

LIGABLAD

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



40^{ste} jaargang
januari • februari • maart 2020
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **161**

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.: 014/26 07 40
e-mail: secretariaat@luchtsporten.be

**SPORT.**
VLAANDEREN

40^{ste} jaargang • Nummer 161
januari februari maart 2020

**Hoofdredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@lvzc.be

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Jan Matheussen
Wim Verhoeven
Mattijs Cuppens
Joël Dewalheyns
Jeroen Jennen
Yves Pouleur
Theo Stockmans
Kris Van Dam
Stéphane Van der Veken

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

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

Betalingen:

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

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com
kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 1 mei 2020 op het redactieadres.

Omslagfoto: winnaar fotowedstrijd 2019 Tom Geeroms

Inhoud

Nieuws van het secretariaat.....	1
Symposium, brevetten & Charron 2019	2
Parapente in België	3
Gebruik van radio tijdens crosscountryvluchten	5
Het nieuwe PR-team van de Liga	6
Brevetten: een fotoreportage	7
Charron.line 2019, de volledige uitslag	8
De 1000 km's van Jeroen Jennen a.....	20
Oef...een goede afloop	24
Ad Kennes	25
Het hoekje van de boekenvreter	27
Zweefvliegtuignieuws	28

Woordje van de redactie

Het nieuwe seizoen start in mineur. De Franse federatie stopte al zijn activiteiten. De Belgische luchtvaartautoriteiten sloten het luchtruim, alle clubs hebben hun werking op hold gezet. Het zijn allemaal terechte maatregelen want onze sport is een groepsgebeuren waar bovendien de generaties gemixt worden.

Wat er ook van zij: waar het oude seizoen eindigt begint toch steeds het nieuwe en het symposium is traditioneel onze nieuwe start. Daar worden bijzondere prestaties in de bloemen gezet, niet alleen spreken we dan over duizelingwekkende Belgische records, grote afstandsproeven, maar ook over de eerste moedige stappen in de zweefvliegerij. De Charron uitslagen en verworven F.A.I.-brevetten illustreren dat.

In dit nummer maken we kennis met collega vliegers die we al wel eens in ons luchtruim tegenkomen, maar waarvan we weinig weten. Ze gebruiken geen vliegtuig, maar een aangepast valscherp. Dat belet hen echter niet om afstandsvluchten te maken waar ook elke zweefvlieger fier op zou zijn. Zij zijn niet de enige "anderen" in het luchtruim. Ik heb contacten gelegd met nog een andere categorie van luchtvaartfanaten die hetzelfde doet en hoop in een van de volgende nummers hen ook aan het woord te kunnen laten.

Net zoals in de vorige nummers besteden we in dit nummer een artikel aan wat men "human factors" noemt. Kris trok nog maar eens naar een markante figuur uit ons wereldje en Stéphane houdt ons op de hoogte van wat er bij de constructeurs en auteurs omgaat. Veel leesgenot.

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Door de COVID 19 maatregelen is de statutaire algemene vergadering uitgesteld. Het werkings- en het financieel verslag over 2019 en de begroting voor 2020 zijn naar de club verantwoordelijke verzonden. In het volgende liga blad zullen we hierover meer informatie kunnen meedelen.

VCL

In december werd het achttiende werkingsjaar afgesloten. De statutaire algemene vergadering werd uitgesteld door de COVID 19 maatregelen. Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2019 moet voor 1 april a.s. bij Sport.Vlaanderen worden ingediend. De aanvraag voor de erkenning en voor de subsidiëring voor 2020 werd door de minister en door Sport.Vlaanderen gunstig beoordeeld.

EU-Vliegvergunningen (EU-FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2020).

DTO

De werking verloopt in het algemeen vlot. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De meest actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terug vinden op de leden sectie van de website. De data voor de volgende theorie examens bij DGLV zijn voorzien op 02-07-2020, 27-08-2020 en 25-11-2020.

EU-nieuws

Nadat in december 2018 de 'Part OPS Gliding' - was verschenen, zijn ook de bijhorende AMC/GM beschikbaar. Deze regeling is van kracht vanaf 9 juli 2019.

Op 4 september 2019 is de Part M light gepubliceerd, die van kracht is vanaf 20 februari 2020.

Op 5 maart 2020 is de 'Part FCL S' gepubliceerd die van kracht zal worden vanaf 8 april 2020. Op 18 maart zijn ook de bijhorende AMC/GM gepubliceerd.

De wijzigingen betreffen o.a.:

- één licence (SPL) – de medical bepaalt 'valid WW' of 'Valid EU only'
- bijkomende launch methods 'signed in the logbook by the HoT' (no entry in the license)
- FI bevoegdheid unlimited - maar met 'recency requirements', min. starts/uren + tijdens de laatste 3 j refresher gevolgd, tijdens de laatste 9 j check met FI (I)!
- FE certificate geldig voor 5 j
- FE mag tot 50% van de training hebben geven aan de leerling dewelke hij examineert

Luchtwaardigheid - CAMO+

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

Veiligheidsthema 2020

Voor dit werkingsjaar werd gekozen voor "Kijk uit, kijk rond ook op de grond".

FAI-Sporting Code

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

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Alle dossiers moeten worden ingediend *binnen de 12 maanden na de prestatiedatum*, gelieve hiermee rekening te houden a.u.b. *Oude dossiers worden niet meer aanvaard!*

In 2020 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 7 juni en 1 december 2020.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

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

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

Fotowedstrijd – filmpjeswedstrijd 2020

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

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- | | | |
|-------------------------------------|--------|---------|
| - KNVvL-Elementaire vliegopleiding: | € 5,- | (7,00)* |
| - Logboekje | € 2,50 | (4,50)* |
| - Sticker 'Zilveren' brevet | € 1,75 | (2,50)* |

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

Symposium, Brevetten en Charon 2019

Het jaarlijkse symposium vond dit jaar op zaterdag 25 januari 2020 plaats en startte naar goede gewoonte met een instructeursvergadering. Koen Pierlet gaf daarin een situatieoverzicht van onze ATO en beantwoordde de vele vragen die daarrond nog rijzen.



Mark Thijs behandelde vervolgens de incidenten en accidenten die in 2019 hun weg naar Air vonden en moest, zoals vorig jaar, vaststellen dat lang niet alle clubs met dezelfde ijver rapporteren. Aansluitend met zijn exposé werd het nieuwe veiligheidsthema en de bijbehorende affiche voorgesteld en kregen alle clubs een exemplaar. Luc Vandebeek had het tenslotte over de aanpassingen die ons luchtruim vooral in het zuidelijk landsgedeelte onderging.



Opvallend dit jaar was een waarneembare verjonging van het deelnemersveld en de aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de Belgische parapente-vereniging.

De plenaire zitting

De namiddagzitting van het symposium werd voor drie sprekers, maar ook voor iedereen die zijn prestaties van 2019 met een brevet of een prijs bekroond zag, gereserveerd.



Links de deelnemers aan de voormiddagvergadering, rechts die van de namiddagvergadering

Eerst aan het woord kwam Wim Verhoeven, enthousiast parapente-beoefenaar en afstandsvlieger.



Parapente in België

Niet enkel zweefvliegtuigen doorkruisen zonder motor het Belgische luchtruim. In de Low Flying Areas Golf ontmoeten we soms ook parapentes. Al enkele jaren zijn zij onze trouwe bondgenoten als het op de verdediging van het luchtruim voor recreatief gebruik aankomt. Wat weten we eigenlijk over hen? Wim Verhoeven, een in Wallonië wonende Vlaming, stelde zijn sport op ons symposium voor.

Parapente is een individuele sport, beoefend in groepsverband door gepassioneerde piloten en mensen op weg van en naar de zweefvliegerij. In België zijn er een duizendtal en een tweehonderdtal onder hen doet aan afstandsvliegen. De groep is vrij jong, hun prestaties impressionant.

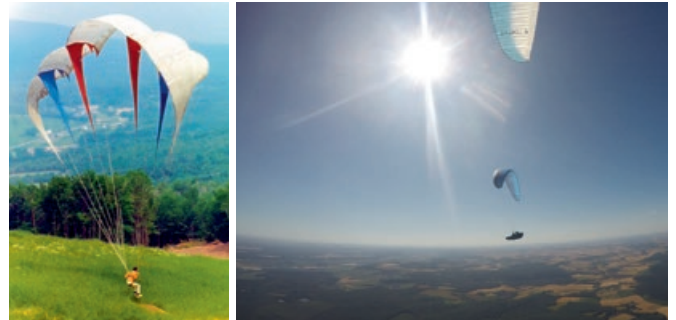


Vleugel of parachute

Het parapentebedrijf valt niet onder de EASA-regels. Volgens de Belgische wetgeving is een parapente nochtans een ultralicht zweefvliegtuig. Een zweefvliegtuig onder de vorm van een parachute, in feite een uit linnen, doek of rigifoil vervaardigde opgeblazen vliegende vleugel. Deze vleugel maakte in een vrij korte tijdspanne, op het vlak van gewicht, prestaties, comfort, veiligheid en gonflage, een gigantische evolutie door... het woord spits-technologie is niet misplaatst.

De piloten van deze vliegende vleugels, de parapenters, gebruiken in feite dezelfde tools als de zweefvliegers om hun sport te beoefenen, zonder een snelheidsmeter of een transponder echter (ze hebben wel een flarm mee). Hun voornaamste hulpmiddelen

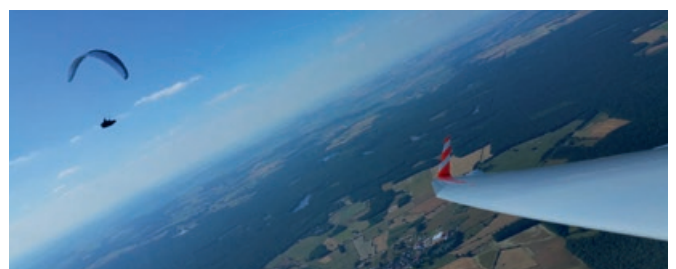
zijn, het luchtruim en de thermiek. Net zoals een zweefvlieger wilt een parapenter bij het vliegen de wolkenbasis bereiken om met een ruim hoogteoverschot, in een zo groot mogelijk luchtruim, de volgende bel te kunnen nemen. De parapente biedt daarbij vele voordelen (kostprijs, flexibiliteit, gewicht, variatie, voeling met de natuur enz.) maar heeft ook zijn nadelen (een lage doorsteeksnelheid, windgevoeligheid, pendulaire besturing, starten in stabiele lucht).



