

LIGABLAD

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



Narromine 2015

Together we can succeed



Belgian Junior Gliding Team

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

34ste jaargang
oktober • november • december 2014

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **140**

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



34^{ste} jaargang • nummer 140
oktober • november • december 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:

De Stobbeleir Yves
Hanssens Jorn (LUAC)
Pauwels Patrick (LVZC)
Vandendaele Patrice (TAC)
Vander Veken Stéphane (KFC)

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>

Betalen:

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

Druk en opmaak:

Graphius - www.graphius.com

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 2015 op het redactieadres.

Foto cover: Yves De Stobbeleir - Nord 2000

Back cover: Carrières Lessen

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Vernieuwd anti-doping beleid	3
Old-timer zweefvliegen in Maubray op de langste zweefvliegdag ofte "Volstice"	4
Zweefvliegtuignieuws	8
Het hoekje van de boekenvreter	10
COL 2014 jaarklassement	11

Woordje van de redactie

Bij dit redactieslot kunnen we nog niet echt van winterweer spreken. Het najaar was bijzonder zacht en droog. Er waren ruim gelegenheden om een deel van de vloot buiten te halen en het mooie kleurenpalet dat de herfst ons biedt te aanschouwen.

Ondanks het zachte weer circuleert in alle clubs de term "winterwerk" volop en worden vliegend en ander materiaal op gepaste wijze aangepakt.

Op redactioneel vlak is het eerder een stille periode. Algemeen nieuws uit de zweefvliegwereld is er voldoende terug te vinden op het net. Het ligablad is er om deze informatie aan te vullen met zaken die daar niet aan bod komen of hun weg naar de Vlaamse zweefvliegpiloot moeilijk vinden. Verder kruiden we het blad graag met persoonlijke verhalen, een vleugje humor, technische weetjes, ervaringen of verslagen. Het blad is bovendien één van de informatiekkanalen van onze liga.

De leukste nummers worden dus door jullie geschreven. Als redactie beperken we ons het liefst tot het samenstellen van het nummer!

Bijgevolg verwelkomen we graag alle materiaal dat enige relatie heeft met het Vlaamse of nationale zweefvlieggebeuren.

Administratief en organisatorisch beweegt er evenwel heel wat binnen de liga deze winter. Meest merkbaar voor de gewone piloten is natuurlijk de omschakeling van de KBAC vergunningen naar EASA FLC. Maar er is meer... De CAMO+ activiteit draait op volle toeren. Alle ARS/CRS worstelen zich, naast de luchtwaardigheidsdossiers en onderhoudstaken, door een nieuwe reeks van richtlijnen en verplichtingen.

Het instructiekader dient zich vertrouwd te maken met de nieuwe opleidingsstructuur binnen de aankomende LVZC ATO. Voortaan zal de individuele opleiding en de algemene omkadering administratief veel grondiger moeten opgevolgd worden dan voorheen. Verder komt er een duidelijke scheiding tussen de verantwoordelijken voor opleiding en examinering. Voor de nieuwe leerlingen zijn er ook voordelen, de "oefenvergunning" verdwijnt en men kan de opleiding aanvatten zonder medische keuring. Vooral initiatiestages zouden door een lagere instapkost aantrekkelijker kunnen worden.

2015 brengt ons dus heel wat nieuws.

Ik wens jullie dan ook allemaal een boeiend en veilig jaar toe.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2015

Tijdens de algemene vergadering van 26 november ll. werd het ontwerp van begroting voor 2015, dewelke door de raad van bestuur was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Dit voorstel zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

De langzaam stijgende werkingskosten hebben de laatste jaren geleid tot een weerkerend klein tekort. Dit werd niet opgevangen door een verhoging van de ledenbijdrage – deze is sedert 2009 onveranderd gebleven - maar middels een oordeelkundig gebruik van de aangelegde voorzieningen. Dit is echter niet houdbaar op langere termijn. Vandaar dat we thans verplicht worden tot een verhoging van de individuele bijdrage met 15,- €.

Voor het komende werkingsjaar zijn de bijdragen als volgt:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
- b) Individuele bijdrage: 165,00 €
 - voor de leden jonger dan 65 jaar 145,00 €
 - 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 95,00 € en 83,00 €

Deze bijdragen zijn inclusief de wettelijk verplichte collectieve sportverzekering

- c) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 38,00 € (inclusief collectieve sportverzekering).

Werking van onze federatie

De zweefvliegsport heeft vele decennia kunnen genieten van een stabiele omgeving. De laatste jaren worden we echter geconfronteerd met een snel veranderende wereld. Bij wijze van voorbeeld, en zonder volledig te willen zijn, vermelden we de volgende punten :

- De invoering van de wetgeving inzake MVS/EVS (anti-doping, medisch en ethisch verantwoord sporten) ;
- De invoering van de EU-regelgeving inzake verzekeringswaarborgen ;
- De nieuwe regelgeving inzake Part M (onderhoud en luchtwaardigheid van de toestellen) ;
- De nieuwe wetgeving inzake vliegvergunningen, de bekende Part FCL en MED (voorschriften inzake vliegvergunningen en medische geschiktheid) ;
- De nieuwe regelgeving inzake part ORA/ATO (vereisten inzake opleiding).

De volgende jaren staan er nog meer veranderingen op stapel. Zo wordt bijvoorbeeld de invoering van de Part 66 regelgeving (technici-Certifying Staff) verwacht in 2017/2018, en in Vlaanderen wordt in de periode 2016/2017 een nieuw decreet van kracht, betreffende de erkenning en ondersteuning van de sportfederaties.

Dit alles heeft invloed op de structuren en de werkwijzen. Vandaar dat de raad van bestuur start met een evaluatie van de huidige structuur, de opdrachten en de werkwijzen van onze LVZC. Parallel loopt ook een oefening op het financiële vlak. Een gezonde dynamische werking is alleen maar mogelijk met een stabiele financiële basis. De uitkomst zal uiteraard met de clubs worden besproken.

Omdat regelmatig de vraag wordt gesteld naar het doel en de opdrachten van de federatie, of wat het nut is van de aansluiting bij de federatie, zal eerstdaags een toelichtingsnota worden overgemaakt aan de clubs, ter informatie van de leden.

Vragen staat vrij, voorstellen en overwegingen kunnen steeds aan de raad van bestuur worden overgemaakt via het secretariaat.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende activiteiten plaats:
 16 oktober - overleg met de examinatoren
 8 november - vormingsdag voor alle CAMO+ medewerkers
 23 november - najaarsstudiedag Raad van Instructeurs
 23 november en 6 december - basisopleiding ATO voor instructeurs gepland: 7 februari - jaarlijkse conferentie voor instructeurs

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

Zoals reeds herhaaldelijk werd aangekondigd, moeten de houders van een KBAC-zweefvliegvergunning deze omzetten naar een EU-FCL-vergunning. Tijdens de voorbije weken zijn er in diverse clubs info-vergaderingen gehouden om de leden te begeleiden bij het samenstellen van hun dossier. Ondertussen zijn er reeds enkele honderden aanvragen ingediend bij het DGLV. Deze worden op vlotte wijze verwerkt. Let wel, aan wie thans zijn dossier nog moet indienen, herhalen we dat 7 januari de deadline is!

De voorbereidingen voor onze opleidingsorganisatie (ATO) lopen volgens schema. De officiële start mag tegen april worden verwacht.

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 2014 is de nieuwe sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" van kracht geworden en sedert november is ook de General Section vernieuwd. Deze documenten 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 2015 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 maart, 15 juni en 5 november.

Nieuws van het secretariaat

Symposium 2015

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 7 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!

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Vliegboekje 2,50 € (4,50 €)*
- 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 2015 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.

Foto: Pieter Hendrickx - "De dag uitpersen"



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




Vernieuwd anti-doping beleid

Anti-doping

Wat is 'doping'? Het begrip is alvast ruimer dan het gebruik van een **verboden stof of methode**. Het betekent bijvoorbeeld ook de aanwezigheid van een verboden stof in het lichaam, het bezitten, verhandelen of toedienen van verboden stoffen, het weigeren van een dopingcontrole, het aanzetten tot een overtreding van de antidopingregels en om het even welke medeplichtigheid daarbij. Zowel de sporter als de entourage/begeleider kunnen een 'dopingpraktijk' begaan.

**SAY NO!
TO DOPING**

In partnership with  WADA

Er wordt op de **internationale dopinglijst** een onderscheid gemaakt tussen **verschillende categorieën**: sommige stoffen en methoden zijn altijd verboden, andere zijn alleen verboden binnen wed-

strijdverband of zijn verboden bij bepaalde sporten.

Op www.dopinglijn.be kun je van elk **geneesmiddel** in België nagaan of het al dan niet een verboden stof bevat, en of voor het gebruik ervan een **'toestemming wegens therapeutische noodzaak (TTN)'** vereist is.

Let op bij het gebruik van **voedingssupplementen**! Als ze nodig zijn, bijvoorbeeld na **advies van een arts of voedingsdeskundige**, dienen ze alleen voor kortdurend gebruik en als aanvulling op de normale, gezonde (sport)voeding. Koop geen supplementen via het internet waarvan je de herkomst niet kent! Als je ze toch gebruikt, is dat op eigen verantwoordelijkheid. De inhoud stemt niet altijd overeen met de ingrediënten die op de verpakking vermeld staan. Zo kun je je gezondheid schaden of positief testen bij een dopingcontrole.

Als een sporter of begeleider schuldig wordt bevonden aan een dopingpraktijk, zal het tuchtorgaan een **disciplinaire sanctie** opleggen: een schorsingsperiode en/of een boete. Tijdens de **schorsingsperiode** is het verboden om deel te nemen aan sportactiviteiten in georganiseerd verband (wedstrijden of trainingen), ongeacht de sporttak, discipline of hoedanigheid. Daarnaast kan ook een strafrechtelijk gevolg gegeven worden aan inbreuken tegen de hormonen- en drugswetgeving. Het begaan van een dopingpraktijk heeft ook **ruimere gevolgen**, zoals reputatieverlies, imagoschade voor de sport of financiële, familiale en sociale gevolgen. En vergeten we niet de mogelijke onherstelbare **gezondheidsschade**, zowel fysiek als psychisch, of het verslavende karakter die het nemen van doping kan meebrengen!

Wie sport moet weten
waar de lijn ligt.

FINISH

Zowel NADO Vlaanderen (Vlaamse overheid), de nationale en internationale sportfederaties als het Wereldantidopingagentschap WADA kunnen in Vlaanderen dopingcontroles uitvoeren: **binnen wedstrijdverband**, onmiddellijk na een wedstrijd, of **buiten wedstrijdverband**, wat in theorie op elk ogenblik kan en voornamelijk bij topsporters gebeurt. **Al wie in georganiseerd verband aan sport doet**, van de recreatieve fitnesser of de amateursporter tot de topsporter, kan gecontroleerd worden. Bepaalde sporten of categorieën van sporters worden meer gecontroleerd dan andere. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de dopinggevoeligheid of het belang van de sporttak.

