

LIGABLAD

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



33ste jaargang
oktober • november • december 2013

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer

136

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^{ste} jaargang • nummer 136
oktober • november • december 2013

Hoofredactie, 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:

Deijgers Niel (DAC), Pieter Daems,
Evens Ken (Alb), Pauwels Patrick
(LVZC), Schmelzer Bert Sr (KACK-LSVV),
Vanderveken Stéphane (KFC), Schmelzer
Bert Jr (KACK)

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 februari 2014 op het redactieadres.

Cover : X-mas flying at EBTN

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
8th Junior world gliding championship Lezlo, Polen, the sequel	2
Kort interview: Bert Schmelzer jr.	7
Zweefvliegtuignieuws	8
Charron.line 2013.....	9
Nationale juniorenwedstrijd 2013	12
Het hoekje van de boekenvreter	15
KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten	16

Woordje van de redactie

Tegen de tijd dat je dit nummer leest hebben we de winterstop al bijna voor de helft verwerkt.

De nieuwjaarsdagen vormen voor menigeen het signaal om even af te rekenen met het voorbije seizoen. Een seizoen dat langzaam op gang kwam maar uiteindelijk nog zo slecht niet was. Tja, de lat wordt natuurlijk elk jaar wat hoger gelegd en het wordt moeilijk om telkens een sterkere balans op te maken.

Onmisbaar is er ook de blik vooruit. Wat in 2014?

Eerst en vooral natuurlijk nog enkele weekends een inspanning leveren om, samen met de technisch verantwoordelijken, het materiaal vliegklaar te krijgen en dan eigen of collectieve plannen smeden. Ons Juniorenteam heeft het nieuwe seizoen niet afgewacht en is reeds volop aan de slag om in 2015 Australië te veroveren. In 2015 liggen nog meer uitdagingen te wachten. De lang aangekondigde EASA FCL en bijhorende ATO gaan dan live! Wie reeds een vergunning bezit komt er onderuit met het neertellen van enkele euro's maar voor wie het straks nostalgisch blauwe drieluikje nog moet bemachtigen, wacht een nog onbewandeld parcours dat evenwel meer geld zal kosten. Uit ondervinding weten we intussen dat Europa alles in de luchtvaart alleen maar duurder maakt. Hopelijk kunnen we eindelijk ook eens enkele 'voordelen' halen uit deze geldopslopende toestanden.

Niet enkel de nieuwe leerlingen zijn het slachtoffer, de instructie krijgt er, naast een aanzienlijke kost om instructie te 'mogen' geven, een behoorlijke administratieve last bovenop. Een solide organisatie zal zelfs op clubniveau onontbeerlijk zijn, wil men zijn leden een degelijke en vlotte opleiding verzekeren.

Naast de herorganisatie van de opleiding blijven meerdere clubs nog altijd veel tijd steken in de terreinenproblematiek. Een probleem dat ook aanzienlijke financiële middelen vraagt en dat vooral een hypotheek legt op de uitbouw van diverse clubs.

De lat ligt hoger van jaar tot jaar en die goede oude tijd komt, zeker in onze hobby, niet meer terug.

Laten we in 2014 met z'n allen werken aan de bestendiging van wat we hebben en ons maximaal voorbereiden op wat ons te wachten staat.

*Een gezond en ongevalvrij jaar,
Geert*

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2014

Tijdens de algemene vergadering van 27 november II. werd het ontwerp van begroting voor 2014, dat 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 2014, en zijn dus als volgt:

a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €

b) Individuele bijdrage:

150,00 € voor de leden jonger dan 65 jaar
130,00 € voor de leden ouder dan 65 jaar
Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 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:

18 oktober - overleg met de examinatoren

28 september - vormingsdag voor alle CAMO+ medewerkers

6 november - vormingsavond voor technici/CStaff

17 november - najaarsstudiedag Raad van Instructeurs

Voor 2014 werden reeds de volgende activiteiten vastgelegd:

1 februari – Jaarlijkse conferentie voor instructeurs

16 februari – Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs

22 maart – Theoretisch examen instructeur.

De kandidaturen voor dit examen worden afgesloten op 15 januari. Informatie en inschrijvingsformulieren zijn verkrijgbaar bij de hoofdinstructeur van je club.

EU-Vliegvergunningen & opleiding (EU-FCL/ATO)

Voor de houders van een zweefvliegvergunning volgt een transferprocedure om de huidige KBAC-vliegvergunning om te

zetten naar een EU-FCL-vergunning, hetzij een SPL (Sailplane Pilot Licence) of een LAPL(S) (Light Aircraft Pilot Licence -Sailplane). De aanvraag hiertoe moet uiterlijk op 7 januari 2015 worden ingediend. De KBAC overlegt met het DGLV om deze omschakeling zo vlot als mogelijk te laten verlopen. Het basisprincipe is dat elke vergunninghouder de bevoegdheden behoudt die hij bezit op het ogenblik van de transfer. Een uitgebreide informatieronde volgt van zodra alle procedures vastliggen. Zoals reeds gemeld, zullen alle opleidingen vanaf 2015 in een andere organisatievorm verlopen, nl. via een "Approved Training Organisation". De LVZC heeft gekozen voor een centrale structuur met een afdeling in elke club, vergelijkbaar met onze CAMO+-structuur. Een klein maar gedreven team bereidt thans alle documenten voor. Overeenkomstig de beslissing van de ledenvergadering van september, zal de erkenningsaanvraag pas worden ingediend zodra er duidelijkheid komt over de financiële impact.

CAMO+

Onze eigen organisatie is klaar voor het uitvoeren van de herbeoordelingen van de luchtwaardigheid van het materiaal van de clubs en van de aangesloten leden. Eigenaars worden verzocht hun aanvraag tijdig in te dienen zodat de werkzaamheden kunnen worden gepland voor de aanvang van het vliegseizoen.

De aanvraagprocedure is ongewijzigd.

FAI-Sporting Code

Sedert 1 oktober 2013 is de nieuwe sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" van kracht.

Deze sectie alsook Annex A - World & Continental Championships, Annex B - Flight Records en Annex C - Official Observers & Pilot Guide, zijn beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club of via het secretariaat.

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 2014 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 1 maart, 1 juni en 1 november.

Symposium 2014

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 1 februari e.k. 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 met agenda.

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Vliegboekje 2,50 € (3,70)*

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

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

Dank

Alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden worden vanwege het secretariaat van harte bedankt voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden, de nodige creativiteit aan de dag zullen kunnen leggen om oplossingen te vinden voor de problemen die op ons afkomen!

Maak van 2014 een sportief en succesvol vliegseizoen en hou het vooral veilig!

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

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

JWGC Leszno 2013, here we are !



Dag 1. Tijdens de briefing werd ik voor het eerst geconfronteerd met het zwakke internet. Het idee rees dan ook vrij snel om 's ochtends een eigen meteo briefing voor te bereiden en deze in een PowerPoint te gieten. Er werden proeven uitgeschreven. Iedereen stond klaar in grid maar 4 snuffelstarts van Perkoz later hoorden we de piloot nog steeds "nieje nieje" antwoorden bij elke radio-oproep. De dag werd gecancelled en de junioren doken het zwembad in.



Ground crew activiteit tijdens de vlucht

Aanvoerder en teamcaptain Paul had inmiddels al een overwinning binnen. Het Belgische team was immers het grootste team op het WK. Alle ophalers, Steven, Valérie, Rudy, Kris, Staf, Annie, Kris, Tony, Edith, Ruth, Aurélie, Monika, Jonathan, Jorick, Nathalie en Hanne draaiden elke dag op volle toeren. Onze teamtent was ronduit impressionant met 2 koelkasten, een gasfornuis met oven, een grote bakplaat en veel ander materiaal. Het was net alsof men een klein appartement naar hier verhuisd had. Hanne draaide niet alleen mee als ophaler. Ze is afgestudeerd in de richting voedings- en dieetkunde met een interessant eindwerk over voedingsadvies voor betere zweefvliegprestaties. Bijgevolg zorgde ze voor de maaltijden en zette ze de piloten voor en na de vlucht op de weegschaal om hun vochtverlies te meten en zo het concentratievermogen van onze junioren optimaal te houden. Andere teams waren duidelijk onder de indruk van onze professionele aanpak.

Dag 2. Zelfde scenario als de dag voordien: veel snuffelstarts en veel "nieje nieje" over de radio. De dag werd uiteindelijk opnieuw gecancelled. Zelf waren we nog beter georganiseerd dan voordien, met de iPad van Niel hadden we nu ook meteo updates in de grid. Dat de dag gecancelled werd, was dus voor ons geen verassing. Die nacht trok een hevig onweer voorbij en onze antenne moest eraan geloven. Slechts kleine schade als we zagen welke ravage deze storm in Vinon had aangericht.

Dag 3. Er was te veel wind voor de clubklasse en daarom kwam de standaardklasse alleen in de grid. Het venster was niet groot, de proef bijgevolg ook niet. Het werd een AAT van 1030. Het werd een weinig tactische dag, door de late sleep en het kleine venster vertrok iedereen binnen het half uur. Op zo'n dagen zijn er weinig punten te verdienen maar wel veel te verliezen. De standaardjongens deden wat er van hen verwacht werd en ze kwamen rond. Thomas werd 15de met een gemiddelde van 111 km/h. Rik was iets trager en eindigde 33ste met 100 km/h gemiddeld.

Dag 4. De briefing toonde een twijfelachtige meteo. Toch werd iedereen in de grid verwacht. Toen startte het wachten... A-proef werd B-proef... dan regen... gevolgd door een C-proef en later zelfs... een D-proef... om vervolgens, tot onze grote opluchting, te cancellen. Dit hadden we uiteraard al lang verwacht. Ons geduld werd duidelijk op de proef gesteld, niets aan te doen.

Dag 5. De briefing was iets positiever met een betere meteo maar het venster was alweer niet al te groot. Standaardklasse kreeg een AAT van 3030 afstand 290/468 km. De clubbies kregen een snelheidsproef van 249 km. Eindelijk, voor het eerst tij-

dens dit WK, gingen beide klassen de lucht in. Gespannen volgden we onze junioren. Rik en Thomas hadden het moeilijk om weg te geraken. Op het ideale startmoment hingen ze te laag en zo konden ze niet mee met de grote groep. De meteo verslechterde intussen zienderogen. Ze probeerden hoog te geraken en gingen tot 3 keer toe door de startlijn. Terugkeren had geen zin meer, Leszno was thermisch dood. We hoopten dat ze nog stijgen zouden tegenkomen. Jammer genoeg hoorden we Thomas al snel spreken over een buitenlandingsveld en na 21 km was het zo ver. Rik probeerde het nog even vol te houden maar landde uiteindelijk bij Thomas in het veld. Het werd een 1000 puntendag waardoor de standaardboys zwaar werden afgestraft.

De clubklassers vertrokken op hun uiterste starttijd en waren daarmee net op tijd weg. Bij het aanvliegen van de eerste thermiekbel, waren ze niet tevreden met hun stijgwaarden. Jeroen 2S besliste om terug te keren naar de startlijn. Niel DC volgde hem en Jochen MJ twijfelde. Er ontstond een discussie in vlucht. De ene zei: "vlieg maar door" waarop de andere antwoordde: "ja maar, dan zijn we niet meer samen". Tijdens de briefing op dag 1 hadden we hierover nochtans duidelijke afspraken gemaakt. Van zodra de ideeën niet meer overeenstemmen, split het team en vliegt ieder voor zich. Uiteindelijk keerde Jochen ook terug. Intussen zagen we het weer vanop de grond verslechteren en beseften we dat het moeilijk zou worden om de proef rond te vliegen. Uiteindelijk startten ze als allerlaatste. Initieel verliep de vlucht nog niet zo slecht. Maar het zwakkere weer haalde de jongens echter snel in en het team viel hierdoor toch uiteen. Jeroen vloog voorop maar kwam vast te zitten aan een bos. De cumulus, die zich net achter het bos be-



Coaching the juniors



Leszno aero

vond nog proberen halen, was een te groot risico. 2S landde buiten op 70 km van Leszno.

Niel zat nog als enige op de frequentie want van Jochen hadden we al enige tijd geen nieuws meer. Het was duidelijk erg moeilijk, maar Niel bleef vechten. Uiteindelijk kwam ook Jochen weer boven water. Tot onze verbazing vloog hij nog! Het enige wat vanaf toen nog telde, was terug op het vliegveld geraken. Alle stijgen werd benut en langzaam maar zeker geraakten ze op finalglide. DC kwam als eerste binnen, MJ volgde een half uurtje later.

Onze junioren beseften dat deze dag hun de das om deed. In één klap waren alle kansen op een podiumplaats verdwenen. De jongens waren ontgoocheld en gefrustreerd. Als coach was het mijn taak om met iedereen te praten over wat er verkeerd ging. Als we nog wilden functioneren als team, moesten alle frustraties van deze dag er zo vlug mogelijk uit. Dat was echter gemakkelijker gezegd dan gedaan. De sfeer was niet optimaal, dit was geen leuke start van de internationale avond.

De Belgische chocolade fontein met vers fruit op satéstokjes en vers gebakken pannenkoeken waren een hit op de internationale avond! Op die manier hadden we eindelijk ook eens een andere gelegenheid om contact te leggen met de andere teams. Zo raakte ik aan de praat met Ger Kwant, teamcaptain van de Nederlanders. We spraken over de vliegtag en de ontgoocheling. "Nu moeten jullie gaan voor dagoverwinningen", zei Ger. "Ik weet het" was mijn antwoord, "we hebben het potentieel, de jongens kunnen dat". We maakten het niet te laat, de volgende dag zou er weer gevlogen worden.

Dag 6. Vandaag zou het een blauwe dag worden. Hier en daar zou er misschien een cumulus terug te vinden zijn. De standaardboys kregen een snelheidsproef

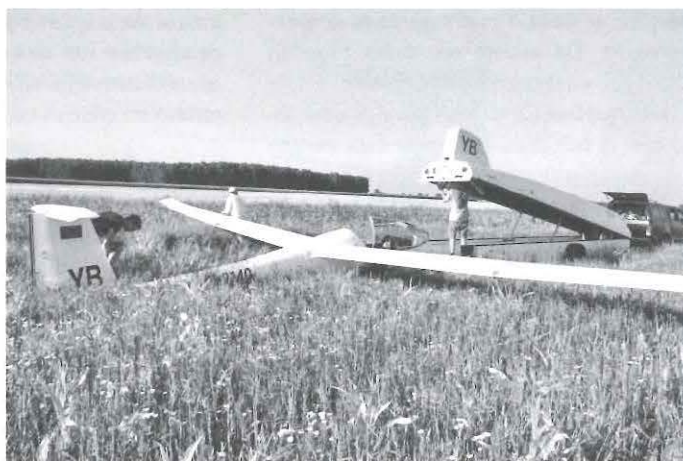
van 372 km. De clubbies mochten een AAT van 4 uur 264/523 km in het blauw aanvatten. Naar dagelijkse gewoonte gaf ik na de algemene briefing een eigen meteo update, ook de tactiek en ideale afvliegtijd werden bepaald. Deze ochtend startte onze eigen briefing wel anders. Gedurende

5 minuten werden de puntjes op de i gezet, alle afspraken die we maakten werden nogmaals herhaald. Daarna kreeg elke junior nog de kans om zijn inzicht te geven. De opgebouwde frustraties moesten verdwenen zijn voor de jongens aan de dag begonnen. Na deze teambriefing vertrok iedereen naar de grid. De starts verliepen vlot en al snel zaten we weer achter de laptops en radio's om alles op te volgen. Er hingen grote pulken in de buurt van het veld en onze junioren bleven deze keer mooi in de buurt van de startlijn.

