

LIGABLAD

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



Narromine 2015
Together we can succeed



Belgian Junior Gliding Team

34ste jaargang
juli • augustus • september 2014

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **139**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



34^{ste} jaargang • nummer 139
juli - augustus - september 2014

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Ken Evens (Alb)
Patrick Pauwels (LVZC)
Stéphane vander Veken (KFC)
Bert Jr Schmelzer (KACK-LSVV)
Bert Sr Schmelzer (KACK-LSVV)

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.zwaefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

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

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 november 2014 op het redactieadres.

Foto cover: Happy together • Foto: Bert SR. Schmelzer
Back cover: Podium BK 2014 • Foto: Ken Evens

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Wedstrijduitslagen	2
Aanpassing uitslag Belgian National	6
Zweefvliegtuignieuws	8
Het hoekje van de boekenvreter	10
Bert Jr. Schmelzer WK	12
Sportcommissie	18

Woordje van de redactie

348mm water! Dat is wat we deze zomer te slikken kregen. Meteen ook de natste zomer in meer dan vijftig jaar volgens het KMI. Maar een geslaagd seizoen gaat niet enkel om weerstatistieken. Er horen ook een serieus aantal meevallers bij. ... En die meevallers kunnen wel eens tegenvallen. Een mooie zomer alleen maakt een vliegseizoen nog niet geslaagd. Natuurlijk helpt het wanneer we elk weekend prachtweer hebben maar er spelen vaak ook vele andere factoren mee. Een toestel vrij hebben, bedrijfszekere startmiddelen, beschikbaarheid van sleeppiloten/lierbedienaars en dan nog een handvol medewerkers op grond om in de lucht te raken. Naarmate het seizoen vordert is er ook al eens extra technische bijstand nodig om alle materiaal inzetbaar te houden. Zweefvliegen is, ook tijdens het seizoen, dus veel meer dan alleen maar instappen en vliegen. Een weekendje niet vliegen kan dus best een - al dan niet welgekomen - gelegenheid zijn om alles eens terug op orde te brengen.

EASA lijkt, na aanhoudende inspanningen van o.a. de EGU oor te krijgen voor de wensen van de lichte luchtvaart en het roer lichtjes bij te stellen. Zowel op het gebied van de luchtwaardigheid en onderhoud van onze toestellen als naar toekomstige pilootopleiding toe zijn herzieningen te verwachten. Jammer genoeg zorgen deze aangekondigde bijstellingen er ook voor dat men momenteel een bijzonder onduidelijke situatie creëert rond o.a. de op stapel staande ATO's.

De omschakeling van de KBAC-vergunningen (FCL) kijkt tegen de deadline van april 2015 aan. Hiervan kan normaliter niet meer afgeweken worden. Het is evenwel één groot vraagteken hoe het volgend seizoen met de opleiding zal gaan.

We gaan dus met een hoop onduidelijkheden en vraagtekens het laatste kwartaal in. Hopelijk komen er vanuit het DGLV tijdig eenduidige richtlijnen zodat de clubs hun instructie tijdig kunnen (re)organiseren.

Natuurlijk kan ik dit voorwoord niet afsluiten zonder even stil te staan bij de prachtprestaties van Bert en Tjil Schmelzer. Nadat het enkele piloten 'bijna' gelukt was, is Bert de eerste Belgische piloot die een WK-beker naar België haalt. In wisselende weersomstandigheden en met de adem van de grote Sebastian Kawa in zijn nek wist hij op de laatste dag de eerste plaats in de standaardklasse te behouden. Een prachtprestatie die de kroon plaatst op een periode van hard werk door gans de familie Schmelzer. Bert en Tjil kennende zal dit zeker geen eindpunt zijn.

Safe landings,
Geert

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli ontvingen we via het Bloso het bericht dat de minister van sport het verantwoordingsdossier over de werking van 2013 van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten heeft goedgekeurd. Ondertussen werden de dossiers ingediend voor de controle van de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' en om werkingsmiddelen te ontvangen voor 2015.

De minister van sport heeft eveneens aangekondigd dat het decreet inzake erkenning en subsidiëring wordt herzien. De voorbereiden- de gesprekken met de Vlaamse Sportfederatie alsook met de erkende federaties moeten eind 2014 zijn afgerond. Er zal meer gerealiseerd moeten worden met minder middelen, het federatielandschap zal moeten worden gestroomlijnd en zal efficiënter moeten werken. Bij de beoordeling zullen de realisaties en de resultaten worden betrokken.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Voor meer dan 130 toestellen wordt er gebruik gemaakt van de LVZC-CAMO+ voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid. Eigenaars worden opgeroepen tijdig hun aanvraag in te dienen zodat de uitvoering kan worden ingepland (de herbeoordeling mag tot 90 dagen voor de vervaldag worden uitgevoerd). Ook voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma, krijgen de eigenaars, dewelke een beperkte overeenkomst hebben afgesloten met de CAMO+, begeleiding.

Het eerste deel van de tweejaarlijkse DGLV audit werd op 8 juli jl. uitgevoerd en is vlot en constructief verlopen. Er moeten enkele elementen worden bijgestuurd en in overleg zijn ook nog enkele verbeteringen aangebracht. In de periode september/december zullen in combinatie met de jaarlijkse 'Product Surveys', ook de werkzaamheden van de ARS-medewerkers in de clubs worden geaudit.

Op 8 november volgt de jaarlijkse bijscholing voor alle medewerkers (interne auditors en airworthiness review staff). Tijdens de komende winterperiode volgt de vierde reeks interne audits.

Neem contact op met de ARS-medewerkers van uw club of met het CAMO+-secretariaat, wanneer je hierover meer informatie wenst.

Vliegvergunningen en opleiding (FCL/ATO)

Zoals voorheen reeds werd gemeld, werd op 8 april 2013 de nieuwe EU-wetgeving van kracht in ons land. Alle houders van een KBAC-vergunning moeten hun aanvraag tot omzetting

naar een EU-FCL-vergunning indienen voor 7 januari 2015. Dit zal op clubniveau worden georganiseerd en met de nodige begeleiding. Uiterlijk op 8 april 2015 moet ook onze 'Opleidingsorganisatie' (ATO-Approved Training Organization) operationeel zijn. Het ontwerp van ons organisatiehandboek en alle begeleidende documenten werden in juni aan het DGLV overgemaakt voor een eerste screening.

Maar zoals jullie allicht hebben vernomen, ligt er een voorstel op de tafel van de EU-Commissie waarin de lidstaten de mogelijkheid zouden krijgen om de ATO-verplichting uit te stellen tot 2018. In overleg met het DGLV wordt nu onderzocht hoe we onze werking dienen bij te sturen indien dit voorstel wordt goedgekeurd. De clubverantwoordelijken en de hoofdinstructeurs worden - zoals voorheen - op regelmatige tijdstippen geïnformeerd.

Kadervorming

Tijdens de voorbije maanden behaalden 8 kandidaten de bevoegdheid van hulpinstructeur en 3 hulpinstructeurs behaalden de bevoegdheid van instructeur. Proficiat!

Op zondag 23 november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs en van de veiligheidsadviseurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

Incident/Accidentrapporten

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

De veiligheidsadviseur van elke club ontving hieromtrent ook reeds de nodige instructies inzake rapportering.

Symposium 2015

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 7 februari 2015** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurs-

conferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma dat openstaat voor alle leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

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. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en zoals jullie weten: oude dossiers worden geweigerd!

De laatste aanvragen voor homologaties in 2014 worden op het secretariaat verwacht tegen 1 november a.s.

FAI/IGC

Per 1 oktober a.s. wordt een nieuwe versie van de 'Sporting Code - Section 3 - Gliders & Motor Gliders' van kracht. De verantwoordelijke sportcommissaris in elke club ontving reeds een exemplaar.

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- KNVvL- Elementaire Vliegopleiding
5,- € (8,00)*
- Vliegboekje
2,50 € (4,00)*
- Sticker 'Zilveren C-brevet'
1,75 €

(3 stuks: 5,00 €/toegestuurd 6,00 €)*

*= toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen en PR-acties zijn beschikbaar:

- PR-tent, vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)

ONZEKER OVER DOPING?

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

Bel de DOPINGLIJN:

02/553 35 20 of kijk op www.dopinglijn.be

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

Wedstrijduitslagen

KEIHEUVEL CUP 2014 BALEN-KEIHEUVEL, BELGIUM, 09/08/2014 - 10/08/2014

Day 1, 09/08/2014, Club, Racing Task Club Keiheuvel - Rijkevorsel - Lommel krk - Keiheuvel

Task length: 85,7km - Maximum Points: -238, Day factor = 0,000,

#	CN	Pilot	Team	Glider	Hcap	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	AW	Jelle Goyvaerts	ACK	Ka 8	76	11:07:20				2.4km	0

Day 1, 09/08/2014, Sport (min afstand niet gehaald, geen geldige dag)

Racing Task Hand min100km

Dessel knl - Wuustwezel - Weelde Aer - Turnhout E34 - Lommel krk - Keiheuvel

Task length: 113,8km

Maximum Points: 134, Day factor = 0,000,

#	CN	Pilot	Team	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	OI	Geert De Palmaer	VZP	Pegase	13:03:55				68.7km	0
1.	PC	Peter Cuypers	ACK	Std. Libelle WL	11:24:39				37.1km	0
1.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS 6 a	13:35:25				33.9km	0
1.	EV	Ken Evens	ALB	Discus 2cT 18m	12:23:01				30.0km	0
1.	KH	Joris Van Doninck	ACK	LS 4	11:31:15				2.1km	0
DNF.	ED*	Emiel De Wachter	ACK	LS 8						0
DNF.	MW*	Nand Geuens	ACK	DG 400 17m						0
DNF.	BR*	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle						
DNF.	WM*	Jelle Vandebecck	BZC	Std. Jantar 3						
DNF.	ME*	Eddy De Coninck	KAC	Pegase						

*did not start

Day 1, 09/08/2014, Sport XPDR Racing Task Hand min100km

Dessel knl - Baarle Hertog - Gooreind Dorp - Poppel - Turnhout E34 - Lommel krk - Keiheuvel

Task length: 144,0km

Maximum Points: 498, Day factor = 0,417,

#	CN	Pilot	Team	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	LI	Sander Heeren	ACK	LS 4	13:23:13	15:46:44	02:23:31	60.2km/h	144.0km	207
2.	KF	Ward Gysemans	ACK	DG 400	13:41:00				29.7km	32
3.	LX	Ben Heylen	ALB	LS 4	11:10:50				23.5km	26
DNF.	SR*	Robbie Seton	WBAC	LS 8						0

Day 1, 09/08/2014, Open XPDR, Preliminary results

Racing Task Hand min100km

Dessel knl - Baarle Hertog - Gooreind Dorp - Poppel - Turnhout E34 - Lommel krk - Keiheuvel