Op www.dopinglijn.be vind je een video en uitgebreide informatie over het **dopingcontroleproces**, en de **rechten en plichten** van de sporter, de controlearts of de sportfederatie/wedstrijdorganisator.

De Vlaamse antidopingregelgeving wordt momenteel aangepast aan de **Wereldantidopingcode 2015**. Hou de website in de gaten om steeds de meest recente informatie over het antidopingbeleid te kennen.

Contact:

Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media

NADO Vlaanderen

Arenbergstraat 9 – 1000 Brussel

T: 02 553 35 37 - F: 02 553 36 50

dopinglijn@vlaanderen.be

www.dopinglijn.be

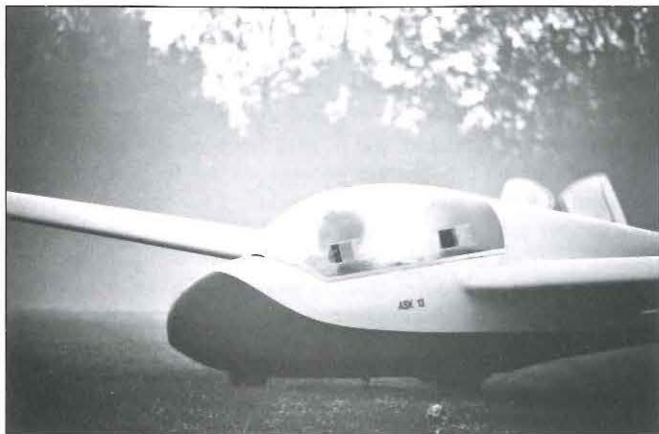
Meer info over dopingvrij sporten? Surf naar

www.dopinglijn.be

“Volstice”

Old-Timer Zweefvliegen In Maubray Op De Langste Zweefvliegday

In het Noordelijk halfrond valt de langste dag van het jaar op 21 juni. Deze dag staat ook bekend als de dag van de zonnewende, in het Frans: “le solstice”. Als je die dag van zonsopgang tot zonsondergang fanatiek invult met zweefvliegen of “le vol à voile”, dan snap je waarom de zweefvliegclub van Maubray, Tournai Air Club (TAC), deze dag herdoopt heeft tot “volstice”.



Volstice

De bedoeling van de “volstice” is om op een ludieke manier de hele zweefvliegclub te mobiliseren om letterlijk van 's morgens vroeg tot 's avonds laat onze geliefde sport te beoefenen. Op zich is dit een redelijk zinloze activiteit, want de voor zweefvliegers onontbeerlijke thermiek ontstaat meestal pas tegen de late voormiddag of 's middags. Met het ondergaan van de zon verdwijnt 's avonds de aanvoer van de nodige zonne-energie om het ontstaan van thermiek in stand te houden.

Zweefvliegen wordt dus zelden beoefend 's morgens vroeg of 's avonds laat, maar één keer per jaar doen de zweefvliegers van Maubray het eens anders dan gewoonlijk, ‘just for the fun of flying’! Iedereen van de club wordt voor dit leuke clubevenement opgetrommeld.

Les Faucheurs

Naar aanleiding van de “volstice” nodigde de TAC de Belgische old-timer zweefvliegvereniging “Les Faucheurs de Marguerites” uit (op internationale evenementen gebruiken zij ook wel eens de naam “Belgian Veteran Glider Club”) om met enkele old-timer zweefvliegtuigen de dag nostalgisch op te vrolijken. Verschillende leden van TAC zijn trouwens ook lid van “Les Faucheurs”.

De voorzitter van “Les Faucheurs”, Firmin Henrard, had onder de leden een oproep gelanceerd om deel te nemen aan dit evenement. Samen met enkele andere leden, waaronder dus ook enkele lokale TAC-leden, ging ik graag in op deze uitnodiging.



Firmin bracht het clubtoestel van “Les Faucheurs” mee op aanhangwagen van de thuisbasis in St Hubert. Hij was met zijn vrouw Brigitte en het toestel reeds daags voordien, op vrijdagavond, naar Maubray gereden om er op zaterdagochtend 21 juni vroeg bij te zijn.

De door “Les Faucheurs” in “eigen huis” prachtig gerestaureerde geel-zilveren Schleicher Ka13 uit de jaren zestig werd in Frankrijk gekocht (en behield zijn Franse registratie) en heeft tijdens de restauratie een door de constructeur gecertificeerde open cockpit-modificatie meegekregen. Dit geeft het toestel een meer uitgesproken “old-timer look”.

Deze bekende tweezitter-leskist met dubbele besturing heeft een klassieke constructie van houten vleugels en een staalbuisromp, en is met linnen bespannen. De Ka13 is niet echt een zeldzaam toestel; er worden er nog steeds relatief veel van gebruikt als lestoestel omdat deze robuuste kisten hun deugdelijkheid ruimschoots bewezen hebben. Maar stilaan worden de Ka13's toch klassiekers. Het unieke aan dit ene toestel is uitgerekend die open cockpit-modificatie, want er zijn in België maar weinig zweefvliegtuigen waarin je het vliegen met een “cabrio” kan ervaren. Er zijn dus altijd genoeg kandidaten om op de passagiersstoel mee te vliegen. En zo hoort het ook met een clubtoestel.

De originele plexi-glazen cockpit-kap kan trouwens nog steeds op het toestel gemonteerd worden om het comfort te verhogen op de ‘koudere’ vliegdagen.



Reeds om 4u 's ochtends arriveerden de eerste TAC-leden om de zweefvliegtuigen uit de hangars te halen en klaar te maken voor de eerste vluchten. Rond 5u30 suidden de eerste lierkabels door te lucht om de zwevers de hoogte in te sturen. Op dat moment lag het vliegveld er idyllisch bij: de ochtendnevels begonnen langzaam op te trekken bij de eerste stralen zonlicht. Je kon dan goed de vortex-wervelingen rond de vleugeltippen van de zweefvliegtuigen zien draaien als ze startten en landden in de lichte mist die dan nog in een dunne laag boven de graspijste hing. Wat later op de ochtend was er in het clubhuis een lekker ontbijt voorzien voor de clubleden.

Lier- en sleepstart

De hele voormiddag, tot de eerste thermiek zich vormde, startten de clubtoestellen met behulp van de lier. Lierstart is als startmethode immers heel wat goedkoper dan vliegtuigsleepstart (als clublid betaal je bij TAC 6 euro voor een lierstart tgo 28 euro voor een sleepstart). De lierstart brengt de zweefvliegtuigen doorgaans minder hoog de lucht in. De beperkende factor is hier vooral de lengte van de lierkabel. Hoe verder je de lierkabel kan uitrijden, hoe hoger de zweefvliegtuigen kunnen opgetrokken worden.

Een lange startbaan is hiervoor nodig, idealiter is deze best minstens een 1000-tal meter lang om een aanvaardbare en bruikbare minimumhoogte te bereiken (al naargelang het toesteltype, de windsterkte en –richting bedraagt de loskoppelhoogte tussen de 3 à 500 meter met een lierkabel van 1000m lang). In Maubray kan men ongeveer net 1000 meter kabel uitrijden.



De kans op een lange thermiek-vlucht is uiteraard wel groter met een sleepstart. Daarom wordt het sleepvliegtuig meestal pas tegen de middag ingezet, als de thermiek zich begint te vormen.

Traditioneel wordt dus 's morgens de lier gebruikt voor korte lesvluchten; leerlingen hebben in de beginopleiding immers vooral nood aan het oefenen van start, circuit en landing. Het goedkope aspect van lierstart maakt ook dat de basisopleiding daardoor betaalbaar blijft. Als de thermiek zich 's middags begint te ontwikkelen starten de ervaren piloten dan met behulp van sleepstart om langere overland-navigatievluchten uit te voeren. Op heel thermiekrijke dagen, en zeker als er zich thermiek ontwikkelt in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld, gebeurt het ook wel eens dat piloten in Maubray 'wegraken' in thermiek met een lierstart.

Firmin monteerde in de loop van de voormiddag de Ka 13 "Cabrio" van "Les Faucheurs" met behulp van enkele TAC-leden en deed een eerste start met Faucheurs-lid Guy Dessauvages.

Ikzelf mocht zowaar Firmin zijn Nord 2000 "Olympia" lenen voor het hele weekend, en was de zwever tijdens de week bij Firmin thuis in Mohiville gaan oppikken. Ook de Nord 2000 "Olympia" werd uit zijn aanhangwagen gehaald en gemonteerd.

De Olympia Meise

Deze in België zeldzame old-timer heeft een interessante geschiedenis. De Nord 2000 is eigenlijk een in Frankrijk onder licentie gebouwde "Olympia Meise". Dit toestel was een vooroorlogs ontwerp, bedoeld om deel te nemen aan de Olympische Spelen van 1940. Opdat piloten geen technisch voordeel zouden hebben, was het de bedoeling dat zij elkaar met een 'eenheidstype-zweefvliegtuig' zouden bekampen. De "Olympia Meise" van het Duitse DFS was de winnaar van de internationale wedstrijd die daarvoor eind de jaren dertig werd uitgeschreven. De specificaties waren eenvoudig: maximum 15 meter spanwijdte, leeggewicht maximum 160 kg, 102 kg "cockpit-load", goede vliegeigenschappen en goedkoop en eenvoudig te bouwen. Voorwaarde was ook dat het toestel onder licentie mocht nagebouwd worden door andere zweefvliegtuigfabrieken en zweefvliegclubs.

Ondanks het feit dat de Olympische Spelen van 1940 nooit hebben plaats gevonden door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, werd het zweefvliegtuig in grote aantallen gebouwd in Duitsland

tijdens de oorlog en daarna onder licentie in tal van andere landen. Zo bouwden o.a. in Engeland Elliotts of Newbury de EON Olympia 2B, en in Frankrijk de Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord hun Nord 2000 "Olympia" in grote aantallen.

De "Olympia" was een toestel dat bekend stond voor zijn goede vliegeigenschappen en een veel gebruikt wedstrijdtoestel in de jaren vijftig en zestig. Als clubtoestel deed het in sommige clubs zelfs nog dienst tot in de jaren zeventig en tachtig.



Sinds 2012 organiseert de Midland Gliding Club in Engeland op het vliegveld van Long Mynd, met medewerking van de internationale Vintage Glider Club, de "Wenlock Olympia Gliding Competition" (cfr google: 'olympia wenlock'). Deze nostalgische zweefvliegwedstrijd herdenkt met alle "Olympia"-zweefvliegtypes de gemiste kans van 1940 om zweefvliegen als Olympische discipline te laten erkennen. De Nord 2000 van Firmin, de OO-ZHQ, bouwjaar 1951 (c/n 63), nam al deel aan deze wedstrijd en won er een prijs voor de mooiste, in meest originele staat gerestaureerde "Olympia".

