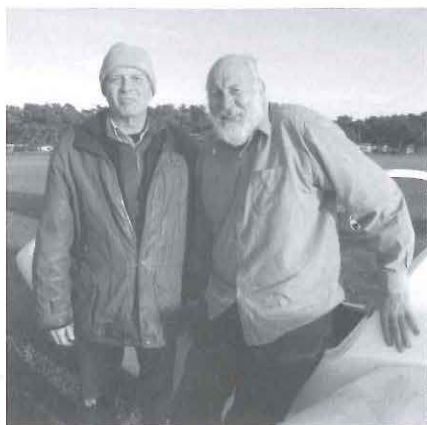


Nieuwsblad.be

lotto



## Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Jo Schoeters en Manu Kimpe



Terug op de Kei

*Tijdens de Kempencup in Weelde loop ik Manu tegen het lijf. Hij loopt er opvallend bescheiden bij. Hij heeft de week daarvoor nochtans de eerste Vlaamse FAI 1000km gevlogen vanuit Keiheuvel, samen met Jo. Ik weet van hen dat ze beide vlotte vertellers zijn. Manu is direct akkoord, Jo ook nadat ik hem aan de telefoon heb gehad. Een week later komen we samen in Bocholt bij Manu thuis. Het begin van een toffe avond.*

### Wanneer is het idee ontstaan voor een 1000km FAI?

Jo: In de jaren 2005 en 2006 was Pierre De Broqueville medeigenaar van de Nimbus 3 DT en hij sprak steeds over de uitvoering van een 1000 km vlucht. Hoe er die zou uitzien was niet zo belangrijk. Nadat Pierre dan de EB 28 kocht en Stijn zijn plaats in de RJ club innam tekende Jo in 2007 voor het eerst 1000 km trajecten uit waaronder H/T zoals Gerrit Kurstjens en Paul Jansen/Luc Demey in 1997 deden of zelfs koersen waarbij het niet de bedoeling was om terug te keren naar Keiheuvel (bvb KH-Leszno – omgeving Berlijn). Het summum, een driehoek volgens de FAI-regels werd echter pas later op See You uitgezet. Dat was zowat in 2009 maar het echte geloof over de uitvoerbaarheid van die opdracht kwam er met de Wasserkuppe retourvlucht, samen met Bert Schmelzer Sr. van 26/06/2010. Manu: Jo vliegt al langer met de Nimbus en heeft er al veel grote vluchten mee uitgevoerd. Hij kent ook grote stukken van Duitsland uit eerdere vluchten. Ook vorig jaar probeerde hij een 1000km vanuit Stendal, maar door de afscherming kon die toen net niet gehaald worden. Jo deed de voorbereiding voor de vlucht.

### Waarom die keerpunten?

Jo: De driehoek is gepland geweest om ook tijdens de week te kunnen vliegen. Dan moest er waarschijnlijk 's avonds wel op

de medewerking van Beek en KB gerekend worden maar de ervaring leert dat dit buiten uitzonderlijke omstandigheden weinig problemen oplevert. Het eerste been naar Porta (275 km) heeft de RJ de laatste jaren al dikwijls grotendeels afgelegd met keerpunten als Oerlinghausen of Bad Pyrmont. In illo tempore heeft Jo ook eens een wedstrijd met de Twin II op Porta Westfalica meegevlogen. Het laatste stadje van Nordrheinwestfalen ligt op de Weser met westelijk het Wiehengebirge en oostelijk het Weserbergland. Deze heuvels zijn ook de directe aanzet naar het tweede been van 280 km naar Kronach. Na 40 km passeer je dan Bad Pyrmont en dan kwam er het onbekende voor ons. De route volgt echter een heuvelrug en met de zon daarop in het midden van een dag met 1000 km weer, dat moest wel gaan. Uiteindelijk komen we dan in Eisenach in het Thüringer Wald en volgens onze clubgenoten die in Kulmbach en Bayreuth op vakantie waren gaat het daar hard. Na het tweede keerpunt kan je kiezen of je westelijk al dan niet oostelijk van Keulen vliegt. De eerste route is een tiental kilometer langer en bij hoge basis zou je wat last van Frankfurt kunnen hebben. Oostelijk passeer je na 100 km de Wasserkuppe wat je dan terugbrengt op een reeds gevlogen route maar waar je door de corridor Dusseldorf-Keulen moet. Aan het eind daarvan ligt echter de pomp van Dornmagen en even verder de bruinkoolcentrale van Bergheim, aantrekkelijke punten om eindhoogte te halen maar ook in de buurt van Schinveld is er laat thermische activiteit mogelijk.

### Wanneer wist je dat de dag er ging aankomen?

Jo: Vanaf donderdagavond zag ik dat het goed ging worden. De meteo verbeterde

de dagen daarna nog.

Manu: Toen ik zaterdag het plan hoorde ven Jo dacht ik: "toch niet waar zeker?"

### Hoe verliepen de uren voor de vlucht?

Jo: Opstaan rond 6:30, na was en plas, Topmeteo checken of ze hun woord van gisterenavond nog houden, vanaf 7 uur crosschecken met de segelflugberichten van de DWD. Alles lijkt de goede richting uit te gaan. Manu om 7:30 berichten dat het toch wat vroeger vertrekken zal zijn, Stijn nog eens bellen of ik vandaag echt voorrang krijg om te vliegen. Ontbijten en knapzak voor een lange dag maken, de bus laden met alle spullen en dan om 8:15 naar Keiheuvel rijden. Ik dacht dat er al cumulusplopjes ontstonden. Er kan nog een literke naft bij voor de turbo dat Monika nog snel is gaan halen, de pyjama van het toestel halen en nog nat uitspreiden op de remorque. Even nog mee de vleugels aan de Cirrus steken want Jochen wil ook vroeg op pad. Alles volgens een ingebakken checklist inladen en dan de bak naar de 07 in piste trekken. Manu arriveert en laadt zijn benodigdheden op de voorzit. Op het vliegveld is het een opbouwen van jewelste want nogal wat piloten verwachten memorabel vliegweer. Als Manu op zijn plaats zit voeren we nog de check van alle bestuursorganen uit en dan klim ik er ook in voor een lange dag. De sleper komt aangereden, 't is Jos Gielen, goed voorteken want Tijl heeft hij ook de lucht in geholpen.

### Wat was er gebeurd als Stijn ook ging vliegen?

Manu: Dan was ik uitgestapt!

Monika: Dit is dus een goed team.

Jo tegen Manu: Ah ja, je bent er nog steeds bij!

Wasserkuppe





Vroeg op de startplaats

### Hoe laat ben je dan gestart?

Jo: Om 9:16, we hebben onmiddellijk een vario van 2,2 m/s tot 850 m. Terwijl we naar het startpunt vliegen wordt de motorcheck uitgevoerd en om 9:25 gaan we door de lijn. Manu vliegt de eerste sessie van een uur en telkens op het half uur wisselen we. De track voor ons ligt al voor 4/8 vol met cumuli. Niet te snel vliegen, we hebben 35 minuten cadeau op ons tijdschema, nu de motor moeten gebruiken en terug starten is waarschijnlijk faliekant voor de uitvoering van de proef. Rond de thuishaven weten we wel waar het 's morgens wat beter gaat en waar we voorzichtig moeten zijn. Dutch Mil informeren dat we op hun frequentie zitten. Om tien uur hebben we 45 km afgelegd, dat is winst tegenover de planning.