Op die manier lukte het, voor onze jongens in beide klassen, om op het ideale startmoment te vertrekken. Het verschil met gisteren was groot en de sfeer onder de jongens op de radio was duidelijk anders. De communicatie onderling klonk veel vrolijker en verliep vlotter. Op de grond hadden we terug een goed gevoel, de juniors hadden zich herpakt! Niel en Jeroen gingen samen op pad, Jochen vertrok iets later. In de standaard klasse vertrok Rik iets vroeger dan Thomas. Alles verliep vlot. Een birdstriketussen Niel en een buizerd zorgde voor wat extra animo op de radio. Niel won, de buizerd verloor. De cumulussen kwamen er toch en maakte het vliegen iets gemakkelijker. Naarmate de dag vorderde verminderden de stijngaarden duidelijk. Ze werkten goed samen en uiteindelijk geraakte iedereen op finalglide en terug op vliegveld. In de club klasse werd Jeroen 8ste. Niel eindigde 23ste met slechts 40 punten verschil van Jeroen. Jochen werd 32ste op minder

dan 100 punten van Niel. In de Standaard klasse werd Thomas 13de en Rik 19de, beide met weinig puntenverlies. Dit was een goeie dag voor onze junioren. Het vertrouwen was terug opgekrikt.

Dag 7. Dit werd opnieuw een blauwe dag. De standaard klasse kreeg een AAT van 2u30 174/326 km en de club klasse kreeg een snelheidsproef van 172 km. De teambriefing verliep vlot. Het was duidelijk dat de uiterste starttijden erg belangrijk zouden worden. Na de start vormden er zich opnieuw grote pulken rond het vliegveld. De standaardjongens vertrokken samen met de tweede pulk en haalden de eerste groep al na 10 km in. Vanaf dat moment moesten ze zorgen dat ze met de groep mee opschoven. De meteo condities bleken immers niet zo goed als voorspeld. Onze clubklassers hingen in de grootste pulk naast het vliegveld. De uiterste starttijd kwam er aan maar niemand in de bel nam initiatief. Er werd zwaar poker gespeeld. "Ken, wat doen we?" vroeg Jeroen.



Thomas komt er niet

"Maximum 15 minuten extra" was mijn antwoord. 2S, DC & MJ hingen bij elkaar toen ze 10 minuten later de knoop doorhakten, "kom, we zijn weg" klonk het. Vanop de grond zagen we hen uit de bel vliegen richting startlijn, er volgde echter niemand.

Eenmaal gestart kwamen de drie al snel een andere groep tegen. Voor we het goed en wel beseften, waren ze aan hun eerste keerpunt, wat vlogen ze snel. Via de trackers konden we de andere clubklassers volgen. We zagen onze jongens hun concurrenten één voor één voorbij vliegen. Halverwege de vlucht begon ik te denken aan een dagoverwinning. Tweede keerpunt volgde al snel en werd probleemloos gerond. Via de radio hoorden we Jeroen op eens heel hard lachen. De groep die ze net voorbij waren gevlogen, hing erg laag en

had het keerpunt nog niet gerond. Jeroen kon het bijna niet geloven. Nu moesten de clubbies enkel nog zien thuis te geraken. In de standaard klasse waren Thomas en Rik elkaar al een tijdje kwijt gespeeld. De groep waarbij ze vlogen, was uiteen gevallen. Ze zaten nu in aparte pulken. Vastklampen en rondkomen was de boodschap. Ondertussen was het niet nieuw voor ons dat de thermiek in Polen vrij plots stopt. Dat zou ook vandaag het geval zijn waardoor alle final glides nog heel spannend werden. Rik T1 kwam als eerste binnen. Thomas YB, Niel DC, Jeroen 2S en Jochen MJ volgden 10 minuten later. De landingen verliepen erg hectisch. Thomas was gefinisht maar we konden hem niet vinden. Dan kwamen Jeroen, Niel en Jochen binnen, zonder kleppen. Jeroen vertelde ons dat Thomas voor het vliegveld geland was, hij had de finishring nog gehaald maar het vliegveld niet meer. Terwijl Niel bekwam van de krappe final, vertrok de ophaalploeg van Thomas. Niel vreesde dat hij te laag door de finishring was gegaan. De files werden binnen geleverd en we bouwden alle zwevers af, er werd immers opnieuw onweer verwacht. De initiële resultaten toonden dat Niel en Jeroen een gedeelde eerste plaats hadden. Ze werden gevolgd door Jochen. Na het checken van de files werden Niel zijn punten herberekend en zakte hij naar de vijfde plaats. Zoals gevreesd was hij te laag door de finishring gegaan. Net voor deze ring kwamen ze in zwaar zakken terecht. Niel dacht dat hij het vliegveld niet meer zou halen en versnelde om met het grondeffect toch nog op Leszno te geraken. Achteraf bekeken had hij er beter voor gezorgd dat hij zo hoog mogelijk door de finishring ging. Een eventuele buitenlanding voor het vliegveld is daarbij wel niet uitgesloten. Ook Jeroen en Thomas bleven niet ongestraft, ook zij gingen immers te laag door de finish. Een penalasatie van 1 punt per meter dat men te laag is, heeft zware gevolgen. Dit was alweer een leerrijke dag.

Ondanks de tegenslag behaalde we onze eerste dagoverwinning, zelfs met de strafpunten behield Jeroen zijn eerste plaats. Dat was echt schitterend! Jochen werd knap tweede. Niel verloor nog een plaatsje en eindigde uiteindelijk op de zesde plaats. In de Standaard klasse werd Rik 18de en Thomas 31ste. Een klein feestje, inclusief een glaasje bubbels, was op zijn plaats. We konden er ook extra van genieten want de volgende dag zou een rustdag worden.

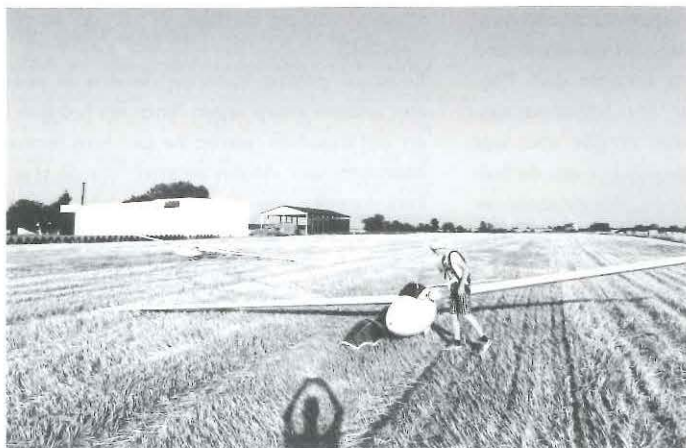
Dag 8. Om 7u 's ochtends deed het onweer dienst als wekker. Toen het weer eenmaal beter werd, gingen de junioren zwemmen. 's Avonds stond er opnieuw pizza op de menu. We namen ook de nodige tijd om de vluchten van de vorige dag te analyseren. Alle toestellen bleven in de aanhanger omdat er opnieuw onweer voorspeld werd.

Dag 9. De opluchting was groot wanneer we wisten dat er eindelijk nog eens cummulussen zouden zijn vandaag. De clubbies kregen een AAT van 3 uur, afstand 193/391 km en de standaardboys mochten zich klaarmaken voor een snelheidsproef van 292 km. De dagoverwinning was niet onopgemerkt gebleven en bijgevolg was er veel belangstelling voor de Belgische ploeg. Fotografen zwermde rond het team tijdens de vluchtvoorbereiding en bij de start. Het bepalen van de ideale starttijd was moeilijk omdat de weermodellen tegenstrijdig informatie gaven. Na de update van de meteo werd de ideale starttijd voor beide klassen bepaald. Niel en Jeroen



Bezoeker in de weide

startten op een paar minuten van die ideale tijd in een perfecte positie. Jochen, die op dat moment ver van hen verwijderd was, had onvoldoende hoogte. Rik en Thomas vertrokken 1 minuut later, Jochen een klein kwartier. Rik besloot een tweede start te nemen en keerde terug. Thomas nam de betere beslissing en vloog verder. Thomas vloog scherp en maakte weinig fouten. De finalglide had eventueel nog iets sneller gekund. Hij eindigde knap vijfde met slechts 0,4 km/h verschil tegenover de derde plaats. Rik vertrok te laat en heeft daardoor hard moeten vechten. Hij vloog wel rond en eindigde 28ste. Niel en Jeroen vorderden goed, ze vlogen zo goed als de hele proef samen. In de derde sector raakten ze elkaar echter even kwijt. Op de terugweg naar Leszno kwam de drie clubbies elkaar terug tegen en ze gingen samen over de finish. Het resultaat zag er op het eerste zicht niet slecht uit. We kregen snel gelijk want Niel behaalde de dagoverwinning. Jeroen volgde mooi op de tweede plaats maar werd op het einde toch nog voorbij gestoken door een snelle LS4. Hij eindigde uiteindelijk knap derde. Het was spijtig dat Jochen de start miste, daardoor werd hij pas 28ste. De tweede dagoverwinning was een feit en de bubbels bleven niet uit. De



Het gaat niet altijd zoals gewenst



This is your teamcaptain speaking

welgemeende high five en "thanks coach" van Niel en Jeroen was voor mij de mooiste waardering die ik kon krijgen.

Dag 10. Het zou alweer een warme blauwe dag worden. Tot nu toe was er geen dag onder de 30°C. De clubklassers mochten zich klaarmaken voor 292 km en de standaardjongens kregen een AAT van 3u45 afstand 310/579 km. De proeven leken ons nogal groot in vergelijking met de meteo. De start werd opnieuw verschillende malen uitgesteld en de proeven werden aangepast. Uiteindelijk vertrok de club voor 244 km en de standaard had een AAT van 3 uur met 245/533 km. Tijdens de starts waren er enkele cumulussen te zien maar ze waren alweer verdwenen tegen de starttijd. De junioren vertrokken tezamen en op het afgesproken tijdstip. De basis was intussen gestegen tot 2000 m maar het was moeilijk om boven 1500 m te geraken. Door de hoge basis lagen de thermiekbellen ver uit elkaar en dat maakte het alleen maar moeilijker. Heel onverwacht kregen we een oproep van Thomas, "ik land terug op Leszno". We keken naar het zuiden en zagen de YB op 200 m hangen. Twee minuten later stond Thomas op de grond. Rik bleef hoog en kon de proef op die manier rondvliegen met een mooie gemiddelde snelheid. Hij werd 19de. Thomas eindigde 35ste.



Rik wacht

De clubklassers hadden het ook moeilijk. Jochen en Jeroen probeerden één keer een andere weg dan de pulk maar dat werd meteen afgestraft. Niel bleef bij de pulk en kwam vlot binnen. Hij eindigde op de tiende plaats op slechts 66 punten verschil van de winnaar. Jeroen en Jochen konden de dag te redden door een buitenlanding te vermijden, ze werden 32ste en 36ste. Dag 10 was een moeilijke dag. Een kleine koersafwijking om iets beter stijgen te vinden, had zware gevolgen. Af en toe zijn er van die dagen dat je met de pulk mee moet vliegen. Pulkvliegen is niet fijn maar soms heb je geen keuze.

Dag 11. Bij de briefing waren er nog geen proeven gekend. Er kwam een klein venster en daarvoor moest iedereen zich klaar hou-



Thomas ziet het zitten

den in de grid. Daar werd de start vijf keer uitgesteld en de proeven wijzigden bijna evenveel keren. Uiteindelijk werd het een AAT van 1u30 met 129/275 km als afstand voor de club en 142 km voor de standaard. Net op het moment dat we dachten dat ze zouden cancellen, besliste de wedstrijdleiding om iedereen op te slepen. Tijdens het slepen zagen we het vliegware venster echter heel sterk verkleinen. Iedereen hing rond de startlijn te wachten om op die manier zo snel mogelijk te vertrekken. Plots hoorden we over de radio dat de standaard klasse toch gecancelld werd. We dachten eerst dat het misschien een grap was maar het werd bevestigd door de wedstrijdleiding. De standaardklassers moesten zo snel mogelijk komen landen. Zo konden ze de club klasse niet helpen.

De clubklassers hadden het enorm moeilijk. Ze waren gestart met stijgwaarden van 0,3 m/s en 30 km/h wind. Het enthousiasme was bijgevolg ver zoek. Jeroen wilde terugkeren naar het vliegveld. Hij ging ervan uit dat de dag toch niet geldig zou zijn. Dat wist ik snel te counteren, je weet het immers nooit zeker. Er werd hard gevochten en onze 3 junioren waren bij de laatste die nog vlogen. Maar de vlucht eindigde, net zoals bij alle andere piloten, met een buitenlanding. Niel en Jeroen landden naast elkaar in een veld. Jochen stond een paar kilometer verder. Eén derde van het deelnemersveld ging voorbij de minimum afstand van 100 km en de dag was geldig. Jochen werd 31ste, Jeroen 33ste en Niel 34ste. De ophalingen verliepen vlot. Zelf ging ik mee naar het veld van Niel en Jeroen. Het was fijn om dat nog eens mee te kunnen doen, dat was al tien jaar geleden. Toen we ter plaatse kwamen, stonden de twee daar gezellig pizza te eten. Buitenlanden in stijl noemen ze dat dan. We hadden de gewoonte om de proeven van de eerste 5 elke avond te downloaden en te vergelijken met onze eigen files. Toen de junioren vroegen wanneer we de vluchten gingen analyseren, zei ik dat het niet nodig was. Maar ze insisterden en ze wilden alle vluchten bekijken. Om hen een plezier te doen, ging ik in op hun vraag. Toen we alle 48 vluchten tegelijk afspeelden werd het duidelijk dat

dit misschien wel de meest interessante analyse van de wedstrijd was. Voor de start waren er 2 pulken. Eentje bevond zich op het uiterste oosten van de startlijn en de andere uiterst west. Afhankelijk van de pulk waarmee je vertrok, vloog je meer dan 100 km of niet. Op een bepaald moment kwamen de 2 pulken samen in één bel, dat was meteen de enige mogelijkheid om nog van pulk te veranderen. Hiermee had de coach ook iets bijgeleerd, je moet toch altijd even de tijd nemen om de vluchten te analyseren.