Task length: 144,0km

Maximum Points: 470, Day factor = 0,750,

#	CN	Pilot	Team	Glider	Hcap	Start	Finish	Time	Speed	Dist.	Points
1.	ZZZ	Wim Akkermans	ACK	Arcus M	114	12:20:56	14:07:23	01:46:27	81.2km/h	144.0km	352
2.	MS	Johan Lemmens	WBAC	Ventus a	110	12:23:07				109.0km	240
3.	46	Dennis Schouten + Jan Schouten	KZC	DG 500M 22m	110	13:07:17				104.5km	230
4.	RT	Rob Peeters + Chris Bielen	ACK	Duo Discus XLT	111	13:30:36				51.5km	112
5.	X89	Pieter Daems	ACK	ASW 20	110	13:03:37				3.9km	9
DNF.	ISM*	Bart Schillebeeks	KAC	ASW 20	110						0

KAISERWEDSTRIJD 2014

EBZW, BELGIUM, 28/06/2014 - 29/06/2014

Geen geldige wedstrijddag

33RD FAI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

Leszno, Poland, 26/07/2014 - 10/08/2014

15-METER - OVERALL RESULTS AFTER DAY 10

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	L	Sebastian Kawa	POL	Diana 2	7707
2.	5A	Wolfgang Janowitsch	AUT	Ventus 2a	7373
3.	ILR	Jean Denis Barrois	FRA	ASW 27B	7318
4.	XY	Gintautas Zube	LTU	Ventus 2ax	7199
5.	VS	Stefano Ghiorzo	ITA	Diana 2	7164
6.	FH	Mak Ichikawa	JPN	Ventus 2a	7141
7.	EY	Christophe Ruch	FRA	Ventus 2ax	7114
8.	A	Andreas Lutz	AUT	Ventus 2a	7024
9.	PT	Francois Jeremiasse	NED	Ventus 2ax	7016
10.	1R	Steven Raimond	NED	ASW 27	7002
11.	LE	Leigh Wells	GBR	ASG 29	6941
12.	210	Philip Jones	GBR	Ventus 2cxa	6940
13.	RP	Lukasz Grabowski	POL	Diana 2	6930
14.	AX	Radek Krejcirik	CZE	Ventus 2ax	6844
15.	19	Thomas Wettemann	GER	Ventus 2a	6838
16.	2L	Anne Ducarouge	FRA	ASG 29E	6834
17.	VV	Henrik A. Bredahl	DEN	Ventus 2ax	6793
18.	MM	A. M. Litt	BEL	Ventus 2bx	6757
19.	EH	Harri Hirvola	FIN	Ventus 2a	6753
20.	BB	Jacek Flis	POL	Diana 2	6627
21.	DE	Michael Eisele	GER	Ventus 2ax	6599
22.	DS	Gonzalo Riera	ARG	Ventus 2a	6535
23.	GT	Matthew Scutter	AUS	Ventus 2a	6379
24.	MR	Richard Swanstrom	SWE	Ventus 2b	6322
25.	2XX	David Mockler	USA	ASG 29	6271
26.	KT	Thomas Gostner	ITA	Diana 2	6243
27.	KX	Tapio Tourula	FIN	Ventus 2bx	6218
28.	VI	Maros Divok	SVK	Ventus 2bx	6129
29.	C64	Paul Crabb	IRL	Ventus 2ax	6108
30.	DM	Sebastian Riera	ARG	Ventus 2a	6030
31.	GO	Sven Olivier	RSA	ASW 27	5948
32.	7K	Mark Earl Keene	USA	ASW 27b	5834
33.	AJ1	Alena Netusilova	CZE	ASG 29E	5700
34.	73	Oleg Bondarchuk	UKR	Ventus 2b	5572
35.	MO	Mogens Hoelgaard	DEN	Ventus 2cxT	5387
36.	SV	Joris Vainius	LTU	LAK 17a	5363
37.	RZ	Wayne Schmidt	RSA	ASW 27A	5290
38.	MC	Craig Collings	AUS	ASG 29	5273
39.	011	Pedja Bogdanovich	SRB	Ventus 2ax	5140
40.	WE	Olivier Brialmont	BEL	ASG 29E	5018
41.	PS	Dave Springford	CAN	ASW 27	4977
42.	JS	Steve Wallace	NZL	ASW 27b	4828
43.	CZ	Cristian Marcaida	URU	Ventus 2c	4680
44.	2W	Borge Gustavsson	SWE	LAK 17at	4604
45.	RI	Richard Basa	HUN	ASG 29E	4373
46.	V8	Gyorgy Gulyas	HUN	Ventus 2ax	3871

18-METER - OVERALL RESULTS AFTER DAY 10

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	PL	Karol Staryszak	POL	ASG 29	7246
2.	AC	John Coultis	NZL	JS-1B	7239
3.	M	Lukasz Wojcik	POL	JS-1C	7163
4.	E1	Russell Cheetham	GBR	JS-1C	7154
5.	UJ	Uys Jonker	RSA	JS-1B	7110
6.	PC	Peter Hartmann	AUT	ASG 29E	7110
7.	PE	Peter Eriksen	DEN	ASG 29E	7071
8.	AJ	Adriaan Jonker	RSA	JS-1B	7045
9.	ZX	Petr Tichy	CZE	ASG 29	7012
10.	F2	Yves Jeanmolte	BEL	ASG 29	6941
11.	IB	Christophe Cousseau	FRA	ASG 29	6787

12.	57	Mike Young	GBR	ASG 29E	6762
13.	LEO	Riccardo Briigliadori	ITA	ASG 29	6756
14.	9X	Borje Eriksson	SWE	ASG 29E	6735
15.	MX	Aku Jaakkola	FIN	ASG 29E	6661
16.	AB	Arne J. Boye-Moller	DEN	Ventus 2cxT	6657
17.	35	Davide Schiavotto	ITA	Ventus 2cxa	6633
18.	WM	Werner Meuser	GER	Ventus 2cxa	6618
19.	GA	Michael Rass	AUT	ASG 29E	6572
20.	QX	Roman Mracek	CZE	ASG 29E	6555
21.	XTC	Jeroen Verkuijl	NED	Ventus 2cxaj	6534
22.	EJ	Erazem Polutnik	SLO	JS-1C	6533
23.	V	Jean-Luc Colson	BEL	ASG 29	6478
24.	MD	Louis Boudierique	FRA	ASG 29E	6434
25.	SI	Robert Schroeder	GER	ASG 29E	6421
26.	S8	Tom Claffey	AUS	JS-1C	6386
27.	IGC	Javier Gaude	ARG	JS-1	6325
28.	OT	Olli Teronen	FIN	ASG 29E	6304
29.	AK	Andreas Kessler	ROU	ASG 29E	6251
30.	2T	Markus Ganev	SWE	ASG 29E	6150
31.	70	Takeshi Maruyama	JPN	ASG 29E	6082
32.	AL	Gary N. Ittner	USA	Ventus 2cxa	6073
33.	LR	Gintaras Drevinskas	LTU	JS-1B	6063
34.	71	Jelmer Wassenaar	NED	LS 10a	5953
35.	98	Peter T. Alexander	USA	ASG 29	5823
36.	LU	Ben Loxton	AUS	ASG 29E	5660
37.	10	Vladimir Foltin	SVK	LS 10st	5645
38.	HD	Jerzy Szemplinski	CAN	ASG 29E	5644
39.	C65	Stephen Crabb	IRL	ASG 29E	5587
40.	69	Fredy Zulliger	SUI	ASG 29E	5527
41.	IMM	Dmitriy Timoshenko	RUS	Ventus 2cxT	5219
42.	VR	Brett Hunter	NZL	JS-1B	5118
43.	AG	Adomas Grabskis	LTU	LAK 17B	4414
44.	GE	Laszlo Kapuy	HUN	Ventus 2cxT	4308
45.	HE	Eduardo Fassi	ARG	ASG 29E	3855
46.	EK	Jan Kromka	SVK	Ventus 2cxT	2851

OPEN CLASS - Overall results after day 10

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	EB	Michael Sommer	GER	EB 29	7505
2.	80	Andy Davis	GBR	JS-1C	7452
3.	FC	Killian Walbrou	FRA	JS-1C	7333
4.	EL	Uli Schwenk	GER	EB 29	7300
5.	CD	Laurent Aboulin	FRA	Quintus M	7245
6.	N1	Peter Harvey	GBR	JS-1C	7120
7.	72	Sylvain Gerboud	FRA	Quintus M	7008
8.	LG	Laurens J. Goudriaan	RSA	JS-1C	6907
9.	XT	Ronald Termaat	NED	JS-1C	6836
10.	IA	Jan W. Andersen	DEN	EB 29	6818
11.	IP2	Pierre de Broqueville	BEL	EB 28 edition	6816
12.	LS	Eric Heinonen	FIN	Antares 23 E	6783
13.	7	Bostjan Pristavec	SLO	EB 28 edition	6765
14.	RX	Petr Krejcirik	CZE	ASW 22BLE	6640
15.	AS	Alberto Sironi	ITA	Quintus M	6535
16.	XS	Witold Czarnik	POL	Nimbus 4M	6289
17.	DB	Richard W. Butler	USA	Concordia	6284
18.	RD	Daniel Rossier	SUI	ASH 31Mi	6278
19.	EX	Tomas Rendla	CZE	EB 29	6214
20.	SS	Ron Tabery	USA	ASW 22BLE	6210
21.	BY	Sebastian Eder	AUT	ASW 22BLE	6122
22.	YI	Janusz Centka	POL	Quintus M	6059
23.	FJ	Franz J. Eder	AUT	EB 29	5972
24.	1P	Jim Acktoft	SWE	EB 28	5969
25.	SD	Dmytro Borovyk	UKR	Quintus M	5731
26.	RR	Maxime Petitpierre	SUI	Nimbus 4DM	5667
27.	LB	Viktoras Kukcikaitis	LTU	Nimbus 4	5653
28.	4T	Martti Koivula	FIN	Nimbus 4T	5514
29.	OM	Fernando Repicky	ARG	ASH 25eb	5213
30.	TP	Owe Engstrom	SWE	ASH 25eb 28	5088
31.	MF	Daan Spruyt	BEL	Nimbus 4DM	4884
32.	VB	Vitaliy Borovik	RUS	Nimbus 4M	4678
33.	LR1	Stasy Skalskis	LTU	LAK 17b	4640
34.	XAB	Luciano Avanzini	ITA	Quintus M	4626
35.	FB	Alexis Anastassiou	GRE	ASH 25eb 28	3726

46. KLIPPENECK-SEGELFLUG-WETTBEWERB

Klippeneck, Germany, 01/08/2014 - 09/08/2014
(gedeelteIijk)