### En dan de verdere vlucht...?

Jo: De eerste keer dat we over de 1000 m komen is bij Kamp Lintfort na een dikke 100 km. Langen geeft ook de status van de EDR's die we de volgende 100 km zouden kunnen tegenkomen, allemaal inactief. We vliegen voorbij de bekende velden van Dinslaken, Dorsten, Marl. Daar hebben we een eerste dikke bel van netto 2,8 m/s gemiddeld. Zo mogen er nog komen want het is al kwart na elf. Verder naar het oosten wordt het wolkendek toch wel vrij gesloten,

we kunnen er goed onder blijven glijden. Onze snelheid neemt echter toe ondanks het feit dat ik het gebied tussen Ascheberg en Ahlen nooit zo betrouwbaar gevonden heb. Het plafond stijgt niet echt boven de 1000 m grond. We gebruiken een werkhoogte van 400 m zonder ooit onder de 550 te komen. We nemen ook waar waarom Langen zegt dat Gütersloh niet actief is, er liggen kruisen op het asfalt. Met een lange steek van 47 km steken we de Teuto noordwestelijk van Bielefeld over. Kort voor Porta is het aan Jo om te vliegen, het keerpunt wordt gerond om 10:35, het mocht wat sneller gegaan zijn. Na enkele goede bellen naar Bad Pyrmont toe ben ik wat te voortvarend en laat bij het stadje van Höxter een pomp liggen en dat moet ik bekopen met een te zwakke pomp bij de helling. Nadien gaat het op het tweede been in sneltreinvaart met netto gemiddelde stijgwaarden van 2 to 4 m/s. Alles mooie cumuli bij een 4/8 bedekking. Het plafond wordt nooit exorbitant hoog maar 2000 m bij een reliëf van 500 m met betrouwbare thermiek is voor de vlakkelandtiroler toch een feest. Ook zit er hier op deze heuvelrug heel wat mee- en tegenliggend verkeer. Bij Eisenach hebben we even contact met Dennis die op weg is naar de Wasserkuppe, daar gaat het ook goed. We ronden Kronach om 15:20, wat later dan de optimistische planning,

een goed stuk beter dan de pessimistische. 555 km afgelegd in een kleine 6 uur. Even na het keerpunt is het weer de beurt aan Manu. Een beetje voor de Wasserkuppe vliegt hij 1000 m werkhoogte af om die dan terug te winnen met een 3 m/s, dat gaat vooruit. Bij Romrod komt Manu maar niet tussen de communicaties met Langen Info, uiteindelijk is het inactief. Voor ons liggen afwisselend enkele stroken van telkens 25 km breedte met blauwthermie (Marburg) en met cumuli (Hirzenhain) maar in 't blauw gaat het ook wel goed. We melden ons bij Langen Info met SQ 3704, we hebben vroeger al ondervonden dat die paar ogen ook meehelpen om je geen fouten te laten maken. Bij de trechter naar de corridor wordt ik al wat voorzichtiger, het is 18 uur en blauw, de enkele cumels hangen natuurlijk in C-gebied. We kunnen wel mooi de toegelaten 4500 ft behouden tot in de corridor. Remscheid, Langenfeld en Dormagen gaan goed en dan volgt een lang glijtraject naar 700 m tot we in de buurt van Geilenkirchen een pomp van 0,6 geduldig uitdraaien tot 1250 m. We zijn binnen als het moet. Manu pakt over en juist over de Nederlandse grens voor Sittard kan hij ook in een halfke nog 300 m pompen zodat we geen probleem meer hebben. Tijdens dit laatste thermiek draaien krijgt de controleur van Beek Approach een airliner inbound, hij vraagt ons om ons boven de 3000 ft te handhaven en de 737 leidt hij naar 2000 ft. Door het pompje zitten we echter bij 4300 ft en kunnen we in contact maar ook met gerust gemoed de oversteek naar Dilsen-Stokkem aanvagen. En we glijden de 60 km zoetjes naar huis. Sector aanvliegen tot de Colibri piept, aanmelden, simpel circuit doen, landen.

### Toen kwam de ontlading waarschijnlijk, en de felicitaties?

Jo: Ja, even blijven zitten in de Nimbus, elkaar feliciteren. Ik denk dat Eddy Huybreckx toen over de radio vroeg: "En RJ?" met als antwoord "Ja, duizend" en dan moe uitstappen. Monika: " 't Is gelukt?". De bak met de bus naar zijn slaapplek trekken. Na een tiental minuten komt Bert Sr. aan: Bert: "Jullie hebben iets groots gevlogen?" Jo: "Ja, één duizend." Bert: "Bwoow." Jo: "In FAI." En toen vielen zijn sokken uit.

Het was een memorabele dag, hoe zien jullie er op terug?

Er waren grootse prestaties vanop de Keiheuvel van Jeroen, Jochen, Dennis, Jef, .... Op Venlo vliegt Robert Werts ook met een Nimbus 3 DT een 1000 FAI aan dezelfde snelheid als wij (93 km/h) maar het ging eerst naar Dillingen in het zuiden en dan naar de buurt van ons tweede keerpunt met een derde punt noord van Venlo. 13 Mei 2012 was een dag met zeer betrouw-



bare thermiek over een enorm uitgestrekt gebied. De basis was laag tot middelhoog maar de mogelijke vliegtijd was wel 12 uur. De wind speelde praktisch geen rol over de hele vlucht. We maakten geen fouten die veel tijd kostten. Een dag om in de herinnering op te slaan met een massa vluchten op Charron en OLC.

Deze vlucht hadden we niet zoveel toelatings van ATC's nodig maar het meedenken van de controleur van Beek App was toch wel bijzonder. Bedankt ook Stijn omdat Manu en Ik de vlucht mochten uitvoeren en tot slot Monika die vandaag maar ook zoveel andere dagen moet omgaan met al die speciale koppekes. In de uren en de week na de vlucht kregen we veel felicitaties, ook die vliegervrienden, bedankt.

**Tot slot nog één vraagje, voor het 1000km brevet moet je alleen in het toestel zitten. Waarom vlogen jullie met twee?**

Beide beginnen te lachen: Het is niet belangrijk, we hebben samen veel plezier gehad. Als er nog zo'n dag komt vliegen we weer met twee!

Hartelijk dank voor jullie verhaal.

*Uw vliegende reporter Kris  
(KACB)*



*Ze doen het nog eens over in de simulator van Manu*

**KON. AERoclub KEIHEUVEL**

**KEIHEUVELCUP**

**4 - 5 AUGUSTUS 2012**

**Vliegveld Keiheuvel (EBKH)**

**[www.aeroclub-keiheuvel.be](http://www.aeroclub-keiheuvel.be)**

Ontwerp: J. Montan

## Zweefvliegtuignieuws

### Colditz Cock



67 jaar na de bevrijding van het kamp voor krijgsgevangen officieren (Oflag) in het kasteel van Colditz, heeft een replica op schaal 1/1 van het zweefvliegtuig Colditz Cock de vlucht uitgevoerd waarvoor het originele toestel gebouwd was: van op het dak van het kasteel tot in de vallei aan de voet ervan. De replica was tegeleid, er was enkel een pop aan boord. Het origineel werd in het geheim gebouwd op zolder, met hout van de bedden en bespannen met lakens. Het werd nooit gebruikt, want het kasteel werd bevrijd voor een poging kon gedaan worden. De replica werd gebouwd voor een uitzending van de Tv-keten Channel 4. Het toestel crashte bij de landing op een te klein veld: de stad is nu aanzienlijk groter dan tijdens WO II, er was toen veel meer open ruimte om te landen.

### Jonker Sailplanes

Een domper op de success story van de Revelation: in de Verenigde Staten is het serienummer 24 van de JS1B na amper 95 vlieguren neergestort, daar de piloot de controle kwijt raakte nadat hij een knal hoorde en een voetpedaal vanzelf tegen de aanslag ging. Te-

gendruk op de andere voetpedaal hielp niet. Hij moest het toestel met het valscherf verlaten. In de wrakstukken vond men blijkbaar een gebroken staalkabel van het richtingsroer, en het verslag van de piloot lijkt goed verenigbaar met een dergelijke breuk. Maar uiteraard is het voor uitsluitel wachten op de conclusies van het NTSB (VS onderzoekbureau voor ongevallen).