Dag 12. Met een twijfelachtige meteo werden we toch naar de grid gestuurd. De proeven veranderden zoals gewoonlijk verschillende keren wat uiteindelijk resulteerde in een cancelling. We kregen het advies om opnieuw af te bouwen vanwege onweersdreiging. 's Avonds werden alle teams op een Poolse avond getraakteerd. Gedurende deze avond werd de volgende dag ook geannuleerd, zo kon het Pools feestje wat langer duren. Tijdens dag 13 gingen de junioren opnieuw zwemmen of trokken ze de stad in.



Ongerust ???

Dag 14. Dit was de laatste vliegdag en er waren opnieuw cumulussen te bespeuren. Het doel van de dag was Niel in de top 10 krijgen. Jeroen ontpopte zich tot meesterbrein qua strategieën. Jeroen en Niel zouden samen starten en Jochen zou aan de startlijn blijven wachten om de Duitsers te in het oog te houden. Niel moest immers enkele Duitsers zien voorbij te steken. Zoals altijd kregen we een A en B-proef die dan aangepast werd naar een C en een D-proef. Standaard vertrok uiteindelijk voor 246 km en club kreeg een AAT van 2u30 208/319 km. De starttijd werd tot op de minuut gerespecteerd en was perfect. Jochen gaf zoals afgesproken door wie er allemaal over de lijn ging. Hij vertrok 5 minuten later. Het eerste been verliep niet zo goed als verwacht en Niel en Jeroen speelden elkaar kwijt. Jochen en Jeroen vlogen samen verder en Niel was even op zichzelf aangewezen. Maar de jongens bleven goed communiceren en in de tweede sector kwamen ze terug samen. Dan schakelde Jeroen een versnelling hoger. Hij liet Niel en Jochen

draaien in een metertje om beter te zoeken. De 2 meter die hij vond, bracht de clubbies op de allerlaatste finalglide. Om de snelheid nog wat op te drijven, werd er op het einde nog even bijgedraaid in 2 meter. Met hun drieën vlogen ze over de finish. Wat een team! Eens op de grond begon de spanning. Het was onzeker of de prestatie van de dag goed genoeg was. De Duitsers waren 3 minuten later gestart maar bleven uit, dit zag er goed uit. Toen de eerste scores op soaringspot kwamen werden we verrast door de prestaties van de Slovenen. Zij wonnen de dag en sprongen zo van de veertiende en vijftiende plaats naar plaats negen en tien in het totaalklassement. Niel had zo geen kans meer op de top 10, het scheelde uiteindelijk slechts 18 punten. Jeroen werd vandaag 7de, Jochen 9de en Niel 12de. Onze standaardklassers vertrokken ook op het ideale moment maar in verschillende groepen. Thomas ging op stap met de Polen en kon een wolkenstraat volgen tot aan het eerste keerpunt. Van daar vloog hij alleen verder naar het tweede keerpunt. Hij had een moeilijk moment waarop hij 50 graden van koers moest wijken om een goeie bel te vinden. Maar nadien vloog hij terug recht op koers en de 2 laatste cumulusen brachten Thomas op finalglide. Thomas werd verdiend 7de. Rik vertrok met de Duitsers maar ook in de Standaard klasse hadden de Duitsers een offday. Ze misten

de wolkenstraat naar het eerste keerpunt en toen ging het van kwaad naar erger. Na het eerste keerpunt zagen we de spot van Rik bijna ter plaatse blijven hangen terwijl de tijd wegtikte. Even later werd het duidelijk dat het een onmogelijke opdracht werd om nog thuis te geraken. Rik landde uiteindelijk op een vliegveld in de buurt. Zo werd een buitenlanding in een veld vermeden, het was zinloos om nog risico's te lopen. Hiermee zat het JWGC 2013 in Leszno er op! Niel werd uiteindelijk 12de, Jeroen 15de en Jochen 24ste. In de standaard eindigde Thomas als 30ste en Rik als 34ste. De afscheidsparty duurde tot in de vroege uurtjes. Gelukkig hadden we het grootste deel van de kampuistrusting al opgeruimd zodat we vrij snel na de eindceremonie al naar huis konden vertrekken. De terugrit was lang maar verliep probleemloos. Tegen 4u 's nachts was iedereen thuis.

We mogen terecht fier zijn op de prestaties van onze junioren. Twee dagoverwinningen in de club klasse en verschillende top tien plaatsen in de daguitslagen van beide klassen. Kunnen we beter? Absoluut! Het feit dat onze junioren het pre-WK niet konden meevliegen, heeft ons zeker punten gekost. We hebben het potentieel om op het podium te eindigen maar spijtig genoeg draait alles om geld. Training, teambuilding en voorbereidingen zoals pre-WK's zijn niet gratis. De financiële



Jeroen

steun van de Liga aan onze junioren is van zeer groot belang en wordt ook enorm geapprecieerd door de junioren. De verhoging van het budget die de Liga voor het WK in Leszno toekende, was een enorme stap voorwaarts. Maar als we het podium willen halen in de toekomst, zullen de budgetten nog omhoog moeten en wordt het aantrekken van sponsors een noodzaak. Het is misschien moeilijk maar niet onmogelijk. Het volgende WK voor de junioren vindt plaats in Narromine – Australië van 27 november tot 12 december 2015. We zijn al snel geneigd om te zeggen, dat is te ver, te duur... Maar met die instelling halen we het podium zeker niet. We hebben nu iets meer dan 2 jaar tijd om dit toch voor elkaar te krijgen. Zou dat niet fantastisch zijn? Alle ideeën zijn welkom. JWGC Narromine 2015, here we come!

Ken Evens,
Juniorencoach LVZC

SYMPOSIUM 2014

Op zaterdag 1 februari 2014 om 14.00 uur
In het Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

“EGC 2013 te Ostrow (PL)”
terugblik door Pierre de Broqueville

“Vliegvergunningen en opleidingen volgens de EU-wetgeving”
toelichting door Patrick Pauwels

“Junioren 2013-2015”
Terugblik en vooruitblik door Ken Evens, juniorencoach

Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de “Charron-wisselbekers 2013”, de “Beker van Vlaanderen 2013”, de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten en worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2013.

Alle leden worden hierbij uitgenodigd
en zijn van harte welkom !

Kort interview: 1000km-Diploma en drie Europese Records voor Bert!!!



De FAI heeft jongstleden aan Bert Schmelzer jr. het 1000km-Diploma en drie Europese Records toegekend voor zijn spectaculaire vlucht met Discus 2 in de Alpen. Van "Flachland-Tiroler" tot topexpert in het Alpenvliegen. Hoe dat mogelijk werd, vertelt Bert kort en bondig aan hand van deze vlucht:

Bert, wanneer ben je je gaan verdiepen in het bergvliegen?

Bert: Als jongen van 15 jaar bij Klaus Ohlmann in Serres; ik mocht meerdere vluchten met Klaus in de Caproni Calif meevliegen. Nadien heeft Klaus mij met zijn LS4 in de buurt van Serres laten oefenen. Later werden het vluchten vanuit Vinon en Rieti. Maar echt begonnen ben ik na mijn verhuis van België naar Zwitserland drie jaar geleden. Mijn startplaats voor Alpenvluchten is Hausen am Albis bij Zürich. Hier wordt semiprofessioneel gediscussieerd en gevlogen.

Hoe heb je je op de 18e mei 2013 -de dag van de recordvlucht- voorbereid?

Bert: Door veel te vliegen en de mogelijkheden van helling-, golf- en thermiekvliegen in de Alpen goed te leren kennen en te benutten. Meestal zijn de vluchten een mix daarvan en moet men hier op inspelen. Ontelbare vluchten van anderen heb ik op OLC geanalyseerd en weerkaarten en vooral de windkaarten heel regelmatig bestudeerd. Vervolgens heb ik potentiële weersituaties leren voorspellen en ook zonder zelf gevlogen te hebben, nadien gecontroleerd op hun juistheid. Het weer is hier complexer als in Vlaanderen en door de topografie beïnvloed. Anderzijds kun je de topdagen langer op voorhand zien aankomen. Op de recorddag was het niet anders. Mijn geluk was alleen dat ik het

ideale weer zag aankomen en dat je in mei lange dagen hebt, maar ook dat het een zaterdag was en ik niet moest werken. 3 dagen voor de vlucht werden Top-Meteo en de windkaarten dagelijks meerdere keren met Arc(g)us – ogen bekeken. Ik wist dat er "Süd-Föhn" met veel wind zou komen. Dit zou, voor en na het begin en einde van de thermiek, golf- en hellingvliegen mogelijk moeten maken.

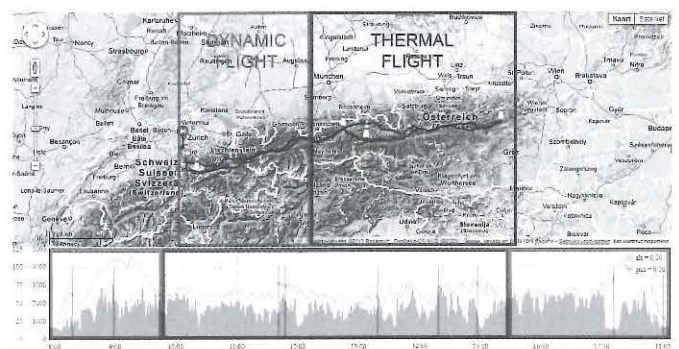
Waarom heb je voor de Discus 2 -een standaardklasse toestel- gekozen en niet voor de ASG 29, de Arcus T of de Duo-Discus van de club?

Bert: Wij hebben in de club inderdaad de weelde om uit al deze prachtige vliegtuigen te kunnen kiezen, maar de Discus is mijn ding. Het was de uitdaging en mijn wens hiermee mijn 1000km voor het FAI-diploma te proberen te halen.

Hoe verliep de vlucht dan?

Bert: Het begon later als gehoopt, omdat rond zes uur 's ochtends de wind te zwak was om op golfstijgwind te kunnen rekenen. Mijn clubkameraden en ik konden pas rond tien uur opstijgen. De thermiek zou pas rond twaalf uur op gang komen. Tijdens de sleep van meer dan 2000m richting vertrekpunt vertoonden de eerste rotoren en lentis zich. Ik vloog 30km tot het vertrekpunt Urmi-berg, ten zuiden van Hausen, om, na het ronden hiervan, in de golf tot op 4500m te stijgen en vervolgens

in golfstijgwind tot kort voor Innsbruck te vliegen. Hier veranderde het ritme van laminair-dynamisch naar thermisch-convectief met hellingstijgwinden, tot aan mijn keerpunt dicht bij Wenen. Dit kon ik rond 14:00 bereiken en de ganse terugweg tot Innsbruck was nog steeds hoofdzakelijk een thermische vlucht met zeer goede stijgwaarden. Als afsluiter moest ik opnieuw de instap in de golf zoeken en benutten om zo op comfortabele hoogte naar de finishlijn te vliegen. Dit is kort samengevat, maar het was een lange en zeer vermoeiende vlucht. Enerzijds omdat de luchtmassa aan het reliëf zeer turbulent was en anderzijds omdat grote stukken met meer dan 200km/h aan de hellingen en in de golf afgelegd werden. Aangezien het weekend was en velen het bijzondere weer wensten te benutten, moest ik heel goed op andere zweefvliegtuigen letten. Ik was na het bereiken van de finish zo uitgeput en moe dat ik mij niet meer kon motiveren nog 150 tot 200km verder te vliegen. De buit was binnen: een nieuw snelheidsrecord over 1000km "heen-en-terug", de grootste aangemelde vlucht "heen-en-terug" en de grootste vrije vlucht "heen-en-terug" in de D-15 klasse, of beter gekend als de 15m klasse.



Wat schijnt je vanuit de noordelijke Alpen, met name vanuit Hausen am Albis, met een 15m toestel überhaupt mogelijk te zijn?

Bert: Zeker snelheidsrecords in golfcondities in de klassieke proeven, en qua afstand 1400 tot 1500km op een lange zomerdag met Föhn. Daartoe moet men dan wel met zonsopgang kunnen starten zodat de 16 uur daglicht volledig benut kunnen worden.

Dank je Bert, en een dikke proficiat en nog vele interessante vluchten.

Deze vragen werden op 2 november '13 tijdens de Zwitserse zweefvliegtag in Olten aan Bert gesteld.

Bert Sr. Schmelzer

NB: Ken Evens merkte enkele weken geleden op dat de Schmelzers hun 1000km-Diplomas op een bijzondere manier gevlogen hebben: Bert Sr. in 2007 in de Open-Klasse vanuit Bitterwasser (Namibië) met Nimbus III M (zelf-

starter) als een aangemelde "FAI-driehoek". Tijd in 2012 in de 18m-Klasse vanuit Keiheuvel in de Ventus 2CXT (Turbo) als aangemelde "Doelvlucht" van Viersen naar Biarritz (incl. twee Belgische Records).

Bert in 2013 in de Standaard-Klasse met Discus 2 (zweefvliegtuig zonder inklapbare motor) als aangemelde "Out-And-Return" tussen Zürich en Wenen (incl. drie Europese Records). Wat een reclame voor Schempp-Hirth.

Zweefvliegtuignieuws

Er is in het voorbije jaar heel wat te doen geweest bij de constructeurs, het is dan ook niet te verwonderen dat er nu een zekere luwte heerst op dit vlak. Toch een paar nieuwtjes!

Allstar PZL Glider

Onlangs werd hier een beetje reclame gemaakt rond de heropname van de productie van de SZD-48-3, de Jantar Standaard 3 uit 1982 (!). PZL maakte jarenlang enkel de afgeleide SZD-59 Acro, met laag stabilo en inkortbare vleugels. Wie geen kunstvluchtinteresse heeft, zou goedkoper gediend zijn met de Jantar. Het blijft een leuke clubzwever, die met volle 150-liter ballasttanks ook goede snelvliegeigenschappen heeft. Als extra zijn goedgekeurde winglets leverbaar, die de vliegeigenschappen bij het thermieken nog verbeteren. Toch ziet het er naar uit dat het toestel slechts in een beperkt aantal zal gebouwd worden indien er voldoende aanvragen zijn om een kleine serie te rechtvaardigen. Ook de prijs ligt niet echt vast. De Jantar Std. 3 is goed voor 6000 uur en komt met 24 maanden fabriekswaarborg.



AOS

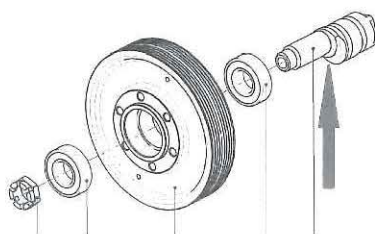
Elektrische aandrijving is «in». In Polen hebben de technische universiteiten van Warschau en Rzeszow een side-by-side tweezits zelfstartend zweefvliegtuig ontwikkeld, de AOS-71, op basis van PW-6-elementen. De bedoeling was niet om een productierijp toestel te bouwen, wel een



vliegende testbank voor verouderingsverschijnselen, instrumenten, uitrusting enz. De 30 kW motor wordt gevoed door in de vleugel geplaatste LiPo batterijen, die in 3 uur tijd volledig opgeladen kunnen worden en genoeg energie bevatten om de motor gedurende 15 min. op volle kracht te laten draaien.