18-METER - OVERALL RESULTS AFTER DAY 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	MD	Marcel Dünner	SG Cumulus	ASG 29	3064
2.	MR	Michael Reiner	SG Schaffhausen	ASG 29E	3042
3.	JR	Jürgen Reuter	LSG Ravensburg	Ventus 2cxM	3019
4.	2W	Martin Wirsch	SFG Singen	Ventus 2cxT	2508
5.	17	Alexander Scheuble	LSG Ravensburg	ASG 29E	2429
6.	2Y	Bert Schmelzer Sr.	KoACK - LSV Viersen	Ventus 2cxT	2412
7.	RS	René Schönmann	SG Basel-Fricktal	DG800S	2411
8.	33	Tobias Diebold	FSV Herrenberg e.V.	Ventus 2cxT	2048
9.	TX	Dieter Walz	LSR Aalen	Ventus 2cM	2047
10.	DW	Martin Trittler	SFG Spaichingen-Aldingen	Discus 2cT	2041
11.	KK	Ewald Krumm	FSV Mössingen e.V.	Ventus 2cxT	1998
12.	9A	Peter Scheyer	LSV Gersthofen	Ventus 2cM	1938
13.	HY	Harry Tanner	LSV Blumberg	Discus 2cT	1920
14.	ME	Matthias Ehrhardt	FSK Nidda e.V.	Ventus 2cT	1853
15.	DL	Hansa Vogel	Akaflieg Frankfurt	ASH 26	1802
16.	HG	Hans-Peter Grimm	SFG Spaichingen-Aldingen	Ventus 2cxM	1740
17.	D	Dominik Mauchle	SG Bad Ragaz	DG-808C	1629
18.	TB	Guido Bürgener	LSV Velbert	Discus 2cT	1279
19.	PP	Uli Mildenerberger	FSV Gerstetten e.V.	ASH 26 E	1226
20.	BG	Gerd Lohner	SFG Singen	LS6-18W	1196
21.	TE	Norbert Lietzau	LSV Velbert	HpH 304M	1156
22.	PE	Phillipp Ehrhardt	FSK Nidda e.V.	Ventus 2cxM	8

INTERNATIONAL/AMICAL BAILLEAU 2014

Aérodrome de Bailleau Armenonville, France, 29/07/2014 - 08/08/2014

AMICAL - Overall results after day 7

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	WM	Nick Fremau	BE/BZC Brasschaat	JANTAR-STD	3801
2.	EH	Stefan Knoop	NL/EACzc Eindhoven	DUO-DISCUS	3536
3.	EF	Wim Wilms	NL/EACzc Eindhoven	DISCUS-CS	2910
4.	MCT	Martien de Wert	NL/EACzc Eindhoven	DUO-DISCUS-T	2535
5.	D33	Francois Bigand	FR/Lille Planeurs	DISCUS	2285
6.	YZ	Peter Litz	NL/ZC Flevo	LS7-WL	2214

VITESSE - Overall results after day 7

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	SR	Robbie Seton	NL/WBAC Roosendaal	LS8-15M	4906
2.	PW	Gundela Goeke	DE/LSV Dinslaken	ASG29-18M	4736
3.	55	Eva Poujardieu	FR/CVVE Bailleau	LS8-15M	4729
4.	XH	Harry Huiskes	NL/TZC Twente	VENTUS-2CXT-18M	4720
5.	R1	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	BE/Albatros Hasselt	LS8-15M	4579
6.	Z02	Frederic Wascot	FR/Reims planeur	LS6-15M	4564
7.	A2	Rene KALSBECK	NL/TZC Twente	VENTUS-2CXT-18M	4377
8.	ZZ	Anthony HUBBARD	FR/CVVE Bailleau	LS8-15M	4342
9.	FB	Frederic DE GROOTE	BE/BZC Brasschaat	LIBELLE-STD	4338
10.	ED	Emiel de Wachter	BE/ACK Balen	LS8-15M	4270
11.	49	Antoon Kerkhofs	NL/EACzc Eindhoven	DUO-DISCUS-XLT	4253
12.	PI	Stephan Grunder	NL/TZC Twente	DG300	4214
13.	B1	Thomas Leduc	BE/Faucheurs de Marguerites	ASW24	4198
14.	V10	Jean-Michel GAY	FR/CVVE Bailleau	LS4	4166
15.	LA	Alfio Lavazza	IT/ACAO Varese	LS8-15M	4147
16.	JE	Erik Busser	NL/Nijmeegse Aeroclub	ASW24	4009
17.	RA	Skander Chabbi	FR/CVVE Bailleau	LS6-15M	3958
18.	R16	Remi FOURNEAU	FR/CVVE Bailleau	VENTUS-2CXT-18M	3945
19.	GX	Rik vanden Boer	BE/Albatros Hasselt	CIRRUS-STD-WL	3940
20.	2S	Stijn Vanden Boer	BE/Albatros Hasselt	LIBELLE-STD	3918
21.	2JB	Bart De Keersmaecker	BE/KAZM	LIBELLE-STD	3825
22.	BR	Peter Bertels	BE/BZC Brasschaat	LIBELLE-STD	3782
23.	A	Nicolas Henry	FR/CVVC Chartres	LS8-15M	3657
24.	All	Thomas De Bruyn	BE/KAC Ravels	DG300	3629
25.	ET	Georges-Henri CHEVALET	FR/Lille Planeurs	LS6-15M	3588

26.	CG	Christophe LAENEN	BE/Albatros	LS1-F	3570
27.	V33	Benjamin Sgarbozza	FR/CVVC Chartres	LS4	3552
28.	DM	Bertrand Groelly	FR/CVVE Bailleau	DUO-DISCUS-T	3496
29.	YF	David Dursem	NL/ZC Flevo	DISCUS-2B-15M	3412
30.	M	Thom Warmerdam	NL/EACzc Eindhoven	LS6-15M	3199
31.	BP	Bruno Pieraerts	BE/Faucheurs de Marguerites	DISCUS-BT	3053
32.	AH	Manuel Severin	BE/ACRA St-Hubert	DISCUS	2894
33.	57	Margherita Acquaderni	IT/ACAO Varese	VENTUS-2AX-15M	2770
34.	9C	Hansjörg HERTWECK	DE/SFG Tannheim	ASG29-18M	2519
35.	53	Antonio Caraffini	IT/ACAO Varese	ASH31-21M	2459
36.	V08	Raphael Graves	FR/CVVC Chartres	LS4	2404
37.	YES	Philip van de Donk	NL/LSV Rodenkirchen	ASH26	2369
38.	V38	Lionel LOGEROT	FR/CVVE Bailleau	LS4	2124
39.	3KC	Geert Callewaert	BE/Albatros Hasselt	DISCUS-2CT-18M	2080
40.	I	Etienne D'URSEL	BE/ACRA St-Hubert	LS10-18M	1959

33RD WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

Räyskälä, Finland, 19/06/2014 - 05/07/2014

20M MULTI-SEAT CLASS - Overall results after day 7

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CUS	Jones Howard Jones Steve	Great Britain	Arcus T	6729
2.	AM	Luukkanen Nikke Lehto Antti	Finland	Arcus M	5858
3.	32	Rass Michael Achleitner Guido	Austria	ASG 32Mi	5742
4.	FP	Seretti Marc Badaroux Jeremie	France	ARCUS S	5631
5.	CS	Zdun Mikolaj Centka Janusz	Poland	Arcus M	5447
6.	JT	Eplow Sverre Jorgensen Tom	Denmark	Arcus T	5214
7.	TWO	Reith Ronald Kessler Andreas	Romania	Arcus M	5050
8.	MA	Gesell Andreas Gesell Michael	Germany	Arcus M	4583
9.	XT	Bjornebekk Martin Lygren Jon Erik	Norway	Duo Discus XLT	4454
10.	B1	Fergnani Elena Cernezi Aldo	Italy	ARCUS M	4207
11.	ARC	Schlosser Karin Weissenbuehler Heinz	USA	Arcus T	4176
12.	SP	Lessle Martin John Mannie McLaughlan	South Africa	Arcus T	3908
13.	DD	Piskaty Slavomir Piskaty Slavomir Jr.	Czech republic	DuoDiscus XT	3860
14.	V8	Rihter Vlatko Stojkovic Branko	Serbia	Arcus T	3666
15.	AP	Kaplunov Alexander Klyuev Sergey	Russian Federation	Arcus M	3630
16.	NIT	Kotvas Ivan Sedlak Andrej	Slovakia	DG-1000T	2464

CLUB CLASS - Overall results after day 7

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	C12	Eric Bernard	France	Std. Cirrus	6067
2.	II1	Killian Walbrou	France	Hornet	6050
3.	1F	Rasmus Orskov	Denmark	LS1-f	5954
4.	C11	Valentin Grit	France	Cirrus	5902
5.	528	Gerrard G Dale	Great Britain	Libelle 201b	5865
6.	XC	Pavel Louzecky	Czech republic	Std Cirrus	5758
7.	7B	Thomas Melde	Germany	Std. Libelle	5726
8.	MF	Josef Kozar	Slovakia	LS1-f	5630
9.	VS	Tim Milner	Great Britain	STD Cirrus	5610
10.	AU	Stefan Telkamp	The Netherlands	Std. Cirrus	5501
11.	BL	Lukasz Blaszczyk	Poland	Jantar Std3	5487
12.	EO	Erik Ottosson	Sweden	LS 4	5459
13.	BZ	Jakub Barszcz	Poland	Brawo	5438
14.	NL1	Sean Franke	USA	Cirrus	5372
15.	N1	Henrique Navarro	Brazil	LS1f	5338
16.	SI	Martin Ekdahl	Sweden	LS 4	5324
17.	PC	Markku Kuusisto	Finland	Glasflugel 304	5248
18.	V2	Christine Grote	Germany	Std. Libelle	5203
19.	DK	Zoltan Hamar	Hungary	LS1-f	5179
20.	H1	Garret Willat	USA	Hornet	5147
21.	LX	Tibor Noga	Slovakia	Std. Cirrus	5100
22.	VA	Kristian Roine	Finland	ASW20	5064
23.	AK	Adam Woolley	Australia	Standard Cirrus	5011
24.	MS	Mario Schupfer	Austria	ASW 15b	4984
25.	LM	Linas Miežaiškis	Lithuania	Jantar Std. 1	4894