We kennen de sport vooral in zijn vorm van berg- of hellingvliegen. Er zijn echter vele andere disciplines, ook in België. Sommige zijn zeer spectaculair andere eerder ludiek.



Omdat een parapente steeds een helling nodig heeft om te starten, vindt men de meeste Belgische clubs in Wallonië. Maar het kan ook anders: dankzij de duinen aan de kust of dankzij de mijnterrils in de Kempen bijvoorbeeld. De meeste startsites op hellingen hebben een welbepaalde windrichting maar uit ondervinding weet de regelmatige vlieger dat bij windstilte op elke zuidelijke site thermiek een uitkomst kan bieden om zonder wind weg te geraken. Bij gebrek aan hellingen kan men trouwens ook op een lier terugvallen. De clubs die deze startwijze gebruiken vindt men aan de kust of in Nederland.



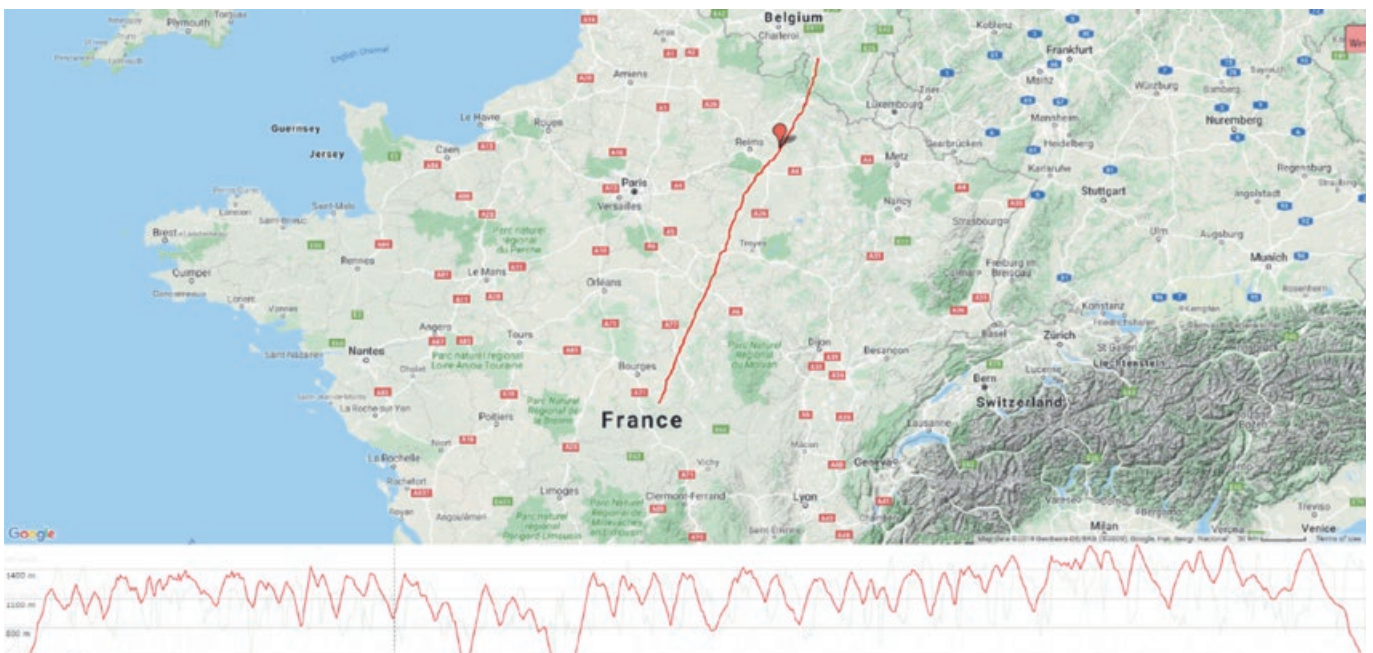
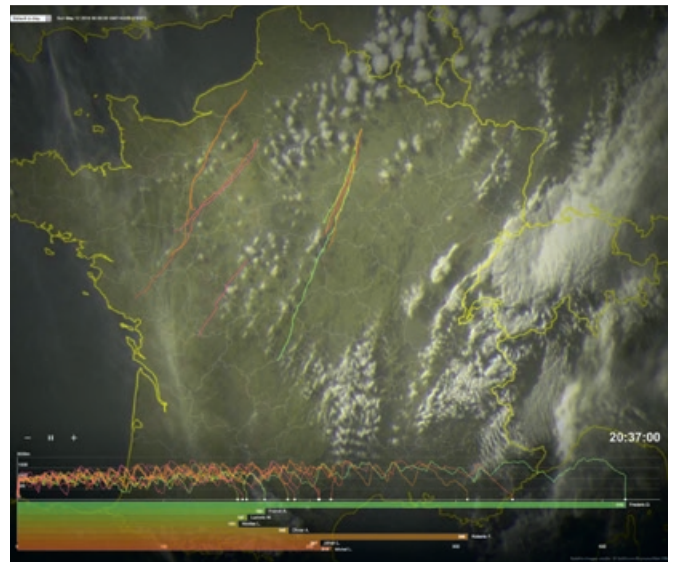
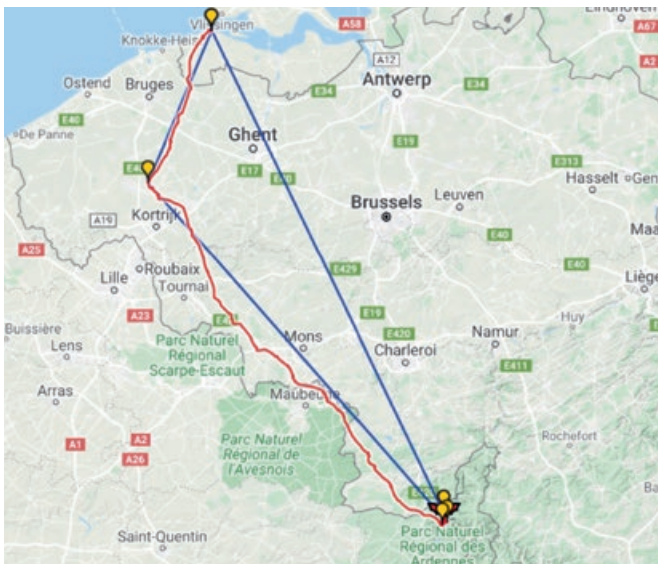
Cross-country

Parapente is voor een deel ook afstandsvliegen en Wim Verhoeven is zo een afstandsvlieger. Een piloot die voor een proef opstijgt is van een ding zeker: hij zal buitenlanden. Omdat er geen velden van honderden meters nodig zijn om te landen, is de beslissing om dat te doen veel gemakkelijker genomen dan voor een zweefvlieger. De beperkte ruimte die men nodig heeft maakt het bovendien ook veel comfortabeler om op lage hoogte aan te pikken en terug weg te geraken als men laag gesukkeld is. Dankzij dit voordeel slaagde Wim Verhoeve er op 12 mei 2019 in om een nieuw Belgisch record afstandsvliegen te vestigen. Het werd een vlucht richting Frankrijk van 411 km tegen een gemiddelde snelheid van 49 km/u.

We zagen Wim Verhoeven op 25 januari ook op de jaarlijkse refreshers van de instructeurs. Zoals reeds gezegd heeft de parapente-gemeenschap evenveel belang bij een goed toegankelijk Belgisch luchtruim als de zweefvlieggemeenschap, maar er is meer. Wim was zeer geïnteresseerd voor de manier waarop in onze liga alle incidenten en accidenten geanalyseerd worden. Op dit



ogenblik bestaat er in België op dit vlak niets. Spijtig genoeg betalen of betaalden een aantal overmoedige beoefenaars van de sport dat al cash. Wim hoopt een analysesysteem in zijn sport te kunnen invoeren dat voorkomt i.p.v. geneest. Een doelstelling die ook wij nastreven.



Gebruik van radio tijdens crosscountry vluchten



Sedert 5 december 2019 beschikken we over drie specifieke overland radiofrequenties voor de lucht-luchtcommunicatie tussen zweefvliegtuigen. Maar wat met ons radiogebruik rond ons eigen vliegveld, in gecontroleerde gebieden of in het buitenland? Mattijs Cuppens friste tijdens het symposium onze geesten nog eens op.

Boven het eigen vliegveld

Op het eerste zicht vormt het gebruik van de lokale radiofrequentie geen enkel probleem, maar toch is het niet zo eenvoudig als het er uit ziet. Bovendien zijn er een aantal regels. Of iedereen die kent is een andere zaak.

Een lokale frequentie kan niet onbeperkt gebruikt worden. Reglementair is vastgelegd dat ze slechts in een straal van 25 NM rond en tot 4000 voet boven het vliegveld gebruikt mogen worden. Hoe hoger men gaat, hoe verder het bereik. Houdt men met deze beperking geen rekening, dan stoort men waarschijnlijk op een zeker ogenblik de radioverbindingen op andere vliegvelden.

