

LIGABLAD

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

*31ste jaargang
oktober • november • december 2010
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **124**

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



31 ste jaargang • nummer 124
okt. - nov. - dec. 2010

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werken verder mee:

Caluwaerts Hendrik (RACB) • Deschacht Heikki (KFC) • Haepers Jos (ACK) • Luyckx Johan • Oswald Monika (LSV) • Pauwels Patrick (LVZC) • Van Dam Kris (KAZM) • Vanderveken Stéphane (KFC) • VanLaethem Hans (KAZM)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
068-203341-54 ten name van v.z.w.
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

DEXIA

Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 februari 2011 op het redactieadres. ligablad@skynet.be

Coverfoto: HPH 304s Shark Jet Foto: Antoine Megens (ACS NI)

Back cover: inzending fotowedstrijd 2009 Jos Haepers (ACK)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat	1
Nieuws van het promoteteam	1
RJ en RM naar de zomerwedstrijd in Malden	2
Recordjacht in Namibië : deel 2	3
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Hilde Schmelzer	5
Zweefvliegtuignieuws	7
Beker van Vlaanderen 2010	8
39 ^e Nationale Juniorenwedstrijd in Venlo	9
Charron 2010	11
Hoekje van de boekenvreter	13
Symposium 2011	14
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	15
Vormingsnamiddag "Vliegveiligheid"	16

Woordje van de redactie

Wij kunnen terug een nieuw jaartje beginnen scheuren. Hoewel de actie zich de eerstkomende weken vooral in de werkplaatsen moet afspelen kunnen we toch langzaam beginnen aftellen naar het komende seizoen. Voor wie nog geen tijd geïnvesteerd heeft in het clubmateriaal komt de deadline om de handen uit de mouwen te steken heel dichtbij. Het is al zo dikwijls gezegd en geschreven maar willen we onze sport betaalbaar houden dan moeten we met z'n allen de nodige tijd investeren in het winteronderhoud van het materiaal. Ook zij die niet zo technisch bedeed zijn kunnen zich tijdens de wintermaanden dienstig maken. Bovendien kan het bij het uitvoeren van die taakjes best gezellig zijn en blijft het contact met de overige leden onderhouden. Teambuilding hoeft geen honderden euro te kosten!

De komende jaren zal ook de greep van de oprukkende EASA regelgeving sterker voelbaar worden. Vele clubs zullen genooddaakt zijn hun hedendaagse organisatie te herstructureren en een tandje bij te steken om te voldoen aan de nieuwe verplichtingen. 2011 zal een werkjaar worden. Een jaar van uitdagingen en aanpassingen, zowel voor de clubbesturen als voor de leden.

Na enkele meevallende jaren is 2010 als een zwart jaar afgesloten voor wat vliegveiligheid betreft. Hier dient het roer duidelijk omgegooid te worden. Ik sluit me dan ook graag aan bij de oproep van het ligabestuur en de examinatoren om massaal één van de regionale infosessies bij te wonen. Meer over deze sessies vind je verder in dit nummer. DOEN!

Traditioneel zijn in ons decembernummer ook de uitslagen van de COL en BVV opgenomen. Voor velen wellicht saaie bladvulling, voor anderen een leuke herinnering aan hun deelname. De BVV kan in zijn tweede jaargang door het tegenvallend weer tijdens de Keiheuvel cup geen 3/3 scoren maar de competitie was er niet minder om. Ondanks het soms grillige weer, boze vulkanen en een zwak najaar kan de COL op een bijna status quo rekenen, zowel wat piloten als aantal vluchten betreft. Voor het seizoen 2011 timmert men nog aan enkele wijzigingen die op het symposium kenbaar gemaakt zullen worden.

Allemaal kilometerslange wolkenstraten en een behouden 2011 jaar toegewenst.

Geert

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2011

Tijdens de algemene vergadering van 24 november II. werd het ontwerp van begroting voor 2011, dewelke door de raad van bestuur was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Deze zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

De algemene vergadering heeft aldus besloten om de bijdragen en kosten ongewijzigd te houden voor 2011, en zijn als volgt:

- a) Vaste clubbijdrage:
300,00 €
- b) Individuele bijdrage: 150,00 € voor de leden jonger dan 65 jaar
130,00 € voor de leden ouder dan 65 jaar
Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 87,00 en 76,00 €
Deze bijdragen zijn inclusief de wettelijk verplichte collectieve sportverzekering
- c) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 35,00 € (inclusief collectieve sportverzekering).

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende activiteiten plaats:

- 8 oktober – Overleg Examinatoren
15 oktober – Theoretisch examen kandidaat technici
21 november – Najaarsstudiedag Raad van Instructeurs
Voor 2011 werden reeds vastgelegd:
15 januari – Vormingsnamiddag vliegveiligheid' - Lommel
22 januari – Vormingsnamiddag vliegveiligheid' - Gent
29 januari – Jaarlijkse conferentie voor instructeurs
13 februari – Vormingsnamiddag vliegveiligheid' - Hasselt

20 februari – Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs

19 maart – Theoretisch examen instructeur.

De kandidaturen voor dit examen worden afgesloten op 31 januari. Informatie en inschrijvingsformulieren zijn verkrijgbaar bij de hoofdinstructeur van de clubs.

CAMO+

De effectieve start van de LVZC-CAMO+ komt dichterbij. Tussen half september en begin december vonden de nodige audits plaats om de organisatie alsook de eerste kandidaten te evalueren die als 'Airworthiness Review Staff' zullen gaan werken. In globo is dit gunstig verlopen. Het organisatiehandboek en behorende documenten werden nog op enkele punten bijgestuurd. Er wordt thans uitgekeken naar de officiële start in januari.

Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., oude dossiers worden niet meer aanvaard zodat proeven en/of brevetten zouden verloren gaan!

In 2011 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 maart, 5 juni, 20 september en 15 november.

Symposium 2011

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 29 januari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma. Zie de aankondiging verder in dit nummer. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instruc-

teursconferentie plaats. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen
Tijdelijk niet meer voorradig
- Veilig Zweefvliegen
7,50 € (11,50)*
- Elementaire Vliegopleiding
5,- € (7,00)*
- Vliegboekje
2,50 € (3,70)*
- Sticker 'Zilveren' brevet
1,75 € (2,50)*

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

Dank

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

Maak van 2011 een sportief en succesvol vliegseizoen en hou het vooral veilig!

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

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

Nieuws van het Promotieteam

Nieuwe coördinator

Wegens een samenloop van omstandigheden ben ik genoodzaakt het zweefvliegen enkele jaren achterwege te laten. Dit brengt met zich mee dat ik mijn mandaat van coördinator Promotieteam Zweefvliegsport na ca. 3 jaar ter beschikking stel. Er wordt in eerste instantie gekeken voor opvolging binnen het promotieteam. Op zaterdag 11 december komt het team samen om de verderzetting te verzekeren. De nieuwe organisatie zal in het volgende Ligablad medegedeeld worden.

Opendeurdag recreatiesport Kortrijk

In het kader BLOSO's van de week van de sportclub organiseerde de sportraad van Kortrijk ism de sportdienst van Stad Kortrijk een evenement op de Grote Markt van Kortrijk op zaterdag 11 september. KFC was er ook van de partij om zowel haar zweef- als motorvliegactiviteiten aan het grote publiek voor te stellen. De interesse voor onze sport was bijzonder groot. Een tiental bezoekers van toen heeft inmiddels de inschrijvingsformulieren opgevraagd



voor het initiatiekamp of voor lidmaatschap. Het is enorm belangrijk om op dergelijke evenementen de contactgegevens

(en in het bijzonder e-mail adressen) van de geïnteresseerden te verzamelen.

Kzoom Jeugdnieuws

Naar aanleiding van het Juniorentreffen in Diest werd een persbericht verstuurd dat o.a. opgepikt werd door de redactie van het Jeugdnieuws bij VTM Kzoom. Het lukte niet een reportageploeg naar het ju-

niorentreffen te sturen, maar er werden afspraken gemaakt voor een reportage over zweefvliegsport, uit te zenden op woensdagnamiddag. VZP heeft de realisatie van die opnames op zich genomen.

Koppen

Het is niet helemaal duidelijk of de reportage in Koppen op 14/10 een voortvloeisel

is uit de talrijke persberichten die we verspreid hebben nav de knappe prestaties van ons Belgisch team in de voorbije WK's.

Het eindresultaat, met name de reportage waarin Bert Jr. Schmelzer zijn verhaal kan doen, mag er in ieder geval zijn.

Heikki

RJ en RM naar de zomerwedstrijd in Malden

"Welkom op Malden, eindelijk eens een ploeg van Keiheuvel die naar onze Zomerwedstrijd komt", dat waren de woorden van Martijn Alders. Martijn kwam vroeger als kind met papa en mama regelmatig naar de acht-daagse Beneluxwedstrijd op Keiheuvel. Toen namen vele Noorderburen vergezeld van hun familie deel aan dit gezellige evenement. De papa's vlogen en de mama's gingen naar de speeltuin, het zwembad of de dichtbijgelegen manege. Spijtig genoeg bestaat de Beneluxwedstrijd, waar de Nederlandse piloten ook punten voor hun rankinglist konden verdienen, niet meer. 't Is moeilijk om in Vlaanderen luchtruimlappendeken nog een weekwedstrijd te organiseren.

Begin van het jaar schreef Martijn op het Ligaforum, dat de Zomerwedstrijd in Malden vanaf dit jaar officieel een IGC wedstrijd is. Omdat Jochen het BK niet kon meevliegen besliste hij om in Malden met de RM in te schrijven. De zomervakantie was al begonnen en zo gingen Stijn en Jo met de RJ ook mee.

De wedstrijd begon op zondag 18.07. bij schitterend weer. De clubklasse met 10 deelnemers vloog 323 km. De eerste, Hinse Osinga, haalde een gemiddelde van 102 km/h. In de open klasse vlogen ze 416 km, eveneens met 10 piloten, de eerste Stefan Telkamp met een gemiddelde van 100 km/h. Mooie cumulussen in straatvorm maakten deze prestaties mogelijk.

In Nederland is het niet anders als bij ons, de tweede dag was blauw en heel heet. Wij moesten vertrekken op de zogenaamde "Saharastrip" ver van de camping gelegen en met heel weinig schaduw. Veel drinken



Jochen, Jo en Stijn bij de vluchtvoorbereidingen

was de boodschap en de wedstrijdleiding stelde voor alle deelnemers drinkwater ter beschikking. 283 km voor de clubklasse en 347 km voor de open klasse. Boxtijd 11.30, eerste vertrek 12 uur. 15 toestellen vlogen de opdrachten, eerste in de clubklasse Hinse met 77km/h en Wiebe Bosman in de open klasse met 83 Km/h.

En dan kwam de derde dag in Malden, en de eerste AAT werd gegeven. Vertrek opnieuw van de Saharastrip met het advies zo lang mogelijk in de schaduw te blijven en om 13.00 uur te starten, 2 uren stonden ter beschikking voor 110 tot 237 km. In de clubklasse vloog Theo Janssen 166 km met een gemiddelde van 81 km/h en in de open klasse Stefaan Knoop 183 km met een gemiddelde van 86km/h.

Woensdag was het nog altijd heel heet maar onweer dreigde uit België te komen. Tijdens het boxen besliste de wedstrijdleiding te cancelen. Uit voorzorg werden alle toestellen gedemonteerd en iedereen kon rustig slapen.

Donderdag, diegenen die heel vroeg wakker waren konden van een blauwe hemel genieten. Maar een front met weinig neerslag was de reden om de briefing tot 11 uur uit te stellen. Een venster moest open gaan maar de opdrachten van 110 tot 125 km waren voor deze donderdag nog te groot. Spijtig genoeg moest deze dag onze snuffelaar Henk De Waard zijn jaxidas niet van de vleugels halen. Martijn cancelde de wedstrijd om 14.00 uur en sommige vliegende ophalers mochten ook eens Malden uit de lucht bekijken.

Sinds de briefing van woensdag sprak de wedstrijdleiding van een superdag, die er aankwam. Zelfs zo super dat men 500 km kon uitschrijven! Vrijdagmorgen konden wij door de dikke mist de aanhangers niet zien. Nadat die was opgelost werd de clubklasse voor 172 km en de openklasse voor 223 km op pad gestuurd. Het was een dag met superweer in het oosten en dreigende uitspreiding ten westen van het vliegveld. Het opslepen duurde langer dan de andere dagen omdat de lier een elektrisch probleem had. Dagwinnaar werd Jochen met 83km/h in de clubklasse en Jeroen Verkuil en Richard Leenheer met 86 km/h in de openklasse.



Wedstrijdleader Martijn Alders

Zaterdag 24. juli, laatste wedstrijddag. Voor beide klassen worden de opdrachten groter dan 300 km. Planning is om 11.30 de snuffelaar de lucht in en de rest volgt om 12.00 uur. De mooiste straten hangen aan de hemel en de opdrachten worden door alle piloten gevlogen. Dagwinnaar in de clubklasse werd Casper Kuijpers, hij vloog die 313 km aan 92km/h en Jeroen en Richard vlogen de 368 km van de open klasse in 98 km/h rond.

Aan elk leuk feestje komt een einde en zo zat de laatste wedstrijddag er op.

Het was een fijne wedstrijd. Jochen haalde een podiumplaats (3) en het RJ team was ook content. Uitschieter was de 416 km met een gemiddelde van 112km/h. Organisatie, wedstrijdleiding en camping waren prima. Wij zagen enorme mensenmassa's in Nijmegen bij de vierdaagse loopwedstrijd en tijdens het indrukwekkende vuurwerk vanop de Waalbrug. De BBQ op donderdag was lekker. De opsleeptijd met de zestrommellier bedroeg een kleine 50 minuten voor 20 toestellen. Er vloog een vrouw mee, de pink ladies waren ook aanwezig. Het nieuwe zwembad werd dag en nacht gebruikt. Er speelde een Belg in de Nederlandse voetbalploeg. Elke crew had een keer toiletendienst, 5 van de 7 dagen vliegweer, in 293 uren werden 26810 km gevlogen, 16 gekwalificeerden voor het NK, 5x300 km doelvlucht, aantal liters bier = 380l, frisdrank = 670l.

Met andere woorden: Een geslaagde week in Malden!

Monika Oswald (LSV-Viersen)

Recordjacht in Namibië: deel 2

Wereldrecord snelheid driehoek FAI 500 km/15 m klasse in Namibië

1. Keuze van de proef

Het opzoeken van de grenzen is het aantrekkelijke van een recordvlucht is. Om nog progressie te maken, analyseer je bestaande records, eigen vluchten, mogelijkheden van de meteo en het terrein te plaatse om te onderzoeken hoe je de limieten wat kan verschuiven. Op basis van mijn ervaring, koos ik om een FAI driehoek uit te leggen met het lange been in de W-convergentie van Namibië. Op dit stuk zijn er reeds snelheden van 155 (15 m klasse) tot 175 km/h (open klasse) gerealiseerd op goede dagen. De overige 2 benen liggen dan meer landinwaarts en vergen dan ontwikkeling van cumulussen en wolkenstraten met voldoende hoge basis.

