

LIGABLAD

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



33ste jaargang
juli • augustus • september 2013

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer 135

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



33^{ste} jaargang • nummer 135
juli - augustus - september 2013

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Deijgers Niel (DAC)
Evens Ken (Alb)
Huybreckx Marc (KACK)
Pauwels Patrick (LVZC)
Schmelzer Bert Sr. (KACK-LSVV)
Vanderveken Stéphane (KFC)

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 25 november 2013 op het redactieadres.

Cover: Belgian Junior gliding team JWGC 2013 - foto: Niel Deijgers (DAC)
Rugcover: Credits: Red Bull Blaniks - foto: Wil Janssens

Inhoud

| | |
|--|----|
| Nieuws van het secretariaat | 1 |
| EK in Ostrow Wielkopolski in Polen | 2 |
| Zweefvliegtuignieuws | 6 |
| Technische problemen voor Duo Discus | 7 |
| JWGC Leszno 2013, here we come! | 8 |
| Het hoekje van de boekenreter | 12 |
| Wedstrijduitslagen zomer 2013 | 13 |
| BK 2013 in St. Hubert | 15 |
| KACB Sportcommissie, vergunningen en brevetten | 16 |

Woordje van de redactie

Na een lange lente is de zomer dan toch over Europa neergedaald. Waar het vorig jaar 'nergens' goed was tijdens de vakantie maanden waren er dit jaar niet echt 'slechte' bestemmingen. Natuurlijk waren er enkele lokale onweders of minder goede vliegdagen maar eens een rustdag na enkele lange vluchten is zeker geen slechte zaak.

Wie tevreden is met een lokaal vluchtje kwam, zowel thuis als op een buitenlands veld, ruimschoots aan z'n trekken deze zomer. In het Alpengebied was het eerder wisselvallig. Geen topseizoen maar mooie vluchten bleven evenwel mogelijk.

De vakantieperiode is ook het ogenblik waarop het internationale wedstrijdgebeuren op volle toeren draait. Zowel op het EK als op het JWGC was België sterk vertegenwoordigd. Op de FAI kampioenschappen voor vrouwen daarentegen ... Iets om tegen een volgende editie werk van te maken?

Onze Belgische delegatie op het EK wist brons te pakken in de 20-meter klasse en was het niet geweest voor de tegenvaller op de voorlaatste dag dan hadden Bert en Tjyl ook in de standaard klasse een sterke einduitslag behaald. Jammer maar ondanks deze tegenvaller toch nog een mooi resultaat gezien het deelnemersveld. EK-debutant Jef deed het niet slecht in de clubklasse maar had een moeilijke opdracht gezien zijn handicap. Het volledige relaas komt verder in dit nummer aan bod.

Ook onze junioren konden dit jaar opnieuw laten zien wat ze waard zijn. Ken Evens volbracht z'n eerste coaching opdracht met vrede en kan terecht fier zijn op zijn ploeg! Onze junioren hebben laten zien dat er over de clubgrenzen heen heel wat mogelijk is. Keep up the good work!

Bij de bedeling van dit nummer ligt ook het tiende juniorenweekend achter ons. Hoewel het evenement niet vanuit de Liga georganiseerd wordt hoop ik dat de Liga het evenement alle steun verleent die mogelijk is. Tijdens dit weekend kregen onze junioren opnieuw de kans om cluboverschrijdende vriendschappen te leggen.

... En is het niet de jeugd van vandaag die morgen moet zorgen dat onze zweefvlieggemeenschap kan blijven functioneren?

Fly safe,
Geert

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli ontvingen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het verantwoordingsdossier over de werking van 2012 van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werden de dossiers ingediend voor de controle van de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' en om werkingsmiddelen te ontvangen voor 2014.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Voor meer dan 130 toestellen wordt gebruik gemaakt van de LVZC-CAMO+ voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid. Eigenaars worden opgeroepen tijdig hun aanvraag in te dienen voor de uitvoering van de herbeoordeling van de luchtwaardigheid van hun toestel (de herbeoordeling mag tot 90 dagen voor de vervaldag worden uitgevoerd).

Op 27 september wordt het praktisch examen afgenomen van twee kandidaten voor het bekomen van de bevoegdheid van 'Airworthiness Review Staff'. Op 28 september volgt een bijscholingsdag voor alle medewerkers (interne auditors en airworthiness review staff). Tijdens de komende winterperiode volgt de derde reeks interne audits. Ook voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma, krijgen de eigenaars, dewelke een beperkte overeenkomst hebben afgesloten met de CAMO+, begeleiding.

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

Vliegvergunningen en opleiding (FCL/ATO)

Sedert 8 april 2013 is de nieuwe EU-regelgeving voor vliegvergunningen en medische geschiktheid van kracht. Voor de houders van een zweefvliegvergunning volgt een transferprocedure om de huidige KBAC-vliegvergunning om te zetten naar een EU-FCL-vergunning, hetzij een SPL (Sailplane Pilot Licence) of een LAPL(S) (Light Aircraft Pilot Licence -Sailplane). De aanvraag hiertoe moet uiterlijk op 7 januari 2015 worden ingediend. De KBAC overlegt met het DGLV om deze omschakeling zo vlot als mogelijk te laten verlopen. Het basisprincipe is dat elke vergunninghouder de bevoegdheden behoudt die hij bezit op het ogenblik van de transfer. Een uitgebreide informatieronde volgt van zodra alle

procedures vastliggen.

Zoals reeds gemeld, zullen alle opleidingen vanaf 2015 in een andere organisatievorm verlopen, nl. via een "Approved Training Organisation". De LVZC heeft gekozen voor een centrale structuur met een afdeling in elke club, vergelijkbaar met onze CAMO+-structuur. Een klein maar gedreven team bereidt thans alle documenten voor. Overeenkomstig de beslissing van de ledenvergadering van juni, zal de erkenningsaanvraag pas worden ingediend zodra er duidelijkheid komt over de financiële impact. (De huidige raming bedraagt +/- 30 000,- € aan 'approval fees' voor het DGLV!)

Kadervorming

Tijdens de voorbije maanden behaalden 3 kandidaten de bevoegdheid van hulpinstructeur en 4 hulpinstructeurs behaalden de bevoegdheid van instructeur. Proficiat! Op zondag 17 november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs en van de veiligheidsadviseurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

Incident/Accidentrapporten

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

Symposium 2014

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 1 februari 2014 in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma dat open staat

voor alle leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

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

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en zoals jullie weten: Oude dossiers worden geweigerd!

In 2013 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 1 november.

FAI/IGC

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- Vliegboekje 2,40 € (4,00)*
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)*
- (3 stuks: 5,00 €/toegestuurd 6,00€)*
- * (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

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

ONZEKER OVER DOPING?

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

Bel de DOPINGLIJN: 02/553 35 20 of
kijk op www.dopinglijn.be

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

EK in Ostrow Wielkopolski in Polen

Na een trip van 1030 à 1100 km via Dortmund, Hannover, Berlijn en Poznan is het Belgische team in Polen compleet.

Bert jr. en Tijn Schmelzer in standaard met hun Discussen 2a, Wim Akkermans / Dennis Huybreckx en Pierre / Arnaud de Broqueville beide met de Arcus en nu solo in clubklasse Jef Kell met de Discus bt. De rest van de familie is ophaler en Jef heeft hulp van de Jelle. Jammer genoeg moesten Tim en Jolene op het eind afhaken wegens de op komst zijnde tweeling. Het risico was te groot, Jolene en de baby's gaan voor alles. De reservepiloot had al andere plannen gemaakt.



3 juli

Gisteren en vandaag is er al wat getraind om de lokale omstandigheden en het veld te leren kennen.

Groot veld, ruime accommodaties, een goed en goedkoop restaurant (Ceasar salad met gefrituurde aardappelen voor 6 euro, goede koffie) en een grote Tesco op 10 km, broodjes te verkrijgen in een kleine winkel op 1 km. Maar: veel te kleine kampeerplaats, we staan bijna op mekaar, vele kleine vliegjes en héél veel muggen!

Geen plaats om buiten te landen. Wegens het natte voorjaar (en recent nog enkele onweders gehad) is er nog niks gemaaid en liggen de velden zeer drassig. Dat belooft! En van dat Pools versta je echt geen ... Soms kan je je behelpen met Engels, soms met Duits. We schrijven zelf onze bestelling over van de kaart en geven deze dan door. Er is ook een Engelse kaart maar als je leest wat je wil begrijpen zij er dan weer niks van. Ze blijven wel doorratelen in hun eigen taal. Vandaag was het trouwens nog wat warmer en zwoeler dan gisteren met 29 °C. Lokaal rond het veld schijnt de thermiek zwak te zijn maar verderop stukken beter, net het omgekeerde van de Keiheuvel. Max toegelaten hoogte in Polen is

2600 meter en geen luchtruimbepalingen in de buurt. Noord is er wel Poznan en zuid ligt Wroclaw met de nodige TMA's maar eigenlijk ruim plaats zonder problemen.

Zonet ook teamcaptainsbriefing gehad met de nodige discussies: enkele te korte sleepkabels (25 m), 7de update van het luchtruim, finishcirkel, parkeerplaats voor de toestellen en aanhangers Het zou allemaal in orde komen maar we zien wel. Slepen doen ze hier trouwens met bijna allemaal oude Moranes en goed stijgen is er bij deze temperaturen niet bij. Wim had vandaag een sleep van bijna 20 minuten.

Vanaf morgen komen er nog enkele toestellen bij uit Tsjechië, er zouden dan 12 sleepers zijn. Daarmee zal het wel lukken zeker.

Voor de openingsceremonie worden er voor de piloten en de teamcaptains bussen ingelegd naar het centrum. Op mijn vraag wat de rest van het team dan moest doen wisten ze niet goed wat antwoorden. Ze zullen dus zelf met de auto moeten rijden en zien dat ze bij de piloten geraken!

4 juli

Vandaag is het weeral warm, tot 29°C voorspeld met onweders vanaf 17.00 uur.

De jongens gaan zien of ze de opgegeven proef wel gaan vliegen, 't is uiteindelijk toch maar een verplichte trainingsdag. Morgen wordt een betrokken dag voorspeld maar zaterdag en zondag zouden wel heel goed worden. We zullen wel zien.

Gisteren de openingsceremonie gehad. Afpraak was om 18:00 uur op het plein voor het stadhuis. Niemand was echter voorbereid op het feit dat er van een naburige plaats in stoet naar dat plein zou gegaan worden! Resultaat: beginnen stappen met Jelle en ik alléén, na een paar honderd meter sloot de fam. Schmelzer aan en nog even verder de rest van het team omdat we moesten halt houden alvorens het plein op te stappen. De Nederlanders kwamen nog net op tijd om achter hun bord aan te lopen!

Toespraken, Poolse volksdansen en de klassieke fanfare met de Poolse, Europese en FAI hymnes. Na een dik uur was het circus voorbij en konden we terug naar huis.

6 juli, eerste wedstrijddag

Vandaag de eerste wedstrijddag: Opdrachten tussen 320 – 400 km. Cumulus met stijgen tussen 1,5 – 2,5 m en 1400 m basis. Het slepen met 12 sleepers ging vrij vlot.

Het wegen en in piste zetten was een probleem: De weegschaal was stuk en er was te weinig plaats tussen de rijen om in te voegen. Ondertussen is iedereen vertrokken. Het lijkt toch moeilijker dan gedacht aan de commentaren te horen. We hebben voor 7 landen 1 frequentie gekregen en natuurlijk weer met de Fransen. Zoals gewoonlijk is de eerste klacht binnen omdat die gasten niks anders doen dan praten en niemand er kan tussen komen. Hebben zelf ons eigen ding gedaan. We zien wel wat er van komt.

Internet op de camping is een probleem. In het internetcafé is het toetsenbord qwerty en alle tekst in het Pools. Ellende. Copy paste ergens ???

Onze tweezitters en de standaardklassers zijn binnen. Jef is op motor naar huis moeten komen. Na een nieuwe start was de thermiek op. Kawa heeft zijn visitekaartje al afgegeven.

Bert jr. heel mooi op 6, Tijn op 8, Wim en Dennis heel goed op 3 en Pierre en Arnaud op 11, Jef staat op 19, Tim en Davy zijn ook aangekomen voor een bezoekje van enkele dagen.

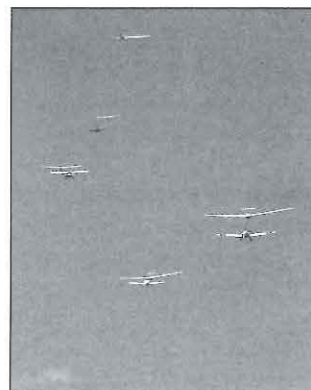
Volledige uitslag op soaringspot.com

7 juli, wedstrijddag 2.