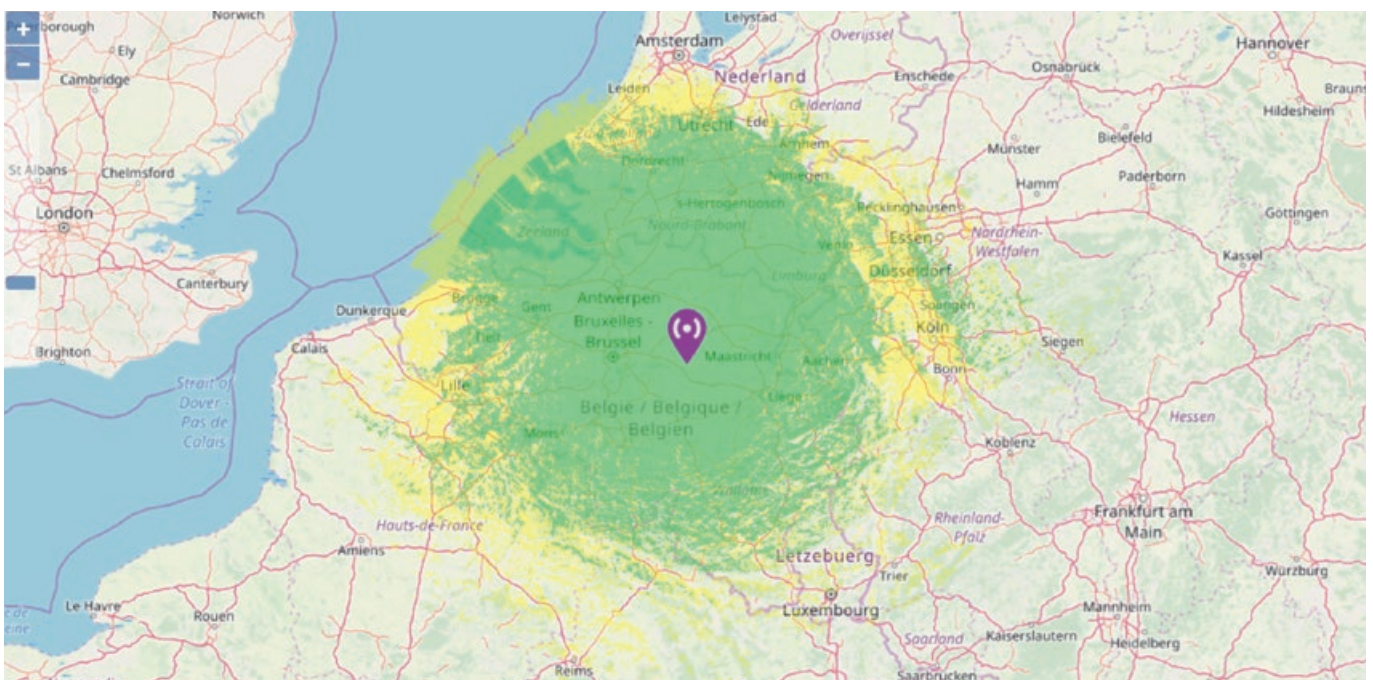
Het bereik van een lokale radiouitzending op 4000 voet boven Goetsenhoven.

De frequenties die onlangs vrijgegeven werden voor het overlandvliegen in België zijn de kanalen **122,385**, **126,810** en **135,235**. Ook hier zijn er beperkingen. Zo gelden ze alleen in België van FL 0 tot FL 100. Buiten het Belgische luchtruim kan men ze dus niet gebruiken (en dat geldt ook voor de "oude" al lang afgeschafte frequenties). Wie de landsgrenzen overschrijdt moet terugvallen op de frequenties die in het land waar hij boven vliegt gereserveerd zijn.

Boven gecontroleerd gebied

RMZ zones vliegt men alleen binnen als het nodig is, en mits aanmelding over de radio. In gecontroleerd luchtruim (klasse A tot en met klasse D voor VFR vliegers) is radiogebruik verplicht en is bovendien de expliciete toestemming van de verkeersleiding nodig om ze binnen te vliegen. Bovendien moet men ook een radiovergunning hebben om zijn boordradio te mogen gebruiken, en is – in theorie – een vluchtplan vereist. Een goede voorbereiding van zulke vluchten is dus geen luxe, een goede communicatie met de verkeersleiders komt de goede relaties tussen onze gemeenschap en de verkeersleiders ten goede.

In R-zones, militaire gebieden, RMZ, Klasse E gebieden en paradronezones is een correct radiogebruik eveneens geen overbodige luxe. Het is daarom nuttig de radioprocedures voor het seizoen start alvast eens flink op te frissen. Op de website van de Liga staat voor iedereen die dit wil een tool ter beschikking. Surf naar www.lvzc.be en kijk onder Training (DTO) – Documenten – Cursusmateriaal – Radio Communication Guide for General Aviation VFR Flights.



Het vernieuwde PR-team van de Liga

Het PR-team van de Liga werd nieuw leven ingeblazen. Joël Dewalheyns kwam op het symposium meer uitleg geven over hoe dit team de zweefvliegerij op de digitale kaart zal proberen te plaatsen, hoe het de samenwerking tussen de clubs gaat bevorderen en hoe het de instroom van nieuwe zweefvliegers in de Liga gaat bevorderen.



In 2019 ontplooidde het team al verschillende activiteiten. Het was in september gangmaker van de actie Start to Fly, het gaf een nieuwe brochure uit (met een gemeenschappelijk en een gepersonaliseerd deel), het stond aan de wieg van een nieuwe website, organiseerde acties op de sociale media en organiseerde een filmwedstrijd. Voor 2020 staat opnieuw de actie Start to Fly op het programma, daarnaast wilt het team een Liga Flightsim lanceren, een openingsevent organiseren en op elk luchtvaartevenement aanwezig zijn.

N.v.d.r. Door de Corona-maatregelen ging deze dag uiteraard niet door.

Start To Fly
Introductieavond over zweefvliegen

Vrijdag 27 maart 2020
In een zweefvliegclub in uw buurt!

Balen • Brasschaat • Diest • Genk • Geraardsbergen
• Hasselt • Kortrijk • Leuven • Tienen • Weelde
• Zoersel • Zutendaal

Alle info op www.zweefvliegen.be

Een initiatief van de

Club	Plaats	Voornaam	Naam	e-mailadres	GSMnr
BZC	Brasschaat	Devin	Vanhoucke	DevinVanhoucke18@hotmail.com	0497 52 98 89
KACK	Keiheuvel	Joke	Van Hove	johannaglider@gmail.com	
KACK	Keiheuvel	Anke	Geuens	anke.geuens@hotmail.com	
ALB	Kiewit	Evelynn	Verdyck	vevelynn@gmail.com	0472 70 67 24
KAZM	Meeuw Zoersel/Oostmalle	Carl	Verhoest	carl@vmci.be	0495 04 08 42
KAZM	Meeuw Zoersel/Oostmalle	Sabastiaan	Durt	durtsebastiaan@gmail.com	0483 48 82 79
DAC	Diest	Pieter	Custer	pietercusters@hotmail.com	0478 56 48 05
KAC	Weelde	Dries	Van Gestel	dries.vangestel@gmail.com	0475 81 88 03
VZA	Weelde	Cédric	De Weerd	cedric.deweerd@vlaamsezweefvliegacademie.be	0476 61 07 28
KFC	Kortrijk	Matthieu	Denecker	matthieu@denecker.be	0494 83 71 27
LUAC	Genk/Zwartberg	Lieven	Debontridder	lvzc.promotie@luac.be	0475 70 33 57
LUAC	Genk/Zwartberg	Mark	Vanautgaerden	lvzc.promotie@luac.be	0484 44 01 39
KLV	Genk/Zwartberg	Kristof	Stulens	stulekr@gmail.com	0476 05 77 45
VZP	Geraardsbergen	Hjalmar	Boudry	hjalmarboudry@skynet.be	0474 41 90 34
KVDW	Goetsenhoven	Koen	Pierlet	pierlet.gilis@gmail.com	0496 67 25 05
KVDW	Goetsenhoven	Mattijs	Cuppens	mattijs@dewouw.net	0486767634
LZC	Zutendaal	Frederik	Niesten	Frederik.niesten@lzc.be	0495 45 92 73
LVZC	Turnhout	Jan	Matheussen	secretariaat@lvzc.be	014894460
LVZC	Hever	Joël	Dewalheyns	pr-team@lvzc.be	0468 10 36 11

Brevetten: een fotoreportage



Charron.line 2019, de volledige uitslag

Charron.line 2019, de volledige uitslag





Charron.line 2019 staat voor: 183 piloten, 1414 proeven, 86.868,5 km opgegeven Proef, 234.730,8 km vrije vlucht en 69.315,2 km wedstrijdvluchten...

CLUBKLASSE 2019






België

#	Piloot	Club	Proef 1		Proef 2		Proef 3		Totaal
1.	Tom CONINGS	ALB	22-06-19	1928,8 OP	01-06-19	1083,5 WW	13-04-19	953,0 VV	3965,3
2.	Pavel CIOROGARIU	ALB	22-06-19	1528,6 VV	01-09-19	841,4 OP	18-05-19	637,8 VV	3007,8
3.	Wilfried JANSSENS	ALB	01-06-19	1083,7 WW	02-06-19	869,5 WW	11-05-19	517,8 VV	2471,0
4.	Frank SCHOETERS	LUAC	01-06-19	879,6 VV	22-06-19	741,7 VV	18-05-19	734,4 OP	2355,7
5.	Sebastiaan DURT 🍀	KAZM	12-05-19	893,3 OP	02-06-19	753,3 WW	14-04-19	513,5 VV	2160,1
6.	Filip CELEN 🍀	ALB	01-06-19	1072,0 WW	09-06-19	603,8 WW	30-03-19	353,5 VV	2029,3
7.	Glenn HOSTENS 🍀	KVDW	07-07-19	1508,8 VV	24-03-19	393,5 VV	00-00-00	0,0	1902,3
8.	Jessie DE RIDDER	KAC	01-06-19	1083,7 WW	02-06-19	797,8 WW	00-00-00	0,0	1881,5
9.	Dimitri BERVOETS	ACK	22-06-19	737,2 OP	29-05-19	567,8 OP	25-08-19	429,4 WW	1734,4
10.	Martijn EERDEKENS 🍀	LZC	01-06-19	552,6 VV	07-07-19	524,2 VV	23-06-19	522,1 VV	1598,9
11.	Thomas DE BRUYN	BZC	01-06-19	1592,6 VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	1592,6
12.	Senna VAN DEN BOSCH 🍀	ACK	29-07-19	836,5 VV	25-08-19	420,1 WW	24-08-19	331,7 WW	1588,3
13.	Dirk PEETERS	LV	07-07-19	766,8 VV	22-06-19	327,4 VV	22-06-19	323,7 VV	1417,9
14.	Tom SEGERS	ALB	06-07-19	627,8 VV	16-06-19	435,7 VV	13-04-19	245,7 HW	1309,2
15.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	01-06-19	1081,5 WW	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	1081,5
16.	Michael VAN PEEL	BZC	01-06-19	1072,0 WW	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	1072,0
17.	Tars DERRE	ACK	07-04-19	413,4 HW	20-04-19	363,3 DU	07-07-19	293,3 VV	1070,0
18.	Hugo MERTENS	ALB	09-06-19	610,4 WW	22-06-19	261,1 HW	10-06-19	196,1 HW	1067,6
19.	Stijn DEVALCK	KVDW	02-06-19	505,8 VV	12-05-19	222,5 HW	07-04-19	207,6 HW	935,9
20.	Jan-Bart VAN ERCK	KAZM	30-03-19	602,2 VV	30-03-19	295,7 HW	00-00-00	0,0	897,9
21.	Tijl VAN DER AUWERA 🍀	ACK	21-04-19	307,8 HW	12-05-19	281,8 HW	01-05-19	193,2 HW	782,8