Het vertrekpunt wordt gekozen op Gollschau waar de thermiek vroeger start vanwege het lokale relief. Op goede dagen heeft Gollschau het nadeel van een hoog risico voor ontwikkeling van buien tussen 16 en 17h.

2. Dagen vooraf

Op zaterdag 12 december waren de condities behoorlijk, maximum temperatuur van 39 °C, dauwpunt van 3°C en lichte NO wind. De driehoek wordt uitgeschreven maar in Gollschau is de W-convergentie afwezig en zijn er kleine wolken die maar matig stijgen geven. Na 3 kwartier wachten ga ik over tot een vlucht richting oosten dat gezegend is met veel meer wolken. De vochtigheid en de opwarming in het westen was ontoereikend om de convergentie te laten ontstaan.

De dag nadien is nog beter met bijna 40 °C max temperatuur en 4°C dauwpunt en een oostwind. De W-convergentie is nu wel ontwikkeld. Start is om 13h50 vanuit Gollschau. De eerste wolken werken behoorlijk. Na 150 km is de convergentie zo ver opgeschoven naar het westen en de sector voor het 2^{de} en 3^{de} been nog volledig blauw, dat verder vliegen niet meer zinvol is. Meer naar het oosten ontwikkelen er zich wolken met een basis tot 5300 m QNH.

Landing is om 17h30 onder stralende wolken. De luchtmassa met vochtige lucht is duidelijk van oost naar west opgeschoven, hetgeen reeds een positieve indicatie is voor morgen. Tijdens het avondeten verklaart Martin Kroke (chef piloot in Bitterwasser) dat tijdens zijn 1000 km vlucht in november de W-convergentie abnormaal ver richting atlantische oceaan lag.

3. De record dag

Maandag 14 december kondigt zich als super aan met een voorspelde maximum temperatuur van 40°C, een dauwpunt van 7°C, 20 km/h NO wind en algemene wolken ontwikkeling. Start van de thermiek is tussen 9h30 en 10h. De spanning is vrij hoog in Bitterwasser en mijn bemiddeling om de briefing om 8h30 te houden is succesvol. Als de briefing om 8h45 ten einde is, haast iedereen zich naar de toestellen om vroeg te starten en grote afstanden te vliegen. De verleiding is vrij groot om ook voor een grote proef te gaan, maar mijn besluit blijft om de 500 km opnieuw te proberen.

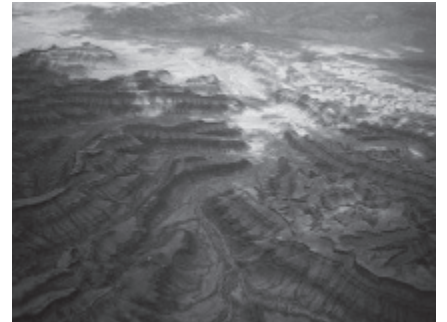
Verdere analyse van de meteo, de ervaringen van de vorige vliegday en Martin zijn bemerkingsen, resulteren in het verschuiven van de proef naar het westen. Na wat moeite heb ik de proef geoptimaliseerd met een lang been van net geen 44 % en de 2 overige net boven de 28%. De sleeppiloot is verrast als ik hem zeg dat ik pas om 11h45 een sleep wens te hebben.



Uitgebreide meteo briefing in de ochtend

Omstreeks 10h vormen zich de eerste wolken en vanaf dan gaat de hele vloot in Bitterwasser zo snel mogelijk de lucht in. Ik lees nog wat verder in mijn boek en ga omstreeks 11h naar toestel met vluchtaanmelding, drank en eten. Toestel wordt klaar gemaakt en naar de startplaats gebracht. Stipt om 11h40 komt het sleeptoeistel er aan en meteen volgt de start.

Na ontkoppelen dadelijk gestegen tot aan de wolkenbasis van 3700 m en met 140 km/h naar Gollschau gevlogen. Iets voor Gollschau tot 4500 m geklommen, dan naar de startlijn opgeschoven en om 13h 25 de start genomen op 4300 m aan 230 km/h. De convergentielijn draagt wat en na 40 km wordt 700 m genomen in een 3 m en 60 km verder idem in een 4 m. 15 km verder wordt de eerste goede bel van 5 m benut om 1500 m te klimmen. Na nog 2 bellen met 700 m hoogtewinsten en



De overvolgen zone van het eerste been typeert zich door diep uitgesneden relief tussen de atlantische oceaan en de namibische woestijn

slechts 3 m stijgen, wordt het eerste keerpunt aangevlogen met een koers die dicht bij het 2^{de} been ligt. De wolkenlijn gaat tot net aan het eerste keerpunt en draagt behoorlijk. Ondanks het matige stijgen, draagt de snelheid op het eerste been 155 km/h met een hoogteverlies van 350m. Dit is voldoende om het oude Belgische record in de open klasse van 146 km/h te overtreffen.

De aanvang van het tweede been ligt nu perfect onder de wolkenlijn. In een 4 m bel wordt er 1000 m hoogte gewonnen. De wolkenlijn draagt nog wel maar geeft geen goed stijgen meer. De koersafwijking wordt wat groot en daarop volgt de doorsteek naar de volgende straat. De eerste wolk brengt me met een gemiddelde van 5 m en pieken tot 7 m na 12 bochten van 3400 tot 5250 m. Dit brengt een ontspanning waardoor concentratie en focus stijgen tot een niveau waarbij er flow ontstaat. De rest van de vlucht verloopt nu zeer onspannen en nagenoeg automatisch.

Net voor het 2^{de} keerpunt nog 1000 m gewonnen in een 5 m. Vanaf hier is zichtbaar dat er zich op het derde been een super wolkenlijn ontwikkeld. Het keerpunt wordt gerond met een snelheid van slechts 148 km/h t.g.v. 1250 m hoogte winst. Nu volgt een steek van 30 km naar de volgende wol-



Een goede thermiekbellen boven de Namibische woestijn

kenstraat met de snelheidsswijzer tussen 240 en 270 km/h die dankzij de vleugelbelasting van 55 kg/m² slechts 1200 m kost.

In de eerste wolk van de nieuwe straat wordt er gedraaid tot het stijgen afneemt tot 4 m op 4800m. Daarna volgen 50 km rechtdoor tussen 220 en 270 km/h met af en toe optrekken naar 140 km/h als het wat stijgt. De zone achter de straat is echter blauw en in de richting van de finish hangt een dreigende donkere massa. Met de laatste goede bel stijgt ik met 3 bochten tot aan de basis van 5000 m. De final glide berekening voor 2 m stijgen geeft nul reserve aan op 47 km voor de finish. De snelheid van de proef is ondertussen geklommen tot 157 km/h wat net onder het vorige wereldrecord ligt.

De wolkenstraat gaat nog even verder en op 26 km van de finish duiken we tegen 240 km/h in het blauw met een reserve van 200 m op de final glide. De afstand naar de finish vermindert aan een tempo van 13 sec per km en toch duurt het wachten lang. De final glide verloopt zonder verassingen omdat de doorvlogen luchtmassa zo goed als dood is. Net voor de finish komen we onder het zwarte wolkendek aan en enkele km verderop regent het.

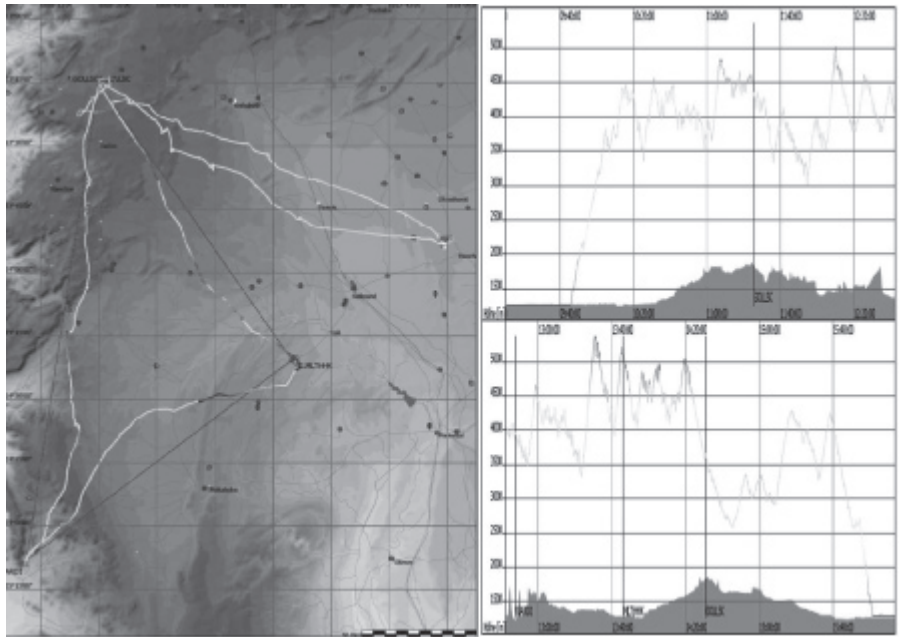
Bij het overvliegen van de finish lijn om 16h31, geeft Winpilot voor het laatste been net geen 200 km/h aan en voor de gehele proef komt er 163 km/h op het scherm. Wah, dit is sneller dan het vorige wereldrecord van 158 km/h gevlogen door Delore met een LS6 in Nieuw-Zeeland.

De weg terug naar Bitterwasser gaat behoorlijk moeilijk omdat de eerste zone thermisch dood is. De volgende bel vindt ik op 900 m grond en er moet 50 l water uit om met 1 m te klimmen. Nadien opnieuw aansluiting gemaakt met een betere zone en een goed uur later wordt er geland in Bitterwasser.

Na de landing wordt de logger afgeven en uitgelezen door de sportcommissaris. De keerpunten zijn correct gerond en de snelheid van 163 km/h is vanaf nu een feit. Op deze dag vliegt Guy Berthold een



De convergentie is overontwikkeld en gaat over in neerslag en een verlaagde basis



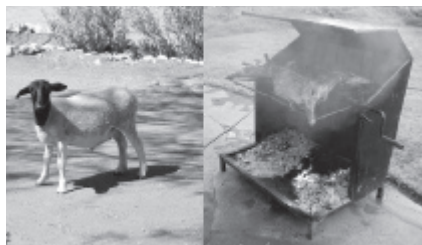
See you kaart en baro van de vlucht

OLC proef met een afstand van 1412 km en Peter Szabo zet het Hongaars record snelheid open klasse driehoek FAI 1000 km op 152 km/h.

4. Na de vlucht

Het vliegen van het 1000 km brevet wordt in Bitterwasser gevierd door een palmboom te planten. Bij een wereldrecord mag je een koningspalm planten in een speciale rij. Deze ceremonie verloopt met de nodige drank en toespraken. Voor de gelegenheid was er zelfs een miss België aanwezig.

Een andere traditie na het behalen van het 1000 km diploma of een wereldrecord is het slachten en grillen van een schaap. In Namibië werden vroeger zeer veel schapen geteeld. Het inkomen van de boeren was dermate hoog dat ze vliegtuigen kochten en naast de boerderij airstrips aanlegden. Sommige van die airstrips zijn vandaag nog in gebruik en kunnen als buitenlandingsveld worden gebruikt.



Schaap voor en op de braai

5. Een stuk na-evaluatie

In de volgende paragrafen gebeurt een analyse van de parameters met een bijdrage tot het record. Deze analyse bevat elementen die nuttig zijn voor elke piloot die een vlucht wil realiseren voor zijn FAI brevet.

Dit wereldrecord is het resultaat van een nagenoeg perfecte combinatie van plaats, tijd, toestel en piloot. De selectie van de proef bepaalt de zone waar de vlucht werd uitgevoerd. Het tijdslot van de vlucht is duidelijk afgestemd op de grenzen van de meteo. Het toestel is gekozen voor een hoge vleugelbelasting en goede prestaties bij hoge snelheden. Deze combinatie van elementen is een typisch kenmerk voor records.

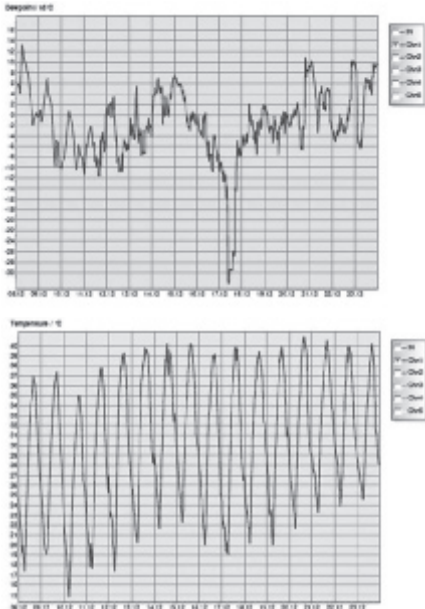
Je analyseert constant en komt tot inzicht en kennis die je inbrengt bij je volgende vlucht. Het vliegen van een record is echt geen toeval, maar vergt veel voorbereiding zodat je net dat goede weersysteem van die ene dag optimaal kan benutten.

Er moeten voldoende parameters vervuld zijn vooraleer een recordpoging een voldoende kans tot succes heeft. Dit heeft als gevolg dat recordpiloten enkel vliegen op dagen met voldoende potentieel. Fly for fun is er soms ook wel bij alhoewel deze pilotengroep vaak probeert om de grenzen van weersystemen of andere elementen te evalueren. Het is duidelijk dat de recordpiloten wat op vinkenslag liggen te wachten en niet elke dag vliegen. Dit gebeurt bewust om focus te behouden en maximaal fit te zijn voor de beste dagen.

De prestatie is duidelijk positief beïnvloed door de flow ervaring in het 2^{de} deel van de vlucht. De juiste mentale spanning en positieve motivatie hebben hier duidelijk toe bijgedragen. Het geloof in eigen kunnen en het positief denken is een noodzakelijk ingrediënt als je wil slagen in een uitdagende vlucht. Een geslaagde vlucht begint met de juiste motivatie op de grond.

Het is wel van belang om de juiste balans te vinden op het vlak van motivatie. Overmotivatie kan leiden tot zelfoverschatting en het typische tunneldenken met een mogelijk risico voor de vliegveiligheid.

