

LIGABLAD

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



41^{ste} jaargang

Januari • februari • maart 2021

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **165**

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijkse 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



41^{ste} jaargang • Nummer 165
januari • februari • maart 2021

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Ludo Vrancken
Naamsevest 26, 3000 Leuven
Tel. 0498 60 65 99

E-mail:

ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Mathieu Denecker
Jan Matheussen
Dries Van Gestel
Staf Van Pelt
Adjutant Jozef Vanden Broeck
Adjutant Michael Moens
Paul Windey
Skeyes Drone Support & Unify
Siger Zeischka
Stéphane Vander Veken

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs
Drieskensstraat 46 - 2300 Turnhout
Tel.: 014/89 44 60
e.mail: info@lvzc.be
internet homepage :
http://www.zweefvliegen.be
of http://www.lvzc.be

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
BE42 0682 0333 4154
v.z.w. Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs
te 2300 Turnhout

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com

Kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 1 juni 2021**

Omslagfoto: *opbouwen in de mist door Hugo Jansens, winnaar van de fotowedstrijd 2020*

Inhoud

Het woord aan de voorzitter	1
Nieuws van het secretariaat.....	3
Mijn FAI 750 km en de weg er naar toe.....	4
Vliegen...met vallen en opstaan	8
ATCC@Skeyes: één jaar later	10
ULM's in Vlaanderen.....	12
Hans Werner Grosse	14
Charronuitslagen.....	15
Homologatie van de FAI brevetten en diploma's 2020.....	21
Zweefvliegtuignieuws	22
Het hoekje van de boekenvreter	23

Woordje van de redactie

Het moet een unicum zijn. We startten het nieuwe seizoen niet met een symposium en dat stelt ons voor een probleem want het evenement levert normaal genoeg stof op om ons eerste Ligablad te vullen. Dit jaar dus niet en daarom hebben we maar een fictief symposium samengesteld met het woord van onze voorzitter in pole-position en twee gastsprekers. Beide gastsprekers komen van buiten ons wereldje. Wat ze te vertellen hebben moet ons interesseren. De eerste bijdrage komt van Defensie want één jaar geleden verhuisde ATCC Semmerzake naar Skeyes in Steenokkerzeel. Daar zorgen militairen en burgers nu samen voor een maximale exploitatie van het kleine maar drukke Belgische luchtruim. Ook het CRC van Glons verhuisde. Het kwam in Beauvechain terecht. Voor ons is dit onderdeel van het luchtcomponent van belang omdat het de QRA aanstuurt en met de QRA moeten een aantal clubs van onze Liga elk weekend rekening houden. De tweede bijdrage komt uit de ULM gemeenschap. In ons Ligablad hebben we al de valscherspringers, paragliders en hanggliders aan het woord gelaten. Nu is het de beurt aan de ULM-vliegers. Via hen werden wij attent gemaakt op iets wat waarschijnlijk geruisloos gepasseerd was: de wijziging van de regelgeving die het dronevliegen stuurt. En dan zijn er de verhalen. Staf Van Pelt probeerde in zijn lange vliegcarrière bijna alles wat vliegt uit en passeerde daarbij langs een aantal clubs. Dries Van Gestel leverde een uitgebreide bijdrage over zijn 750 km FAI diploma. Het artikel dat Dries opstuurde was te groot om in een keer te plaatsen. Het werd dus opgesplitst. Een deel verschijnt in dit nummer een deel verschuift naar Ligablad nr.165. Dries beschrijft in dit nummer zijn vlucht. In het volgende nummer van ons tijdschrift legt hij uit wat daar allemaal aan vooraf ging.

Dit jaar geen uitslagen van de Beker van Vlaanderen. Corona kwam als enige winnaar uit de strijd en kaapte alle bekens weg. Waar COVID geen vat op had was de Charron. Elk jaar huldigt het Ligablad elke piloot die 500 punten bij elkaar vliegt en de juiste igc-file indient. Ook dit jaar wordt daarop geen uitzondering gemaakt. Stéphane tenslotte sluit dit Ligablad af met zijn zweefvliegtuignieuws en zijn boekenrubriek. Bij dat nieuws was er ook droevig nieuws want Hans-Werner Grosse, een zweefvliegmonument, steeg voor zijn laatste vlucht op.

Ludo

Het woord aan de voorzitter



Beste zweefvliegvrienden, voor zij die mij nog niet kennen, ik ben Matthieu Denecker, de nieuwe voorzitter van de Liga. Ik ben 33 jaar en voorzitter van de zweefvliegsectie van de Kortrijk Flying Club. Sinds 2004 ben ik besmet met het zweefvliegvirus en intussen ben ik twee jaar instructeur. Zoals jullie weten was het symposium van vorig jaar het laatste van Guido Sergeant als voorzitter. In juni 2020 heb ik de fakkel overgenomen.

Wat we vorig jaar op het symposium niet verwacht hadden, is wat voor een jaar het zou worden. Kort gezegd, 2020 was een bijzonder jaar met hoogtes maar zeker ook met vele laagtes.

Afgelopen jaar zijn enkele zweefvliegiconen vertrokken voor hun laatste vlucht.

Stan Taymans was een excellente overlandpiloot en wedstrijd-zweefvlieger. Hij was jarenlang instructeur en examiner. In de periode voorafgaand aan het EASA part FCL, heeft Stan binnen de Liga een grote rol gespeeld op het vlak van instructie. Velen zullen hem ook kennen van zijn PIK 20, de Zoulo Julliet Alfa, waarmee hij duizenden uren vloog. Ook van Mon Van Gestel moesten we afscheid nemen. Mon was de bezieler en een stichter van het vliegveld van Keiheuvel. Hij gaf er, vooral in de jaren 70, instructie zweefvliegen en motorvliegen. In Keiheuvel was hij een spijfiguur en voor heel wat motorvliegers en sleeppiloten was Mon hun instructeur of examiner. Naast het afscheid van deze iconen, betreuen we ook een dodelijk zweefvliegongeval in Tienen waarbij Yves Ruymen en Fien De Bleser het niet overleefd hebben. Een zware slag voor onze zweefvlieggemeenschap om een ervaren en geliefde instructeur en wedstrijdvlieger en een jonge gepassioneerde stagiaire te verliezen op een warme zomerdag in augustus.

2020 Zal herinnerd worden als het jaar van Covid-19. Door de lockdown vanaf maart kon niet alle winterwerk tijdig afgerond worden maar ook het seizoen kon niet starten zoals andere jaren. Pas in mei konden we weer beginnen vliegen, al twee belangrijke vliegmaanden minder.

Ook de voorbereidingen liepen niet zoals we gewoon waren, plots gingen alle vergaderingen online door en zagen we elkaar enkel op het kleine scherm en ook de clubhuizen bleven dicht. Toch een belangrijke impact op de sfeer rond het vliegen. Alsof dat nog niet genoeg was, werden ook alle wedstrijden, opendeurdagen, fly-ins ... 1 voor 1 geannuleerd. Een dikke streep door de rekening.

Het heeft wat voeten in de aarde gehad, maar gelukkig zijn de theorie-examens wel kunnen doorgaan. De meerderheid van onze leerlingen heeft vorig jaar dan toch hun theorie-examen kunnen afleggen in Brussel. Voor het komende jaar zijn er al enkele examensessies voorzien waarvan de planning momenteel opgemaakt wordt. Het DGLV heeft ons beloofd dat er een digitaal examen komt waardoor onze leerlingen veel meer mogelijkheden zouden moeten hebben wat tijdstippen betreft om hun examen af te leggen. Dit zal echter pas ten vroegste naar het einde van het jaar in orde zijn, of later... Voor de organisatie van de theorie-examens vertrouwt het DGLV voornamelijk op het werk van onze eigen mensen, in dit geval Koen Pierlet, onze HOT, en Michel Pihard, van bij onze Waalse vrienden.

Op het vlak van opleiding loopt alles vlot in onze DTO met dank aan alle instructeurs, AHOt's, onze Head of Training Koen Pierlet en onze DTO Representative Anton Buyse. Intussen wordt er ook verder gewerkt aan de theorie-opleiding. Alle theorie is nu te vinden op www.zweefvliegopleiding.be en de inhoud daarvan wordt nog verder aangepast en geactualiseerd. Binnenkort zullen we ook de profexamens digitaal kunnen afnemen.

Ook op het vlak van techniek en luchtwaardigheid is er heel wat gebeurd. Op het terrein is dat niet meteen zichtbaar, maar achter de schermen werd er veel werk verricht met dank aan Luc Beerts, onze Accountable Manager van onze CAO. De CAMO+ die we allemaal kennen is nu een CAO, Combined Airworthiness Organisation geworden door de veranderende EASA wetgeving. Die omschakeling betekent uiteraard ook weer een hoop extra papierwerk.

Intussen hebben onze techniekers, onze CS'en, hun nieuwe vergunning Part 66L ontvangen. Ook dit heeft heel wat moeite gekost maar uiteindelijk is alles goed gekomen.

Uiteraard blijven bepaalde thema's ieder jaar opnieuw onze aandacht nodig hebben.

Veiligheid is er zo één. Sinds vorig jaar is Koen Peeters onze Safety Manager en hij wordt bijgestaan door Jan-Bart Van Erck, onze Adjunct Safety Manager.

Een ander aandachtspunt is de werking van het DGLV. In 2020 werd een nieuwe Directeur Generaal benoemd, de heer Koen Milis. Dat doet ons hopen dat de werking beter zal lopen in de toekomst. Dankzij enkele mensen bij het DGLV die bijzonder hard hun best doen, met o.a. avond- en weekendwerk, hebben onze instructeurs uiteindelijk toch hun nieuwe vergunning tijdig ontvangen.

Luchtruim is een ander klassiek aandachtspunt. Daarvoor zijn we vertegenwoordigd binnen de BELANC, het overlegorgaan voor het Belgisch luchtruim, door Luc Vandebecq die bijgestaan wordt door Luc Beerts en Baudouin Litt. Het LFA-Golf systeem werkt nog steeds goed. Minder goed nieuws, zeker voor het westen van ons land, is het feit dat er bijna zeker een TMA komt boven Kortrijk. Daardoor zal een nog redelijk mooi stuk luchtruim verknijpt worden. Maar onze collega's doen hun best om de impact daarvan te beperken.

Graag neem ik ook de tijd om iedereen te bedanken die zich voor de Liga, de clubs en onze sport inzet, bedankt allemaal! Zonder de vele vrijwilligers zouden we niet staan waar we nu staan. Maar het is niet omdat we, in mijn ogen toch goed bezig zijn, dat het we op onze lauweren kunnen rusten.

Ten slotte wil ik eindigen met een positieve noot. Het weer was ons goed gezind tijdens het verkorte vliegseizoen dat we gekend hebben. Er werden enkele mooie prestaties gevlagen voor de Charron en FAI. Zoals elk jaar zijn er ook verschillende brevetten behaald.

► *Proficiat aan zij die het zilveren brevet hebben behaald:*

- Jan Broux
- Cedric Busschots
- Sam Cuyvers
- Olivier Van De Briel
- Ferre Van Der Vieren
- Michael Van Peel
- Carsten Weise

- ▶ Cedric Busschots heeft het gouden brevet behaald, proficiat daarvoor.
- ▶ Proficiat aan Sebastien Mathieu en Dries Van Gestel voor het vliegen van een 750 km.
- ▶ En ten slotte van harte gefeliciteerd Tijn Schmelzer met jouw memorabele vlucht van 1250 km. Die maandag heb ik toch wat minder geconcentreerd gewerkt door vol spanning uw vlucht online te volgen.

En zoals elk jaar heeft Dries Van Gestel weer een presentatie voorbereid rond de Charron maar dit komt later ook nog online. Alvast bedankt Dries!

Ook was er opnieuw de fotowedstrijd. De winnaars van de fotowedstrijd zijn:

- Op de 3^{de} plaats, Matthijs Cuppens met *Social Distance*
- Op de 2^{de} plaats, Pieter Daems met *Shiny Winglet*
- En de winnaar is Hugo Jansen met *Opbouwen in de mist*

Er is geen winnaar verkozen voor de videowedstrijd door een gebrek aan inzendingen. Daarom wil ik jullie oproepen om ook dit jaar zowel foto's als filmpjes in te sturen, het levert telkens mooie beelden op.

Laat ons hopen dat 2021 veel moois in petto heeft voor ons en dat we vele prachtige vluchten kunnen maken. Ik hoop alvast dat we volgend jaar opnieuw een symposium kunnen organiseren waarbij we elkaar in levende lijve zien.



Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 25 maart ll. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag over 2020 en de begroting voor 2021 werden goedgekeurd. Het werkingsverslag 2020 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris. Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de KBAC en BZF werking, de status van onze opleidings- en luchtwaardigheidsorganisatie, en de gevolgen van Covid-19 op onze activiteiten.

VCL

In december werd het achttiende werkingsjaar afgesloten. Op 22 maart jl. vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag van het voorbije werkingsjaar werden besproken, alsook het voorstel van de begroting voor 2021. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2020 moet voor 1 april a.s. bij Sport.Vlaanderen worden ingediend. De aanvraag voor de erkenning en voor de subsidiëring voor 2021 werd door de minister en door Sport.Vlaanderen gunstig beoordeeld.

EU-Vliegvergunningen (Part S FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een Part S FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2021).

DTO

De werking verloopt in het algemeen vlot. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De meest actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terugvinden op de leden sectie van de website. De bijgewerkte theorie cursus is terug te vinden op de website: www.zweefvliegopleiding.be De data voor de volgende theorie examens bij DGLV zijn voorzien op 31-03-2021, 21-04-2021, 12-05-2021, 2-06-2021 en 23-06-2021. In de toekomst zullen de theorie-examen op computer kunnen afgelegd worden te Brussel.

We vragen aan FI's en FE's telkens bij wijzigingen of verlengingen een kopie van hun vergunning over te maken aan het DTO- secretariaat via dto@lvzc.be

Luchtwaardigheid - CAO

Behoudens enkele types (de zgn. Annex I-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-cao. Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terug vinden op de CAO online database.

De volgende jaarlijkse CS-ARS studiedag is voorzien op zaterdag 23 oktober 2021 te Malle.

Veiligheidsthema 2021

Voor dit werkingsjaar werd gekozen voor Klaar voor de start ?

FAI-Sporting Code

De sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" is beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club of via het secretariaat.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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 2021 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen begin juni en november.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Mogen wij nogmaals oproepen om **adreswijzigingen** zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat. **Gelieve ook steeds een kopie over te maken van je nieuwe medische verklaring.**

Kopies van medicals en vergunningen mogen naast per post ook aangeleverd worden via e-mail met een kwalitatieve scan opgeslagen als PDF. Gelieve geen foto's gemaakt met de smart Phone toe te sturen voor documenten.