De meteo voorspelde vrij goed weer met basis tot 1400 m en stijgen 2 - 2,5 m/sec. Prima zichtbaarheid en geen kans op buien. Ook prima weer voor de teams op de grond.

Opdracht voor alle klassen een AAT met 3,45 uur vliegtijd. Gemiddelde 345 km in club, allen in dezelfde richting.

Eerste start om 12,00 uur. Slepen ging vlot,





slechts twee toestellen die bij de start uitbraken.

Jef ging om 12u55 als eerste over de startlijn in de clubklasse. De anderen volgden ook vrij snel na het openen van hun startlijn. Wim en Dennis hadden een moeilijk derde been en kwamen niet erg goed vooruit. Na ongeveer 4 uur vliegen kwam iedereen terug binnen.

Jef staat met 96km/h op 16 en bijna alle files zijn binnen, in standaard weer een uitstekende uitslag met Bert jr. op 4 en Tijl op 6 aan bijna 108 km/h, in de 20m klasse Pierre/Arnaud op 10 en Wim/Dennis op 12 aan bijna 105 km/h.

De ongelooflijke Kawa was weer de snelste in standaard, die man is volgende mij een als mens gereïncarneerde arend.

8 juli, wedstrijddag 3.

Bij het opstaan was het weer blauw. Problemen bij de weging zorgden bij Jef voor de nodige stress. Er werd een nieuwe weging gevraagd na de landing. Bleek na een hoop discussie dat de gegevens van de eerste weging fout waren. Uiteindelijk zou alles toch in orde komen.

Metee: 2-3/8ste Cu die in de namiddag zouden verdwijnen en overgaan in goede blauwthermie tot 1700 m.

Proeven tussen 329 km voor de club en 394 km voor de standaard. Na de briefing waren de eerste mooie Cu al daar.

Eigenlijk dom om, zoals later ook zou blijken, nog een uur te wachten voor de eerste start.

Onder de Cu liep het voor iedereen zeer goed tot na het tweede keerpunt de bellen moeilijker te centreren en te houden werden. Uiteindelijk is iedereen toch binnen gekomen met goede tot zeer goede resultaten.

Jef had het op het einde moeilijk en werd 25ste aan 90 km/h. In standaard deden Bert jr. en Tijl het weer goed en werden 5de en 12de aan respectievelijk 110 km/h en 105 km/h, met ja juist, Seb weer eerste.

In de 20m klasse werden Pierre/Arnaud 7de aan 108 km/h en Wim/Dennis 11de aan 105 km/h.

Voor morgen wordt er nog beter weer voorspeld.

9 juli, wedstrijddag 4.

Deze nacht om 3:00u een SMS van de wedstrijdleiding i.v.m. grid en briefing. Was rond 10 uur verzonden!

Zelfde weer als de vorige dagen bij het opstaan: blauw en reeds hot in de barak.

Metee ongeveer hetzelfde als de vorige dagen maar de basis en het stijgen zouden beter zijn. Tijdens de vlucht bleek dit echter niet zo te zijn: verslechterde zichtbaarheid en thermiek waar je het niet verwacht en niet daar waar je het wel verwacht. Ook niet zo sterk stijgen.

Opdrachten voor de clubklasse 355 km, voor de standaard 438 km en voor de 20m jongens 424 km.

Jef kan met de Discus zijn handicap niet goedmaken. Hij zou per uur onderweg 6 minuten sneller moeten zijn dan de anderen, onbegonnen weer.

Bert jr. deed het weer goed en werd 8ste aan 103 km/h, Tijl iets minder aan 98 km/h goed voor een 17de stek.

In de laatste meters werd de Kawa nog voorbijgegaan door een teammaat een verloor hij een puntje. Hij heeft nu niet meer het maximum van 4000 punten maar 3999.

Elke dag winnen, je moet het maar doen. Toch een extreem geval hoor.

In de 20m klasse deden beide teams het even goed aan 105 km/h. Goed voor een 5de en 6de plaats op een luttel punt van elkaar.

Pierre had wel last van een haperende muggenpoetser en moest de laatste 150 km vliegen met de poetser op 20 cm van de romp. Daardoor kon hij niet volgen tijdens het klimmen.

In totaal staan Wim/Dennis op 4 en Pierre/Arnaud op 7. In standaard Bert jr. op 4 en Tijl op 8. Jef blijft op 29. Ons team is goed bezig.

Morgen wordt er wat minder weer verwacht en gelukkig voor de mensen op de grond niet meer zo heet. Hopelijk blijven die verrekte muggen dan eens weg.

We staan nu wel op de derde plaats in het landenklassement na de Polen en de Duitsers maar voor de Fransen, Nederlanders, Engelsen... Hopelijk kunnen we dit houden, zou schitterend zijn.

10 juli, wedstrijddag 5.

Deze morgen opgestaan met een hemel vol Ac. Deze begonnen echter wel vrij snel op te lossen.

De meteo was niet zo optimistisch daarom AAT's van 285 km en 3.00 uur voor de club, 2.30 uur en 274 km voor de standaard en 286 km voor de tweezitters.

In de loop van de dag werd het weer toch beter dan voorspeld, sommigen namen zelfs zeer laat een tweede start.

De finale was blijkbaar niet zo eenvoudig want enkele toestellen kwamen wel binnen de finishring van 3 km maar haalden het veld niet meer. Niet zo fraai om als toeschouwer te zien. Er is nog altijd bijna geen gewas geoogst zodat de goede buitenlandingsplaatsen schaars zijn. Jef deed het vandaag uitstekend met de snelste tijd, bijna 95 km/h maar iets te vlug binnen met een 7de plaats als resultaat.

Bert jr. deed het weer uitstekend met een 4de plaats aan bijna 105 km/h terwijl Tijl op de 17de plaats kwam met 96 gemiddeld. Bert komt zo iets korter bij de top 3 en Tijl blijft mooi 8ste.

Wim/Dennis eindigden op 11 aan iets meer dan 106 km/h en Pierre/Arnaud werden 18de met een gemiddelde van 101 km/h.

In de tweezittersklasse vliegt één Lak mee en een DG 1000. De rest is Arcus en Duo.



De Arcus is echt mooi maar krijgt er bij normaal weer de Duo niet echt afgevoegen. Deze avond was het "International Evening". Begin om 8.00 en om 9.00 uur waren al onze 200 wafels "à la recept de Gitte" al op! Ter plaatse nog bijgebakken maar als sommigen 4 maal terugkomen gaat het geweldig snel.

De volgende dagen wordt het minder, ik denk zelfs drie dagen niet vliegen maar dat het vanaf zondag terug goed wordt.

Hebben we nu tenminste eens rustig de tijd om te gaan shoppen. Kleding en schoenen zijn hier veel goedkoper dan bij ons.

16 juli, wedstrijddag 6.

Na een dag in het zwembad van Kalisz, een zeer mooi en heel modern bad met elektronische bandjes waarmee je de lockers op een geregistreerde nummer kan openen en kan volgen hoeveel tijd je nog mag doorbrengen in het bad eindelijk nog eens zon bij het ontwaken.

De meteo voorspelde redelijk weer: basis tot 1400m en stijgen tot 2 m/s. Jammer genoeg zou het front boven het noorden van Polen ons in de namiddag al parten gaan spelen. Daarom weer AAT opdrachten van 300 km medium en 3 uur voor de club, 3:30 uur en medium 383 km voor de standaard en 4.00 uur en 457 km medium voor de tweezitters.



Uiteindelijk bleek het front van weinig invloed. Het schoof naast Ostrow door. Zij die gokten op een late start kregen gelijk. Sommige stukken waren vrij moeilijk en het waren lange benen tegen de wind in. Jef deed het niet zo goed en eindigde achteraan.

In standaard dachten Tijn en Bert aanvankelijk dat het niet zo goed gegaan was, dit beek achteraf nog zeer goed mee te vallen. Plaats 6 en 7 aan bijna 100 km/h en in het totaal schuift Tijn nu naar een gedeelte 5de plaats. Bert blijft op 4. Zeer goed! Peter Millenaar won met een redelijke voor-sprong op de Polen.

In de tweezitterklasse werden Pierre/Arnaud 2de aan een gemiddelde van 97 km/h. Wim/Dennis waren te vroeg weg en werden 15de aan 83 km/h gemiddeld. In totaal komen P/A op de 6de plaats net voor W/D op 7.

De dag werd besloten met een gezamenlijke maaltijd op de camping met dank aan Gitte, Loes en Ellen voor het knappe werk.

De wraps waren overheerlijk, maar er was zoveel dat we er morgen nog kunnen van eten. Het dessertje van Ellen ging er trouwens ook vlot in.

Hopelijk ligt het niet te zwaar op de maag deze nacht. Nog eens kijken of er warm water is en zo ja, douchen en slapen.

(toch moeilijk hoor zo'n qwerty klavier)

17 juli, wedstrijddag 7.

De meteo beloofde niet zoveel goeds. Veel Ci en Ac in de loop van de dag met stijgen tot 2 m/s, eventueel buien later en toenemende bovenbewolking. Gelukkig volgt Bert sn. alles zeer goed op de wolkenfoto's. Eerste start weer om 11.00 uur. Niet vergeten dat we hier wel op de West-Europese tijd zitten maar een uur oostelijker. De thermiek is dus veel vroeger gedaan dan bij ons.

Opdrachten opnieuw een AAT voor alle klassen. Gaande van 292 medium tot 340 km een tijd van 3 uur voor alle klassen.

Uiteindelijk bleek het weer opnieuw veel beter dan voorspeld: geen Ci of Ac gezien in de loop van de dag en stijgen merkkelijk beter dan verwacht.

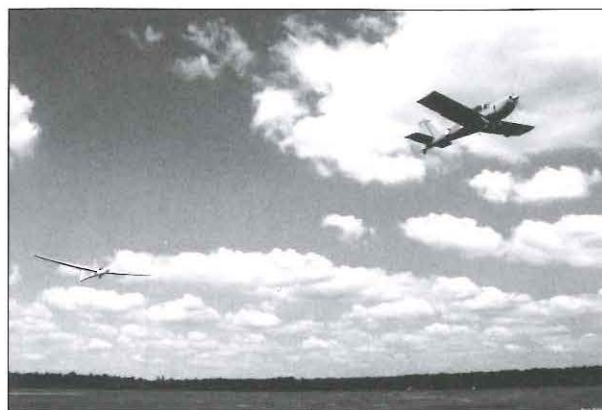
Jef eindigde 21ste aan bijna 97 km/h en de winnaar had net 100km/h. In standaard werd Bert weer knap 5de aan 125 km/h en 386 km met Tijn net daarachter. Kawa was weer de snelste. Op final vloog hij Pierre voorbij aan meer dan 200 km/h en zag hij nog de kans om algauw enkele foto's te nemen van de Arcus en wat te filmen.

Hij kan net zo goed even de middenvinger opsteken! In totaal staan onze standaardklassers nu iets steviger op 4 en 5. Bij de tweezitters werd Pierre weer knap 3de aan 124 km/h en Wim was niet zo tevreden, 20ste aan 102 km/h. In totaal staat Pierre nu op 6 en Wim op 12.

Morgen zou nog een zeer goede dag worden, daarna nog vliegbaar maar minder. Hopelijk laten de Polen nog ergens een steek vallen, maar die jongens vliegen thuis en zijn bovendien ook erg goed. Ik moet er nu snel vandoor want het is nog teamcaptains briefing om 20.30 uur.

18 juli, wedstrijddag 8.

De meteo beloofde erg goed weer: stijgen tot 2,5 m/s, 3/8en Cu en basis tot 1600 m.



De proeven waren dan ook niet mis: racing tasks voor de club van 408 km, standaard 541 km en de 20m klasse 479 km.

Er werd begonnen met slepen om 11.00 uur terwijl er nog nauwelijks Cu te zien was rond het veld. Naar het zuiden was het wel al goed maar naar het oosten, de richting van het eerste been, was het ook niet goed. Iedereen kon wel boven blijven maar daar was het dan ook mee gedaan.

Er begon twijfel te komen of deze proef wel te vliegen zou zijn. Onder erg moeilijke omstandigheden werd er dan toch maar gestart anders zou men niet rondkomen.

Na anderhalf uur was blijkbaar ook rond Ostrow de temperatuur bereikt om de bellen los te maken en werd het plots een stuk beter. Het begon goed te lopen, alleen hadden de vroege vertrekkers nu wel het nadeel van het betere weer. Het bleef de ganse dag uitstekend, echt zweefvliegweer tot zelfs iets na 18.00 uur.

Toch waren er een deel buitenlandelingen.