De OO-ZHQ vloog oorspronkelijk in Frankrijk als F-CAYP en was als clubtoestel gebaseerd in Maubeuge. Ooit vloog het een hoogtewinst van 6200 meter! Later ging het over in privé-handen. Firmin kocht het toestel in 1986 in Frankrijk. Het bevond zich toen in erbarmelijk staat en Firmin ondernam een vijf jaar durende restauratie. In 1992 ontving hij van de Vintage Glider Club "The Best VGC Restoration Prize". Sindsdien heeft het zweefvliegtuig een lange rij mooie vluchten op zijn palmares staan, waaronder duurvvluchten van meer dan 7u. In het logboek staan meer dan 6500 vluchten genoteerd en een totale vluchttijd van 4.785 u.



Dit toestel is dan ook prachtig onder handen genomen door Firmin (en sinds zijn restauratie al eens opnieuw 'overhauled'), met volle respect voor authenticiteit. De vleugels werden herbespannen met nieuw zeildoek en "clear-doped" waardoor het doek van de vleugels lichtdoorlatend is. Tegen het zonlicht kan je zo duidelijk de

houten liggers en ribben van de vleugelstructuur zien. De volledig houten romp werd vernist en ziet er uit als een prachtig stuk antiek uit grootmoeders salon. Ook de Badin-instrumenten zijn (op één nieuwe Poolse variometer na) volledig origineel. Een foto van de cockpit van deze Nord prijkt niet voor niets op de cover van het boek "Cockpits en Piloten" van Frans Van Humbeek en Paul Van Caesbroeck (ISBN 907 6495076).

Vliegen met de OO-ZHQ

Tijd voor een eerste vluchtje met dit kleinood! Oudere zweefvliegtuigen hebben de reputatie om eerder kleine cockpits te hebben, de gemiddelde piloot was enkele decenia geleden immers gemiddeld wat kleiner van gestalte dan vandaag..., maar dit valt goed mee in de Nord. Ook de zitpositie is relatief comfortabel. Na een korte briefing zijn we klaar voor de eerste start. Omdat dit toestel geen zwaartepuntshaak heeft (nodig voor lierstart) maar enkel een neushaak, kan het enkel opgesleept worden met een sleepvliegtuig. Starten doe je al glijdend over de gras piste op een houten schaats. De Nord heeft immers geen landingswiel! Hij kan op een dolly met twee wieltjes geplaatst worden, maar dit is enkel bedoeld om het grondtransport te vergemakkelijken. Na een enigszins licht schokkende, initieel trage acceleratie, komt het lichte toestel vrij snel los van de grond. Eens in de lucht versnelt het sleepvliegtuig behoorlijk, want plots valt de relatief grote wrijving van de schaats op het gras weg. Eens van de grond losgekomen is het kwestie om het toestel niet meer te laten zakken en het in de lucht te houden. Opnieuw de grond raken met de schaats aan hoge snelheid is erg belastend voor de structuur van dit houten vliegtuig. Mooi gelijk positie houden met het sleepvliegtuig tijdens take-off is een dus een must.



In vergelijking met een Schleicher Ka 8 of een Scheibe Spatz, vliegt de Nord 2000 nog een stuk primitiever. Je eerste indruk is dat dit een heel fragiel machientje is, maar gaandeweg groeit het vertrouwen en leer je het beestje kennen. Leeg weegt de Nord nauwelijks 160kg, en is dus supergevoelig in turbulentie. Meer dan 90 km/u vliegen geef je het gevoel van 200 km/u te doen... Dit effect wordt geaccentueerd door de talrijke spleten en kieren, met nadrukkelijk veel geblaas en gesuis in de cockpit. Ondanks de 25°C op de grond heb ik toch wat kou geleden tijdens de langere vluchten. Ventilatieaampjes dicht is de boodschap!

Het toestel stuurt wat zwaar op de rolroeren, maar ze zijn wel effectief. Het richtingsroer en hoogteroer zijn daarentegen erg licht in de bediening. Ook de werking van de trim is opmerkelijk goed. Maar traag vliegen is een must! Snelheid levert niks op, alleen (nog) sneller zakken..., d.w.z. 60 à 65 km/u in thermiek en doorsteken (cruisen) aan 70 km/u. Ik heb de overtreksnelheid niet echt uitgeprobeerd, maar tegen 55 km/u heb ik niet de minste

tekenen van overtrek gevoeld. Ik schat dat de stall-speed onder de 50 km/u ligt, vermoedelijk rond de 40 à 45 km/u. De sleepsnelheid is best niet hoger dan 90 km/u, de landingsnelheid 80 à 85 km/u. Ik vermoed dat het glijgetal zo ongeveer 1 op 20 à 22 is. Dat is een tikje beter dan het glijgetal van een Schleicher Ka 4 "Rhönlerche", maar slechter dan dat van een Ka 8 of Spatz. Volgens fabrieksopgave bedraagt het glijgetal 1 op 25,5 tegen 73 km/u, maar dat lijkt me optimistisch. Klimmen in thermiek doet de Nord anders voortreffelijk! Het toestel heeft bijzonder weinig energie nodig om te stijgen. De lokale Ka 8 van TAC kon mij niet bijhouden toen we samen spiraleerden, en menig zweefvliegpiloot met een modern kunststof-zweefvliegtuig kwam mij uit nieuwsgierigheid vervoegen in een thermiekbek, maar was na maximum drie toeren rond de "Olympia" weer weg omdat zij blijkbaar de vernedering om trager te stijgen dan dat oude 'piece of junk' blijkbaar psychologisch niet konden verkroppen... Ik vloog uiteraard pal in de kern van de thermiek in het sterkste stijgebied, en zij in een grote bochtstraal daar om heen aan anderhalve keer mijn snelheid. Logisch dus dat zij trager klommen... Ik was dan weer jaloers op het uitmuntende glijgetal van die moderne kunststof-toestellen toen ik hen, gedurende kilometers ver, van mij zag wegglijden aan grote snelheid en met een minimum aan hoogteverlies. Ik moest er nog niet aan denken om hen te volgen met deze vliegende baksteen...

De cockpit-kap met veel hoeken en kanten en metalen stijltjes geeft je het uitzicht alsof je in een oude batiscaaf zit, geen optimale zichtbaarheid dus. Look-out verzorgen is een aandachtspunt. Ook de landing is speciaal op de ski zonder wiel. Je moet de bak gewoon parallel aan de grond vliegen zonder af te ronden (zwakke staart), en als je de grond raakt is het alsof je op een vliegdekschip landt: na 20-25m sta je brutaal stil met een geweldige deceleratie. Bij een buitenlanding in een veld of akker kan je daardoor natuurlijk wel op een zakdoek groot landen.

Het plezier is dat het toestel enorm goed communiceert met de piloot: je hoort hoe snel je vliegt, je voelt het minste beetje thermiek versterken of verzwakken, je voelt je echt vliegen als een roofvogel op de luchtstromingen. Na een tijdje kijk je zelfs niet meer op de instrumenten. Ik heb nog met geen enkel toestel het gevoel om een vogel te zijn zo sterk ervaren. Echt super, da's pas vliegen! En wat de naar de huidige normen zwakke prestaties betreft, bedenk ik spontaan: "there is more in gliding-life than a good glide-ratio...", namelijk een authentiek, onvervalst vlieggevoel!

Ik slaagde er in om een tweetal mooie lokale vluchten te doen, waarbij ik tot de wolkenbasis kon klimmen. Op zaterdag hing dat op zo'n 1100 meter.

Geslaagd weekend

's Middags wachtte ons een op de BBQ vers gebakken worstenbroodje als lunch. Ondertussen gingen de zweefvluchten met alle clubtoestellen van TAC gewoon door. Afwisselend startten de zweefvliegers met lier- of sleepstart. Firmin nam verschillende passagiers mee met de geliefde gele open-cockpit tweezitter. Die passagiers waren allemaal in hun nopjes en genoten erg van deze authentieke, pure vorm van vliegen. De leren jekker, vliegeniersmuts en de "goggles" zijn niet enkel bedoeld uit nostalgie, maar ook om van je vlucht met een minimum aan comfort te kunnen genieten. Ook oortjes en micro zijn nodig om met elkaar tijdens de vlucht te kunnen communiceren in het geruis van de open tandem-zitter.

Firmin slaagde erin om verschillende mooie, lange thermiekluchten te maken, startend met de lier. Ook de CARMAM M200 (OO-ZHH), het voormalige clubtoestel van "Les Faucheurs", nu het privé-toestel van enkele TAC-leden, was van de partij. Deze houten prestatie-tweezitter (side-by-side) met 18 meter spanwijdte uit de

jaren zestig, vervoegde de KA13 aan de wolkenbasis, en samen verkenden ze de ene cumulus na de andere, op zoek naar de nodige thermiek.

In de loop van de namiddag kregen we zelfs bezoek van een old-timer motor-kist. Een sympathisant, Alexandre Biot, kwam even dag zeggen met zijn zeldzame Saab Safir (OO-JEN). Toevallig was dit een oude kennis van Firmin, die dan ook niet twijfelde om hem een vluchtje in de Ka13 Cabrio aan te bieden.



Tegen de avond aan was Firmin wat verzadigd om passagiersvluchten te geven en nodigde mij en Yves De Stobbeleir uit om de Ka13 aan de lier aan de tand te voelen. Yves is één van de Vlaamse leden van "Les Faucheurs", eigenaar van een prachtige Scheibe Zugvogel IIIb (D-2999, ex OO-ZJC) en actief op het Nederlandse zweefvliegveld van Axel, waar enkel met lierstart gewerkt wordt. Yves heeft dus veel lierervaring. Hij slaagde erin om de Ka13 met een lierstart tot op 420 meter hoogte te brengen, zo'n 50 meter hoger dan gebruikelijk die dag. Beurtelings vlogen we met enkele TAC-leden die allen bijzonder genoten van het open-cockpit vliegen.

Zo vlogen op een bepaald moment TAC-leden Herman Vanhoutte en Stefaan Dirix samen met de open Ka13 boven een wandelpad in het bos dat vlak ten zuiden van het vliegveld ligt, boven een groep wandelaars. Luidkeels riepen zij hen toe vanuit de zwever. De wandelaars keken eerst wat verwonderd rond, niet beseffend dat zij vanuit de hoogte werden toegeroepen vanuit een geruisloos zweefvliegtuig boven hun hoofd. Tot zij dan uiteindelijk naar boven keken en zagen dat zij vriendschappelijk werden toegezwaaid door onze schalkse zweefvliegers. Vriendelijk zwaaiden zij dan maar terug... Lachen geblazen!

Zo bleven we maar doorvliegen tot circa 22u30, en het sunset werd. Een late, lekkere koude schotel werd weggespoeld met het nodige gerstenat op het gezellige terras voor het clubhuis. Iedereen kon bij een aangename zomerse temperatuur genieten van de prachtige zonsondergang die deze mooie vliegdag voortreffelijk afslot. Er werden die dag meer dan 100 zweefvluchten uitgevoerd!