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2021

Alle foto's en filmpjes kunnen digitaal ingestuurd worden naar fotowedstrijd@lvzc.be

Jan Matthuessen

Mijn FAI 750km en de weg er naar toe (1/2)

Voor het ligablad nr 100 (Oct-Dec 2004) schreef ik een artikel over mijn FAI 50km ervaring en wat er in mijn geval aan vooraf ging. Ik sloot het artikel af met: "En zoals alles bij mij in het zweefvliegen, heeft deze vlucht er weer voor gezorgd dat ik nog meer hunker naar meer, verder, hoger, sneller,...Als het aan mij ligt, is dit zeker niet mijn laatste overland en ben ik van plan om nog meer punten te pakken voor de Charronwedstrijd.. Het is duidelijk niet bij die ene vlucht gebleven. Na mijn FAI 500km was het plan om een soortgelijk artikel te schrijven maar het bleef bij een intentie. 15x50km en 16 jaar later is het er wel van gekomen al werd het artikel iets langer dan initieel gedacht. Daarom is het opgesplitst over 2 ligablada. Het eerste deel gaat meer over de uitvoering, het tweede stuk over de voorbereiding en de weg er naar toe. Als ondanks de lengte het één iemand een klein beetje kan inspireren is het doel al meer dan bereikt.

FAI badges en diplomas

Omdat mogelijk niet alle piloten even vertrouwd zijn met badges en diploma's binnen het zweefvliegen, misschien eerste even dit. De wereldwijd overkoepelende federatie voor lucht- en ruimtevaart FAI (Fédération Aéronautique Internationale www.fai.org) en met name een van zijn commissies de IGC (International Gliding Commission) reikt een set van badge en diploma's uit voor allerhande individuele zweefvlieg prestaties. Deze volgen een beetje de natuurlijke leercurve van een piloot, er is bij wijze van spreken "voor ieder wat wils". Voor de startende piloot is het behalen van de "zilveren badge" bestaande uit een 5u duurvvlucht een 1000m hoogtewinst en een 50km overlandvlucht al een hele boterham. Een mooi streefdoel maar volgens de kleine letters van heel wat nationale en internationale wedstrijden ook vaak een minimale vereiste om te mogen deelnemen.

Voor wie na de diamant badge (500km over maximaal 4 benen + 300km gesloten driehoek of out-and-return + 5000m hoogtewinst) er nog niet genoeg van heeft zijn er nog de FAI diploma vluchten. 1 badge wordt uitgereikt per vlucht voor de incrementele afstand kleiner dan de gevlogen afstand beginnende bij 750km en met stappen van 250km: 750km, 1000km, 1250km,... Hierbij gaat het steeds (met uitzondering van een "straight distance" proef) om een opgegeven proef, je moet dus vooraf bepalen welke opdracht

je gaat vliegen. In tegenstelling tot de charron.line waarbij voor de grotere vluchten 5 keerpunten/6 benen gebruikt kunnen worden mag je van de IGC maximaal 3 keerpunten/4 benen gebruiken. Naargelang het aantal keerpunten of het al dan niet gesloten zijn van de omloop resulteert dit in een "straight distance", "3 turn-point distance", "out and return",... proef. Naar gelang het type proef telt de afstand van het ontkoppelpunt of startpunt tot het finishpunt, landingspunt of gekozen punt van de track.

Vlaamse en internationale 750 piloten

Waar het 1000km diploma al bestond in de jaren 70 van vorige eeuw is het 750km diploma nog vrij nieuw. Het voorstel werd gedaan in 2004 waarna het effectief in voege ging op 31 oktober 2005. Dit verklaart dan ook gedeeltelijk waarom je op de website van de FAI (<https://www.fai.org/page/igc-badges-and-diplomas>) in totaal wereldwijd 188 piloten kan terug vinden die momenteel een 750km diploma bezitten terwijl er 732 zijn met een 1000km. Dit is de situatie zoals gepubliceerd op 2 Januari 2021.

Als je echter kijkt sinds 2006 zijn er 27% meer 1000km diploma's uitgereikt (750km 185 en 1000km 236). Je zou dus (zeer) kort door de bocht kunnen stellen dat een 750km vliegen moeilijker/unieker is dan een 1000km. De aantrekkingskracht van het ronde getal 1000 zal heel zeker ook meespelen. Ik denk dat het ook komt om-

Vlaamse FAI 750km diploma houders status 2 Jan 2021											
#	Voornaam	Naam	Dag	Plaats	Toestel	Binnenland	Driehoek	Motor	15m	OP [km]	VV [km]
1	Bert Jr	Schmelzer	5-Dec-2008	Bitterwasser	Ventus 2	✗	✗	✓	✗	783	980
2	Tijl	Schmelzer	6-Dec-2008	Bitterwasser	DG800	✗	✗	✓	✗	810	843
3	Dirk	Roggeman	20-Jul-2010	Fuentemilanos	ASH26	✗	✗	✓	✗	751	756
4	Koen	Vanderputten	19-Jul-2013	Klippeneck	LS6	✗	✗	✗	✓	749	861
5	Ken	Evens	19-Jul-2013	Fuentemilanos	Discus2c	✗	✗	✓	✗	936	1000
6	Joris	Vanderputten	20-Jul-2013	Klippeneck	LS6	✗	✗	✗	✓	773	780
7	Bart	Huygen	6-Jan-2015	Douglas	Discus2	✗	✗	✗	✓	755	775
8	Johan	Vanhoyland	6-Jan-2015	Douglas	Discus cs	✗	✗	✗	✓	755	772
9	Bert Sr.	Schmelzer	18-Apr-2015	Keiheuvel	Ventus2	✓	✗	✓	✗	751	760
10	Stefan	Bovin	30-Jul-2015	Pont s yonne	ASW28	✗	✗	✓	✗	753	754
11	Pieter	Lievens	19-Apr-2017	Geraardsbergen	st cirrus	✓	✗	✗	✓	751	796
12	Daan	Spruyt	11-Aug-2018	Geraardsbregen	ASW27	✓	✓	✗	✓	763	784
13	Simon	Berx	11-Aug-2018	Keiwit	LS6-18	✓	✗	✗	✗	751	769
14	Geert	de Palmenaer	9-Jul-2019	Zoersel	Ventus	✓	✗	✗	✗	770	787
15	Bert	van Eyken	9-Jul-2019	Keiwit	Ventus CT	✓	✗	✓	✗	757	847
16	Sebastien	Mathieu	12-Jul-2020	Tienen	LS6-18	✓	✗	✗	✗	751	764
17	Dries	Van Gestel	12-Jul-2020	Weelde	LS6	✓	✗	✗	✓	764	821
					Totaal	8	1	7	7		
					%	47	6	41	41		
					Mediaan					755	784
					Min					749	754
					Max					936	1000

Figure 1. Overzicht van de gevonden vlaamse piloten met een FAI 750km diploma zoals op 2 Januari 2021



dat 1000km vluchten op vele plaatsen in de wereld helemaal niet vanzelfsprekend zijn. Een deel van de gedreven (kapitaalkrachtige) piloten maken er een doel van tijdens hun zweefvliegvakantie in bv Afrika en Australië waar de meteorologische condities gunstiger zijn. Vermits je maar 1 diploma kan claimen per vlucht denk ik dat de 750km er soms gewoon wat over schiet. Maar ik onthoud op dit moment, want het komt me goed uit, het 750km diploma is unieker dan het 1000km.

Een overzicht van de Vlaamse FAI 750km piloten vind je de figuur (fouten onder voorbehoud en situatie zoals bekend op 2 jan 2021). Van de 188 diploma's komen er 9% toe (17 in aantal) aan een Vlaming. Op zich niet slecht als je bedenkt dat er momenteel 39 landen in de IGC country scoring staan. De kans is zeer reëel dat meerdere oudere bekende overlandpiloten ook 750km vluchten deden met 3 keerpunten maar vermits het diploma pas uitgereikt wordt sinds 2005 zal je hen dus niet terugvinden.

Over een periode van 12 jaren vliegen we met zijn alle 1.4 keer een FAI 750km diploma per jaar. Tot 2015 werd er geen enkele proef gevlogen in het binnenland, sindsdien is de omslag zo goed als compleet. Tot nu toe vlogen 47% van hen hun proef vanuit Vlaanderen. Zo goed als de helft (41%) had een motor bij en eenzelfde percentage gebruikte een 15m toestel. Zowel in binnenland als buitenland is juli de maand met de meeste 750 vluchten. Op zich niet heel verwonderlijk omdat dat net de periode is met het meeste daglicht.

Het overgrote deel gebruikte een vrij performant toestel, Pieter Lievens in een St Cirrus is daarom zeker het vermelden waard. Zoals eerder gezegd zijn er verschillende soorten van proeven mogelijk, ruwweg driehoeksproeven of geen driehoeksproeven. Van wat ik kon terug vinden is Daan Spruyt tot nu toe de enige Vlaming die zijn 750km diploma vloog volgens een FAI driehoek (waarbij geen enkel van de 3 benen minder dan 28% van de totale afstand mag zijn, geen platte driehoek dus).

Tenslotte heb ik ook opgelijst voor elke vlucht wat de effectief gevlogen afstand was. De mediaan van de piloten vloog 784km VV, hier en daar werd er "geoptimaxed". Vermits de VV afstand met 6 benen rekent is het wel een goede indicatie aan wat je je kan verwachten indien je zelf een FAI 750km plant. In sommige gevallen

zal bv. door luchtruim wat omgevlogen moeten worden en zal je effectief iets verder moeten vliegen wat je moet meenemen in de planning.

De proef

Het aantal keren dat ik een 750 ook effectief in de logger stak kan je op een hand tellen. Ik herinner me een keer in Vinon, ook al was het toen snel duidelijk dat het niks werd. Een echte poging had ik in België nog niet ondernomen.

De voorspellingen gaven voor het weekend van 11-12 juli 2020 (zeer) mooi zweefvliegweer richting het oosten. Laat nu net daar vanuit Weelde gezien de CRT en TMA van Eindhoven liggen. Kans om er gecontroleerd doorheen te vliegen is beperkt. Voor de FAI proef heb je maar 3 keerpunten, de omweg was te kort om er een echt been aan op te offeren, ik nam het rondvliegen dus maar voor lief. Wel was het mogelijk om met het startpunt te spelen. Het eerste gedacht, mogelijk uit gemakzucht, kan zijn om het vliegveld van vertrek of een punt dichtbij te nemen. Echter door de relatief grote lengte van het eerste been (~250 km) oost is quasi elk punt op de lijn Weelde Keiheuvel even ver van het eerste keerpunt. Ik koos daarom om de start stukje zuidelijker te nemen. Door een bel tussen het vliegveld en het startpunt te voorzien voorkwam ik te moeten terugvliegen om de start te nemen. Het nemen van de start kwam als het ware vanzelf voorbij tijdens het rondvliegen. Door de vroegere starttijd was er normaal ook geen probleem om de start onder de 1000m te nemen om zo het hoogteverlies over de proef te beperken.

Porta Westfalica staat sinds ik daar in November 2012 voor de eerste keer aan de helling hing op de keerpunt wishlist maar sommige weermodellen voorspelde iets minder weer achter de CTR van Munster. Om het derde keerpunt zo dicht mogelijk bij huis te houden probeerde ik het eerste keerpunt toch op enige afstand te leggen. Het werd uiteindelijk Guterslo, 238km van Weelde.

Op dit moment ging ik vol voor het diploma niet voor de schoonheidsprijs. Net zoals alle Vlaamse FAI 750 diploma piloten (met uitzondering van Daan), ging ik dus voor een 3 keerpunt traject en niet een zuiver driehoek. In een poging om de benen zo veel mogelijk buiten verboden gebieden te houden en onafhankelijk te

zijn van de golf status in Vlaanderen koos ik als tweede keerpunt voor Weerd brug. Al was dit ook wel in samenspel met het derde keerpunt en om aan de nodig afstand te komen. Mijn oog viel daarvoor op Acheberg, een keerpunt dat ik in het verleden ook al een paar keer als laatste keerpunt gebruikte. Vanaf daar kan je zo goed als steeds lokaal van een vliegveld (Borkenbergen- Dorsten- Dinslaken- Kamp Lintfort- Venlo...) terug naar huis. Een kleinigheid die toch weer iets extra mentale rust geeft.

Als finish punt koos ik bewust om niet Weelde of iets dicht bij EBWE te nemen. Net zoals voor de start zat de CTR van Eindhoven in de weg. Voor de start was deze moeilijk te vermijden voor de finish wel. Ik wilde voorkomen dat ik op het einde, net de maak of kraak kilometers, moest omvliegen. Als die 750km er in zat had ik er wel een terugsleep vanaf of buitenlanding op Keiheuvel voor over. En bij een eventuele buitenlanding is het restaurant om de ophalers te bedanken ook niet ver af. Het voordeel van een vliegveld te nemen als finishpunt was ook dat ik me mentaal niet extra moest belasten om een buitenlandingsveld te zoeken als het echt nipt werd.

Finishpunt op Keiheuvel dus en zorgen om de start onder de 1000m te nemen zodat de hoogteverlies over de proef niet te veel kon worden. Over de hele proef nam ik wel iets marge, 14km om precies te zijn. Dit gaf me wat ruimte moest het hoogteverlies toch iets te groot zijn over de proef, of onvoorzien de keerpunten gerond worden in beercan in plaats van sectoren met 1km aftrek per keerpunt tot gevolg.

excuses meer. De zin om vol voor de 750km proef te gaan was er duidelijk. Vertrekken op de 07 in Weelde geeft altijd iets meer stress omdat het in piste trekken van de toestellen het starten verhindert. Uiteindelijk toch nog net binnen mijn vooraf bepaalde window kunnen vertrekken, 10u22 om exact te zijn.

Vanaf de lier ging het direct best ok, wat mezelf kennende een mentaal voordeel is. Meer dan eens merkte ik dat als de eerste paar bellen vlot gaan, dit positief is voor de gemoedstoestand. Als de eerste bel minder gaat verval ik snel in het patroon van terugvliegen en twijfel... een werkpuntje. De start nemen ging vlot, niet super maar ik kon lekker verder dobberen. Door de bocht/omweg rond Eindhoven was het te verwachten dat de snelheid op het eerste been wat minder ging zijn. Eens te meer omdat het ook tegen de wind was. Resultaat bij het eerste keerpunt 238km tegen 77.5km/u, nog wel binnen schema maar hierna moest het wel sneller gaan. Vooraf wist ik niet exact wat het keerpunt Guterlo juist was, het bleek een groot oud Duits vliegveld te zijn. De zin om er gewoon wat rond te hangen was er zeker, maar de focus voor de proef ook. Snel even wat foto's en verder.

Bij het begin van het tweede been liet ik me even vangen. Zeker niet problematische maar het ritme van daarvoor was er even uit. Tijd om te herpakken. In mijn beginjaren van het zweefvliegen vloog ik mezelf nog wel eens ziek. Mijn verklaring daarvoor zou te ver leiden maar een van de factoren was voeding en slaap. Een



De vlucht zelf

Voor de verandering stond ik op zaterdag als eerste in de KAC startrij. Eens in de lucht zag je de regen al hangen op 15km. Na toch nog een poging richting Zutendaal toch maar terug gedraaid. Had geen zin in een buitenlanding een dag voor wat me een betere dag leek te zijn. Uiteindelijk geland in dikke regenbui, de clubs meer zuidelijk maakten mooie en grote vluchten en lagen iets beter geïmponeerd ten opzichte van het front.