DG Flugzeugbau

Nog meer problemen met de Solo 2350 C motor van de DG-1000T! Nadat in twee gevallen de as waarop de propellernaaf gemonteerd is, het had opgegeven, had de Firma Solo een nieuwe as ontwikkeld uit een materiaal met betere vermoeiingseigenschappen. Een technische nota van Solo verplichtte de eigenaren tot regelmatige controle van de oorspronkelijke as, en raadde aan die uit te wisselen voor een nieuwe. Jammer genoeg zijn er ondertussen twee gevallen geweest, waarbij ook die nieuwe as het begeben heeft. Er wordt nu ijverig gezocht naar een definitieve oplossing. Ondertussen heeft EASA een AD uitgegeven die het gebruik van de motor verbiedt tot er een goedgekeurde en betrouwbare oplossing gevonden is.



Positiever voor DG is de bestelling van 6 exemplaren van de DG-1001 Club door de Australische luchtmacht, die ze op verschillende basissen zal indelen voor de training van de Australian Air Force Cadets.

Stemme

Sinds 1999 sponsort Stemme het Mountain Wave Project met de S10 als onderzoekplatform. De 2013 expeditie is begonnen te Strausberg, Duitsland (EDAY) op 13 oktober, toen Klaus Ohlmann and A. Soila met de eerste Stemme S10 (D-KKOP) opstegen om de optimale route te vinden naar het doel, Katmandoe (VKNT) in Nepal. De tweede S10 (D-KNFH), die foto- en meetapparatuur meeneemt in containers onder de vleugels, volgde op 20 oktober met Sidonie Ohlmann and J. Keimer. D-KKOP kwam aan op VKNT op 1 november, de tweede Stemme op 11 november. De toestellen staken o.a. de Golf van Oman over en maakten een tussenlanding in Karachi, Pakistan.



Zoals gewoonlijk is het de bedoeling om wetenschappelijk onderzoek te verrichten naar de golffenenomenen en de geassocieerde turbulenties, zowel voor een betere kennis van de weersverschijnselen als om de veiligheid van luchtvaartuigen te verbeteren. En ondertussen ook enkel zweefvliegrecords te verbreken!

*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*

Charron.line uitslag 2013

219 (210) Vlaamse piloten wisten in 2013 1674 (1588) proeven te vliegen onderverdeeld in 100.974,7 (90.343) km opgegeven proef, 226.331,7 (250.515) km vrije vlucht en 46.787,7 (65.942) km wedstrijdvluchten ...

Een lichte vooruitgang, zowel in aantal vluchten als in aantal deelnemers.

BENELUX CLUBKLASSE 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bart LEYSEN	KAC	1788,0	1701,0	949,2	4438,2
2.	Jozef NUVDENS	KAC	1611,4	1226,6	1177,2	4015,2
3.	Michiel DE BOCK	KFC	1338,0	1291,7	1004,6	3634,3
4.	Luc STULTJENS	ALB	1147,3	1111,3	1102,7	3361,3
5.	Lode VOS *	ALB	1437,6	756,6	729,5	2923,7
6.	Patrick GOVERS	ACK	1330,7	597,6	494,7	2423,0
7.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	1053,6	832,7	520,9	2407,2
8.	Tim STEENSELS *	ACK	1377,8	696,1	263,6	2337,5
9.	Christophe LAENEN	ALB	1605,4	588,7	0,0	2194,1
10.	Jan DIELENS	LUAC	1167,5	490,0	348,4	2005,9
11.	Danny DE WINTER	VZP	1003,3	773,5	223,5	2000,3
12.	Sander HEEREN	ACK	1448,3	544,4	0,0	1992,7
13.	Lieven DE BONTRIDDER	LUAC	1039,8	611,5	284,0	1935,3
14.	Rob PEETERS	ACK	764,4	749,3	384,4	1898,1
15.	Jos WILLEMS	ACK	691,6	600,0	390,4	1682,0
16.	Albert MOORS	LZC	626,8	608,5	429,4	1664,7
17.	Jelle HILLEN	ALB	548,0	534,6	515,6	1598,2
18.	Koen BIESMANS	LZC	770,1	404,9	354,1	1529,1
19.	Jeremy COPPENS *	ACB	649,0	589,2	0,0	1238,2
20.	Carl RENCKENS	ALB	458,9	383,9	373,1	1215,9
21.	Geert DE PALMENAER	VZP	663,5	257,0	238,2	1158,7
22.	Danny VERHEYEN	ALB	521,2	388,8	208,3	1118,3
23.	Jelle GOYVAERTS	ACK	707,2	208,9	193,6	1109,7
24.	Christiaan BIELEN	LV	1085,7	0,0	0,0	1085,7
25.	Senne VERPOORTEN *	KAC	1063,0	15,6	0,0	1078,6
26.	Carl CEUSTERS *	ALB	590,3	251,6	236,3	1078,2
27.	Joren VERMEULEN *	KFC	488,3	356,7	224,6	1069,6
28.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1034,3	0,0	0,0	1034,3
29.	Jan SPEETJENS	ALB	784,2	185,7	0,0	969,9
30.	Senne VANDENPUTTE *	KVDW	667,7	208,5	0,0	876,2
31.	Jim GIJBELS	ALB	490,8	204,3	148,4	843,5
32.	Dirk SPITAEALS	VZA	378,0	266,2	182,4	826,6
33.	Geert CALLEWAERT	ALB	470,4	302,2	0,0	772,6
34.	Hauke VERREPT *	ALB	339,8	230,1	194,6	764,5
35.	Tom SEGERS	ALB	272,9	245,2	225,6	743,7
36.	Wim DESAIR *	ALB	575,3	157,8	0,0	733,1
37.	Romy LEYSEN	ACK	434,2	257,1	0,0	691,3
38.	Joris VAN DEN BOSCH	KAC	310,0	206,9	160,6	677,5
39.	Niel DEJGERS *	DAC	660,0	0,0	0,0	660,0
40.	Tom CONINGS *	ALB	651,6	0,0	0,0	651,6
41.	Bert Matthys	LZC	230,8	201,3	200,4	632,5
42.	Florent CEULEMANS	ALB	256,6	221,5	140,9	619,0
43.	Cédric DE WEERDT *	VZA	602,6	0,0	0,0	602,6
44.	Mattijns CUPPENS	KVDW	278,5	196,8	99,4	574,7
45.	Eddy SCHRIJVERS	LV	216,3	190,4	130,2	536,9
46.	Nick FREMAU *	ACB	536,2	0,0	0,0	536,2
47.	Leslie CAMPS	ALB	240,2	149,2	145,2	534,6
48.	Frank SCHOETERS	LUAC	181,9	172,1	170,0	524,0
49.	Kurt KESTERS	LZC	200,5	198,8	119,8	519,1

BENELUX STANDAARDKLASSE 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Jochen SCHOETERS *	ACK	2659,1	2585,4	2210,5	7455,0
2.	Niel DEJGERS *	DAC	2782,4	2186,5	2140,4	7109,3
3.	Bert VAN EYKEN	DAC	2783,7	2093,1	1892,2	6769,0
4.	Jeroen JENNEN *	ACK	2287,3	2277,7	2192,7	6757,7
5.	Eddy DE CONINCK	KAC	2454,4	1989,7	1943,1	6387,2
6.	Tijl SCHMELZER	ACK	2758,3	2083,7	1391,7	6233,7
7.	Alfred BRACKE	VZA	2413,8	1964,8	1814,8	6193,4
8.	Pieter LIEVENS	VZP	2541,4	2003,0	1290,9	5835,3
9.	Dennis HUYBRECKX	ACK	2235,6	2108,1	1391,7	5735,4

10.	Christophe LAENEN	ALB	1927,4	1898,5	1782,3	5608,2
11.	Jorick SOFFERS *	KAC	1803,4	1800,5	1597,3	5201,2
12.	Johan VANHOYLAND	KVDW	2341,6	1424,8	1101,9	4868,3
13.	Frédéric DE GROOTE *	ACB	2110,2	1393,4	1319,4	4823,0
14.	Peter BERTELS	ACB	2111,7	1357,1	1316,3	4785,1
15.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1710,6	1549,0	1452,2	4711,8
16.	Stijn VANDEN BOER	ALB	1592,7	1549,0	1484,9	4626,6
17.	Michaela SCHOETERS *	ACK	1768,8	1540,4	1144,6	4453,8
18.	Rik VANDEN BOER *	ALB	1518,0	1454,4	1402,8	4375,2
19.	Sander HEEREN	ACK	1521,2	1492,3	1346,6	4360,1
20.	Jelle VANDEBEECK	ACB	1976,0	1337,0	1044,5	4357,5
21.	Ruben SNYERS *	ACK	1631,4	1314,8	1282,7	4228,9
22.	Peter TOMASSEN	ALB	1278,4	1220,2	1071,9	3570,5
23.	Elke VAN HOEYMISSEN	KAC	1555,3	1166,2	783,1	3504,6
24.	Geert DE PALMENAER	VZP	1267,6	1128,4	992,2	3388,2
25.	Hugo JANSEN	KAC	1175,2	1145,7	1065,5	3386,4
26.	Yves RUYMEN	KVDW	1391,7	1096,7	825,0	3313,4
27.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1460,6	1023,6	801,9	3286,1
28.	Danny VERHEYEN	ALB	1469,6	1070,6	653,3	3193,5
29.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	1405,6	862,0	823,1	3090,7
30.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	1493,4	1319,4	204,1	3016,9
31.	Rudi COOMANS	KVDW	1202,1	1020,6	746,4	2969,1
32.	Thomas De Bruyn *	KAC	1391,7	710,2	368,5	2470,4
33.	Ruben MICHAUX *	KVDW	911,6	905,6	642,8	2460,0
34.	Jan WAUMANS	KVDW	1004,6	620,0	532,2	2156,8
35.	Pieter DAEMS *	ACK	1210,6	550,6	353,8	2115,0
36.	Yann VANDEWALLE	KAC	1207,6	680,0	157,5	2045,1
37.	Eddy HUYBRECKX	ACK	2014,4	0,0	0,0	2014,4
38.	Willy BAEKEN	LZC	923,5	778,4	249,0	1950,9
39.	Joris VAN DONINCK	ACK	759,1	754,8	428,4	1942,3
40.	Mattijns CUPPENS	KVDW	1537,0	225,0	103,0	1865,0
41.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	608,6	584,3	519,2	1712,1
42.	Wim REYNDERS	KAZM	1571,4	0,0	0,0	1571,4
43.	Hans DEMEESTERE	VZP	830,5	486,8	151,0	1468,3
44.	Marcel SNOEKX	ALB	998,5	249,8	196,2	1444,5
45.	Steven THIELEMANS *	DAC	971,2	443,3	0,0	1414,5
46.	Jozef DEKONINCK	ACK	1304,6	0,0	0,0	1304,6
47.	Jorik MICHELIS *	ACB	1293,0	0,0	0,0	1293,0
48.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	715,9	560,0	0,0	1275,9
49.	Raymond HENDERICKX	KAZM	577,3	397,5	284,5	1259,3
50.	Jelle HILLEN	ALB	775,5	308,5	142,3	1226,3
51.	Luc LAMMERANT	LUAC	975,5	246,5	0,0	1222,0
52.	Jan SPEETJENS	ALB	762,5	410,4	0,0	1172,9
53.	Jan HENDERYCKX	KAZM	523,1	370,0	141,2	1034,3
54.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	961,2	0,0	0,0	961,2
55.	Guy PICCART	DAC	543,3	393,8	0,0	937,1
56.	Patrick GOVERS	ACK	935,7	0,0	0,0	935,7
57.	Dirk CLAESSENS	KAZM	901,4	0,0	0,0	901,4
58.	Robert VAN HEEL	LV	885,2	0,0	0,0	885,2
59.	Wilfried JANSSENS	ALB	535,6	344,6	0,0	880,2
60.	Sven ABELS	DAC	870,8	0,0	0,0	870,8
61.	Ken GYPEN	ACK	554,8	315,4	0,0	870,2
62.	Hedwig DEMUNTER	DAC	854,9	0,0	0,0	854,9
63.	Lode VOS *	ALB	850,0	0,0	0,0	850,0
64.	Peter APPELTANS	ALB	808,2	0,0	0,0	808,2
65.	Jan VANTOMME	KAZM	757,7	0,0	0,0	757,7
66.	Yvo MEYERS	ALB	745,8	0,0	0,0	745,8
67.	Peter VERHOEVEN	ACK	714,9	0,0	0,0	714,9
68.	Tom CONINGS *	ALB	236,5	233,7	199,8	670,0
69.	Dirk JACQUES	LV	657,6	0,0	0,0	657,6
70.	Thomas DECORTE	VZP	378,6	277,3	0,0	655,9
71.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	623,3	0,0	0,0	623,3
72.	Hjalmar BOUDRY	VZP	616,1	0,0	0,0	616,1
73.	Jozef SZEKER	DAC	573,1	0,0	0,0	573,1
74.	Carl CEUSTERS *	ALB	249,0	193,3	88,5	530,8
75.	Erik WYNANTS	ACB	505,6	0,0	0,0	505,6

BENELUX OPEN/RENKLASSE 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	2745,6	2264,0	2108,8	7118,4
2.	Daan SPRUYT	VZP	2597,0	2260,9	2215,4	7073,3
3.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	2513,1	2114,0	1872,4	6499,5