Ook op zondag werd er nog gevlogen en was de zon van de partij. Die dag werd er wel wat minder matinaal met de zweefactiviteiten gestart. Het beloofde opnieuw een thermiekrijke dag te worden en de zweefvliegtuigen werden in gereedheid gebracht aan het begin van de startbaan. Er was, zoals daags voordien, één startlijn voor lierstart en één voor vliegtuigsleepstart.

Ik mocht opnieuw starten met de Nord 2000 en slaagde er in om een erg mooie vlucht te maken van langer dan 2u, waarbij ik kon klimmen tot bijna 1600 meter. De wolkenbasis lag hoger dan de dag ervoor. Door goed hoog te blijven kon ik tegen 70 km/u, een klein, "ruim lokaal", driehoekje enkele keren na elkaar afhaspelen: via Péruwelz naar Leuze, en dan tot aan de steengroeven van Ramécroix, waar de befaamde blauwe Doornikse steen gedolven

wordt, en terug. Erg indrukwekkend om te zien vanuit de lucht, die diepe steengroeven met hun "terras-vorm". En die blauwe steengroeven genereerden ook erg sterke thermiek, tot 4 à 5 meter/sec stijgen! De houten vleugels van de Nord kreunden stilletjes van plezier, net zoals de piloot trouwens...

Marc Lambert, TAC-lid, maar ook bestuurslid van "Les Faucheurs", startte voor de eerste keer met zijn pas gekochte Schleicher Ka6E (OO-ZBJ), een bekende prestatie-éénzitter van eind jaren zestig. Een perfecte start en een lange vlucht toverden op 's mans gelaat een langdurige glimlach.

Firmin werd na enkele lierstarts uitgenodigd om de Schleicher ASH25E van Willy en zijn zoon David Vinken, beide TAC-leden, uit te proberen. Dit is andere koek dan de oude Ka13! De ASH25 is één van de betere, moderne tweezitter-prestatietoestellen, met een spanwijdte van 25 meter en volledig uit kunststof gebouwd.

Er werd gestart met het sleepvliegtuig, en meteen was duidelijk dat de zwever erg zwaar is. Dit toestel vraagt duidelijk om veel anticipatie in de pilotage. Eens hoogte gewonnen in thermiek zetten Firmin en David koers naar een eerste referentiepunt. Onmiddellijk realiseerde Firmin zich dat hij aan boord van de ASH25 zich in een heel andere zweefvliegwereld bevond: dit toestel heeft een glijgetal van 1 op 60 (tgo 1 op 26 in de Ka13) en snijdt door de lucht als een mes. Het ene dorp na het andere werd overvlogen en met elkaar verbonden zonder ook maar één keer te spiraleren in thermiek. Er werd hoogstens wat van koers veranderd om de gebieden waar de lucht het sterkst daalde te vermijden en de thermiek op andere plaatsen "mee te pikken". Door in de daalgebieden te versnellen en in thermiek te vertragen, wordt het hoogteverlies zo veel mogelijk beperkt en de hoogtewinst geoptimaliseerd. Dit heet in zweefvliegjargon "dolfijnvliegen". Overlandvliegen en lange navigatievluchten van honderden kilometers worden zo met dergelijke moderne zweefvliegtuigen mogelijk.

Firmin vond het fantastisch om op één weekend zowel van het pure authentieke open-cockpit old-timer zweven, als van het moderne, snelle overland-prestatievliegen te kunnen genieten. Zweefvliegen heeft duidelijk vele gezichten, allemaal even boeiend en leerrijk om te ontdekken.



Samengevat: de "volstice" te Maubray was een super-weekend, in een uitermate aangename sfeer, dankzij de grote toewijding en legendarische gastvrijheid van de vrienden van Tournai Air Club.

Graag wil ik bij deze dan ook de clubleden van TAC hartelijk danken voor dit geslaagde evenement en ook aan Firmin een dikke "merçi" voor de vluchten met de unieke Nord!

Jorn Hanssens

Voor een erg knappe fotoreportage van het weekend verwijzen we je graag door naar volgende reeks foto's van TAC op <https://www.facebook.com/tournai.planeur>



Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau



De eerste van de 11 door de Australian Air Force Cadets (A AFC) bestelde ASK 21 Mi werd in Australië afgeleverd. Bernard Eckey, bekend auteur van trainingsboeken, is ook vertegenwoordiger van Schleicher bij onze tegenvoetters en had het aankoopverdrag met de Australische Luchtmacht tot in de puntjes geregeld. Het eerste toestel werd te Adelaide afgeleverd, en Eckey zal nu zorgen voor de opleiding van instructeurs en piloten, in het bijzonder voor het gebruik van het motorsysteem van deze zelfstarter. (Foto: Münch / Eckey)

Binder Flugmotoren- und Flugzeugbau

Binder heeft deze zomer de EASA type-goedkeuring ontvangen voor de EB29D "prestatietweezitter" (ref. EASA A.559 van 28 juli 2014).



Verder mocht Walter Binder op het OSTIV-congres (OSTIV = Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile) in Leszno (Polen) de OSTIV-prijs ontvangen uit de handen van voorzitter Loek Boermans. De prijs werd hem uitgereikt als erkenning voor het baanbrekende werk dat hij leverde voor de ontwikkeling van inklapbare motorsystemen, voornamelijk voor zelfstartende zweefvliegtuigen. (Foto: OSTIV)

Op het WK Open klasse dat tegelijkertijd plaatsvond in Leszno, vlogen er trouwens 11 EB-toestellen mee, en goud ging naar Michael Sommer op EB-29.

DG Flugzeugbau

DG Flugzeugbau heeft opnieuw een contract voor 10 opleidingstweezitters DG-1001 Club: ditmaal is het de Braziliaanse luchtmacht die nieuwe toestellen zocht voor de "Academia da Força Aérea" te Pirassununga, Sao Paulo. De ACA bestaat sinds 1960 en is de grootste luchtmachtacademie van Latijns Amerika. De infrastructuur beslaat meer dan 250 000 m². Er worden gemiddeld 1 200 cadetten opgeleid per jaar. De DG-1001 Club zal de verouderde vloot van L-23 Super-Blaniks vervangen. De 18-meter tweezitter is zowel geschikt voor basisopleiding als voor kunstvlucht en overlandopleiding. Eerste levering tijdens de zomer 2015.

Draline



Op 31 oktober 2014 ontving Draline de EASA-typegoedkeuring voor de PSR T01 straalmotor. Dit bevestigt de vliegwaardigheid van de versie met start op gas. De versie met start op kerosine zal weldra ook voorgelegd

worden aan de EASA. Verder wordt eerstdaags de goedkeuring van de productiefaciliteiten door de Nederlandse Luchtvaartautoriteiten verwacht. Dan staat niets meer in de weg van een volwaardige serieproductie. De huidige demonstrateur staat gemonteerd op een ASW-27. (Bedrijfsfoto)

Jonker Sailplanes

M&D Flugzeugbau ontwikkelt en bouwt sinds 2010 de straalmotor die voor de JS1 als thuisbrenger dient. Montage van de straalaandrijving en de bijpassende avionics, alsook de eindcontrole, gebeuren bij de firma in Friedeburg. M&D Flugzeugbau heeft nu ook bij de EASA de Europese type-goedkeuring voor de JS1 aangevraagd, om zo een inschrijving in alle EU-lidstaten mogelijk te maken (de huidige „Europese“ JS1 toestellen vliegen met een Zuid-Afrikaanse registratie). Uit de eerste contacten blijkt dat de nodige formaliteiten normaliter tegen eind 2015 kunnen afgesloten zijn.



Verder biedt Jonker ook een nieuwe versie van de 18-meter JS1: het toestel heet JS1C-18 EVO en moet, dank zij nieuwe buitenvleugels, betere vliegeigenschappen bieden, zowel qua bestuurbaarheid bij lage snelheden als qua rolwendbaarheid. Er is ook een hogere vleugelbelasting voorzien en nieuwe winglets die de prestaties bij hoge snelheid verbeteren. De eerste twee paar buitenvleugels werden reeds ingezet door de gebroeders Jonker op het laatste WK 18-meterklasse te Leszno. Ze eindigden daarmee op de 5^{de} en 8^{ste} plaats.

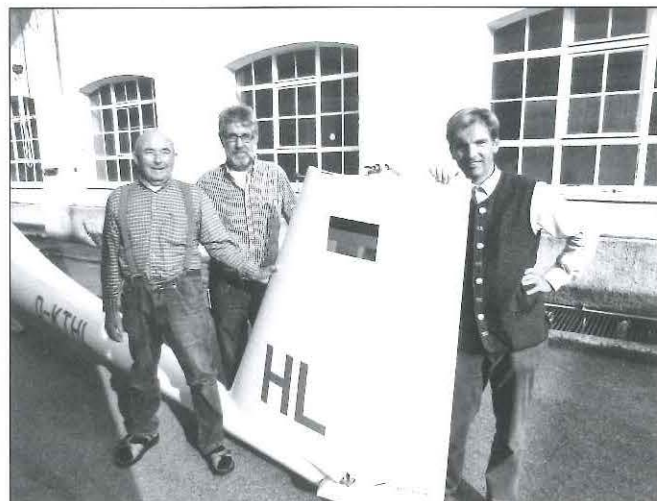
Schempp-Hirth Flugzeugbau

De hoge prijs is blijkbaar geen hinderpaal bij de verkoop van zweefvliegtuigen. Zo is men bij Schempp-Hirth op enkele jaren tijd al aan Arcus nummer 100 toe. Het toestel, een zelfstartende M-versie, werd op een mooie nazomerdag afgeleverd aan een trouwe klant van de firma, Hartmut Lodes. (Bedrijfsfoto)

Sportine Aviacija

EASA heeft de type-goedkeuring toegekend aan de LAK-17B FES, d.w.z. de versie met elektrische thuisbrenger, met een neusschroef die zich automatisch langs de romp terugplooit zodra de motor stopt. Het gaat hier feitelijk om een uitbreiding van een al bestaande goedkeuring, onder ref. EASA.A.083.