De goesting voor zondag was er enkel maar groter op geworden en de voorspelling nog steeds positief. Op zondag de zwever vanuit de hoezen op tijd en opnieuw als eerste in de box, geen

lange periode zweerde ik vet eten af voor een overlandweekend en probeerde ik genoeg te slapen. Misschien was dat wel mijn grootste misstap in de voorbereiding, op zaterdag een lekker bicby burger friet en mindere nachtrust. Deze combinatie zou me op het eerste en tweede been parten spelen. Toch niet net nu... Gelukkig hoe langer de vlucht duurde hoe minder ik er last van had.

Het tweede been was met de wind mee. Ik vond de goede lijnen en kon lange steken maken. Het gemiddeld stijgen ging van 1.5 naar 2.1 m/s en het effectieve glijgetal kon ik opkrikken boven het theoretische naar 57. Het resultaat de 197km van het tweede been tegen 103.8 km/u en het keerpunt gerond om 15u27, nog steeds op schema om te finishen iets na 19u.



Op het derde been begon ik mezelf erop te betrappen dat ik te veel bezig was met het eindresultaat en iets minder vloog volgens het minidoelen principe. Het was zaak om niet te euforisch te worden en daardoor fouten te maken. Ik zat nog perfect op schema dus nu was het moment om het er gewoon op te wagen. Waar ik de vorige keren dan telkens terug draaide om op "zeker" te spelen (met betrekking tot buitenlanden en niet de proef) was nu de mindset wel goed. Dus niet twifelen en doorzetten naar het laatste keerpunt Ascheberg wat ik rondde om 17u15. Nog 180km tot mijn finishpunt en 210km om in Weelde te landen.

Op het laatste been bij Dinslaken merkte ik het mentale verschil met vroeger. Het was 18u en vroeger hing ik dan typisch veel dicht bij Weelde. Op zich was de taak anders vrij eenvoudig, er was maar 1 optie, zo goed mogelijk proberen terug te geraken. Tot daar ging het zoals voorzien, de lucht zag er nog goed uit en naar mijn gevoel ging Venlo halen er zeker in zitten. Ophalen ging dus geen al te lange rit worden. Al kreeg ik niet veel later wel even schrik, er kwam een beetje cirrus opzetten.



En dan komt het punt dat je nog 1 bel verwijderd bent van je final glide. Het is bijna binnen maar je moet nog wel die pocket warme lucht vinden. Even kreeg ik een déjà vu naar een vlucht van een jaar daarvoor. Op dat moment was ik 4 jaar buitenlandingsvrij. Tot op die doordeweekse woensdag tijdens een 600km driehoek vlucht vanaf Keiheuvel. Ook toen moest ik nog maar 1 bel vinden boven Weert om binnen te geraken, die ik echter niet

vond. Keiheuvel verdween in Pelt plots achter de horizon. Gevolg buitenlanding en mijn eerste zelfophaling was een feit. Het was in ieder geval een goede les om ondanks de 7-8 uur vliegen niet te snel victorie te kraaien en alert te blijven. Deze keer liet ik me niet vangen en met 1400m bij Budel was de eerste keer dat het echt tot me doordrong en ik het me ook toelaat, het ging lukken. De echte kreet was voor het effectief overschrijden van de finish. Het was om 19u18 en alles was volgens plan verlopen. Uiteindelijk haalde ik een gemiddelde snelheid van 86.8km/u over de 750km.

Ik passeerde de finish op 903m dus als het een wedstrijd had geweest had de final glide nog sneller gekund maar ik wilde ook in Weelde terug geraken als het enigszins kon. De lucht zag er nog goed genoeg uit en dus de 35km extra rond Eindhoven moest ook nog wel lukken. Maar ik merkte ook dat het halen van een doel ook voor opluchting kan zorgen zodat je ondanks dat er nog meer in zit je er toch niet voor gaat. In mijn geval had ik geen zin meer in een buitenlanding en koos ik dus koers te zetten richting Weelde. De lucht zag er anders veel beter uit richting het zuiden van Limburg en, achteraf gezien, had daar optimaxen de betere optie geweest.

Door de omweg rond Eindhoven zou het al zeker een +800km vlucht worden, het nieuwe doel werd om er +820km of meer van de maken. Stiekem hoopte ik nog iets te vinden in de blauwe dode lucht richting Weelde, maar dat was niet het geval. Maar zeker niet geklaagd. Met 820.6km VV en mijn FAI 750km badge op zak was ik meer dan tevreden. Ook al denk ik dat een 750km bv. in de Franse Alpen niet noodzakelijker gemakkelijker is (omdat aan bergvliegen ook een heel leerproces vooraf gaat) toch gaf het me langs de andere kant een voldoening dat de klus was geklaard met mijn 15m turbo-loze LS6 in Vlaanderen. Blijft toch een topmachine.

Vele piloten vlogen die dag grote en heel mooie proeven, zo niet anders op EBWE. Het werd dan ook gezellig napraten en afbouwen. Ondanks de grote afstanden stond niemand buiten. Nog maar eens een bevestiging dat er veel mogelijk is maar niet zonder de steun van vele mensen op de grond, in het bijzonder Pieter en Koen op de lier. Er zijn er velen die veel grotere afstanden vliegen, maar ieder heeft zijn eigen doelen en goals. Ik was in ieder geval meer dan tevreden met deze vlucht. What's next?

Dries Van Gestel

Vliegen... met vallen en opstaan.

Of hoe je toch een ouwe piloot kan zijn zonder veel gevlogen te hebben.

Als kind woonde ik vlakbij de luchthaven van Deurne bij Antwerpen en daar was indertijd wel wat te zien. Al het oud en nog vliegend ijzer uit de oorlog kwam daar begin jaren 60 van de vorige eeuw nog voorbij: Dragon Rapides, Dakota's, Tiger Moth's, af en toe zelfs een rooie Spitfire en ooit nog eens een B-26 die kreeften vervoerde. Maar de max was wel de Heinkel 111 die gebruikt werd voor de film "The Battle of Britain" die af en toe passeerde. Op de duur kende ik de geluiden van de motoren en wist ik welk toestel er passeerde. De ruiten van ons huis trilden op de resonantiefrequentie van de motoren van de grotere toestellen. Vooral de DC-4's en de Flying Boxcars van de Luchtmacht die af en toe over ons huis vlogen maakten veel indruk op mij. En in de zomer zag je de strepen in de lucht van de reklameletters die er gevolgen werden. Af en toe werd er een paneau gesleept door een oude Piper-Cub of een Chipmunk. Maar tussen al dat lawaai werd er ook nog aan zweefvliegen gedaan. De Röhnlerches werden opgetrokken door de Tiger Moth van de club, en er was ook een spiksplinternieuwe Blanik te bewonderen. Een grote aluminium tweezitter.

Ik vond dat allemaal geweldig. Regelmatig reed ik met mijn fietske naar het vliegveld om al die prachtige machines van dichtbij te bekijken. En naar de zwevers mocht ik ook gaan kijken. Ik mocht zelfs in "het grote kot" komen waar de Tiger Moth uiteengevozen werd voor onderhoud. Wooow, wat was dat geweldig. Het rook er zo lekker naar acetone en dope, olie en benzine. Echte vliegtuiggeuren!

Helaas was gaan zweefvliegen wat te duur voor mij. En ook, ik was te jong. Ik moest nog enkele jaren wachten... tot ik hoorde dat ge vanaf 15 of 16 bij de Luchtkadetten kon gaan. Ik natuurlijk enthousiast

om dat te doen, maar helaas, dat was buiten ons moeder gerekend, die daar een heilige schrik van had dat ik dat zou gaan doen. Maar bon, geen nood. Ik vertelde dat aan mijn klastitularis van de vierde moderne en sleepte hem op een bepaald moment mee naar ons thuis om ons moeder te overtuigen. En... het lukte! Enkele maanden later geraakte ik op het nippertje door de medische keuring (met mijn linker oog kon ik de letter "B" niet lezen en die verpleger was zo vriendelijk om te zeggen dat het de eerste letter van de hoofdstad van België was). Dus ikke er door en eentijdje later in een blauw uniformkemet een legercamion naar Oostmalle, naar de barakken van het vliegveld. Om tenslotte de dag nadien drill-oefeningen te krijgen en te horen dat er wel ergens in de buurt zweefvliegtuigen zouden staan... maar we kregen ze niet te zien en dat zou zo nog een tijdje doorgaan.

Hoe dan ook, de Luchtkadetten was een leuke tijd. We hebben veel grappen en grollen uitgehaald, gingen 's nachts met de ambulance frieten halen in een naburig dorp en leerden dat zweefvliegen ook veel met wachten te maken had: wachten op goei weer, wachten op je beurt, wachten op de sleper, wachten op eten en drinken, wachten op vanalles en nog wat. Maar bon, het was een goeie training in geduld en overgave. En de vliegkampen waren fijn. Elke dag vliegen en plezier maken. En opgetrokken worden ofwel met de lier op vliegveld Weelde ofwel met de sleper op Oostmalle. Het was een onbezorgde tijd.

En de toestellen? Er werd gesleept met twee of drie SV4's. Heerlijke oude tweedekkers waarmee tussendoor wel wat gestunt werd als alle zwevers omhoog getrokken waren. Soms had ik de indruk



Luchtkadetten: Röhnlerches en SV4's op vliegveld Oostmalle - begin jaren 70

dat de sleep-piloten die SV's als hun persoonlijk sportvliegtuig beschouwden. Ze waren er alleszins niet van weg te slaan en gingen er regelmatig toerkes mee doen. En de zwevers? Een hele reeks Rohnlerches, en verder een Ka 2, Ka 7, K 8, K 13. Dat zal het zo wat geweest zijn. Zelf ben ik gelost in 1972 met de Rohnlerche PL7 na 22 starts. Het was een bijzondere ervaring om als jong manneke zo alleen in de lucht te vliegen. Hoeveel jaar had ik daar immers niet van gedroomd om dat te kunnen? En nu was het ineens daar...

Maar de jaren gingen voorbij en studeren en nadien trouwen en kindjes krijgen was de boodschap. Mijn oranje vliegoveralleke van bij de Luchtkadetten ging in de koffer en het vliegen was gedaan. Andere interesses kregen de overhand.

Edoch, het vliegersbloeddrupt waar het niet stromen kan en twintig jaar later, in 1993, kreeg ik zin (en had ik wat centen) om mijn oude hobby terug op te pakken. Ik schreef me in op de Keiheuvel en begon terug met zweven. Bij mijn eerste vlucht zei Jos Gielen, mijn instructeur toen, dat het voelbaar was dat ik nog gevlogen had. Dus na meer dan 20 jaar zat het nog ergens diep verborgen in mijn systeem blijkbaar. Wat was het fijn om terug zo in de lucht te hangen. Na een vlucht of 20 – 25 was ik weerom solo op de lier. Eerst op Ka 7 en nadien eindelijk op Ka 8! En die Ka 8 was geweldig. Als het warm weer was werd er een open canopy op gezet en wapperden je haren vrolijk in de wind. Meer moest dat niet zijn voor mij. Licht en luchtig van wolk tot wolk, om af en toe een buizerd, ooievaar of een F16 tegen te komen (ze vlogen daar 100 meter boven uwe kop). Ik heb heerlijke uren gevlogen met de Ka 8 en er ook mijn 5 uren mee gedaan. Dat was werkelijk aerodynamische meditatie in een basic zweverke!



Ka 8 OO-ZAW met open canopy op Keiheuvel

Maar helaas, enkele jaren later zat het weer wat tegen om te gaan vliegen. Het huis moest verbouwd, de kinderen opgevoed, en er moest nog vanalles hier en vanalles daar. Teveel verschillende dingen om rustig met een hobby bezig te zijn en dus ging mijn zweefvliegerief weer terug de kast in tot ik het er een jaar of tien later het er weer uit nam en in 2005 voor de derde keer van start ging. Dan maar terug maar eens theorie gevolgd op de Keiheuvel en

examen gedaan om vervolgens terug op Ka 7 en Ka 13 getraind te worden. En merkwaardig, alle instructeurs van indertijd waren ouder geworden en ik blijkbaar ook. Grappig om te merken dat daar geen speciale energie voor nodig is. Wachten volstaat. En als er nu iets is dat goed bij zweefvliegen past dan is het wel wachten zeker? Dus alles ok, weer solo na een vlucht of 20 en zo was ik weer vertrokken.

Tot ook in 2008 er weer vanalles gebeurde dat maakte dat ik met vliegen even moest stoppen. Mijn zoon stierf dat jaar en ondertussen was ik ook gescheiden geraakt en verhuisd naar een huis dat groot genoeg was om me voor de volgende 10 jaar rustig bezig te houden met... verbouwen! Maar geen nood, zoals geweten sijpelt het vliegersbloed waar het niet druppen kan en in 2013 begon het weer stevig te kriebelen. Maar nu wou ik eens iets anders. Motorvliegen. Dat leek me ruig! Ik schreef me in in Avernas en begon aan de ULM-opleiding met de Tecnam, een mooie comfortabele tweezitter. En tegelijkertijd restaureerde ik een oude volledig open Weedhopper met een Rotax tweetakt motortje. Een mooi en eenvoudig toestel, gebaseerd op de "Demoiselle" van Santos-Dumont van rond 1913.



Weedhopper OO-999 in Avernas in 2019

Heerlijke vlieger, maar... zoveel lawaai! En toen ik goed en wel solo was met de Tecnam en er enkele uren in mijn eentje mee had rondgetoerd voelde ik dat het genoeg lawaai geweest was en mijn heimwee naar het zweefvliegen dook terug op. Ik besloot het motorvliegen te stoppen, mijn Weedhopper van de hand te doen en terug zonder motor het "wijdse zwerk" te verkennen. Wat een opluchting! Geen schrik en gedoe meer met motoren die in panne kunnen vallen, met benzine en oliedruk en-temperatuur, geen brandgevaar en dito gezever meer... Heerlijk, alleen zweven en zien dat ge goed geland geraakt. Lang leve de eenvoud van het vliegen zonder motor, ha!

En zo kwam ik, nog net voor het corona-tijdperk, in Goetsenhoven terecht. Ik trok naar het clubhuis, zei dat ik wou komen zweefvliegen. En toen gaf Theo me een rondleiding en zei dat ik welkom was.

Meer moet het niet zijn om gelukkig te worden dacht ik... nu nog zien dat ik op tijd op de briefing geraak.

Staf Van Pelt

ATCC@skeyes: één jaar later!



De koepel van Semmerzake (foto defensie)

Op 2 december 2019 begon voor het Air Traffic Control Center (ATCC) een nieuw hoofdstuk in zijn bestaan: het verhuisde van Semmerzake naar Skeyes in Steenokkerzeel. De voornaamste uitdagingen waarmee zowel militairen als burgers daar geconfronteerd worden, is het kleine, maar zeer drukke Belgisch luchtruim efficiënter, veiliger, ecologischer en dynamischer gebruiken.

Een jaar later zijn al heel wat stappen gezet in de samenwerking tussen militairen en burgers: Op 9 juni 2020 werden de supervisors van Skeyes en Defensie samengebracht. Hun rechtstreekse interactie moet ervoor zorgen dat de coördinatie en communicatie sneller en duidelijker verloopt en zo het luchtruim nog optimaler kan benut worden. In het kader van het flexibel gebruik van dit luchtruim is sinds 14 september 2020 de AMC (Airspace Management Cell) operationeel. Dit is een luchtruimbeheerscel voor zowel het militaire als civiele vliegverkeer. De coördinatie zorgt ervoor dat de veiligheid in en de capaciteit van het luchtruim groter wordt en dat de efficiëntie en de flexibiliteit van de vluchtoperaties verbetert.