4.	Dries VAN GESTEL	KAC	2356,8	2166,2	1960,4	6483,4
5.	Theo STOCKMANS	KVDW	2194,5	2120,8	1791,9	6107,2
6.	Niel DEJGERS *	DAC	2348,7	1866,5	1113,8	5329,0
7.	Hugo MERTENS	ALB	1948,7	1770,8	1033,2	4752,7
8.	Constant TAEYMANS	KAC	1571,5	1550,8	1517,7	4640,0
9.	Sebastien MATHIEU	KVDW	1656,4	1554,0	1360,0	4570,4
10.	Bart SCHILLEBEEKS	KAC	1633,2	1631,8	1274,5	4539,5
11.	Pieter DAEMS *	ACK	1438,2	1410,9	1390,9	4240,0
12.	David JANSSEN	Izc	1731,8	1340,7	1058,4	4130,9
13.	Jorick SOFFERS *	KAC	2037,1	1451,3	488,0	3976,4
14.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	1850,4	1352,6	587,7	3790,7
15.	Jozef SZEKER	DAC	1447,6	1261,5	1021,3	3730,4
16.	Filipe GHEYSEN	KFC	1594,2	1204,2	883,5	3681,9
17.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	1653,2	1542,7	409,2	3605,1
18.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1856,2	1370,8	342,1	3569,1
19.	Johan LIEVENS	VZP	1387,6	1175,5	877,3	3440,4
20.	Marcel GERITS	Izc	1559,2	998,2	622,9	3180,3
21.	Simon BERX	ALB	1537,8	1427,0	0,0	2964,8
22.	Pierre WAGEMANS	VZA	1117,5	1042,2	775,3	2935,0
23.	Rudy BROECKX	Kac	1734,5	1091,4	0,0	2825,9
24.	Pieter REBRY	KFC	1110,3	1013,8	690,8	2814,9
25.	Ad KENNES	KAC	1083,4	1054,6	576,8	2714,8
26.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	1172,1	829,7	697,3	2699,1
27.	Luc LAMMERANT	LUAC	1215,9	938,5	283,7	2438,1
28.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1141,2	680,8	555,6	2377,6
29.	Bert VAN EYKEN	DAC	2261,1	0,0	0,0	2261,1
30.	André RUYMEN	KVDW	1017,2	554,8	507,3	2079,3
31.	Michiel HERMAN	LUAC	650,0	612,7	545,7	1808,4
32.	Wim DELEU	KFC	1177,5	565,5	0,0	1743,0
33.	Guy TEEUWEN	KAZM	1186,8	0,0	0,0	1186,8
34.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	600,0	466,5	0,0	1066,5
35.	Herman PEERAER	KAC	585,5	410,2	0,0	995,7
36.	Jan VANTOMME	KAZM	901,5	0,0	0,0	901,5
37.	Jef BARBIERS	VZA	400,4	220,4	210,0	830,8
38.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	792,9	0,0	0,0	792,9
39.	Peter NARINX	LZC	503,9	203,3	0,0	707,2
40.	Kai ARSTILA	KVDW	377,9	160,7	0,0	538,6
41.	Cédric DE WEERDT *	VZA	503,6	0,0	0,0	503,6

BENELUX MOTORKLASSE 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Herman PEERAER	KAC	2879,3	2782,4	2032,2	7693,9
2.	Walter GEENEN	KAC	2545,8	2358,1	2199,6	7103,5
3.	Luc VAN CAMP	KAC	2330,6	2190,3	2055,6	6576,5
4.	Stijn JANSEN	ACK	2338,3	1934,2	1662,9	5935,4
5.	Jo SCHOETERS	ACK	1959,2	1920,0	1818,7	5697,9
6.	Jozef KELL	ACK	2032,1	1859,1	1772,3	5663,5
7.	Stefan BOVIN	LUAC	2207,0	1988,2	1203,9	5399,1
8.	Ward GYSEMANS	ACK	1969,5	1854,1	1566,4	5390,0
9.	Yves RUYMEN	KVDW	1680,3	1373,3	1321,3	4374,9
10.	Gunter VERREYD	ACK	1541,8	1433,5	1336,7	4312,0
11.	Manu KIMPE	ACK	2720,8	1192,0	0,0	3912,8
12.	Guy VANPEE	ALB	1271,3	1250,4	1104,5	3626,2
13.	Tijl SCHMELZER	ACK	3399,2	0,0	0,0	3399,2
14.	François JEREMIASSE	ALB	1931,4	875,8	560,7	3367,9
15.	Peter APPELTANS	ALB	1134,1	1109,5	1108,8	3352,4
16.	Simon BERX	ALB	1830,3	728,6	717,1	3276,0
17.	Dirk ROGEMAN	KFC	1313,2	1036,2	860,5	3209,9
18.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	1957,3	1014,9	0,0	2972,2
19.	Johan METTEN	ALB	1086,0	1036,4	762,3	2884,7
20.	Fernand GEUENS	ACK	1046,2	840,8	799,6	2686,6
21.	Jurgen DECRAEMER	ACB	980,5	871,3	791,7	2643,5
22.	Geert CALLEWAERT	ALB	1084,9	1021,1	523,2	2629,2
23.	Jan EVENS	ALB	809,4	756,8	744,5	2310,7
24.	Luc VANDEBEECK	KVDW	995,7	779,6	446,0	2221,3
25.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	1089,2	807,9	0,0	1897,1
26.	Ken EVENS	ALB	1115,9	647,2	0,0	1763,1
27.	Tim HUYBRECKX	ACK	1674,4	0,0	0,0	1674,4
28.	Paul VERDYCK	KFC	909,7	603,1	0,0	1512,8
29.	Kris VAN DAM	ACB	1268,5	0,0	0,0	1268,5
30.	Jelle VANDEBEECK	ACB	1238,1	0,0	0,0	1238,1
31.	Hubert DE BUSSEER	ACK	1215,4	0,0	0,0	1215,4
32.	Christiaan BIELEN	LV	950,8	200,3	0,0	1151,1
33.	Louis BRASPENNING	ACB	1068,5	0,0	0,0	1068,5
34.	Peter VAN GAEL	KAC	528,8	521,0	0,0	1049,8

35. Dennis HUYBRECKX ACK 743,9 0,0 0,0 743,9

CLUBKLASSE BUITENLAND 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Lieven DE BONTRIDDER	LUAC	1646,8	1614,1	1337,0	4597,9
2.	Frank SCHOETERS	LUAC	1867,2	1017,7	807,1	3692,0
3.	Manu KIMPE	ACK	1696,8	1264,4	0,0	2961,2
4.	Bert CRAEYE	VZP	1432,2	593,9	0,0	2026,1
5.	Wilfried JANSSENS	ALB	1019,0	539,5	394,4	1952,9
6.	Bert Matthys	LZC	436,9	392,5	390,0	1219,4
7.	Bertho BALLEET	LUAC	634,2	312,5	259,4	1206,1
8.	Alexander PRINSIER	LUAC	453,3	432,3	199,1	1084,7
9.	Jan DIELENS	LUAC	613,6	456,5	0,0	1070,1
10.	Bob CLAES	LUAC	495,9	258,3	251,6	1005,8
11.	Peet BUI-VANDEPUT	LUAC	400,0	347,3	252,5	999,8
12.	Sandra TERMONT	VZP	358,1	331,8	232,0	921,9
13.	Matthias CLINCKEMAILLIE	LUAC	298,2	240,0	238,2	776,4
14.	Johan LEUNIS	LUAC	289,9	287,6	161,3	738,8
15.	Johan HANSEN	KAZM	258,0	242,6	230,2	730,8
16.	Paul HERMANS	KAZM	722,1	0,0	0,0	722,1
17.	Wolfgang WAUTERS	LUAC	249,5	233,2	232,5	715,2
18.	Jos WILLEMS	ACK	266,9	248,4	150,3	665,6
19.	Bruno VANCELEE	KAZM	223,3	219,6	181,5	624,4
20.	Glen PEETERS	KAZM	455,4	117,7	0,0	573,1
21.	Michiel DE BOCK	KFC	555,8	0,0	0,0	555,8
22.	Stefan BOVIN	LUAC	554,8	0,0	0,0	554,8

STANDAARDKLASSE BUITENLAND 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	4681,5	2752,8	2506,5	9940,8
2.	Tijl SCHMELZER	ACK	2506,5	2087,0	2028,2	6621,7
3.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	3226,9	1672,7	1622,0	6521,6
4.	Ambrus VANCOSO	VZP	2556,0	2057,6	1892,0	6505,6
5.	Ruben SNYERS	ACK	2590,7	1976,1	1863,6	6430,4
6.	Stijn VANDEN BOER	ALB	2226,0	2193,5	1948,0	6367,5
7.	Johan VANHOYLAND	KVDW	2395,3	2032,2	1929,3	6356,8
8.	Bert VAN EYKEN	DAC	2249,4	1988,2	1843,3	6080,9
9.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	2126,9	2061,1	1801,9	5989,9
10.	Bart HUYGEN	KVDW	2205,1	1917,4	1495,8	5618,3
11.	Bert CRAEYE	VZP	2458,3	1675,7	1403,5	5537,5
12.	Jochen SCHOETERS	ACK	2052,1	1723,7	1718,7	5494,5
13.	Thomas De Bruyn	KAC	2129,6	1723,6	1500,5	5353,7
14.	Niel DEJGERS	DAC	1888,2	1715,3	1526,0	5129,5
15.	Frédéric DE GROOTE	ACB	1999,5	1804,1	1301,0	5104,6
16.	Rik VANDEN BOER	ALB	1723,6	1659,3	1500,5	4883,4
17.	Dennis HUYBRECKX	ACK	1788,9	1755,1	810,2	4354,2
18.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1798,8	1540,4	1010,6	4349,8
19.	Marcel GERITS	Izc	1966,3	1285,3	1076,5	4328,1
20.	Hugo JANSEN	KAC	1411,6	1384,7	1137,2	3933,5
21.	Hjalmar BOUDRY	VZP	1163,1	1106,7	660,4	2930,2
22.	Jelle HILLEN	ALB	1470,7	1042,7	292,1	2805,5
23.	Hedwig DEMUNTER	DAC	1630,0	1129,2	0,0	2759,2
24.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1823,6	805,8	0,0	2629,4
25.	Jozef SZEKER	DAC	1596,2	981,9	0,0	2578,1
26.	Jan WAUMANS	KVDW	964,5	886,5	616,7	2467,7
27.	Willy BAEKEN	LZC	999,6	735,1	678,0	2412,7
28.	Pieter LIEVENS	VZP	2135,9	0,0	0,0	2135,9
29.	Elke VAN HOEYMISSEN	KAC	861,5	556,9	334,6	1753,0
30.	Michaela SCHOETERS	ACK	1438,1	0,0	0,0	1438,1
31.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	1251,8	0,0	0,0	1251,8
32.	Geert DE PALMENAER	VZP	1237,6	0,0	0,0	1237,6
33.	Bob EVERAERT	VZP	728,9	486,7	0,0	1215,6
34.	Thomas DECORTE	VZP	1159,2	0,0	0,0	1159,2
35.	Jan HENDERYCKX	KAZM	551,5	312,9	225,0	1089,4
36.	Hans DEMEESTERE	VZP	837,2	0,0	0,0	837,2
37.	Jan VANTOMME	KAZM	563,8	264,2	0,0	828,0
38.	Glen PEETERS	KAZM	248,1	207,7	192,1	647,9

OPEN/RENKLASSE BUITENLAND 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	3373,0	2506,3	2151,4	8030,7
2.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	3479,7	2309,5	2150,5	7939,7
3.	Theo STOCKMANS	KVDW	2882,7	2573,6	2030,2	7486,5
4.	Daan SPRUYT	VZP	2395,7	2220,5	1807,2	6423,4

5.	Simon BERTX	ALB	2539,5	2121,8	1758,9	6420,2
6.	Kai ARSTILA	KVDW	2176,3	1801,4	1593,6	5571,3
7.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	1978,7	1819,5	1744,9	5543,1
8.	Sebastien MATHIEU	KVDW	2218,7	1671,5	1633,3	5523,5
9.	Jozef SZEKER	DAC	1823,2	1780,7	1746,5	5350,4
10.	Dries VAN GESTEL	KAC	1916,8	1885,0	1525,8	5327,6
11.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	1814,3	1747,9	826,5	4388,7
12.	Peter NARINX	LZC	1493,1	1407,5	1265,8	4166,4
13.	Ludo VRANCKEN	DAC	1468,4	1282,9	1199,6	3950,9
14.	Jan DIELENS	LUAC	2213,0	713,3	420,0	3346,3
15.	Pieter REBRY	KFC	1154,4	1073,3	900,2	3127,9
16.	Geert DE PALMENAER	VZP	1088,1	962,4	912,5	2963,0
17.	Guy TEEUWEN	KAZM	1355,5	1037,1	354,0	2746,6
18.	David JANSSEN	Izc	1109,2	893,1	602,2	2604,5
19.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	1501,4	1095,1	0,0	2596,5
20.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	1277,4	1119,3	135,9	2532,6
21.	Michiel HERMAN	LUAC	828,8	746,9	378,5	1954,2
22.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	579,4	529,6	361,6	1470,6
23.	Ad KENNES	KAC	750,7	423,7	211,2	1385,6
24.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1302,7	0,0	0,0	1302,7
25.	Hedwig DEMUNTER	DAC	1252,0	0,0	0,0	1252,0
26.	Graham LAMBERT	VZA	1011,6	0,0	0,0	1011,6
27.	Filiep GHEYSSEN	KFC	870,8	0,0	0,0	870,8
28.	Lieve SEBREGHTS	VZA	665,0	0,0	0,0	665,0

MOTORKLASSE BUITENLAND 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Walter GEENEN	KAC	4336,9	3978,8	3926,7	12242,4
2.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	4259,3	4133,7	3232,5	11625,5
3.	Bert DE WIJES	KAC	3540,8	3024,7	3007,2	9572,7
4.	Paul VAN DINGENEN	ACK	2946,3	2800,4	2682,2	8428,9
5.	Luc VAN CAMP	KAC	3484,7	2479,6	2355,1	8319,4
6.	Ken EVENS	ALB	4103,5	1981,8	1784,2	7869,5
7.	Stefan BOVIN	LUAC	2724,6	2590,8	2457,5	7772,9
8.	Dirk ROGGEMAN	KFC	2740,2	2363,7	2019,5	7123,4
9.	Guy VANPEE	ALB	2213,3	2113,3	1906,3	6232,9
10.	Herman PEERAER	KAC	2366,1	2036,9	1716,6	6119,6
11.	Gunter VERREY	ACK	2176,7	2152,7	1766,5	6095,9
12.	François JEREMIASSE	ALB	2366,7	1952,6	1708,8	6028,1
13.	Geert CALLEWAERT	ALB	2199,6	2122,4	1666,7	5988,7
14.	Paul VERDYCK	KFC	1915,6	1608,9	1291,3	4815,8
15.	Tijl SCHMELZER	ACK	1829,7	1762,7	833,5	4425,9
16.	Jeremy COPPENS	ACB	1499,1	909,6	535,2	2943,9
17.	Christiaan BIELEN	LV	1354,6	1349,2	0,0	2703,8
18.	Marc BELIEN	ACB	1440,0	907,6	339,3	2686,9
19.	Jan EVENS	ALB	2218,9	456,1	0,0	2675,0
20.	Johan LOUWET	ACB	1126,7	847,8	688,1	2662,6
21.	Yves RUYMEN	KVDW	934,6	848,5	627,0	2410,1
22.	Jorik MICHIELS	ACB	1135,2	943,5	292,6	2371,3
23.	Jacky VAN HOUTTE	ALB	2218,9	0,0	0,0	2218,9
24.	Wilfried JANSSENS	ALB	859,1	646,6	145,8	1651,5
25.	Luc LUYKS	ACB	1209,5	198,9	0,0	1408,4
26.	Paul WOUTERS	ACB	1279,3	0,0	0,0	1279,3
27.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	1190,9	0,0	0,0	1190,9
28.	Ward GYSEMANS	ACK	1178,3	0,0	0,0	1178,3
29.	Jean HENDRICKX	KVDW	608,5	301,7	255,3	1165,5
30.	René PAREDIS	LZC	316,3	241,5	219,3	777,1

"GASTON PEETERS"-TROFEE (GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2013