Stéphane Vander Veken



Uitnodiging

SYMPOSIUM 2015

Op zaterdag 7 februari 2015 om 14.00 uur
In het Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

Update 'Luchtruim 2015'
door Luc Vandebecq, vertegenwoordiger BELANC

De plannen voor de WK Junioren in Australië
Vooruitblik door Ken Evens, juniorencoach

Update over de EU-vliegvergunningen en de ATO-opleidingen
toelichting door Patrick Pauwels

De lange weg naar de WK-titel
Voordracht door Bert en Tijn Schmelzer

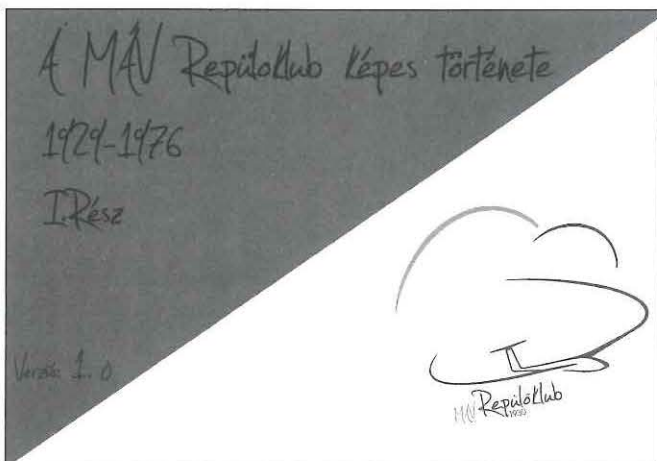
Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbepers 2014", de "Beker van Vlaanderen 2014", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten en worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2014.

***Alle leden worden hierbij uitgenodigd
en zijn van harte welkom!***

Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal gaan we eens de Hongaarse toer op. Hongarije, een land dat miskend is qua zweefvlieggeschiedenis!

Laten we beginnen met een "clubuitgave", de geschiedenis van de MÁV vliegclub 1929-1976, deel I, door **Patrik UNGÁR, A MÁV Repülökлуб képes története 1929-1976, I. Rész**, MÁV Repülökлуб, 2012, Farkashegy, 200 blzn. in kleur, pdf-formaat. Het gaat hier eerst en vooral om een fotoboek, dat wel de bijna volledige geschiedenis van het Hongaarse zweefvliegen overloopt, uitgaande van één club, de tweede oudste van het land, de oudste continu actieve.



Het begon in 1930, toen werklieden van de hoofdwerkplaats van de Hongaarse spoorwegen onder leiding van hoofdingenieur Lajos Antal de zweefvliegsectie stichtten binnen de MÁV sportverbroedering. De eerste twee zweefvliegtuigen werden gebouwd in de werkplaats te Istvántelek, en de vluchten begonnen te Farkashegy, een heuvel in de bergen van Buda. Daar staat nu een monument, en vindt men de restanten van de sandow-katapult die toen gebruikt werd. Daar stond toen ook een loods, die tijdens WO II afbrandde met alle toestellen erin.

In 1946 werd het vliegen hervat, maar vanaf 1953 werd de club (zoals alle andere) ingelijfd in een paramilitaire zweefvliegorganisatie, waarbuiten geen vliegsport meer mogelijk was. Dit zou zo blijven tot 1989. De evolutie van de sport vereiste een groter en vlak vliegveld, en zo werd te Farkashegy, met inzet van de clubleden, een nieuw sportvliegveld uitgebouwd, dat nog steeds actief is. Een loods verrees in 1958, een clubhuis in 1959. Ondanks de sterke centraliserende werking van het communistische systeem, slaagde de club er toch in een eigen karakter te bewaren.

Na de val van het communisme moest de club dan natuurlijk leren te overleven met eigen middelen. Zo worden er nu regelmatig luchtvaartgebonden evenementen ingericht, ook voor bedrijven.

De auteur heeft een indrukwekkend beeldmateriaal verzameld, honderden zwart-wit en kleurfoto's, en heeft die zeer professioneel geïntegreerd in een aangenaam geheel, met uitvoerige legendes en bijkomende documenten. Des te merkwaardiger: de auteur, geboren in 1996, is eraan begonnen in 2008 (toen slechts 12 jaar oud!) en heeft het werk afgesloten in 2012, op 16-jarige leeftijd. Proficiat voor het resultaat. Een leuk boek om door te bladeren op een scherm, ook al verstaat men geen woord Hongaars.

Voor de meer technisch geïnteresseerde is er dan weer een ouder (papieren) boek van Jereb GÁBOR, *Magyar vitorlázó repülőgépek*, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988, 272 blzn. harde kaft 17 x 24

cm, ISBN 963 10 7126 X, met talloze driezijdenaanzichten, schema's en technische tekeningen, plus 32 z/w foto's aan de binnenzijde van de kaft. De titel, Hongaarse zweefvliegtuigen, dekt effectief de lading: een volledige en gedetailleerde geschiedenis van de zweefvliegtuigtypes die in Hongarije gebouwd werden tussen 1922 en 1983.

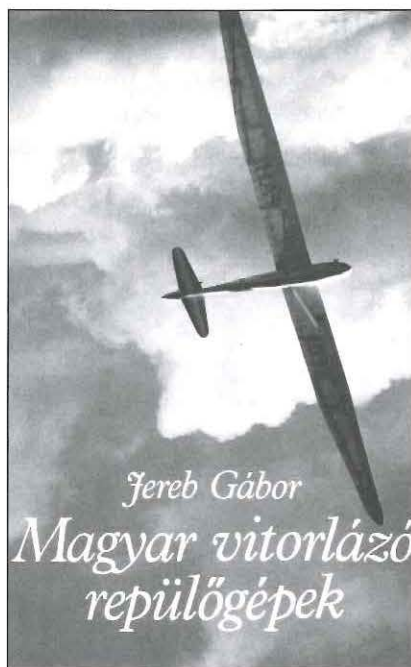
De meeste van die toestellen zijn bij ons volslagen onbekend gebleven, en slechts enkele duiken op in geschiedkundige werken die in andere landen verschenen. En hier staan er niet minder dan 52 verschillende types, waarvan een aantal ook in serie gebouwd werden. Bij de meest bekende vinden we de vooroorlogse prestatietoestellen Karakan en Nemere, de Futár-reeks van Ernő Rubik (dit was de vader van de uitvinder van de Rubik's Cube; hij was een van de belangrijkste ontwerpers van zweefvliegtuigen in Hongarije), of de nu nog vaak voorkomende lestweezitter Gobé.


Maar we herontdekken ook een type dat een korte bekendheid genoot in België, toen een paar exemplaren ervan hier vlogen in de vijftiger jaren (o.a. één in de KFC): de tweezitter Ifjúság, een bizar gevaarte met een geveerd, ver uitstekend voorwiel, een middelhoog geplaatste vleugel, het uitzicht van een tandem jet-trainer en een gelijkhoek van 22.

Ook interessant: de bevestiging van de vleugel aan de romp werd bij de laatste Hongaarse zweefvliegtuigtypes verzekerd door een totaal afwijkend systeem, waarbij de "huid" van de vleugel aan die van de romp werd bevestigd (het lijkt een beetje op een ritssluiting!), i.p.v. de gebruikelijke bevestiging via de ligger. Het allerlaatste in Hongarije ontworpen zweefvliegtuig, de KM-400 (1983), bezat nog een paar eigenaardigheden, zoals een gemengde constructie metaal/kunststof, of een ligger bestaande uit een aan elkaar gelijkde/geklonken dural platen, trapsgewijs kleiner wordend bij elke laag (1 laag aan de tip, 10 lagen aan de wortel).

Dit boek munt uit door de kwaliteit van de technische tekeningen, waardoor een heleboel interessante constructiedetails duidelijk worden. Een goede aanwinst voor de techneut met historische interesse.

Stéphane Vander Veken





think security

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.



AVIABEL

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

Uitslagen Charron online 2014

BENELUX CLUBKLASSE

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Frank SCHOETERS	LUAC	1631,8	1337	1160,9	4129,7
2.	Nick FREMAU junior	BZC	1920,8	1125,5	893,2	3939,5
3.	Tom CONINGS junior	ALB	1786,6	1164,5	924,7	3875,8
4.	Jan-Bart VAN ERCK	KAZM	1707,8	1091,8	765,7	3565,3
5.	Patrick GOVERS	ACK	1179,5	1112,6	1023,4	3315,5
6.	Benny GERAEDS	KAZM	1103,3	1060,9	658,2	2822,4
7.	Jozef NUJDENS	KAC	1601,6	603	559,8	2764,4
8.	Philippe MATTHYS	VZA	958,8	933	846,4	2738,2
9.	Danny DE WINTER	VZP	1229,6	1089,1	392,2	2710,9
10.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	1125,5	1108,3	378,3	2612,1
11.	Bart WOLFS	ALB	938,6	934,8	690,8	2564,2
12.	Thomas DE BRUYN	KAC	1222,3	1177,2	0	2399,5
13.	Marcel SNOEKX	ALB	810,9	796,2	597,8	2204,9
14.	Mattijs CUPPENS	KVDW	954,8	840,5	318,7	2114
15.	Jos WILLEMS	ACK	780,5	687,8	634,7	2103
16.	Tom SEGERS	ALB	1160,2	755,9	123,7	2039,8
17.	Sander Van de Maele junior	KAC	1301,3	728,9	0	2030,2
18.	Wim DESAIR junior	ALB	946,2	581,2	443	1970,4
19.	Thomas VAN ERCK	KAZM	745,3	651,1	527	1923,4
20.	Jan DIELENS	LUAC	841,4	549,1	478,3	1868,8
21.	Pieter DROBÉ junior	VZP	634,1	570,7	561,5	1766,3
22.	Peter TOMASSEN	ALB	895,7	703,9	0	1599,6
23.	Jarno VEIRMAN junior	VZP	617,1	484,2	424,1	1525,4
24.	Eddy SCHRIJVERS	LV	774	555,2	191,3	1520,5
25.	Kurt KESTERS	LZC	794,4	272,5	256,7	1323,6
26.	Wilfried JANSSENS	ALB	933,5	195,7	184,8	1314
27.	Luc LAMMERANT	LUAC	1310,8	0	0	1310,8
28.	Daniel KLIJNSMA	DAC	570,8	421,1	215,5	1207,4
29.	Carl RENCKENS	ALB	672,6	282,8	220,9	1176,3
30.	Hugo MERTENS	ALB	1010,9	138	0	1148,9
31.	Geert DE PALMENAER	VZP	1135,9	0	0	1135,9
32.	Koen BIESMANS	LZC	484,9	428,7	207,1	1120,7
33.	Johan DETAILLE	LZC	1071,9	0	0	1071,9
34.	Carl VERHOEST	KAZM	674,2	384,7	0	1058,9
35.	Bart FRANCO	ACK	427,6	352,4	262,4	1042,4
36.	Thomas SMEETS	LZC	1021,3	0	0	1021,3
37.	Alexander MARIËN junior	BZC	983,6	0	0	983,6
38.	Carl CEUSTERS junior	ALB	416,1	352,3	214,8	983,2
39.	Bert CLEYNEN junior	LZC	335,5	333,2	307,9	976,6
40.	Lieven DE BONTRIDDER	LUAC	521,5	249	194,8	965,3
41.	Paul WILLAERT	BZC	621,6	324,7	0	946,3
42.	Jean-Luc VANDEBEEK	LZC	635,5	281,6	0	917,1
43.	Bryan STINEKENS	LZC	309,5	287,6	271,1	868,2
44.	Bert MATTHYS	LZC	331,3	269,7	238,5	839,5