22.	Daniel GOYVAERTS	DAC	01-06-19	353,8	DU	22-06-19	245,4	HW	09-06-19	177,4	DU	776,6
23.	Theo STOCKMANS	KVDW	08-09-19	253,7	HW	08-09-19	245,6	HW	08-09-19	204,1	HW	703,4
24.	Michael KLOFAC	LZC	04-08-19	375,3	DU	21-04-19	297,6	HW	00-00-00	0,0		672,9
25.	Nathan HILLAERT 	VZA	30-03-19	541,7	VV	13-04-19	106,3	VV	00-00-00	0,0		648,0
26.	Senne VERPOORTEN	KAC	12-05-19	369,6	VV	18-05-19	275,4	HW	00-00-00	0,0		645,0
27.	Simon BERX	ALB	07-04-19	602,7	OP	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		602,7
28.	Olivier BOLLAERTS 	KVDW	01-06-19	600,0	DU	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		600,0
29.	Bram DE MAN	BZC	02-06-19	588,8	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		588,8
30.	Filip MELIS	ACK	29-05-19	557,4	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		557,4
31.	Michiel HAEMELS 	ALB	22-06-19	537,6	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		537,6
32.	Jens GROESENEEKE 	KVDW	12-05-19	529,1	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		529,1

BUITENLAND

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Frank SCHOETERS	LUAC	13-07-19	2177,1	OP	LFGO	17-07-19	1673,4	OP	LFGO	10-07-19	1125,5	OP	LFGO	4976,0
2.	Filip CEELLEN 	ALB	02-08-19	1631,7	WW	ZZZZ	31-07-19	1041,6	WW	ZZZZ	28-07-19	211,2	HW	ZZZZ	2884,5
3.	Wilfried JANSSENS	ALB	27-08-19	707,0	VV	EDRV	26-08-19	659,1	VV	EDRV	30-08-19	204,8	VV	EDRV	1570,9
4.	Bryan STINEKENS	LZC	22-07-19	617,1	DU	LFGP	18-07-19	394,7	HW	LFGP	19-07-19	390,8	DU	LFGP	1402,6
5.	Bertrand DEWIT	LUAC	17-07-19	589,2	OP	LFGO	19-07-19	431,7	OP	LFGO	15-07-19	242,6	HW	LFGO	1263,5
6.	Carl CEUSTERS	ALB	01-08-19	1088,2	OP	ZZZZ	28-07-19	136,8	HW	ZZZZ	00-00-00	0,0			1225,0
7.	Harald DE VRIENDT 	DAC	18-07-19	824,1	VV	ZZZZ	16-07-19	250,5	DU	ZZZZ	15-07-19	129,5	HW	ZZZZ	1204,1
8.	Danny DE WINTER	VZP	01-06-19	377,2	OP	LFQK	21-06-19	298,7	VV	LFQK	21-06-19	235,0	HW	LFQK	910,9
9.	Alexander PRINSIER	LUAC	07-07-19	301,9	HW	LFGO	08-07-19	286,0	HW	LFGO	10-07-19	230,6	HW	LFGO	818,5
10.	Hartmut KOELMAN	LUAC	18-07-19	262,6	HW	LFGO	20-07-19	257,2	HW	LFGO	16-07-19	216,3	HW	LFGO	736,1
11.	Astrid COOMANS 	KVDW	01-06-19	306,8	VV	ZZZZ	07-04-19	210,4	HW	EDBL	09-07-19	175,8	HW	EDRV	693,0
12.	Bob CLAES	LUAC	15-07-19	220,4	HW	LFGO	19-07-19	205,0	VV	LFGO	16-07-19	175,6	HW	LFGO	601,0

STANDAARDKLASSE 2019



België

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal
1.	Jeroen JENNEN	ACK	03-07-19	4735,6	OP	02-07-19	4706,5	OP	12-05-19	3807,4	OP	13249,5
2.	Niel DEIJGERS	DAC	17-06-19	3098,0	OP	03-07-19	2990,6	VV	01-06-19	2322,4	VV	8411,0
3.	Nick FREMAU 🍁	BZC	12-05-19	3198,1	OP	17-06-19	2357,9	OP	29-04-19	2245,2	VV	7801,2
4.	Tom SEGERS	ALB	09-07-19	3026,4	OP	12-05-19	2394,2	OP	01-06-19	1536,2	WW	6956,8
5.	Tom CONINGS	ALB	09-07-19	3492,3	OP	12-05-19	2423,1	OP	09-06-19	834,5	WW	6749,9
6.	Koen VANDER LINDEN	KAC	09-07-19	2576,9	OP	03-07-19	2358,5	VV	07-07-19	1594,9	OP	6530,3
7.	Michiel VAN DEN BORNE 🍁	KAC	09-07-19	2504,7	OP	12-05-19	1870,7	VV	22-06-19	1576,9	VV	5952,3
8.	Hugo MERTENS	ALB	09-07-19	3331,9	OP	01-06-19	1641,9	WW	03-07-19	908,1	VV	5881,9
9.	Pieter LIEVENS	VZP	13-04-19	2104,4	VV	21-06-19	2104,0	VV	01-06-19	1597,6	WW	5806,0
10.	Frédéric DE GROOTE	BZC	12-05-19	2142,9	VV	01-06-19	1630,2	WW	23-05-19	1612,2	WW	5385,3
11.	Dennis HUYBRECKX	ACK	23-05-19	1960,6	WW	24-05-19	1644,0	WW	22-05-19	1612,5	WW	5217,1
12.	Peter BERTELS	BZC	22-06-19	1711,0	VV	23-05-19	1685,2	WW	01-06-19	1630,2	WW	5026,4
13.	Wim REYNDERS	KAZM	18-05-19	1687,3	OP	22-06-19	1610,4	OP	14-04-19	1593,9	OP	4891,6
14.	Eddy DE CONINCK	KAC	01-06-19	1566,3	WW	22-06-19	1524,3	VV	02-06-19	1476,4	WW	4567,0
15.	Rik VANDEN BOER	ALB	03-07-19	2280,4	VV	09-07-19	1049,5	OP	09-06-19	887,3	WW	4217,2
16.	Bernard BOTMAN	VZP	23-05-19	1521,6	WW	22-05-19	1378,4	WW	24-05-19	1305,8	WW	4205,8
17.	Cedric BUSSCHOTS	DAC	21-06-19	1501,8	VV	12-05-19	1261,8	VV	02-06-19	1254,9	VV	4018,5
18.	Senna VAN DEN BOSCH 🍁	ACK	07-07-19	1189,2	VV	01-06-19	1182,8	VV	22-06-19	1132,0	VV	3504,0
19.	Glenn HOSTENS 🍁	KVDW	12-05-19	1509,0	OP	06-07-19	1083,2	VV	14-04-19	618,4	VV	3210,6
20.	Gert-Jan ANDRIES	ACK	22-06-19	1195,8	VV	21-04-19	818,5	VV	21-08-19	816,2	VV	2830,5
21.	Stijn VANDEN BOER	ALB	19-07-19	1862,2	VV	30-03-19	773,7	VV	00-00-00	0,0		2635,9
22.	Michiel DE BOCK	KFC	02-09-19	902,7	VV	01-06-19	870,8	VV	22-05-19	787,3	VV	2560,8
23.	Daan SPRUYT	VZP	07-07-19	1545,6	VV	19-07-19	918,4	VV	00-00-00	0,0		2464,0
24.	Jan VERCAMMEN	KAZM	12-05-19	1192,3	VV	01-06-19	675,0	OP	13-04-19	445,0	VV	2312,3
25.	Wim AKKERMANS	ACK	17-06-19	2270,7	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		2270,7
26.	Guy PICCART	LZC	01-06-19	961,5	WW	02-06-19	666,9	VV	09-06-19	548,1	WW	2176,5

27.	Ruben MICHAUX 🇧🇪	KVDW	02-06-19	869,0	OP	01-06-19	848,0	VV	20-04-19	454,0	VV	2171,0
28.	Danny VERHEYEN	ALB	01-06-19	1370,2	WW	09-06-19	740,4	WW	31-05-19	11,5	OP	2122,1
29.	Peter VERHOEVEN	ACK	12-05-19	752,5	VV	07-04-19	689,3	VV	30-03-19	440,0	VV	1881,8
30.	Pascal CUYLAERTS	KAZM	20-04-19	774,0	VV	02-06-19	669,5	WW	13-04-19	243,0	HW	1686,5
31.	Jarno VEIRMAN 🇧🇪	VZP	24-05-19	948,5	OP	25-08-19	386,5	WW	00-00-00	0,0		1335,0
32.	Dimitri BERVOETS	ACK	07-07-19	739,2	VV	08-09-19	390,8	VV	06-07-19	180,4	DU	1310,4
33.	Jan WAUMANS	KVDW	12-05-19	697,2	VV	06-07-19	367,1	VV	21-04-19	213,3	HW	1277,6
34.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	01-06-19	1246,9	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1246,9
35.	Yvo MEYERS	ALB	02-06-19	1166,8	WW	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1166,8
36.	Stefaan SCHOENMAEKERS	KAC	07-07-19	857,3	VV	07-07-19	252,7	VV	00-00-00	0,0		1110,0
37.	Wilfried JANSSENS	ALB	07-07-19	971,2	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		971,2
38.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	12-05-19	905,9	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		905,9
39.	Thomas DE BRUYN	BZC	04-08-19	876,7	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		876,7
40.	Danny DE WINTER	VZP	17-06-19	846,9	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		846,9
41.	Bart HUYGEN	KVDW	09-06-19	811,5	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		811,5
42.	Filip MELIS	ACK	22-06-19	620,1	OP	29-07-19	180,8	VV	00-00-00	0,0		800,9
43.	Koen BIESMANS	LZC	31-08-19	283,0	HW	24-08-19	229,0	DU	22-06-19	196,2	HW	708,2
44.	Filip CEELEN 🇧🇪	ALB	22-06-19	690,4	OP	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		690,4
45.	Wiet VAN HOUT	ACK	01-06-19	658,1	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		658,1
46.	Peter TOMASSEN	ALB	07-04-19	634,6	OP	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		634,6