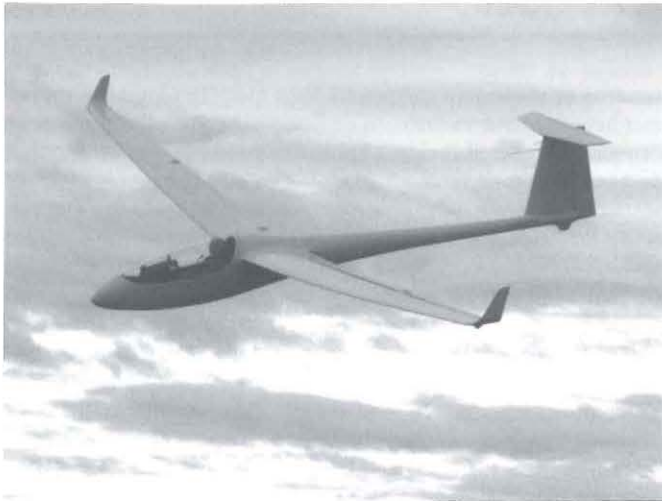
De zaak heeft in ieder geval al wat stof doen opwaaien op de fora, want blijkt dat in geval van een eenzijdige kabelbreuk bij het meest gangbare type verstelbare voetpedalen, het ingebouwde veersysteem een volle uitslag geeft aan het richtingsroer, wat natuurlijk tot controleverlies kan leiden. Te meer daar niet alle voetpedalen uitgerust zijn met een "acrobeugel" of dergelijke waarmee men de vanzelf ingedrukte pedaal ten minste zou kunnen terugtrekken naar een neutrale stand. Een inherent onveilig systeem, opperen sommige commentatoren. Maar wel aanwezig op bijna alle moderne toestellen...

### Concordia Project



Bij redactieslot heeft de superzwever van Dick Butler net zijn eerste vluchten uitgevoerd. De trotse eigenaar was in de zevende hemel met zijn nieuw speelgoed. Er was de laatste maanden koortsachtig gewerkt om alle onderdelen in de lak te steken, de roeren te monteren en af te dichten, een paar details bij te werken zoals afdekkapjes boven de roergewrichten, en uiteindelijk de accessoires voor het opbergen in de aanhangwagen aan te passen. Men kan er nu van uitgaan dat Butler het toestel effectief zal gebruiken op het WK in juli-augustus te Uvalde.





### HP-24 Sailplane project

Nu het eerste exemplaar van de "bouwdooszwever" HP-24 gevlogen heeft, geeft projectontwikkelaar Bob Kuykendall (zie <http://www.hpaircraft.com/hp-24/>) de beschikbaarheid en de prijzen aan voor de "bouwdozen" van het toestel: de kit voor de staartunit (stabilo, hoogteroer, richtingsroer, montage-onderdelen) kost 2 911,38 \$ (7 weken levertijd), de kit voor de romp (inclusief alle onderdelen voor de stuurorganen) 9 704,62 \$ (12 weken levertijd), de kit voor de vleugels (inclusief remkleppen, flaperons en stuurstangen) 16 174,36 \$ (16 weken levertijd), en de kit voor de afwerking (kaplijst en perspex, hoofdwielen met rem, wieldeurtjes, instrumentenbord, staartwiel) 3 558,36 \$ (6 weken levertijd). Om te voldoen aan de vereisten voor zelfbouw moet de klant ook een paar dagen in de fabriek helpen bouwen aan de onderdelen van zijn bouwdoos!

### Nimeta

De Nimeta, het jongste troetelkind van Bruno Gantenbrink, bestaande uit een Nimbus 4 romp en een Eta-vleugel, is tijdens de laatste proefvlucht gecrasht nadat op 2 000 m hoogte een 7-tal meter van de linkervleugel was afgeknapt. De testpiloot heeft het toestel met enige inspanning kunnen verlaten en is aan zijn valscherm aan de grond gekomen. Het toestel is op de rug in een veld terechtgekomen. Opmerkelijk is, dat dit de tweede crash betekent voor het vleugelpaar: het werd namelijk gerecupereerd en hersteld nadat een Eta tijdens tolvluchtproeven crashte door breuk van de romp in vlucht...



### US Air Force Academy

De 306de Flying Training Group heeft nu het grootste kunstmatige grasperk ter wereld, als start- en landingsbaan speciaal voor het zweefvliegen: 125 000 m<sup>2</sup>! Kostprijs 3,6 miljoen dollar. Als rechtvaardiging voor de investering gaf kolonel Christopher Plamp, leider van de academie, op: betere baanmarkeringen voor gevorderde landingstraining, minder tijdverlies tussen landing en volgende start, minder trillingen die de composietstructuur van de zwevers kunnen beschadigen. De academie plant op deze baan meer dan 17 000 zweefvluchten per jaar, gedurende 25 jaar. Ze heeft ook 22 exemplaren van de DG-1001 Club besteld (onder de naam TG-16A), waarvan de eerste reeds zijn afgeleverd.

### Windward Performance



De nieuwe renklasser Duckhawk vliegt, en heeft al onmiddellijk de titel van VS-kampioen 2012 in de renklasse behaald te Mifflin met Chip Garner. Het toestel bestaat hoofdzakelijk uit voorgedrenkte koolstofvezel, is dus bijzonder licht en stijf. De zeer dunne vleugel met 1:30 slankheid wordt in 3 versies gebouwd: Veloce (standaard uitvoering, +7 / -5 G, Vne 310 km/h), Super Veloce (verstevigde liggers, +11 / -9 G, Vne 370 km/h) en VNX (zoals Super Veloce, plus dikkere vleugelschaal, +11 / -9 G, Vne 415 km/h). De constructeur geeft nog geen polaire...

*Stéphane Vander Veken*

# Belgisch kampioenschap zweefvliegen 2012



Groepsfoto deelnemers BK2012 foto: organisatie BK

Jammer genoeg was het voorjaar op vele plaatsen in West-Europa en zeker boven België veel te nat. Maar ondanks het matige weer is Saint-Hubert voor ons Belgisch Kampioenschap de toplocatie. Het vliegveld is prachtig gelegen en de Ardennen zijn buitengewoon mooi van boven, het is een plezier om hier te vertoeven.

De piste lag er tijdens de wedstrijdweek van 28 april t.e.m. 6 mei in een kletsnatte toestand bij. Uitsluitend de N-Z richting kon voor het slepen benut worden. De lager gelegen uiteinden van de pisten waren niet te gebruiken omdat hier de waterplassen door het gras glinsterden. De wedstrijdleiding onder de geroutineerde en steeds vriendelijke Philip Vanishoven had voor alles een oplossing, behalve voor het weer.

De sleeppiloten hadden niet voldoende werk naar hun goesting, maar wanneer zij de zwevers optrokken, was het onder moeilijke omstandigheden met meestal stevige crosswind en hevige turbulenties. Dank zij hun kunnen en de ervaring van de op sleeptouw genomen piloten, verliep alles veilig.

Een leuk en ongewoon aanzoek had de sleeppiloot Bruno Bedert voor zijn Sabrina in petto: hij vroeg haar ten huwelijk met een "panneau" achter zijn Powncy: "Sabje wil je met mij trouwen?". Allen hebben het gezien en geloof het of geloof het niet: Sabrina heeft over de radio "JA" gezegd.