45.	Willieme CAENEN	LZC	367,4	225	197,9	790,3
46.	Henri JENNEN	ACK	768,8	0	0	768,8
47.	Jessie DE RIDDER	KAC	387	201,9	152,1	741
48.	Peter APPELTANS	ALB	268,3	240,2	205,9	714,4
49.	Sinne VAN HERCK junior	KAZM	712,4	0	0	712,4
50.	Dries BAETEN junior	LZC	240,2	206,6	188,2	635
51.	Koen BOSMANS	KAC	621,7	0	0	621,7
52.	Jo VAN HOVE junior	ACK	298,7	290,8	0	589,5
53.	Ruben SNYERS junior	LV	578,2	0	0	578,2
54.	Glen PEETERS	KAZM	563,3	0	0	563,3
55.	Luc STULTJENS	ALB	234,8	168,5	155,4	558,7
56.	Koen PIERLET	KVDW	219,7	171,6	167,1	558,4
57.	Florent CEULEMANS	ALB	203,7	188,8	147,7	540,2
58.	Mathias VAN EYNDE junior	ACK	290,8	212	27	529,8
59.	Jelle GOYVAERTS	ACK	306,6	209,3	0	515,9
60.	Michiel DE BOCK	KFC	511,5	0	0	511,5
61.	Jeremy COPPENS junior	BZC	506,7	0	0	506,7

BENELUX STANDAARDKLASSE

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Wim AKKERMANS	ACK	3038,5	2890,3	2785,6	8714,4
2.	Jeroen JENNEN junior	ACK	3038,9	2490	2255,2	7784,1
3.	Niel DEIJGERS	DAC	2530,3	2490,2	2075,1	7095,6
4.	Dennis HUYBRECKX	ACK	2574,8	2474,1	1698,1	6747
5.	Eddy DE CONINCK	KAC	2456,4	2118,1	1977,9	6552,4
6.	Pieter LIEVENS	VZP	3040,4	1551,1	1270,7	5862,2
7.	Peter BERTELS	BZC	2140,8	1804,9	1727,6	5673,3
8.	Yves RUYMEN	KVDW	2920,4	1372,2	1368,5	5661,1
9.	Rik VANDEN BOER	ALB	2624	1548,5	1481	5653,5
10.	Michaela SCHOETERS junior	ACK	1897,3	1846,2	1806,7	5550,2
11.	Ruben SNYERS junior	LV	1995,9	1872,9	1600,7	5469,5
12.	Frédéric DE GROOTE junior	BZC	2131,6	1727,6	1548,6	5407,8
13.	Elke VAN HOEYMISSEN	KAC	1808,8	1635,8	1540,4	4985
14.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	1727,6	1659,7	1548,6	4935,9
15.	Bart LEYSEN	KAC	1690,5	1630	1485	4805,5
16.	Wim REYNDERS	KAZM	1578,6	1538,8	1430,1	4547,5
17.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1544,1	1487,3	1453,1	4484,5
18.	Jan VANTOMME	KAZM	1907,7	1628,1	914,8	4450,6
19.	Jelle VANDEBEECK	BZC	1485	1403,2	1389,5	4277,7
20.	Kris VAN DAM	BZC	2208,5	1805	0	4013,5
21.	Hugo JANSEN	KAC	1361	1339,5	1261,9	3962,4
22.	Jorick SOFFERS junior	KAC	1511,5	1292,2	1129,8	3933,5
23.	Jan DE ROO	VZP	1498	1485	867,5	3850,5

24.	Sander HEEREN	ACK	1359,1	1313,9	1129,8	3802,8
25.	Stijn VANDEN BOER	ALB	1677,6	1169,9	855,1	3702,6
26.	Jelle HILLEN	ALB	1404,3	1129,8	1104,6	3638,7
27.	Bob EVERAERT	VZP	1336,4	1192	848,4	3376,8
28.	Wilfried JANSSENS	ALB	1780,3	1566,3	0	3346,6
29.	Lode VUEGEN junior	ACK	1213,5	1073,5	1038,5	3325,5
30.	Benjamin HEYLEN	ALB	1502,9	1129,8	650,5	3283,2
31.	Johan VANHOYLAND	KVDW	1139,8	1136,4	948,6	3224,8
32.	Pieter DAEMS junior	ACK	2318,5	740,4	86,3	3145,2
33.	Jozef DEKONINCK	ACK	1153,5	1115,8	819,2	3088,5
34.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	1384,3	1088	498,1	2970,4
35.	Michiel DE BOCK	KFC	1082,7	991,8	850,4	2924,9
36.	Geert DE PALMENAER	VZP	1821,6	702	336,8	2860,4
37.	Guy PICCART	LZC	1173,1	851	665,4	2689,5
38.	Yann VANDEWALLE	KAC	1395,2	819,4	250,3	2464,9
39.	Jochen SCHOETERS junior	ACK	2456,5	0	0	2456,5
40.	Peter TOMASSEN	ALB	1234,6	930,8	179,8	2345,2
41.	Thomas DE BRUYN	KAC	2315	0	0	2315
42.	Danny VERHEYEN	ALB	1342,5	872	0	2214,5
43.	Koen PIERLET	KVDW	879,5	718	595,6	2193,1
44.	Sven ABELS	DAC	918,8	794,6	430,8	2144,2
45.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	711,8	701,6	641,6	2055
46.	Jan WAUMANS	KVDW	993,1	673,5	379,6	2046,2
47.	Peter VERHOEVEN	ACK	972,3	964,2	0	1936,5
48.	Peter CUYPERS	ACK	909,4	663,3	311	1883,7
49.	Jan PEETERS	KAZM	831	768,1	264,3	1863,4
50.	Tijl SCHMELZER	ACK	1834,1	0	0	1834,1
51.	Rudi COOMANS	KVDW	787,6	409,9	334,8	1532,3
52.	Yvo MEYERS	ALB	1098,1	379,9	0	1478
53.	Alfred BRACKE	VZA	1014,5	432,4	0	1446,9
54.	Luc LAMMERANT	LUAC	1407,6	0	0	1407,6
55.	Willy BAEKEN	LZC	975,9	338,8	0	1314,7
56.	Bert CRAEYE	VZP	869,4	413,3	0	1282,7
57.	Sander Van de Maele junior	KAC	664,7	582,8	0	1247,5
58.	Wim DELEU	KFC	1224,2	0	0	1224,2
59.	Hjalmar BOUDRY	VZP	608,2	594,1	0	1202,3
60.	Danny DE WINTER	VZP	475,2	361,6	270,7	1107,5
61.	Ken GYPEN	ACK	786,7	269,7	0	1056,4
62.	Benny GERAEDS	KAZM	976	0	0	976
63.	Ruben MICHAUX junior	KVDW	960,8	0	0	960,8
64.	Carl RENCKENS	ALB	505,4	180,8	166,3	852,5
65.	Jan SPEETJENS	ALB	424	202,7	190,4	817,1
66.	Bart HUYGEN	KVDW	801,1	0	0	801,1
67.	Tom CONINGS junior	ALB	643,1	153,5	0	796,6
68.	Wim DESAIR junior	ALB	278,5	191,2	154,2	623,9
69.	Robert VAN HEEL	LV	595,5	0	0	595,5
70.	Mathias VAN EYNDE junior	ACK	202,9	200,8	191	594,7
71.	Joris VAN DONINCK	ACK	209,2	179,2	176	564,4
72.	Jim GIJBELS	ALB	202,9	202,9	116,5	522,3

BENELUX OPEN/RENKLASSE

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Daan SPRUYT	VZP	3346,2	2845,9	2821,8	9013,9
2.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	2822,1	2520	2201,4	7543,5
3.	Theo STOCKMANS	KVDW	2302,5	2302,5	2302,5	6907,5
4.	Pieter DAEMS junior	ACK	2021,1	1991,3	1768,4	5780,8
5.	Dries VAN GESTEL	KAC	2131,9	1940,5	1703,4	5775,8
6.	Guy TEEUWEN	KAZM	2242	1712,7	1485,1	5439,8
7.	François JEREMIASSE	ALB	2651,3	1682,5	1021,9	5355,7
8.	Bart SCHILLEBEEKS	KAC	2602,7	1639,5	983,3	5225,5
9.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	1868,5	1843,2	1476,4	5188,1
10.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	2342,7	1682,6	772	4797,3
11.	Sebastien MATHIEU	KVDW	1556,1	1493,5	1449,7	4499,3
12.	David JANSSEN	lzc	1502,8	1484,9	1451,9	4439,6
13.	Michiel HERMAN	LUAC	2125	1029,8	1029,8	4184,6
14.	Jan DIELENS	LUAC	1958,7	1200,5	904,3	4063,5
15.	Hugo MERTENS	ALB	1621,2	1264,2	1153,6	4039
16.	Rudy BROECKX	Kac	1481,4	1243,6	1179,5	3904,5
17.	Thomas DE BRUYN	KAC	1733,8	1381,5	681,5	3796,8
18.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1387,9	1276,6	1049,1	3713,6
19.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	1599,5	650,8	628,5	2878,8
20.	Luc LAMMERANT	LUAC	1129,2	942,3	801,9	2873,4
21.	Marcel GERITS	lzc	1379	926,7	514,4	2820,1
22.	Willy TEEUWEN	KAZM	1444,6	1348,2	0	2792,8
23.	Bert MATTHYS	LZC	996,9	674	471,2	2142,1
24.	Peter NARINX	LZC	880	613,6	183,9	1677,5
25.	Jorick SOFFERS junior	KAC	1010,2	654,9	0	1665,1
26.	Stijn VANDEN BOER	ALB	1132,6	0	0	1132,6
27.	Sven ABELS	DAC	709,5	343,6	0	1053,1
28.	Jan VANTOMME	KAZM	1004,5	0	0	1004,5
29.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	567,4	0	0	567,4
30.	Senne VERPOORTEN junior	KAC	209,5	202,9	119,6	532
31.	Hedwig DEMUNTER	DAC	528,7	0	0	528,7

BENELUX MOTORKLASSE

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Herman PEERAER	KAC	3043,4	2959,7	2862	8865,1
2.	Yves RUYMEN	KVDW	2855,7	2711	2246,5	7813,2
3.	Dennis HUYBRECKX	ACK	2823	2218,9	2114,8	7156,7
4.	Walter GEENEN	KAC	2997	2088,6	2033,2	7118,8
5.	Stefan BOVIN	LUAC	2645,6	2328,9	2130,3	7104,8
6.	Jo SCHOETERS	ACK	2393,3	2135,7	1967,3	6496,3
7.	Rob PEETERS	ACK	2508,6	2011,2	1901,6	6421,4
8.	Luc VAN CAMP	KAC	2484,7	2119,9	1325,5	5930,1
9.	Jozef KELL	ACK	2497,2	1844,1	1565,7	5907
10.	Bert VAN EYKEN	DAC	2855,7	2294,6	746,8	5897,1
11.	Wim AKKERMANS	ACK	2231,6	1743,9	1624,6	5600,1
12.	Albert MOORS	LZC	1946,7	1764	1284,1	4994,8