In de clubklasse werd Jef 29ste aan 91.5 km/h, terwijl de winnaar 100.5 km/h vloog. Die Mracek was al enkele dagen winnaar, is trouwens de regerende Europese kampioen. In de standaardklasse was het voor de Schmelzers ook al niet makkelijk in het begin. Bert werd toch nog 9de, Tijn 15de.

Bert aan 104.6 km/h en Tijn aan 102.5 km/h. Ze blijven in de totaalstand op 4 en 6. De Polen namen weeral eens de eerste drie plaatsen in aan 110 km/h. Kawa als leider en de rest volgt. In de tweezitters hetzelfde verhaal, hier werden Pierre/Arnaud 9de aan 102.5 km/h en Wim/Dennis 15de aan 101.2 km/h. In het totaal staan ze nu op 6 en 12.

Morgen lijkt opnieuw een mooie dag te worden, misschien kunnen we in de duoklasse nog iets hoger komen.

19 juli, wedstrijddag 9.

Bad day for Belgium.

De meteo was niet zo geweldig: toenemende hoge bewolking Ci en Ac, daaronder 3 - 5/8en Cu die gingen uitspreiden.

Opdrachten van 316 km voor de club, 366 voor standaard en 353 km voor de 20 m

klasse. Eerste start om 11.00 uur. Enkele toestellen zakten erdoor, Jef kwam landen en wou wachten op beter weer.

De keuze van afvliegen was moeilijk en ook het eerste been ging niet vlot.

Jammer genoeg eindigde de vlucht voor Bert en Tijl al voor het eerste keerpunt met een buitenlanding na 90 km.

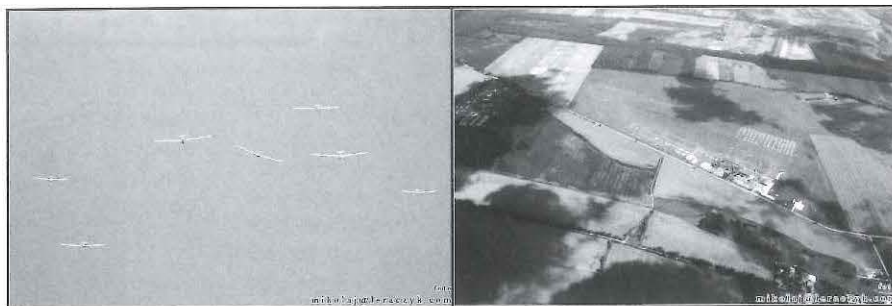
Zij zouden wel niet de enigen zijn maar het zou toch een heel kostbaar puntenverlies zijn. Ook Wim/Dennis moesten de motor trekken op 35 km van het einde. Pierre/Arnaud kwamen wel binnen en eindigden zeer mooi op de 2de plaats aan 86 km/h. Pierre komt nu op de 3de plaats en Wim zakt naar 14. In de clubklasse deed Jef het heel goed en eindigde 9de aan 72 km/h. Hij komt in het totaal nu op 23. In standaard zakt Bert naar de 7de plaats en Tijl naar 10. De uitslagen zijn nog wel voorlopig want alle files zijn nog niet binnen. Morgen de laatste dag, misschien nog eens alles op alles zetten.

20 juli, wedstrijddag 10.

De voorspelling was erg goed: Cu en 2.5 m m/s stijgen tot 1700 m.

Proeven voor de clubklasse: een AAT van 3.00 uur en 250 km medium, standaard 299 km medium en 2.45 uur.

In de tweezitterklasse was de vliegtijd 2.30



uur en 270 km medium.

Het weer was beter dan verwacht met betere bellen en een basis tot 2000m.

Volgens Bert een van de beste dagen ooit meegemaakt.

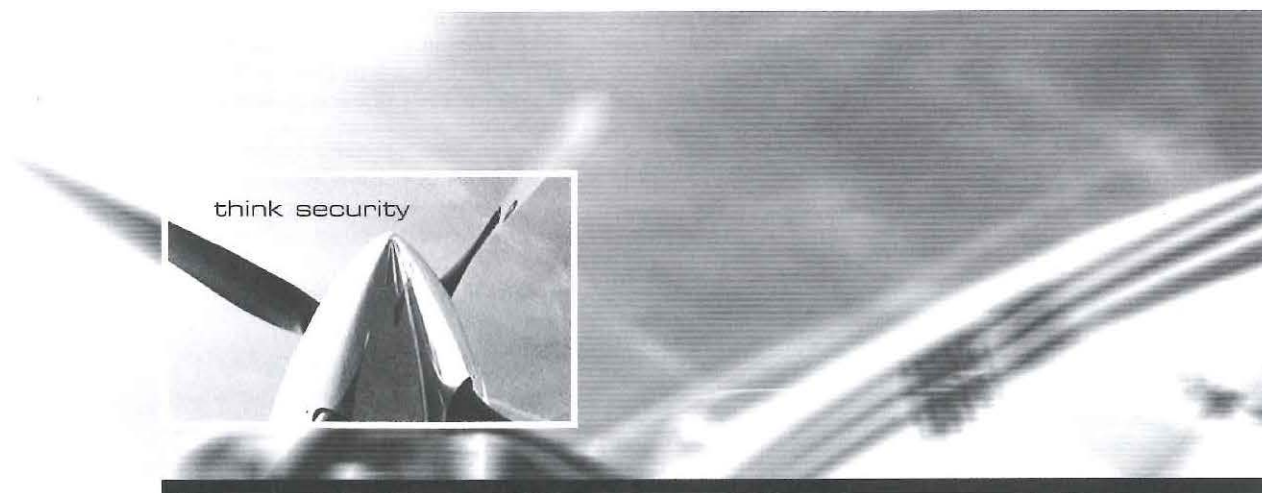
Jef deed het heel goed in de clubklasse, de snelste tijd aan 107 km/h maar door de handicap kwam hij op 14. In totaal eindigt hij op plaats 24, niet slecht voor een eerste keer met een toestel met een zware handicap. Bert eindigde op de 8ste plaats aan bijna 124 km/h, Tijl werd 21ste aan 114 km/h. Kawa eindigde in de middenmoot maar blijft op 1. In totaal eindigen Bert en Tijl op plaatsen 8 en 14. Zeker niet slecht, maar ontzettend jammer van de buitenlanding gisteren. In de tweezitterklasse zouden Wim/Dennis in functie van Pierre vliegen om zijn derde plaats veilig te stellen en voor hem afvliegen. Dit lukte uitstekend, in die mate zelfs dat zij 2de werden aan 127

km/h. Pierre eindigde op de 9de plaats aan meer dan 121 km/h en bleef zijn derde stek houden. Dan toch een podiumplaats voor ons land. Wim/Dennis eindigden in totaal op plaats 12. Janowitsch werd hier eindwinnaar. Kortom een geslaagd EK, een goede sfeer onder de piloten en bovenop goede uitslagen.

Pierre bevestigde eerdere resultaten en de Schmelzer brothers staan de volgende jaren vooraan, zeker weten. Wim, Dennis en Jef kunnen ook hun mannetje staan, zij het nog wat onregelmatig.

Alles is ondertussen bijna ingepakt om terug naar huis te komen, maandagnamiddag zijn we er. Eerst nog de prijsuitreiking en afsluitende party. Hopelijk zijn er niet te veel zatten.

Marc Huybreckx (KACK)



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.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER BELGIAN LAW 27/1993 - N°B 16/77/1978

Zweefvliegtuignieuws



Aviat Aircraft

De bouwer van de bekende Husky heeft een versie van deze vaak als sleeptoestel ingezette taildragger laten vliegen op aardgas (CNG - compressed natural gas). Daarmee wordt een nieuwe weg ingeslagen om het gelode Avgas 100LL te vervangen door een loodvrije en milieuvriendelijker brandstof, die dan nog een pak goedkoper kan uitvallen. Aviat converteerde een toestel zodat het op 100LL en CNG kon vliegen, en vloog van de fabriek in Afton, Wyoming, naar Oshkosh. Behalve de aardgastank onder de romp en de bijhorende leidingen en bedienorganen gaat het om een normale Husky, waarbij enkel de 200 pk motor een licht verhoogde compressieverhouding heeft. Aviat verklaart dat de prestaties beter zijn met CNG dan met 100LL, en dat de motor iets koeler draait.

Binder

De "Racing-Doppelsitzer" EB29D is een feit: door verlenging van de romp met slechts 25 cm is uit de éénzitter EB29 een tweezitter ontstaan, of liever een "één plus éénzitter", waarbij de achterste piloot weliswaar het toestel kan besturen, maar het moet stellen met een mini-instrumentenbord tegen de hoofdsteun van de voorste zit, en met (wegklapbare) pedalen nagenoeg op het niveau van de voorste stuurknuppel.

Het toestel bestaat gelijk als klassieke zelfstarter met de bekende Solo 64 pk verbrandingsmotor (eerste vlucht op 28 mei j.l.), en als "Racing-Doppelsitzer EB29DE_{lektro}" (eerste vlucht in november 2012) met een elektrische aandrijving. Het gaat hier om een 72 pk sterke Emrax-motor van Enstroj, die evenals de wisselrichter van Piktronik watergekoeld is. De lithium-ionen-accu's van Panasonic in de vleugels leveren samen 72Ah / 25kWh. Het beheersysteem EMD voor motor en accu's werd in samenwerking met Schicke Electronic ontworpen.



Zoals alle EB-29's is ook de tweezitter beschikbaar met 25,3 en 28,3 m tippen. Dat het toestel qua prestaties voldoet, mag blijken uit de resultaten van de Duitse NK open klasse, waar een "DE_{lektro}" de derde plaats behaalde achter twee EB29 éénzitters.

FFVV – handiplaneur

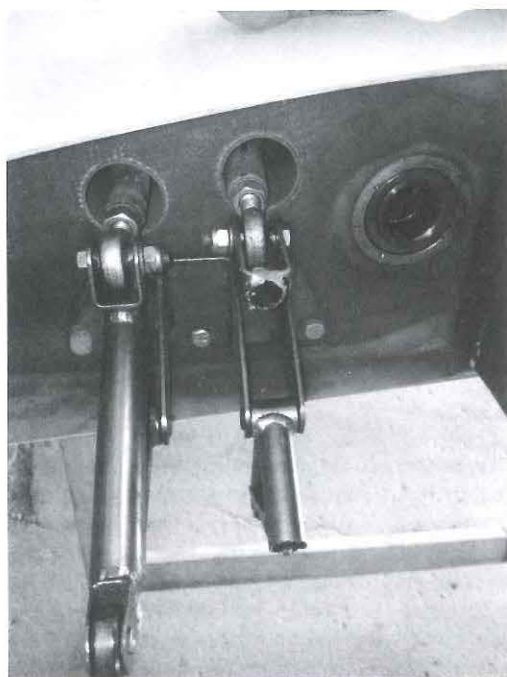
Omdat Centrair blijkbaar geen interesse had om nieuwe exemplaren te produceren van haar goedgekeurde ombouwkit naar handsturing voor de Pégase, heeft de club van Beynes, met de steun van de commissie "handiplaneur" van de Franse zweefvliegfederatie, zelf een systeem ontwikkeld dat aan mensen met een handicap van de onderste ledematen toelaat om dit veel voorkomende toestel enkel met de handen te besturen. Het project heeft om diverse redenen heel wat vertraging opgelopen, maar de EASA-goedkeuring is eindelijk rond. De FFVV probeert nu zo veel mogelijk bestellingen te groeperen alvorens de onderdelen te laten aanmaken. Hoe groter de groep, hoe lager de prijs. Voor info, mail naar de voorzitter van de commissie, Eric Deluy (ecodeud@wanadoo.fr).

Sportine Aviacija

Er worden voor de LAK 17 B, Bt en FES nu ook nieuwe opsteektippen aangeboden om tot een spanwijdte van 21 m te komen die past in de recent opgekomen "kleine" open klasse. Dat wordt dan een 15, 18 en 21 m vleugel voor een zelfde toestel. En dan is er nog de Lak 17 Mini in 13,5 m! Een bloeiende familie... Volgens de Amerikaanse importeur is de prijs van de 21 m opsteektippen 16 000 € af fabriek (de basis 18 meter zwever kost 59 500 € af fabriek).

*Stéphane Vander Veken
(De foto's zijn bedrijfsfoto's)*

Technische problemen voor Duo Discus



Tijdens een Alpenvlucht midden augustus is bij een Duo Discus de linkse remklep plots uit de remklepkast gezogen.

De remkleppen werden op dat ogenblik niet bediend.