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Bert VAN EYKEN	DAC	05-05-13	682,00 km	695,92 km
2.	Niel DEIJGERS	DAC	05-05-13	681,70 km	695,61 km
3.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	06-06-13	761,90 km	686,40 km
4.	Jeroen JENNEN	ACK	28-04-13	560,40 km	571,84 km
5.	Daan SPRUYT	VZP	05-05-13	661,30 km	565,21 km
6.	Dennis HUYBRECKX	ACK	20-04-13	603,60 km	558,89 km
7.	Jochen SCHOETERS	ACK	07-04-13	547,10 km	552,63 km
8.	Tijl SCHMELZER	ACK	20-04-13	562,60 km	520,93 km
9.	Jorick SOFFERS	KAC	03-08-13	560,20 km	509,27 km
10.	Eddy HUYBRECKX	ACK	28-04-13	543,90 km	503,61 km

"MICHEL AERTS"-TROFEE(GROOTSTE OPGEVEGEN PROEF) 2013

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	07-04-13	557,90 km	502,61 km
2.	Eddy DE CONINCK	KAC	27-04-13	500,70 km	490,88 km
3.	Alfred BRACKE	VZA	05-05-13	506,90 km	482,76 km
4.	Dries VAN GESTEL	KAC	28-04-13	523,20 km	471,35 km
5.	Johan VANHOYLAND	KVDW	05-05-13	501,10 km	468,32 km
6.	Theo STOCKMANS	KVDW	06-06-13	517,90 km	438,90 km
7.	Frédéric DE GROOTE	ACB	04-05-13	413,60 km	422,04 km
8.	Pieter LIEVENS	VZP	07-04-13	396,60 km	400,61 km
9.	Hugo MERTENS	ALB	02-06-13	440,40 km	389,74 km
10.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	04-05-13	421,90 km	370,09 km

JUNIORENBEEKER 2013

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Jochen SCHOETERS	ACK	2659,1	2585,4	2210,5	7455,0
2.	Niel DEIJGERS	DAC	2782,4	2348,7	2186,5	7317,6
3.	Jeroen JENNEN	ACK	2287,3	2277,7	2192,7	6757,7
4.	Ruben SNYERS	ACK	2590,7	1976,1	1863,6	6430,4
5.	Frédéric DE GROOTE	ACB	2110,2	1999,5	1804,1	5913,8
6.	Jorick SOFFERS	KAC	2037,1	1803,4	1800,5	5641,0
7.	Thomas De Bruyn	KAC	2129,6	1723,6	1500,5	5353,7
8.	Rik VANDEN BOER	ALB	1723,6	1659,3	1518,0	4900,9
9.	Michaela SCHOETERS	ACK	1768,8	1540,4	1438,1	4747,3
10.	Pieter DAEMS	ACK	1438,2	1410,9	1390,9	4240,0
11.	Jorik MICHIELS	ACB	1293,0	1135,2	943,5	3371,7
12.	Lode VOS	ALB	1437,6	850,0	795,8	3083,4
13.	Jeremy COPPENS	ACB	1499,1	909,6	649,0	3057,7
14.	Ruben MICHAUX	KVDW	911,6	905,6	642,8	2460,0
15.	Tim STEENSELS	ACK	1377,8	696,1	263,6	2337,5
16.	Steven THIELEMANS	DAC	971,2	443,3	0,0	1414,5
17.	Senne VERPOORTEN	KAC	1063,0	177,3	156,7	1397,0
18.	Senne VANDENPUTTE	KVDW	667,7	286,8	208,5	1163,0
19.	Tom CONINGS	ALB	651,6	236,5	233,7	1121,8
20.	Cédric DE WEERDT	VZA	602,6	503,6	0,0	1106,2
21.	Carl CEUSTERS	ALB	590,3	251,6	249,0	1090,9
22.	Alexander PRINSIER	LUAC	453,3	432,3	199,1	1084,7
23.	Joren VERMEULEN	KFC	488,3	356,7	224,6	1069,6
24.	Peet BUI-VANDEPUT	LUAC	400,0	347,3	252,5	999,8
25.	Mathias CLINCKEMAILLIE	LUAC	298,2	240,0	238,2	776,4
26.	Hauke VERREPT	ALB	339,8	230,1	194,6	764,5
27.	Wim DESAIR	ALB	575,3	157,8	0,0	733,1
28.	Nick FREMAU	ACB	536,2	0,0	0,0	536,2

CLUBBRANGSCHIKKING (BENELUX & BUITENLAND) 2013

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	51	3704,5	188929,7
2.	ALB	60	2680,7	160841,2
3.	KAC	36	4290,7	154466,5
4.	VZP	30	3260,8	97824,4
5.	KVDW	22	3435,2	75574,9
6.	DAC	19	3165,4	60142,8
7.	LUAC	21	2135,6	44847,8
8.	ACB	18	2345,2	42214,2
9.	KFC	15	2531,5	37973,1
10.	KAZM	19	1611,5	30619,0
11.	LZC	14	2130,2	29822,9
12.	VZA	8	1670,0	13360,1
13.	LV	6	1170,0	7020,3

Nationale Junioren Wedstrijd 2013

“ absolute aanrader voor beginnende overland- en wedstrijdpiloten “



Tijdens de winter 2012-2013 namen we met enkele beginnende overland- en wedstrijdvliegers van Keiheuvel deel aan de KNVvL TABOE-trainingsdagen. TABOE brengt in een aangenaam programma (3 zaterdag-sessies) een theoretische overland- en wedstrijdtraining. Als onderwerpen oa.: efficiënt vliegen, tactiek, human factors, vluchtvoorbereiding, waterballast, meteo, strategisch vliegen, final glideen vluchtcomputers. Hierbij werd de Nationale Junioren Wedstrijd (NJW Venlo; 3 t/m 10 augustus 2013) als praktijkgerichte voortgezette overland- en wedstrijdopleiding voorgesteld.

Met de aanbeveling van papa in het achterhoofd, lieten we het idee even bezinken tot we tijdens een winterwerkpausje bij een heerlijke kom verse soep de vraag van Monika kregen of we al dan niet gingen inschrijven voor de NJW 2013, gezien de positieve ervaringen van Jochen (deelname NJW 2009) en van Michaëla (deelname NJW 2010). Ik gaf aan dat ik graag zou deelnemen om alzo een stevige overlandbasis te smeden en mijn eerste solo-wedstrijdervaring onder deskundige begeleiding op te bouwen, mits Sander ook meedeed. Na verder overleg meldden we beiden aan, ikzelf op ASW-20 (X89) in de open klasse en Sander op LS-4 (LI) in de standaard klasse. Een beslissing waar we op geen enkel ogenblik spijt van gekregen hebben.

Bij de NJW, welke dit jaar reeds voor de 41ste keer door de Venlose Zweefvlieg Club-VZC georganiseerd werd, staat het leerelement centraal. Onder een uitstekende en door ons nog nooit geziene begeleiding van scouts (meestal ervaren wedstrijdvliegers uit de Nederlandse kernploeg) leerde je zowel vóór (lezingen, tips en briefings) als tijdens (radiocontact met meevliegende scouts) als na het vliegen (debriefings, vluchtanalyses en discussiemomenten) alle belangrijke aspecten van het overland- en het hedendaagse wedstrijdvliegen kennen en verfijnen. Vliegveiligheid stond hierbij altijd voorop: een goed wedstrijdvlieger

is ook een veilig vlieger. Naast het vergelijkend vliegen stond gezelligheid hoog in het vaandel en leerde je vele andere zweefvliegers kennen in een toffe sfeer en binnen een prima organisatie. Ook de daghap, een dagelijks wisselende verse warme maaltijd, verdient een stevige pluim. Met 6 geldige wedstrijddagen in beide klassen (waaronder mooie 300 km triangle racing tasks en AAT's), 24.287 incidentvrije wedstrijd km's en 1 mooie trainingsdag zat de sfeer onder de 25 deelnemers, hun helpers en de wedstrijdleiding vanzelfsprekend bijzonder goed. Alle vluchten konden op de grond gevolgd worden via de leuke en handige LiveTracking(NJW 2013 is de eerste Nederlandse wedstrijd met een KNVvL GPS-tracker voor iedere deelnemer) en op de gemeenschappelijke contactfrequentie. Deelnemen aan de NJW kan met allerlei (kunststof)toestellen. Afhankelijk van het weer worden opdrachten (racingtask of AAT) uitgeschreven van grofweg 100 km tot 300 km. Als minimale ervaring vraagt men 5 overlandvluchten op het moment van aanmelden. Vliegers die reeds één of meer meerdaagse (>2 dagen) wedstrijden (behalve de NJW) gevlogen hebben, zijn van deelname uitgesloten.

Hieronder mijn wedstrijdervaringen, als aanvulling bij de algemene verslaggeving op <http://www.njw.zweefportaal.nl> en op http://www.soaringspot.com/njw_2013/results/.

donderdag 01/08/2013: heenreis:

Omstreeks 16u30 demonteren we de LS-4 op Keiheuvel. We herstellen enkele kleine mankementjes en dan zijn we er helemaal klaar voor. Nog snel iets eten in De Kei en vervolgens de baan op voor (hopelijk) een wedstrijd met veel vliegdagen. Na anderhalf uur rijden arriveren we op het mooie zweefvliegveld te Venlo. De ontvangst is hartelijk en we stellen Sander z'n caravan op. Alles is al gauw klaar, aangezien mijn tent al opgezet stond en m'n helper morgenvroeg de ASW-20 meebrengt. De inschrijving wordt vervolledigd en we gaan vroeg slapen (22u verplichte campingrust gedurende de ganse wedstrijd) : morgen trainingsdag...

vrijdag 02/08/2013: trainingsdag:

Wanneer de wekker om 8u rinkelt en ik de tent open doe, schijnt de zon al volop. Het belooft een mooie maar tropische dag te worden. Nadat de bakker geleverd heeft en we gegeten hebben, monteren we X89

en LI. We nemen voldoende voorzorgen i.v.m. de hitte en zijn net op tijd klaar vóór de briefing ; alles loopt perfect. Op deze trainingsdag wordt geen officiële opdracht uitgeschreven, maar de scout-van-dienst, François Jeremiasse (Arcus), stelt ons een klein proefje voor dat we eventueel onder zijn begeleiding kunnen vliegen, aangevuld met alle nodige informatie en nuttige tips. Na de briefing trekken we de zweefers in piste en wordt het lierbedrijf opgestart bij +33°C. Er wordt zeer vlot met 2 afzonderlijke lieren en in 4 parallelle startrijen opgesleept wat wel even wennen is voor ons. Op een uurtje zijn alle toestellen veilig de lucht in. Al snel beslis ik dat ik me toch ga beperken tot een lokale kennismakingsvlucht. Rond het veld was de thermiek best goed maar iets verder weg vond ik niet veel bruikbaar. Na een belletje tot 1800m uitgedraaid te hebben glij ik even tot tegen de TMA van Maastricht en terug. Sander is op dat moment ook in de lucht en beslist eveneens lokaal te vliegen. Na zu vliegen demonteren we op ons gemak en sparen we onze energie. Enkele deelnemers zijn moeizaam overland vertrokken en vliegen nog, maar moeten uiteindelijk motor gebruiken om terug in Venlo te geraken. Eentje landt buiten nabij Sevelen wegens motorstoring. Om 20u opent Baer Selen de NJW 2013. Tijdens de daaropvolgende openingsbriefing worden algemene onderwerpen en vliegtechnische zaken uitvoerig zeer duidelijk toegelicht.

zaterdag 03/08/2013: wedstrijddag 1:

Weer gaat de wekker af om 8u ; wat voelt het toch vroeg vandaag. We bouwen op vóór de briefing zodat er nadien geen haast nodig is. Baer Selen geeft een ochtendlezing over vluchtvoorbereiding. Dezelfde proef voor beide klassen: racingtask 184 km. Scouts zijn Baer Selen (ASW28-18), François Jeremiasse (Arcus) en René de Dreu (DuoDiscus). Na wat rondgehangen te hebben tot de lijn open gaat besluit ik vrij snel (14u14) te vertrekken. Sander is reeds op pad met de standaardklasse. Na een lange steek naar de eerstvolgende Cu moet ik even terug hoogte winnen en kan ik verder onder een straatje richting eerste keerpunt (Nederweert). 10km voor het keerpunt kom ik Sander tegen maar die zit al een pak hoger. Ik sukkel tamelijk laag en beslis iets verder achter het keerpunt door te vliegen naar een Cu, die het helaas niet meer wou doen. Dan maar verder. Sander meldt dat hij een mooi belletje heeft en ik

ga erop af. Daar kom ik aan op 400m en heb wat moeite om het stijgen te vinden. Na een paar keer verleggen heb ik de goede bel ook te pakken en draaien we tot de basis. Ondertussen komt GR(ASW28-18) aansluiten. Naar het tweede keerpunt toe ziet het er te blauw uit om halsoverkop beginnen te steken. We vliegen rond langs CTR Niederrhein en dan volgt toch die lange steek in 't blauw richting tweede keerpunt (Dorsten). Onderweg komen we amper stijgen tegen en geraken we lager en lager. Op 300m beslis ik lokaal te blijven van Dinslaken aero, en 10 min later zie ik dit mooie vliegveld vanop o.m. GR trekt z'n motor boven het vliegveld. Buitengeland na 122km. Niet meteen een ideale start van onze wedstrijd aangezien Sander 4km verder ligt op een klein grasveldje. Hoe later op de dag hoe beter het werd. Open klasse dagwinnaar NJ (Discus) vliegt rond aan 83,8km/u na een noodgedwongen late start om 15u31 ; toen lagen wij al bijna buiten. Na een ophaling van een paar uurtjes arriveren we terug op Venlo, netjes vóór het lekkere avondeten en de aansluitende debriefing met interessante vluchtanalyses en commentaren. Wederom vroeg de veren in voor de volgende dag die heel mooi belooft te worden.

zondag 04/08/2013: wedstrijddag 2:

Zoals de vorige dagen staan we ook vandaag zonder stress opgebouwd vóór de briefing. René de Dreu geeft een ochtendlezing over tactisch afvliegen. Triangle racing task 316 km voor de open klasse en triangle racing task 278 km voor de standaard klasse. Scouts zijn René de Dreu (DuoDiscus) en Robert Werts (Nimbus 3DT). Na de snuffelstart worden we direct de lucht in gestuurd. Aanpakken is vrij lastig omdat de basis al een kleine 2000m bedraagt. En dan is het wachten tot de lijn open gaat. Op dat moment ligt er een straat pal op koers en ga ik meteen over de startlijn op 1100m (max. afvlieghoogte 1200m aan 160 km/u i.v.m. eventuele FAI-homologatie 300 km). Dit blijkt de juiste tactische keuze te zijn die iedereen volgt (we hebben immers goed opgelet tijdens de ochtendlezing). Even wat moeilijker aan het eerste keerpunt (Alstatte) maar het stijgen is toch nog redelijk. Met een basis van 2100m ben ik nooit beneden 900m gekomen. Via het tweede keerpunt (Warendorf) vlieg ik mijn proef rond aan 97,3 km/u. Sander vliegt zijn opdracht rond aan 96,8 km/u. Geen enkele buitenlanding, iedereen vliegt rond, wat een dag! Iedereen is terecht trots op z'n prestatie ; voor een aantal open klasse piloten hun eerste 300 km. Het wedstrijd-record sneuvelt: VB (LS-6) behaalt 102,7

km/u. Voor ons beiden onze beste prestatie tot nog toe wat gemiddelde snelheid betreft. Sander eindigt op dagplaats 2 met de hoogste snelheid in de standaardklasse, en ik behaal dagplaats 4 in de open klasse. Wederom lekker avondeten en een leerrijke debriefing. We werden net zoals gisteren gesteund en geholpen door fantastische Keiheuvelsupporters, Kei-tof.