Zicht op startplaats BK St.-Hubert foto: Organisatie BK



Wachten op beter weer



Meteo



Opbouw

Zoals men het van de Ardennen kent, moest men ook dit jaar op elk moment bereid zijn om te starten, want er ontstond soms onverwachts voor enkele uren zweefvliegweer. Voor de club-klasse en de open/18 meter klasse waren er uiteindelijk maar twee geldige dagen mogelijk, waardoor wel winnaars gecreëerd werden, maar geen kampioenen. De Standaard klasse had wel drie geldige proeven en zodoende een Belgisch kampioen. Voor de Standaard klasse werd Tijl Schmelzer (Discus 2ax) Belgisch kampioen, Bert Schmelzer jr. (Discus 2b) tweede en Yves Jeanmotte (Discus 2b) derde. In de Club klasse: Jeroen Jennen (LS4) winnaar, Sijn Vanden Boer (Std.Libelle) tweede en Pieter Lievens (Std.Cirrus) derde. In de open/18m Klasse waren de winnaars: Olivier Brialmont (ASG 29), Bert Schmelzer sr.(Ventus 2xT) tweede en Pascal Hanssens (Ventus 2xT) derde. De snelste proeven vlogen in de Standaard klasse

Manu Litt met 104,9 km/h, Olivier Brialmont met 107,3 km/h en Jeroen Jennen met 79,9km/h.

De familie Schmelzer kreeg een triple A, want alle drie stonden op het podium. Bert sr. kreeg ook nog de Willy Grandjean beker overhandigd voor de snelste wedstrijdvlucht gedurende heel het jaar 2011.

Op de prijsuitreiking waren er niet al te veel deelnemers meer, omdat de laatste wedstrijddag grijs en regenachtig verliep en velen de reis naar huis de voorkeur gaven. Toch werd het weer een zeer aangename week op Saint-Hubert met onze Franstalige vrienden.

Bert sr.

KACK - LSV Viersen



15 m podium foto: organisatie BK2012



Open klasse foto: organisatie BK2012



Willy Grandjean 2011 beker voor Bert Sr. Schmelzer. vLnR: Gill Van den Broeck, Denis Nootens, Mevr. Grandjean de dochter Van W.G. en Bert Sr.  
foto: organisatie BK2012

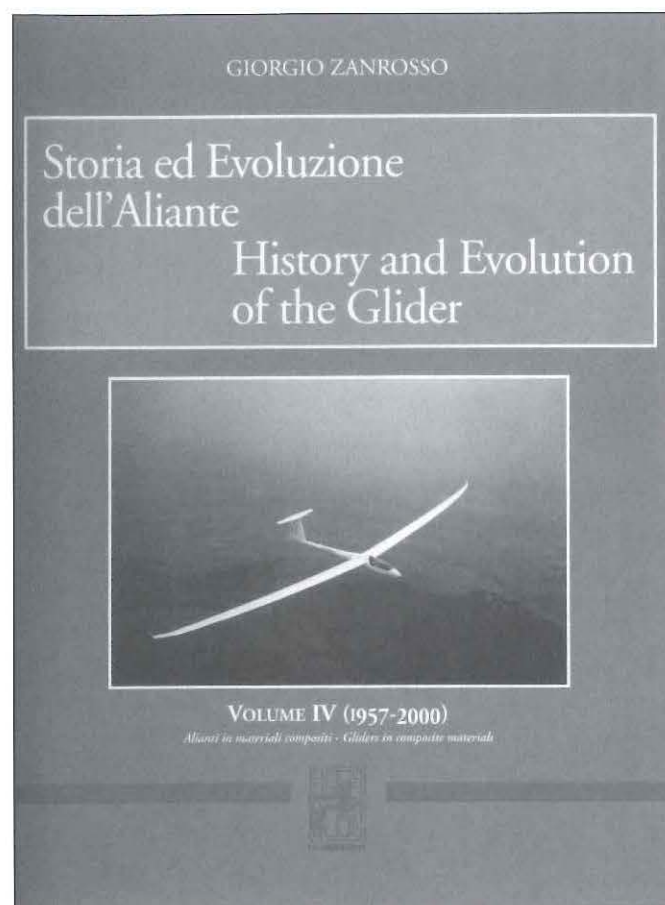


Tripple A voor de Fam. Schmelzer foto: organisatie BK2012

## Het hoekje van de boekenvreter

**Beter laat dan nooit: het is van het Ligablad nr. 77 geleden dat het derde boekdeel van deze reeks besproken werd. Schiet niet op de pianist, er waren problemen met de uitgever, en geruime tijd was de boekenvreter het spoor van dit 4de deel helemaal bijster.**

Onlangs is hij er, met heel wat over en weer gemail, dan toch in geslaagd om het vierde en laatste deel van **Giorgio ZANROSSO'S Storia ed evoluzione dell'aliante IV - 1957-2000** (La Serenissima, Vicenza, Italië, mei 2000, 302 blz. 24 x 30,5 cm, harde kaft, zwaar halfmat papier, talrijke z/w foto's, tabellen en schema's), op de kop te tikken. Een leuk detail: in het boek kleeft nog een prijssetiket in lire... Zoals de drie vorige delen is het boek tweetalig Italiaans-Engels. En het Engels is nog steeds een beetje exotisch...



Dit vierde deel handelt voornamelijk over de ontwikkeling van zweefvliegtuigen in composietmaterialen, maar een lange inleiding geeft ons eerst een overzicht van de basisbegrippen op het gebied van aerodynamica, meteorologie, instrumenten en composietmaterialen zelf. Daarna volgt het overzicht, land per land, constructeur per constructeur en zwever per zwever, van alle min of meer gekende toestellen. De logica van de opeenvolging is nogal moeilijk te vatten: niet louter chronologisch, evenmin alfabetisch... een mengelmoes. Maar de gegevens vindt men wel, na enig zoekwerk.

Naast de grote klassiekers van de Duitse Akafliëgs en constructeurs (Glasflügel, Schleicher, Schempp-Hirth, LS, Grob, DG) zijn er ook de bekende types uit andere landen (Slingsby, Pik, SZD, LAK, Centrair) en zelfs een paar rariteiten zoals de Beatty-Johl zwevers uit Zuid-Afrika, of de Genesis uit de VS. Tenslotte vinden we er de eerste generatie van ULV-zweefvliegtuigen zoals de TST Alpin, de

Silent of de Banjo. Korte hoofdstukken zijn ook gewijd aan de touring motorzwevers (TMG) en aan de Wereldklasse.

Zowel de historische als de beschrijving van de toestellen zijn vrij klassiek te noemen, maar er is bij vele zwevers een interessant addendum: uittreksels uit de vluchtverslagen die de bekende zweefvlieger Walter Vergani schreef in het tijdschrift Volo a Vela toen de betrokken toestellen nieuw waren. Dit maakt het boek tot een buitenbeentje!

Wie heeft er niet horen spreken van het Spaanse nationale zweefvliegcentrum van Huesca-Monflorite, en het beroemde openlucht-zwembad met het symbool van de drie meeuwen op de bodem? **LUIS FERREIRA ESCARTIN** heeft er een boek aan gewijd: **100 años sobre Huesca - 1911-2011: De los pioneros a la actualidad** (Real Aero Club de España, 2011, 398 blz. 25 x 23,5 cm, harde kaft, geglansd papier, talloze z/w en kleurfoto's). Een kanjer van een boek dat dank zij de uitgebreide iconografie ook toegankelijk is voor wie minder (of geen) Spaans beheerst.