Buitenland

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Niel DEIJGERS	DAC	22-07-19	3202,4	VV	ZZZZ	17-07-19	2522,4	VV	ZZZZ	16-07-19	2448,6	VV	ZZZZ	8173,4
2.	Dennis HUYBRECKX	ACK	29-04-19	2623,7	VV	LFMF	17-04-19	2204,4	VV	LFMF	01-05-19	1979,6	VV	LFMF	6807,7
3.	Steven THIELEMANS 🇧🇪	DAC	22-07-19	2356,9	VV	ZZZZ	10-08-19	2191,4	VV	EDVY	18-07-19	1705,1	VV	ZZZZ	6253,4
4.	Bart HUYGEN	KVDW	26-07-19	2195,6	VV	LFNF	30-07-19	2011,9	VV	LFNF	17-04-19	1898,9	VV	LFMR	6106,4
5.	Christophe LAENEN	ALB	31-07-19	1960,0	WW	ZZZZ	02-08-19	1805,0	WW	ZZZZ	07-08-19	1760,0	WW	ZZZZ	5525,0
6.	Tom CONINGS	ALB	31-07-19	1884,0	WW	ZZZZ	02-08-19	1733,6	WW	ZZZZ	07-08-19	1691,1	WW	ZZZZ	5308,7
7.	Cedric BUSSCHOTS	DAC	24-07-19	1959,2	VV	ZZZZ	26-07-19	1718,0	VV	ZZZZ	25-07-19	1628,3	VV	ZZZZ	5305,5
8.	Hugo MERTENS	ALB	31-07-19	1814,2	WW	ZZZZ	02-08-19	1669,4	WW	ZZZZ	07-08-19	1628,5	WW	ZZZZ	5112,1
9.	Tom SEGERS	ALB	31-07-19	1884,1	WW	ZZZZ	02-08-19	1733,7	WW	ZZZZ	01-08-19	1405,8	WW	ZZZZ	5023,6
10.	Ludo VRANCKEN	DAC	28-07-19	1621,5	VV	LF EK	17-07-19	1499,2	VV	LF EK	31-07-19	1327,3	VV	LF EK	4448,0
11.	Jeroen JENNEN	ACK	02-08-19	1501,9	VV	LFQK	08-08-19	1261,1	OP	LFQK	04-08-19	1164,6	WW	LFQK	3927,6
12.	Rik VANDEN BOER	ALB	09-07-19	1488,1	VV	EDLS	22-06-19	1474,6	WW	EHSB	23-06-19	930,2	WW	EHSB	3892,9
13.	Frédéric DE GROOTE	BZC	08-08-19	1281,1	OP	LFQK	02-08-19	1062,4	WW	LFQK	04-08-19	1031,3	WW	LFQK	3374,8
14.	Michiel DE BOCK	KFC	25-08-19	1227,4	OP	LFGO	26-08-19	1177,9	OP	LFGO	21-08-19	786,5	VV	LFGO	3191,8
15.	Nick FREMAU 🇧🇪	BZC	25-07-19	1625,5	WW	LHUD	30-10-18	1344,4	VV	EDVY	00-00-00	0,0			2969,9
16.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	20-08-19	1162,2	VV	LF EK	29-05-19	946,7	VV	LF EK	30-04-19	777,6	VV	LF EK	2886,5
17.	Jan WAUMANS	KVDW	02-08-19	1032,9	VV	LFNF	05-08-19	946,2	VV	LFNF	08-08-19	901,3	VV	LFNF	2880,4
18.	Wim REYNDERS	KAZM	10-08-19	1274,3	VV	LFZZ	08-08-19	1090,9	VV	LFZZ	00-00-00	0,0			2365,2
19.	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	ALB	01-08-19	1333,3	OP	ZZZZ	03-08-19	842,6	WW	ZZZZ	00-00-00	0,0			2175,9
20.	Danny DE WINTER	VZP	21-07-19	1152,5	OP	LFQK	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			1152,5
21.	Tim DE VOS	LUAC	17-07-19	699,5	OP	LFGO	15-07-19	319,0	DU	LFGO	00-00-00	0,0			1018,5
22.	Kurt KESTERS	LZC	29-05-19	626,8	VV	EDRV	01-06-19	180,6	HW	EDRV	28-05-19	144,8	HW	EDRV	952,2
23.	Joris VALVEKENS	LZC	29-05-19	585,3	VV	EDRV	28-05-19	134,1	HW	EDRV	00-00-00	0,0			719,4
24.	Carl CEUSTERS	ALB	00-00-00	403,8	VV	ZZZZ	29-07-19	228,1	HW	ZZZZ	00-00-00	0,0			631,9
25.	Pieter LIEVENS	VZP	01-12-18	624,0	VV	EDZZ	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			624,0

OPEN/RENKLASSE 2019



België

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal
1.	Daan SPRUYT	VZP	13-04-19	3708,8	OP	12-04-19	3296,9	OP	02-07-19	2948,2	OP	9953,9
2.	Geert DE PALMENAER	VZP	09-07-19	3349,1	OP	02-07-19	2322,4	VV	12-05-19	2083,1	VV	7754,6
3.	Dries VAN GESTEL	KAC	17-06-19	2652,7	OP	07-07-19	2540,1	OP	03-07-19	2470,6	VV	7663,4
4.	Bart LEYSEN	KAC	07-07-19	3069,5	OP	03-07-19	2380,7	VV	12-05-19	1978,9	VV	7429,1
5.	Wim AKKERMANS	ACK	12-05-19	3738,6	OP	22-05-19	1619,1	WW	24-05-19	1601,8	WW	6959,5
6.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	03-07-19	2429,1	VV	02-07-19	2350,1	VV	23-05-19	1992,4	VV	6771,6
7.	Sebastien MATHIEU	KVDW	03-07-19	3327,4	OP	12-05-19	1634,9	VV	01-06-19	1612,0	VV	6574,3
8.	Guy TEEUWEN	KAZM	02-06-19	2285,9	OP	14-04-19	1731,7	OP	20-04-19	1625,9	OP	5643,5
9.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	23-05-19	2009,7	WW	22-05-19	1818,9	WW	24-05-19	1481,5	WW	5310,1
10.	Theo STOCKMANS	KVDW	07-07-19	1686,8	VV	02-06-19	1609,8	VV	12-05-19	1456,3	VV	4752,9
11.	Yves RUYMEN	KVDW	23-05-19	1613,6	WW	22-05-19	1580,9	WW	24-05-19	1373,6	WW	4568,1
12.	Bert MATTHYS	KAC	12-05-19	1515,1	VV	02-06-19	1257,0	WW	11-05-19	1255,0	VV	4027,1
13.	Benjamin HEYLEN	ALB	01-06-19	1542,0	WW	02-06-19	1501,9	WW	21-08-19	693,6	VV	3737,5
14.	Remi VANDERHOYDONCK	ALB	07-07-19	1586,9	VV	12-05-19	1197,4	VV	07-04-19	844,5	VV	3628,8
15.	Steven THIELEMANS 🍀	DAC	07-07-19	2570,9	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		2570,9
16.	Marcel GERITS	LZC	02-06-19	1072,0	OP	30-03-19	747,5	VV	09-06-19	684,1	VV	2503,6
17.	David JANSSEN	LZC	07-07-19	868,8	VV	12-05-19	858,7	VV	22-06-19	196,3	HW	1923,8
18.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	25-08-19	924,5	WW	24-08-19	873,2	WW	00-00-00	0,0		1797,7
19.	Rudi COOMANS	KVDW	25-08-19	636,8	OP	12-05-19	573,8	VV	02-06-19	512,7	OP	1723,3
20.	Ken GYPEN	ACK	29-05-19	1566,8	OP	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1566,8
21.	Gert-Jan ANDRIES	ACK	13-04-19	731,3	VV	14-04-19	353,2	OP	07-07-19	271,6	OP	1356,1
22.	Christiaan BIELEN	ACK	12-05-19	722,2	VV	21-08-19	626,2	VV	00-00-00	0,0		1348,4

23.	Hugo MERTENS	ALB	23-06-19	1273,7	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	1273,7	
24.	Jaromir SIMUNEK	KVDW	12-05-19	1256,4	OP	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	1256,4	
25.	Paul HERMANS	KAZM	20-04-19	729,2	OP	09-06-19	336,6	VV	00-00-00	0,0	1065,8
26.	Tom GEEROMS	VZP	01-06-19	1033,5	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	1033,5	
27.	Koen PIERLET	KVDW	11-05-19	998,2	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	998,2	
28.	Danny DE WINTER	VZP	12-05-19	716,8	OP	05-07-19	253,1	VV	00-00-00	0,0	969,9
29.	Jarno VEIRMAN 🎖	VZP	10-09-19	911,2	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	911,2	
30.	Dimitri BERVOETS	ACK	12-05-19	543,6	VV	01-06-19	342,5	VV	00-00-00	0,0	886,1
31.	Jean-Luc VANDEBEEK	LZC	01-06-19	330,8	DU	21-07-19	220,6	HW	18-05-19	214,8	766,2
32.	Stijn JANSEN	ACK	11-05-19	746,2	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	746,2	
33.	Mattijs CUPPENS	KVDW	09-06-19	621,8	OP	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	621,8	
34.	Pierre WAGEMANS	VZA	13-04-19	590,5	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	590,5	
35.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	22-06-19	569,6	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	569,6	
36.	Harald DE VRIENDT 🎖	DAC	20-04-19	510,9	VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	510,9	