26.	YM	Johnny Andresen	Denmark	STD Cirrus	4588
27.	T5	Juan Pablo Verdura	Argentina	Jantar std 3	4547
28.	6G	Lucas Goldenzweig	Argentina	LS1f	4529
29.	CL	Evgenii Zlobin	Russian Federation	Std Jantar 3	4518
30.	L7	István Csonka	Hungary	ASW19B	4494
31.	82	Kai Glatter	Germany	Std. Libelle	4461
32.	CX	Ivan Harasta	Czech republic	Std Cirrus	4402
33.	MJ	Sjaak Selen	The Netherlands	Std. Cirrus	4329
34.	CN	Aleksandras Bateika	Lithuania	Jantar St. 3	4282
35.	EE	Eric Stauss	Australia	LS 4	3943
36.	YU	Aleksey Shkredov	Russian Federation	Std Cirrus	3811
37.	H3	Herbert Ziegerhofer	Austria	ASW 19	3468
38.	IW	Kato Kvitne	Norway	Discus b	2736

30.	90	Robert W. Fletcher	USA	ASW-28	4275
31.	AS	Sergey Ryabchinsky	Russian Federation	Discus 2b	4224
32.	V	Vittorio Squarciafico	Italy	DISCUS 2A	4130
33.	KS	Sue Kussbach	Germany	LS 8	4096
34.	GG	Vittorio Pinni	Italy	LS 8	4064
35.	HAL	Orsolya Diofasi	Hungary	Discus 2a	3905
36.	EL	Damian Goldenzweig	Argentina	Discus2	3895
37.	2T	Phil Gaisford	USA	Discus 2	3754
38.	ES	Matthew Gage	Australia	LS 8	3573
39.	JH	Guilherme Purnhagen	Brazil	Discus 2T	3504
40.	TQ	Sorin Lingureauu	Romania	LS 8	3266
41.	SF	Raul Garda	Argentina	LS 8	3133
42.	HY	Gary Whitecross	South Africa	LS 8	2412

STANDARD CLASS - Overall results after day 7

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	21	Bert Schmelzer	Belgium	Discus 2a	5912
2.	I	Sebastian Kawa	Poland	Discus 2a	5881
3.	232	Jeremy Hood	Great Britain	LS 8	5836
4.	352	Richard Hood	Great Britain	LS 8	5784
5.	LOT	Tomasz Krok	Poland	LS 8	5565
6.	TA	Jan-Ola Nordh	Sweden	Discus2T	5543
7.	DA	Frederic Hoyeau	France	Discus2a	5539
8.	XN	Tijl Schmelzer	Belgium	Discus 2a	5493
8.	JS	Juha Sorri	Finland	Discus 2b	5493
10.	ET	Denis Guerin	France	Discus 2a	5467
11.	8K	Ronny Lindell	Sweden	Discus 2T	5367
12.	TC	Samuel Pollak	Slovakia	LS 8	5340
13.	GX	Miloslav Cink	Czech republic	Discus 2a	5316
14.	AKI	Mario Kiessling	Germany	Discus 2a	5188
15.	CG	Mak Ichikawa	Japan	Discus 2a	5184
16.	E5	Bas Seiffert	The Netherlands	LS 8	5169
17.	N8	Claudio Schmidt	Brazil	LS 8	5098
18.	IEB	Alfred Alfes	The Netherlands	LS 8	5062
19.	Y	Pawel Wojciechowski	Poland	Discus 2a	5025
20.	SK	Dominik Jancik	Slovakia	LS 8	4994
21.	FL	Vladas Motuza	Lithuania	DISCUS_2A	4986
22.	P2	Vytautas Sabeckis	Lithuania	LS 8	4852
23.	AO	Jan Boruvka	Czech republic	LS 8	4779
24.	AA	Ulrik Sorensen	Denmark	Discus-2T	4758
25.	2A	Thomas Laugesen	Denmark	Discus 2a	4634
26.	MK	Jan Omsels	Germany	Discus 2a	4601
27.	N3	Antti Koskineemi	Finland	Discus 2b	4596
28.	AJ	Allan Barnes	Australia	LS 8	4555
29.	KG	Reinhard Hagenmueller	Austria	Discus 2a	4379

NIEDERSÄCHSISCHE

SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN 2014

Rotenburg (Wümme), Germany, 31/07/2014 - 10/08/2014
(gedeeltelijk)

STANDARD CLASS - Overall results after day 6

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CM	Jeroen Jennen	AEC Keiheuvel	LS 8	5070
2.	YU	Dennis Huybreckx	AEC Keiheuvel	Discus 2T	4996
3.	GJ	Joachim Koch	FLG Schwäbisch Gmünd	Discus 2b	4767
4.	NRW	Christopher Schulz	LSV Dinslaken	Discus 2c	4599
5.	7X	Torsten Rütting	LSV Schneverdingen	LS8	4431
6.	Y3	Tobias Werner	LSV Bückeberg	Discus CS	4421
7.	DA	Armin Proksch	HVL Boberg	LS8 T	4338
8.	T1	Jan-Philipp Gliese	LFV Bottrop	LS8a	4120
9.	CW	Christian Schneiders	FSV Celle	LS8	4118
10.	AT	Kolja Klein	LSC Kranich Berlin	Discus CS	3987
11.	OXX	Martin Söll	FLG Blaubeuren	Discus bt	3656
12.	41	Dirk Lepthien	VFL Rotenburg	Discus 2b	3635
13.	66	Stefan Ronig	Akaflieg Braunsch.	ASW 24	3524
14.	GO	Tobias Ladenburger	FLG Schwäbisch Gmünd	Discus 2b	3451
15.	BS	Sebastian Schwarz	FLG Blaubeuren	Discus bT	3352
16.	2V	Volker Thumm	FSV Gerstetten	Discus 2b	3295
17.	GR	Bernd Martin Mattfeldt	WFG Lemwerder	ASW 28	3070
18.	1B	Jan Tell	FSV Oppin	Discus CS	2931
19.	ILW	Andreas Böhler	LSC Kranich Berlin	LS4	2561
20.	KY	Sabine Dieulin	FLG Blaubeuren	Discus 2a	2394
21.	TW	Christian Görndt	LSV Delmenhorst	LS8	1988
22.	75	August Kuhl	LSG Erbsloeh	Discus	1660
23.	MO	Carsten Bischoff,	FSV Celle	ASW 28	0

Meet our  team!

YOUNG We are a professional team of six motivated junior pilots, with a dedicated team captain and flight coach.

PROFESSIONAL

We have a sports nutritionist and a wonderful ground crew.

POWERFUL

All team members are non beneficiary and they all participate

ENTHOUSIASTIC

voluntarily.



AANPASSING UITSLAG *Belgian Gliding Nationals 2014*

SAINT-HUBERT (EBSH), BELGIUM, 10/05/2014 - 18/05/2014

Naar aanleiding van een gegronde klacht van enkele Vlaamse piloten bij de KBAC is de uitslag van het Belgisch Kampioenschap 2014 aangepast. Hieronder de aangepaste uitslag. Daan Spruyt blijft op 1 maar André-Emmanuel Litt gaat van de 2e naar de 10e plaats. Hierdoor bestaat het podium volledig uit Vlaamse piloten.

Overtuigd van hun klacht werd na afloop van het BK dan ook reeds een foto genomen op basis van de vooropgestelde uitslag.

De foto publiceren we op de rugzijde van dit nummer.

15-meter

#	Total	CN	Piloot	Team	Glider	1	2	3	4
1.	3189	FS	Daan Spruyt	VZP	LS6	8	1	1	1
						-905	-423	-944	-917
2.	2867	XL	Simon Berx Ken Evens	Albatros	Duo Discus X	5	6	2	10
						-942	-343	-924	-658
3.	2844	52	Yves Ruymen	KVDW	Discus 2	2	9	7	2
						-997	-307	-698	-842
4.	2828	PP	Nick Redant	Lille Planeur	DG 400/17	7	11	5	4
						-911	-252	-837	-828
5.	2827	YU	Jef Kell	Keiheuvel	Discus 2T	1	5	8	6
						-1000	-346	-687	-794
6.	2726	29	Olivier Sevrin	CNVV	ASG 29/18m	12	8	4	7
						-819	-315	-865	-727
7.	2706	JH	José Jaime	RVA	LS8	2	4	11	5
						-997	-365	-531	-813
8.	2697	ED	Emile De Wachter	Keiheuvel	LS8	6	10	9	2
						-917	-282	-656	-842
9.	2480	4Z	Frédéric Paepe	ACRA	Nimbus 3DT	10	3	13	9
						-883	-377	-518	-702
10.	2193	MM	André-Emmanuel Litt	CNVV+RVA	Ventus 2b/15m	4	7	3	15
						-959	-334	-895	-5
11.	2049	WE	Olivier Brialmont	ACUL	ASG 29	11	2	12	12
						-853	-389	-519	-288
12.	1858	4V	Mathias Vivario Julien Henry	ACRA	Janus C RG	9	13	6	13
						-903	-152	-734	-69
13.	1442	KA	Johan Vanhoyland	KVDW	Discus	14	15	10	8
						-113	0	-624	-705
14.	776	YB	Pieter Lievens	VZP	Discus 2	15	14	15	11
						0	-91	-81	-604
15.	443	520	Alain Charlier	ACUL	Ventus 2c/15m	13	12	14	14
						-165	-164	-83	-31



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

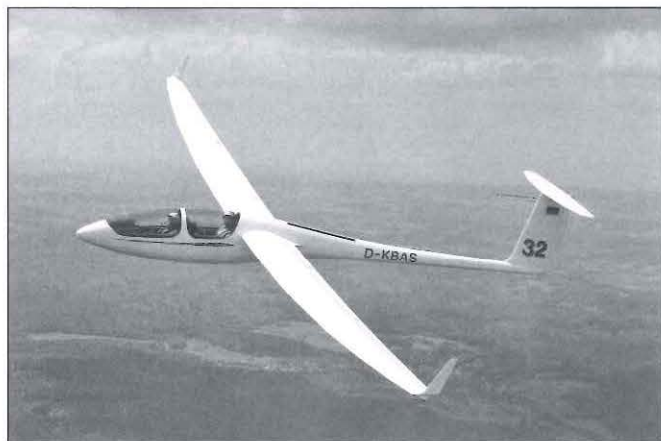
Zweefvliegtuignieuws

Airbus Group



Airbus en zweefvliegen? Geen evident verband! De Europese verkeersvliegtuigbouwer heeft op AirVenture in Oshkosh bekend gemaakt dat hij voor de bouw van het stratosferische zweefvliegtuig Perlan 2 de ontbrekende miljoenen ter beschikking stelt. Het project krijgt gelijk een nieuwe naam: Airbus Perlan Mission II. Daarmee lijkt de afwerking van het toestel verzekerd. Binnen 2 jaar zouden de eerste hoogtevvluchten moeten plaatsvinden in Argentinië. Het door Greg Cole ontworpen zweefvliegtuig met drukcabine wordt gebouwd in zijn firma Windward Performance in Bend, Oregon.