Het werk is gestructureerd rond de opeenvolgende fasen van de ontwikkeling van de luchtvaart (niet alleen het zweefvliegen, hoewel daar de nadruk op ligt) in de streek van Huesca. Het begint met demonstraties van de Franse vlieger Jules Védrières. In de eerste periode gebeuren er trouwens enkel demonstraties en vliegdagen op haastig ingerichte velden. Rond 1930 beginnen een aantal bewoners van Huesca echter aan de oprichting van een vliegclub, en ze bouwen hun eerste toestel, een Anfänger vliegende balk, waarmee ze zichzelf het vliegen bijbrengen. Een paar gaan ook naar Duitsland om hun vliegbrevet te halen. Thuis worden ze dan instructeur voor hun vrienden. Er wordt gezocht naar een geschikte lange helling, en zo wordt een zweefvliegveld geschapen op de helling van Monflorite. Dan volgt een eigen ontwerp van prestatiezwever, de Osca, waarmee de toppiloten van de club een reeks nationale records zullen vestigen. Er wordt ook gepoogd om de administratie aan te zetten tot het ontwikkelen van een heus zweefvliegcentrum, maar tevergeefs. En dan komt de burgeroorlog...

Na de zege van Franco op de Republikeinen worden veel dingen in Spanje gedaan in navolging van wat er in Duitsland gebeurt onder het Hitler-regime. Zo ook de vliegerij: er worden nationale zweefvliegcentra ingericht waar de jeugd, na een fase modelbouw, het ware vliegen kan ontdekken; daarna kunnen de meest begaafden verder opgeleid worden tot militaire piloot, later ook tot burgerlijke beroeps-piloot. Zo wordt het amateurveldje plots omgetoverd tot fabriek voor zweefvliegpiloten, waarbij orde, tucht en volgzzaamheid t.o.v. het regime een belangrijke rol gaan spelen. Een heleboel zweefvliegers van het eerste uur moeten ermee stoppen omdat ze niet de "juiste ingesteldheid" hebben, hun FAI-prestatiebrevetten worden hen zelfs ontnomen...

De zweefvliëgschool wordt geleid door de militairen, en ook de instructeurs zijn officieren. Een aantal onder hen krijgen naast hun didactische taak ook de opdracht om nationale en internationale records te verbeteren, en Spanje te vertegenwoordigen op de WK. Voor de meeste leerlingen was er geen sprake van grote prestaties, de opleiding was louter gericht op de selectie voor de "grote luchtvaart". Het materiaal was dan ook louter op de opleiding en de begintraining gericht. Er werd zeer lang gewerkt met de tweezitter Kranich en de Grünau Baby, dan kwamen de Bergfalke en de Spatz, vervolgens de Blanik en de Pirat...

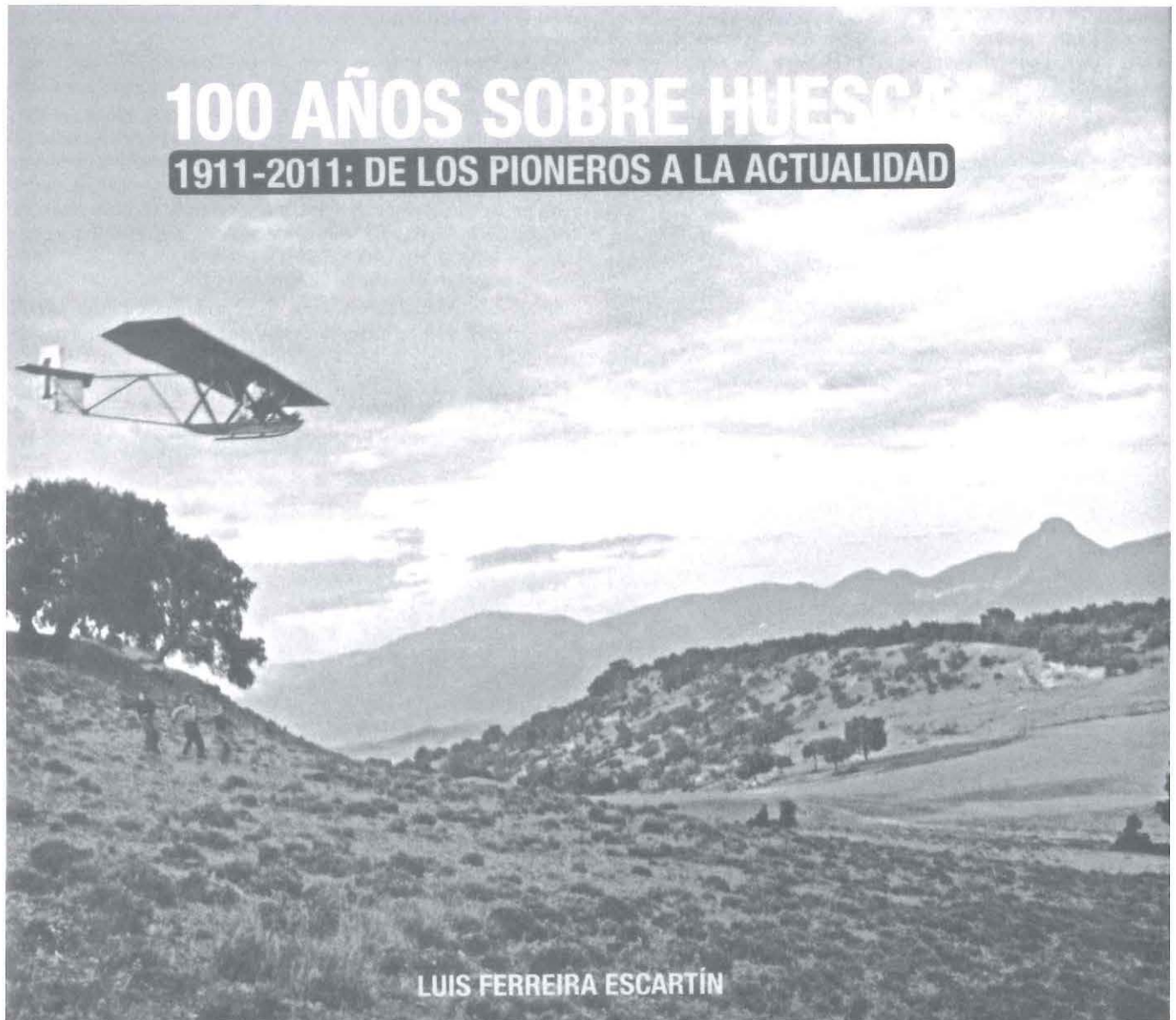
Met de dood van Franco ging Spanje vreedzaam over van een militaire dictatuur naar een parlementaire monarchie, en dat bete-

kende ook het einde van de monopoliesituatie van de nationale zweefvliegcentra, en van hun bevoorrecht statuut. Er kwamen burgerclubs en de geldkraan ging dicht voor de centra. Begin jaren 80 begon het personeel langzaam af te vloeien en het materieel werd stilaan naar de clubs overgeheveld. Ook te Monflorite, waar de Club Nimbus geleidelijk het roer overnam, onder toezicht van het staatsbedrijf Senasa.

Maar vanaf 2000 kwam een zwaar onweer opsteken: Senasa overwoog het stopzetten van elke vorm van sportvliegerij op Monflo-

rite en het uitbouwen van een commerciële luchthaven op dezelfde plaats. Na veel achterhoedegevechten moest de vliegclub uiteindelijk bakzeil halen, en de huidige luchthaven Huesca Pirineos maakt inderdaad het gebruik van de grasbaan voor het zweefvliegen zo goed als onmogelijk. De vliegreun zijn in enkele jaren tijd met 80 % gedaald, omwille van de opgelegde beperkingen. Voor de zweefvliegers van Huesca blijft er toch een vleugje hoop: er zou een nieuw sportvliegveld ontwikkeld worden te Bolea. Wait and see...