Vanuit meteorologisch oogpunt zijn de volgende conclusies te maken :



Temperatuur en dauwpunt voor de periode van 8 tot 23 december laten de ideale condities zien op 14/12



Weerstation voor temperatuur en vochtigheid

de goede dag was door screening van de juiste meteo parameters perfect geïdentificeerd. Een goede opvolging en kennis van de lokale meteo is een absolute noodzaak om te komen tot een optimale vlucht (zie vorig artikel). Een kleine investering in een weerstation loont zich en houdt je alert.

de hoge snelheid is mogelijk door het convergentiesysteem dat 1ste wolkenlijn in het westen gaf een 2^{de} lijn wat meer landinwaarts. Dit juist inschatten vergt dus wat lokale kennis verkregen door een aantal vluchten in deze zone. Daarnaast help je het geluk door vaak te proberen.

de ontwikkeling van de buien in het gebied ten noorden van Gollschau, beperkt de tijd voor een finish tussen 16 en 17h. Dit was te verwachten vanuit de hoge vochtigheidsgraad en daar is op ingespeeld door keuze van vertrek tijdstip.

Vergeet niet dat een recordvlucht niet steeds lukt, daarom is het net zo attractief. Een week later slaag ik erin om een 300 km heen en terug te vliegen aan 0,68 km/h boven het huidige Belgische record. Een verdere analyse geeft aan dat dit slechts 20 sec te traag is om 1 km/h boven het vorige record te komen en geldig te zijn. De laatste bocht in de 5 m is bij deze vlucht er dus teveel aan geweest.

Het aspect veiligheid kan voor geen enkel record wijken. Bij een vlucht vanuit Gariep Dam in Zuid-Afrika werd de finish niet genomen en dit om zo snel mogelijk aan de rand van het onweer te gaan landen. Ik beschouw die vlucht niet als een gemist record maar een vliegtag waar de natuur gewonnen heeft. De volgende dag komt er weer een nieuwe kans.

Johan Luyckx



Verwelkoming door de burens bij de thuiskomst

Onder de vleugel bij de vliegende reporter: Hilde Schmelzer

Door en over de familie Schmelzer is al veel inkt gevloeid. De prestaties van Bert Sr, Bert Jr en Tijl doen velen van ons vaak watertanden. Achter elke sterke man staat ook een sterke vrouw wordt gezegd. En achter drie sterke mannen? Daar staat Hilde Schmelzer.

Vertel eens wat over je eigen vliegervaring.

Toen ik heel jong was mocht ik met mijn vader meevliegen in de 'kattenbak' van de Cessna's waar hij op het vliegveld van Deurne mee vloog. Toen ik ongeveer 8 jaar



was hoorde mijn vader via een vriend van het vliegveld Keiheuvel. We gingen een kijkje nemen met heel de familie en vanaf toen besloot hij om lid te worden van ACK. Zo leerde ik Mon Van Gestel kennen, die mij tijdens zijn Acro-oefeningen voor de vliegmeetings meenam. Heerlijk vond ik dat, dat 'getuimel' in de lucht.

Maar op Keiheuvel werd ook gezweefd, en mijn drie broers en ikzelf begonnen te zweven wanneer we de toegelaten leeftijd hadden, toen was dat 16 jaar. Uiteraard vlogen we voordien mee met andere clubleden. Ik had dan zo 'veel' ervaring, dat ik na 19 officiële lesstarten solo mocht. Tijdens mijn derde solo vloog ik mijn 5 uren vlucht met de Rhönlerche. Op zich klinkt dit misschien als 'wow', maar achteraf bekeken, weet ik dat het totaal verkeerd is, iemand zo snel solo te laten en over land te sturen. Je kunt wel vliegen, maar het is geen 'automatisme', en in ongebruikelijke situaties, die ik gelukkig niet meegemaakt heb, denk ik dat je snel fout kan reageren. Daarom hebben Aka (=Bert Sr.) en ik er altijd voor gespeit Bert jr. en Tijl heel veel starts en lan-

dingen te laten doen, alvorens overland te laten vliegen.

Toen ik zwanger werd, ben ik om medische redenen gestopt met solo vliegen. En nu ben ik één van de beste copiloten die mijn mannen kunnen hebben: voor mij zo lang mogelijke vluchten, met grote afstanden, en de piloot in commando wordt na elke 100 km beloond met een versnapering.

Hoe heb je Bert hier leren kennen?

Op Keiheuvel: zoals iedereen in het boek 'Zweefvliegen in Vlaanderen' heeft kunnen lezen, staat Albert Schmelzer (vader



Een jonge soliste bij de Rhön

van Aka) mee aan de wieg van het zweven op Keiheuvel. De Duitse club heeft altijd gekampeerd naast het vliegveld, en ook Belgische clubleden van ACK kochten een caravan om de weekends met heel het gezin op en rond het vliegveld te kunnen doorbrengen. Een heerlijke tijd was en is dat nog steeds: kinderen hebben een enorme vrijheid en toch is er sociale controle door alle clubleden. Aka loopt vanaf zijn 5^{de} levensjaar op Keiheuvel rond, en ik ken hem dus ook al heel lang.

Hoe combineer je en een huishouden, en de dokterspraktijk thuis en dan nog de vliegactiviteiten?

Dat is soms echt kunst- en vliegwerk. Soms sta ik 's avonds om 11 u voor het late avondjournaal te strijken, en als ik dan soms denk waar ben ik mee bezig, hoef ik maar aan één of andere mooie vlucht of belevenis rond het vliegen te denken, en weet het weer direct: daarom. Omdat Aka i.v.m. zijn beroep in alle werelddelen voordachten geeft, komt daar nog bij dat ik, sinds de kinderen uit huis zijn, altijd met hem meereis. Zo kom ik ook professioneel in contact met heel veel mensen met eigen leefgewoontes en verschillende culturen, wat een ontzettende verrijking is. Slechts één maal is het me bijna te veel geworden: dat was vorig jaar rond deze tijd bij het vervaardigen van het boek. Iedereen die Aka kent weet dat hij heel gedreven is in alles wat hij doet, en wanneer hij aan iets begint zal hij dit altijd voleindigen in de kortst mogelijke tijd, zonder iets aan de kwaliteit tekort te doen. In oktober, november en december 2009 was het letterlijk dag- en nachtwerk. Maar ik (en de rest van mijn gezin) hebben het overleefd, en het resultaat is er: een prachtig boek, waarvan nu alle 800 gedrukte exemplaren verkocht zijn.

Hoe worden thuis de wedstrijden voorbereid?

Aka heeft ca. 60 wedstrijden meegevlogen. De voorbereidingen waren voor hem en mij meer van logistieke aard. Met een kodakje en de kaart was het toch anders. De kinderen zijn wel in deze doorgedreven manier van vliegen opgegroeid. Bert jr en Tijnl doen het erg professioneel. Ze zijn daar maanden vooraf mee bezig, eigenlijk vanaf



Coaching, van alle markten thuis

het moment dat ze beslist hebben aan een wedstrijd deel te nemen. Aka zegt regelmatig dat hij van hen veel bijleert. Zij analyseren, en synthetiseren het wedstrijdgebied, en analyseren vele van de aldaar gemaakte vluchten, ook door andere piloten. Alle mogelijkheden voor buitenlandingen worden bestudeerd. Ook de vliegtuigen worden opgemaakt, verzorgd en gekoesterd, want van je vliegtuig moet je houden. Het gaat zo ver dat ik af en toe een nieuw meubelstuk in mijn woonkamer heb staan: d.w.z. een romp, of een paar vleugels. Dan komen ze met een smoesje dat het te koud is, of te vochtig.

Als teamkapitein ervaar je de organisatie van een wedstrijd natuurlijk op een andere manier, wat waren je ervaringen bij de laatste WK's en junioren WK's?

Toen ze mij de eerste keer vroegen, dat was het WGCJ in Husbos / GB, wist ik niet echt

wat mijn taak was. Ik ben hier en daar mijn licht gaan opsteken, en heb uiteindelijk zelf mijn ding bepaald. Ik was viermaal TC bij de junioren en driemaal TC bij de senioren en elke keer leer ik bij. Zeker omdat we nu elke keer met meer piloten zijn, en iedereen heeft zijn eigen inbreng. Ik zie mezelf als spreekbuis tussen de organisatie en de piloten en hun crew. Ik probeer het de piloten zo gemakkelijk mogelijk te maken zodat ze alleen aan zichzelf, hun vliegtuig en hun vlucht moeten denken. Zo vinden Bert en Tijnl bv. alle papierwerk verschrikkelijk (zo vader, zo zonen), en probeer ik alles voor hen in orde te brengen, of ik herinner iedereen eraan wat ze allemaal moeten meenemen. De laatste jaren hoor ik wel vaker of al die paperassen wel moeten, maar ik kan je verzekeren dat de organisaties steeds strenger worden en alles nakijken. Een direct gevolg van de accidenten die gebeurden. Verder tracht ik wanneer iemand van de grondcrew een probleem heeft, dit mee op te lossen. Belangrijk is immers dat heel het team zich goed voelt en er ook plezier aan beleeft, want dan kunnen de piloten onbekommerd hun ding doen. Ook vind ik belangrijk dat elke piloot me vertelt hoe hij het 'teamlid zijn' ziet. Niet i.v.m. het vliegen, want daar bemoei ik me niet mee, maar bv. tijdens de startfase heeft elke piloot zijn eigen voorbereidingsprocedure, en daar tracht ik dan voor 100 % rekening mee te houden.

Ik ben wel graag teamkapitein: je wordt overal direct bij betrokken, en je leert de andere teams ook veel beter kennen. Zeker de teams waar je anders niet zo'n direct contact mee zou hebben. Het is ook niet altijd prettig. Zo heb ik in Rieti tweemaal klaar gestaan om het rescue team uit te sturen, omdat we geen contact meer kregen met een paar piloten en het voorbij sunset was. Gelukkig zijn ze allen toen



Een kijkje in de wedstrijdkeuken



The lady and the red

veilig en binnen de toegelaten tijd weer op het vliegveld geland. Maar ik kan het je verzekeren; Dan sta je even machteloos en moet je ook nog naar de crew een positieve uitstraling geven.

Jammer vind ik nog altijd dat we niet meer ondersteuning krijgen. Als ik zie hoe alles in het Duitse, het Franse en Nederlandse team georganiseerd wordt, daar staan we ver vanaf. Zeker het Duitse team: wat die allemaal aan satellietlezers, computer- en radioccontactmogelijkheden hebben. Ze sturen zelfs, van zodra de task bekend is, personen naar de sectoren van de keerpunten om het weer te observeren en door te geven, wat bij een AAT bijvoorbeeld van groot voordeel kan zijn. Ze hebben psychologen, meteorologen en zelfs vertaler/tolken bij die de andere radio's afluisteren (wat wel toegestaan is) en de bekomen informatie doorgeven aan de piloten. Maar dit is niet altijd van voordeel: hoe groter de crew, hoe meer kans op onenigheid in een team, en dat laatste is het eerste wat je moet proberen te voorkomen.

Hoe verloopt op een WK de briefing voor teamkapiteins? Wat is er typisch aan?

In principe is het een uitwisseling van informatie over alle praktische dingen die rechtstreeks of onrechtstreeks met het vliegen en het verblijf op en rond het vliegveld te maken hebben, tussen de teams en de organisatie. De laatste jaren zie ik dat er veel meer aandacht aan veiligheid wordt besteed. En dat leidt soms tot lange discussies, zeker als er een ongeluk gebeurt is. Maar overleg is zeker nodig, willen we de zweefsport in zo veilig mogelijke condities laten verlopen. Om te voorkomen dat er tijdens de briefing voor de piloten een



discussie op gang zou komen, worden dingen dus met de kapiteins besproken. De piloten kunnen hun items via hun kapitein laten doorgeven.

Doe je nog iets ter ondersteuning voor de junioren nu Bert en Tijl er niet meer aan meedoen?

Ik ga niet meer mee met junioren, omdat ik tijdens mijn vakantie bij mijn familie wil zijn en met hen samen wil genieten. Wel kwamen enkele junioren, die volgend jaar aan het WK willen deelnemen, een aantal dingen vragen en ik heb hen graag verteld wat hen te wachten staat. Het WK junioren is fantastisch: de sfeer onder de jongeren is zo positief. In de lucht vechten ze tegen elkaar, maar op de grond zijn het de beste

vrienden. En de jongeren hebben ook echt veel contact met elkaar. Maar mijn grootste raad aan hen is toch wel zich goed voor te bereiden, hun tegenstanders niet te onderschatten, dat ze het veilig moeten houden (met zweefvliegen kan je niets verdienen), en er vooral van genieten.

Ik heb vele vrienden gemaakt door mee aanwezig te zijn op internationale wedstrijden, en dat alleen al maakt de toch wel grote inzet als TC de moeite waard. Komt daar nog bij dat wanneer op het einde van de wedstrijd de piloten en hun crew de T.C. komen bedanken, en ze genoten hebben met of zonder goede resultaten, is de opdracht geslaagd.

Kris Van Dam (KAZM)

Zweefvliegtuignieuws

AMS-Flight

Deze Sloveense firma, die o.a. de motorzwever Carat en de ultralichte zwever Apis produceert maar ook instond (instaat?) voor de LS4 en LS6, doet heel wat stof opwaaien op diverse Internet-fora zoals rec.aviation.soaring of volavoile.net; een aantal mensen hebben vooraf betaald voor wisselstukken en transport, maar zien na maanden wachten en vele mails en brieven helemaal niets komen. Enkele hebben besloten om een gerechtelijke zaak aan te spannen. Volgens het laatste bericht zou de firma gewoon opgedoekt zijn, maar ze blijft wel aanwezig op het Internet!

Zie <http://www.volavoile.net/index.php?showtopic=9261&pid=77963&st=0&#entry77963> en http://groups.google.com/group/rec.aviation.soaring/browse_thread/thread/oeb774db8cf63211#

DG Flugzeugbau

Hier wordt vlijtig gewerkt aan de DG-1001TE, een versie met een elektrische thuisbrenger. De eerste vlucht zou in het voorjaar 2011 plaatsvinden. Door de nagevoeg trillingsvrije werking kan de motor-mast zeer klein en licht uitgevoerd worden, en die gewichtsbesparing komt ten goede aan de batterijen. Er zijn twee gesloten bat-



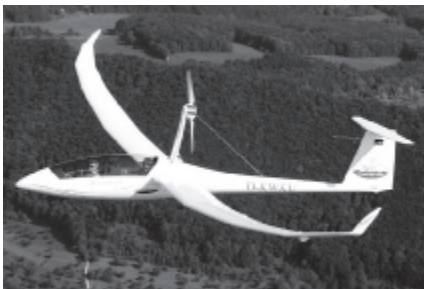
terijcompartimenten voorzien, één onderaan in het motorruim en één boven in de romp, waar bij de DG-1000T de benzinetank zit. De kabels naar de motor zijn zo kort mogelijk gehouden. De motor zelf is een bestaande industriële motor, die aangepast werd aan de beschikbare spanning en de gewenste prestaties. De elektronische componenten voor de motorsturing werden ontwikkeld door Schicke Electronic.