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



De ASG-32 Mi, de nieuwe tweezitter voor de 20 m klasse, heeft in mei zijn eerste vlucht gemaakt. Zoals gewoonlijk niets dan blijde gezichten bij de toeschouwers op het kleine vliegveld Huhnrain (490 x 25 m grasbaan met daarin een strook van 420 x 6 m asfalt) dat Schleicher bezit te Poppenhausen. Het toestel werd ingevlogen door ontwerper Ir. Michael Greiner en firmaleider Peter Kremer. In juli was het toestel in Rayskala aanwezig op de WK in de 20-meterklasse, met de Oostenrijkers Guido Achleitner en Michael Rass. In een veld bestaande uit 12 Arcussen, 2 Duo-Discussen en een DG-1000 behaalden ze de derde plaats. Een veelzeggend begin. Een opmerkelijk detail van deze zelfstarter is het oriënteerbare en intrekbare staartwiel.

Binder Flugmotoren- & Flugzeugbau

Walter Binder heeft vanaf de jaren 70 wezenlijk bijgedragen tot de ontwikkeling van de inklapbare motoren voor zweefvliegtuigen, in het bijzonder voor zelfstarters. Daarvoor ontving hij op het OSTIV-congres tijdens de WK te Leszno de OSTIV-prijs uit de handen van voorzitter Prof. Boermans. Het OSTIV (Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à voile) is een internationale wetenschappelijke organisatie die instaat voor onderzoek op gebied van meteorologie, ontwerp en constructie, training en veiligheid binnen de zweefvliegwereld.



Een aantal Binder zweefvliegtuigen namen deel aan dat WK, en een Binder EB-29 eenzitter behaalde goud in de open klasse met Michael Sommer. Verder werd de EASA-type-goedkeuring onlangs verleend aan de tweezits-versie EB-29D.

Peszke

Voor zijn nagelnieuwe GP 10 voor de 13,5 m klasse geeft constructeur Gregory Peszke (Krosno, Polen) een beste glijhoek van 1:45 aan! De GP 10 zou als puur zweefvliegtuig in productie gaan, maar ook als elektromotorzwever. Om bij de eerste WK der 13,5 m klasse (in 2015 te Pociunai, Litouwen) alle kansen op succes voor het toestel te hebben, heeft Peszke aan Sebastian Kawa gevraagd om op het toestel te vliegen.



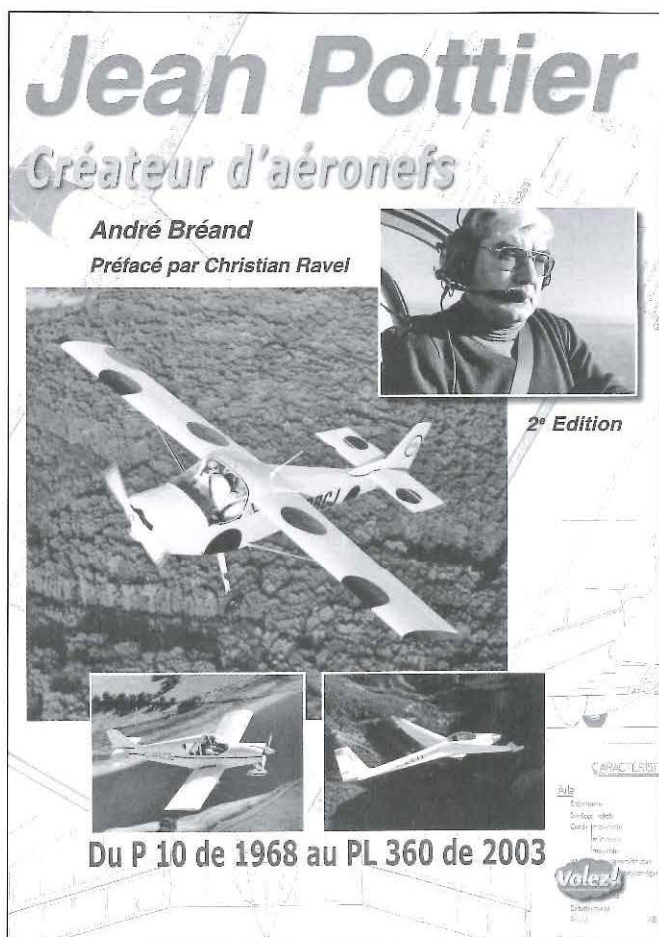
De eerste voltooide GP 10 getuigt alvast van een knap design en een prima afwerking. Het toestel beschikt over een vast hoofd-wiel, kleine steunwielletjes aan de vleugeltippen, en winglets. Met 13,5 m spanwijdte en 7,2 m² vleugeloppervlak heeft de GP 10 een slankheid van 26. De maximale vleugelbelasting is 35 kg/m², wat overeenkomt met een maximaal vlieggewicht van 250 kg. Vne 200 km/h, minimumsnelheid 65 km/h.

Schempp-Hirth

Schempp-Hirth vertegenwoordiger in Slovenië Luka Znidarsic heeft een tijd geleden in zijn firma LZ Design de "Front Electric Sustainer" FES ontwikkeld. Een thuisbrenger, waarbij de elektromotor in de neus van het toestel is geïntegreerd, zodat de schroefbladen van de propeller in ruststand langs de romp liggen, en bij lopende motor door de middelpuntvliedende kracht in de normale positie gebracht worden. De batterijen zitten in de romp achter de ligger. Hij heeft die in zijn Ventus-2cxa ingebouwd en heeft die

Het hoekje van de boekenvreter

De naam Pottier is een begrip in de wereld van de zelfbouwvliegtuigen, en is ook gekend in de ULV-wereld. Bij de zweefvliegers daarentegen is de naam zo goed als onbekend. Nochtans heeft Jean Pottier een aantal zweefvliegtuigen ontworpen, die echter buiten Frankrijk zo goed als nooit te zien waren. **André BRÉAND** brengt ons in *Jean Pottier, créateur d'aéronefs* (Volez!, Nogent-sur-Marne, 2^{de} uitgebreide uitgave 2013, 248 blzn. 29,5 x 21 cm, slappe kaft, talrijke z/w en kleurfoto's en driezijdenaanzichten, ISBN 978-2-917396-29-2) een overzicht van alle types die door Pottier werden ontwikkeld, waaronder zijn zweefvliegtuigen.



Eerste zweefvliegtuig in de rij is de JP-15-36 Aiglon, de enige die ook industrieel geproduceerd werd. De firma CARMAM (Coopérative d'Approvisionnement et de Réparation de Matériel Aéronautique de Moulins – niet te verwarren met de Duitse firma Karmann !) produceerde een tijdlang de M-100 éénzitter en de M-200 tweezitter die in Italië ontworpen waren, en zorgde ook voor de eindmontage van de H-301 Libelle voor Glasflügel. Toen de leiding van de firma begin jaren 70 in handen kwam van Robert Jacquet en het studie bureau in die van Pottier (vandaar de JP), werd besloten een eigen toestel te ontwikkelen. Dat werd dan de JP-15-36 (15 voor de spanwijdte, 36 voor de glijhoek). Een soort kruising tussen de voorkant van de Libelle en de staart van de ASW-15, met vast hoofd wiel en zonder kleppen, zodat het optimaal paste in de eerste definitie van de standaardklasse.

Het toestel bleek vrij geslaagd, maar flutterproblemen vereisten wijzigingen van de staartvlakken (vervangen van de glasvezel vlakken door hout/doek). Dat werd dus de JP-15-36A. Tegelijk

werden de regels voor de standaardklasse aangepast, zodat het toestel een intrekbaar wiel en waterballasts kreeg en nu JP-15-36AR werd. In het totaal zouden 45 exemplaren geproduceerd worden.

Van de Aiglon werd ook een kitversie afgeleid, de JP-15-34 KitClub. Daarbij werd in amateurbouw een houten romp vervaardigd, waarop dan een JP-15-36 vleugel gemonteerd werd uit de CARMAM serieproductie. Zo kon men in slechts een 1000 werkuren een afgewerkt toestel bekomen met degelijke prestaties. In talrijke clubs werd met de bouw van rompen begonnen, maar hoeveel er feitelijk gevlogen hebben, is moeilijk te achterhalen. Er zijn er in elk geval nog een paar vliegvaardig.

Pottier ontwikkelde een nieuwe romp voor zijn zwever, die eerst JP-15-38, daarna C.38 genoemd werd. Maar begin jaren 80 werd CARMAM overgenomen door de SIREN-groep. De bouw van de C.38 werd gestaakt na 2 prototypes en 2 serietoestellen. Een daarvan vliegt nog steeds te Issoire. Daar bouwde een ander SIREN-filiaal, Issoire Aviation (ex-Wassmer) ook zweefvliegtuigen (de tweezitter E-78 Silène en de éénzitter D-77 Iris).

Daarnaast waren er ook een aantal ontwerpen die nooit de tekenafel zouden verlaten: de JP-15-40 renklasser (15 m met welvingskleppen), de Kit Club 15-34M eenzits motorzwever, de Club 14-34, en tenslotte de klepeloze tweezitter C.50 en zijn variëteit met welvingskleppen C.50V. SIREN had echter de financiële middelen niet om die toestellen te bouwen en goedgekeurd te krijgen. Pottier stopte dus met zweefvliegtuigen, ging bij Aérospatiale werken en deed verder met zelfbouwvliegtuigen te ontwikkelen in zijn vrije uurtjes. Jammer genoeg kwam hij om in 2003 tijdens een testvlucht met een zelfbouwer op een van zijn ULV-types.

In dit boek zijn zweefvliegtuigen dus zeker geen hoofdthema. Maar het past toch in de bibliotheek van de zweefvliegende boekenvreter.

“Vieilles Plumes” is het bulletin van de Geschiedkundige Commissie van de Franse Zweefvliegafederatie FFV. Onder leiding van **Jacques LERAT** biedt de uitgave *Les Années Cinquante ou le renouveau du vol à voile français* (FFV, Parijs, 2009, 148 blzn. 29,5 x 21 cm, slappe kaft, talrijke z/w en enkele kleurfoto's, ISSN 1287-9681) ons een gedetailleerd beeld van de cruciale jaren tijdens dewelke de stevige basis werd gelegd van het systeem dat meer dan zestig jaren later in weliswaar afgezwakte vorm nog steeds het Franse zweefvliegen beheerst: een systeem waar subsidies en staatspremies een belangrijke rol spelen.

Dat dit systeem toen als een achteruitgang werd beschouwd, is voor ons moeilijk te vatten; maar net na WO II was er een periode waar zweefvliegen rechtstreeks door het Luchtvaartministerie werd beheerd en nagenoeg gratis was! Honderden zweefvliegtuigen en lieren werden toen gebouwd en kosteloos aan de clubs ter beschikking gesteld, evenals loodsen, clubhuizen e.d. Zweefvliegen was de tijd open inrijpoort naar het motorvliegen, en daarna naar een carrière in de luchtmacht of bij Air France. Omdat je maar behoefde te vragen om een vervangtoestel te krijgen, werden de zweefvliegtuigen niet gespaard, en waren er enorm veel kraken.