*Stéphane Vander Veken*



panoramafoto Kiewit cup 2012 foto: Redactie

# Wedstrijduitslagen

## BELGIAN GLIDING NATIONALS 2012

Saint-Hubert (EBSH), België, 28-4-2012 - 6-5-2012

### Clubklasse (geen geldig kampioenschap)

#	Totaal	CN	Vlieger	Vliegtuig	1	2	3	4
1.	942	LI	Jeroen Jennen	LS4	1	1	1	1
2.	621	2S	Stijn Vanden Boer	Libelle STD	1	1	4	2
3.	619	FU	Pieter Lievens	Std. Cirrus	1	1	2	6
4.	610	DC	Niel Deijgers	Libelle STD	1	1	3	4
5.	605	GX	Rik Vanden Boer	STD Cirrus W	1	1	5	3
6.	438	ME	Eddy De Coninck	Pegase	1	1	6	5

Day 1 and day 2 are not valid following Article 8.2.1 §b Annex A sporting code - less than 25% achieve 100km

Onvoldoende wedstrijddagen voor geldige titel BK.

### 15-meter (geldig kampioenschap)

#	Totaal	CN	Vlieger	Vliegtuig	1	2	3	4
1.	1399	21	Tijl Schmelzer	Discus2	2	1	2	6
2.	1331	KV	Bert Jr. Schmelzer	Discus2	10	1	2	1
3.	1265	CA	Yves Jeanmotte	Discus2	1	1	14	4
4.	1249	MC	Jef Kell	DISCUS W T	6	1	7	11
5.	1237	520	Alain Charlier	Ventus2C 15.0 T	5	1	5	16
6.	1196	MM	André-Emmanuel Litt	VENTUS2AX 15	14	1	6	2
7.	1165	ED	Emiel De Wachter	LS8	9	1	1	17
8.	1158	CM	Dennis Huybreckx	LS8	3	1	17	5
9.	1062	KA	Jean-Louis Cornez	Discus W T	4	1	8	21
10.	1039	4	François Delfosse	Discus	21	1	4	7
11.	997	7	Olivier Sevrin	LS4	15	1	9	15
12.	986	FS	Daan Spruyt	LS6	12	1	11	13
13.	935	JH	José Jaime	LS8	16	1	12	9
14.	892	LT	Tim Huybreckx	LS7 WL	18	1	12	12
15.	881	4V	Michael Jeanmotte	Janus C retr	8	1	16	20
			Vivario Mathias					
16.	855	HI	Koen Vanderputten	LS6	20	1	10	14
17.	814	52	Yves Ruymen	Discus2	17	1	20	7
18.	780	5F	Louis Dresse	LS8	22	1	15	3
19.	777	B33	François Davin	Discus W	19	1	21	10
20.	667	AW	Army Weber	ASW20B, C	7	1	19	23
21.	639	F1	Arjen Vink	Discus W	11	1	18	23
22.	493	CX	Dries van gestel	LS6	13	1	23	18
23.	270	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	LS8	22	1	22	19
24.	91	C	Frédéric Vandenhede	Ventus 2C 15.0 T	22	1	24	22

Day 2 not valid following Article 8.2.1 §b Annex A sporting code

- less than 25% achieve 100km

### Open klasse (geen geldig kampioenschap)

#	Totaal	CN	Vlieger	Vliegtuig	1	2	3	4
1.	991	WE	Olivier Brialmont	ASG 29/18m T	1	1	2	1
2.	965	2Y	Bert Sr. Schmelzer	Ventus 2CX 18m T	1	1	4	3
3.	940	F2	Pascal Hanssens	Ventus 2CX 18m T	1	1	3	5
4.	858	32	Olivier Corneillie	LAK 17A 18m T	1	1	1	8
5.	813	GPS	Maurits Dortu	JS1 A/B	1	1	6	2
6.	804	HFJ	Hugo Mertens	Janitar 2	1	1	5	10
7.	737	VS	Thierry Lemineur	Ventus 2CX 18m T	1	1	10	4
8.	728	4Z	Walter Dierick	Nimbus 3DT T	1	1	8	6
9.	646	1	Patrick Stouffs	LS 10 18.0 T	1	1	7	9
10.	580	EX	Bruno Pierarts	Ventus 2CX 18m T	1	1	9	11
11.	532	LC	Bernard Nononcin	LAK 17A 18m T	1	1	11	12
12.	437	HE	Walter Geenen	Ventus 2C 18.0 M	1	1	12	13
13.	347	SP	Pierre Renard	LS 10 18.0 T	1	1	13	7
14.	0	DY	Olivier Dupont	DG 800 18m M	1	1	14	14
14.	0	FA	Jean-Claude Hotton	LAK 19 18m (W) T	1	1	14	14

Day 1 and day 2 are not valid following Article 8.2.1 §b Annex A sporting code

- less than 25% achieve 100km

Onvoldoende wedstrijddagen voor geldige titel BK.

## KEMPENCUP 2012

EBWE, België, 17-5-2012 - 20-5-2012

### CLUB

#	Totaal	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	1	2
1.	1195	KL	Jef Daems-Pieter Daems	KACK	Twin Astir	1	1
				Trainer w/o RG			
2.	993	KX	Jorick Soffers	KAC	Astir CS77	3	3
3.	932	BF	Maarten Wolvetang-John Koch	Zuidhollandse	Bergfalke III	1	6
4.	868	VJ	Thomas Van Erck	KAZM	Twin Astir	5	5
5.	833	KB1	Jan Wouters-Christiaan Kloosterman	KAC	ASK 21	4	9
6.	628	V5	Jan Brouwer	ZHVC	ASK 21	6	7
7.	592	KE	Fabienne Van Der Linden	KAC	Ka 8	9	4
8.	591	PL2	Eric Nouters-Thijs-Achten-Cappuyns	RBAC	Twin Astir	8	8
				Trainer w/o RG			
9.	544	PL1	Serge Cornelissen-Michel Van Put	RBAC	Twin Astir	7	10
				Trainer w/o RG			
10.	472	EX	Luc Sluifjens	Alb	Astir CS Jeans	12	2
11.	233	WB	Stefaan Schoenmaekers	KAC	Astir CS Jeans	10	11
12.	94	MH	Peter Van Horssen	ZHVC	ASK 21	11	12

### SPORT

#	Totaal	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	1	2
1.	1953	CLV	Koen Vanderputten	VZP	Std. Libelle	1	3
2.	1894	717	Eric Colbrant	KACK	Std. Libelle	5	1
3.	1871	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	3	2
4.	1800	HI	Joris Vanderputten	VZP	LS 6	2	7
5.	1782	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	6	5
6.	1763	ZY	Ken Evens-Kris Van Dam	ALB	Nimbus 4DM	4	6
7.	1690	CWZ	Frédéric de Groote	KACB	Std. Libelle	7	4
8.	1563	OI	Geert De Palmenaer	VZP	Pegase	8	9
9.	1484	DJ	Jan De Roo	VZP	DG 100	10	10
10.	1470	ED	Emiel De Wachter	KACK	LS 8	12	8
11.	1269	KA	Johan Vanhoyland	KVDW	Discus	15	11
12.	1107	XO	Guy Piccart	DAC	DG 300	16	12
13.	1056	WM	Jorik Michiels	KACB	Std. Jantar	14	13
14.	880	GB	Sebastien Mathieu	KVDW	LS 3 a	9	15
15.	840	EZ	Jan Dielens	LUAC	PIK 20D	11	16
16.	723	ES	Kai Arstila	KVDW	ASW 19	17	14
17.	613	DM	Fred Bracke	VZA	DG 300	13	17