Buitenland

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal			
1.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	22-04-19	3483,4	VV	LSZN	02-06-19	3413,1	VV	LSZN	01-06-19	3167,6	OP	LSZN	10064,1
2.	Dries VAN GESTEL	KAC	19-07-19	2358,2	VV	LFNF	08-08-19	2315,7	VV	LFNF	30-07-19	2313,2	VV	LFNF	6987,1
3.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	29-05-19	2595,3	VV	ZZZZ	08-06-19	1972,6	VV	EDVY	09-06-19	1721,1	VV	EDVY	6289,0
4.	Theo STOCKMANS	KVDW	15-08-19	2229,7	OP	LFNF	09-08-19	2062,7	VV	LFNF	02-08-19	1984,1	VV	LFNF	6276,5
5.	Geert DE PALMENAER	VZP	31-07-19	1781,2	WW	ZZZZ	02-08-19	1625,5	OP	ZZZZ	07-08-19	1598,9	WW	ZZZZ	5005,6
6.	Benjamin HEYLEN	ALB	31-07-19	1704,3	WW	ZZZZ	02-08-19	1567,8	WW	ZZZZ	07-08-19	1529,3	WW	ZZZZ	4801,4
7.	Michiel DE BOCK	KFC	13-07-19	2144,9	OP	LFGO	17-07-19	1443,2	OP	LFGO	15-07-19	1075,2	VV	LFGO	4663,3
8.	Sebastien MATHIEU	KVDW	15-04-19	1628,4	VV	LFMR	17-04-19	1619,1	VV	LFMR	13-04-19	1193,2	VV	LFMR	4440,7
9.	Steven THIELEMANS 🎖	DAC	17-07-19	2256,0	VV	ZZZZ	16-07-19	1896,0	VV	ZZZZ	00-00-00	0,0			4152,0
10.	Gilbert VERBOOMEN	DAC	28-07-19	1536,8	VV	LFEK	02-08-19	1440,0	VV	LFEK	25-08-19	1098,2	VV	LFEK	4075,0
11.	Jaromir SIMUNEK	KVDW	19-04-19	1366,5	OP	LKRK	04-08-19	1242,8	VV	LKRK	22-07-19	1181,4	VV	LKRK	3790,7
12.	Graham LAMBERT	VZA	17-07-19	1453,6	VV	LFEF	15-07-19	1113,1	VV	LFEF	21-07-19	917,5	VV	LFEF	3484,2
13.	David JANSSEN	LZC	25-07-19	1587,3	VV	LFGP	21-07-19	1407,9	VV	LFGP	22-07-19	382,8	VV	LFGP	3378,0
14.	Stephane VANDER VEKEN	KFC	22-07-19	1097,4	VV	LFZZ	13-04-19	870,9	VV	LFZZ	15-04-19	780,4	VV	LFZZ	2748,7
15.	Matthieu DENECKER	KFC	01-06-19	1131,7	WW	LFJS	02-06-19	903,8	WW	LFJS	31-05-19	450,6	WW	LFJS	2486,1
16.	Martijn EERDEKENS 🎖	LZC	24-07-19	1205,6	VV	LFGP	23-07-19	945,8	VV	LFGP	26-07-19	309,5	HW	LFGP	2460,9
17.	Danny DE WINTER	VZP	13-04-19	991,4	OP	LFQK	12-04-19	748,4	VV	LFQK	14-04-19	605,1	VV	LFQK	2344,9
18.	Jo SCHOETERS	ACK	01-06-19	2118,9	VV	ZZZZ	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			2118,9
19.	Griet FRANCAERT	KVDW	09-06-19	1079,6	VV	ZZZZ	01-06-19	1032,0	OP	ZZZZ	00-00-00	0,0			2111,6
20.	Marcel GERITS	LZC	05-07-19	841,5	VV	LOIR	04-07-19	771,6	VV	LOIR	06-07-19	440,7	VV	LOIR	2053,8
21.	Joris VANDERPUTTEN	VZP	19-07-19	1401,1	VV	ZZZZ	16-07-19	579,6	VV	ZZZZ	00-00-00	0,0			1980,7
22.	Koen PIERLET	KVDW	01-06-19	784,1	OP	ZZZZ	09-06-19	722,7	OP	ZZZZ	07-06-19	443,6	VV	ZZZZ	1950,4
23.	Guy TEEUWEN	KAZM	07-07-19	1903,6	OP	LFDW	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			1903,6
24.	Jörgen NUYTS	KVDW	08-06-19	506,7	VV	EDZZ	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			506,7

MOTORKLASSE 2019




België

#	Piloot	Club	Proef 1			Proef 2			Proef 3			Totaal
1.	Tijl SCHMELZER	ACK	03-07-19	4389,9	OP	01-07-19	4005,9	OP	13-04-19	3410,5	OP	11806,3
2.	Christiaan BIELEN	ACK	03-07-19	3583,3	OP	09-07-19	3400,9	OP	07-07-19	2638,6	VV	9622,8
3.	Koen VANDERPUTTEN	VZP	13-04-19	3684,3	OP	12-05-19	3116,5	OP	21-07-19	2763,1	OP	9563,9
4.	Bert VAN EYKEN	DAC	09-07-19	3289,1	OP	03-07-19	3261,6	VV	12-05-19	2756,9	VV	9307,6
5.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	21-06-19	3197,5	OP	07-07-19	3042,4	OP	01-07-19	2993,6	OP	9233,5
6.	Simon BERX	ALB	12-05-19	3236,5	OP	01-07-19	2655,9	OP	07-07-19	2595,5	OP	8487,9
7.	Thomas VAN ERCK	KAZM	09-07-19	2704,1	VV	14-05-19	2666,7	OP	21-08-19	2444,7	OP	7815,5
8.	Jozef KELL	ACK	12-05-19	3485,2	OP	29-04-19	2277,4	VV	23-05-19	1922,7	WW	7685,3
9.	Pieter LIEVENS	VZP	12-04-19	2915,0	OP	20-04-19	1932,4	VV	23-05-19	1825,5	WW	6672,9
10.	Jelle VANDEBEECK	BZC	12-05-19	2837,4	OP	22-06-19	2024,7	VV	11-05-19	1789,5	VV	6651,6
11.	Jan-Bart VAN ERCK	KAZM	17-06-19	2989,0	OP	24-05-19	1742,4	VV	01-09-19	1452,4	OP	6183,8
12.	Walter GEENEN	KAC	12-05-19	2312,7	OP	14-04-19	1964,5	OP	23-05-19	1627,1	WW	5904,3
13.	Luc VAN CAMP	KAC	12-05-19	2530,6	OP	13-04-19	1812,0	OP	22-05-19	1544,4	WW	5887,0
14.	Werner VAN DEN BROECK	KAZM	09-07-19	2737,5	OP	01-06-19	1994,4	OP	01-09-19	971,4	VV	5703,3
15.	Jo SCHOETERS	ACK	13-04-19	2110,5	VV	11-04-19	1988,1	VV	14-04-19	1572,3	VV	5670,9
16.	Hugo MERTENS	ALB	02-07-19	3045,9	OP	05-07-19	1868,9	OP	11-05-19	576,2	VV	5491,0
17.	Pieter DAEMS 🍁	ACK	13-04-19	1897,4	VV	23-05-19	1866,7	WW	01-06-19	1641,9	WW	5406,0
18.	Thomas DE BRUYN	BZC	07-07-19	1956,3	VV	23-05-19	1744,4	WW	11-05-19	1620,0	VV	5320,7
19.	Vital TIMMERMAN	LV	03-07-19	1993,1	VV	01-07-19	1540,0	OP	07-07-19	1476,8	OP	5009,9
20.	Philippe MATTHYS	VZA	07-07-19	1906,6	OP	20-04-19	1593,9	OP	21-04-19	1406,1	OP	4906,6
21.	Stefan BOVIN	LUAC	02-06-19	2271,9	OP	01-06-19	1311,6	VV	12-05-19	1308,8	VV	4892,3
22.	Yves RUYMEN	KVDW	12-05-19	2374,0	VV	02-06-19	1311,8	OP	25-08-19	1136,3	VV	4822,1
23.	Eddy DE CONINCK	KAC	23-05-19	1762,3	WW	22-05-19	1560,0	WW	24-05-19	1498,2	WW	4820,5
24.	Wim AKKERMANS	ACK	02-07-19	4706,5	OP	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		4706,5

25. Michiel HERMAN	LUAC	02-06-19	1792,8	OP	13-04-19	1474,8	OP	07-07-19	1395,9	OP	4663,5
26. Hugo JANSEN	KAC	07-07-19	1628,1	OP	01-06-19	1555,5	WW	03-07-19	1437,2	VV	4620,8
27. Ward GYSEMANS	ACK	13-05-19	2652,3	OP	10-09-19	1771,0	VV	00-00-00	0,0		4423,3
28. Dirk ROGGEMAN	KFC	22-06-19	1602,1	OP	02-07-19	1537,2	OP	21-07-19	1209,6	VV	4348,9
29. Joost BERTELS	BZC	23-05-19	1700,0	WW	02-06-19	1422,7	WW	14-04-19	1113,8	VV	4236,5
30. Jan DIELENS	ACK	01-06-19	1616,2	VV	12-05-19	1351,7	VV	13-05-19	1190,3	VV	4158,2
31. Albert MOORS	LZC	22-06-19	1639,3	VV	29-07-19	1238,1	VV	25-05-19	1208,6	VV	4086,0
32. Joris VANDERPUTTEN	VZP	22-06-19	1652,1	OP	21-06-19	1237,3	VV	11-05-19	1147,5	VV	4036,9
33. Ruben SNYERS	ACK	22-06-19	1630,2	VV	14-04-19	1488,2	OP	25-08-19	892,1	WW	4010,5
34. Stijn VANDEN BOER	ALB	17-06-19	2183,8	VV	27-05-19	1760,0	VV	00-00-00	0,0		3943,8
35. Johan LOUWET	BZC	12-05-19	1897,8	VV	07-07-19	1230,0	OP	23-06-19	737,8	VV	3865,6
36. André RUYMEN	KVDW	07-07-19	1539,4	OP	12-05-19	1130,5	VV	25-08-19	1057,2	OP	3727,1
37. Geert CALLEWAERT	ALB	01-06-19	1555,3	WW	20-04-19	1264,9	OP	14-04-19	770,9	VV	3591,1
38. Jan VANTOMME	KAZM	02-06-19	1357,8	OP	17-07-19	1303,4	OP	12-05-19	856,6	VV	3517,8
39. Tom CONINGS	ALB	22-08-19	1722,1	OP	13-05-19	1152,4	VV	22-04-19	431,7	VV	3306,2
40. Luc LAMMERANT	LUAC	02-06-19	1253,1	VV	30-03-19	910,0	VV	01-06-19	867,7	VV	3030,8
41. Ivo DE SCHEPPER	KAC	01-06-19	1327,8	OP	21-04-19	832,4	OP	24-08-19	829,3	VV	2989,5
42. Jan DE ROO	VZP	12-04-19	1617,9	VV	01-06-19	1251,6	VV	00-00-00	0,0		2869,5
43. Koen PEETERS	DAC	14-04-19	1451,8	VV	20-04-19	1124,3	VV	00-00-00	0,0		2576,1
44. Guy VANPEE	ALB	22-06-19	1585,0	OP	02-06-19	740,0	VV	00-00-00	0,0		2325,0
45. Fernand GEUENS	ACK	12-05-19	779,4	VV	22-06-19	776,9	VV	21-04-19	727,0	VV	2283,3
46. Tom GEEROMS	VZP	22-06-19	1148,4	VV	12-05-19	913,0	VV	00-00-00	0,0		2061,4
47. Michiel VAN DEN BORNE 🍁	KAC	02-06-19	1842,9	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1842,9
48. Bart CLAES	ACK	13-04-19	1791,9	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1791,9
49. Peter TOMASSEN	ALB	02-06-19	1335,6	OP	14-04-19	418,7	VV	00-00-00	0,0		1754,3
50. Tom STAES	ACK	29-04-19	1742,1	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1742,1
51. Bert Jr. SCHMELZER	ACK	25-08-19	854,8	WW	24-08-19	807,2	WW	00-00-00	0,0		1662,0
52. Peter VERHOEVEN	ACK	01-09-19	718,5	VV	07-07-19	533,1	VV	25-08-19	361,2	WW	1612,8
53. Peter APPELTANS	LZC	07-07-19	951,3	VV	09-06-19	460,8	VV	16-06-19	187,4	DU	1599,5
54. Remi VANDERHOYDONCK	ALB	13-04-19	1465,6	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1465,6
55. Sam CUYVERS 🍁	KVDW	16-08-19	581,8	VV	24-08-19	431,9	VV	23-06-19	422,4	VV	1436,1
56. Theofiel LENS	DAC	02-06-19	960,3	VV	06-07-19	367,7	VV	00-00-00	0,0		1328,0
57. Lode VOS	ALB	30-03-19	1031,8	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		1031,8
58. Tars DERRE	ACK	15-04-19	993,0	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		993,0
59. Erik DE VOS	KFC	22-06-19	853,3	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		853,3
60. Koen VANDER LINDEN	KAC	01-05-19	792,7	OP	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		792,7
61. Glenn HOSTENS 🍁	KVDW	21-04-19	585,4	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		585,4
62. Senne VANDENPUTTE 🍁	KVDW	08-09-19	584,7	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		584,7
63. Dirk VERHAEREN	LUAC	18-05-19	576,2	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		576,2
64. Wilfried JANSSENS	ALB	07-04-19	533,7	VV	00-00-00	0,0		00-00-00	0,0		533,7
65. Jozef KONINGS	VZA	22-06-19	299,6	VV	24-08-19	221,1	VV	00-00-00	0,0		520,7