Met de voorstelling aan de LBA in september werd de testfase voor de DG-1001M afgesloten. Het prototype, werknummer 10-133, maakte daarvoor een 300 starts, met een motorlooptijd van 80 uur. De motor wordt zoals bij andere DG-toestellen gestuurd door het DEI-NT instrument. Er werd echter ook een systeem ingebouwd waarbij de motor, ingeval van problemen met de elektronische insputting, kan over-

gaan op een noodstelsel door eenvoudig een schakelaar om te leggen op het instrumentenbord. Een belangrijk veiligheidsaspect, vooral bij problemen in de startfase. De motor kan overigens zonder enige beperking zowel vanuit de voorste als vanuit de achterste zit bediend worden. De overbrenging van het motorvermogen op de schroef gebeurt door vijf V-riemen, wat bijdraagt tot lage trillingen. Overigens bleken deze riemen na 70 uur motorlooptijd geen zichtbare sporen van slijtage te vertonen.

Schp Hirth Flugzeugbau

Op 18 september heeft het tweezits zelfstartende zweefvliegtuig met elektromotor, de Arcus E, voor het eerst het luchtruim gekozen. Het motorgedeelte werd ontwikkeld door Lange. Willi Balz, de trotse bezitter en mede-initiatiefnemer van dit innoverende toestel, was zeer tevreden. Zijn firma Windreich AG is actief in de bouw van windenergiecentrales, en hij was vast van plan om dit toestel CO₂-vrij te laten functioneren. Een windmolen op het dak van de zweefvliegtuigloods zal dus zorgen voor het opladen, hetzij rechtstreeks van de boordbatterijen, hetzij van een bank met loodaccu's die dan de energie aan de zwever zal leveren. Volledig uitstootvrij vliegen dus!



De firma Schempp-Hirth heeft op 12 november haar 75-jarig bestaan gevierd. Er werd een groot feest gegeven in de montagehal, met champagne, toespraken van Tilo Holighaus en de plaatselijke burge-

meester, een kleine vliegshow en gezellig natafelen.

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

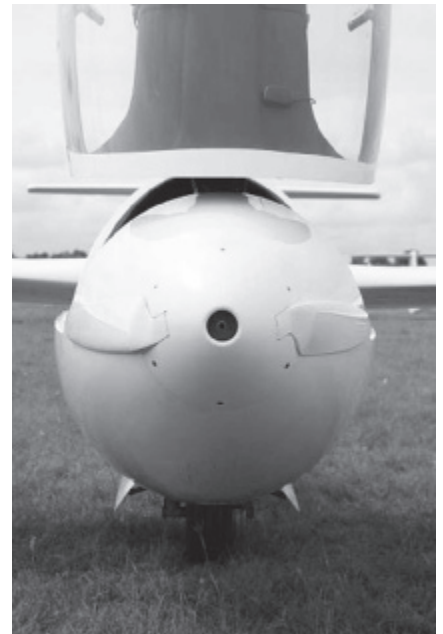
In alle ASK-21 toestellen kan men voortaan een verstelbare kopsteun voor de voorste zit inbouwen. Dit komt niet alleen het zitcomfort, maar vooral de veiligheid ten goede bij een ongeval. De steun werd ontwikkeld voor de ASK-21Mi, aangezien de huidige bouwvoorschriften dat voorzien. Hij past normaliter in een buis die aan de achterzijde van de rugleuning vastzit. Voor grote piloten die zonder rugleuning vliegen, kan de kopsteun bevestigd worden aan het achterste instrumentenbord.



Sportine Aviacija ir Ko (LAK)

Op 9 oktober werd er een testvlucht uitgevoerd met een LAK-17B uitgerust met FES (Front Electric Sustainer ofte elektrische thuisbrenger in de neus), om het maximum klimvermogen vast te stellen met volledig opgeladen batterijen. De vlucht gebeurde te Pociunai, het klimmen werd aangevangen op 200 m en onderbroken op 1200 m. De batterijspanning was toen gezakt tot 79 volt, nabij haar toegelaten minimum, met nog 1 à 2 minuten reserve. De piloot met parachute woog 105 kg, de vliegsnelheid varieerde van 82 tot 100 km/h, en de volledige klim duurde ongeveer 17 minuten.

Een LAK-17B FES heeft deelgenomen aan de wereldkampioenschappen in Szeged, met piloot Vytautas Maciulis. Deze verklaarde dat hij bij samenvliegen met vergelijkbare zweefvliegtuigen geen onderscheid kon vaststellen in glijhoek t.o.v. toestellen die geen bijgeklapte schroefbladen op de neus hadden. Enig voorbehoud: gezien de zwakke meteorologische condities was er geen kans om goede vergelijkingsvluchten te maken bij hoge snelheden. Grote voordelen van het systeem zijn de eenvoud van bediening en de betrouwbaarheid van de motor. Na een terugvlucht van 65 km met de motor, bleef er nog 30 à 35 % bruikbare stroom over.



Anderzijds werd besloten om het kielvlak van de LAK-17B te vergroten ten voordele van betere vliegeigenschappen in de thermiek. Er zijn ook nieuwe winglets ontwikkeld, die bijzonder hoog en slank uitvallen.

*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsdocumenten*

Beker van Vlaanderen 2010

Club

Plaats	Team	Teamcaptain	KempenCup	BK	KiewitCup	KeiheuvelCup	Totaal	ex aeqo
1	EX	Remi Vanderhoydonck	2		2	0	4	3,2
2	RAT	Koen Van Rooy	1		3	0	4	3,4
3	KB	Filip Meers	5		1	0	6	
4	WZ	Jorik Michiels	6		6	0	12	
5	D34(2)	Thomas Van Erck	3		13	3	19	
6	VJ	Kris Van Dam	12		8	0	20	6,4
7	YOU	Luc Stultjens	8		9	3	20	7,4
8	D34(1)	Dave Sannen	16		4	3	23	5,67
9	ZHVC-1	Jan Brouwer	7		13	3	23	7,5
10	Team Bergfalke	John Koch	9		13	3	25	
11	Diest Junior Team	Gilles Habils	16		7	3	26	5,67
12	YKA	Howard Van Doninck	10		13	3	26	10,5
13	ZHVC-2	Peter van Horssen	13		13	3	29	

Sport

Plaats	Team	Teamcaptain	KempenCup	BK	KiewitCup	KeiheuvelCup	Totaal	ex aeqo
1	Pyrodaan	Daan Spruyt		1	3	0	4	
2	Ken Evens	Ken Evens	1		4	0	5	
3	Lievens	Pieter Lievens		4	6	3	13	5,17
4	ED	Emiel De Wachter		8	5	0	13	6,5
5	Geert De Palmenaer	Geert De Palmenaer	4		7	3	14	
6	Flying Dupuis Brothers	Vanderputten		12	2	3	17	6,67
7	BR	Peter Bertels	5		12	0	17	9,2
8	Hugo Flies Jantar	Hugo Mertens		14	1	3	18	
9	Bob Everaert	Bob Everaert	7		9	3	19	
10	Jan De Roo	Jan De Roo	9		8	3	20	
11	Sebastien Mathieu	Sebastien Mathieu	2		20	0	22	2,5
12	Piccart	Guy Piccart	6		13	3	22	10,2
13	WM	Manu Larose	10		15	0	25	
14	Bluekens	Michel Bluekens	3		20	3	26	3,5
15	Verheyen-Meyers	Danny Verheyen	12		11	3	26	11,4
16	YEZ	Jan Dielens	13		14	0	27	
17	BAC	Dirk Van Doninck	11		20	0	31	
18	Joris	Joris Van Doninck	15		17	0	32	
19	Team EB	John Fabrie	14		16	3	33	

Sport-XPDR

Plaats	Team	Teamcaptain	KempenCup	BK	KiewitCup	KeiheuvelCup	Totaal	ex aeqo
1	21	Bert Jr. Schmelzer		3	2	0	5	3
2	Team Huybreckx	Tim Huybreckx		2	3	0	5	4,33
3	team cm	Dennis Huybreckx		7	1	0	8	
4	Vanden Boer "2S"	Stijn Vanden Boer		6	6	0	12	
5	dezenbakisnivanmij	Jelle Vandebeeck	1		12	0	13	
6	TQ	Rik Vanden Boer		7	8	0	15	
7	Deijgers "DC"	Niel Deijgers		5	13	0	18	
8	Walter Geenen	Walter Geenen	2		17	0	19	11,2
9	JK	Jef Kell		9	11	0	20	
10	2W	Luc Van Camp	6		15	0	21	
11	FND	Paul Van den Borne	3		16	3	22	11,4
12	E3	Stefan Bovin	15		7	0	22	13,8
13	JJJ	Jeroen Jennen	5		19	0	24	
14	RW	Geert Van Duyse	20		5	3	28	
15	Team LX	Simon Berx	8		21	0	29	
16	BG	Carl Claessens	13		14	3	30	
17	Schouten	Dennis Schouten	24		9	0	33	
18	Team Janus	Pieter Beckx	24		10	0	34	11,33
19	Jan Gillegot "R1"	Jan Gillegot-Vergauwen	11		23	0	34	17,8
20	Schillebeeks Bart / Eddy De Coninck	Bart Schillebeeks	17		18	0	35	
21	team w4	Johan Lemmens	7		29	0	36	
22	Yves Van Langenhove (AA)	Yves Van Langenhove	19		20	0	39	17,6
23	W4	Roelof Klunder Nijland	10		29	3	42	10,5
24	ZX	Frank Van putten	16		25	3	44	
25	Hugo Jansen	Hugo Jansen	14		29	3	46	
26	3kc	Ger Callewaert	24		22	3	49	
27	Team YES	Philip van de Donck	18		29	3	50	
28	PM	Jan Speetjens	24		24	3	51	
29	Team HA	Peter Appeltans	24		26	3	53	

39^e Nationale Juniorenwedstrijd in Venlo

Donderdag 29 juli reden Michaela en Jochen met de RM, de LS4 van LSV-Viersen naar Venlo, voor de Nationale Juniorenwedstrijd 2010. Eindelijk was de weersvoorspelling positiever dan de dagen ervoor en vanaf vrijdag waren er trainingsvluchten mogelijk, genoeg tijd om de regio rond het vliegveld te verkennen. 's Avonds werd de wedstrijd door Frans Stelder, de voorzitter van de Venlose Zweefvliegclub geopend. De wedstrijdleiding was in handen van Robert Werts, Frank Holkamp, Sjeef Vael en Maikel Jentjens.

Wat is nu het doel van deze wedstrijd? Men wil onervaren/beginnende overland-

vliegers opleiden voor het vliegen van wedstrijden. Dit jaar voor het eerst ook met een dubbelzitterklasse, die pas 's maandags begon om de lesvliegtuigen zo min mogelijk uit de weekendactiviteit van de clubs weg te halen. In de enkelzitterklasse waren er 21 piloten ingeschreven, waaronder drie vrouwen en een piloot die buiten wedstrijd meevloog. Twee vrouwen maakten ook deel uit van de drie dubbelzitterteams bestaand uit twee Duo's en een DG 1000.

Het weekend stond Tim Kuypers als scout ter beschikking maar het weer op zaterdag was zo slecht, dat de wedstrijdleiding de dag onmiddellijk cancelde. Omdat op de

NJW niet alleen gevlogen wordt maar ook theorie in verband met wedstrijdvliegen aangeboden wordt kwam Tim direct in actie. Het inschatten van het weer en de Mc Cready theorie kwamen aan bod.

Zondag kwam Hadriaan van Nes met een verhaal over "Stress", letterwoord voor "situations that release emergency signals or stimuli". Het was een heel boeiende voordracht en de één of ander beschreven situatie herkenden we direct, bv. stress om 10.30 bij voorbereiding van een vlucht, situaties tijdens een overlandvlucht, buitenland e.a. Zonder stress ontvingen aansluitend de 21 piloten een opdracht van 140 km, de



van links naar rechts Nienke, Paula, Sietske, Lilian en Michaela

eerste start was om 13.00 uur. Het venster was niet heel groot en 50% van de deelnemers landde terug op het veld. De lijn was niet geopend en zo werd de dag tegen 16.00 uur gecancelled. Op de debriefing werd door Frank aangehaald dat in piste trekken en boxen heel vlot verloopt, maar dat er enkele negatieve punten zijn zoals "Rodeo vliegen in de thermiek" en "te steile starten aan de lier".

Maandag kwam Rob Looisen als scout en hij besprak punten zoals straten afvliegen en tijdpunt kiezen voor een goede start. Spijtig reed hij zonder opbouwen weer naar huis, ook deze dag wordt gecancelled. Dinsdag was Rene De Dreu scout van dienst en het was ook de eerste dag waar de dubbelzitters meevlogen. Aankomende overlandvliegers krijgen hier de mogelijkheid met een ervaren piloot aan de wedstrijd deel te nemen. De A - opdracht 270 km werd vervangen door een B - opdracht van 170 km. De startlijn ging open om 14.55u. 4 piloten kwamen rond, de rest strandde voor, naast, achter of in een grote

bui, die aan het tweede keerpunt hing. De laatste aanhangers keerden tegen middernacht van de ophaling terug.

Woensdag, de briefing wordt verschoven naar 11.00 uur. Op de briefing vragen zoals: Wat was de beste tactiek met de regenbui? Hoe zijn die piloten gevlogen, die naar huis kwamen? Moet jij wachten of omvliegen? Wat deed de winnaar? Hoe vloog de scout? Rene demonstreerde aan hand van See you hoe de vluchten waren verlopen en waarop iedereen moet letten.

Op de tweede briefing, om 12.30u wordt de dag spijtig genoeg gecancelled.

Donderdag, een AAT van 2h30 staat op het programma, boxtijd 12.15, eerste start 13.00u. Steven Raimond, de scout van de dag en snuffelaar start bij een basis van 800m, maar even later trekt een grote regenbui over het vliegveld. 15u wordt de dag gecancelled en iedereen is thuis om van dat lekkere BBQ te genieten.

Vrijdag werden we wakker onder een stralend blauwe hemel. 304 km staan op het opdrachtenbord en de scouts zijn Steven

Raimond en Jeroen Verkuijl. 23 piloten vliegen de opdracht rond met een gemiddelde tussen 88km/h en 53km/h.

Zaterdag, een gesloten wolkendek, briefing is uitgesteld naar 11.00u. Robert Werts verwacht een klein venster, goed voor een opdracht van 113km, scouts zijn Rene, Steven en Tim. Ja, het was een heel klein venster maar 4 piloten vlogen de opdracht rond. Michaela landde in Kerken 20 km voor Venlo en bij het demonteren werden wij nog nat. Steven nam zijn opdracht heel serieus met als gevolg, dat hij zelf in Sevelen buiten stond, zoals ook vier andere piloten. Tegen de vroege namiddag zagen wij twee gelukkige gezichten, Robert en Frank, met 3 dagen hadden zij een geldige wedstrijd. Andy van Helden ontving genoeg loggerfiles, die hij professioneel analyseerde en besprak op de laatste debriefing. Elke deelnemer kreeg de informatie ook op een USB stick, aangevuld met vele foto's van de wedstrijd.