De technische ondersteuning van de operaties ligt sinds augustus in handen van het nieuwe Air C2 Support Squadron, een onderdeel van het nieuwe CRC (Control & Reporting Centre) in het Waals-Brabantse Beauvechain. Sinds oktober is het radarcentrum van Glons daar operationeel en werkt er met een ultramoderne Ops-room van waaruit de Air Defence operatoren (luchtgevechtsleiders) van de Luchtcomponent het BENELUX-luchtruim bewaken. Indien nodig sturen zij de Quick Reaction Alert aan en dat betekent dat tijdens een noodsituatie twee gepapende F-16 gevechtsvliegtuigen kunnen opstijgen, begeleid door het CRC de BENELUX QRA, van afwisselend Belgische en Nederlandse F-16's. In samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht van Nederland en haar CRC dat vanuit Nieuw-Milligen opereert, organiseert het CRC tweemaal per jaar een oefening of 'Renegade'. Het ene jaar zorgen de Nederlanders daar voor het andere jaar zijn de Belgen aan de beurt.

Het centrum van Beauvechain beschikt over een indrukwekkende computerroom, waar de meeste technische systemen staan die het CRC ondersteunen voor de Meteo, Air Defence, Air Traffic Management en Communications, Navigation en Surveillance. Het CRC zal in de toekomst ook onderdak bieden aan het NASC (National Airspace Security Center), waarin Defensie, politie, douane en de FOD Mobiliteit samenwerken om alle informatie over luchtincidenten te analyseren. Ook hier brengt Defensie een bijkomende inspanning ten dienste van de Natie.





#wearebelgianairforce #WeMakeTheDifference

Tekst: Belgian Air Force - Adjt Jozef Vanden Broeck
Foto's: Belgian Air Force - Adjt Michael Moors
& Adjt Jozef Vanden Broeck

ULM's in Vlaanderen

Samen met valschermspringers, parapenters en hanggliders delen we het Belgische luchtruim ook met ULM-vliegers. De twee eerste federaties konden zich al eens voorstellen in een van onze symposia, de hanggliders kregen die kans om hetzelfde te doen in ons Ligablاد. Hoog tijd, zo vonden wij, om ook de ULM wereld via deze weg aan het woord te laten want net zoals alle vorige beoefenaars van de recreatieve luchtvaart heeft ook deze Federatie zijn doelstellingen en bekommernissen. Ze zijn zeer vergelijkbaar met de onze, maar wie kan dat beter uitleggen dan de voorzitter zelf. Het woord aan Paul Windey.

Het Ligablاد



Er is de laatste maanden alweer heel wat gebeurd in onze ULM wereld. Een nieuwe lockdown... waar we gelukkig nog konden blijven solo-vliegen. Iets wat onze Franse collega's ons benijden. Dat is het resultaat van onze samenwerking binnen de Task Force Lichte Luchtvaart en met DGLV. Kunnen blijven vliegen is immers belangrijk voor de veiligheid van onze piloten! Een nieuwe Directeur Generaal op DGLV, Koen MILIS: dat is een verademing: eindelijk een chef, en iemand die oor heeft voor onze bezorgdheden. We hebben hem al een paar keer kunnen spreken over al onze gevoelige dossiers en we zijn heel hoopvol. Hij was blij met onze voorstellen voor oplossing van het pijnlijkste dossier – de onaanvaardbaar lange termijn voor de verlenging van de vergunningen - en heeft beloofd om er werk van te maken. Niet evident na jarenlange besparingen op de federale departementen.

Intussen is dat probleem al opgelost! In nauwe samenwerking tussen DGLV en onze Federatie werd de achterstand op één maand tijd volledig ingehaald. Waar het vroeger tot 3-4 maand duurde vooraleer je een vergunning kreeg, duurt het nu nog amper 14 dagen!

Hij heeft ons ook beloofd dat het nieuwe ULM KB er volgend jaar komt, met een antwoord op onze vraag om de verhoging van de gewichten op te nemen (de opt-out) en een oplossing te zoeken voor de gyrocopters. We hebben ook hard gewerkt aan een nieuw imago, logo en nieuwe communicatiestrategie. We zijn nog volop bezig met de nieuwe website. Dat neemt iets meer tijd in beslag dan voorzien, maar het komt eraan.

Het profiel van onze leden (860 in 2020) is de laatste jaren erg veranderd. We hadden al een vermoeden, maar het resultaat is nog sterker dan we dachten. Dat vergt een aanpassing van onze doelstellingen en acties. Ook in onze werking is een nieuwe dynamiek aan het groeien. De Commissie 'Monitoren' is in volle actie gekomen om na te denken over een modernisering van de opleiding. Dat is een suggestie van DGLV, maar ook een uitdaging voor alle monitoren. ULM toestellen behoren tot de wereldtop inzake nieuwe technologieën en bieden mogelijkheden om vluchten te realiseren die vroeger ondenkbaar waren: dat vergt toch wel wat aanpassing in de opleiding en begeleiding van ULM Piloten. Een team van geëngageerde monitoren werkt daar op dit ogenblik ste-



vig aan. Ook op vlak van veiligheid heeft onze Federatie een paar tandjes bijgestoken. Een heuse 'Safety Roadmap' is uitgewerkt en de prioriteiten worden nu vastgelegd in de commissie 'Veiligheid'. Daarnaast zoeken we nieuwe synergieën die een win-win situatie kunnen opleveren. Onze samenwerking met VVMV en FFACM is daar het beste bewijs van. Dat staat op de agenda van onze volgende Algemene Vergadering. Wanneer en hoe moet nog beslist worden. Er staan immers enkele belangrijke uitdagingen voor de lichte luchtvaart van de toekomst: hoe kunnen we ervoor zorgen dat ons ULM vliegen 'future proof' is. Dat we meewerken aan een duurzame en toekomstgerichte evolutie. We hebben er alle troeven voor: dynamisch, milieubewust en technologie-gedreven. En met één gemeenschappelijke drive: de passie kunnen delen van het vliegen ginder boven... 2021 wordt een hoopvol jaar!

In het tijdschrift van de Federatie: ULM news vonden we het volgende interessante artikel terug over een wetswijziging waarmee ook wij rekening moeten houden. Krijgen we als gevolg hiervan dit jaar met een invasie van drones te maken?

Drones – Geozones

Op 1 januari 2021 is een nieuwe Europese wetgeving in voege getreden over het vliegen met drones in het class G luchtruim.. Die is te vinden op de website van DGLV - Drones : https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/drones/europese_regelgeving_van_toepassing_vanaf_31122020. Voor drones is er ook een heel nieuwe website uitgewerkt door Skeyes.be: Op die site is er een interactieve kaart van België opgenomen met gebieden waar drones kunnen vliegen: <https://map.droneguide.be>

Welk luchtruim gaan de drones gebruiken? Daarover werd eind 2020 een apart Ministerieel Besluit gepubliceerd. Alle terreinoversten, clubverantwoordelijken en uitbaters van ULM- en andere vliegvelden zijn betrokken partij want drones krijgen vanaf 1.1.2021

vrij spel – mits naleving van de nieuwe regels - in bijna het hele class G gebied van 0 tot 400 voet. Het gebied kreeg de naam U-Space. Daarnaast zijn ook GEOZONES bepaald. Dat zijn zones waar drones niet of enkel mits bijzondere voorwaarden of toestemming mogen opereren. De betreffende wetgeving moet zoals in alle EU landen ook omgezet worden in Belgische wetgeving. DGLV lijstte al militaire zones, atoomcentrales, gevangenissen, burgerlijke CTR en TMAs als GEOZONES op. De beschermingszones rond vliegvelden zouden een straal hebben van 'minimum 2NM' en gaan tot een hoogte van 4500ft. Via VVMV vertegenwoordigers in BELANC (adviesorgaan voor het luchtruim) hebben we inzage gekregen in de teksten die op tafel lagen. Dat heeft ons toegelaten om onze bemerkingen door te sturen aan Neel VLEUGELS, verantwoordelijke 'Airspace' van DGLV. Hij is tegelijk voorzitter van Belanc. Onze bezorgdheden? Er was nog niet gedacht aan ULM-velden en ongecontroleerde vliegvelden, helikopterstrips of plaatsen waar paragliders of delta (vrije vlucht) actief zijn. Ook die gebieden moeten beschermd worden! Er was evenmin al gedacht aan een procedure waarbij drones een toelating zouden kunnen aanvragen om in die gebieden toch te kunnen opereren. Pleinoversten en Clubs en terreinuitbaters zijn daar dus nog niet van op de hoogte. Anderzijds blijft er een open vraag wat te doen met tijdelijke terreinen (bv. voor paramotoren, bijzondere gelegenheden enz.). Wij hebben die bezorgdheden doorgestuurd en kregen binnen de 24u een positieve reactie en dank voor onze suggesties en de verantwoordelijke 'Airspace' van DGLV beloofde om rekening te houden met onze voorstellen. Er zal een kaart gepubliceerd worden op internet met de verboden zones voor drones. Daar zou ook op aangeduid worden wie verantwoordelijk is om in die zones toch eventuele toelating te verlenen. Benieuwd hoe de finale teksten er zullen uitzien. Dankzij onze contacten met VVMV, Belanc en DGLV hebben we onze bezorgdheden kunnen brengen. En krijgen onze ULM terreinen een bescherming tegen ongewilde drone-aanvallen.

(Bijdrage uit ULM News 04.2020)

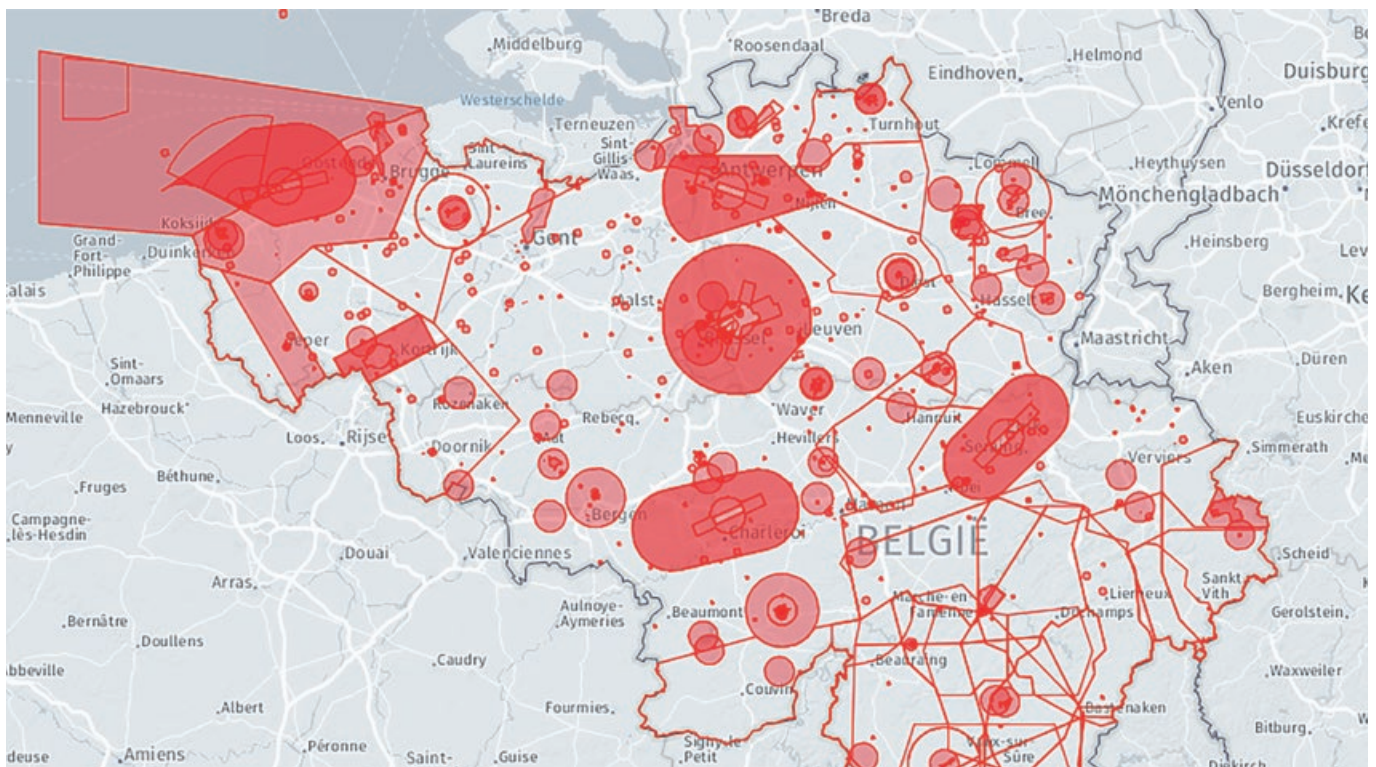


Foto: Skeyes Drone Support/Unifly

Hans Werner Grosse

Op 18 februari 2021 verloor de zweefvliegwereld Hans Werner Grosse. Hij was 98 jaar.



Hans Werner Grosse werd geboren in Swinemünde (nu Swinoujcie in Polen) in 1922. Hij leerde zweefvliegen bij de Hitlerjugend. Op 21-jarige leeftijd vloog hij Junkers Ju 88 bommenwerpers bij de Luftwaffe en werd ingezet in het Middellandse Zee gebied. Na de oorlog vestigde hij zich in Lübeck waar hij een regionale speciaalzaak voor jeans, andere broeken en bovenkleding uitbaatte. Naast handelaar in kleding was hij echter vooral zweefvlieger. Op 25 april 1972 vloog hij in een Schleicher ASW12 van zijn thuisstad Lübeck

(West-Duitsland) naar Biarritz (Frankrijk). De 1.460,80 km die hij daarbij aflegde waren goed voor het wereldrecord vrije afstand. Een record dat 30 jaar stand hield en pas op 9 januari 2003 door Klaus Ohlmann in Argentinië gebroken werd. In een interview zei Grosse destijds dat hij verder had kunnen vliegen, maar dat hij het risico niet wilde lopen om in de schemering Spanje binnen te vliegen zonder de juiste vergunning.

Hans Werner Grosse heeft in totaal 50 wereldrecords voor zweefvliegen op zijn naam gezet. Daaronder zijn het record voor de grootste driehoeksvlucht (1.306 km in 1981), de hoogste snelheid op een 1.250 km driehoek (133 km / h in 1980) en de hoogste snelheid op een 300 km driehoek (158 km / h ook in 1980). Voor deze recordvluchten startte hij vanuit Alice Springs in Australië. In 1970 werd hij tweede op de wereldkampioenschappen zweefvliegen. .

Voor zijn 75e verjaardag werd Grosse uitgeroepen tot erelid van het Duitse National Gliding Team. Grosse was ook erelid van de Deutscher AeroClub en de hoofdinitiatiefnemer van het Eta-project. Hij bezat zelf het eerste model van dit zweefvliegtuig, dat nog steeds het grootste zweefvliegtuig ter wereld is (30,90 m spanwijdte) en een prestatie levert die door slechts een handvol andere zweefvliegtuigen wordt geëvenaard.