13.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	2466,1	1732,9	791,9	4990,9
14.	Ken EVENS	ALB	1954,5	1485,1	1302,6	4742,2
15.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	2659,5	1734,5	0	4394
16.	André RUYMEN	KVDW	2127,1	1111	1104,7	4342,8
17.	Tijl SCHMELZER	ACK	3756,4	351,5	0	4107,9
18.	Kris VAN DAM	BZC	1544,1	1314,4	1088	3946,5
19.	Fernand GEUENS	ACK	1614,7	1221,1	1011,4	3847,2
20.	Marc BELIEN	BZC	2066,8	973,1	800	3839,9
21.	Paul WOUTERS	BZC	1214,6	1054,3	997	3265,9
22.	Dirk ROGEMAN	KFC	1332,9	979,5	940,9	3253,3
23.	Peter APPELTANS	ALB	1160,4	1122,6	941,3	3224,3
24.	Ruben SNYERS junior	LV	2006,8	827,1	355,6	3189,5
25.	Stijn JANSEN	ACK	1121	1042	819,3	2982,3
26.	Geert CALLEWAERT	ALB	1142,8	1090,2	706,6	2939,6
27.	Filip DE CORTE	ALB	1103,7	922,9	374,3	2400,9
28.	Johan METTEN	ALB	1086,4	773,2	508,3	2367,9
29.	Luc VANDEBEECK	KVDW	1181,7	631,5	507,7	2320,9
30.	Ward GYSEMANS	ACK	1702,4	469,2	0	2171,6
31.	Pieter DAEMS junior	ACK	2084,3	0	0	2084,3
32.	Manu KIMPE	ACK	2017,9	0	0	2017,9
33.	Simon BERX	ALB	1189,9	699,1	0	1889
34.	Hugo MERTENS	ALB	1141	632,1	0	1773,1
35.	Stijn VANDEN BOER	ALB	1748,1	0	0	1748,1
36.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	1741,4	0	0	1741,4
37.	Johan LOUWET	BZC	1474,9	0	0	1474,9
38.	Jorik MICHIELS	BZC	1275,9	0	0	1275,9
39.	Louis BRASPENNING	BZC	1239,6	0	0	1239,6
40.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	684,3	451,2	0	1135,5
41.	Rik VANDEN BOER	ALB	1002,9	0	0	1002,9
42.	Phillipe MATTHYS	VZA	466,2	466,2	0	932,4
43.	Mark HUYBRECKX	ACK	818,5	0	0	818,5
44.	Raymond HENDERICKX	KAZM	275,7	271,7	246,7	794,1
45.	Marcel SNOEKX	ALB	245,6	144,5	121,8	511,9

CLUBKLASSE BUITENLAND

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Frank SCHOETERS	LUAC	1732,3	1295,8	1038	4066,1
2.	Frank DEMEULENAERE	KAZM	1422,5	767,1	722,5	2912,1
3.	Cédric DE WEERDT junior	VZA	669,9	669,2	448,8	1787,9
4.	Peet BUI-VANDEPUT junior	LUAC	938,2	484,6	305,1	1727,9
5.	Dirk VERHAEREN	LUAC	766,2	672,6	281,1	1719,9
6.	Luc LAMMERANT	LUAC	1189,2	0	0	1189,2
7.	Bertho BALLEET	LUAC	1092,2	0	0	1092,2
8.	Jan DIELENS	LUAC	672,1	357,1	0	1029,2
9.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	978,3	0	0	978,3
10.	Nicolas ROBESYN	KFC	526,3	244,2	175,8	946,3
11.	Jorick SOFFERS junior	KAC	912,1	0	0	912,1
12.	Danny DE WINTER	VZP	644,3	216,5	0	860,8
13.	Kenneth DE BRUYCKER junior	LUAC	346,2	272,2	236,5	854,9
14.	William CAENEN	LZC	307,9	266,9	243,8	818,6

STANDAARDKLASSE BUITENLAND

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	2795,4	2587,4	2555,2	7938
2.	Ruben SNYERS junior	LV	2678	2514,8	1951,8	7144,6
3.	Bart HUYGEN	KVDW	2079,2	2009,3	1944,8	6033,3
4.	Johan VANHOYLAND	KVDW	1948,6	1856,1	1347,7	5152,4
5.	Frédéric DE GROOTE junior	BZC	1923	1671,9	1523,5	5118,4
6.	Stijn VANDEN BOER	ALB	1923	1671,9	1523,5	5118,4
7.	Tijl SCHMELZER	ACK	1727,3	1720,4	1615,3	5063
8.	Rik VANDEN BOER	ALB	1884,5	1638,5	1493	5016
9.	Sander HEEREN	ACK	2484,1	1984,6	391,5	4860,2
10.	Peter BERTELS	BZC	1923	1523,5	1408,2	4854,7
11.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	1923	1523,5	1408,2	4854,7
12.	Thomas DE BRUYN	KAC	1812	1575,5	1435,6	4823,1
13.	Christophe LAENEN	ALB	1884,5	1493	1380	4757,5
14.	Niel DEIJGERS	DAC	2484,1	2192,2	0	4676,3
15.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	1744,9	1517,1	1382,4	4644,4
16.	Marcel GERITS	lzc	2102	1721,6	712,2	4535,8
17.	Jozef SZEKER	DAC	1881,2	1366,5	1257,7	4505,4
18.	Jeroen JENNEN junior	ACK	1580,6	1462,5	1449,5	4492,6
19.	Elke VAN HOEYMISSEN	KAC	1747,7	1574,6	1159,2	4481,5
20.	Jorick SOFFERS junior	KAC	2521,2	1923,3	0	4444,5
21.	Lode VUEGEN junior	ACK	1553,1	1530,8	1336,2	4420,1
22.	Bert CRAEYE	VZP	1590,6	1182	1116,1	3888,7
23.	Nick FREMAU junior	BZC	1516,5	1086	1039,5	3642
24.	Jan WAUMANS	KVDW	1213,1	1021,2	1018	3252,3
25.	Jelle HILLEN	ALB	1898,8	873,1	350	3121,9
26.	Hugo JANSEN	KAC	1394,3	1089,9	621	3105,2
27.	Bart LEYSEN	KAC	1061,6	1035,2	675,2	2772
28.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	1105,4	940,6	715,8	2761,8
29.	Jozef DEKONINCK	ACK	1350	1059,2	0	2409,2
30.	Hjalmar BOUDRY	VZP	932,2	798	633,7	2363,9
31.	Jan PEETERS	KAZM	1451,9	909,3	0	2361,2
32.	Robert VAN HEEL	LV	2143,9	0	0	2143,9
33.	Michiel DE BOCK	KFC	1513,5	440,4	146,2	2100,1
34.	Bert VAN EYKEN	DAC	1913,5	0	0	1913,5
35.	Pieter LIEVENS	VZP	1643,9	0	0	1643,9
36.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	1402	0	0	1402
37.	Koen CROMBEZ	DAC	1369,2	0	0	1369,2
38.	Jelle VANDEBEECK	BZC	963,2	205,7	182,7	1351,6
39.	Geert DE PALMENAER	VZP	1197,6	0	0	1197,6
40.	Wim DESAIR junior	ALB	650,8	408,8	0	1059,6
41.	Bob EVERAERT	VZP	1009,2	0	0	1009,2
42.	Jan HENDERYCKX	KAZM	358,7	351,5	260,8	971
43.	Jozef HAEPERS	ACK	869	0	0	869
44.	Yann VANDEWALLE	KAC	864	0	0	864
45.	Benjamin LAPAUW junior	KFC	571,6	219,2	0	790,8
46.	Willy BAEKEN	LZC	379,6	257,1	0	636,7
47.	Bert CLEYNEN junior	LZC	621,5	0	0	621,5

OPEN/RENKLASSE BUITENLAND

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	3169,7	2258,8	1977,8	7406,3
2.	Pieter DAEMS junior	ACK	2673,2	2354,5	2186,2	7213,9
3.	Theo STOCKMANS	KVDW	2301,7	2289,4	1988,1	6579,2
4.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	2444,6	1997,8	1971,6	6414
5.	Dries VAN GESTEL	KAC	2189,5	2105	1936,2	6230,7
6.	Simon BERX	ALB	2406,2	2244,4	1555,2	6205,8
7.	Sebastien MATHIEU	KVDW	2046	1957,9	1693,5	5697,4
8.	François JEREMIASSE	ALB	2194,3	1617,1	1584,6	5396
9.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	1718,2	1637,5	1633,2	4988,9
10.	Wilfried GORREBEECK	BZC	1644,7	1504,4	1495,5	4644,6
11.	David JANSSEN	lzc	1603,7	1503,7	1488,6	4596
12.	Jan DIELENS	LUAC	2503,8	956,5	796,9	4257,2
13.	Peter NARINX	LZC	1908,9	1455,7	367,4	3732
14.	Guy TEEUWEN	KAZM	1510,9	1213,6	748,9	3473,4
15.	Geert DE PALMENAER	VZP	1195,1	1132,4	1127,4	3454,9
16.	Paul VAN DINGENEN	ACK	3133,9	0	0	3133,9
17.	Daan SPRUYT	VZP	1292	1078,6	728,5	3099,1
18.	Bert MATTHYS	LZC	1601,9	1418,8	0	3020,7
19.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	1102,3	958,5	923,3	2984,1
20.	Luc LAMMERANT	LUAC	1108,5	967,7	683,1	2759,3
21.	Ludo VRANCKEN	DAC	1133,8	822,5	791,3	2747,6
22.	Ad KENNES	KAC	951	931,2	817,2	2699,4
23.	Filip GHEYSEN	KFC	967,7	956,2	755,8	2679,7
24.	Jan VANTOMME	KAZM	1507	620,5	242,6	2370,1
25.	Pieter REBRY	KFC	1290,1	376,4	293,8	1960,3
26.	Jozef SZEKER	DAC	671,3	598,5	406,2	1676
27.	Dirk VERHAEREN	LUAC	985,8	439,6	239,8	1665,2
28.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	1437,5	0	0	1437,5
29.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	1404,8	0	0	1404,8
30.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	631,8	443	223,6	1298,4
31.	Frank SCHOETERS	LUAC	740,8	266,9	245,6	1253,3
32.	Marcel GERITS	lzc	578,3	332,3	255,1	1165,7
33.	Wim DELEU	KFC	617,5	517,8	0	1135,3
34.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	980,9	0	0	980,9
35.	Michiel DE BOCK	KFC	922,7	0	0	922,7
36.	Wilfried JANSSENS	ALB	524	176,4	61,8	762,2
37.	Sven ABELS	DAC	345,8	328,8	0	674,6
38.	Hedwig DEMUNTER	DAC	590,9	0	0	590,9
39.	Michiel HERMAN	LUAC	559,6	0	0	559,6