Resumé

In 2009 werden er vijf van de zeven dagen gevlogen, dit jaar moesten wij genoeg nemen met 3 wedstrijddagen, eentje zelfs met een proef van 300 km. De stemming was super en de "Strietser", het clubcafé van de Venlose club, was veel bezocht en het aangeboden avondeten was lekker. Iedereen was tevreden, had veel bijgeleerd of opnieuw opgefrist.

Heel bijzonder was, dat er voor het eerst onder de 24 deelnemers vijf vrouwen waren. Nienke Peeters (Volkel), Lilian de Bruijn (Venlo), Michaela Schoeters (LSV Viersen), Paula Maljaars (Salland) en Sietske Bakker (Terlet).

Goed zo dames, volhouden!

Michaela vloog haar eerste wedstrijd en zij eindigde onder de 21 deelnemers als 11. Proficiat!

Volgend jaar wordt de 40ste NJW georganiseerd, even tof zoals dit jaar, maar, hopelijk met een beetje beter weer.

Monika Oswald (LSV-Viersen)

Glider Pilot Shop, uw dealer in België, Nederland en Luxemburg!

-Navigatie: LX Navigation, LX Nav, Naviter, NK ClearNav
-Avionica: Winter, Becker, Trig, Garrecht, Dittel, Funkwerk

-Systemen: Jaxida, Mountain High, Pirkor & Storka, Tost
-Nooduitrusting: Mertens (parachutes), McMurdo (PLB's)

Bestsellers in ons assortiment: de AR6201 VHF-transceiver (8.33kHz-radio met dual listening mode) van Becker, de TT21 mode S transponder van Trig en de Oudie navigatie PNA met SeeYou Mobile...en nu ook verkrijgbaar:

LX 9000 – toonaangevende navigatie en final-glide computer!



Navigatie- en finalglide-computer, elektrische variometer, Flarm-systeem én IGC-gecertificeerde vluchtlogger in één! Groot en helder kleuren scherm (14,2cm diagonaal, 640x480 pixels, 256k kleuren). 2Gb geheugen voor wereldwijde airport-, keerpunt-, terrein- & luchtruim-databases. Zeer gebruiksvriendelijk!

Nano: extreem kleine, IGC-gecertificeerde, compleet onafhankelijke GPS-vluchtrecorder!

-66-kanaals GPS-ontvanger
-Afmetingen: 60 x 40 x 20 mm
-Simpele bediening...slechts 1 knop!
-SD-kaartlezer-Bluetooth aansluiting
-2Gb geheugen voor 14000 uur (1 fix/sec.)
-Aansluitingen: USB, RS232 serieel, Bluetooth
-Geïntegreerde GPS-antenne en Lilon-batterij (15 uur werking)



LX Vario Unit

-Nieuwe sensor technologie
-Mechanische aanwijspaal
-Helder LED kleuren display
-Standaard geleverd bij LX7007, LX8000 en LX9000
-Optioneel bij LX1606, LX166, LX16, LX7007 Compact/Basic
-Upgrade van LCD-vario unit eveneens verkrijgbaar



LX MiniMap...PNA met zeer helder LED-display!



-Afmetingen: 80 x110 x 27 mm
-Display: 11 cm, 800x480 pixels, touchscreen
-Voeding: 12V
-Aansluitingen: USB, RS232 serieel, SD
-Software: SeeYou Mobile, Sky map, Winpilot (software niet inbegrepen)
-Optioneel: keyboard, vario-unit, remote stick (knuppelbediening)

**Glider
Pilot Shop**

www.GliderPilotShop.be
e-mail: info@GliderPilotShop.be

CHARRON 2010

Deelnemers: 200 piloten
Aantal clubs: 13
Aantal proeven: 1539 proeven
Gevlogen afstand: 112.220,6 km Opgegeven Proef, 212.319,4 km Vrije Vlucht 44.478 km wedstrijd

Aantal Proeven per club; (aantal unieke piloten)
 Aeroclub Keiheuvel: 254 (30)
 Kempische Aero Club: 246 (23)
 Albatros Zweefvliegclub: 220 (30)

Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix: 194 (20)
 Kon. Vliegclub De Wouw: 175 (20)
 Kon. Antwerpse Zweefvliegclub Meeuw: 95 (16)
 Leuvense Universitaire Aeroclub: 89
 Kortrijk Flying Club: 81 (11)
 Aeroclub Brasschaat: 62 (14)
 Diest Aero Club: 47 (9)
 Limburgse Zweefvliegcentrum: 38 (7)
 Limburgse Vleugels: 20 (6)
 Vlaamse Zweefvlieg Academie: 18 (3)

BENELUX CLUBKLASSE 2010

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Patrick GOVERS	ACK	220km WW 195.4 km OP 259.7 km VV 3629.6
2.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	355.7 km VV 201.3 km OP 181.5 km WW 3603,3
3.	Bert CRAEYE	VZP	303.2 km OP 144.9 km VV 84.7 km VV 2712.2
4.	Peter TOMASSEN	ALB	216 km OP 147.3 km OP 134.5 km OP 2647,8
5.	Jorik MICHIELS	ACB	192.6 km OP 161.1 km WW 150.8 km WW 2627,6
6.	Dries VAN GESTEL	KAC	203.3 km WW 112.1 km OP 108 km WW 2408,9
7.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	316.2 km OP 88.9 km OP 2201,7
8.	Christiaan BIELEN	LV	202 km WW 155.9 km VV 2094,4
9.	Luc STULTJENS	ALB	136.3 km OP 127.3 km WW 158.1 km VV 2073,3
10.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	115.2 km OP 115.2 km OP 114.2 km OP 1794,8
11.	Thomas VAN ERCK	KAZM	166 km WW 127.3 km WW 663 m HW 1762,4
12.	Luc LAMMERANT	LUAC	260.4 km VV 112.7 km VV 1587,7
13.	Filip MEERS	KAC	181.5 km WW 106.9 km WW 1564,7
14.	Marcel SNOEKX	ALB	208 km VV 84.1 km VV 908 m HW 1467,4
15.	Rudy BROECKX	KAC	131.7 km OP 127.3 km WW 1407,6
16.	Thomas DE BRUYN	KAC	288.8 km VV 1375,2
17.	Lode VUEGEN	ACK	306.9 km VV 1278,8
18.	Howard VAN DONINCK	KAC	111.2 km OP 85.6 km OP 1261,5
19.	Dirk JACQUES	LV	195.4 km OP 1252,6
20.	Rob VAN UFFELEN	ACB	127.3 km WW 108 km WW 1225,5
21.	Dirk DIERCKX	KAC	127.3 km WW 92.5 km OP 77 min DU 1225
22.	Kai ARSTILA	KVDW	127.8 km VV 241 min DU 1197,6
23.	Guillaume DE SWERT	KAZM	175.4 km VV 1468 m HW 1130,9
24.	Benjamin HEYLEN	ALB	145 km WW 1581 m HW 1115
25.	Albert SCHRAEYEN	ALB	152.6 km OP 60 km VV 1072,6
26.	Mattijs CUPPENS	KVDW	183.7 km OP 1068
27.	David SANNEN	KAZM	107.8 km WW 99.4 km VV 1013,7
28.	Jan HENDERYCKX	KAZM	161.3 km VV 1193 m HW 998,7
29.	Simon BERY	ALB	110.6 km OP 84.2 km VV 959,4
30.	Geert BOLLENS	KVDW	314 min DU 1034 m HW 217 min DU 897,2
31.	Michiel HERMAN	LUAC	112.3 km VV 903 m HW 891 m HW 870
32.	Ruben MICHAUX	KVDW	324 min DU 1094 m HW 860 m HW 866,7
33.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	65 km VV 45.5 km OP 1022 m HW 863,3
34.	Jean-Luc VANDEBEEK	KVDW	322 min DU 913 m HW 822 m HW 857,7
35.	Peter APPELTANS	ALB	1237 m HW 1229 m HW 1160 m HW 788,3
36.	Lieven DE BONTRIDDER	LUAC	1468 m HW 239 min DU 1011 m HW 786,4
37.	René VROUX	LZC	69.1 km OP 1075 m HW 961 m HW 784,1
38.	Francis BERY	ALB	115.2 km OP 101 min DU 735,9
39.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	1038 m HW 966 m HW 812 m HW 722,1
40.	Eddy SCHRIJVERS	LV	1315 m HW 47.6 km OP 936 m HW 716,9
41.	Theo STOCKMANS	KVDW	936 m HW 887 m HW 849 m HW 685,1
42.	Gilles HABILIS	DAC	108 km WW 627,9
43.	Raf PEETERS	ALB	109.7 km VV 727 m HW 621,5
44.	Herman MOENS	KVDW	96.8 km VV 48.4 km VV 617,9
45.	Peter HANNES	KAC	114.2 km OP 607,4
46.	Carl RENCKENS	ALB	310 min DU 34.2 km OP 70 min DU 586,2
47.	August VAN ERCK	KAZM	890 m HW 727 m HW 631 m HW 576,4
48.	Tine DELCON	ACK	1200 m HW 998 m HW 563,6
49.	Jelle HILLEN	ALB	99.2 km OP 527,7
50.	Alexander PRINSIER	LUAC	290 min DU 877 m HW 505,9

BENELUX STANDAARDKLASSE 2010

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Jochen SCHOETERS	ACK	629.8 km OP 589.6 km OP 569.7 km OP 8439,2
2.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	575.7 km OP 706.1 km OP 557.9 km OP 7863,4
3.	Jeroen JENNEN	ACK	592.2 km OP 644.7 km VV 624.8 km VV 7443,6
4.	Simon BERY	ALB	608.7 km VV 395 km OP 324.6 km OP 5691,3
5.	Pieter LIEVENS	VZP	409.6 km OP 331.6 km WW 320 km WW 5411
6.	Jan VERGAMMEN	KAZM	421.1 km OP 362.8 km OP 357.7 km OP 5384,9
7.	Geert DE PALMENAER	VZP	387.9 km OP 365.3 km OP 326.6 km OP 5191,4
8.	Thomas DE BRUYN	KAC	510.3 km VV 442.2 km VV 410.2 km VV 5142,3
9.	Tim HUYBRECKX	ACK	537.8 km VV 425 km WW 230 km WW 5119
10.	Stijn VANDEN BOER	ALB	399.9 km OP 301.6 km OP 358.9 km VV 5044
11.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	386.1 km OP 283.6 km WW 314.8 km VV 4702
12.	Dries VAN GESTEL	KAC	344.6 km OP 320.6 km OP 384.7 km VV 4589,5
13.	Bob EVERAERT	KFC	389.2 km OP 282.5 km WW 304.3 km VV 4575,7
14.	Michaela SCHOETERS	ACK	505.7 km VV 304.2 km WW 259.9 km OP 4568,2
15.	Wim REYNERS	KAZM	313.1 km OP 311.6 km OP 261.5 km OP 4521,4
16.	Eddy DE CONINCK	KAC	433.3 km VV 296.6 km OP 296.6 km OP 4518,5

16.	Rik VANDEN BOER	ALB	289.2 km OP 312 km WW 278.5 km OP 4368,1
18.	Eric COLBRANT	ACK	295.7 km OP 350.9 km VV 312.9 km VV 4218
19.	Hugo JANSEN	KAC	409.5 km OP 297.1 km VV 223.8 km OP 4108,4
20.	Jelle VANDEBEECK	KVDW	408.1 km VV 293.2 km WW 258.8 km WW 4063,3
21.	Mark HUYBRECKX	ACK	412.8 km VV 358.5 km VV 268.9 km VV 3925,2
22.	Niel DEIJGERS	DAC	316.3 km VV 250.4 km WW 219.5 km WW 3686,4
23.	Benjamin HEYLEN	ALB	359.8 km VV 324.6 km VV 220.3 km WW 3620,3
24.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	382.8 km VV 312.7 km VV 242.8 km VV 3540,7
25.	Johan VANHOYLAND	KVDW	301.9 km OP 241 km OP 212.2 km OP 3495,8
26.	Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	329.6 km WW 211.8 km WW 208.6 km WW 3465,7
27.	Peter BERTELS	ACB	267.5 km WW 206.6 km WW 201.8 km WW 3438,7
28.	Aldred BRACKE	VZA	392.9 km VV 300.6 km VV 191 km VV 3337,7
29.	Jan DE ROO	VZP	331.6 km WW 188.9 km WW 190.6 km VV 3264,8
30.	Guy PICCART	DAC	292.2 km OP 244.6 km VV 190.2 km OP 3198,5
31.	Eric VANDEWALLE	KVDW	295.1 km VV 280.3 km VV 202.2 km VV 3173,9
32.	Danny VERHEYEN	ALB	331.6 km WW 193.9 km WW 145 km WW 3155,7
33.	Ivo MEYERS	ALB	311.2 km OP 186.1 km OP 168.4 km OP 3140
34.	Frédéric DE GROOTE	ACB	222.5 km WW 262 km VV 188.9 km WW 3105
35.	Marcel SNOEKX	ALB	298.5 km OP 200.4 km OP 155.4 km OP 3086,3
36.	Emiel BUKENBERGS	ACK	390.1 km VV 317.8 km VV 2671,3
37.	Rudi COOMANS	KVDW	241 km OP 138.9 km OP 168.6 km VV 2626,5
38.	Daan SPRUYT	VZP	320 km WW 181 km WW 46 km WW 2580,2
39.	Jan SPEETJENS	ALB	213 km OP 190.8 km OP 137.1 km OP 2551,4
40.	Ward GYSEMANS	ACK	293.8 km VV 250.3 km VV 107.1 km VV 2457,4
41.	Bert CRAEYE	VZP	330.4 km VV 190.2 km VV 86.3 km VV 2334,2
42.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	232.1 km OP 145.5 km OP 84.3 km VV 2263,7
43.	Peter VERHOEVEN	ACK	271.6 km VV 200.2 km VV 102.5 km VV 2167,2
44.	Jozef DEKONINCK	ACK	309.7 km VV 254.8 km VV 2130,2
45.	Willy BAEKEN	LZC	280.5 km OP 101 km VV 62.2 km VV 2097,2
46.	Gilles HABILIS	DAC	251.9 km VV 232 km VV 1826,1
47.	Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	186.3 km VV 143.5 km VV 142 km VV 1814,6
48.	Jan WAUMANS	KVDW	269.9 km VV 70.6 km OP 216 min DU 1682,2
49.	Franz VAN AUTREVE	KFC	170.7 km VV 123 km VV 118.1 km VV 1680,7
50.	Jozef KELL	ACK	324.6 km OP 1531,1
51.	Manu LAROSE	ACB	293.9 km OP 1469,5
52.	Filip MEERS	KAC	138.4 km VV 119.4 km VV 82.1 km VV 1387,3
53.	Yves RUYMEN	KVDW	200.3 km VV 130.6 km VV 85.4 m HW 1383,7
54.	Herman MOENS	KVDW	174.8 km VV 121.9 km VV 669 m HW 1320,6
55.	Joris VAN DONINCK	ACK	131.7 km OP 67.4 km OP 54.1 km OP 1194,3
56.	Paul VANDEN BOER	ALB	219 km VV 1112 m HW 82 min DU 1187,4
57.	Ludo HOLTAPPELS	LV	277.3 km VV 1131,8
58.	Yann VANDEWALLE	KAC	186 km VV 219 min DU 208 min DU 1104,7
59.	Emiel DE WACHTER	ACK	184.9 km WW 856
60.	Jozef SZEKER	DAC	220.7 km VV 848,8
61.	Hedwig DEMUNTER	DAC	180.6 km VV 681,5
62.	Wim NAVEAU	ACK	137.1 km VV 527,3