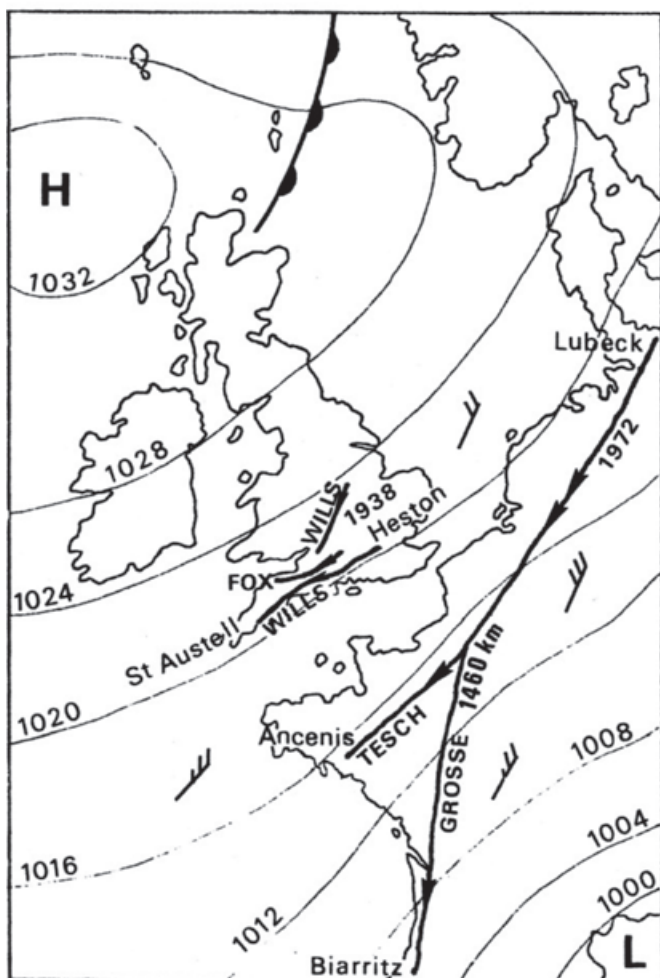


FIG. 31. The north-easterly weather situation in which Philip Wills broke the British Distance Record in 1938, and the 1,000-km. flights which were made in the 1970s

Verkrijgbaar via het secretariaat:



KNVvL-Elementaire vliegopleiding
 formaat 15 x 21 cm
 prijs € 5,00 (7,00)*

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2300 Turnhout)

Charronuitslagen 2020

Charron.line 2020 staat voor: 148 piloten, 939 proeven, 89.943,3 km
Opgegeven Proef, 204.861,3 km Vrije Vlucht en 7.382,1 km wedstrijdvluchten...

België CLUBKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal
1.	Thomas DE BRUYN	BZC	12/07/2020	<u>2761,8</u>	OP	20/06/2020	<u>1584,2</u>	VV	7/06/2020	<u>438,9</u>	VV	4784,9
2.	Martijn EERDEKENS	LZC	12/07/2020	<u>1801,7</u>	VV	21/07/2020	<u>1057</u>	VV	13/06/2020	<u>649,4</u>	VV	3508,1
3.	Jan-Bart VAN ERCK	KAZM	12/07/2020	<u>2753,8</u>	OP	20/06/2020	<u>200,4</u>	VV	20/06/2020	<u>183</u>	HW	3137,2
4.	Tom SEGERS	ALB	18/07/2020	<u>1644,6</u>	OP	20/06/2020	<u>1056,5</u>	VV	6/09/2020	<u>372,3</u>	OP	3073,4
5.	Bram DE MAN	BZC	12/07/2020	<u>902,4</u>	VV	12/09/2020	<u>891,6</u>	VV	8/08/2020	<u>885,5</u>	OP	2679,5
6.	Ferre VAN DER VIEREN	KAZM	20/07/2020	<u>1128,5</u>	VV	21/07/2020	<u>719,5</u>	VV	12/07/2020	<u>617,9</u>	VV	2465,9
7.	Ruben MICHAUX	KVDW	12/07/2020	<u>1667,7</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1667,7
8.	Michiel HAEMELS	ALB	21/07/2020	<u>764</u>	OP	20/06/2020	<u>508,6</u>	DU	7/06/2020	<u>229,7</u>	HW	1502,3
9.	Carl VERHOEST	KAZM	20/07/2020	<u>1439,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1439,5
10.	Sebastiaan DURT	KAZM	20/06/2020	<u>726,5</u>	VV	11/07/2020	<u>601,3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1327,8
11.	Frank SCHOETERS	LUAC	20/06/2020	<u>740</u>	VV	12/07/2020	<u>451</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		1191
12.	Michael KLOFAC	LZC	12/07/2020	<u>1000</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1000
13.	Theo STOCKMANS	KVDW	21/07/2020	<u>565,1</u>	VV	21/07/2020	<u>220,8</u>	HW	13/07/2020	<u>213,2</u>	HW	999,1
14.	Daniel GOYVAERTS	DAC	20/06/2020	<u>457</u>	DU	21/06/2020	<u>229,6</u>	HW	13/06/2020	<u>189,9</u>	HW	876,5
15.	Helena WUYTS	KAC	12/09/2020	<u>376,8</u>	DU	13/09/2020	<u>209,8</u>	DU	19/09/2020	<u>187,8</u>	DU	774,4
16.	Sam CUYVERS	KVDW	11/07/2020	<u>577,2</u>	OP	20/06/2020	<u>186,5</u>	HW	00-00-00	<u>0</u>		763,7
17.	Thomas ERNA	ALB	29/07/2020	<u>339,8</u>	DU	22/07/2020	<u>252,7</u>	DU	11/07/2020	<u>91,4</u>	DU	683,9
18.	Bryan STINEKENS	LZC	20/06/2020	<u>276</u>	DU	29/07/2020	<u>271,9</u>	VV	19/07/2020	<u>130,4</u>	HW	678,3
19.	Glenn HOSTENS	KVDW	11/07/2020	<u>664,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		664,5
20.	Dominique WERQUIN	KAC	12/09/2020	<u>281,3</u>	DU	21/07/2020	<u>225,4</u>	HW	2/08/2020	<u>136,9</u>	HW	643,6
21.	Timothy WERQUIN	KAC	18/07/2020	<u>541,7</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		541,7

België STANDAARDKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal
1.	Jeroen JENNEN	KACK	20/07/2020	<u>3932,9</u>	OP	21/07/2020	<u>3710</u>	VV	20/06/2020	<u>3275,9</u>	OP	10919
2.	Nick FREMAU	BZC	22/07/2020	<u>3690,3</u>	OP	20/06/2020	<u>2325,9</u>	OP	22/06/2020	<u>2227,4</u>	VV	8243,6
3.	Tom CONINGS	ALB	21/07/2020	<u>3496,3</u>	OP	11/07/2020	<u>2417,4</u>	VV	29/07/2020	<u>2162,6</u>	VV	8076,3
4.	Stijn VANDEN BOER	ALB	21/07/2020	<u>3473,1</u>	OP	12/07/2020	<u>2725,9</u>	VV	20/06/2020	<u>1767,8</u>	VV	7966,8
5.	Peter BERTELS	BZC	12/07/2020	<u>2577</u>	OP	21/07/2020	<u>2447,3</u>	VV	20/06/2020	<u>1325,7</u>	VV	6350
6.	Rik VANDEN BOER	ALB	11/07/2020	<u>2416,3</u>	VV	29/07/2020	<u>2249,6</u>	VV	22/06/2020	<u>1523,7</u>	VV	6189,6
7.	Pieter LIEVENS	VZP	29/07/2020	<u>2122,4</u>	VV	2/08/2020	<u>1964</u>	OP	7/06/2020	<u>1331,5</u>	OP	5417,9
8.	Niel DEUGERS	DAC	12/07/2020	<u>3382,1</u>	OP	13/06/2020	<u>1136,7</u>	VV	21/06/2020	<u>796,3</u>	VV	5315,1
9.	Michiel DE BOCK	KFC	4/08/2020	<u>1926,4</u>	OP	29/07/2020	<u>1553,8</u>	VV	5/09/2020	<u>1451</u>	OP	4931,2
10.	Michiel VAN DEN BORNE	KAC	12/07/2020	<u>3507,5</u>	OP	6/09/2020	<u>1009,3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		4516,8
11.	Frédéric DE GROOTE	BZC	12/07/2020	<u>2749,5</u>	OP	20/06/2020	<u>1358,4</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		4107,9
12.	Glenn HOSTENS	KVDW	21/07/2020	<u>2072,8</u>	VV	12/07/2020	<u>1759,2</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		3832
13.	Bernard BOTMAN	VZP	2/08/2020	<u>1473,6</u>	OP	29/07/2020	<u>1280</u>	VV	6/09/2020	<u>909,2</u>	VV	3662,8
14.	Eddy DE CONINCK	KAC	12/07/2020	<u>1980,8</u>	VV	20/06/2020	<u>1169,4</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		3150,2
15.	Thomas DE BRUYN	BZC	21/07/2020	<u>2997,3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		2997,3
16.	Wim AKKERMANS	KACK	12/07/2020	<u>2818,1</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		2818,1
17.	Bart HUYGEN	KVDW	12/07/2020	<u>2161,9</u>	VV	20/06/2020	<u>636,7</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		2798,6
18.	Senna VAN DEN BOSCH	KACK	21/07/2020	<u>2028,8</u>	VV	11/07/2020	<u>640,8</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		2669,6
19.	Wim REYNDERS	KAZM	12/07/2020	<u>1435,8</u>	OP	18/07/2020	<u>801,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		2237,3
20.	Jan WAUMANS	KVDW	12/07/2020	<u>713,6</u>	VV	18/07/2020	<u>689</u>	VV	20/06/2020	<u>538,7</u>	VV	1941,3
21.	Jan VERCAMMEN	KAZM	12/07/2020	<u>1677,3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1677,3
22.	Koen BIESMANS	LZC	12/07/2020	<u>1176</u>	OP	6/09/2020	<u>202,8</u>	HW	11/07/2020	<u>181</u>	HW	1559,8
23.	Wilfried JANSSENS	ALB	20/06/2020	<u>704,6</u>	VV	8/08/2020	<u>677,7</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1382,3

24.	Jarno VEIRMAN	VZP	21/07/2020	<u>1291</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1291
25.	Timothy WERQUIN	KAC	12/07/2020	<u>563,5</u>	OP	20/06/2020	<u>309,6</u>	VV	13/06/2020	<u>302,3</u>	VV	1175,4
26.	Danny VERHEYEN	ALB	12/07/2020	<u>948,1</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		948,1
27.	Tom SEGERS	ALB	12/09/2020	<u>909,6</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		909,6
28.	Steven THIELEMANS	DAC	26/07/2020	<u>876,3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		876,3
29.	Ruben MICHAUX	KVDW	11/07/2020	<u>822</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		822
30.	Danny DE WINTER	VZP	29/07/2020	<u>819,8</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		819,8
31.	Robbe VAN BRANDT	KAC	12/09/2020	<u>385,5</u>	OP	29/11/2000	<u>212,8</u>	HW	19/09/2020	<u>139,3</u>	DU	737,6
32.	Kobe DE GEEST	VZP	28/07/2020	<u>218,4</u>	HW	22/07/2020	<u>203,9</u>	DU	6/09/2020	<u>192,2</u>	HW	614,5
33.	Dominique WERQUIN	KAC	12/07/2020	<u>582,7</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		582,7
34.	Pascal CUYLAERTS	KAZM	21/07/2020	<u>510,4</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		510,4

België OPEN/RENKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club		Proef 1		Proef 2		Proef 3		Totaal		
1.	Daan SPRUYT	VZP	11/07/2020	<u>3936,8</u>	OP	29/07/2020	<u>2875</u>	OP	12/07/2020	<u>2405,6</u>	VV	9217,4
2.	Geert DE PALMENAER	VZP	11/07/2020	<u>3237,4</u>	OP	29/07/2020	<u>2600</u>	OP	20/07/2020	<u>2189,5</u>	OP	8026,9
3.	Dries VAN GESTEL	KAC	12/07/2020	<u>3442,8</u>	OP	20/06/2020	<u>1961,8</u>	VV	22/06/2020	<u>1920</u>	VV	7324,6
4.	Benjamin HEYLEN	ALB	21/07/2020	<u>3435,9</u>	OP	12/07/2020	<u>2618,4</u>	VV	20/06/2020	<u>777,7</u>	VV	6832
5.	Sebastien MATHIEU	KVDW	12/07/2020	<u>3208,5</u>	OP	29/07/2020	<u>2039</u>	VV	18/07/2020	<u>1489,2</u>	VV	6736,7
6.	Theo STOCKMANS	KVDW	12/07/2020	<u>2182,2</u>	OP	20/07/2020	<u>1989,8</u>	VV	18/07/2020	<u>1924,1</u>	VV	6096,1
7.	Simon BERX	ALB	11/07/2020	<u>2971,2</u>	OP	12/07/2020	<u>2767,9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		5739,1
8.	Bart LEYSEN	KAC	12/07/2020	<u>3161,4</u>	OP	20/06/2020	<u>2118,2</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		5279,6
9.	Guy TEEUWEN	KAZM	20/06/2020	<u>2491,8</u>	OP	12/07/2020	<u>2234,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		4726,3
10.	Ruben MICHAUX	KVDW	29/07/2020	<u>1844,4</u>	VV	13/06/2020	<u>566,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		2410,9
11.	Ward GYSEMANS	KACK	10/09/2020	<u>2127</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		2127
12.	Rudi COOMANS	KVDW	20/07/2020	<u>807,3</u>	VV	18/07/2020	<u>796,4</u>	VV	6/09/2020	<u>353,2</u>	OP	1956,9
13.	Jarno VEIRMAN	VZP	12/09/2020	<u>1057,5</u>	VV	12/07/2020	<u>683,6</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1741,1
14.	Michiel DE BOCK	KFC	2/09/2020	<u>1689,7</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1689,7
15.	Paul HERMANS	KAZM	12/07/2020	<u>1389,4</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1389,4
16.	Paul VAN DEN BORNE	KAC	11/07/2020	<u>1241,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1241,5
17.	Steven THIELEMANS	DAC	20/06/2020	<u>1205,5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1205,5
18.	Cedric BUSSCHOTS	DAC	13/06/2020	<u>744,7</u>	VV	14/06/2020	<u>376,4</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1121,1
19.	Koen PEETERS	DAC	12/09/2020	<u>884,7</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		884,7
20.	Jean-Luc VANDEBEEK	LZC	12/07/2020	<u>419,8</u>	VV	13/06/2020	<u>381,3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		801,1
21.	Tom CONINGS	ALB	13/06/2020	<u>791,9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		791,9
22.	Mattijfs CUPPENS	KVDW	11/07/2020	<u>776,4</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		776,4
23.	Griet FRANCAERT	KVDW	18/07/2020	<u>636</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		636

België MOTORKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club		Proef 1		Proef 2		Proef 3		Totaal		
1.	Tijl SCHMELZER	KACK	21/07/2020	<u>4508</u>	OP	11/07/2020	<u>3749,2</u>	OP	20/06/2020	<u>3523,5</u>	OP	11781
2.	Pieter DAEMS	KACK	12/07/2020	<u>3994</u>	OP	20/06/2020	<u>3437</u>	OP	20/07/2020	<u>3012,3</u>	VV	10443
3.	Bert Sr. SCHMELZER	KACK	21/07/2020	<u>3433,5</u>	OP	20/07/2020	<u>3166,5</u>	OP	11/07/2020	<u>3114</u>	OP	9714
4.	Jozef KELL	KACK	21/07/2020	<u>3734,1</u>	VV	12/07/2020	<u>3125,9</u>	OP	11/07/2020	<u>2826,7</u>	VV	9686,7
5.	Christiaan BIELEN	KACK	12/07/2020	<u>3498,7</u>	OP	20/06/2020	<u>2801,8</u>	OP	2/09/2020	<u>1819,6</u>	VV	8120,1
6.	Hans GJRATH	LV	21/07/2020	<u>2613,9</u>	VV	12/07/2020	<u>2553,9</u>	VV	29/07/2020	<u>1969,8</u>	VV	7137,6
7.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	11/07/2020	<u>3604,2</u>	OP	29/07/2020	<u>3007,2</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		6611,4
8.	Ward GYSEMANS	KACK	8/08/2020	<u>2720,7</u>	VV	5/08/2020	<u>2090,3</u>	VV	1/09/2020	<u>1550,5</u>	VV	6361,5
9.	Hugo JANSEN	KAC	12/07/2020	<u>2646,1</u>	OP	20/06/2020	<u>2268</u>	OP	13/06/2020	<u>1131,2</u>	VV	6045,3
10.	Lode VOS	ALB	12/07/2020	<u>2136,4</u>	OP	21/07/2020	<u>2004,9</u>	VV	20/06/2020	<u>1805,6</u>	OP	5946,9
11.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	12/07/2020	<u>2611</u>	OP	13/07/2020	<u>1922,5</u>	OP	28/06/2020	<u>1185,6</u>	VV	5719,1
12.	Vital TIMMERMAN	LV	12/07/2020	<u>2156,4</u>	OP	7/09/2020	<u>1773,6</u>	OP	13/07/2020	<u>1410</u>	OP	5340
13.	Pieter LIEVENS	VZP	11/07/2020	<u>3236,8</u>	OP	12/07/2020	<u>2022,9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		5259,7
14.	Hugo MERTENS	ALB	21/07/2020	<u>3379,3</u>	OP	4/08/2020	<u>1836,8</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		5216,1
15.	Luc LAMMERANT	LUAC	12/07/2020	<u>2428,4</u>	OP	20/06/2020	<u>1564,6</u>	VV	21/06/2020	<u>1003,8</u>	VV	4996,8
16.	Stefan BOVIN	LUAC	12/07/2020	<u>2098,2</u>	VV	20/06/2020	<u>1906,7</u>	VV	6/09/2020	<u>393,7</u>	VV	4398,6

17.	Rik VANDEN BOER	ALB	12/07/2020	<u>2667.7</u>	VV	20/06/2020	<u>1652.6</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		4320.3
18.	Albert MOORS	LV	11/07/2020	<u>1517.8</u>	OP	4/08/2020	<u>1295</u>	VV	20/06/2020	<u>1252.7</u>	VV	4065.5
19.	Bert VAN EYKEN	DAC	29/07/2020	<u>4006.1</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		4006.1
20.	Yves RUYMEN	KVDW	12/07/2020	<u>1770.4</u>	VV	11/07/2020	<u>1127.5</u>	VV	18/07/2020	<u>1097.6</u>	VV	3995.5
21.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	12/07/2020	<u>2416.4</u>	OP	8/08/2020	<u>1247.2</u>	VV	5/09/2020	<u>325.9</u>	VV	3989.5
22.	Jelle VANDEBEECK	BZC	21/07/2020	<u>2532.9</u>	VV	12/09/2020	<u>1253.9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		3786.8
23.	André RUYMEN	KVDW	12/07/2020	<u>1578.6</u>	VV	21/06/2020	<u>1102.1</u>	OP	28/06/2020	<u>1092.2</u>	VV	3772.9
24.	Dirk ROGEMAN	KFC	13/06/2020	<u>1291.3</u>	VV	4/08/2020	<u>1260.3</u>	OP	29/07/2020	<u>1165.5</u>	VV	3717.1
25.	Wim AKKERMANS	KACK	21/07/2020	<u>3255.7</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		3255.7
26.	Ivo DE SCHEPPER	KAC	12/07/2020	<u>1424.1</u>	OP	21/07/2020	<u>917.8</u>	VV	13/06/2020	<u>643.5</u>	OP	2985.4
27.	Ken EVENS	ALB	12/07/2020	<u>2641.4</u>	VV	12/09/2020	<u>140.7</u>	DU	00-00-00	<u>0</u>		2782.1
28.	Thomas VAN ERCK	KAZM	12/07/2020	<u>2600.7</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		2600.7
29.	Marcel GERITS	LV	7/09/2020	<u>1369.7</u>	OP	13/06/2020	<u>578.5</u>	OP	12/09/2020	<u>362.6</u>	VV	2310.8
30.	Johan LOUWET	BZC	4/08/2020	<u>2304.5</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		2304.5
31.	Jan DIELENS	KACK	20/06/2020	<u>1828.8</u>	VV	12/09/2020	<u>211.5</u>	VV	12/09/2020	<u>93.7</u>	DU	2134
32.	Walter GEENEN	KAC	12/07/2020	<u>1949.5</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1949.5
33.	Thomas DE BRUYN	BZC	11/07/2020	<u>1934.1</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1934.1
34.	Jan-Bart VAN ERCK	KAZM	8/08/2020	<u>1772</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1772
35.	Benjamin HEYLEN	ALB	29/07/2020	<u>918.9</u>	OP	20/07/2020	<u>851.9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1770.8
36.	Patrick ALBERT	LV	12/07/2020	<u>980.9</u>	VV	13/06/2020	<u>760.3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1741.2
37.	Fernand GEUENS	KACK	21/07/2020	<u>845.9</u>	VV	20/07/2020	<u>762.6</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		1608.5
38.	Jan VANTOMME	KAZM	20/07/2020	<u>1533.2</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1533.2
39.	Joeri GERRITS	LV	21/07/2020	<u>1306.1</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1306.1
40.	Tom GEEROMS	VZP	20/07/2020	<u>1057.9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		1057.9
41.	Tom CONINGS	ALB	30/07/2020	<u>768.9</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		768.9
42.	Peter APPELTANS	DAC	20/06/2020	<u>717.3</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		717.3
43.	Jessie DE RIDDER	KAC	12/07/2020	<u>623.6</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		623.6
44.	Bart LEYSEN	KAC	8/08/2020	<u>620.5</u>	OP	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		620.5
45.	Danny VERHEYEN	ALB	18/07/2020	<u>549.9</u>	VV	00-00-00	<u>0</u>		00-00-00	<u>0</u>		549.9
46.	Wilfried JANSSENS	ALB	4/08/2020	<u>274.6</u>	HW	22/07/2020	<u>243.2</u>	HW	00-00-00	<u>0</u>		517.8

Buitenland CLUBKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Frank SCHOETERS	LUAC	26/07/2020	<u>1727.6</u>	OP	LFGO	28/07/2020	<u>1251.6</u>	OP	LFGO	29/07/2020	<u>785.3</u>	OP	LFGO	3764.5
2.	Alexander PRINSIER	LUAC	29/07/2020	<u>1608.9</u>	OP	LFGO	26/07/2020	<u>1351.6</u>	OP	LFGO	23/07/2020	<u>769.2</u>	VV	LFGO	3729.7
3.	Steven THIELEMANS	DAC	19/07/2020	<u>2202.6</u>	VV	ZZZZ	24/07/2020	<u>729.9</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			2932.5
4.	Bertrand DEWIT	LUAC	24/07/2020	<u>909.3</u>	OP	LFGO	22/07/2020	<u>457.1</u>	OP	LFGO	21/07/2020	<u>303.3</u>	OP	LFGO	1669.7
5.	Danny DE WINTER	VZP	24/08/2020	<u>478.5</u>	OP	LFQK	23/08/2020	<u>323.3</u>	HW	LFQK	27/08/2020	<u>249.3</u>	HW	LFQK	1051.1
6.	Thomas WIELFAERT	LUAC	28/07/2020	<u>387.1</u>	VV	LFGO	24/07/2020	<u>348.8</u>	VV	LFGO	22/07/2020	<u>236.8</u>	HW	LFGO	972.7
7.	Mark VANAUTGAERDEN	LUAC	23/07/2020	<u>364.8</u>	DU	LFGO	28/07/2020	<u>327.5</u>	VV	LFGO	30/07/2020	<u>262.4</u>	HW	LFGO	954.7
8.	Bertho BALLEET	LUAC	26/07/2020	<u>697.2</u>	VV	LFGO	22/07/2020	<u>202.9</u>	VV	LFGO	00-00-00	<u>0</u>			900.1
9.	Michael KLOFAC	LZC	22/07/2020	<u>744</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			744

Buitenland STANDAARDKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Niel DEUGERS	DAC	18/07/2020	<u>2959.2</u>	VV	ZZZZ	23/07/2020	<u>2824.1</u>	VV	ZZZZ	19/07/2020	<u>2788.6</u>	VV	ZZZZ	8571.9
2.	Dennis HUYBRECKX	KACK	24/06/2020	<u>2572.6</u>	VV	LFMF	14/09/2020	<u>2200.7</u>	VV	LFMF	26/06/2020	<u>2158.5</u>	VV	LFMF	6931.8
3.	Tom SEGERS	ALB	7/08/2020	<u>2619.7</u>	OP	ZZZZ	8/08/2020	<u>2615.9</u>	OP	ZZZZ	3/08/2020	<u>1592.7</u>	VV	ZZZZ	6828.3
4.	Nick FREMAU	BZC	31/07/2020	<u>2609.3</u>	VV	EDPA	5/08/2020	<u>2104.1</u>	VV	EDPA	1/09/2020	<u>1908.1</u>	VV	LFGP	6621.5
5.	Michiel DE BOCK	KFC	18/07/2020	<u>2410.1</u>	OP	LFGO	19/07/2020	<u>1466.8</u>	OP	LFGO	22/07/2020	<u>947.3</u>	VV	LFGO	4824.2
6.	Frédéric DE GROOTE	BZC	20/08/2020	<u>1832.8</u>	VV	ZZZZ	22/08/2020	<u>1551.2</u>	VV	ZZZZ	1/08/2020	<u>1435.5</u>	VV	EDPA	4819.5
7.	Wim REYNDERS	KAZM	18/08/2020	<u>1335.1</u>	VV	LFZZ	15/08/2020	<u>1300.8</u>	VV	LFZZ	19/08/2020	<u>1286.4</u>	VV	LFZZ	3922.3
8.	Bart HUYGEN	KVDW	5/08/2020	<u>1567</u>	VV	LFMR	6/08/2020	<u>887.8</u>	VV	LFMR	30/07/2020	<u>849.6</u>	VV	LFMR	3304.4
9.	Tim DE VOS	LUAC	19/07/2020	<u>1268.4</u>	VV	LFGO	18/07/2020	<u>948</u>	OP	LFGO	22/07/2020	<u>517.2</u>	VV	LFGO	2733.6
10.	Jelle VANDEBEECK	BZC	2/09/2020	<u>2328.1</u>	VV	LFGP	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			2328.1
11.	Jessie DE RIDDER	KAC	20/07/2020	<u>542.8</u>	VV	EDPA	25/07/2020	<u>515.9</u>	VV	EDPA	29/07/2020	<u>412.7</u>	VV	EDPA	1471.4
12.	Pieter CUSTERS	DAC	20/07/2020	<u>1189</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1189
13.	Carsten WEISE	KAZM	6/07/2020	<u>1185.9</u>	VV	LFDW	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1185.9
14.	Koen BIESMANS	LZC	23/07/2020	<u>426.4</u>	VV	ZZZZ	21/07/2020	<u>375.8</u>	HW	ZZZZ	22/07/2020	<u>287.4</u>	HW	ZZZZ	1089.6
15.	Cedric BUSSCHOTS	DAC	2/10/2019	<u>656.8</u>	HW	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			656.8
16.	Frank DEMEULENAERE	KAZM	12/08/2020	<u>607.9</u>	VV	LFZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			607.9
17.	Jan BROUX	KAZM	6/07/2020	<u>306</u>	DU	LFDW	7/07/2020	<u>215.8</u>	HW	LFDW	00-00-00	<u>0</u>			521.8

Buitenland OPEN/RENKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Guy TEEUWEN	KAZM	6/07/2020	<u>3648.6</u>	OP	LFDW	29/06/2020	<u>1971.6</u>	VV	LFDW	9/07/2020	<u>1860.3</u>	OP	LFDW	7480,5
2.	Michiel DE BOCK	KFC	11/07/2020	<u>3203.8</u>	OP	LFGO	13/07/2020	<u>2160.7</u>	OP	LFGO	15/08/2020	<u>2009.1</u>	OP	LFGO	7373,6
3.	Theo STOCKMANS	KVDW	30/07/2020	<u>2647.9</u>	OP	LFNF	1/08/2020	<u>2647.9</u>	OP	LFNF	8/08/2020	<u>1907.2</u>	OP	LFNF	7203
4.	Dries VAN GESTEL	KAC	8/08/2020	<u>2666.7</u>	OP	LFMR	25/07/2020	<u>2211.5</u>	VV	LFMR	20/07/2020	<u>2169.4</u>	VV	LFMR	7047,6
5.	Daan SPRUYT	VZP	3/08/2020	<u>2445.6</u>	OP	EDZZ	5/08/2020	<u>2251.9</u>	VV	EDZZ	17/02/2020	<u>2224.2</u>	VV	EDZZ	6921,7
6.	Bart LEYSEN	KAC	25/07/2020	<u>2823.6</u>	VV	EDPA	29/07/2020	<u>2020.7</u>	VV	EDPA	23/07/2020	<u>1813.8</u>	VV	EDPA	6658,1
7.	Mattijs CUPPENS	KVDW	23/07/2020	<u>2397.7</u>	OP	ZZZZ	21/07/2020	<u>1857.7</u>	OP	ZZZZ	22/07/2020	<u>1592.4</u>	VV	ZZZZ	5847,8
8.	Jaromir SIMUNEK	KVDW	23/07/2020	<u>2221.6</u>	OP	LKRK	8/08/2020	<u>1864.7</u>	VV	LKRK	30/06/2020	<u>1601.4</u>	VV	LKRK	5687,7
9.	Geert DE PALMENAER	VZP	17/02/2020	<u>2059.8</u>	VV	ZZZZ	1/03/2020	<u>1784.3</u>	VV	EDVY	17/08/2020	<u>1416.1</u>	WW	ZZZZ	5260,2
10.	Bert Jr. SCHMELZER	KACK	18/07/2020	<u>3181.5</u>	OP	LSZN	25/07/2020	<u>1656.1</u>	VV	LSZN	00-00-00	<u>0</u>			4837,6
11.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	11/10/2019	<u>1423.3</u>	VV	EDZZ	10/10/2019	<u>952.7</u>	VV	EDZZ	12/10/2019	<u>869.5</u>	VV	EDZZ	3245,5
12.	Griet FRANCART	KVDW	7/08/2020	<u>962.2</u>	VV	LOGT	27/07/2020	<u>925.4</u>	VV	LOGT	31/07/2020	<u>809</u>	VV	LOGT	2696,6
13.	Jörgen NUYTS	KVDW	8/08/2020	<u>1353.9</u>	VV	LOGT	1/08/2020	<u>1329.4</u>	VV	LOGT	00-00-00	<u>0</u>			2683,3
14.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	7/08/2020	<u>1938.3</u>	VV	ZZZZ	4/08/2020	<u>354</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			2292,3
15.	Bart HUYGEN	KVDW	31/07/2020	<u>907</u>	VV	LFMR	7/08/2020	<u>736.2</u>	VV	LFMR	00-00-00	<u>0</u>			1643,2
16.	Jozef SZEKER	DAC	11/07/2020	<u>1139.3</u>	VV	LFEK	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1139,3
17.	Marcel GERITS	LV	12/07/2020	<u>1040.7</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1040,7
18.	Jelle HILLEN	ALB	5/08/2020	<u>498.3</u>	VV	ZZZZ	10/08/2020	<u>475.5</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			973,8
19.	Koen CROMBEZ	DAC	20/07/2020	<u>948.7</u>	VV	LFEK	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			948,7