Zo kon het natuurlijk niet verder. Ondanks opmerkelijke wereldrecords en andere topprestaties van enkele elitevliegers, stelde men vast dat het zweefvliegen er globaal op achteruitging. Vanaf 1955 werd alles wat met luchtvaart te maken had, grondig gereorganiseerd. Voor het zweefvliegen betekende dit: "het bestaande materiaal wordt voor een symbolisch bedrag overgemaakt aan de clubs, maar daarna moeten ze zelf die middelen beheren". Wel werd er een heel systeem van subsidies en premies ontwikkeld, die de prijzen vrij laag hielden: subsidies voor de aankoop van zweefvliegtuigen, sleepvliegtuigen, lieren enz, premies voor de opleiding van jongeren, het behalen van FAI-brevetten, premies in functie van vliegreizen en afstanden, enz.

Vieilles Plumes

Bulletin officiel de la Commission Historique de la Fédération Française de Vol à Voile

LES ANNÉES CINQUANTE

Ou le renouveau du vol à voile français



N° 20 ÉTÉ 2009

Fédération Française de Vol à Voile
29 rue de Sèvres, 75006 PARIS
☎ 01 45 44 04 78, fax 01 45 44 70 93
www.ffvv.org

Ook de bouw van zweefvliegtuigen gebeurde nog steeds op bestelling en met de steun van de Staat. Zo ontstonden de Breguet zweefvliegtuigen Br-901, eenzitter met Fowlerkleppen en zijn tweezitsversie Br-904 Nymphale, de standaardklasser Br-905 Fauvette en de afgeleide tweezitter Br-906 Choucas; de vliegende vleugels van Fauvel AV-22 (tweezitter) en AV-36 (eenzitter); de Wassmer-eenzitters WA-20/21 Javelot en WA-22 Super-Javelot, de tweezitter WA-30 Bijave. Er waren ook de licentie-producties van CARMAM: M-100 Mésange eenzitter en M-200 Foehn tweezitter. Of de Franse Spatz, hier gekend als Fauconnet en als "bouwdoos" (kit) verkrijgbaar.

Dit boek geeft ook een overzicht van de WK zweefvliegen van het decennium. Er wordt bijzondere aandacht geschonken aan de nederlaag van de Franse ploeg op eigen bodem, op de WK van Saint-Yan anno 1956. Gérard Pierre bijvoorbeeld, 2de in Spanje in 1952 en kampioen 1954 in Engeland, eindigde toen slechts 18de! De Franse pers was vernietigend voor de piloten en de selectieprocedure. Ze werden zo zwaar aangepakt, dat de Engelse kampioen en echte gentleman Philip Wills hun verdediging opnam in het tijdschrift Aviasport! De enige positieve aspecten voor de Fransen waren de alom geprezen goede organisatie van het kampioenschap, en... het feit dat de winnaar Paul MacCready de zege behaalde op een Franse Br-901!

Een ander leuk hoofdstuk is de verkenning van de zuidelijke Alpen door clubs uit het Noorden en de Parijse regio, die zo konden ontsnappen aan het gure weer en de opkomende luchtruimbepalingen. Zo leren we hoe je wc-papier kunt gebruiken om de verticale bewegingen van de atmosfeer zichtbaar te maken. Of de perikelen van autorijden met aanhangwagens op de Franse wegen anno 1958. Geen autowegen, oude wrakken als sleepauto, jonge ongeoeffende bestuurders, ...

Nog een mooie aanwinst voor de boekenvreter!

Stéphane Vander Veken

Together we can succeed the Australian dream!

To send our team to the Junior World Championships, we need funding... the complete expedition is budgeted at €80.000. For this we are looking for sponsors who would like to support our junior team. Your sponsorship will be used for:

- | | |
|-----------|---|
| GLIDERS | - Four gliders, two LS 8, two standard Cirrus. |
| TRANSPORT | - Container shipping Belgium – Australia and back. |
| HOUSING | - 14 airline tickets Brussels – Sydney and back. |
| MONEY | - Housing for 14, seven double rooms or a big house in the close vicinity of Narromine. |
| | - 4 cars with towbar. |



Bert Jr. Schmelzer

Van Keiheuvel naar de wereldtitel

Reeds meerdere jaren kunnen we via dit Ligablad, weblogs en het LVZC-forum de zweefvliegavonturen van Bert Jr. Schmelzer en zijn familie volgen. Door deelname aan uiteenlopende internationale wedstrijden is de competitie ervaring en wedstrijdstrategie steeds beter geworden. Een evolutie die zich intussen laat bevestigen door een overvolle trofeeënkast. Eén van de doelstellingen was dan ook het hoogste trapje op een wereldkampioenschap. Die droom werd deze zomer realiteit. België heeft zijn eerste wereldkampioen zweefvliegen.

Nadat de eerste overwinningsoes wat bezonken was en Bert als ontspanning van een weekje Vinon had genoten spraken we af voor een interview. Het werd geen klassiek vraag-en antwoordspel. We gooiden enkele weloverwogen woorden op tafel en vroegen naar een reactie.



Solo

Aangezien ik op Keiheuvel in de Duitse club -LSV Viersen- heb leren vliegen, mocht ik reeds op 14-jarige leeftijd m'n eerste alleenvlucht doen. M'n grootvader, Albert, was degene die me tijdens de opleiding les gaf en besliste dat ik op 12.07.1997 klaar was voor die ene vlucht die geen enkele piloot ooit vergeet, de allereerste solo. Nadien kon ik natuurlijk niet ontsnappen aan het gebruikelijke ritueel: een klap op het achterwerk door alle aanwezigen om ervoor te zorgen dat de versgebakken solopiloot een goed thermiekgevoel in z'n achterwerk zou ontwikkelen.

Keiheuvel

De grootste zandbak van België is mijn 2e thuis. Als kind ben ik er quasi opgegroeid en reeds op jonge leeftijd opgenomen in het zweefvliegen via de clubs LSV Viersen en ACKeiheuvel. Ik had het geluk tussen toppiloten op te groeien en gelijktijdig met Tim, Dennis en Tijn aan de opleiding te kunnen beginnen. Toen en nu nog dreven we mekaar tot steeds hogere prestaties, onder het waakzame oog van de oudere generatie wedstrijd piloten, meer bepaald de respectievelijke vaders. Nog steeds is het een plezier om op wedstrijden met en tegen elkaar te vliegen. Hoewel ik intussen in Zwitserland woon, voel ik me telkens weer thuis als ik op Keiheuvel kom. Jammer genoeg beperken die bezoeken zich tot 2-3 maal per jaar en meestal zit een vlucht maken er niet in.

VW-busje

Velen sparen om na het behalen van het rijbewijs onmiddellijk hun eerste sportieve wagen te kunnen kopen. Tijn en ik hadden echter andere interesses en het werd een oeroud VW busje met Westfalia

inbouwkeuken en opklapbaar dak. I.p.v. spoiler en sportstuur, kreeg onze nieuwe metgezel een trekhaak en enkele roestwerende behandelingen. Het zou de daaropvolgende jaren een trouwe begeleider blijken te zijn die met een zweefvliegtuig in sleeptouw



half Europa zou doorkruisen. Toen we na een mooie vliegvakantie in Italië in het holst van de nacht de inrit van de Gotthard tunnel misten en over de uit het Romeinse tijdperk daterende pas-sstraat moesten, bleek dat dit toch iets teveel gevraagd was van onze kleine camper. De top van de pas werd weliswaar gehaald, maar daarna weigerde de zogezegd onverwoestbare VW-motor om ooit nog vlugger dan 70km/h te rijden. Het waren mooie tijden samen.

Libelle



De allereerste "21"! De Standaard Libelle die Tijn en ik tussen 1998 en 2006 hadden, is met zijn sierlijke silhouet één van de mooiste zweefvliegtuigen. Tijdens vele clubklasse-kampioenschappen, konden we met de getunede en zwaar beladen Libelle, meer dan eens menig ASW19- en LS1f-piloot tot wanhoop drijven. Als hoogtepunt kon het toestel 2 top-5 plaatsen op WK's op z'n palmares schrijven. Toen Tijn en ik de overstap naar de standaard-klasse maakten, werd het vliegtuig aan een jonge piloot op Keiheuvel verkocht. Jammer genoeg wordt er weinig mee gevlogen.

"21"

De achtvoudige Hahnweide winnaar Otto Schäuble was degene die dit wedstrijdnummer in Duitsland beroemd maakte. Hij vloog er tientallen jaren en tot op zeer hoge leeftijd succesvol mee in de open klasse. Toen we de Standaard Libelle kochten en deze ook nummer "21" bleek te hebben, beslisten we om dit callsign te behouden en later verder te gebruiken op de Discus 2ax. Intussen is het een soort "handelsmerk" geworden.

Grand-Prix vliegen

De zomer van 2006 was op wedstrijdgebied een bijzonder succesvol jaar. Na winst op het pré-WK in Rieti en op de bekende Klippeneck wedstrijd, kreeg ik een uitnodiging om de Grand-Prix op de Hahnweide mee te vliegen. Het was een wedstrijd waar ik terug met beide voeten op de grond werd gezet. Ik bevond me als 23-jarige in het selecte gezelschap van wereldkampioenen, meer-voudig Duitse kampioenen, ... Sterk onder de indruk van de namen rond me, bakte ik er opeens niet veel meer van. Ondanks het feit dat ik het met een standaardklasse toestel tegen Ventus 2ax, Diana 2 en ASW27 op moest nemen, besefte ik maar al te goed dat er nog een lange weg af te leggen was. Een buitengewoon waardevolle ervaring.

Familie



Ook al wordt zweefvliegen steeds meer een individuele sport door de opkomst van zelfstarters, toch zal het gemeenschapsgevoel en de onderlinge hulpvaardigheid nooit verdwijnen. Typerend voor onze sport, is de gastvrijheid waarmee je op bijna elk vliegveld ontvangen wordt. Het lijkt vaak alsof zweefvliegers één grote familie zijn. Meer specifiek staat in mijn familie bijzonder veel in het teken van het (wedstrijd) vliegen. Ook vandaag de dag zijn m'n ouders er bij de meeste wedstrijden bij. Zo was het ook dit jaar in Räyskälä. Moeder, Hilde, was teamcaptain en Tijn en ik hadden het grote voordeel een privé-meteoroloog bij te hebben in de vorm van vader, Bert Sr. Tenslotte is m'n vriendin, Barbara, degene die me weer wist te motiveren na een mindere 3e dag. De allerbelangrijkste factor voor het behalen van een overwinning op een wedstrijd is niet het vliegtechnische aspect, maar het team rond me, zowel op de grond als in de lucht. Zonder een professionele crew en team-partner was de wereldtitel niet tot stand gekomen.