BENELUX OPEN/RENKLASSE 2010

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Daan SPRUYT	VZP	619.1 km OP 524.1 km OP 502 km OP 7478,2
2.	Theo STOCKMANS	KVDW	545.8 km OP 519.5 km OP 587.4 km VV 6396,8
3.	Guy TEEUWEN	KAZM	504.2 km OP 504.2 km OP 402.6 km OP 6299,1
4.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	577.1 km OP 494 km OP 331.6 km WW 6262,1
5.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	619 km OP 409.6 km WW 283.4 km WW 5857,2
6.	Sebastien MATHIEU	KVDW	457.9 km OP 406.9 km OP 401.9 km VV 5492,2
7.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	368 km OP 362.7 km OP 348.9 km OP 4907,2
8.	Gunter VERREYNT	ACK	623 km VV 371.2 km VV 345.3 km OP 4870,9
9.	Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	401.7 km VV 299.9 km OP 296.8 km OP 4590,3
10.	Hugo MERTENS	ALB	445.9 km WW 331.6 km WW 257.7 km OP 4462,1
11.	André RUYMEN	KVDW	354.6 km OP 418.3 km VV 303.9 km VV 4316,6
12.	Jan VANTOMME	KAZM	306.3 km OP 301.4 km OP 304.7 km VV 4257,3
13.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	460.5 km OP 330.2 km OP 130.2 km VV 4067,6
14.	Bart SCHILLEBEEKS	KAC	329 km WW 372.4 km VV 247.9 km OP 3976,5
15.	Luc LAMMERANT	LUAC	314.6 km OP 290.3 km OP 154.9 km OP 3584
16.	Jozef SZEKER	DAC	510 km VV 378.8 km VV 3359,9
17.	Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	411.4 km VV 317.4 km OP 98.3 km OP 3266,7
18.	Jan DIELENS	LUAC	229.3 km OP 229 km OP 188.9 km WW 3048,6
19.	Benny GERAEDS	KAZM	302.5 km OP 234.2 km VV 170 km OP 2999,3
20.	Marcel SNOEKX	ALB	267.8 km OP 200.4 km OP 143 km OP 2938,5
21.	Ad KENNES	KAC	402 km VV 346 km VV 2770,4
22.	Alfons JANSSENS	ACK	273.2 km OP 255.2 km OP 2492,5
23.	Filiep GHEYSEN	KFC	338.1 km VV 202 km VV 51.7 km VV 2233,2

24. Kris GEUDENS	KAC	235.4 km OP	126.2 km OP	67.3 km OP	2023,2
25. Marcel GERITS	LZC	246.4 km VV	164.6 km VV	81.7 km VV	1791,6
26. Sven ABELS	DAC	214.9 km VV	154.4 km VV	83.4 km VV	1682,5
27. P. Klaus SELBACH	VZA	229.3 km VV	151.4 km VV	52.3 km VV	1574,5
28. Johnny FABRIE	KAC	190 km WW	104.7 km VV	67.1 km VV	1544,5
29. Dirk VAN DONINCK	ACK	173.1 km VV	167 km VV		1283,4
30. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	351.7 km VV			1172,3
31. Heikki DESCHACHT	KFC	254.3 km OP			1155,9
32. David JANSSEN	LZC	172.2 km VV	67.9 km VV	239 min DU	1110,6
33. Stefan BOVIN	LUAC	216.5 km OP			949,6
34. Manu LAROSE	ACB	187.8 km OP			869,4
35. Christiaan BIELEN	LV	139.5 km VV	120.8 km VV		867,7
36. Walter VANDEWALLE	KVDW	142.3 km VV	91.4 km VV		865,5
37. Eddy DE CONINCK	KAC	190.3 km WW			865
38. Pieter REBRY	KFC	97.7 km VV	88.7 km VV	168 min DU	846
39. Wilfried JANSSENS	ALB	197.4 km VV			759,2
40. Peter NARINX	LZC	133.3 km OP	106 min DU		702,3
41. Alfred BRACKE	VZA	149.6 km VV	143 min DU		674
42. Remi VANDERHOYDONCK	ALB	130.3 km VV			501,2

BENELUX MOTORKLASSE 2010

#	Piloot	Club	Totaal			
1. Herman PEERAER	KAC	687.7 km OP	833.4 km VV	791.3 km VV	8281,1	
2. Jo SCHOETERS	ACK	701.1 km OP	598.7 km OP	592.1 km OP	7628,6	
3. Bert DE WIJS	KAC	678.8 km OP	620.3 km OP	648.5 km VV	7574,6	
4. Jozef KELL	ACK	680.8 km VV	676.2 km VV	562.2 km VV	7108,1	
5. Bert SCHMELZER	ACK	701.1 km OP	467.2 km WW	581.7 km VV	6807	
6. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	547 km OP	481.5 km OP	464.6 km VV	5834,2	
7. Luc VAN CAMP	KAC	497.7 km OP	400.4 km	308.2 km OP	5584,8	
8. Tijn SCHMELZER	ACK	808.7 km VV	426.9 km VV	321.4 km OP	5457,9	
9. Stefan BOVIN	LUAC	501.4 km OP	361.2 km OP	348.2 km OP	5310,5	
10. Johan LIEVENS	VZP	401.7 km WW	474.2 km VV	333.7 km OP	5067,1	
11. Paul WOUTERS	ACB	442.4 km OP	533.1 km VV	382.1 km VV	5062,8	
12. Bert Jr SCHMELZER	ACK	557.1 km VV	439.9 km VV	415.7 km VV	4709	
13. Hubert DE BUSSER	ACK	521 km OP	316.9 km VV	237.9 km OP	4602	
14. Yves RUYMEN	KVDW	467.2 km WW	427.9 km VV	405 km VV	4497,3	
15. Paul VAN DEN BORNE	KAC	329.6 km WW	409.6 km VV	406 km VV	4461,4	
16. Stijn JANSEN	ACK	379.4 km OP	457.1 km VV	433.6 km VV	4403	
17. Marc TEUGELS	KAZM	369.6 km OP	427.3 km VV	290.4 km VV	4289,8	
18. Walter GEENEN	KAC	378.7 km OP	410.9 km VV	354.1 km VV	4127,9	
19. Joost BERTELS	ACB	514.7 km VV	333.1 km VV	226.7 km VV	3907,3	
20. Peter APPELTANS	ALB	317.4 km OP	311.8 km VV	305 km VV	3753,8	
21. Fernand GEUVENS	ACK	371.4 km VV	279.7 km OP	263 km OP	3578,3	
22. Ken EVENS	ALB	331.6 km WW	249.1 km WW	248.1 km WW	3496,6	
23. Carl CLAESSENS	ACB	324.6 km OP	213.8 km OP	205.1 km OP	3379,6	
24. Johan METTEN	ALB	308.2 km OP	224.1 km OP	261.1 km VV	3250,8	
25. Louis BRASPENNING	ACB	505.1 km OP	195.2 km OP		3018,6	
26. Tim HUYBRECKX	ACK	457.7 km VV	334.3 km VV		2933,3	
27. Geert CALLEWAERT	ALB	264.1 km OP	216.5 km OP	182.1 km VV	2746,8	
28. Godfried DONDERS	ACB	314.1 km OP	349.4 km VV		2724,7	
29. Dirk ROGEMAN	KFC	300.2 km OP	226.4 km VV	167.8 km VV	2564,8	
30. Jurgen DEGRAEMER	ACB	301.6 km OP	121.7 km VV	118.2 km VV	2127,3	
31. Filip de CORTE	ALB	305.7 km OP	108.8 km OP	1098 m HW	2122,3	
32. Luc VANDEBEECK	KVDW	219.9 km VV	135.4 km VV	122.2 km VV	2031,9	
33. Pieter BECKX	ACB	365.6 km VV			1354,1	
34. Guy VANPEE	ALB	301 km OP			1233,6	
35. Mark HUYBRECKX	ACK	240.8 km VV			891,9	
36. Guy LAUWERS	KAC	156.7 km VV			569,8	

CLUBKLASSE BUITENLAND 2010

#	Piloot	Club	Totaal			
1. Frank SCHOETERS	LUAC	303.5 km OP	303.2 km OP	129 km OP	3928,3	
2. Robert LOBBENS	KFC	250.3 km VV	238.9 km VV	214.6 km VV	2994,9	
3. Jörg BRUYNDONCKX	LUAC	252.1 km OP	129 km OP	281 min DU	2332,6	
4. Ruben SNYERS	LV	203.6 km VV	127.1 km OP	119.3 km VV	2190	
5. Michiel HERMAN	LUAC	302.3 km OP	96.6 km VV	2019,1		
6. Lieven DE BONTRIDDER	LUAC	129 km OP	147.4 km VV	114.1 km OP	1962,1	
7. Joris VANDERPUTTEN	VZP	325.3 km OP	42.5 km VV		1952,7	
8. Simon BERX	ALB	433.9 km VV			1846,4	
9. Paul HERMANS	KAZM	212.9 km OP	75.4 km OP		1501,6	
10. Raf PEETERS	ALB	126.6 km VV	115.1 km VV	62.7 km VV	1295,3	
11. Kai ARSTILA	KVDW	1802 m HW	1651 m HW	1496 m HW	1037,7	
12. Erik GYBELS	DAC	272 min DU	1268 m HW	1250 m HW	994,3	
13. Luc LUYKS	ACB	120.8 km VV	74.1 km OP		889,2	
14. Inez BELIËN	ACB	105.7 km OP	69 min DU		766,1	
15. Bob CLAES	LUAC	256 min DU	1102 m HW	1089 m HW	754,6	
16. Koen VANDERPUTTEN	VZP	132.1 km OP			717,9	
17. Alexander PRINSIER	LUAC	1145 m HW	1096 m HW	970 m HW	698,1	
18. Thomas SMEETS	LZC	104.3 km OP			686,2	
19. Jan DIELENS	LUAC	1040 m HW	1033 m HW	891 m HW	644,4	
20. Katrien JAMAER	LUAC	1003 m HW	973 m HW	879 m HW	620,6	
21. Pieter ROELANDT	VZP	1460 m HW	1338 m HW		608,3	
22. Bert CRAEYE	VZP	272 min DU	961 m HW		524,5	
23. Geert DE PALMENAER	VZP	61.6 km VV	1071 m HW		500,6	

STANDAARDKLASSE BUITENLAND 2010

#	Piloot	Club	Totaal			
1. Geert DE PALMENAER	VZP	552.3 km VV	429 km OP	398.3 km OP	6061,6	
2. Danny VERHEYEN	ALB	507.2 km OP	448.1 km OP	319.3 km OP	6012,3	

3. Pieter LIEVENS	VZP	446.9 km OP	392.3 km WW	295.4 km OP	5787,2
4. Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	515.9 km OP	448.1 km OP	246.7 km VV	5376,6
5. Bert CRAEYE	VZP	498.8 km VV	349.1 km OP	398.2 km VV	5060,5
6. Bert Jr SCHMELZER	ACK	369.8 km WW	368.7 km WW	352.2 km WW	5049,5
7. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	462.5 km VV	460.3 km VV	294.6 km VV	4969
8. Yves RUYMEN	KVDW	313.4 km WW	305.7 km OP	304.4 km WW	4613,5
9. Jan WAUMANS	KVDW	300.2 km OP	294.3 km OP	270.8 km VV	4138,4
10. Jochen SCHOETERS	ACK	354.5 km VV	273.5 km WW	255.8 km WW	3828,2
11. Dries VAN GESTEL	KAC	436.1 km VV	340 km VV	245.4 km VV	3800,5
12. Franz VAN AUTREVE	KFC	265.7 km WW	254.6 km WW	235.6 km VV	3609,5
13. Remi VANDERHOYDONCK	ALB	457.4 km VV	238 km OP	201.1 km VV	3607,5
14. Jan DE ROO	VZP	515.8 km VV	301.2 km VV		3268
15. Ivo MEYERS	ALB	500.6 km OP	160.6 km OP		3118,8
16. Manu KIMPE	ACK	275.5 km VV	274.5 km VV	260.4 km VV	3039,8
17. Willy BAEKEN	LZC	447.9 km VV	183.2 km OP	1245 m HW	3017
18. Diederik NAEYAERT	VZP	316.8 km VV	160.2 km VV	190.4 km VV	2692,7
19. Eric COLBRANT	ACK	262 km OP	190.9 km VV	85.3 km VV	2464,1
20. Johan VANHOYLAND	KVDW	251.9 km VV	209.2 km VV	178.8 km VV	2370
21. Jan SPEETJENS	ALB	256.3 km OP	175.4 km VV	1267 m HW	2110
22. Joris VANDERPUTTEN	VZP	416.5 km OP			2002,4
23. Dirk JACQUES	LV	252 km OP	170.6 km VV		1982
24. Marcel GERITS	LZC	146.7 km OP	156.1 km VV	101.5 km VV	1799,9
25. Frederik DE LAGER	ALB	309 km VV	80.9 km VV	1043 m HW	1668,1
26. Jan VERCAMMEN	KAZM	301 km OP			1419,8
27. Koen VANDERPUTTEN	VZP	366.3 km VV			1408,8
28. Luc LAMMERANT	LUAC	323.1 km VV	89 min DU		1303,2
29. Hjalmar BOUDRY	VZP	204.1 km VV	320 min DU		1092,7
30. Simon BERX	ALB	189.8 km VV	72.8 km OP		1059,6
31. Bob EVERAERT	KFC	276.9 km VV			1025,6
32. Sven ABELS	DAC	181.5 km VV	1620 m HW		990,6
33. Dirk VANDENBOSSCHE	VZP	108.9 km VV	85.2 km VV	222 min DU	960
34. Jan VANTOMME	KAZM	190.7 km VV			706,3
35. Jan HOOGSTEVENS	LV	166.3 km VV			678,8
36. Hugo JANSEN	KAC	84.3 km VV	76.2 km VV		605,6