Buitenland MOTORKLASSE 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Tiji SCHMELZER	KACK	29/06/2020	<u>5270.2</u>	OP	ZZZZ	25/07/2020	<u>3788.7</u>	OP	EDZZ	29/07/2020	<u>3374.8</u>	VV	EDZZ	12433,7
2.	Bert Jr. SCHMELZER	KACK	12/07/2020	<u>4216.4</u>	OP	LSZN	18/08/2020	<u>3379.8</u>	VV	LFTP	16/08/2020	<u>3091.1</u>	VV	LFTP	10687,3
3.	Dennis HUYBRECKX	KACK	23/12/2019	<u>3666.3</u>	VV	ZZZZ	25/12/2019	<u>3557.2</u>	VV	ZZZZ	21/12/2019	<u>2439.3</u>	VV	ZZZZ	9662,8
4.	Bert Sr. SCHMELZER	KACK	25/07/2020	<u>3394.5</u>	OP	EDZZ	13/12/2019	<u>3236.5</u>	VV	ZZZZ	12/12/2019	<u>2990.5</u>	VV	ZZZZ	9621,5
5.	Bert VAN EYKEN	DAC	12/07/2020	<u>2844.4</u>	VV	ZZZZ	14/07/2020	<u>2724.4</u>	VV	ZZZZ	13/07/2020	<u>2508.4</u>	VV	ZZZZ	8077,2
6.	Luc LAMMERANT	LUAC	18/07/2020	<u>2692.8</u>	OP	LFGO	19/07/2020	<u>2567.8</u>	OP	LFGO	24/07/2020	<u>1959.6</u>	OP	LFGO	7220,2
7.	Siefan BOVIN	LUAC	18/07/2020	<u>2686.4</u>	OP	LFGO	26/07/2020	<u>2624.1</u>	OP	LFGO	24/07/2020	<u>1864.5</u>	OP	LFGO	7175
8.	Dirk ROGGEMAN	KFC	11/07/2020	<u>2758.1</u>	OP	LFGO	13/07/2020	<u>2159</u>	OP	LFGO	18/07/2020	<u>1892.3</u>	OP	LFGO	6809,4
9.	Ward GYSEMANS	KACK	26/06/2020	<u>2349.9</u>	VV	LFTP	24/06/2020	<u>2308.4</u>	VV	LFTP	25/06/2020	<u>1784.7</u>	VV	LFTP	6443
10.	Jelle VANDEBEECK	BZC	31/07/2020	<u>2322.8</u>	VV	EDPA	5/08/2020	<u>2151.7</u>	VV	EDPA	31/08/2020	<u>1845.2</u>	VV	LFGP	6319,7
11.	Erik DE VOS	KFC	13/07/2020	<u>2214</u>	OP	LFGO	11/07/2020	<u>2091.7</u>	OP	LFGO	18/07/2020	<u>1942.1</u>	OP	LFGO	6247,8
12.	Wim AKKERMANS	KACK	31/07/2020	<u>2405.6</u>	VV	EDPA	1/08/2020	<u>1884.2</u>	VV	EDPA	30/07/2020	<u>1814.4</u>	VV	EDPA	6104,2
13.	Pieter DAEMS	KACK	8/08/2020	<u>2126</u>	WW	EDQE	5/08/2020	<u>1764.9</u>	WW	EDQE	7/08/2020	<u>1717.5</u>	WW	EDQE	5608,4
14.	Thomas DE BRUYN	BZC	2/09/2020	<u>2040.4</u>	VV	LFGP	31/08/2020	<u>1908.5</u>	VV	LFGP	1/09/2020	<u>1505.9</u>	VV	LFGP	5454,8
15.	Johan LOUWET	BZC	26/07/2020	<u>2253.6</u>	OP	ZZZZ	29/07/2020	<u>1723.6</u>	VV	ZZZZ	28/07/2020	<u>1380.7</u>	VV	ZZZZ	5357,9
16.	Jan DIELENS	KACK	26/07/2020	<u>2510.4</u>	OP	LFGO	28/07/2020	<u>1575.7</u>	OP	LFGO	29/07/2020	<u>1265.6</u>	VV	LFGO	5351,7
17.	Hugo JANSEN	KAC	25/07/2020	<u>2314</u>	VV	EDPA	19/07/2020	<u>1678.1</u>	OP	EDPA	29/07/2020	<u>1254.7</u>	VV	EDPA	5246,8
18.	Michiel HERMAN	LUAC	24/07/2020	<u>1937.8</u>	OP	LFGO	22/07/2020	<u>1676.1</u>	OP	LFGO	25/07/2020	<u>1236.5</u>	OP	LFGO	4850,4
19.	Koen PEETERS	DAC	19/07/2020	<u>2362.5</u>	VV	ZZZZ	18/07/2020	<u>2315.7</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			4678,2
20.	Johan VANHOYLAND	KVDW	23/07/2020	<u>1508.4</u>	VV	ZZZZ	4/08/2020	<u>1143.2</u>	VV	EDLO	22/07/2020	<u>1135.3</u>	VV	ZZZZ	3786,9
21.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	25/07/2020	<u>1336.5</u>	VV	LFZZ	23/07/2020	<u>1282.8</u>	VV	LFZZ	19/07/2020	<u>1115.4</u>	VV	LFZZ	3734,7
22.	Marcel GERITS	LV	13/07/2020	<u>1420.6</u>	OP	LFGO	1/08/2020	<u>958.2</u>	VV	LOIR	30/07/2020	<u>938.7</u>	VV	LOIR	3317,5
23.	Albert MOORS	LV	30/07/2020	<u>1210.1</u>	VV	LOIR	1/08/2020	<u>1129</u>	VV	LOIR	31/07/2020	<u>804.1</u>	VV	LOIR	3143,2
24.	Nick FREMAU	BZC	2/09/2020	<u>2177.4</u>	VV	LFGP	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			2177,4
25.	Frédéric DE GROOTE	BZC	5/08/2020	<u>1942.1</u>	VV	EDPA	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1942,1
26.	Hans GIJATH	LV	26/06/2020	<u>1930.2</u>	VV	EDLF	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1930,2
27.	Frank DEMEULENAERE	KAZM	18/08/2020	<u>1017.7</u>	VV	LFZZ	17/08/2020	<u>765</u>	VV	LFZZ	00-00-00	<u>0</u>			1782,7
28.	Sam CUYVERS	KVDW	22/07/2020	<u>1511.9</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1511,9
29.	Yves RUYMEN	KVDW	23/07/2020	<u>1399</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1399
30.	Jan-Bart VAN ERCK	KAZM	7/07/2020	<u>1385.4</u>	VV	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			1385,4
31.	Senna VAN DEN BOSCH	KACK	1/11/2019	<u>734.2</u>	HW	ZZZZ	00-00-00	<u>0</u>			00-00-00	<u>0</u>			734,2

"GASTON PEETERS"-TROFEE (GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Jeroen JENNEN	KACK	21/07/2020	1001,70 km	927,50 km
2.	Thomas DE BRUYN	BZC	21/07/2020	779,30 km	749,33 km
3.	Wim AKKERMANS	KACK	12/07/2020	760,90 km	704,54 km
4.	Simon BERX	ALB	12/07/2020	809,60 km	691,97 km
5.	Stijn VANDEN BOER	ALB	12/07/2020	736,00 km	681,48 km
6.	Benjamin HEYLEN	ALB	12/07/2020	752,80 km	654,61 km
7.	Peter BERTELS	BZC	21/07/2020	599,60 km	611,84 km
8.	Tom CONINGS	ALB	11/07/2020	652,70 km	604,35 km
9.	Rik VANDEN BOER	ALB	11/07/2020	652,40 km	604,07 km
10.	Daan SPRUYT	VZP	12/07/2020	685,60 km	601,40 km

"MICHEL AERTS"-TROFEE (GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF) 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Daan SPRUYT	VZP	11/07/2020	897,60 km	787,37 km
2.	Jeroen JENNEN	KACK	20/07/2020	849,50 km	786,57 km
3.	Michiel VAN DEN BORNE	KAC	12/07/2020	750,60 km	701,50 km
4.	Tom CONINGS	ALB	21/07/2020	755,20 km	699,26 km
5.	Stijn VANDEN BOER	ALB	21/07/2020	750,20 km	694,63 km
6.	Dries VAN GESTEL	KAC	12/07/2020	764,30 km	688,56 km
7.	Benjamin HEYLEN	ALB	21/07/2020	755,90 km	687,18 km
8.	Geert DE PALMENAER	VZP	11/07/2020	744,60 km	647,48 km
9.	Sebastien MATHIEU	KVDW	12/07/2020	750,80 km	641,71 km
10.	Bart LEYSEN	KAC	12/07/2020	695,50 km	632,27 km



Trofee Gaston Peeters en Michel Aerts
(Foto Geert Depalmenaer)

JUNIORENBEEKER 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Piloot	Club	Proef 1		Proef 2		Proef 3		Totaal
1.	Michiel VAN DEN BORNE	KAC	12/07/2020	3507,5 OP	6/09/2020	1009,3 VV	00-00-00	0	4516,8
2.	Glenn HOSTENS	KVDW	21/07/2020	2072,8 VV	12/07/2020	1759,2 VV	11/07/2020	664,5 VV	4496,5
3.	Martijn EERDEKENS	LZC	12/07/2020	1801,7 VV	21/07/2020	1057 VV	13/06/2020	649,4 VV	3508,1
4.	Senna VAN DEN BOSCH	KACK	21/07/2020	2028,8 VV	11/07/2020	640,8 VV	00-00-00	0	2669,6
5.	Ferre VAN DER VIEREN	KAZM	20/07/2020	1128,5 VV	21/07/2020	719,5 VV	12/07/2020	617,9 VV	2465,9
6.	Michiel HAEMELS	ALB	21/07/2020	764 OP	20/06/2020	508,6 DU	7/06/2020	229,7 HW	1502,3
7.	Timothy WERQUIN	KAC	12/07/2020	563,5 OP	18/07/2020	541,7 OP	20/06/2020	309,6 VV	1414,8
8.	Jarno VEIRMAN	VZP	21/07/2020	1291 VV	00-00-00	0	00-00-00	0	1291
9.	Helena WUYTS	KAC	12/09/2020	376,8 DU	13/09/2020	209,8 DU	19/09/2020	187,8 DU	774,4
10.	Sam CUYVERS	KVDW	11/07/2020	577,2 OP	20/06/2020	186,5 HW	00-00-00	0	763,7
11.	Robbe VAN BRANDT	KAC	12/09/2020	385,5 OP	29/11/2000	212,8 HW	19/09/2020	139,3 DU	737,6
12.	Kobe DE GEEST	VZP	28/07/2020	218,4 HW	22/07/2020	203,9 DU	6/09/2020	192,2 HW	614,5

CLUBBRANGSCHIKKING (België & Buitenland) 2020 (Tussenstand op: 13 January 2021 19:01:37)

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	KACK	24	6668,9	160054,2
2.	ALB	23	3307,1	76062,5
3.	KVDW	26	2909	75634,1
4.	BZC	17	4247,6	72209,6
5.	VZP	16	4119,9	65918
6.	KAC	20	2930,8	58616,3
7.	KAZM	20	2284,6	45693
8.	LUAC	13	3427,5	44557
9.	DAC	16	2699,8	43196,2
10.	KFC	8	4916	39327,7
11.	LV	10	3133,3	31332,8
12.	LZC	7	1340,1	9380,9

Verkrijgbaar via het secretariaat:


Logboekje

formaat 13 x 20,5 cm

prijs € 2,50 (4,50)*

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2300 Turnhout)

CHARRON.line: aanpassing OP puntentelling

Vanaf maart 2021 zal de puntentelling voor de opgegeven proef (OP) van de charron wijzigen in: 4.5 punten/OP km bij een niet gelukte OP, 5 punten/OP km voor een gelukte OP.

Tijdens de jaarlijkse charronvergadering, heeft elke club (via zijn clubverantwoordelijke) de mogelijkheid om een voorstel tot reglementswijziging in te dienen. Sommige voorstellen worden direct aanvaard, andere worden meermaals ingediend wegens initieel gebrek aan draagvlak. De aanpassing van de puntentelling voor OP en/of VV is een van die wederkerende onderwerpen. Na meerdere vergaderingen en emails over en weer, is het duidelijk dat een ultieme formule niet bestaat. Deze keer is echter wel een meerderheid ontstaan voor een aanpassing.

De vraag werd gesteld of er geen verschil moet zijn tussen een gelukte OP en een niet volledig gelukte OP. Een deel van de piloten was van oordeel dat de huidige/oude regel (5punten/OP km) het (te) eenvoudig toeliet om "na de eigenlijke proef" nog enkele (jo-jo) benen te leggen rond het vliegveld. Deze werden dan gevlogen meer op goed geluk dan wel volgens een berekende inschatting vooraf. Daarenboven is niet elke club even goed gelegen voor zulke benadering.

Enkele alternatieve mogelijkheden werden besproken waaronder een graduele scoring (nadeel de iets complexere (hoofd)berekening) of een strikte scoring (nadeel dat de effort van het doorzetten die toch vaak ook wel deels gedaan werd ook bij een niet gelukte OP niet beloond werd). Uiteindelijk werd er een meerderheid gevonden voor een scoring waarbij de OP kilometers steeds meer opbrengen dan evenveel VV kilometers (12.5% meer), maar er ook nog eens extra punten worden verdient indien de proef ook effectief wordt rondgevlogen. Deze nieuwe interpretatie hecht hierdoor iets meer belang aan het interpreteren van het eigen kunnen in verhouding tot het weer, toestel,... ook een van de facetten van het mentale overlandvliegspel. Ook al gaat de analogie niet helemaal op, beetje gelijkaardig aan een racingtask, daar kunnen ook enkel snelheidspunten worden verdient indien de proef wordt rondgevlogen.

Deze beslissing is er een van de gehele charron commissie (volgens meerderheid), niet van 1 persoon, club, jury, voorzitter, webmaster,.. Meer uitleg kan steeds bekomen worden bij de desbetreffende clubverantwoordelijke.