### SPORT-XPDR

#	Totaal	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	1	2
1.	1878	MC	Jef Kell	KACK	Discus bT	4	3
2.	1801	ZZZ	Akkermans-Danen-Wisselink	WBAC	Arcus M	2	9
3.	1791	CM	Eddy Huybreckx-Dennis Huybreckx	KACK	LS 8	1	15
4.	1764	G8	Robin Smit	GLC	LS 4	8	8
5.	1736	5Y	Simon Berx	ALB	LS 6/18m	11	7
6.	1735	W3	Johan Lemmens	WBAC	Discus	12	6
7.	1718	49	Ronald Kaay-Robben Maarten	EACZC	Duo Discus T	19	2
8.	1704	DC	Niel Deijgers	DAC	Std. Libelle	3	17
9.	1692	DX	Eric Leybaert-Brian Van Acker-Frits Baltus	Axel	Nimbus 4DM	9	10
10.	1666	LT	Tim Huybreckx	KACK	LS 7	6	16
11.	1659	2S	Stijn Vanden Boer	ALB	Std. Libelle	10	12
12.	1640	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	ALB	LS 8	25	1
13.	1584	GX	Rik Vanden Boer	ALB	Std. Cirrus	13	14
14.	1577	CX	Dries Van Gestel	KAC	LS 6	5	25
15.	1529	W4	Roelof Klunder Nijland	WBAC	DG 1000 T	15	18
16.	1516	BG	Carl Claessens	KACB	Duo Discus T	28	5
17.	1515	46	Dennis Schouten	Kenemer ZC	DG 505M 22m	22	11
18.	1468	FND	Paul Van den Borne	KAC	Duo Discus T	17	2
19.	1461	FU	Louis Braspenning-Paul Wouters	KACB	Ventus bT 16.6m	14	23
20.	1447	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	20	21
21.	1424	RW	Peter Bickel	EZAC	ASH 25M	26	13
22.	1385	RS	Ruben Sneyers	LY	Discus	21	26
23.	1377	HFJ	Remi Vanderhoydonck	ALB	Jantar 2	18	29
24.	1315	AH	Jan Deca	KAC	DG 300	27	22
25.	1310	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28E/18m	30	19
26.	1307	2JB	Bart De Keersmaeker-Jan Vantomme	KAZM	Std. Libelle 17m	24	28
27.	1217	WB1	Stijn Van den Broeck	EZAC	Duo Discus T	31	27
28.	1210	KH	Ward Gysemans	KACK	LS 4	6	34

29.	1189	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	23	31
30.	1138	ISM	Bart Schillebeeks	KAC	ASW 20	34	24
31.	1080	MCT	Antoon Kerkhofs-Henk Lubbers	EACZC	Duo Discus T	16	35
32.	1030	3KC	Geert Callewaert	ALB	Discus 2T/18m	33	30
33.	967	KB	Pieter Beckx-Manu Larose	KACB	Janus CT	29	32
34.	936	WE	Herman Peeraer	KAC	Ventus 2cT/18m	36	4
35.	934	2D	Hugo Jansen	KAC	DG 300	32	33
36.	496	YB	Ronald Deerenberg	Dalftsche	LS 3	35	37
37.	315	TQ	Christophe Laenen	ALB	LS 4	36	36

**KIEWIT CUP 2012**

EBZH - Kiewit/Hasselt, Belgium, 26/05/2012 - 28/05/2012

**Club**

#	Totaal	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	1	2	3
1.	1464	KK	Michiel Herman	LUAC	Astir CS	1	2	1
2.	1253	14	Frank Van Putten	KAZM	Ka 6 E	5	1	3
3.	1199	EX	Luc Stultjens	ALB	Astir CS Jeans	2	3	2
4.	904	EY	Marcel Snoekx	ALB	Twin Astir	4	4	4
5.	460	ES	Bart Wolfs	ALB	Twin Astir	3	5	5

**Sport**

#	Totaal	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	1	2	3
1.	2657	ZY	Tijl Schmelzer - Ken Evens	ALB	Nimbus 4DT	5	3	1
2.	2609	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	4	2	2
3.	2461	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	3	4	3
4.	2432	CLV	Koen Vanderputten	VZP	Std. Libelle	1	1	4
5.	2133	OI	Geert De Palmaer	VZP	Pegase	2	6	6
6.	1944	CWZ	Frederic de Groot	ACB	Std. Libelle	10	5	8
7.	1922	HH	Jan De Roo	VZP	Pegase	7	7	10
8.	1872	EZ	Jan Dielens	LUAC	PIK20D	6	9	9
9.	1850	XO	Guy Piccart	DAC	DG 300	9	8	6
10.	1402	DM	Alfred Bracke	VZA	DG 300	8	10	5
11.	154	WM	Jorik Michiels	KACB	Std. Jantar	11	11	11
12.	0	2Y	Bert Sr. Schmelzer	KAC-LSV	Ventus 2cT/18m	12	11	11

**Sport-xpdr**

#	Totaal	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	1	2	3
1.	2776	LT	Jeroen Jennen	KACK	LS 7	5	1	1
2.	2622	5Y	Simon Berx	ALBATROS	LS 6	8	2	2
3.	2294	MC	Jef Kell - Marc Huybreckx	KACK	Discus bT	6	7	4
4.	2215	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	10	6	7
5.	2194	WE	Herman Peeraer	KAC	Ventus 2cT/18m	1	3	19
6.	2185	RW	Fekkes - Mout - Van den Broeck - Verplancken	NL/EZAC	ASH 25M	17	5	5
7.	2143	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	ALB	LS 8	7	11	10
8.	2123	CX	Dries Van Gestel	KAC	LS 6	13	8	10
9.	2083	TQ	Christophe Laenen	ALB	LS4	9	4	14
10.	1996	2JB	Bart De Keersmaecker - Jan Vantomme	KAZM	St Libelle 17m	3	17	6
11.	1994	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	16	9	12
12.	1894	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW28-18/E	12	13	17
13.	1779	AE	Danny Verheyen - Ivo Meyers	ALB	LS 7	17	15	15
14.	1745	GX	Rik Vanden Boer	ALB	Std. Cirrus	19	14	9
15.	1720	AV	Yves Van Langenhove - Bert Van Eyken	DAC	Janus C	11	16	21
16.	1601	HA	Peter Appeltans - Philip De Corte	ALB	Discus bT	14	18	15
17.	1600	DC	Niel Deijgers	DAC	Std. Libelle	21	10	3
18.	1459	2S	Stijn Vanden Boer	ALB	Std. Libelle	3	12	24
19.	1232	ISM	Bart Schillebeeks	KAC	ASW 20	2	22	20
20.	1126	3KC	Geert Callewaert	ALB	Discus 2T/18m	15	19	22
21.	744	HFJ	Remi Vanderhoydonck Hugo Mertens	ALB	Jantar 2	23	23	8
22.	715	BG	Carl Claessens	KACB	Duo Discus T	23	20	13
23.	527	KB	Pieter Beckx	KACB	Janus CT	20	21	23
24.	521	EW	Fabienne Van der Linden	KAC	LS 6	22	23	18
25.	0	KH	Mattias Rommens	KACB	LS 4	23	23	24

**VICTOR BOIN 2012 OPEN-REN**

17 mei (Kempencup 2012)