Buitenland

1.	Bert Jr. SCHMELZER	ACK	30-06-19	3281,8	VV	LSZN	19-04-19	2814,0	VV	LSZU	31-08-19	2729,8	OP	LSZN	8825,6
2.	Bert Sr. SCHMELZER	ACK	22-07-19	3266,5	OP	EDZZ	04-08-19	3005,9	OP	EDZZ	01-08-19	2235,8	WW	EDZZ	8508,2
3.	Tijl SCHMELZER	ACK	04-08-19	3224,9	VV	EDZZ	25-07-19	2858,8	VV	EDZZ	01-08-19	2217,1	WW	EDZZ	8300,8
4.	Jo SCHOETERS	ACK	13-05-19	2878,9	OP	ZZZZ	14-05-19	2756,1	OP	ZZZZ	07-05-19	2427,7	VV	ZZZZ	8062,7
5.	Luc LAMMERANT	LUAC	13-07-19	2784,6	OP	LFGO	21-07-19	2483,2	OP	LFGO	25-07-19	2361,5	OP	LFGO	7629,3
6.	Guy VANPEE	ALB	19-07-19	2724,2	OP	LEFM	17-07-19	2366,3	OP	LEFM	16-07-19	2181,3	OP	LEFM	7271,8
7.	Jan EVENS	ALB	02-07-19	2696,3	VV	LEFM	03-07-19	2156,1	VV	LEFM	05-07-19	2036,4	VV	LEFM	6888,8
8.	Luc BEERTS	DAC	01-05-19	2371,2	VV	LFMR	19-07-19	2125,6	VV	LFMR	18-07-19	2082,0	VV	LFMR	6578,8
9.	Paul VAN DINGENEN	ACK	06-05-19	2186,0	WW	LFFB	10-04-19	2135,8	VV	ZZZZ	16-04-19	2108,8	VV	ZZZZ	6430,6
10.	Jan DIELENS	ACK	13-07-19	2373,3	VV	LFGO	26-07-19	2150,9	OP	LFNF	30-07-19	1844,0	VV	LFNF	6368,2
11.	Stefan BOVIN	LUAC	13-07-19	2365,8	OP	LFGO	17-07-19	2170,2	OP	LFGO	14-07-19	1589,0	OP	LFGO	6125,0
12.	Koen PEETERS	DAC	17-07-19	2145,4	VV	ZZZZ	16-07-19	2051,4	VV	ZZZZ	18-07-19	1786,4	VV	ZZZZ	5983,2
13.	Dirk VERHAEREN	LUAC	13-07-19	2413,9	OP	LFGO	17-07-19	1939,9	OP	LFGO	21-07-19	1590,9	OP	LFGO	5944,7
14.	Ward GYSEMANS	ACK	28-06-19	2196,3	VV	LFTP	27-06-19	1962,6	VV	LFTP	26-06-19	1607,9	VV	LFTP	5766,8
15.	Michiel HERMAN	LUAC	17-07-19	2311,3	OP	LFGO	15-07-19	1758,6	OP	LFGO	19-07-19	1579,7	OP	LFGO	5649,6
16.	Bert VAN EYKEN	DAC	24-07-19	2780,5	VV	ZZZZ	25-07-19	2533,9	VV	ZZZZ	00-00-00	0,0			5314,4
17.	Pieter DAEMS 	ACK	31-07-19	1814,2	WW	ZZZZ	02-08-19	1669,4	WW	ZZZZ	07-08-19	1628,5	WW	ZZZZ	5112,1
18.	Erik DE VOS	KFC	13-07-19	2207,5	OP	LFGO	10-07-19	1361,4	OP	LFGO	17-07-19	1292,1	OP	LFGO	4861,0
19.	Ken EVENS	ALB	31-07-19	1718,7	WW	ZZZZ	02-08-19	1581,5	WW	ZZZZ	07-08-19	1542,8	WW	ZZZZ	4843,0
20.	Jim GIJBELS	ALB	31-07-19	1593,0	WW	ZZZZ	02-08-19	1465,8	WW	ZZZZ	07-08-19	1429,9	WW	ZZZZ	4488,7
21.	Elke VAN HOEYMISSEN	KAC	08-08-19	1460,2	VV	LFMR	30-07-19	1453,3	OP	LFMR	14-08-19	1054,2	VV	LFMR	3967,7
22.	Geert CALLEWAERT	ALB	02-08-19	1581,1	WW	ZZZZ	01-08-19	1280,7	WW	ZZZZ	08-08-19	900,0	WW	ZZZZ	3761,8
23.	Sofie BECKERS	KVDW	02-07-19	1830,8	VV	LEFM	30-06-19	911,8	VV	LEFM	29-06-19	845,9	VV	LEFM	3588,5
24.	Ivo DE SCHEPPER	KAC	04-07-19	1389,8	OP	ZZZZ	01-07-19	1140,4	VV	ZZZZ	29-06-19	1033,8	OP	ZZZZ	3564,0
25.	Johan VANHOYLAND	KVDW	30-04-19	1168,2	WW	ZZZZ	20-07-19	1158,5	VV	LKRA	03-05-19	1147,2	WW	ZZZZ	3473,9
26.	René PAREDIS	LZC	21-07-19	1271,5	VV	LFGP	17-07-19	1057,8	VV	LFGP	19-07-19	826,3	VV	LFGP	3155,6
27.	Jacky VAN HOUTTE	ALB	30-06-19	1331,7	VV	LEFM	29-06-19	918,0	VV	LEFM	25-06-19	780,5	VV	LEFM	3030,2
28.	Dirk ROGEMAN	KFC	17-07-19	1589,3	OP	LFFB	19-07-19	1117,3	VV	LFFB	00-00-00	0,0			2706,6
29.	Theofiel LENS	DAC	25-08-19	1092,5	VV	LFMR	29-08-19	715,1	VV	LFMR	21-08-19	550,6	VV	LFMR	2358,2
30.	David JANSSEN	LZC	24-07-19	1340,7	VV	LFGP	23-07-19	966,7	VV	LFGP	00-00-00	0,0			2307,4
31.	Albert MOORS	LZC	04-07-19	1028,8	VV	LOIR	05-07-19	765,2	VV	LOIR	06-07-19	331,2	VV	LOIR	2125,2
32.	Yves RUYMEN	KVDW	09-07-19	1612,7	VV	EDRV	10-07-19	294,6	VV	EDRV	08-07-19	119,3	HW	EDRV	2026,6
33.	Paul WOUTERS	BZC	23-07-19	1512,2	VV	ZZZZ	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			1512,2
34.	Bert CLEYNEN	LZC	25-07-19	1486,2	VV	LFGP	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			1486,2
35.	Tom CONINGS	ALB	06-06-19	637,1	WW	EHZZ	00-00-00	0,0			00-00-00	0,0			637,1



"GASTON PEETERS"-TROFEE 2019 (grootste vrije vlucht)

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Niel DEIJGERS	DAC	03-07-19	732,70 km	747,65 km
2.	Steven THIELEMANS 🇳🇱	DAC	07-07-19	707,00 km	642,73 km
3.	Dries VAN GESTEL	KAC	03-07-19	685,60 km	617,66 km
4.	Jeroen JENNEN	ACK	22-06-19	660,90 km	611,94 km
5.	Fabienne VAN DER LINDEN	KAC	03-07-19	710,50 km	607,27 km
6.	Bart LEYSEN	KAC	03-07-19	654,70 km	595,18 km
7.	Koen VANDER LINDEN	KAC	03-07-19	630,90 km	589,63 km
8.	Geert DE PALMENAER	VZP	02-07-19	667,70 km	580,61 km
9.	Rik VANDEN BOER	ALB	03-07-19	615,70 km	570,09 km
10.	Wim AKKERMANS	ACK	17-06-19	613,10 km	567,69 km