Homologatie van FAI-Brevetten



BELGIAN GLIDING TEAM

ZILVEREN BREVET

1000 m hoogtewinst

Bosmans Koen
Bruyninckx Jan
Curinckx Robbe
De Palmaer Lucrece
Heyligen Frank
Huybrechts Philippe
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre

5 uren duurvlucht

Broux Jan
Ceuppens Robbe
Coesens Indi
Curinckx Robbe
De Cordt Ferre
De Palmaer Lucrece
Durt Dominique
Heyligen Frank
Huybrechts Philip
Staes Dirk
Van Brandt Robbe
Van der Vieren Ferre
Vanautgaerden Mark
Weise Carsten
Wuyts Helena

50 km afstandsvlucht

Busschots Cedric
Cuyvers Sam
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre
Van Peel Michael
Weise Carsten

BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN

Busschots Cedric
Cuyvers Sam
Van de Briel Olivier
Van der Vieren Ferre
Van Peel Michael
Weise Carsten
Broux Jan

GOUDEN BREVET

3000 m hoogtewinst

Busschots Cedric

300 km afstandsvlucht

Busschots Cedric
Hostens Glenn
Michaux Ruben
Weise Carsten
Prinsier Alexander

BEKOMEN HET GOUDEN KENTEKEN

Busschots Cedric

300 km doelvlucht

Busschots Cedric
Prinsier Alexander

DIAMANTEN BREVET

5000 m hoogtewinst

Nihil

500 km afstandsvlucht

Nihil

BEKOMEN HET GOUDEN BREVET MET 3 DIAMANTEN

Nihil

FAI AFSTANDSBREVET

FAI 750 km

Mathieu Sebastien
Van Gestel Dries

FAI 1250 km

Tijl Schmelzer



Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Onder de typeaanduiding AS 33 Me wordt het nieuwste 18m zweefvliegtuig van AS een elektrische zelfstarter, met de aandrijving ontwikkeld voor de AS 34 Me. Na een zelfstart tot 500 m - zelfs met een maximaal toegelaten startmassa van 600 kg - is er nog voldoende batterijcapaciteit beschikbaar voor een 120 km retourvlucht met motorvermogen. Lithium- ionencellen in de vleugelwortels voeden de 35 kW EMRAX-motor in de romp. Onderaan het instrumentenpaneel bevindt zich het bedieningspaneel met kleurendisplay, dat in één oogopslag informatie geeft over het laadniveau van de accu, het motortoerental en de temperaturen. Een geavanceerd accumanagementsysteem (BMS) bewaakt de cellen



van de vleugelbatterijen zowel tijdens de vermogensafgifte als tijdens het laden. Gezien het hier gaat om een nieuw gebruik van bestaande componenten, zal de eerste vlucht van de SA 33 Me wellicht niet lang op zich laten wachten.

Allstar PZL Gliders



De eerste tests van de nieuwe klapschroef voor het elektrische aandrijfsysteem Allstar-e-motion zijn succesvol verlopen. Dit betekent een grote stap naar de realisatie van het prototype van het elektrische zweefvliegtuig SZD-55-2 Nexus-e-motion. Operationeel gedrag, stroomverbruik en geluidsniveau van de opvouwbare propeller werden op de testbank gemeten bij verschillende rotatiesnelheden. De interactie met

de andere componenten: motor, controller en batterij was ook een focus van deze geïntegreerde test.

De eerste in serie geproduceerde SZD 55-1 "nieuwe generatie" NEXUS heeft gevlogen, alsook het serienummer 25 van het tweezits zweefvliegtuig SZD-54-2 PERKOZ, dat onlangs werd afgebouwd in de nieuwe productiehal in Bielsko-Biala.

Jonker Sailplanes

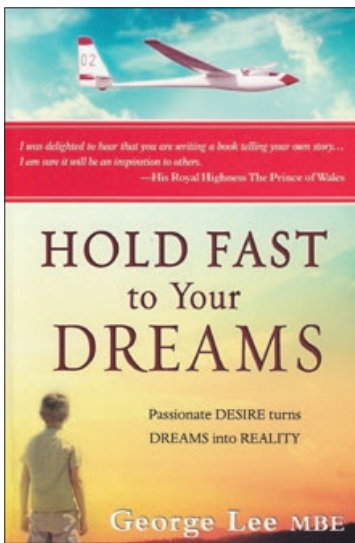


Kai Weber en zijn enthousiaste Idaflieg-team hebben de prestaties gemeten van de JS3-18m van Matthias Sturm tijdens het zomertreffen 2020 in Stendal. Relatieve daalsnelheden bij verschillende vliegsnelheden en flapinstellingen werden gemeten tijdens vergelijkende vluchten vleugel aan vleugel met de "heilige koe", de Discus 2C van de DLR. Deze is onder meer uitgerust met een 5-gaats sonde op een neusmast en met druksensoren, roersensoren, een inertiaal platform, een experimentele automatische piloot en een GNSS-ontvanger. Uit de metingen werd een samengestelde prestatie-polaire verkregen voor de verschillende flapstanden. De resultaten bevestigden dat de gevlogen prestaties van de JS3 zeer nauw overeenkomen met de berekende, met o.a. een maximaal glijgetal dat de 57 benadert.

*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsdocumenten*

Het hoekje van de boekenvreter

Er zijn vrij weinig autobiografieën te vinden bij zweefvliegers. We denken daarbij vooral aan Hanna Reitsch, Günther Groenhoff, Peter Riedel of Jochen von Kalckreuth. In het Engels? Philip Wills en George Moffat gaven wat details prijs in hun boeken... Met **George LEE, *Hold Fast to Your Dreams*** (Evangelista Media, San Giovanni Teatino, Italië, 2012, ISBN 13: 978-88-97896-21-0, 184 blz. 15,3 x 22,7 cm, slappe kaft, enkele z/w foto's) hebben we een recente, echte autobiografie van een topzweefvlieger. Al is hij bij ons minder bekend dan een Helmut Reichmann of een (zopas overleden) Hans-Werner Grosse, toch heeft George Lee er een indrukwekkende zweefcarrière op zitten: driemaal op rij (dat was toen een primeur!) wereldkampioen open klasse in Rayskala 1976, Châteauroux 1978 en Paderborn 1981. Toen nog zonder GPS, moving map of complexe rekenaars, neen, met de kaart, het kompas, het uurwerk en de rekenschijf.



Professioneel was George Lee eerst technicus elektriciteit bij de RAF, om de kans te hebben om piloot te worden, ondanks te vroeg afgebroken studies. Dat lukte en hij vloog eerst op Hunter, later op Phantom. Als RAF-piloot kwam hij al snel een beetje overal terecht waar vroegere Engelse kolonies waren: Afrika, het Midden en Verre Oosten... Maar na een aantal jaren koos hij voor het burgerleven. Het was net crisis op de arbeidsmarkt voor lijnpiloten, en hij verhuisde met vrouw en kinderen naar Hong Kong

om er te vliegen voor Cathay Pacific. Daar werkte hij tot aan zijn pensionering in 1999, met zweefvliegen op een heel laag pitje. Dan ging hij een farm bewonen in Queensland (Australië), waar hij een eigen vliegveld liet aanleggen en die hij "Plain Soaring" noemde. Hij kocht toen ook zijn eerste eigen zweefvliegtuig: een Nimbus 4DM. Want ja, al zijn wedstrijdvliegen deed hij op toestellen die behoorden aan clubs, organisaties zoals de RAFGSA (de Britse luchtkadetten) of bevriende zweefvliegers!

In Australië ging George zich inzetten voor de gevorderde overlandopleiding van Junioren. Hij richtte kampen op waarbij telkens twee Junioren met zin voor competitie een grondige theoretische en praktische opleiding kregen van een grootmeester. Enkele van zijn leerlingen werden later ook internationaal gekende wedstrijdvliegers. Na een tijdje wenste hij het ook wat rustiger aan te doen, en i.p.v. twee junioren gaf hij nog gevorderde opleiding aan telkens een volwassene. Zijn laatste zweefstage organiseerde hij in 2011. Nu vliegt hij nog enkel voor het plezier. George kreeg verschillende hoge zweefvliegonderscheidingen, maar ook een MBE (Member of the Order of the British Empire), mocht zweefinstructeur zijn van kroonprins Charles en werd zelfs uitgenodigd op Buckingham voor een ontmoeting met de Queen. In zijn latere jaren ging zijn christelijk geloof voor hem een belangrijke rol spelen.

In dit boekje is het zweefvlieggedeelte nogal beperkt, maar ook de rest van George's leven leest vlot, met veel humor - droogjes, echt Brits.

Met **Alexander WILLBERG, *Deutsche Segelflugzeuge seit 1964 - Typenkompass*** (Motorbuch Verlag, Stuttgart, 2010, ISBN 978-3-613-03221-7, 128 blz. 14,1 x 20,5 cm, slappe kaft, talrijke kleurfoto's) krijgen we tegen een bescheiden prijs en in een klein volume een goed overzicht van de in Duitsland geproduceerde zweefvliegtuigen in de periode 1964-2010, beginnende bij de Glasflügel Libelle en eindigend bij de ASH 30 Mi. Beschrijving en geschiedenis van deze zwevers zijn beperkt, maar er is telkens ook een tabel met technische eigenschappen (type, spanwijdte, vleugeloppervlak, slankheid, enz. Meestal staat ook de referentie van het vleugelprofiel vermeld.



55 verschillende types zijn opgenomen, vaak met verschillende varianten, en ze zijn chronologisch gerangschikt. De meeste zijn toestellen die in serie werden gebouwd, maar er zitten ook een paar unieke exemplaren tussen, zoals de SB10 (eerste zweefvliegtuig met structureel gebruik van koolstofvezel), de fs 29 TF (met in spanwijdte verstelbare telescoopvleugel) of de Nimeta (combinatie van een Eta-vleugel met een Nimbus 4 romp). Voor die exoten zijn de keuzecriteria

niet echt duidelijk, zo ontbreekt o.a. de SB-11 waarmee Reichmann nochtans een wereldtitel haalde. Voor de serieproductie is het overzicht vrijwel compleet. Willberg geeft in het voorwoord aan dat hij een tweede deel overweegt, met de historische zweefvliegtuigen - lees voornamelijk hout, doek, metaal en de allereerste kunststof-toestellen. Wait and see...

Natuurlijk is de zweefvliegtuigbouw niet langer een quasi Duits monopolie. Er komen prestatiezwevers uit Polen, Litouwen, Slovenië, Tsjechië, Zuid-Afrika... En die toestellen vallen hier natuurlijk uit de boot. Ondertussen is er ook al een decennium lang aan nieuwe toestellen gewerkt. Maar dit boek is toch goed om aan de huidige beginnende zweefvliegers een aanzienlijk deel van de thans in omloop zijnde zwevers te presenteren.

Stéphane Vander Veken

Waarschuwing: als je in deze post-Brexit-tijden boeken (of andere kleinigheden) wenst te bestellen in Groot-Brittannië, hou er dan rekening mee dat de Belgische Douane je invoerrechten zal aanrekenen. Normaal? Misschien wel, maar... voor twee boekjes, waarde € 47,36 inclusief Britse BTW en verzendkosten, kreeg ik een rekening van € 27,08 gepresenteerd, zijnde € 3,08 BTW-invoerrechten en **€ 24 vaste administratiekosten geïnd via bpost!** Op het postkantoor heeft men mij gezegd, dat je geen kosten moest betalen als de zending beneden de € 20 blijft. Dus: ofwel één boekje per pakje, ofwel ineens een hele karrevracht bestellen...

De lierist

Hier, al op de lompe lier, hier is 't,
waar lijdzaam d'uitverkoren lierist,
d'enige, onder dwang geduldige tist,
wachtend zijn godganse dag verkwist.

Want wachten zal hij, zeer gewis,
verbannen naar die blikken troon,
bestemming van 't giftig pilotenhooon,
van zij die janken om des starts gemis.

En boven 't zegend gezoem van d'elektriek
stuwt zich tijdens al die lange, lege uren
onbereikbaar op de hemelsmachtige thermiek
en verdoemd en wezenloos ligt hij te turen
naar 't slomig slenteren van hem aan d'overkant,
de gelukkige die start, stijgt, pompt en weer landt...

Dus gij, aan 't lange lint, klimmend naar hoger sferen,
wanneer zult gij 't alsnog beginnen leren
hem te danken, hem met eer te bedenken?
Want wordt gij bediend, alweer op Uw ijle wenken,

al lierend loert-ie naar hoe gij zwalpt en zwenkt,
en zonder hem, die zwijgend zijn offer plengt
- 't is bitterernst, geen al te flauwe mop -
gaat geen kist, geen vlieger nog maar een meter op.

(S. Zeischka)

Klaar voor de start?

Stel jezelf enkele kritische vragen voor het begin van het seizoen of vliegdag:

- Zijn je papieren in orde? Vliegvergunning, medische vergunning, verzekeringen...
- Check je het toestel grondig na winteronderhoud en/of montage?
- Vraag je iemand extra voor de check aansluitig roeren en positieve check?
- Heb je voldoende recente ervaring? Heb je een checkvlucht nodig?
- Heb je voldoende landingen om met passagiers te mogen vliegen?
- Ben je fit-to-fly: vermoeidheid, gezondheid, stress, medicatie?
- Heb je je vlucht goed voorbereid? Weersituatie, luchtruim, NOTAMs, ...?



Als piloot?

Ben je “klaar voor de start”?

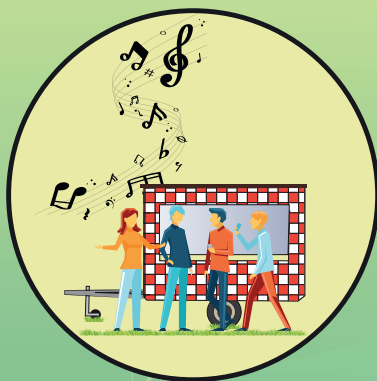
- Zonnebril, hoedje, zonnecreme?
- Voldoende drinken en eten naargelang de vlucht.
- Situational awareness? Wind, andere toestellen, para's
- Altijd klaar zijn voor een kabelbreuk (procedure mentaal overlopen).
- Cockpit flow (niet laten afleiden).
- **Checklist!!**



Als tiploper?

De tiploper houdt niet enkel de vleugel horizontaal.

- Kijk naar het andere verkeer: in het circuit, op de grond, ...
- Kijk eens of het staartwiel weg is.
- Zijn alle “remove before flight” items verwijderd?
- Zijn de remkleppen flush met de vleugel (vergrendeld)?
- Heeft de piloot zijn gordels vast?
- Is de cockpitkap vergrendeld?

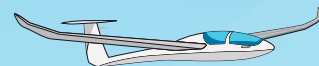


In de startbox?

Doe actief mee, er is veel werk....

- Hou je mee de operaties in de gaten?
- Haal je mee tijdig toestellen van de piste?
- Sta niet met de rug naar het startgebeuren.
- Blijf aandachtig en wees betrokken bij het vliegbedrijf!

Klaar voor de start?



In de startbox?

Als tiploper?



Als piloot?



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

Verantwoordelijke Uitgever: Secretariaat, Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w., Drieskensstraat 46, 2300 Turnhout - Tel.: 014/89 44 60