maandag 05/08/2013: wedstrijddag 3:

Hadriaan Van Nes geeft een ochtendlezing over mentale aspecten. Triangle racing task 316 km voor de standaard klasse (zelfde opdracht als open klasse gisteren) en triangle racing task 306 km voor de open klasse. Scouts zijn Hadriaan Van Nes (DG800-18) en Rien Bastiaanse (DuoDiscus). Om 12u wordt de eerste start gemaakt en na een uurtje is iedereen goed en wel de lucht in. De startlijnen gaan open en iedereen gaat op pad. Eerste keerpunt (Azelo) wordt vlot gerond, maar daarna wordt het véél moeilijker: er schuift een dikke plaat hoge bewolking binnen en meerdere vliegers moeten buitenlanden. Nabij het tweede keerpunt (Ascheberg) en met nog 110 km te gaan lijkt het een afstandsproef i.p.v. een snelheidsproef te worden. Ik besluit daarom samen te vliegen met H8 (LS-8) en onze kansen te vergroten. Na een belletje te hebben genomen tot 2300m beginnen we te glijden op goed geluk. Elk belletje draaien we geduldig uit en op die manier lukt het ons om de opdracht te voltooien na een vlucht van 5u. Iedereen is doodmoe, het was een moeilijke dag. Voor een aantal erg tevreden standaard klasse piloten hun eerste 300 km. Sander vliegt z'n 316km rond aan 63,3 km/u met dagplaats 4 als resultaat. Ikzelf eindig op dagplaats 7 met een snelheid van 61,5 km/u. Wel fijn om nog een zoemertje te kunnen maken na zo'n lastige vlucht. Na avondeten en debriefing wordt de dag afgesloten met een mooie avondlezing door prof. L. Boermans over nieuwe aerodynamische ontwikkelingen in de zweefvliegerij.

dinsdag 06/08/2013: wedstrijddag 4:

Vandaag staat er voor beide klassen en voor alle deelnemers voor de eerste keer een AAT op het programma. Tijdens de voorbije winter hebben we hierover goede uitleg gekregen van Tijn Schmelzer, maar dat zit momenteel alweer tamelijk ver weg. Na een opfrissing door wedstrijdleidingen Hadriaan Van Nes en na de ochtendlezing van Rob Looisen over McCready, ontvangen we de opdracht: voor beide klassen een task time van 2u00 met 2 keerpuntsectoren; de afstand voor de open klasse (113 km/188 km) is iets groter aangezien deze klasse

vandaag als eerste start. Scouts zijn Hadriaan Van Nes (DG800-18) en Rob Looisen (DuoDiscus). Onderweg verloopt alles redelijk goed via de eerste sector (Bocholt), op enkele lagere puntjes na. Snel de laatste sector (Dorsten) aantikken en dan maar beginnen glijden onder een kleine wolkenstraat. Over de radio hoor ik dat het weer op de terugweg goed is ; jammer genoeg is dit al gepasseerd wanneer ik er aankom en sukkel ik laag op 200m. Wiel gaat buiten voor een buitenlanding op 20km van de finish. Op dat moment vlieg ik samen met EC (Discus). Eén km verderop is een boer z'n tarweveld aan 't afdoen. De stofwolk stijgt redelijk de lucht in en ik besluit daarmee te vliegen aangezien ik er ook netjes kan landen. En daar gaat de vario op 0,2 staan. Wiel is ondertussen alweer binnen. Ik roep meteen EC op maar hij is te ver weg om het stijgen nog te halen. Op 190 m pik ik het stijgen op en klim stilletjes aan in de alsmaar beter wordende bel die uiteindelijk 0,9 m/s wordt. Met 900m kan ik de resterende 20km final glide netjes afleggen. Vandaag eindig ik op dagplaats 5 met een snelheid van 63,0 km/u over 152 km in een tijd van 2u24. Sander wordt vandaag 3de met een snelheid van 55,0km/u over 135km in een tijd van 2u27. Tevreden met onze eerste AAT-ervaring en blij dat we terug op Venlo geraakt zijn, zetten we ons aan een biertje. Na een discussie-avond met vliegtechnische onderwerpen o.l.v. Baer Selen en Joep Geraerds gaan we weer op tijd slapen...



woensdag 07/08/2013: rustdag 1:

Kort samengevat: een regenachtige en enigszins welgekomen rustdag voor piloten, helpers en wedstrijdleiding. We gaan met z'n allen leuk karten. 's Avonds vindt per klasse een vergelijkende en gedetailleerde evaluatie plaats van alle vluchten van wedstrijddag 2 (homogene representatieve dag) met waardevolle tips en individuele aandachtspunten.

donderdag 08/08/2013: wedstrijddag 5:

Steven Raimond geeft een ochtendlezing over bijzondere weersomstandigheden (blauw weer en buien). Racing task 162 km voor de open klasse en racingtask 134 km voor de standaard klasse. Scouts zijn Ste-



ven Raimond (ASW-27) en Frank Hiemstra (LS-4). Sander vertrekt als eerste van ons beiden en ik wordt als allerlaatste opgesleept. Bijna iedereen kan aanpikken, behalve ik. Tot 2 keer toe zak ik onderuit in een dode thermische periode maar bij de 3de keer komt de zon terug tevoorschijn en is 't meteen raak. Velen zijn al op pad maar ... er komt een mooie wolkenstraat richting eerste been aan en m'n moraal zit nog goed. Rustig krabbel ik omhoog en zie ik Steven, waarmee ik samen op pad ga. Ik neem de startlijn en vlieg 'op men gemak' de wolkenstraat af tegen zo'n 150 km/u. Na 2 km vliegt er een 27 (Steven) voorbij die teken doet dat ik nog sneller moet vliegen. Samen knallen we naar het eerste keerpunt (Nederweert). Daar beslis ik van koers te gaan naar een Cu. Goede beslissing blijkt achteraf wanneer ik Steven hoor zeggen dat hij op 200m zit en klimt op een meter-tje. Aangezien ik de start pas genomen heb om 15u16 zit ik achter op de rest. Geen ongerustheid: alle volgende keerpunten (Well - Grathem - Horst) worden netjes aangevlogen en ik geraak vlot op final glide. Net op tijd want de wolken beginnen stilletjes aan op te lossen. Ik finish als laatste, netjes op 120m. Die dag vliegt iedereen rond. Sander wordt 4de met 79,0km/u. Ikzelf eindig op dagplaats 2 met 86,9 km/u, de hoogste dagsnelheid in de open klasse. Helaas op handicap net niet genoeg voor de eerste plaats met een verschil van amper 3 puntjes. Op de debriefing wordt mijn vlucht geanalyseerd: ik heb de startlijn dom genomen. Ik passeer de startlijn om vervolgens 90° van koers te gaan naar de wolkenstraat, terwijl Steven de start nam op het einde van de 2km lange startlijn dichterbij de wolkenstraat. Dit kost me dagplaats 1, maar die fout maak ik zeker geen 2de keer. Dat is nu de meerwaarde van de NJW: je leert dingen die normaal niemand zou opmerken. 's Avonds nemen we deel aan de gezellige en bijzonder smakelijke wedstrijdBBQ.

vrijdag 09/08/2013: rustdag 2:

Na een korte was en plas en het ontbijt gaan we monteren. Bijna iedereen is klaar met opbouwen wanneer er een SMS-je komt van de wedstrijdleiding met de melding toch nog even te wachten met opbouwen. We laten de toestellen gemonteerd en gaan naar de briefing. De dag wordt

helaas onmiddellijk gecanceled vermits de weersvoorspelling niet goed genoeg blijkt om een opdracht uit te schrijven. Ronald Termaat heeft ruimte genoeg voor z'n uitgebreide ochtendlezing over tactisch vliegen (winning by not losing). We verlaten de briefingzaal onder een weliswaar goed vliegbare hemel en enkele helpers (o.a. Joris op LS-4 LI) gaan de lucht in. De meteo valt beter uit dan verwacht en sommigen slagen er alsnog in om een overlandje te vliegen.

zaterdag 10/08/2013: wedstrijddag 6:

De laatste dag van de wedstrijd breekt aan en iedereen bouwt met veel enthousiasme op. Maurits Dortu geeft een ochtendlezing over final glide. AAT met task time 2u00 en 3 keerpuntsectoren (122 km/282 km) voor beide klassen. Scouts zijn Ronald Termaat (JS1-21), Arne Boye-Möller (JS1-18), Maurits Dortu (JS1-18) en Frank Hiemstra (LS-4). Al gauw trekt de hemel dicht met hoge bewolking. Weg is het enthousiasme en even denk ik eraan te demonteren; gelukkig brengt de wedstrijdleiding me op andere gedachten. Uiteindelijk wordt er laat gestart in een venster met Cu, maar zodra iedereen de lucht in is begint het opnieuw te verslechteren. Eens boven lijken de thermiekbellen nog netjes, en zodra de startlijn open gaat vlieg ik er overheen. De 1ste sector (Xanten) vlieg ik in het midden aan en dan buig ik onmiddellijk af naar de 2de sector (Zutphen) na even lager gezeten te hebben. De thermiek lijkt nog betrouwbaar maar toch besluit ik om de 3de sector (Hamminke) maar net aan te tikken om de task time niet te ver te overschrijden. Door de sterk toenemende wind waai ik echter alsmaar verder weg van de 3de sector en noodgedwongen moet ik hem langs achter aansnijden. Na een goeie bel tot de basis uitgedraaid te hebben kan ik uiteindelijk aan 120 km/u de 3de sector doorkruisen. Dan volgt er een traditioneel moeilijk stukje, het oversteken van de Rijn. Even sukkel ik op 400m en volg ik enkele Cu die niet blijken te werken. Op 0,5 m/s pak ik juist genoeg hoogte om bij de volgende beter werkende wolk te geraken. Ondertussen haal ik GR (ASW28-18) in. De laatste 50km vliegt hij als een schaduw mee naar huis. Ik vind de nodige laatste goeie bel waarin we krap final glide hoogte halen. We hebben geen marge en de tijd dringt. Bij het verlaten van de bel slaat de vario echter genadeloos naar onder, -2 à -3 m/s, niet echt wat we nodig hadden. Intussen lost de Cu verder op en wordt het heel spannend. GR geraakt normaler wijze met z'n 18m nipt binnen op max. finesse. Tijd voor plan-A: ik besluit om sneller te vliegen en de flaps

maximaal te benutten bij 160km/u; ik zak weliswaar onder m'n final glide pad en GR volgt een dikke kilometer achterop. Tijd nu voor plan-B: een dorpje in de zon met wat industrie erlangs. Klein ommetje en daar is de droge bel: even optrekken en ... ik ben terug op glijpad. Dubbelslag gelukt: ik ben binnen en GR ligt achterop. Ik overweeg even om de min. finishhoogte te laten voor wat het is, tot ik me realiseer dat ik het podium kan halen en me geen domme strafpunten kan veroorloven. Ik neem de finish reglementair en zoemer vervolgens nog even over m'n ophaler. Eens geland blijkt H8 (LS-8) buitengeland te zijn. Spannend, want hij stond 3de in het algemeen klassement, één plaatsje voor mij. We demonteren X89 na een welverdiende wasbeurt en vragen ons af waar Sander blijft, want hij moest nog aan zijn proef beginnen toen ik bijna op final glide vertrok. De ene zoemer na de andere volgt en als allerlaatste horen we Sander zich aanmelden voor een straight-in. In de verte zien we een toestel laag naderen ... inderdaad, het is LI. Hij wipt netjes over de bomen met een rolling finish om 19u18. Ik eindig op dagplaats 3 met een snelheid van 70,6 km/u over 172 km in een tijd van 2u26. Sander wordt die dag 2de met een snelheid van 57,7 km/u over 158 km in een tijd van 2u44. Slechts 7 deelnemers halen vandaag terug de thuisbasis.



zaterdag 10/08/2013: eindklassement + eindfeest:

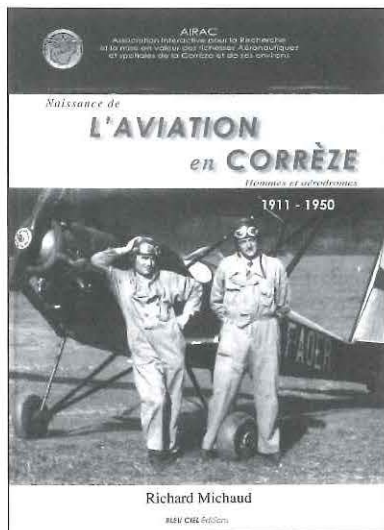
We hebben enorm veel geleerd, we hebben ons enorm goed geamuseerd, we hebben enorm mooi gevlogen! Ik bereik een podiumplaats (3de) in het eindklassement van de open klasse en Sander wordt 4de in het eindklassement van de standaard klasse. Na een aangename prijsuitreiking en een leuke highlighter party in De Strieter (dresscode: whitetowrite) kruipen we omstreeks 1u in onze slaapzak. Morgen vliegen, op Keiheuvel ...

Via deze weg ook een Dankjewel! aan onze helpers (Joris en Jef), die een ganse week voor ons klaar stonden met daad en raad.

Pieter Daems (KACK)

Het hoekje van de boekenvreter

"Kan men echt zo'n kanjer van een boek schrijven over het zweefvliegen in een klein hoekje van Frankrijk?" Dat was de reactie van de Boekenvreter bij ontvangst van het lijvige werk van **RICHARD MICHAUD**, *Naissance de l'aviation en Corrèze – Hommes et aérodromes 1911 – 1950* (Bleu Ciel Editions, Marcé 2007, 408 blz. A4, harde kaft, talrijke z/w en kleurfoto's en tekeningen, ISBN 978-2-9521228-6-3). Wel, het is niet exclusief zweefvliegen, maar meer dan 3/4 van het boek zijn toch aan onze sport gewijd, voornamelijk aan de pionierstijd.



Want het departement Corrèze is zeker geen ideale plek om er te vliegen: je vindt er nauwelijks terreinen die vlak genoeg zijn om er een vliegveld te bouwen. Een groot deel van het boek handelt dan ook over het zoeken van een gepaste locatie, het inrichten en gebruiken van de voor de pionierstijd typische zweefvlieginstallaties: een startplaats bovenaan een bergrug met een landingsplaats ergens in de vallei. Meestal ver van elke stad gelegen, zonder wegen, water

of elektriciteit... Je moest wel echt gepassioneerd zijn om in dergelijke condities te gaan zweven.