Even werd een noodlanding op een gekend buitenlandingsveld in overweging genomen. Nog tijdens de vlucht kwam de bemanning evenwel tot de vaststelling dat de remklep zich terug sloot bij een snelheid lager dan 130km/h. Er werd besloten de vlucht aan lage snelheid verder te zetten naar het thuisveld. De vlucht verliep verder steeds lokaal van de geregistreerde buitenlandingsvelden (Alpen remember...).

De Duo kon een schadevrije landing uitvoeren met enkel de rechter remklep. De linkse klep bleef gesloten tijdens de bediening.

Daaropvolgende dag werd de Duo technisch nagekeken. Na demontage van de linkse vleugel werd een breuk ontdekt in de tuime-

laar van de stootstang aan de vleugelwortel.

De breuk situeert zich in de bovenste lasnaad en heeft zich vermoedelijk over een langere periode opgebouwd.

Schempp-Hirth is op de hoogte gebracht van het incident en blijkbaar werden reeds gelijkaardige breuken gemeld.

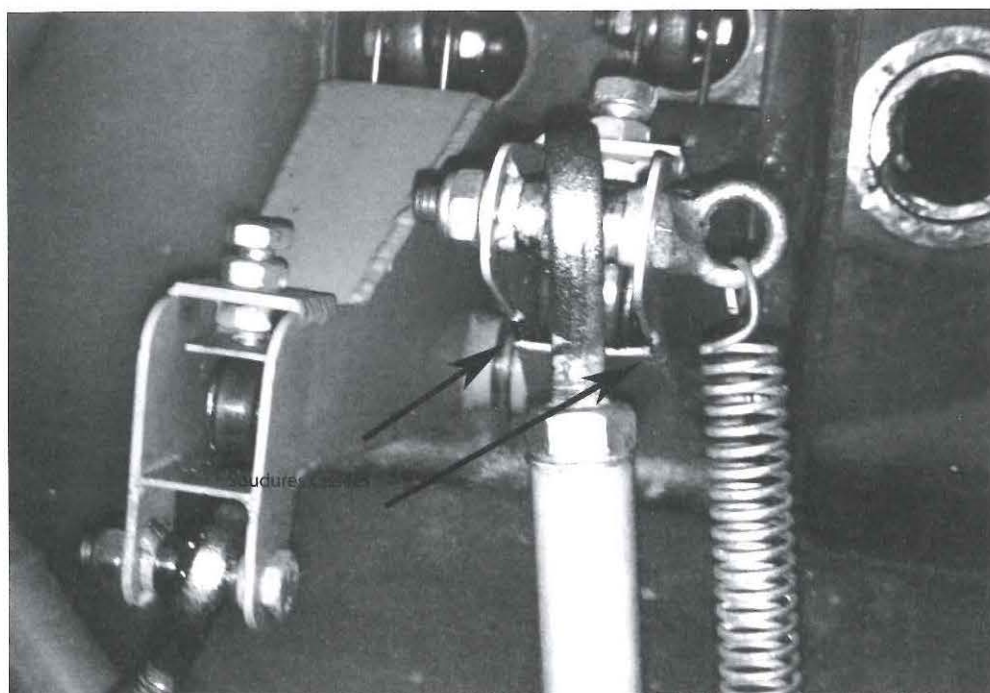
Ook de trechter die de automatische aansluiting verzorgt, is blijkbaar een kritisch punt in de overbrenging van de bediening. Er zijn gevallen gekend waarbij de las van deze trechter afscheurt. Dit is ontdekt na een inspectie van een niet volledig sluitende remklep.



Naar aanleiding van de gebroken tuimelaar zijn enkele Franse eigenaars overgegaan tot inspectie van de tuimelaars in hun toestellen en zo is nog een gescheurde trechter ontdekt. De breuk is vooral zichtbaar wanneer men slechts één vleugel monteert en de remklep vergrendeld. Wanneer de druk van de vergrendeling wegvalt komt ook het metalen plaatje terug op z'n plaats en is het breukvlak niet duidelijk zichtbaar. Als mogelijke oorzaak voor de breuk in de trechter wordt het opbouwen met vergrendelde remkleppen naar voor geschoven. Blijkbaar opereren de getroffen toestellen ook in een regio waar de remkleppen veelvuldig en in verschillende vluchtfasen gebruikt worden. Toeval??

Bij gemonteerde vleugel en met de kracht van de vergrendeling is de breuk in de trechter duidelijk zichtbaar.

Schempp-Hirth laat weten dat het incident met de gebroken tuimelaar bij de EASA gemeld is. Men mag verwachten dat de constructeur de komende weken zal reageren met een TM.



JWGC Leszno 2013, here we come!



Groepsfoto stage St-Gaudens



Ophaler, een zware job.

"We zijn op zoek naar een nieuwe coach voor de Belgische junioren. Zou je die taak op jou willen nemen?" vroeg Pierre de Broqueville eind oktober 2012. Mmmm, dat was niet meteen de vraag waarop ik zat te wachten. Na 20 jaar organisatie van de Kiewit Cup had ik de fakkel net doorgegeven aan de jeugd. Zo zou ik zelf wat meer tijd hebben om te zweven en had ik eindelijk geen extra verantwoordelijkheden meer. Pierre deed zijn uiterste best om mij te overtuigen maar ik aarzelde. Als ik zo'n taak op mij zou nemen, wilde ik dat goed kunnen doen en dan moest het ook met de volle goesting zijn. Ik vroeg hem daarom wat bedenktijd en beloofde hem binnen 2 weken te antwoorden. Maar Pierre kent mij heel goed en wist dat dit ene telefoontje de molen in werking had gesteld. Vele ideeën kregen snel vorm. Toen ik hem na 2 weken terug aan de telefoon had en ik hem alle plannen uit de doeken deed, was er eigenlijk geen weg meer terug. De aanstelling als nieuwe coach van de Belgische Junioren was een feit.

Om alles verder te kunnen uitwerken, moest ik eerst extra informatie van de Liga bekomen. Wie was er junior, wie ging er

naar het WK en welke budgetten waren er voorzien voor het WK en voor de training? Toen ik alle info binnen kreeg, sprong het budget ogenblikkelijk in het oog. Er werd immers niets voorzien voor training en iedere junior kreeg minder dan 800 euro voor het WK. Het inschrijvingsgeld voor Leszno bedroeg 620 euro en een startticket kostte 47 euro. Ik vroeg me af hoe we het budget omhoog zouden krijgen. Een paar telefoontjes later wist ik dat de junioren van onze noorderburen het inschrijvingsgeld en de starts betaald kregen. Bijkomend kregen ze ook nog een dagpremie. Het geld voor de Nederlandse junioren kwam weliswaar van het NOC-NSF maar dat maakte de rekening van onze junioren niet. De budgetten lagen al vast maar toch werd er een aanvraag bij de Liga ingediend om wat extra geld los te krijgen. Uiteraard werd er een degelijke argumentatie gebruikt en het resultaat bleef niet uit. De Liga stemde in met een verhoging van 400 euro per junior zodat de totale tussenkomst een kleine 1200 euro zou bedragen. Super!

Gelukkig stonden er veel mensen klaar om te helpen. Toen ik de familie Schmelzer bijvoorbeeld vroeg of ze konden helpen

met een bijspijkerdag voor de junioren en een groepsbriefing voor de piloten ter voorbereiding van het EK in Ostrów en het WK in Leszno, kreeg ik meteen een positief antwoord. Het is echt wel fijn als je op mensen van dat kaliber kan rekenen. Zo kregen junioren en senioren tezamen een presentatie van Bert jr. Schmelzer op het symposium. De regio van Ostrów en Leszno (liggen ongeveer 100 km uit elkaar) werden besproken qua topografie, thermische gebieden en airspace.

Ook het belang van veiligheid op grote wedstrijden kwam aan bod. Zelf gaf ik een presentatie over de juniorenwerking, de begeleiding en mijn visie op de toekomst. De volgende dag waren 20 Vlaamse junioren te gast bij Albatros. Ze kregen een refresher over overlandvliegen, wedstrijdvliegen en veiligheid door Bert jr. AAT's zijn de specialiteit van Tijn Schmelzer dus wie konden we beter hebben dan Tijn zelf om hierover meer uitleg te geven. Jeroen Jennen sloot de dag af met een presentatie en demonstratie van Condor. Pierre was ook van de partij en zag dat het goed was. Het was een leerrijke dag met interessante discussies.



Robert geeft nog een brokje theorie.





Ook de Libelle van Niel werd naar Z Frankrijk getrokken.



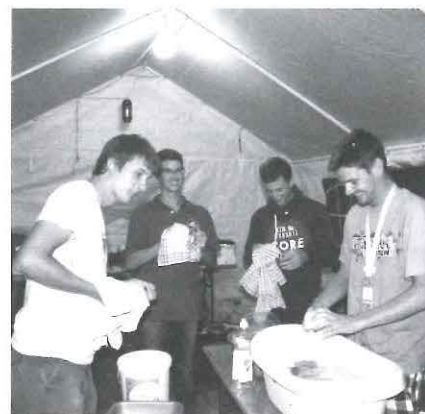
Training in de Pyreneeën.

Theorie is één ding, praktijk is nog iets helemaal anders. Junioren van andere landen trainen regelmatig in team en krijgen de mogelijkheid deel te nemen aan stages in het buitenland. Op die manier haal je hen weg uit de vertrouwde omgeving en kunnen ze nog nieuwe dingen leren. Als andere landen dit konden, moest dit voor ons ook mogelijk zijn, dacht ik. Ik vroeg aan Pierre of het haalbaar zou zijn in St-Gaudens een juniorenkamp te organiseren.

Het vliegveld van St-Gaudens ligt aan de voet van de Pyreneeën. Er kan dus in de bergen gevlogen worden maar het binnenland is ook gemakkelijk bereikbaar. We zouden het vliegveld bijna alleen voor ons hebben, dus geen massatoerisme zoals in de Alpen. Ook de Franse junioren trainen in St-Gaudens. De juniorenstage werd gepland in de eerste week van de paasvakantie. De junioren zouden kunnen vliegen met een EB28 edition, een Arcus M en Nimbus 4DT. Het aanbod werd op de bijspijskerdag voorgesteld. Sommigen dachten initieel dat het om een grap ging maar al snel begrepen ze dat het ernstig was. Diezelfde dag schreven 4 junioren zich in, het kamp was een feit.

Begin maart vertrokken Pierre en ik voor een week naar St-Gaudens als training. Indien ik daar met de junioren in de Nimbus 4DT wilde rondvliegen, kon ik daar best eens gevlogen hebben met iemand die de streek goed kent. Het was fantastisch, we maakten 4 schitterende vluchten met de EB28. St-Gaudens was (en is) het paradijs, ik was overtuigd. Ook de kennismaking met Robert Prat en de mensen van de club was heel fijn. Het was meteen duidelijk dat we hier heel welkom waren.

Twee weken later vertrokken Niel Deijgers, Didier Kenens, Thomas De Bruyn en Jorick Soffers naar het zuiden van Frankrijk voor de allereerste juniorenstage. De nieuwe Nimbus raakte spijtig genoeg niet tijdig vliegklaar. Niel nam daarom zijn Libelle mee en we kregen een Pegase van de Franse club ter beschikking. Het weer zat jammer genoeg niet mee. We konden niet alle dagen vliegen en als er gevlogen werd, was de meteo niet altijd fantastisch. Elke vlucht met de EB van Pierre en de Arcus van Robert was er echter één waarbij de junioren enorm veel leerden. De briefings die we hielden bij slecht weer waren stuk voor stuk de moeite. Robert deelde zijn kennis



Het is niet alleen vliegen.

over bergvliegen, golfvliegen, teamvliegen, enz...

Tussendoor vonden we tijd om de streek te verkennen en wijn te proeven. Als afsluiter van deze geslaagde training werden we uitgenodigd door de club van St-Gaudens op een fijne raclette. Als dank trakteerden de junioren ons op een schitterend kistje Saint Mont. Dat werd ten zeerste geapprecieerd, bedankt jongens! Bijzondere dank gaat ook uit naar Pierre de Broqueville en Broqconsult voor de sponsoring van deze stage, de



Ophalers in actie.



Belgen en drank



Startklaar in de EB29

juniores vlogen gratis met de EB28 en de Arcus. Zonder die tussenkomst zou deze training niet mogelijk geweest zijn.

Terug in België werd er verder voorbereid voor het WK in Leszno. De geselecteerde junioren vlogen zo veel mogelijk. Ze vlogen het BK, de BVV en zo vaak mogelijk overland. Niel en Jeroen trainden bijvoorbeeld in het teamvliegen met de 2 Libelles.