Marokko



Als zweefvliegers hebben we het privilège om unieke plaatsen uit een ander perspectief te kunnen bekijken. Het is uitermate boeiend om nieuwe gebieden te ontdekken of om bij uitzonderlijke weersituaties te vliegen. Zo ontstond tijdens een wilde brainstormsessie tijdens het Kerstdiner de idee om het -op zweefvliegtechnisch gebied- relatief onbekende Marokko te ontdekken. Diezelfde avond nog bood Bernd Dolba ons zijn ASH25-EB28 en ASW-22BE aan en de daaropvolgende maanden zouden we met de hele familie gebruiken voor een zeer minutieuze voorbereiding: buitenlandingsvelden, luchtruim, records, ... Desondanks zou het geen ontspannende vakantie worden, veeleer een expeditie naar een

land waar extreme vliegcondities en een allesoverheersende bureaucratie regeren. Maar er te kunnen vliegen, was alle moeilijkheden meer dan waard. Ik heb zelden zo'n prachtig landschap gezien en dergelijke uitzonderlijk sterke condities meegemaakt. Misschien is dit wel de beste plaats op aarde voor grote en vooral snelle thermische vluchten.

LVZC

Al vliegen we in een land waar we als wedstrijdvliegers niet van dezelfde sponsorgelden kunnen genieten als in het buitenland, toch is de steun die de Liga biedt, zeer gewaardeerd. Ook de jonge piloten worden steeds beter begeleid door een team rond Ken Evens en Pierre de Broqueville. Dankzij hun visie en inzet krijgen talentvolle jongeren in Vlaanderen de kans om zich goed voorbereid met de (wereld)top te meten. Anderzijds is de Liga, onder de kundige dagelijkse leiding van Patrick Pauwels, geëvolueerd tot één van de best georganiseerde federaties in Europa. Een waardevolle troef tijdens onderhandelingen met autoriteiten in onze steeds meer geregeerde maatschappij.

Discus of Ventus?

Na de verkoop van de Standaard Libelle, kwam een nieuwe "21" in de plaats, een prachtige Discus 2ax. Toen de eerste wedstrijd ondanks een gebrek aan training meteen gewonnen kon worden, was het duidelijk dat een waardige vervanger gevonden was. Acht jaar later is het toestel nog steeds m'n favoriete zweefvliegtuig. De bijzonder enge romp en grote wendbaarheid geven een onvergelijikbaar gevoel tijdens het vliegen. Qua prestaties en vliegeigenschappen is het toestel het beste wat de standaardklassemarkt momenteel te bieden heeft.



M'n vader heeft een Ventus 2cxT, waar ik ook af en toe mee vlieg. Qua coördinatie van de besturing en de detailoplossingen is het nog steeds één van de beste 18m vliegtuigen ooit gemaakt. Met name Tijn heeft enkele wonderbaarlijke vluchten met dit toestel gemaakt, o.a. 1.000 km doelvlucht naar Zuid-Frankrijk en de eerste 1.000 km vluchten met startpunt in Vlaanderen.

Een bijkomende belangrijke en tegelijkertijd zeer persoonlijke reden om reeds zoveel jaar met Schempp-Hirth vliegtuigen te vliegen, is de vriendschap met de mensen achter de firma. De familie Holighaus en de aerodynamici en ingenieurs zijn intussen goede vrienden geworden.

Overlandvliegen

Overlandvliegen heeft voor mij vele facetten. Enerzijds is het een mogelijkheid om telkens weer het maximale uit het weer, het landschap, het vliegtuig en mezelf te halen. Ik vind het fantastisch om een dag ten volle te benutten met een sportief doel voor ogen. Anderzijds is het een mogelijkheid om nieuwe landschappen en

natuurfenomenen te ontdekken. Tenslotte is overlandvliegen een voorbereiding en trainingsmogelijkheid voor de aanstaande wedstrijden. Ik zal zelden zonder duidelijk plan gaan vliegen. Daarom vlieg ik het voornamelijk opgegeven proeven. Tegelijkertijd vind ik het belangrijk om elke vlucht met een zo hoog mogelijke gemiddelde snelheid en een zuivere final glide te voltooien. Daarbij is het wel zo dat er een duidelijk verschil blijft met echte wedstrijdvluchten, waar ik mezelf 10-20% meer concentratie dan tijdens een overlandvlucht kan opleggen.



Zwitserland

Sinds 2010 woon ik o.w.v. professionele redenen in Zürich. Een stap die me tot nu toe niet beklaagd heb. Tijdens het weekend heb ik namelijk de mogelijkheid om in de Alpen te vliegen. Net zoals op Keiheuvel had ik het geluk om op een vliegveld terecht te komen waar een grote groep gemotiveerde piloten aanwezig is. De leercurve en de wederzijdse motivatie zijn er bijzonder groot. Een fijne bijkomstigheid is het goede materiaal dat de club heeft: Discus2cT, ASG29, Arcus T, ... zijn in het lidgeld inbegrepen en worden probleemloos voor kampen en wedstrijden ter beschikking gesteld.

Bergen of vlak

Hoewel ik door m'n nieuwe woonplaats bijna wekelijks in de bergen vlieg en me er intussen zeer thuis voel, blijft het vlakkeland m'n favoriete plaats om wedstrijden te vliegen. Wedstrijden in de bergen zijn een vak apart, en veel meer dan in het vlakkeland, is er een goede lokale kennis nodig om de winstkansen te vrijwaren. Het blijft echter prachtig om op een mooie zondag namiddag langs de Matterhorn te vliegen, om vele kilometers langs steile rotswanden rechtdoor te vliegen, of om vanuit een turbulente rotor in de zijdezachte lucht van de golf over te stappen.

Vroege sleep



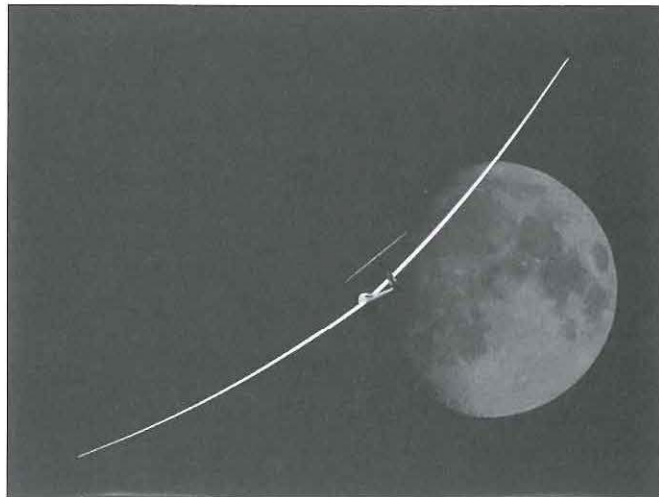
Het grote voordeel van Hausen am Albis, m'n startplaats in Zwitserland, is de bevoorrechte positie voor grote golfvluchten als de Zuidföhn waait. Vóór het -vanuit het westen komende- front

worden de condities bijzonder goed voor vluchten van meer dan 1.000 km. Zo konden we vorig jaar met 5 vliegtuigen de magische 4-cijferige grens overschrijden en tegelijkertijd 3 Europese records verpulveren. Op de echte topdagen kan bij zo'n weer met zonsopgang gestart worden. Door de prachtige lichtinval en dito kleuren behoort dit tot de mooiste momenten die je in een zwever kan meemaken.

Fotografie

Door m'n opleiding tot burgerlijk ingenieur - architect is er een zekere affiniteit ontstaan met fotografie. Jammer genoeg heb ik tijdens wedstrijden geen tijd om foto's te maken en blijft het moeilijk om die spannende momenten op een duidelijke manier te delen met de buitenwereld. Tijdens overlandvluchten daarentegen heb ik wel de mogelijkheid om de mooiste bergen, wolken en kleuren vast te leggen. Op die manier is in de loop van de jaren een gigantische collectie ontstaan die in 2013 in boekvorm uitgebracht werden, "One year of gliding".

One year of gliding



In de zomer van 2013 werd een nieuw project gestart: Ik wilde m'n beste foto's in boekvorm uitgeven. Met de hulp van Tijnl en Barbara, ontstond op korte tijd een 288 bladzijden tellend boek, gevuld met foto's, verhalen, interviews en anekdote's. De bedoeling was om het fascinerende van onze sport weer te geven door een jaaroverzicht te geven, waarbij elk seizoen z'n specifieke eigenschappen, kleuren en vlieggebieden heeft. Na 3 maanden nachtwerk lag het eerste exemplaar op m'n bureau. Intussen zijn we bijna een jaar verder, en van de oorspronkelijk 1.000 gedrukte exemplaren zijn er nog slechts 80 over. Dit overtreft al m'n verwachtingen.

Teamvliegen



Sinds het EK in Litouwen in 2008 zijn Tijnl en ik doelbewust meer samen gaan trainen. Het was de eerste wedstrijd waarbij we gelijkwaardige toestellen hadden en bewust voor teamvliegen gekozen hadden. Door per jaar twee à drie wedstrijden van het hoogste niveau te vliegen, konden we in de daaropvolgende

jaren ons niveau opkrikken en het juiste ritme voor ons team vinden. In 2013 merkten we dat we een goede kans hadden om het podium op een EK of WK te halen. Alle beslissingen die we als team namen, kwamen quasi vanzelf en los van hetgeen de concurrentie deed. Deze flow-situatie konden we in Räkälä nog net dat tikkeltje opkrikken, dat nodig is om uiteindelijk op het hoogste schavotje te staan. Het enige wat jammer is, is dat we niet als team op het podium konden staan, maar één ding staat vast: deze titel is voor 50% van Tijn en voor 50% van mij.

WK

Het behalen van een wereldtitel is een werk van lange adem: vele jaren voorbereiding en intensief trainen waren nodig om het ultieme doel te bereiken: het hoogste plekje op het podium. Mensen die me goed kennen, weten dat ik zeer ambitieus ben. Alles begon met wedstrijdje



so lang mogelijk boven blijven en de grootst mogelijke hoogte van de dag bereiken. Daarna werden dit steeds grotere overlandvluchten onder de hoede van m'n vader. Na m'n eerste wedstrijdvlucht op de Kempencup was het meteen duidelijk dat dit mijn lievelingsdiscipline zou zijn. Al snel volgden er eerste successen, maar natuurlijk ook tegenslagen. Zo was ik tijdens m'n

laatste junioren-WK de topfavoriet, maar op de derde wedstrijddag spatte de droom van een wereldtitel door een buitenlanding uit elkaar. Vermoedelijk waren al deze ervaringen noodzakelijk om een bepaalde (vooral psychologische) maturiteit te ontwikkelen.