Om te beginnen moest er vaak zelf gebouwd worden aan een oefenzwever "vliegende balk", het start- en landingsveld moest met de hand vrijgemaakt worden van bomen, struikgewas en rotsblokken, het toestel moest met man en macht naar boven gesleurd worden, om dan een vluchtje te maken van luttele seconden. Als je al aan de bak kwam, want frequente kraken zorgden ervoor dat de laatsten van de reeks vaak van een kale reis thuiskwamen. Er werd gelierd met een systeem waarbij men een achterwiel van een krachtige auto op een paar rollen plaatste die via een overbrenging de liertrommel aandreven. Een geleide- en kapsysteem zat onder het voorwiel.

In 1936 kwam daar wat verandering in, want toen kwam de "Front Populaire" (Links) aan de macht in Frankrijk en zorgde voor een omwenteling in de maatschappij (2 weken betaald verlof!) en in de vliegerij, met de sterk door de Staat gesteunde "Aviation Populaire": Materieel en instructeurs werden nu door de overheid ter beschikking gesteld. Gepaste terreinen bleven zeldzaam: één in Brive, één in Ussel, aan beide uithoeken van het departement, met niets daartussen. Niets? Toch wel! Een zelden gebruikte zweefvlieg"berg", les Monédières, lag min of meer centraal, maar ondanks herhaalde pogingen werd die nooit intensief gebruikt, want te moeilijk bereikbaar en te risicovol.

Een paar jaren later was het gedaan met die "Aviation Populaire", de oorlog naderde, brak uit en was op een paar maanden tijd beslecht. Een deel van Frankrijk was bezet, in het onbezette deel ging men een tijdje door met zweefvliegen. In '43 werd gans Frankrijk bezet en was het totaal gedaan met de vliegerij.

Na WO II was er weer een tijdje ernstige overheidssteun voor de vliegerij en in het bijzonder voor het zweefvliegen: een aantal

éénzitters, twee twee-zitters met een paar instructeurs, een heuse "Ford"-lier en sleepvliegtuigen. De benzine werd bijna gratis door het leger geleverd als tegenprestatie voor het organiseren van militaire afdelingen binnen de aeroclubs. Maar ook nu slaagde men er niet in om van "Les Monédières" een permanent zweefvliegcentrum te maken. Na 1950 keerde het "zweefvliegveld" stilletjes terug naar de natuur. Vandaag de dag is er in de Corrèze geen enkele zweefvliegactiviteit meer. Geïnteresseerden moeten uitwijken naar Limoges, Montluçon, Issoire, Brioude...

Het boek van Michaud is geen literair meesterwerk, het valt vaak in herhaling, maar het is een fantastische informatiebron over een vervlogen periode van de zweefvliegsport. Daar dragen o.a. de talrijke facsimile's van briefwisseling, vliegboeken, licenties en brieven toe, alsook de uittreksels uit de lokale pers. Ideaal om in te snuisteren tijdens lange winteravonden.

Aan het andere uiteinde van het uitgeversspectrum vinden we een miniboekje met zweefvliegtypes van **HEINZ A.F. SCHMIDT**, *Aerotyp 6 - Segelflugzeuge* (Motorbuch Verlag, Stuttgart 1969, 96 blz 20 x 12,5 cm, 47 z/w foto's en 47 driezijdenaanzichten, VLN 162-925/90/69). Een boekje uit de oude doos dus, maar die ons toelaat kennis te maken met een aantal bij ons minder of totaal onbekende zweefvliegtuigtypes, zoals de Braziliaanse "Urupema", de Bulgaarse Kometa Standart, de Chinese "Jie-Fang", de Oostduitse "Lehrmeister", "Favorit" en "Libelle-Laminar", de Finse "UTU", de Indiase "Rohini", de Roemeense "Albatros" en de Sovjet-Russische Antonov-reeks "A-11", "A-13" en "A-15". En natuurlijk de meer bekende toestellen uit Duitsland, Frankrijk, Engeland, Polen en Italië.

Van elk van de 47 zwevers krijgen we dus één foto en één driezijdenaanzicht, een bondige geschiedenis en een reeks technische gegevens (met een paar woorden zoals "prestaties" en "afmetingen" vertaald in het Engels en het Russisch!). Het handige zakformaat moest het voor de "spotters" van die tijd gemakkelijk maken om mee te nemen. Opvallend is wel de afwezigheid van toestellen uit de VS. Naast de Schweizer waren er in die tijd nochtans nog een paar zweefvliegtuigbouwers actief. Vreemd! Zit daar misschien politiek achter? In 1969 was de Vietnamoorlog in volle gang en in Europa zeer onpopulair...

Er bestaan wel meer boeken met zweefvliegtuigtypes uit die periode, meestal vollediger. Maar als je er eentje ziet liggen in een antiquariaat is het altijd de moeite om mee te nemen. Dan zie je hoe ver we gekomen zijn in een kleine vijftig jaar tijd.

Stéphane
Vander veken

aerotyp

EINE TYPENREIHE VON HEINZ A. F. SCHMIDT



SEGELFLUGZEUGE

6
MOTORBUCH VERLAG

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADE- RING VAN 13 NOVEMBER 2013

Aanwezig: J. Aerts - voorzitter, J.P. Awouters, L. Marenne, P. Pauwels (part.), M. Van Put

Verontschuldigd: G. Van Pee, R. De Coninck, G. Michiels, R. Paenen, J. Servais, E. De Leenheer, Marnix Dobbelaere

1. Aanvaarding van de verslagen van de vergadering van 2013-06-25 en van de specifieke vergadering van 2013-08-09:

De verslagen worden goedgekeurd

2. Records: Nihil.

3. Reglementen van wedstrijden 2012:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

Zweefvliegen

- Keiheuvel Cup – 17 & 18 augustus 2013
- Beker van Vlaanderen 2013

Ballonvaart

- Challenge Waasland – 5-12 oktober 2013
- Modellschiffvaart
- 22st Summer Soaring Criterium 5-6 jul. 2014

4. Resultaten:

Zweefvliegen:

- BK 2013
 - Keiheuvel Cup – 17 & 18 augustus 2013
 - Beker van Vlaanderen 2013
- Nog geen resultaten ontvangen voor de Kempen Cup en Kiewit Cup

Ballonvaart:

- Challenge Waasland – 5-12 oktober 2013
- Nog geen resultaten van de BK/CB Balloon Trophy 8 tot/au 12/05

Modellschiffvaart:

- 21st Summer Soaring Criterium 6-7 jul. 2013

Aerobatics:

- BeLux Open Aerobatic Championship 2013

De Sportcommissie betreurt dat de resultaten van een paar wedstrijden nog steeds niet werden overgemaakt.

5. Homologatie van prestaties:

Zweefvliegen: Alle dossiers worden aanvaard, behalve De Jonghe Bjorn, 50km proef afgekeurd wegens onvoldoende afstand

Opmerking:

Luchtcadetten:

- Voor 4 dossiers werd de originele identificatie van de IGC-file door de betrokken Sportcommissaris gewijzigd, waardoor de

originele identificatie verloren gegaan is. Dit zal in de toekomst leiden tot afkeur van het dossier!

De naam van de piloot, de proef en de datum mogen toegevoegd worden aan de identificatie, maar de originele identificatie van de IGC-file moet erin blijven!

6. Allerlei / Divers:

1. Zweefvliegen: De Sportcommissie bevestigt de benoeming van Michel Van Put - RBAC - tot examinator niveau 2 per 01-12-2013. Voor de andere examinatoren van de Luchtcadetten wordt een definitieve beslissing van hun Raad van Bestuur afgewacht.
2. Alle disciplines: Een examen voor Sportcommissarissen zal ingericht worden op 12-01-2014 om 10 u, Plaats: «Ontmoeting-centrum», Zemstsesteenweg 15, B-1981 Hofstade. De betrokken federaties worden verzocht hun leden hiervan op de hoogte te brengen, zodat kandidaten zich kunnen aanmelden. Kandidaturen dienen ingediend te worden uiterlijk op 15 december.

7. Planning vergaderingen 2014:

Dinsdag	25/03
Dinsdag	24/06
Woensdag	19/11

Telkens om 18u30

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten

J. AERTS
Voorzitter

VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BUI-VANDEPUT Peet, BOGAERT Liesbeth, CLEYNEN Bert, LECOMTE Filip, NARINX Hans, TRYSSESOONE Luc, VAN BAELEN Hubert, VAN DOKKUM Rogier, VERBRUGEN Jan

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

BUI-VANDEPUT Peet, CAMPS Leslie, CLEYNEN Bert, CROMMEN Paul, LEUNIS Johan, LEROY Joachim, MATTHYS Bert, ROBESYN Nicolas, STAEPELAERE JOZEF VAN DE VLOET Marleen, VAN EYNDE Mathias, VERHOEST Carl, VERREPT Hauke WAUTERS Wolfgang, WILLAERT Paul

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

BEUNCKENS Frank, CEUSTERS Carl, DENOLF Harald, DESAIR Wim, GOYVAERTS Jelle, MARIËN Alexander, MATTHYS Bert, PEETERS Raf, ROBESYN Nico-

las, TEUWEN Thibau, VANCLEE Bruno, VANDEWALLE Sophie, VAN EYNDE Mathias, VAN HOUT Wiet, VANPOL Johan

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

ABELS Sven, BIESMANS Koen

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

BIESMANS Koen, MICHIELS Jorik VANDEWALLE Yann

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

GILLEGOT-VERGAUWEN Jan, MERTENS Hugo, PEERAER Herman, VRANCKEN Ludo

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

BUI-VANDEPUT Peet, CAMPS Leslie, DENOLF Harald, LAPAUW Benjamin, PANDEY Lesley, PEETERS Rob, VAN DEN BOSCH Joris, VAN DER GOTEN Sven, VAN PEEL Michael, VAN HOEYMISSEN Elke

1.2. 5 uren duurvlicht:

BUI-VANDEPUT Peet, FREDERICKX Guy, PEETERS Michiel, PEETERS Rob, PANDEY Lesley, VAN HOEYMISSEN Elke, VAN TRIER Dennis, WILLAERT Paul

1.3. 50 km afstandsvlucht:

CEUSTERS Carl, DE QUEKER François, DE WEERDT Cédric, GOYVAERTS Jelle, PEETERS Rob, TERMONT Sandra, VAN HOEYMISSEN Elke, VERMEULEN Joren

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

CEUSTERS Carl, DE QUEKER François, GOYVAERTS Jelle, PEETERS Rob, TERMONT Sandra, VAN HOEYMISSEN Elke

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst: -

2.2. 300 km afstandsvlucht:
DAEMS Pieter, DEBONTRIDDER Lieven, HEEREN Sander

2.3. Bekomen het gouden kenteken: -

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst: -

3.2. 300 km doelvlucht:
DAEMS Pieter, DEBONTRIDDER Lieven

3.3. 500 km afstandsvlucht:

CRAYE Bert, EVENS Jan, VAN HOUTTE Jacky

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten: -



- 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.



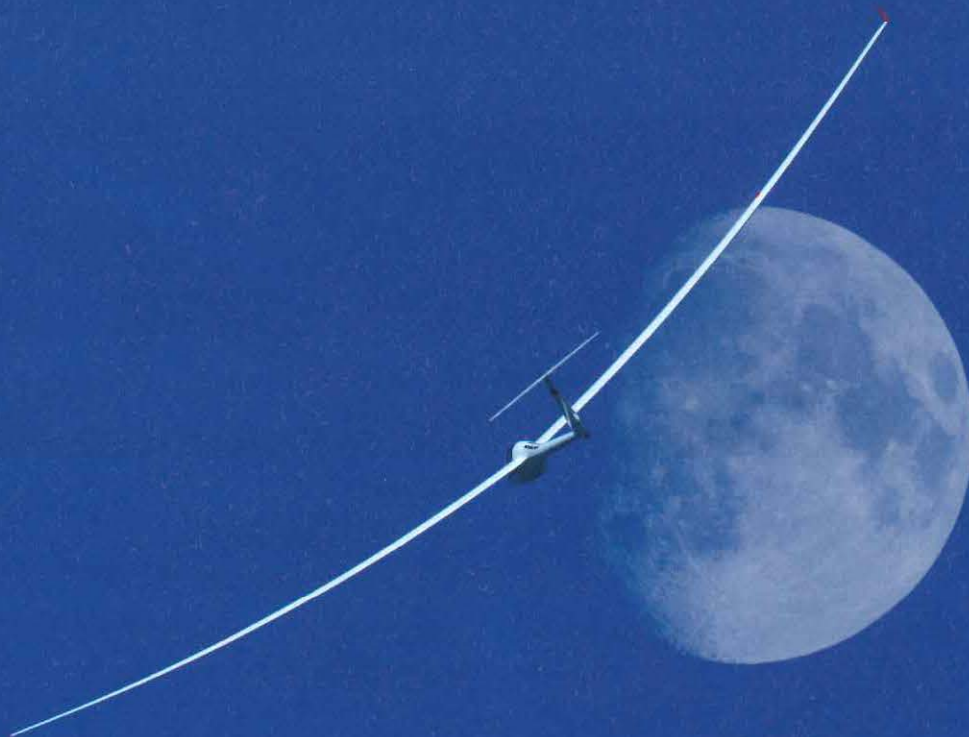
54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

AVIABEL: COMPANY AVIATION/PILOTS/CREWS/01/0001/001/477/009 001 04/27/07/08

BERT SCHMELZER

ONE YEAR OF GLIDING

NEVER STOP EXPLORING



STOP PRESS

Uit meer dan **30.000** foto's, genomen in de ruige Apennijnen, het Atlasgebergte, de Sahara woestijn, de groene Alpenweides, het onbekende Bosnië, ... werden de beste 348 geselecteerd en nu, in het Engelstalige boek "One year of gliding" aan jullie gepresenteerd. Elke foto en grafiek is voorzien van commentaren en verhalen. Bovendien schreven **Arndt Hovestadt** (Wereldkampioen Clubklasse 2010) en **Daniel Rossier** (recordpiloot en Zwitsers kampioen) artikels die begeleid zijn door een aantal bijzonder mooie foto's. In een interview met **Tilo Holighaus** (Schempp-Hirth) kan je lezen wat zijn visie is over de toekomst van het zweefvliegen en de ontwikkeling van moderne high-tech zweefvliegtuigen.

We hopen dat dit boek jullie telkens weer zal laten dromen over prachtige zweefvlieggebieden met krachtige thermiekbellen en hoogreikende golfstijgwinden.

+ 288 pagina's (kleurendruk) / Hardcover
+ 348 hoogkwalitatieve foto's
+ 4 seizoenen

+ 5 artikels (gastauteurs: Rossier, Hovestadt en Holighaus)
+ 13 fotoverhalen
+ 1001 commentaren, verklaringen en bedenkingen

HOE BESTELLEN / MEER INFO

www.bertschmelzer.com