Op een dag kreeg ik de vraag van de junioren: "Coach, je gaat toch mee naar Leszno hè?" In tegenstelling tot het budget van de Nederlanders voorziet onze Liga geen vergoeding van de kosten van de coach of de teamcaptain. Ik kon onmogelijk zelf opdraaien voor de volledige kost, dus de conclusie was dat de jongens het zonder coach zouden doen. Dat was echter buiten de junioren gerekend. Ze besloten om elk

100 euro van het extra budget af te staan om bij te dragen in mijn kosten. Ik was ontroerd door het aanbod. Als een team dit voor je doet, dan moet je wel mee gaan. Mijn vakantieplannen werden aangepast en... JWGC Leszno 2013, here we come!

De junioren vertrokken naar Polen terwijl ik samen met mijn vader op ingekorte zweefvakantie in Fuentemilanos was. We hielden elkaar op de hoogte van de eerste ervaringen.



Belgian HQ.



Hanne zorgde voor een uitgebalanceerde voeding.



Pannekoeken iemand?



Dat moet geproefd worden.

gen via mail, sms, telefoon en facebook. Tijd kwam ook nog even langs in Leszno en gaf de jongens nog wat goede raad. Ondanks het kortere verblijf in Fuente troffen we het met het weer. Na een prachtige 1000km vlucht met de Discus 2cT was ik helemaal klaar om de junioren te vervolgen.

Ik had welgeteld één dag om thuis van bagage te wisselen en tijd door te brengen met het gezin. Met veel zin vertrok ik vrijdagochtend richting Polen. Mijn auto deelde dat enthousiasme blijkbaar niet want na 20 km besloot de turbo ermee op te houden. Aangezien ik met een aangepaste wagen rij, kon ik niet zomaar wisselen. Twee uur en een telefoontje met pa later, stond ik in Hasselt. Alles werd overgeladen en mijn vader reed met mij naar Polen. Nog eens 11 uur later kwamen we aan op het vliegveld van Leszno. Het weerzien met de junioren was fijn en hartelijk. Ik maakte ook ogenblikkelijk kennis met de halve liter Tyskie, best lekker bier. De volgende dag zou er niet gevlogen worden waardoor de nacht iets later werd afgesloten dan verwacht. De volgende ochtend verzamelden Jeroen, Niel, Jochen, Rik, Thomas en ik voor de eerste teambriefing. We namen rustig de tijd om alles nog eens te overlopen. Startlijn, keerpunten, finishring, strafpunten, gaggle- of pulkvliegen, ideale starttijd, uiterste afvliegtijd, teamvliegen en het splitsen van



Vluchtvoorbereiding bij de EB

het team en nog vele andere zaken kwamen aan bod. De rest van de dag werd er gerust en installeerden we de verschillende weermodellen op mijn computer. Diezelfde avond vond de openingsceremonie plaats. Deze bestond uit veel speeches, een optreden van de lokale majorettes, de sprong van 3 parachutisten, een acro demo van een Perkoz en een demo van een gyrocopter. Beide demo's waren heel dicht bij het publiek en

boven de zwevers. Iedereen was opgelucht toen het voorbij was. Nadien volgde er wel een heel mooie afsluiter, de flyby van alle sleepvliegtuigen bij zonsondergang. Na de ceremonie doken we de stad in om een lokale pizzeria te bezetten. 's Avonds gingen de piloten op tijd in hun bed.

Next time: Leszno here we are!

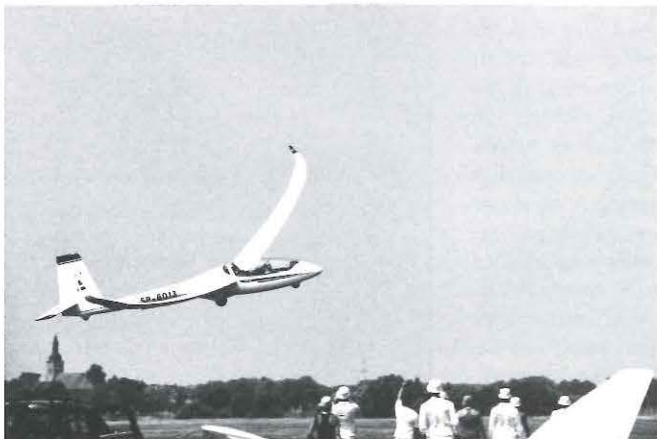
Ken Evens, Juniorcoach



De gyrocopter tijdens de openingsceremonie.



De straten onveilig maken.



Perkoz low pass op opening.

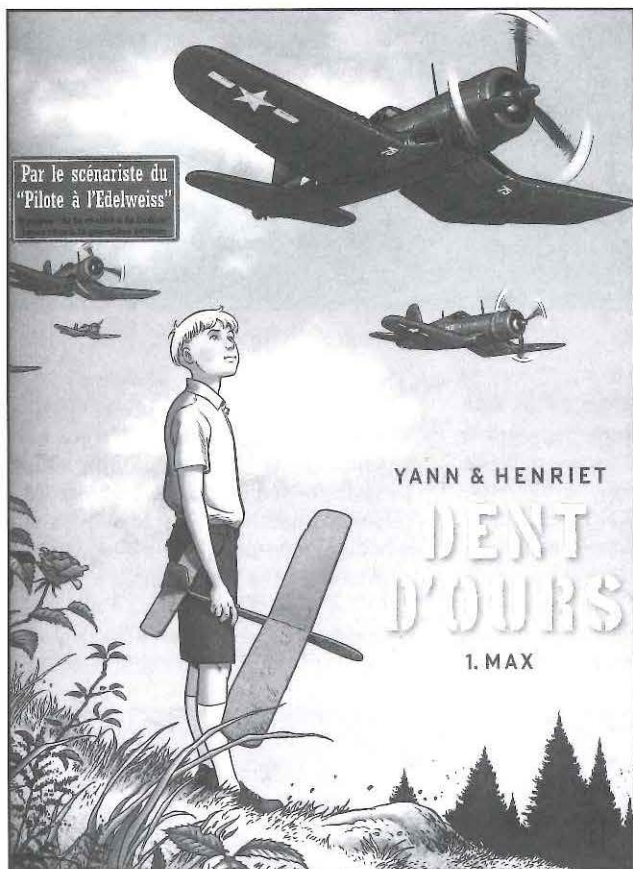


Optocht krijgt vorm.

(wordt vervolgd)

Het hoekje van de boekenvreter

De boekenvreter is ook een stripfan, maar dit is de eerste maal dat een strip in deze rubriek besproken wordt: **YANN & HENRIET, *Dent d'ours 1 – Max*** (Dupuis, Marcinelle 2013, 56 blz., kleur, harde kaft, 24,5 x 32 cm, ISBN 978-2-8001-5722-1) draait inderdaad gedeeltelijk rond zweefvliegen in de jaren voor WO II.



Het hoofdpersonage, Max Kurtzman, is tijdens WO II Corsair-piloot op een vliegdekschip in de Stille Oceaan. Zijn talisman is een berentand. Maar hij wordt verdacht van spionage voor de nazi's ten gevolge van een persoonsverwisseling. Kurtzman, een Jood, is grootgebracht in Silezië, grensgebied tussen Polen en Duitsland. Zijn beste vrienden waren toen Werner Königsberg en een meisje dat Hanna noemde, beiden Duitsers. Ze waren alle drie verzot op modelzweefvliegen en modelraketten, maar aan Max werd het plezier om te leren zweven ontzegd omdat hij geen Ariër was. In 1935 week hij met zijn ouders uit naar de Verenigde Staten, terwijl Werner en Hanna een vliegcarrière maakten in nazi-Duitsland. Max en Werner waren het evenbeeld van elkaar, vandaar de achterdocht van de VS-veiligheidsdiensten bij het zien van een foto in "Der Adler". Gelukkig merkt een van de veiligheidsagenten dat Max twee vingers ontbreekt (het gevolg van een jeugdongeval met een modelraket), terwijl Werner ongedeerd is. Dan komt er bij de Amerikaanse geheime dienst OSS het idee op om Max te infiltreren in Duitsland met als opdracht zijn vroegere vriendin Hanna – dat is namelijk de befaamde Hanna Reitsch – te doden... Het vervolg in de tweede aflevering.

Het verhaal leest vlot en de tekeningen zijn kwalitatief goed. Het integreren van bekende historische figuren in het plot is goed doorzacht, ook al kloppen de leeftijden niet (Adolf Galland en Hanna Reitsch zijn beiden in 1912 geboren, hier lijkt Galland minstens 10 jaar ouder). Ook het vliegende materieel is detailgetrouw nagete-

kend. En toch wringt het zweefvliedschoentje hier ernstig, omwille van een principiële keuze van de scenarist, die hij in interviews heeft verklaard: hij heeft de zweefvliegtuigtypes gekozen voor hun uiterlijke vorm en niet voor hun historische waarde. Resultaat: als oefenzwever anno 1933 dient een "Schwartzte Teufel / Blaue Maus" van 1920-21, uitgedost met een hakenkruis op de rechterkant van het kielvlak (in werkelijkheid pas vanaf 1935) en die voor de beginnersproef een looping maakt... Doorslaggevend voor hem waren de "schorten" van het onderstel, die veel leken op de extra brede wielkappen van de eerste versie van de Stuka! Voor gevorderden is er een Habicht van 1936... Anachronismen die toch wel heel storend werken voor de zweefvlieger-stripfan met zin voor geschiedkundige precisie. Jammer!

Deze "alternatieve geschiedenis" strip brengt ons naar een boek uit de oude doos (er blijven er steeds maar "nieuwe" opduiken): **HANS NIETLISPACH, *Segelflug – etwas Theorie und Praxis*** (Buchdruckerei Fritz Marti, Bern 1959, 152 blz., slappe kaft, 15 x 21 cm, talrijke zw/w tekeningen en kaarten, alsook talrijke reclames, geen ISBN) geeft ons een goed beeld van wat voor zweefvliegen toen belangrijk of baanbrekend was. Het werk telt drie delen: 1 – theorie (aerodynamica, kennis van het zweefvliegtuig, meteorologie, reglementen, praktijk van het vliegen); 2 – prestatievliegen (voorwaarden voor prestatievluchten, wolkenvliegen); 3 – praktijkervaringen (routes voor lange-afstandsvliegen in Zwitserland, 410 km Bern-Cavaillon, de bekervlucht).

Onmiddellijk valt de nadruk op die hier gelegd wordt op wolkenvliegen. Dit aspect van onze sport, in België al lang verboden, is in Zwitserland (en enkele andere landen) nog steeds mogelijk onder bepaalde voorwaarden. In de jaren 30-60 van vorige eeuw was dat een integraal deel van de zweefvliegopleiding! Vandaar hoofdstukjes gewijd aan de "turn and bank", de kunstmatige horizon en de "Langsneigungsmesser" (een soort waterpas die de standhoek meet). Nog leuker zijn bepaalde raadgevingen over "pilotenhygiene": neem een appel en chocolade (Toblerone is een van de adverteerders in het boek) mee in vlucht, maar drank is volstrekt niet nodig! Toen hadden ze blijkbaar nog geen last van dehydratie...

Het ganse boek getuigt van de kwajongensmentaliteit van de schrijver. De toon is, zelfs voor de meest ernstige zaken, meestal luchtig, het taalgebruik volks. Nietlispach (een van de meest succesvolle Zwitserse zweefvliegers, herhaaldelijk nationaal kampioen en deelnemer aan WK's) neemt geen blad voor de mond, ook niet als het erom gaat zijn eigen fouten in de verf te zetten. Zoals de nadelige gevolgen in vlucht van een te prettige vooravond... Eten en drinken (aan de grond) waren voor hem zeker een belangrijke drijfveer!