nr	wedstrijdpiloot/team	ID	Toestel	hand	Penal	Binnen	echte afstand	afstand met bonus	afstand gehandicapt	Totaal punten
1	Akkermans-Danen-Wisselink	ZZZ	Arcus M	114	0	j	317,99	349,79	306,83	1000
2	Joris Vanderputten	HI	LS 6	111	0	j	292,51	321,76	289,87	945
3	Dries Van Gestel	CX	LS 6	111	0	j	288,82	317,70	286,22	933
4	Ken Evens-Tijl Schmelzer	ZY	Nimbus 4DM	123	0	j	306,86	337,55	274,43	894
5	Eric Leybaert-Brian Van Acker- Frits Baltus	DX	Nimbus 4DM	123	0	j	304,68	335,15	272,48	888
6	Simon Berx	5Y	LS 6/18m	117	0	j	286,49	315,14	269,35	878
7	Louis Braspenning-Paul Wouters	FU	Ventus bT 16.6m	115	0	j	256,73	282,40	245,57	800
8	Roelof Klunder Nijland	W4	DG 1000 T	110	0	j	243,43	267,77	243,43	793
9	Antoon Kerkhofs-Henk Lubbers	MCT	Duo Discus T	110	0	j	240,51	264,56	240,51	784
10	Paul Van den Borne	FND	Duo Discus T	110	0	j	233,20	256,52	233,20	760
11	Remi Vanderhoydonck	HFJ	Jantar 2	113	0	j	239,39	263,33	233,03	759
12	Ronald Kaay-Robben Maarten	49	Duo Discus T	110	0	j	229,73	252,70	229,73	749
13	Sebastien Mathieu	GB	LS 3 a	107	0	j	222,67	244,94	228,91	746
14	Walter Geenen	HE	Ventus 2cM/18m	118	0	j	244,62	269,08	228,04	743
15	Jan Dielens	EZ	PIK 20D	104	0	n	226,34	226,34	217,63	709
16	Dennis Schouten	46	DG 505M 22m	110	0	j	216,90	238,59	216,90	707
17	Bart De Keersmaecker-Jan Vantomme	2JB	Std. Libelle 17m	100	0	n	205,70	205,70	205,70	670
18	Peter Bickel	RW	ASH 25M	122	0	j	221,95	244,15	200,12	652
19	Carl Claessens	BG	Duo Discus T	110	0	n	211,77	211,77	192,52	627
20	Pieter Beckx-Manu Larose	KB	Janus CT	106	0	n	190,69	190,69	179,90	586
21	Stefan Bovin	E3	ASW 28E/18m	114	99	j	215,49	237,04	207,93	579
22	Stijn Van den Broeck	WB1	Duo Discus T	110	0	j	175,52	193,07	175,52	572
23	Geert Callewaert	3KC	Discus 2T/18m	114	0	j	160,63	176,69	154,99	505
24	Bart Schillebeeks	ISM	ASW 20	110	0	j	145,11	159,62	145,11	473
25	Ronald Deerenberg	YB	LS 3	107	59	j	105,66	116,23	108,62	295
26	Herman Peeraer	WE	Ventus 2cT/18m	118	0	0	1,	1	1	0

VB diende gevlogen te worden boven uitsluitend Belgisch luchtruim.



# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

## VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 29 MAART 2012

### Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, G. Van Pee, J. Servais, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne, Ph. Defooz, R. Paenen, P. Pauwels, Voor het dossier hanggliding: J. Bonné, J. Zeischka

Verontschuldigd: R. De Coninck

### 1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2011-12-07:

Het verslag wordt goedgekeurd

### 2. Records:

#### 1) Microlight:

Jean-Luc Soullier

27-02-2012 - Sisteron (FR)

Class: RAL1E

Distance over a closed circuit without landing - 50,128 km

Speed over a closed circuit - 50 km - 136,364 km/u

Altitude - 2401 m AMSL

Het dossier werd goedgekeurd als nationaal record en wordt overgemaakt aan de FAI voor erkenning als wereldrecord.

#### 2) Zweefvliegen:

Johan Luyckx

20-12-2011 - Bitterwasser Namibia

Open class en 15 m class

Free three turn point distance - 1 152 km

Het dossier wordt aanvaard als nationale record en wordt aan de FAI overgemaakt voor erkenning als continental record - Africa

#### 3) Hanggliding/Parapente:

Tom Haagdorens

24-05-2010

Maillen (EBML)

Class O1 - General

Free distance - 187 km

Mits de toelichting door J. Bonné, sportcommissaris van de betrokken federatie, wordt het dossier alsnog erkend als nationaal record.

Tijdens deze vlucht werden alle de vereisten volbracht voor het zilveren brevet als ook de afstandsproef voor het gouden en diamanten brevet.

### 3. Reglementen van wedstrijden 2012:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd en goedgekeurd:

#### a) Zweefvliegen / Vol à Voile :

- Int. Competiton St.-Hubert / BK 2012 - 28 april/6 mei

- 2de Grote Prijs van Geraardsbergen - 21/22 april

- 19de Kaiser Wedstrijd Zwartberg - 30juni/1 juli

- 3rd Belgian Masters St. Hubert - 25/26 aug. en 1/2 sept.

#### b) Aerobatics

Belgian National Open Aerobatic Championship 2012 - St-Hubert - 15/17 juni

Aan de organisator werd gevraagd de Local Procedures te vervolledigen met volledige vermelding van datum/plaats en wedstrijdorganisatie.

#### 4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen :  
Geen

#### 5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen: Alle dossiers worden aanvaard

#### 6. Allerlei:

##### a) Examen Sportcommissaris:

De resultaten van het examen van vrijdag 16 maart 2012 – 19:00 u – Briefingzaal BAC / Goetsenhoven worden gehomologeerd. De 12 kandidaten hebben een schitterend examen afgelegd.

#### b) Zweefvliegen:

De KBAC-voorzitter, Mr. V. Wieme, ontving eind januari een schrijven vanwege de heer M. Litt aangaande de beslissing van de Sportcommissie ten aanzien van de klacht die werd ingediend tegen de wedstrijdjury. De brief van de heer Litt alsook het antwoord van de KBAC-voorzitter werd aan de commissieleden voorgelegd. De commissie is van oordeel dat dit schrijven van de heer M. Litt geen nieuwe elementen toevoegt aan het dossier en er dus geen reden is voor verdere behandeling van deze zaak. De Commissieleden bevestigden de beslissing genomen in de bijzondere vergadering van de Sportcommissie van 31 augustus 2011.

#### c) Zweefvliegen:

Er werd informeel gediscussieerd over de toekomstige ontwikkelingen in verband met 'Training/Licensing'.

#### 7. Planning vergaderingen 2012:

Woensdagen om 18u30 op

27-06 / 03-10 / 05-12

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS  
Voorzitter



Lefgozer in een Ka6e

# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



## VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

### 1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BENOIT Jannes  
BLOMMEN Nick  
BRUYNINCKX Jan  
DRAGON Bart  
KINT Quentin  
LAPAUW Benjamin  
LENAERTS Laura  
LEROY Joachim  
NEZIC Stefan  
ROBESYN Nicolas  
SWENNEN Pieter  
TEMMERMAN Yonas  
DE JOODE Gerrit  
THIELEMANS Steven  
TRAPPENIERS Roel  
TRUYMAN Sander  
VAN DAMME Ruben  
VAN HECKE Sven  
VANHEERS Gino  
VAN HOEYMISSEN Elke  
VANHOYLAND Julie  
VAN WAL Stefaan  
VERMEIREN Dries  
VERMEULEN Joren  
WITVROUWEN Gustaaf

### 1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

DAEMS Pieter

### 2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

DAEMS Pieter  
NAEGELS Patrick  
VAN GANSEN Evy

### 3.1. Theoretische examen hulp-/ instructeur:

BUYSE Anton  
GILLEGOT-VERGAUWEN Jan  
HANSSSEN Johan  
MERTENS Hugo  
NUYTS Jörgen  
PIERLET Koen  
ROMMENS Mattias

### 3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

### 3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

BALLET Bertho  
DEMEULENAERE Frank  
MATHIEU Sebastien  
SCHILLEBEEKS Bart



Ken ik die niet van ergens anders?

## FAI-BREVETTEN

### 1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:  
HENDERICKX Raymond  
SOFFERS Jorick

1.2. 5 uren duurvlicht:  
HENDERICKX Raymond

1.3. 50 km afstandsvlucht:  
PIERLET Koen  
SOFFERS Jorick

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:  
PIERLET Koen  
SOFFERS Jorick

### 2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:

2.2. 300 km afstandsvlucht:  
ARSTILA Kai  
SNYERS Ruben

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

### 3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:

3.2. 300 km doelvlucht:

3.3. 500 km afstandsvlucht:

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

### 4. 750 km Badge

### 5. 1000 km brevet:



RBAC territory