OPEN/RENKLASSE BUITENLAND 2010

#	Piloot	Club	Totaal			
1. Gunter VERREYDT	ACK	651.3 km OP	770.2 km VV	570.7 km OP	8355,3	
2. Koen VANDERPUTTEN	VZP	612.4 km OP	509.5 km OP	501.4 km OP	7246,9	
3. Daan SPRUYT	VZP	639.8 km OP	459.2 km OP	492.6 km VV	6786,8	
4. Theo STOCKMANS	KVDW	562.2 km OP	519.1 km OP	580 km VV	6438,7	
5. Joris VANDERPUTTEN	VZP	670.2 km VV	432.3 km OP	400.3 km OP	6110,6	
6. Jozef SZEKER	DAC	520.2 km VV	402.7 km VV	385.7 km VV	4883	
7. Jan Gillegot-VERGAUWEN	ALB	504.4 km OP	322.3 km OP	194.8 km VV	4309,4	
8. Louis VAN BAELLEN	ACK	441.2 km VV	370.9 km VV	364.3 km VV	4277,8	
9. Jef VANDENBERGHE	KFC	403.2 km OP	312.4 km OP	214.8 km OP	3942,4	
10. Wilfried JANSSENS	ALB	396.6 km VV	330 km VV	326.7 km VV	3901,1	
11. Filip GHEYSEN	KFC	503.6 km OP	217.1 km VV	177.1 km VV	3863	
12. Bart DE KEERSMAECKER	KAZM	265.7 km WW	254.6 km WW	316.6 km VV	3861,4	
13. Ad KENNES	KAC	333.3 km VV	330.9 km VV	329.9 km VV	3681,9	
14. David JANSSEN	LZC	422.8 km OP	183.1 km OP	140.8 km OP	3457	
15. Luc LAMMERANT	LUAC	309.5 km OP	290 km OP	105.7 km VV	3226,7	
16. Geert DE PALMENAER	VZP	349.1 km OP	288.5 km VV	125.2 km VV	3092,2	
17. Stephane VANDER VEKEN	KFC	333.2 km VV	209.6 km VV	162.1 km VV	2544,1	
18. Jan DIELENS	LUAC	301.9 km OP	172 km VV		2073,2	
19. Jan DE ROO	VZP	258.7 km VV	214.7 km VV	74.3 km VV	1931,2	
20. Pieter REBRY	KFC	216.6 km VV	132.6 km OP	136.6 km OP	1922	
21. Ludo VRANCKEN	DAC	214.4 km VV	153.5 km VV	140.1 km VV	1917	
22. Peter NARINX	LZC	253.2 km VV	244.4 km VV		1825,9	
23. Guy TEEUWEN	KAZM	418.6 km VV	75.8 km VV		1765,7	
24. Dries VAN GESTEL	KAC	236.9 km VV	147.6 km VV	2060 m HW	1710,5	
25. Wilfried GORREBEECK	KFC	274.6 km VV	178.9 km VV		1649	
26. Christiaan BIELEN	LV	215.6 km VV	127.1 km OP	116.1 km VV	1635,3	
27. Jan VANTOMME	KAZM	234.5 km OP			1172,5	
28. Gilbert VERBOOMEN	DAC	130.7 km VV	85.1 km VV	86.4 km VV	1125,2	
29. Nick REDANT	VZP	135.5 km VV	664 m HW		613,4	

MOTORKLASSE BUITENLAND 2010

#	Piloot	Club	Totaal			
1. Bert DE WIJS	KAC	1043.9 km OP	1043.9 km OP	1185.5 km VV	12650,9	
2. Stefan BOVIN	LUAC	758.4 km OP	682.6 km OP	590.9 km OP	8911,9	
3. Herman PEERAER	KAC	870.5 km VV	863.4 km VV	819.7 km VV	8512	
4. Bert Jr SCHMELZER	ACK	900.2 km VV	820.2 km VV	782.2 km VV	8342	
5. Walter GEENEN	KAC	755.7 km OP	798.4 km VV	584 km OP	8243,4	
6. Paul VAN DINGENEN	ACK	685.8 km OP	543.2 km OP	514 km WW	7262,5	
7. Herman VERDONCK	VZA	680.2 km VV	583.9 km VV	547.4 km VV	6624,2	
8. Guy VANPEE	ALB	772.3 km VV	510.7 km VV	406.9 km OP	6292,7	
9. Dirk ROGEMAN	KFC	751 km OP	503.2 km OP	287.3 km VV	6183,6	
10. Paul VAN DEN BORNE	KAC	535.5 km VV	425.1 km VV	413.2 km VV	4995,6	
11. Luc VAN CAMP	KAC	371.9 km OP	445.9 km VV	407.1 km VV	4881,1	
12. Ken EVENS	ALB	885.3 km VV	502.4 km VV		4869,1	
13. Johan LIEVENS	VZP	442.7 km OP	434 km VV	326.1 km VV	4776,3	
14. Geert CALLEWAERT	ALB	632 km VV	331.8 km VV	329.4 km VV	4537,5	
15. Paul VERDYCK	KFC	443.3 km VV	338.7 km OP	281.4 km VV	4196,4	
16. Jozef KELL	ACK	674.2 km VV	372.9 km VV		3878,1	
17. Paul WOUTERS	ACB	426.9 km VV	396.1 km VV	233.4 km OP	3844	
18. Pieter BECKX	ACB	508.6 km VV	400.6 km OP		3738,3	
19. Hubert DE BUSSER	ACK	357.1 km OP	304 km VV	253.2 km VV	3649,4	
20. Joost BERTELS	ACB	370.3 km VV	343.2 km VV	272.7 km VV	3586,1	
21. Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	477.3 km VV	452.9 km VV	139.4 km VV	3565,4	

22. Marc TEUGELS	KAZM	308,8 km VV	280,6 km VV	276,1 km VV	3147,3
23. Jan EVENS	ALB	412,3 km VV	267,2 km VV	67 km VV	2619,3
24. Luc VANDEBEECK	KVDW	165,1 km VV	3116 m HW	1431 m HW	1670,1
25. Jacky VAN HOUTTE	ALB	380,7 km OP			1669,7
26. Frédéric DE GROOTE	ACB	415,2 km VV			1537,8
27. Godfried DONDERS	ACB	264,9 km VV			913,4

BEKER GASTON PEETERS (GROOTSTE VRIJE VLUCHT) 2010

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	22/06/2010	706,10 km	653,80 km
2.	Jeroen JENNEN	ACK	24/07/2010	644,70 km	596,94 km
3.	Simon BERX	ALB	26/06/2010	608,70 km	574,25 km
4.	Gunter VERREYD	ACK	26/06/2010	623,00 km	566,36 km
5.	Tim HUYBRECKX	ACK	22/04/2010	537,8 km	507,36 km
6.	Theo STOCKMANS	KVDW	27/06/2010	587,4 km	489,50 km
7.	Thomas DE BRUYN	KAC	24/07/2010	510,30 km	481,42 km
8.	Jozef SZEKER	DAC	26/06/2010	510,00 km	481,13 km
9.	Michaela SCHOETERS	ACK	26/06/2010	505,70 km	477,08 km
10.	Jochen SCHOETERS	ACK	23/06/2010	493,90 km	465,94 km

BEKER MICHEL AERTS (GROOTSTE OPGEGEVEN PROEF) 2010

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Jochen SCHOETERS	ACK	26/06/2010	629,80 km	594,15 km
2.	Daan SPRUYT	VZP	26/06/2010	619,10 km	562,82 km
3.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	26/06/2010	619,00 km	552,68 km
4.	Jeroen JENNEN	ACK	24/06/2010	592,20 km	548,33 km
5.	Bert Jr SCHMELZER	ACK	15/06/2010	575,70 km	533,06 km
6.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	28/05/2010	577,10 km	515,27 km
7.	Theo STOCKMANS	KVDW	26/06/2010	545,80 km	454,83 km
8.	Guy TEEUWEN	KAZM	26/06/2010	504,20 km	450,18 km
9.	Sebastien MATHIEU	KVDW	24/05/2010	457,90 km	423,98 km
10.	Jan - Bart VAN ERCK	KAZM	4/07/2010	460,50 km	418,64 km

JUNIORENBEEKER 2010

#	Piloot	Club	Totaal
1.	Jochen SCHOETERS	ACK	2970,8
2.	Jeroen JENNEN	ACK	2741,7

3. Pieter LIEVENS	VZP	2280,1	2089,8	2000	6369,9
4. Thomas DE BRUYN	KAC	1925,7	1668,7	1547,9	5142,3
5. Jan DE ROO	VZP	2063,2	1594,2	1204,8	4862,2
6. Remi VANDERHOYDONCK	ALB	1726	1546,5	1444,5	4717
7. Michaela SCHOETERS	ACK	1908,3	1434	1225,9	4568,2
8. Joost BERTELS	ACB	1871,6	1346,5	1248	4466,1
9. Rik VANDEN BOER	ALB	1475,5	1471,7	1420,9	4368,1
10. Frédéric DE GROOTE	ACB	1537,8	1112,5	1048	3698,3
11. Niel DEIJGERS	DAC	1291	1275,5	1119,9	3686,4
12. Jorik MICHIELS	ACB	1003,1	839,1	785,4	2627,6
13. Michiel HERMAN	LUAC	1608	488,3	411,1	2507,4
14. Ward GYSEMANS	ACK	1108,7	944,5	404,2	2457,4
15. Gilles HABILIS	DAC	950,6	875,5	627,9	2454
16. Ruben SNYERS	LV	925,5	722,2	542,3	2190
17. Lode VUEGEN	ACK	1278,8			1278,8
18. Thomas SMEETS	LZC	686,2	281,5	129,5	1097,2
19. Ruben MICHAUX	KVDW	385,7	260,5	220,5	866,7
20. Wim NAVEAU	ACK	527,3	302,8		830,1
21. Alexander PRINSIER	LUAC	315,2	248,9	238,3	802,4
22. Inez BELIËN	ACB	677,6	88,5		766,1
23. Pieter DROBÉ	VZP	249	215,5	214,3	678,8
24. Katrien JAMAER	LUAC	218	211,5	191,1	620,6
25. Tine DELCON	ACK	307,7	255,9		563,6

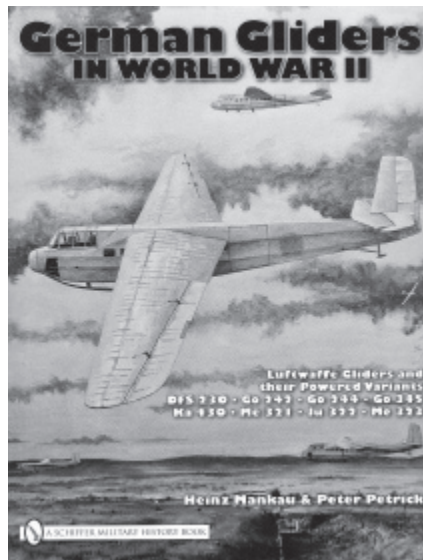
CLUBBRANGSCHIKKING (BENELUX & Buitenland) 2010

#	Club	Aantal pilooten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	41	4085,3	167496
2.	KAC	38	3716	141207,4
3.	ALB	50	2757,5	137874,3
4.	VZP	33	3427,1	113093,6
5.	KVDW	26	2607,9	67804,9
6.	KAZM	22	2807,7	61768,9
7.	ACB	20	2479,3	49585
8.	KFC	18	2673	48113,8
9.	LUAC	20	2255,9	45117,5
10.	DAC	13	1985,8	25815,7
11.	LZC	10	1727,2	17271,8
12.	LV	9	1394,4	12549,5
13.	VZA	4	3052,6	12210,4

Het hoekje van de boekenvreter

Weer een beetje geschiedenis ditmaal. Laten we beginnen met een lijvig werk van Heinz MANKAU en Peter PETRICK, **German Gliders in World War II**, Schiffer Military History Books, Atglen, PA, 2010, ISBN 978-0-7643-3519-8 (304 blz. zwaar gesateneerd papier, formaat 22,5 x 29 cm, talloze Z/W foto's, schema's, grafieken enz.). Het gaat hier om een vertaling van **Deutsche Lastensegler**, verschenen bij Motorbuch Verlag. De Duitse titel maakt onmiddellijk duidelijk dat we hier niet zullen moeten zoeken naar de Kranich, de Habicht of andere sportzweefvliegtuigen van die periode. Toestellen die wel aan bod komen, zijn de DFS 230, de Go 242, Go 244 en Go 345, de Ka 430, de Me 321 en 323, en de Ju 322.

Het boek omvat twee delen: het eerste is een chronologische samenvatting van alle bewaarde archiefdocumenten van het Derde Rijk die handelen over deze zware zweefvliegtuigen, met een beperkt commentaar van schrijver Heinz Mankau. Hij bekijkt o.a. kritisch de beweringen van eerdere auteurs, getoetst aan de teruggevonden documenten. Mankau deinst er niet voor terug om herhaaldelijk te staven: "ik vermoed ... maar kan dat niet staven" of "die auteur beweert ... maar geen enkel document bevestigt die stelling". Dit deel



leest niet echt vlot, gezien de fragmentarische aard van de informatie. Het is meer gericht tot de ernstige vorser dan tot de toevallige lezer.

Het tweede deel is een meer traditionele beschrijving van de diverse types in al hun varianten, van prototypes tot seriemachines, en ook nooit gebouwde versies worden besproken. Ongelooflijk hoeveel variaties er voor bepaalde toestellen waren! In

het bijzonder de gemotoriseerde versies werden bij wijze van proef uitgerust met allerhande motoren. En het valt op hoe vaak de aanpassing van een bestaande, beproefde krachtbron op deze trage, logge toestellen tot problemen leidde, gaande van de veel voorkomende koelingsproblemen (te traag voor de bestaande radiatoren) tot slechte zichtbaarheid vanuit de cockpit.

De foto's en het beeldmateriaal werden bijeengesprokkeld door Peter Petrick, en vormen een ronduit indrukwekkend archief, waarbij daarenboven de technische kwaliteit vaak verbluffend is. Het enige wat ontbreekt is kleur, zeker wanneer men denkt aan schaalmodelbouw. Bijzonder interessant zijn de talrijke foto's van onderdelen en toebehoren zoals remklepvarianten, startraketten, en zelfs een foto van de houten kast met tussenschotten die diende om de schok op te vangen bij het "oppikken" van een geland zweefvliegtuig door een sleepvliegtuig in vlucht. De metalen sleepkabel ging in zigzag door de tussenschotten en doorkliefde die bij het straktrekken, zodat de kast heel wat energie kon opnemen.

Een gans andere kijk op zweefvliegtuigen dus. Voor de geschiedenisfreak.