Stéphane Vander Veken



Wedstrijduitslagen zomer 2013

7e FAI World Woman Gliding championships

JUNE 29 TO JULY 13, 2012 - AERODROME ISSOUDUN



CLUB CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 10

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----|-------------------|----------------|-----------------|-------|
| 1. | 7 | Grote Christine | Germany | Std. Libelle WL | 8419 |
| 2. | TK | Starsinski Doerte | Germany | Std. Libelle WL | 8405 |
| 2. | J34 | Truelove Ayala | Great Britain | Std. Libelle | 8405 |
| 4. | 280 | Arnold Sarah | USA | Std. Libelle | 8364 |
| 5. | EA | De Cachard Magali | France | Std. Cirrus | 8127 |
| 6. | 41 | Fergnani Elena | Italy | LS 1 f | 8072 |
| 7. | WH | Hill Claudia | Great Britain | LS4 | 7753 |
| 8. | BI | Demczenko Bozena | Poland | Brawo | 7742 |
| 9. | C12 | Moreau Laëtitia | France | Std. Cirrus | 7718 |
| 10. | HXT | Hingley Helen | Great Britain | LS 4 | 7528 |
| 11. | FK | Czyz Judyta | Poland | Pegase | 7458 |
| 12. | CI | Treslova Hana | Czech Republic | Std. Cirrus | 7425 |
| 13. | JU | Skalskiene Edita | Lithuania | Std. Jantar | 7399 |
| 14. | XII | Papezikova Petra | Czech Republic | Std. Cirrus | 7138 |
| 15. | OM | Kaszczuk Agata | Poland | Std. Jantar WL | 6808 |
| 16. | XC | Horackova Pavlina | Czech Republic | Std. Cirrus | 6636 |
| 17. | BW | Burgevin Sophie | France | DG 300 WL | 6329 |
| 18. | VS | Geyer Swaantje | Germany | LS 1 f | 5654 |
| 19. | Y | Claffey Kerrie | Australia | Pegase | 5496 |
| 20. | C7 | Silén Barbara | Sweden | Std. Cirrus | 4766 |

STANDARD CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 10

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|------|----------------------|----------------|-----------|-------|
| 1. | KS | Kussbach Sue | Germany | LS 8 | 8618 |
| 2. | 3S | Schaich Cornelia | Germany | LS 8 | 8439 |
| 3. | CP | Müller Meike | Germany | LS 8 | 8388 |
| 4. | JB | Veprekova Jana | Czech Republic | LS 8 | 8215 |
| 5. | EU | Treslova Jana | Czech Republic | LS 8 | 8090 |
| 6. | FX | Novakova Dana | Czech Republic | LS 8 | 8000 |
| 7. | 301 | Draper Kay | Great Britain | LS 8 | 7673 |
| 8. | 59 | Spreckley Gillian | Great Britain | LS 8 | 7583 |
| 9. | SF | Gantié Céline | France | LS 8 | 7218 |
| 10. | YS | Montorio Céline | France | LS 8 | 7204 |
| 11. | CW | Eichhorn Kirsten | Germany | LS 8 | 6765 |
| 12. | XK | Shalneva Nina | Russia | LS 8 | 6732 |
| 13. | CFM1 | Audier Amélie | France | Discus 2a | 6675 |
| 14. | SEI | van der Neut Natasja | Netherlands | ASW28 | 4265 |

15-METER CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 10

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----|------------------------|----------------|-------------|-------|
| 1. | FB | Ducarouge Anne | France | ASG 29 | 9098 |
| 2. | 2L | Abadie-Bérard Marilyne | France | ASG 29E | 8925 |
| 3. | BK | Senne Katrin | Germany | ASG 29E | 8921 |
| 4. | SE | Schödel Susanne | Germany | Ventus 2 ax | 8917 |
| 5. | C | Sturm Jutta | France | Ventus 2 | 8845 |
| 6. | TOM | Mühl Stefanie | Germany | Ventus 2 ax | 8780 |
| 7. | V8 | Diofasi Orsolya | Hungary | Ventus 2 ax | 8647 |
| 8. | PL | Biedermann Joanna | Poland | ASG 29 | 8572 |
| 9. | AX | Cerna Eva | Czech Republic | Ventus 2 ax | 8394 |
| 10. | XM | Najfeld Marta | Poland | ASG 29E | 8305 |
| 11. | AJ | Netusilova Alena | Czech Republic | ASG 29 | 8192 |
| 12. | 73 | Toporova Valentyna | Ukraine | Ventus 2 | 8000 |
| 13. | K | Klossok Annette | Germany | ASG 29E | 8665 |
| 14. | ZX | Kuthanova Lenka | Czech Republic | ASG 29 | 6303 |
| 15. | V7 | Markus Timea | Hungary | Ventus 2 | 5375 |
| 16. | 57 | Acquaderni Margherita | Italy | Ventus 2 ax | 5307 |
| 17. | PX | Kujansuu Eija | Finland | Ventus 2 | 3580 |
| 18. | 99 | Toivonen Teresa | Sweden | ASW 27 | 3178 |

17e FAI Europese kampioenschappen

5-20 JULI 2013 OSTRÓW WIELKOPOLSKI POLEN



STANDARD CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 10

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|--------|-----|-----------------------|----------------|-------------------|-------------|
| 1. | V | Sebastian Kawa | Poland | Discus 2a | 9353 |
| 2. | Y | Łukasz Wójcik | Poland | Discus 2ax | 9217 |
| 3. | LOT | Paweł Wojciechowski | Poland | LS 8 | 9200 |
| 4. | Y1 | Peter Millenaar | Netherlands | Discus 2a | 8621 |
| 5. | FL | Felipe Levin | Germany | Discus 2a | 8466 |
| 6. | Y4 | Michael Buchthal | Germany | Discus 2ax | 8403 |
| 7. | GD | Michael Rass | Austria | Discus 2a | 8283 |
| 8. | 21 | Bert Schmelzer | Belgium | Discus 2ax | 8176 |
| 9. | ET | Christophe Cousseau | France | Discus 2a | 8154 |
| 10. | SI | Maros Divok | Slovakia | LS 8 | 8019 |
| 11. | EC | Christian Skov | Denmark | LS 8 | 7955 |
| 12. | PI | Markku Kuusisto | Finland | Discus 2b | 7766 |
| 13. | SE | Jan Walther Andersen | Denmark | LS 8 | 7685 |
| 14. | ALB | Tijl Schmelzer | Belgium | Discus 2ax | 7635 |
| 15. | GX | Radek Krejcirik | Czech Republic | Discus 2ax | 7606 |
| 16. | JS | Juha Sorri | Finland | Discus 2b | 7588 |
| 17. | EL | Vladas Motuza | Lithuania | Discus 2a | 7578 |
| 18. | S1 | Sarah Kelman | United Kingdom | ASW 28 | 7503 |
| 19. | DI | Viliam Kubovcik | Slovakia | Discus 2b | 7454 |
| 20. | AU | Miloslav Cink | Czech Republic | LS 8a | 7393 |
| 21. | 6 | Howard Jones | United Kingdom | Discus 2ax | 7072 |
| HC A1 | | Matthew Scutter | Australia | Discus 2a | 7038 |
| 22. | EJ | Stefan Telkamp | Netherlands | LS 8 | 6912 |
| 23. | EI | Baptiste Innocent | France | Discus 2c | 6907 |
| 24. | 5 | Corrado Costa | Italy | Discus 2 | 6504 |
| 25. | KG | Reinhard Haggenmüller | Austria | Discus 2a | 6199 |
| HC ECC | | Takeshi Maruyama | Japan | Discus 2ct | 5860 |
| 26. | HAL | Gabor Kapuy | Hungary | Discus 2a | 5835 |
| 27. | G | Luca Monti | Italy | LAK 19 | 5720 |
| 28. | 12F | René Schönmann | Switzerland | LS 8 | 5652 |
| 29. | YB | Florian Dobrila | Romania | Discus 2a | 5452 |
| 30. | TC | Iakov Shrage | Russia | LS 8tc | 5267 |
| 31. | YA | Robin Bogdan Gae | Romania | Discus 2a | 4113 |

CLUB CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 10

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-------|-----|-------------------|----------------|------------------|-------------|
| 1. | IF | Roman Mracek | Czech Republic | STD Cirrus G | 9415 |
| 2. | BZ | Jakub Barszcz | Poland | Brawo | 9065 |
| 3. | BL | Lukasz Blaszczyk | Poland | Jantar STD3 | 8897 |
| 4. | 3RD | Sergey Klyuev | Russia | Jantar STD3 | 8633 |
| 5. | 2C | Petr Svoboda | Czech Republic | STD Cirrus | 8627 |
| 6. | 2B | Tim Kuipers | Netherlands | STD Cirrus | 8578 |
| 7. | 1F | Rasmus Orskov | Denmark | LS 1f | 8566 |
| 8. | AK | Antti Koskieniemi | Finland | STD Cirrus | 8514 |
| 9. | MF | Josef Kozar | Slovakia | LS 1f | 8484 |
| 10. | NL1 | Jeroen Verkuijl | Netherlands | Std. Cirrus | 8461 |
| 11. | VS | Tim Milner | United Kingdom | STD Cirrus | 8305 |
| 12. | AG | Gerrit Feige | Germany | STD Cirrus | 8301 |
| 13. | KR | Lars Hagemann | Germany | STD Cirrus | 8246 |
| 14. | C11 | Denis Guerin | France | STD Cirrus | 8238 |
| 15. | CX | Slavomir Piskaty | Czech Republic | STD Cirrus | 8218 |
| 16. | 873 | Elisabeth Sparrow | United Kingdom | STD Cirrus | 8090 |
| 17. | EO | Erik Ottosson | Sweden | LS 4 | 8048 |
| 18. | AM | Karol Benedikovic | Slovakia | STD Cirrus | 7966 |
| 19. | 1A | Tamas Ferenc | Hungary | LS 3 | 7758 |
| 20. | DK | Zoltan Hamar | Hungary | LS 1f | 7727 |
| 21. | IPF | Boris Žorž | Slovenia | STD Cirrus | 7686 |
| 22. | C41 | Eric Soubrier | France | STD Cirrus | 7603 |
| 23. | R | Kestutis Milionas | Lithuania | Jantar STD 3 | 7507 |
| HC YU | | Javier Jose Gaude | Argentina | STD Cirrus | 7492 |
| 24. | MC | Jozef Keil | Belgium | Discus BT | 7392 |
| 25. | SI | Martin Ekdahl | Sweden | LS 4a | 7376 |
| 26. | T5 | Juha Väinikka | Finland | Jantar STD3 | 7120 |
| 27. | ZT | Aleksey Shkredov | Russia | STD Cirrus | 7003 |

| | | | | |
|--------|------------------------|---------------|-------------|------|
| 28. B | Joris Vainius | Lithuania | Jantar STD3 | 6946 |
| 29. YM | Johnny Friis Andressen | Denmark | STD Cirrus | 6733 |
| 30. MS | Mario Schupfer | Austria | ASW 15b | 6610 |
| HC R6 | Arkady Zapolski | United States | LS 4a | 6498 |
| 31. YF | Alex Victor Pop | Romania | Jantar STD2 | 6367 |
| 32. YE | Ciprian Ioan Lupas | Romania | Jantar STD | 6228 |

DOUBLE SEATER - OVERALL RESULTS AFTER 10

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|------------|--|----------------|----------------|-------------|
| 1. | TWO | Wolfgang Janowitsch Andreas Lutz | Austria | ARCUS M | 9250 |
| 2. | EX | Florian Theisinger Thomas Starck | Germany | DUO DISCUS XLT | 8877 |
| 3. | ZAS | Pierre de Broqueville Arnaud de Broqueville | Belgium | ARCUS T | 8710 |
| 4. | EF | Jeremie Badaroux Marc Seretti | France | ARCUS S | 8532 |
| 5. | KA | Harri Hirvola Visa-Matti Leinikki | Finland | ARCUS T | 8506 |
| 6. | CS | Janusz Centka Łukasz Grabowski | Poland | ARCUS M | 8486 |
| 7. | MX | Tomas Rendla Ludek Kluger | Czech Rep. | DUO DISCUS XLT | 8314 |
| 8. | POL | Adam Czeladzki Krzysztof Trzewik | Poland | DUO DISCUS XLT | 8295 |
| 9. | T | Vytautas Sabeckis Viktoras Kukcikaitis | Lithuania | LAK 12R | 8226 |
| 10. | DX | Branislav Jesensky Tibor Fratrik | Slovakia | DUO DISCUS | 8219 |
| 11. | JT | Tom Jorgensen Sverre Eplov | Denmark | ARCUS T | 7984 |
| 12. | ZZZ | Wim Akkermans Dennis Huybreckx | Belgium | ARCUS M | 7824 |
| 13. | YH | Robbie Seton Jelmer Wassenaar | Netherlands | DG 1001 T | 7792 |
| 14. | PP | Mauro Brunazzo Claudio Ricci | Italy | ARCUS T | 7746 |
| 15. | ARC | Christof Geißler Christoph Wannenmacher | Germany | ARCUS T | 7677 |
| 16. | V8 | Peter Batenburg Ard Tielenburg | Netherlands | ARCUS T | 7273 |
| 17. | OM | Dmitriy Timoshenko Ilya Ershov | Russia | DUO DISCUS XT | 7162 |
| 18. | DD | Michal Lesinger Danes Grula | Czech Rep. | DUO DISCUS XL | 7153 |
| 19. | DUO1 | Lubomir Jakubcak Maros Alosz | Slovakia | DUO DISCUS XLT | 7052 |
| 20. | NIL | Arto Makisalo Kimmo Pulkki | Finland | DUO DISCUS X | 6418 |
| 21. | DUO | Antti Taimioja Kimmo Tihula | Finland | DUO DISCUS | 6320 |
| 22. | DQ | Eduard Inäbnit Christian Walther | Switzerland | DUO DISCUS X | 6283 |
| 23. | SS | Sergey Ryabchinsky Tamara Sviridova | Russia | DUO DISCUS XLT | 5236 |