Exact 17 jaar na het m'n eerste solovlucht viel op het WK in Räkälä dan het (voorlopig) laatste puzzelstukje op z'n plaats. Hoewel ik het wedstrijdgebied niet kende, voelde ik me er meteen thuis. De thermiek, de algemene weersituatie en het landschap waren me op het lijf geschreven. Na een sterk begin en vervolgens een lichte terugval, was de 5e wedstrijddag cruciaal voor het verdere verloop van de wedstrijd. Slechts 3 piloten haalden de finish-



lijn op deze buitengewoon moeilijke vlucht: De 2 Polen en ikzelf. Daardoor kon ik van de 11e plek in de tussenstand weer op het podium springen.

De laatste dag was bijzonder spannend omdat ik met slechts 8 punten voorsprong op Kawa aan de vlucht begon. Dit betekende een voorsprong van één enkele bocht. Gelukkig werkten Tijn en ik net zo goed samen als alle voorafgaande wedstrijddagen. Het bleef echter een zenuwslopende vlucht omdat elke 50km een ander team aan de leiding lag. Maar toen alle belangrijkste concurrenten voor de titel (de Polen, de Engelsen en de Belgen) samen over de finishlijn vlogen, wisten Tijn en ik in de lucht reeds dat we als eerste Belgen de wereldtitel behaald hadden, een bijzonder emotioneel moment.

What's next?



Erst en vooral is het enkele maanden na het WK nog steeds een onwezenlijk gevoel om te realiseren dat ik wereldkampioen geworden ben. Hoewel zweefvliegen

ons allen enkel geld kost, heeft wereldkampioen worden toch enkele leuke bijkomstigheden zoals de uitnodiging voor de Helli Lasch Challenge in maart 2015.



Tijn en ik zijn er nog niet helemaal uit of we volgend jaar op het EK in Rieti (Italië) zullen aantreden. We hebben weliswaar behoorlijk wat ervaring in dat gebied, maar wedstrijdvliegen in de bergen blijft een vak apart. Eventueel opteren we voor een jaar zonder internationaal kampioenschap. Wat wel vast staat, is dat we in 2016 graag de titel willen verdedigen in Pociunai (Litouwen). Wat daarna gebeurt, is nog niet helemaal duidelijk. Eventueel staat in de wat verdere toekomst eens een andere klasse op het programma.



Tegelijkertijd kijk ik er met verwondering naar hoe m'n vriendin, Barbara, evolueert. Ze heeft net haar eerste solo achter de rug en aangezien ik niet met de regels van de basisopleiding vertrouwd ben en quasi enkel aan ver(der) gevorderden advies geef, is het bijzonder boeiend om te zien hoe ze vooruit gaat.

Naast het wedstrijdvliegen zijn er nog zoveel prachtige plekken op deze aarde waar ik graag eens wil overland- en recordvliegen: Lienz, Omarama, Ely, ...

Maar voorlopig kijk ik ongeduldig uit naar de vluchten van komend weekend.

Bert,

Hartelijk bedankt en ik wens je veel succes met uw toekomstige projecten.

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 10 JUNI 2014

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, G. Van Pee, J. Servais, M. Dobbelaere, L. Marenne, P. Pauwels, M. Van Put

Verontschuldigd:

J.P. Awouters, R. De Coninck, G. Michiels

1. Aanvaarding van de verslagen van de vergadering van 2014-03-20:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Behandeling van een klacht i.v.m. het BK 2014 Zweefvliegen:

Zie punt 5.

3. Records:

Zweefvliegen:

Aanmelding ontvangen voor een B-record in de 15m en open klasse vanwege Fabienne Van der Linden - 03-05-2014 - 626,50 km - three turn point distance

4. Reglementen van wedstrijden 2014:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

- Ballonvaart
- 36st NL & BE kampioenschap 28 mei/1 juni Wezuperbrug NL
- Zweefvliegen:
- Kempen Cup
- 29 mei/1 juni 2014 - EBWE
- Kiewit Cup
- 7-9 juni 2014 - EBZH
- BK/CB 2014
- 10-18 mei 2014 - EBSH

5. Resultaten:

- Ballonvaart:
- NL-BE NK/CN
- Zweefvliegen:
- BK 2014: de resultaten worden niet aanvaard vanwege een klacht:

Een klacht werd ontvangen, gericht aan de SC i.v.m. het toekennen van een tweede start na buitenlanding aan de heer Manu Litt. Deze klacht en de elementen van het bijbehorende dossier werden grondig onderzocht en besproken. De SC nam de volgende beslissingen:

Beslissing van de Sportcommissie aangaande de klacht ingediend door de

heren Ken Evens, Simon Berx en Yves Ruymen, gedateerd 5 juni 2014.

1. De Wedstrijdleiding heeft een verkeerde beslissing genomen door op 17-05-2014 aan de heer Manu Litt toelating te geven voor een tweede start, na een buitenlanding op 13 km van het vliegveld van vertrek.

2. De Jury heeft een verkeerde beslissing genomen door op 25-05-2014 te oordelen dat er geen grond was om de uitslag van de vierde wedstrijd (17-05-2014) te betwisten en het totaalklassement te bevestigen.

3. Er was geen intentie tot bedrog van de kant van de piloot en er kan hem persoonlijk geen enkel verwijt aangerekend worden want hij heeft van de Wedstrijdleiding de toelating gekregen om opnieuw te starten.

4. De Wedstrijdleiding zal verzocht worden om:

- de punten toegekend voor de prestaties na de tweede start op 17-05-2014 te annuleren
- te onderzoeken of de eerste start en de daaropvolgende prestaties aanleiding kunnen geven tot het toekennen van punten en zo ja, deze toe te kennen
- het resultaat van de vierde wedstrijd-dag en het totaalklassement te herberekenen en deze te publiceren
- de waarborg van 150 € terug te storten aan de indieners van de klacht, vermits deze ontvankelijk verklaard wordt door de Sportcommissie.

5. De SC betreurt dat een zo belangrijk element als de 'Contest Site Boundaries' niet gedefinieerd werd in de 'Local procedures'. De SC zal in de toekomst geen enkel wedstrijdreglement, noch uitslagen van wedstrijden of kampioenschappen aanvaarden waarin deze 'Contest Site Boundaries' niet duidelijk gedefinieerd zijn. Deze definitie moet waarborgen dat de veiligheid van de deelnemers op geen enkel ogenblik in het gedrang komt. De SC is van oordeel dat het ophalen en opnieuw monteren van een toestel na een buitenlanding onder grote tijdsdruk niet conform is met deze principes en strikt verboden moet worden, behalve onder de voorwaarden van de SC 3 Annex A par.7.3.1 d) .

6. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:
Alle ingediende dossiers werden aanvaard behalve 3 dossiers waarvan één voor verder onderzoek wordt terug gestuurd.

7. Allerlei:

Geen

8. Planning vergaderingen 2014:

Woensdag 19/11 om 18u30

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

HOMOLOGATIE VAN VERGUNNINGEN / BEVOEGD-VERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen

zweefvliegvergunning:

ANTHONISSEN Jonathan
ARYS Marc
BRUYNS Benjarrin
CAEL Aruna
CLAES Bart
DE COCK Annouschka
DELANNOY Philippe
DEMEESTERE Rob
FRANCO Bart
FRANCO Korneel
FIRLEFYN Michiel
GEERTS Steven
GEUENS Anke
GOEMANS Christophe
INT PANIS Marnix
JANS Alexander
JONCKHEER Rob
LAUWAERT Laurens
LOSSIE Koen
MARTENS Pieter
MOONS Rik
POLAK Dario
SAERENS Yentl
STEENSELS Bram
STOCKMAN Yvan
TOBBACK Brett
VANDAELE Zenobe
VAN DAM David
VANDEKERKHOVE Lucas
VANDENDRIESSCHE Raf
VAN DER GUCHT Philippe
VANDERMEULEN Gerjan
VANDOORNE Jan
VAN HOVE Jo
VANLEEUVEN Davy
VANLEEUVEN Sarah

VANLEEUWEN Sarah
VAN PROEYEN Chiel
VASTMANS Marc
VERAART Victor
VERLINDEN Wouter

1.2. **Praktisch examen zweefvliegvergunning:**

BEDERT BART
DE JONGHE Jan
DEMEESTERE Rob
HENDRICKX Pieter
STINEKENS Bryan
VANDENDRIESSCHE Raf
VANDEPITTE Emiel
V AN TRIER Dennis

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

CARDINAELS Wim
FREMAU Nick
LAENEN Christiane
VAN DE VLOET Marleen

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

DAEMS Pieter
HEEREN Sander
MATTHYS Bert
MOORS Albert

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

DAEMS Pieter
HEEREN Sander

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

ADRIAENSEN Nick
VAN EYKEN Bert

B UYSE Anton

**HOMOLOGATIE van
FAI-BREVETTEN**

1. **Zilveren brevet:**

1.1. 1000 m hoogtewinst
CAENEN Williame
COOMANS David
MARIËN Alexander
WILLAERT Paul

1.2. 5 uren duurvlicht:
CAENEN Williame
COOMANS David
MATTHYS Bert
VEIRMAN Jarno

1.3. 50 km afstandsvlucht:
COOMANS David
MARIEN Alexander
RENCKENS Carl
SEGRS Tom

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
COOMANS David
MATTHYS Bert
MARIEN Alexander
RENCKENS Carl

SEGRS Tom

2. **Gouden brevet:**

2.1. 3000 m hoogtewinst:
DE PALMENAER Geert
MATHIEU Sebastien

2.2. 300 km afstandsvlucht:
Nihil

2.3. Bekomen het gouden kenteken:
DE PALMENAER Geert
MATHIEU Sebastien

3. **Diamanten brevet:**

3.1. 5000 m hoogtewinst:
HUYGEN Bart
MATHIEU Sebastien

3.2. 300 km doelvlicht:
-

3.3. 500 km afstandsvlucht:
-

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:
HUYGEN Bart
MATHIEU Sebastien

4. **FAI afstandsbrevet**

4.1 750 km:
VANDERPUTTEN Koen

**BELGIAN JUNIOR GLIDING TEAM
THE AUSTRALIAN DREAM**

YOUNG
POWERFUL
PROFESSIONAL
ENTHOUSIASTIC

CONTACT

Ken Evens
Flight Coach
M: +32 475 748 776
E: ken.evens@icloud.com



BLU
S & RESORTS

CAG
Air academy

FÉDÉRA
WALLON

FÉDÉRA
WALLON

NewCAG
Air academy



2

TopMeteo
1

3

www.newcag.be
071 35 77 77