Ons tweede geschiedkundig document is een DVD, **Charles and Anne Lindbergh, Alone Together** (A&E Television Networks, 1999/200, Biography reeks, 100 min.). Charles Lindbergh werd ongetwijfeld de meest beroemde vlieger ooit, toen hij met zijn Spirit of Saint Louis als eerste New York met Parijs verbond en zo de Orteig-prijs wegkaapte. Overal ter wereld werd hij met open armen onthaald en uitbundig gevierd. Maar hij was en bleef een schuchtere en bedeesde man, nogal paradoxaal als men ziet hoe vaak hij zijn leven op het spel zette, eerst als barnstormer, vervolgens als postvlieger en dan als recordvlieger.

Toen hij Anne Morrow ontmoette, was het misschien liefde op het eerste gezicht, maar hij gunde zichzelf wel enige maanden om na te denken. Dan vroeg hij haar na slechts enkele verdere ontmoetingen ten huwelijk. In de beginperiode van dat huwelijk begon Anne met zweefvliegen, en ze werd zelfs de eerste vergunninghoudster in de VS. Ook Charles ging toen zweefvliegen, wat ons enkele beelden oplevert van voorbereidingen en sandowstarts van het echtpaar, vermoedelijk gefilmd op Point Loma bij San Diego, waar beide door Hawley Bowlus werden opgeleid.

Charles nam Anne mee op zijn grote ontdekingsvluchten, met een tweekits water-vliegtuig. Weldra werd een kind geboren, Charles Junior. Die zou het slachtoffer worden van een gruwelijke kidnapping. Na maandenlang aanslepende onderhandelingen en de betaling van een losgeld,



werd het lijk van het jongetje teruggevonden. Hij was vlak na de ontvoering gedood geworden... Enkele maanden later werd de moordenaar aangehouden, berecht en terechtgesteld. Anne en Charles moesten op het proces getuigen. Daarna gingen ze weer op pad, en ze zouden nog kinderen krijgen. Maar iets in hen was gebroken.

Charles werd als militaire luchtvaartexpert naar Duitsland gestuurd om de nieuwe Luftwaffe te observeren. Hij werd zeer goed onthaald door de nazi-verantwoordelijken, en geraakte zo onder de indruk van wat hij zag, dat hij bij zijn terugkeer begon met zeer controversiële speeches waarin hij

de VS tot isolationisme aanmaande, maar ook blijk gaf van jodenhaat en bewondering voor het Hitler-regime. Hiermee kwam hij haaks te staan op de standpunten van President Roosevelt, die hem elke militaire verantwoordelijkheid ontnam. Toen hij na Pearl Harbour wenste te strijden voor zijn vaderland, werd hem dat geweigerd. Hij had nog goede contacten in de luchtvaart-industrie, en werd zo als burgerexpert naar de gevechtzone gestuurd. Hij zou in die periode een aantal luchtoverwinningen behaald hebben, maar als burger werden die hem uiteraard niet aangerekend.

Na WO II ging hij zich actief bezighouden met de ontwikkeling van internationale luchtverbindingen voor PanAm. In de laatste jaren van zijn leven werd hij ook een actief natuurbeschermer. Zijn vele vluchten toonden hem de snelle vooruitgang van de vervuiling en van de vernieling van de natuur door de mensen. Hij overleed op Hawaï in 1974. Anne zou hem overleven tot 2001.

Deze DVD bevat heel wat interessant historisch beeldmateriaal. Maar slechts een dertigtal seconden zweefvliegen! Voor de rest is dit een typische TV-biografie, waarbij een aantal facetten van de twee hoofdpersonages belicht worden, maar andere dan weer onvermeld blijven. Het mist een beetje diepgang, maar kan toch bij de betere producties van het genre gerekend worden.

Stéphane Vander Veken

SYMPOSIUM 2011

Zaterdag 29 januari 2011 om 14.00 uur
Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

“De weg naar de bronzen medaille op de WK 2010”

Relaas van Pierre de Broqueville over de voorbereiding en de deelname aan het WK in Szeged waar hij de derde plaats behaalde in de openklasse.

“Zweefvliegexpeditie Marokko 2008”

Schitterende film over een team zweefvliegers die, vertrekkend vanuit Frankrijk, de zweefvliegcondities gaan verkennen in Marokko

Aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de
“Charron-wisselbekers 2010”, de “Beker van Vlaanderen 2010”, de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten en worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2010

Alle leden zijn van harte welkom !



KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 6 OKTOBER 2010

Aanwezig

J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Van Pee, R. Paenen, L. Marenne, Ph. Defooz, G. Michiels, J.P. Awouters, P. Pauwels

Verontschuldigd

R. De Coninck, Marnix Dobbelaere

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 23-06-2010:

Het verslag wordt goedgekeurd mits de volgende aanvullingen:

- M. Dobbelaere is de tweede tegenwoordiger, niet de vervanger
- Onder punt 4 – Resultaten:
Toevoegen: Belgian Balloon Trophy (werd ook binnen gebracht)

2. Records:

Geen aanvragen ontvangen.
Communicatie tussen FAI / Johan Luyckx i.v.m. wereldrecord – geen nieuws

3. Reglementen van wedstrijden 2010:

Er werden geen wedstrijdreglementen neergelegd.

4. Resultaten:

Volgende resultaten werden ontvangen:

Modelluchtvaart:

- 22e Coupe Européenne de Planeurs Remorqués (Cat. F3Q)
26-31 juli 2010 – Bonneville (Andenne)
- 18th Summer Soaring Criterium (Cat. F3B)

4-5 september – Anthisme

- 2010 Eurocup Genk - klasse F2B
- Int. Contest Control Line of Pepinster - Klasse F2A, B, C

Zweefvliegen:

- Kempen Cup
- Kiewit Cup
- Kaiser wedstrijd

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen

Alle dossiers worden aanvaard behalve de volgende proeven:

- 1000 m hoogtewinst / 50 km afstands-vlucht van R. Sneyers:
Vluchtcontrole niet conform de Sporting Code
- Guy Mahieu 300km vrije vlucht: keerpunten niet gedeclareerd vóór de vlucht

De piloten worden gevraagd meer aandacht te besteden bij het opmaken van de vluchtdeclaratie, zo o.m. de keerpuntinstelling (sector of beer can).
Voor instructeurs wordt aanbevolen om geen examens af te nemen van familieleden.

6. Allerlei

- Zweefvliegen:

Er wordt bevestigd dat het reglement voorschrijft dat een kandidaat hulpinstructeur het zilveren FAI-brevet moet behaald hebben alvorens hij met de opleiding kan starten.

De SC geeft de toelating om een examen voor sportcommissaris te organiseren.

Het D-brevet van Jean-Jacques Bernard toegekend door de SC van Luxemburg in 1992 is geldig.

Ballonvaart/:

- R. Paenen geeft toelichting bij het verloop van de Gordon Bennett Cup 2010.

7. Volgende vergadering:

Woensdag 1 december om 18u30

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BAEYENS David
BROUWERS Reinout
CEUSTERS Carl
DIRKX Sven
GJIBELS Jim
HOLTAPPELS Ruben
MEERBERGEN Alfred
MICHIELS Koen
PAPPIJN Miguel
PEETERS Dirk
REBECK Thomas
SCHOLLIERS Jan
SMEETS Thomas
SOFFERS Jorick

VAN HEST Karlos
VAN RIE Wouter
VASTMANS Pieter
VANDEPUTTE Anouk
VAN MEERBEECK Joël
VAN VOSSSEL Wim
VERHEIJEN Arnou
VERSTRAETEN Raphaël
VIJVERMAN Jan
WÖBER Wolfgang

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

BEELEN Jean-Pierre
BELIEN Jackie
COOMANS David
COPPENS Jeremy
DEBONTRIDDER Lieven
DE RIDDER Jessie
TERMONT Sandra
KESTERS Kurt
LODEWIJCKX Michael
SCHOENAERS Rajesh
SMEETS Thomas
VAN HAAREN Tom
VAN HEEL Robert
WOUTERS Jérémy

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

ARSTILA Kai
AUDENAERDE Guy
BELIËN Inez
DEBONTRIDDER Lieven
DELEN Julien
DEMEESTERE Hans
DEN BOEF Pieter
HABILS Gilles
HANSSSEN Johan
HENDERYCKX Jan
PIERLET Koen
ROMMENS Mattias
SMEETS Thomas
STEENSELS Tim
VAN DE WINCKEL Nick
VAN LAETHEM Hans

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

LAROSE Manu

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

DE GROOTE Frédéric
LAROSE Manu

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

BECKX Pieter
LOUWET Johan

HOMOLOGATIE VAN FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

BECKERS Steven
DELEN JULIEN
DEMEESTERE Hans
GEEROMS Tom
HILLEN Jelle
JAMAER Katrien
MICHAUX Ruben
TERMONT Sandra
VERDYCK Evelyn
VANDEWALLE Yann
WOUTERS Jérémy

1.2. 5 uren duurlucht:

DELEN Julien
HENDERYCKX Jan
HILLEN Jelle
KESTERS Kurt
STEENSELS Tim
TERMONT Sandra

VERDYCK Evelyn
VIJVERMAN Jan
WOUTERS Jérémy

1.3. 50 km afstandsvlucht:

DEMEESTERE Hans
GERAEDS Benny
VANDEBEECK Linde
VANDEWALLE Yann

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

DEMEESTER Hans
GERAEDS Benny
SNYERS Ruben
VANDEWALLE Yann

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:

-

2.2. 300 km afstandsvlucht:

GERAEDS Benny
GILLEGOT-VERGAUWEN Jan
VAN DEN BROECK Werner
VANHOYLAND Johan

2.3. Bekomen het gouden kenteken:

-

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:

-

3.2. 300 km doelvlucht:

VANHOYLAND Johan

3.3. 500 km afstandsvlucht:

GHEYSEN Filip
GILLEGOT-VERGAUWEN Jan

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:

-

4. 750 km badge

ROGGEMAN Dirk

5. 1000 km brevet:

-

UITNODIGING

Vormingsnamiddag "Vliegveiligheid"

Hoe kunnen wij de veiligheid in onze geliefde zweefvliegsport bevorderen?

De vormingsronde die in de winter van 1999 voor de clubs werd georganiseerd, heeft een gunstige evolutie gekend. N.a.v. enkele recente incidenten/accidenten wordt het nodig geacht om enkele onderwerpen opnieuw te belichten.

Aanvang 2011 worden er 3 sessies georganiseerd die open staan voor alle leden. Zij vinden plaats op de volgende data/locaties:

zaterdag 15 januari

WICO – St.-Jozefscollege Kloosterstraat 11, 3920 Lommel
(parkeergelegenheid op de speelplaats)

zaterdag 22 januari

Huis van de Sport, Zuiderlaan 13, 9000 Gent

zondag 13 februari

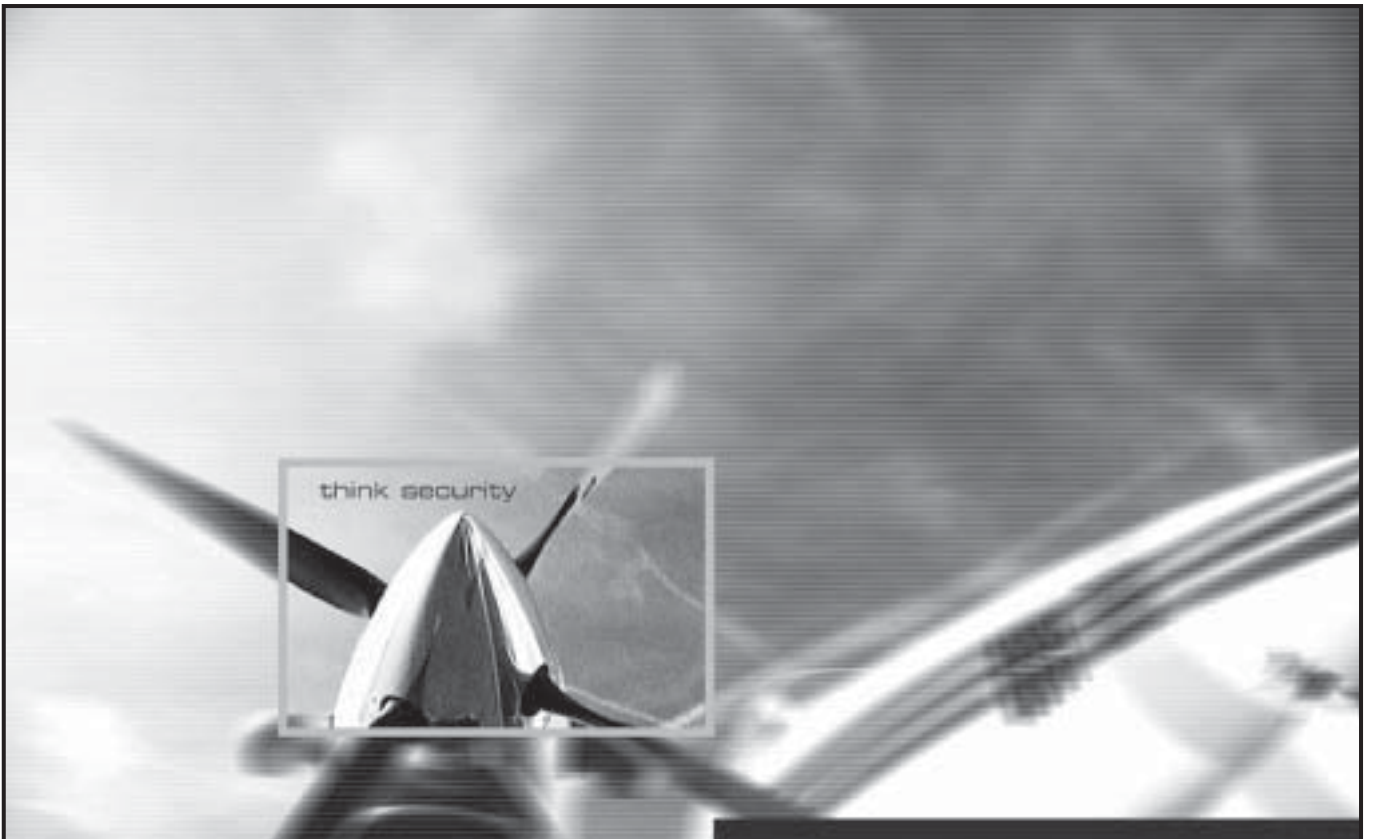
Technisch Instituut H. Hart, Kleine Breemstraat 5, 3500 Hasselt
(parkeergelegenheid op de speelplaats)

Aanvang 14:00 u - afsluiting rond 18:00 u

met pauze en uiteraard de nodige tijd om ervaringen uit te wisselen.

Elkeen kiest de voor hem/haar passende datum/locatie.

Gelieve jouw deelname vooraf te willen melden via e-mail (info@lvzc.be) met vermelding van de gekozen locatie, dit omwille van de praktische schikkingen. Dank vooraf!



think security

AVIATION
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Avibel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.



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

AVIABEL COMPANY BELGIUM/AVIABEL SOCIÉTÉ BELGE/AVIABEL SOCIETÀ BELGICA

Een succesvol en veilig 2011