8th FAI Junior World Gliding Championships

27.07 - 11.08 2013 LESZNO, POLAND



STANDARD CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 7

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----------|------------------------|------------|------------------|-------------|
| 1. | Y1 | Millenaar Peter | NED | Discus 2a | 5573 |
| 2. | A0 | Svoboda Petr | CZE | LS-8a | 5546 |
| 3. | GX | Krejcirik Radek | CZE | Discus 2a | 5357 |
| 4. | 2F | Frei Roger | SUI | Discus 2b | 5190 |
| 5. | Y | Flis Jacek | POL | Discus 2a | 5181 |
| 6. | LOT | Puławski Jakub | POL | LS-8 | 5037 |
| 7. | L1 | Barter Oliver | GBR | LS-8-18st | 4907 |
| 8. | L3 | Landqvist Simon | SWE | LS-8st | 4892 |
| 9. | A1 | Scutter Matthew | AUS | Discus 2a | 4781 |
| 10. | Q2 | Frei Reto | SUI | Discus 2b | 4757 |
| 11. | ALB | Späth Alexander | GER | Discus 2a | 4700 |
| 12. | P2 | Waters Matt | GBR | LS-8 | 4629 |
| 13. | W8 | Piskacek Martin | CZE | LS-8 | 4610 |
| 14. | UG | Noddelund Frederik | DEN | LS-8 | 4515 |
| 15. | EL | Levin Enrique | GER | Discus 2a | 4368 |
| 16. | V | Szymbara Mateusz | POL | Discus 2a | 4312 |
| 17. | RM | Bengtsson Jimmy | SWE | LS-8 | 4308 |
| 18. | ET | Seis Maximilien | FRA | Discus 2a | 4287 |
| 19. | WN | Huber Lukas | AUT | LS-8 | 4269 |
| 20. | ZC | Misun Roman | SUI | ASW-28 | 4177 |
| 21. | 1D | Siebenwurst Fabian | GER | LS-8 | 4171 |
| 22. | A | Henry Nicolas | FRA | LS-8 | 4152 |
| 23. | VD | Grove Thomas | DEN | Discus 2b | 4138 |
| 24. | S1 | Jurovic Martin | SVK | LS-8 | 4127 |
| 25. | 868 | Jordan Charles | GBR | LS-8 | 4110 |
| 26. | D1 | Bobok Tomáš | SVK | Discus 2b | 4108 |
| 27. | HAL | Kapuy Gábor | HUN | Discus 2a | 4029 |
| 28. | E5 | van Doorn Jan-Willem | NED | LS-8 | 4002 |
| 29. | CFM1 | Ehrstrom Yann | FRA | Discus 2a | 3906 |
| 30. | YB | De Bruyn Thomas | BEL | Discus 2b | 3573 |
| 31. | EJ | Deerenberg Ronald | NED | LS-8 | 3500 |
| 32. | MB | Schwab Martin | AUT | Discus CS | 3395 |
| 33. | T1 | Vanden Boer Rik | BEL | LS-8 | 3355 |

| | | | | |
|--------|----------------|-----|--------|------|
| 34. PC | Stauss Eric | AUS | ASW-28 | 3173 |
| 35. CG | Snekvik Arnulf | NOR | LS-8 | 3089 |
| 36. ZM | Jonaitis Rokas | LTU | Lak-19 | 792 |

CLUB CLASS - OVERALL RESULTS AFTER 7

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----------|-------------------------|------------|--------------------|-------------|
| 1. | H1 | Grit Valentin | FRA | Hornet | 4924 |
| 2. | C12 | Vades Benjamin | FRA | Cirrus std | 4902 |
| 3. | GQ | Petitpierre Maxime | SUI | ASW-19 | 4887 |
| 4. | BX | Barth Marco | GER | Libelle std | 4874 |
| 5. | BL | Siodloczek Mateusz | POL | Jantar std 3 | 4873 |
| 6. | 2B | Tielenburg Ard | NED | Cirrus std | 4851 |
| 7. | AU | Talkamp Stefan | NED | Cirrus std | 4845 |
| 8. | C11 | Lucas Antoine | FRA | Cirrus std | 4843 |
| 9. | LX | Šibanc Anton | SLO | DG-101G | 4766 |
| 10. | B8 | Berginc Miha | SLO | DG-101G | 4752 |
| 11. | BZ | Czyz Judyta | POL | Brawo | 4737 |
| 12. | DC | Deijgers Niel | BEL | Libelle std | 4734 |
| 13. | JO | Ricci Claudio | ITA | ASW-24 | 4710 |
| 14. | FU | Deck Ulrich | GER | LS-1d | 4646 |
| 15. | 2S | Jennen Jeroen | BEL | Libelle std | 4553 |
| 16. | DDA | Davis Matthew | GBR | Cirrus std | 4449 |
| 17. | NL1 | Willat Boyd | USA | Cirrus std | 4448 |
| 18. | YM | Moller Chris | DEN | Cirrus std | 4352 |
| 19. | KC | Hanenburg Nick | NED | LS-1f | 4340 |
| 20. | KR | Plušauskas Marius | LTU | LS-4 | 4337 |
| 21. | CX | Osen Alexander | NOR | CB-15 Crystal | 4276 |
| 22. | KN | Nägel Sebastian | GER | LS-1d | 4266 |
| 23. | 96 | Straub Mario Max | SUI | Cirrus std | 4221 |
| 24. | MJ | Schoeters Jochen | BEL | Cirrus std | 4205 |
| 25. | 4ME | Hinterholzer Erich | AUT | Cirrus std B WL | 4142 |
| 26. | 822 | Dale Luke | GBR | Cirrus std | 4132 |
| 27. | B | Vainius Joris | LTU | Jantar std 3 | 4111 |
| 28. | BI | Koralewski Robert | POL | Brawo | 4036 |
| 29. | H4 | Gustavsson David | SWE | Jantar std 41a | 4013 |
| 30. | CI | Treslova Hana | CZE | Cirrus std | 3983 |
| 31. | V2 | Vámosi Tamás | HUN | LS-1f | 3909 |
| 32. | CX | Papezikova Petra | CZE | Cirrus std | 3848 |
| 33. | HI | Paszternák László | HUN | LS-1f | 3830 |
| 34. | X1 | Hudler Andreas | AUT | ASW-15 | 3744 |
| 35. | 524 | Roddie Sam | GBR | ASW-24 | 3743 |
| 36. | 41 | Fergnani Elena | ITA | LS-1f | 3579 |
| 37. | YU | McMillan Ailsa | AUS | Cirrus std | 3537 |
| 38. | W | Gerster Yves | SUI | ASW-19b | 3451 |
| 39. | XC | Gedeon Martin | CZE | Cirrus std | 3364 |
| 40. | DB | Samuelson Kristoffer | NOR | ASW-15b | 3315 |
| 41. | L | Mirasso Amilcar | ARG | Jantar std 3 | 3228 |
| 42. | JM | Rennie Iain | RSA | Jantar std 3 WL | 3221 |
| 43. | AP | Niko Eduard | SVK | ASW-15b | 3201 |
| 44. | XII | Cadieux Emmanuel | CAN | Cirrus std 75 | 3031 |
| 45. | P3 | Larsen Kristian | DEN | Cirrus std | 3026 |
| 46. | TA | Ortolano Nicolas | ARG | LS-1f | 2739 |
| 47. | BF | Radžiunas Algimantas | LTU | Jantar std 2 | 2441 |
| 48. | 3 | Egorova Elena | RUS | Cirrus std | 2279 |



KAISERWEDSTRIJD 2013

22 & 23 JUNI 2013 EBZW

Geen geldige wedstrijddag

KEIHEUVEL CUP - BVV

17 EN 18 AUGUSTUS 2013 VliegVeld KEIHEUVEL-BALEN



CLUB - TOTAALUITSLAGEN NA DAG 1

| # | CN | Vlieger | Land/Club | Vliegtuig | Totaal |
|----|----|----------------|-----------|----------------|--------|
| 1. | J | Sander Heeren | ACK | SZD 51 Junior | 255 |
| 2. | 00 | Patrick Govers | ACK | Ka 6 | 253 |
| 3. | EX | Luc Stultjens | ALB | Astir CS Jeans | 66 |

SPORT - TOTAALUITSLAGEN NA DAG 1

| # | CN | Vlieger | Land/Club | Vliegtuig | Totaal |
|-----|-----|-------------------------|--------------|-----------------|--------|
| 1. | EV | Bert Jr. Schmelzer | LSV-ACK-SGKA | Discus 2cT/18m | 571 |
| 2. | ARC | Marc Van Breemen | WBAC | Arcus T | 510 |
| 3. | OI | Geert De Palmaer | VZP | Pegase | 508 |
| 4. | ME | Eddy De Coninck | KAC | Pegase | 504 |
| 5. | FS | Daan Spruyt | VZP | LS 6 | 498 |
| 6. | HI | Koen/Joris Vanderputten | VZP | LS 6 | 497 |
| 7. | V | Jean-Luc Colson | ARA | ASG 29/18m | 487 |
| 7. | F2 | Yves Jeanmotte | ARA | ASG 29/18m | 487 |
| 9. | 2Y | Tijl Schmelzer | LSV-ACK | Ventus 2cxT/18m | 449 |
| 10. | BR | Peter Bertels | KACB | Std. Libelle | 316 |
| 11. | KH | Joris Van Doninck | ACK | LS 4 | 288 |
| 12. | LT | Tim Huybreckx | ACK | LS 7 | 284 |
| 13. | ED | Emiel De Wachter | ACK | LS 8 | 269 |
| 13. | G1 | Peter Verhoeven | ACK | DG 300 | 269 |
| 15. | KZ | Joris Monten | ACK | Pegase | 47 |
| 16. | DC | Dennis Huybreckx | ACK | Std. Libelle | 0 |

SPORT XPDR - TOTAALUITSLAGEN NA DAG 1

| # | CN | Vlieger | Land/Club | Vliegtuig | Totaal |
|-----|-----|-----------------------|-----------|-----------------|--------|
| 1. | LI | Jeroen Jennen | ACK | LS 4 | 741 |
| 2. | 46 | Dennis/Jan Schouten | KZC | DG 500 22m | 671 |
| 3. | ZY | Ken/Ben Evens/Heylen | ALB | Nimbus 4DT | 655 |
| 4. | GPS | Rene de Dreu | | JS 1 | 640 |
| 5. | CM | Eddy Huybreckx | ACK | LS 8 | 629 |
| 6. | MS | Johan Lemmens | WBAC | Ventus 1 | 605 |
| 7. | KF | Ward Gysemans | ACK | DG 400 | 565 |
| 8. | MW | Nand Geuens | ACK | DG 400 | 553 |
| 9. | GX | Rik Vanden Boer | ALB | Std. Cirrus | 551 |
| 10. | HE | Walter Geenen | KAC | Ventus 2cM/18m | 526 |
| 11. | X89 | Pieter Daems | ACK | ASW 20 | 522 |
| 12. | HFJ | Hugo Mertens | ALB | Jantar 2 | 492 |
| 13. | 2S | Stijn Vande Boer | ALB | Std. Libelle | 410 |
| 14. | KB | Team Van Dam/Bertels | KACB | Janus CT | 321 |
| 15. | AE | D. Verheyen/Y. Meyers | ALB | LS 7 | 320 |
| 16. | MJ | Jochen Schoeters | LSV | Std. Cirrus | 316 |
| 17. | MO | Chris Bielen | ACK/LV | Ventus 2cT/18m | 293 |
| 18. | P | Sikko Vermeer | ACvZ | Ventus bT 17.6m | 155 |
| 19. | LX | Jelle Hillen | ALB | LS 4 | 100 |
| 20. | TQ | Christophe Laenen | ALB | LS 4 | 72 |

BK 2013 in St. Hubert.

Wegens het slechte weer de vorige weken werd met een bang hartje de trip naar de Ardennen aangevat. De voorspellingen zagen er ook voor de komende week absoluut niet goed uit.

Bij gebrek aan een zesde piloot werd de clubklasse bij de standaardklasse gevoegd. Een beetje jammer, het zou een mooie klasse kunnen worden.