MOTORKLASSE BUITENLAND

#	Piloot	Club	proef 1	proef 2	proef 3	totaal
1.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	4452,8	3387,4	3080,3	10920,5
2.	Bert DE WIJS	KAC	4036,8	3790,3	3044,2	10871,3
3.	Paul VAN DINGENEN	ACK	3143,4	3013,9	2832,2	8989,5
4.	Jo SCHOETERS	ACK	2612,9	2423,3	2385	7421,2
5.	Jan EVENS	ALB	3146,3	2056,5	1720,3	6923,1
6.	Christiaan BIELEN	ACK	2744,9	2519,5	1399,6	6664

7.	Yves RUYMEN	KVDW	2561	2464,2	1532,9	6558,1
8.	Stefan BOVIN	LUAC	2357,9	1924,6	1621,1	5903,6
9.	Herman PEERAER	KAC	2113,6	1880,7	1737,6	5731,9
10.	Stijn JANSEN	ACK	2380,4	2197,1	0	4577,5
11.	Dennis HUYBRECKX	ACK	1589,4	1466,2	1453,2	4508,8
12.	Geert CALLEWAERT	ALB	1653,1	1309,6	1250	4212,7
13.	Philippe MATTHYS	VZA	1507,5	1212,3	948,4	3668,2
14.	René PAREDIS	LZC	1566,7	1056,7	885,2	3508,6
15.	Paul WOUTERS	BZC	1692,2	932,2	783	3407,4
16.	Luc LAMMERANT	LUAC	1146,3	1107	738	2991,3
17.	Lieven DE BONTRIDDER	LUAC	1278,9	764,3	754,2	2797,4
18.	Daan SPRUYT	VZP	1601,6	0	0	1601,6
19.	Albert MOORS	LZC	821,3	670,3	0	1491,6
20.	Raymond HENDERICKX	KAZM	604,8	433	0	1037,8
21.	Louis BRASPENNING	BZC	830,3	0	0	830,3
22.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	633,7	137,7	0	771,4
23.	Jan DIELENS	LUAC	669,5	0	0	669,5

GASTON PEETERS-TROFEE
(GROOTSTE VRIJE VLUCHT)

#	Piloot	Club	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Wim AKKERMANS	ACK	820,40 km	759,63 km
2.	Dennis HUYBRECKX	ACK	695,20 km	643,70 km
3.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	699,30 km	630,00 km
4.	Niel DEIJGERS	DAC	610,10 km	622,55 km
5.	Jeroen JENNEN junior	ACK	647,40 km	622,50 km
6.	Jochen SCHOETERS junior	ACK	638,70 km	614,14 km
7.	Pieter DAEMS junior	ACK	602,80 km	579,62 km
8.	Thomas DE BRUYN	KAC	601,90 km	578,75 km
9.	Dries VAN GESTEL	KAC	591,60 km	532,97 km
10.	Ruben SNYERS junior	LV	533,90 km	498,97 km

MICHEL AERTS-TROFEE(
GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF)

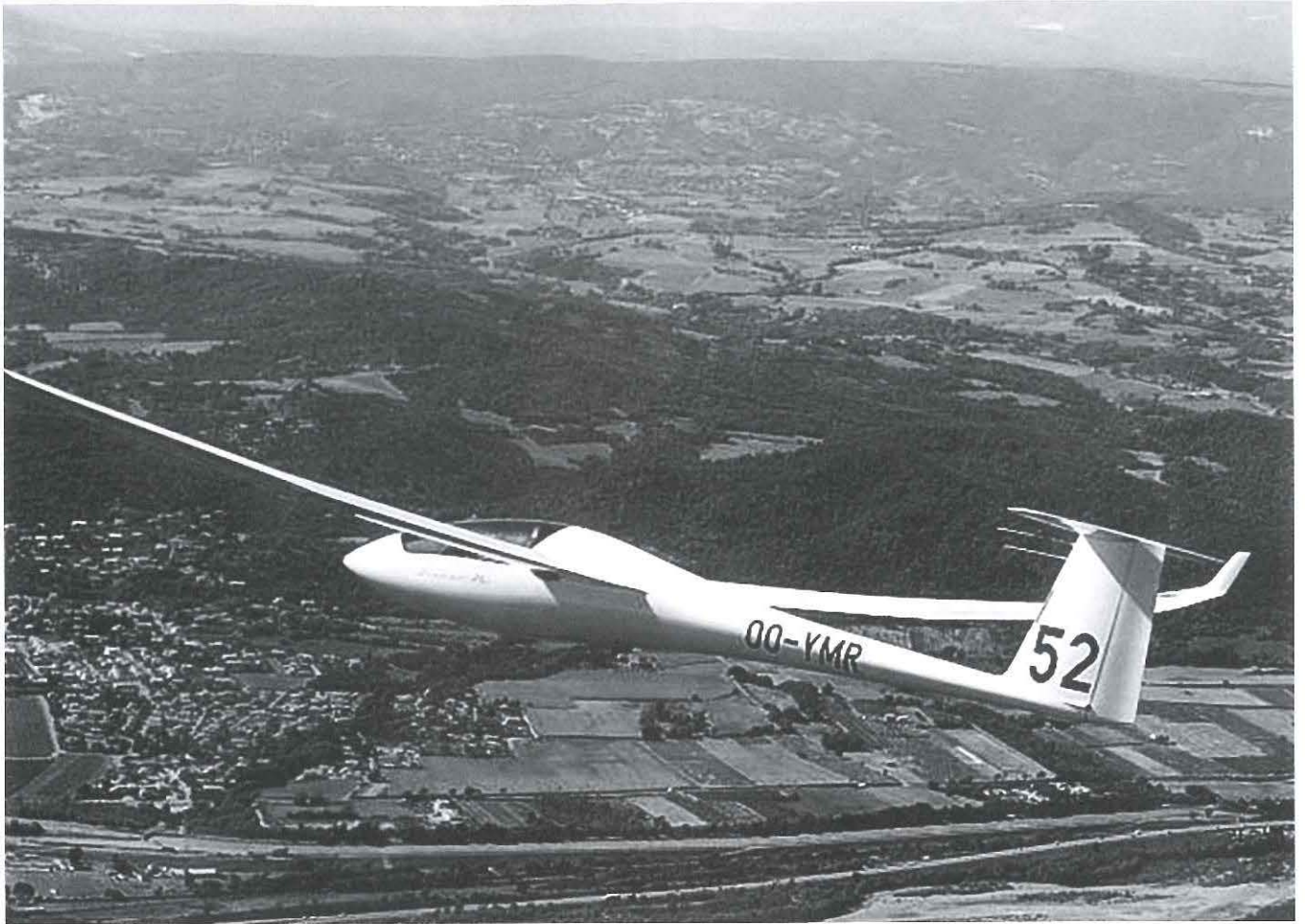
#	Piloot	Club	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Daan SPRUYT	VZP	783,00 km	669,23 km
2.	Pieter LIEVENS	VZP	602,00 km	608,08 km
3.	Jeroen JENNEN junior	ACK	656,40 km	607,78 km
4.	Yves RUYMEN	KVDW	630,80 km	584,07 km
5.	Wim AKKERMANS	ACK	624,30 km	578,06 km
6.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	626,50 km	564,41 km
7.	Niel DEIJGERS	DAC	526,30 km	506,06 km
8.	Dennis HUYBRECKX	ACK	534,40 km	494,82 km
9.	Eddy DE CONINCK	KAC	501,10 km	491,28 km
10.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	510,70 km	468,53 km

JUNIORENBEEKER

#	Piloot	Club	Proef 1	Proef 2	Proef 3	Totaal
1.	Jeroen JENNEN junior	ACK	3038,9	2490	2255,2	7784,1
2.	Pieter DAEMS junior	ACK	2673,2	2354,5	2318,5	7346,2
3.	Ruben SNYERS junior	LV	2678	2514,8	2006,8	7199,6
4.	Jorick SOFFERS junior	KAC	2521,2	1923,3	1511,5	5956
5.	Frédéric DE GROOTE junior	BZC	2131,6	1923	1727,6	5782,2
6.	Michaela SCHOETERS junior	ACK	1897,3	1846,2	1806,7	5550,2
7.	Nick FREMAU junior	BZC	1920,8	1516,5	1125,5	4562,8
8.	Lode VUEGEN junior	ACK	1553,1	1530,8	1336,2	4420,1
9.	Tom CONINGS junior	ALB	1786,6	1164,5	924,7	3875,8
10.	Sander Van de Maele junior	KAC	1301,3	728,9	664,7	2694,9
11.	Jochen SCHOETERS junior	ACK	2456,5	0	0	2456,5
12.	Wim DESAIR junior	ALB	946,2	650,8	581,2	2178,2
13.	Cédric DE WEERDT junior	VZA	669,9	669,2	448,8	1787,9
14.	Pieter DROBé junior	VZP	634,1	570,7	561,5	1766,3
15.	Peet BUI-VANDEPUT junior	LUAC	938,2	484,6	305,1	1727,9
16.	Jarno VEIRMAN junior	VZP	617,1	484,2	424,1	1525,4
17.	Bert CLEYNEN junior	LZC	621,5	351,9	335,5	1308,9
18.	Alexander MARIËN junior	BZC	983,6	0	0	983,6
19.	Carl CEUSTERS junior	ALB	416,1	352,3	214,8	983,2
20.	Ruben MICHAUX junior	KVDW	960,8	0	0	960,8
21.	Kenneth DE BRUYCKER junior	LUAC	346,2	272,2	236,5	854,9
22.	Benjamin LAPAUW junior	KFC	571,6	219,2	0	790,8
23.	Sinne VAN HERCK junior	KAZM	712,4	0	0	712,4
24.	Mathias VAN EYNDE junior	ACK	290,8	212	202,9	705,7
25.	Dries BAETEN junior	LZC	240,2	206,6	188,2	635
26.	Senne VERPOORTEN junior	KAC	218,3	209,5	202,9	630,7
27.	Joren VERMEULEN junior	KFC	228,3	220,8	160,6	609,7
28.	Jo VAN HOVE junior	ACK	298,7	290,8	0	589,5
29.	Jeremy COPPENS junior	BZC	506,7	0	0	506,7

CLUBBRANGSCHIKKING (BENELUX & Buitenland)

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	55	3929,3	216113,2
2.	KAC	37	4003	148110,9
3.	ALB	55	2547,3	140101,6
4.	VZP	29	2762,2	80104,1
5.	KVDW	20	3912,4	78248,2
6.	BZC	21	3078,1	64640,1
7.	LUAC	25	2497,8	62444,3
8.	KAZM	23	2599	59776,5
9.	LZC	27	1991,5	53769,7
10.	DAC	16	2508,7	40139,8
11.	KFC	12	1786,1	21433,2
12.	LV	7	2948,8	20641,7
13.	VZA	5	2114,7	10573,6



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