Dag 1 zaterdag werd al direct van de A naar de B proef overgegaan. Opdracht van 177 km naar het oosten, richting Bullinge-Prum voor de standard en 230 km voor de open richting Wershofen en Daun. Vanwege de vele buien was het zeer moeilijk vliegen en zoals gewoonlijk na de bui een groot blauw gat waar het wachten was op nieuwe thermiek. Een AAT was hier beter geweest en dan was waarschijnlijk iedereen binnen gekomen. Slechts 5 finishers van de 20 in de standaardklasse met Yves Ruymen als winnaar aan een gemiddelde van 63 km/h. Olivier Brialmont werd eerste met 83 km/h in de open waar Yves Jeanmotte verassend moest buitenlanden. Tim stond op een prachtig groen veldje dat later een veld bleek te zijn voor modelvliegtuigjes. De ophalingen waren dramatisch: omleiding in La Roche waar ik na een kwartier gestopt ben om de kaart te raadplegen want ik wist niet meer waar ik was. Enkele stukken met "weg in slechte staat" (wel in het Frans) waar ik niet sneller kon dan 30 km/h.

Bovendien is er geen GSM ontvangst in de bossen. In Salmchateau gaf de GPS een andere route aan dan deze waaraan ik dacht. Even gekeken op de kaart en die weg was inderdaad korter, dus GPS gevolgt tot

een het bordje "deviation" en gvd opnieuw van datte! Uiteindelijk via Luxemburg toch tot bij Tim geraakt. Voor de ophalers van Jeroen en Dennis was de terugtocht ook een regelrechte ramp. Blijkbaar wordt er in deze streek overal gewerkt aan de wegen. (is ook echt wel nodig)

Dag 2, maandag, zag het er wel goed uit. De meteovoorspelling was er wel goed naast bleek later op de dag. De voorziene hoogte van 3500 ft boven St. Hubert werden er 5000. De proeven waren dan ook groter: 305 km in 15m klasse en bijna 400 km in de open. Standaard naar Bouillon en de Nurburgring en voor de open naar Buzancy in Frankrijk-Bastogne en Schœenberg in de Eifel.

Het bleef er de ganse dag goed uitzien met onderweg stevige bellen en als gevolg ook hoge snelheden. Ook volop optimisme op de radio. Dagwinnaar Dennis Huybreckx haalde bijna 120 km/h in de standaardklasse en in de open won Jeanmotte met 116 km/h. De open had het moeilijk in Frankrijk, weinig cu en slecht stijgen. Eigenlijk was de proef een beetje te klein, maar beter zo dan te groot. Meestal wel tevreden gezichten na de landing. Jef en Tim wilden wat trainen voor het EK in Polen en vlogen een groot stuk samen tot de bellen wat te turbulent werden voor de LS 7. Toch een mooie dag. Laat ons hopen dat er nog komen.

Dag 3, dinsdag, werd moeilijker. Er werden in de namiddag onweders voorspeld maar wanneer komen die precies boven St. Hubert aan? Een AAT van 1.45 uur tussen 125-230 km naar het oosten voor 15 m en

voor de open naar Prum – Utscheid en La Roche voor 150 tot 260 km.

Onder een al tamelijk bewolkte lucht werd er gestart. Enkele hadden een tweede start nodig, anderen bleven wel boven maar kwamen niet omhoog. Anderen vonden golf en konden tot boven de wolken klimmen. De meesten kwamen terug binnen. Jef Kell mocht van de tower niet landen omwille van het hevige onweer boven het veld en kon gelukkig nog wat blijven wachten. Dennis Huybreckx stond net aan de bareel om het veld te verlaten toen de bliksem op de auto naast hem insloeg. Even later kwam er rook uit en vele piloten zagen een tweede bliksem op het veld inslaan. Twee machtige knallen die zelfs pijn deden aan de oren. Spectaculair !!

Bert Schmelzer jr. won de dag aan 100 km/h voor Jeroen Jennen en Dennis Huybreckx.

In de open won Maurits Dortu met een gemiddelde van 120 km/h en de laatste binnenkomer had 85 km/h gemiddeld. Zegt genoeg over het weer.

De volgende dagen kwam er geen vervolg en zo bleef het weer eens bij 3 vliegdagen. In standaard stonden de Schmelzer brothers aan kop met Litt op 3. In de open was de titel voor Colson voor Brialmont en Pierre de Broqueville op 3. Tot zover het BK voor dit jaar. Het wordt hoog tijd dat er nog eens een deftige wedstrijd komt want na al zoveel jaren prullewee wordt je het toch wel wat beu. Hopelijk wordt het EK in Polen beter.

Marc Huybreckx (KACK)

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



VERSLAG VAN DE VERGADE- RING VAN 25 JUNI 2013

Aanwezig:

J. Aerts - voorzitter, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne, Marnix Dobbelaere, G. Van Pee, P. Pauwels, E. De Leenheer, M. Van Put

Verontschuldigd:

R. De Coninck, R. Paenen, J. Servais

1. Aanvaarding van de verslagen van de vergaderingen van 2013-03-27:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

Ballonvaart:

- Belgisch record – Duration - class AX-7, 11u 35 m 35 sec, op 03-03-2013 door David Spildoorn, is goedgekeurd.

Zweefvliegen:

- Belgisch record – 15 m class – free out & return op 20-04-2013: 475,60 km - Fabienne Vanderlinden
- Aanmelding van 'Continental Records': 18-05-2013 – 15 m class: free out & return: 1.013, 1 km out & return distance: 1.011, 2 km speed over out & return of 1.000 km: 105, 62 km/h door Bert Schmelzer: dossier in behandeling bij de Swiss Aero Club.

3. Reglementen van wedstrijden 2013:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

Zweefvliegen:

- Grote Prijs Geraardsbergen – 27 & 28 april 2013
- Kempen Cup – 9 tot 12 mei 2013

4. Resultaten:

Zweefvliegen

Nog geen resultaten van het BK, Kempen Cup, Kiewit Cup 2013

Ballonvaart

Nog geen resultaten van de BK Balloon Trophy 8 tot/au 12/05

5. Homologatie van prestaties:

Zweefvliegen:

- Alle dossiers worden aanvaard, behalve:
- Steuperaert Nathan, 05-05-2013, Nimbus 2, distance 300 km
- Omdat keerpunten niet in de bierkan, noch in de sector.
- De betrokken sportcommissaris heeft de

proef niet correct geverifieerd!

- Van der Linden Fabienne, 04-05-2013, LS 6 WL, distance 300/500 km
- Bijkomende informatie nodig voor herbeoordeling.

6. Allerlei:

1. Zweefvliegen:

- De 'Continental Records' gevestigd door Tijn en Bert Jr. Schmelzer van 03 en 04-07-2012 te Ouarzazate in Marokko:

N.a.v. van een schrijven ontvangen van E. Mozer, President IGC, blijft de commissie bij de vroeger genomen beslissing dat deze records helaas niet kunnen worden gehomologeerd.

De Sportcommissie zal de heer Eric Mozer bedanken voor het duidelijke standpunt.

- Challenge Grandjean :

De beslissing wie deze challenge gewonnen heeft, Jeroen Jennen of Olivier Brialmont, moet door de BZF genomen worden

- Benelux Kampioenschappen:

De vraag zal gericht worden aan de KNVVL en de FAL om samen een Beneluxkampioenschap te organiseren.

2. Alle disciplines:

Een examen voor Sportcommissarissen zal ingericht worden op 12-01-2014, plaats en uur te bepalen. De betrokken federaties worden verzocht hun leden hiervan op de hoogte te brengen, zodat kandidaten zich kunnen aanmelden.

7. Volgende vergaderingen 2013:

13-11-2013 om 18u30

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

VERGUNNINGEN / BEVOEGD- VERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BERVOETS Dimitri
CAMPS Leslie
CEELEN Filip
COPPIETERS Marjan
DAEMEN Steve
DE BRUYCKER Kenneth
DUPONT Juliette
DYETT David
HOPPENBROUWERS Wouter,
HOUBEN Jan
LAERMANS Evy
MAHIEU Tom
MATTHYS Bert

PROVEZ Mario
SCHIMEK Helmüt
SCHOUTEDEN Jef
SPITAEELS Dirk
STERKMANS Emilie
VAN CAUTER Dirk
VAN DE BRIEL Olivier
VAN DER GOTEN Sven
VAN DER LINDEN Theo
VAN GEEL Manuel
VAN TRIER Dennis
VERELST Cédéric
VERHEYEN Jan
VERVAELE Jordy
WIELFAERT Thomas
WILLAERT Paul
WILLE Leander
YOUNG Geoffreys

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

CARDINAELS Wim
DUPONT Estelle
GOYVAERTS Jelle
LAPAUW Benjamin
PROVEZ MARIO
TEUWEN THIBEAU
VAN CALSTER Peter
VAN DEN BOSCH Sam
VAN DE BRIEL Olivier
VERMEULEN Joren

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

CAENEN William
HERTSENS Dirk
MOORS Albert
PEETERS Jan
PEETERS Rob
SEGERS Tom
PRINSIER Alexander
VAN DYCK Matthias
WYNANTS Erik

3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

VANDEWALLE Yann

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

KENENS Didier

3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

BIELLEN Christiaan
HARDING Ton
MEERS Filip
MONTEN Joris
PIERLET Koen

FAI-BREVETTEN

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

COUDENYS Maarten
 CUSTERS Carl
 DUPONT Estelle
 GOYVAERTS Jelle
 KONINGS Jozef
 LAENEN Christiane
 LEYSEN Romy
 MARNEF Remi
 MOORS Albert
 PIRELLI Rose
 SEYEN Marc
 SPITAEELS Dirk
 VAN GEEL Manuel
 VANHOYLAND Julie
 VERBIEST Vincent
 WYNANTS Erik

1.2. 5 uren duurlucht:

CUSTERS Carl
 GOYVAERTS Jelle

MARNEF Remi
 MOORS Albert
 SPITAEELS Dirk
 VANDENDRIESSCHE Raf

1.3. 50 km afstandsvlucht:

CONINGS Tom
 DESAIR Wim
 GIJBELS Jim
 MOORS Albert
 VANDENPUTTE Senne
 VERPOORTEN Senne
 WYNANTS Erik

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

GIJBELS Jim
 VANDENPUTTE Senne
 HILLEN Jelle (rechtzetting op datum
 05-12-2012)
 MOORS Albert

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst: /

2.2. 300 km afstandsvlucht:

CUPPENS Mattijs

2.3. Bekomen het gouden kenteken: /

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst: /

3.2. 300 km doelvucht:

CUPPENS Mattijs
 VAN DEN BROECK Werner

3.3. 500 km afstandsvlucht: /

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten: /

4. 750 km Badge: /

5. 1000 km brevet: /

In Memoriam

Leonardo Brigliadori 1939 - 2013



Foto Bert Schmelzer Sen.©

Adriana en Leo Brigliadori tijdens het WK Zweefvliegen 2008 Rieti/Italië

Tijdens het EK in Ostrow/Polen werden wij op 20 juli met het droevige nieuws geconfronteerd dat Leo onverwachts in zijn slaap overleden was. Omwille van zijn verreikte bekendheidsgraad en zijn innemende uitstraling had Leo heel veel vrienden in de wereld.

Zijn palmares als zweefvlieger is opmerkelijk, zo werd hij b.v. zeventien keer Italiaans

kampioen zweefvliegen en heeft hij meerdere Italiaanse records gevlogen. In 1982 werd hij in Rieti Europees kampioen en in 1985, als bekroning van zijn zweefvliegcarrière, wereldkampioen in Rieti/Italië. Hij was stichtend lid van de Aeroclub VolovelisticoLariano in Alzate in Noord-Italië en was vele jaren voorzitter van deze club. Met zijn zoon Ricky heeft hij heel de

gemeenschap van wedstrijdvliegende en prestatiegerichte zweefvliegers een leerboek "Competing in Gliding" van ongeëvenaarde kwaliteit cadeau gegeven.

Wij hebben Leo in Engeland tijdens de wereldkampioenschappen voor junioren van 2005 leren kennen. Zijn onvooringenomen en enthousiasmerende manier van doen was ons direct opgevallen. Zweefvliegen in zijn hele schoonheid te presenteren en bij jongeren het wedstrijdvliegen te stimuleren was zijn passie. Het duurde niet lang of onze families werden bevriend. Op vele plaatsten hebben wij elkaar later teruggezien. Telkens was dezelfde sfeer van hartelijkheid en interesse voor anderen aanwezig. Adriana en Leo hebben twee zonen Stephano en Ricky waarbij laatstgenoemde in de voetsporen van zijn vader getreden is en ook een heel bekend wedstrijdpiloot werd. Vier jaar geleden overleed Adriana na een zware ziekte, wat de zwaarste tegenspoed voor het gezin werd. Diegenen die Leo van nabij kenden wisten dat hij moeilijk zonder haar verder kon, de vrienden deden allemaal hun best maar Leo's vleugels waren gebroken.

De internationale zweefvlieggemeenschap heeft op korte tijd twee prachtige mensen verloren, hun plaats in te nemen wordt onmogelijk, wij de achtergeblevenen treuren met de familie Brigliadori mee.

Familie Schmelzer (RACK)