"MICHELAERTS"-TROFEE 2019 (grootste opgegeven proef)

#	Piloot	Club	Datum	Gevlogen afstand	Gehandicapte afstand
1.	Jeroen JENNEN	ACK	03-07-19	1022,90 km	947,13 km
2.	Wim AKKERMANS	ACK	12-05-19	822,50 km	747,73 km
3.	Daan SPRUYT	VZP	13-04-19	845,60 km	741,75 km
4.	Tom CONINGS	ALB	09-07-19	726,40 km	698,46 km
5.	Geert DE PALMENAER	VZP	09-07-19	770,30 km	669,83 km
6.	Nick FREMAU 🇳🇱	BZC	12-05-19	690,80 km	639,63 km
7.	Niel DEIJGERS	DAC	17-06-19	607,20 km	619,59 km
8.	Bart LEYSEN	KAC	07-07-19	675,30 km	613,91 km
9.	Koen VANDER LINDEN	KAC	09-07-19	536,00 km	515,39 km
10.	Dries VAN GESTEL	KAC	07-07-19	563,90 km	508,02 km

JUNIORENBEEKER 2019



#	Piloot	Club	Proef 1		Proef 2		Proef 3		Totaal
1.	Nick FREMAU 🏆	BZC	12-05-19	3198,1 OP	17-06-19	2357,9 OP	29-04-19	2245,2 VV	7801,2
2.	Michiel VAN DEN BORNE 🏆	KAC	09-07-19	2504,7 OP	12-05-19	1870,7 VV	22-06-19	1576,9 VV	5952,3
3.	Glenn HOSTENS 🏆	KVDW	12-05-19	1509,0 OP	07-07-19	1508,8 VV	06-07-19	1083,2 VV	4101,0
4.	Senna VAN DEN BOSCH 🏆	ACK	07-07-19	1189,2 VV	01-06-19	1182,8 VV	22-06-19	1132,0 VV	3504,0
5.	Filip CEELLEN 🏆	ALB	01-06-19	1072,0 WW	22-06-19	690,4 OP	09-06-19	603,8 WW	2366,2
6.	Jarno VEIRMAN 🏆	VZP	24-05-19	948,5 OP	10-09-19	911,2 VV	25-08-19	386,5 WW	2246,2
7.	Ruben MICHAUX 🏆	KVDW	02-06-19	869,0 OP	01-06-19	848,0 VV	20-04-19	454,0 VV	2171,0
8.	Sebastiaan DURT 🏆	KAZM	12-05-19	893,3 OP	02-06-19	753,3 WW	14-04-19	513,5 VV	2160,1
9.	Martijn EERDEKENS 🏆	LZC	01-06-19	552,6 VV	07-07-19	524,2 VV	23-06-19	522,1 VV	1598,9
10.	Tijl VAN DER AUWERA 🏆	ACK	21-04-19	307,8 HW	12-05-19	281,8 HW	01-05-19	193,2 HW	782,8
11.	Nathan HILLAERT 🏆	VZA	30-03-19	541,7 VV	13-04-19	106,3 VV	00-00-00	0,0	648,0
12.	Olivier BOLLAERTS 🏆	KVDW	01-06-19	600,0 DU	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	600,0
13.	Michiel HAEMELS 🏆	ALB	22-06-19	537,6 VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	537,6
14.	Jens GROESENEEKE 🏆	KVDW	12-05-19	529,1 VV	00-00-00	0,0	00-00-00	0,0	529,1
15.	Steven THIELEMANS 🏆	DAC	06-04-19	370,5 VV	24-03-19	144,3 HW	00-00-00	0,0	514,8

CLUBRANGSCHIKKING 2019 (België & Buitenland)

(Tussenstand op: 07 December 2019 18:05:51.)

#	Club	Aantal piloten	Gemiddelde/piloot	Punten
1.	ACK	49	4341,4	212730,8
2.	ALB	51	3114,0	158813,8
3.	KAC	22	4332,9	95324,3
4.	DAC	20	4311,6	86232,1
5.	KVDW	33	2473,9	81637,2
6.	VZP	22	3377,4	74301,7
7.	LUAC	15	3352,0	50280,7
8.	BZC	14	3591,0	50274,3
9.	KAZM	13	3549,8	46146,9
10.	LZC	19	1898,8	36076,9
11.	KFC	10	2899,0	28990,1
12.	VZA	5	2030,0	10150,0
13.	LV	2	3213,9	6427,8

BEKER VAN VLAANDEREN 2019



Aan de drie wedstrijden namen 121 participanten deel, maar niet iedereen vloog in alle evenementen. Hierdoor kon er slechts in de Open XPDR klasse een geldig klassement samengesteld worden.

- 1 Jeroen Jennen-Wim Akkermans
- 2 Bielen & Ruben
- 3 Daan Spruyt
- 4 Joris Vanderputten
- 5 Vandebeek & Bertels

De agenda voor 2020

Kempencup 21 mei – 24 mei (hemelvaart)

Kiewitcup 30 mei – 1 juni (pinksteren)

Keiheuvelcup 29 augustus – 30 augustus

FOTOWEDSTRIJD 2019

1. Tom Geeroms
2. Hendrik Van Eyken
3. Tom Conings



Het symposium startte met een inleiding van Guido Sergeant. Het was de laatste keer voor hem. Na jaren de Liga voorgezeten te hebben, stopt Guido nu. Een welgemeende dank u voor de jaren inzet

De 1000 km's van Jeroen Jennen (2.07.2019 – 3.07.2019)

Maandag 1 juli, op het werk zag ik Tijn en Bert Sr. Schmelzer via de radar blips vertrekken voor een poging van 1000km, van Tijn zijn we dit natuurlijk al gewoon maar toch blijft het spannend volgen. Helaas werd het "maar" 955km voor Tijn en 730km voor Bert Sr, desalniettemin een mooie poging en uitzonderlijke vluchten!

Wim Akkermans en ikzelf waren van plan om dinsdag te vliegen en zorgden ervoor dat we maandagavond, na de verhalen van Tijls vlucht, de LS8 (LT) en Discus2T van Tim helemaal klaar hadden zodat we dinsdag op tijd konden vertrekken. Zelfs Robbie Seton kon zich nog vrijmaken op wat de beste dag van het jaar zou worden. Nadat alles klaar was en we nog eens een kijkje namen op TopMeteo waren we met verdeelde gevoelens opgezadeld. TopMeteo's update was niet de update die we verwacht hadden waardoor we onze euforie een beetje moesten bijstellen, zou het wel zo'n goede dag worden? Na een paar jaar ervaring is het niet ongewoon dat de tweede en daaropvolgende dagen minder goed zijn dan de eerste topdag, zou dit het geval zijn? Robbie besliste om toch maar te gaan werken. Wim en ik begonnen met het plannen en mijn enthousiasme zorgden er voor om toch 1000km op te geven, sommige verklaarden ons voor gek maar wie niet waagt? Zelfs 's morgens zag het er niet ideaal uit volgens de PFD's van verschillende websites. Met de opdracht die gepland werd konden we wel afbreken en zo in vrije vlucht toch nog thuis geraken.

Dinsdag 2 juli

Opdracht: Keiheuvel - Porta Westfalica – Horst NL – Halle Westfalen – Hoolst – Meijel – Keiheuvel (1016,6km)

Dinsdag rond 6:30 liep de wekker af om alles thuis nog klaar te zetten. Eerst gedoucht om daarna tijdens het ontbijt met de laptop erbij het weer nogmaals te bestuderen en ervoor te zorgen dat we de proef optimaal zouden leggen en de dag perfect konden benutten. De opdracht werd gemaakt en ik koos ervoor om bij 910km aan Keiheuvel aan te komen (wat al redelijk optimistisch was als we de PFD's bekeken) om dan nog een keer naar het noordoosten te vliegen om de 1000km vol te maken als de dag toch beter werd dan voorspeld! Lunchpakket nog maken en Wim updaten over het plan, Wim ging mee! Eens op het veld aangekomen koos Tijn ervoor om een dag te rusten, woensdag zou immers "DE DAG" worden. Lap, dan moest ik natuurlijk weer werken. In de tijd die we nog hadden voor de eerste thermiek zich op gang trok probeerde ik via mijn dierbare collega's om toch woensdag vrij te krijgen en mits wat wisselen en een paar belofes later kon ik woensdag toch mijn poging wagen om de 1000km te proberen. Maar eerst deze vlucht natuurlijk.



Om 9:35 was de kabel strak en trok Eddy mij als tweede de lucht in, Wim had zich al tegen de wolkenbasis gewerkt en aangezien die nog niet zo heel hoog was kon ik snel aansluiten en vlogen we samen door de startlijn op ongeveer 700m. Het eerste stuk ging redelijk, al surfend onder de wolkjes die zich gaandeweg meer en meer achter elkaar opstelden zodat we van die straatvorming konden profiteren, wat met de lage wolkenbasis natuurlijk een leuke extra was. Net voor de Maas toch een klein beetje paniek wanneer we wat lager kwamen, maar met twee konden we goed zoeken en op 300m een halve meter gevonden die gaandeweg beter werd om toch weer omhoog te krabbelen. Reden om misschien toch iets voorzichtiger verder te gaan tot het toch iets meer ontwikkeld. Om 11:15 vlogen we met twee over de Rijn, zo vroeg ben ik hier volgens mij nog nooit gepasseerd en na twee uur vliegen hadden we er 150km opzitten om toch een eerste balans op te stellen. Nog 8uur vliegen om 850km te vliegen, het gemiddelde moest toch snel omhoog gaan. De basis was ondertussen gestegen tot 1200m en we moesten nog 130km naar het keerpunt net voorbij Porta Westfalica. Net voor het keerpunt verloor ik Wim een beetje uit het oog waardoor ik iets later een kleine 200m lager hing, Wim wees me nog een goede bel aan van 2,5m en ging verder naar het keerpunt. Ik probeerde hem in te halen maar kon hem niet meer visualiseren en we vlogen een ander pad naar het tweede keerpunt. De basis was ondertussen gestegen tot 1700-1800m, het tweede keerpunt lag net over de Maas in Nederland. Wim vloog wat meer noordelijker van track en ik zuidelijker, helaas vonden we elkaar niet tijdig genoeg terug waardoor er een kloofje ontstond en we apart verder moesten. Dit bewijst maar weer eens hoe moeilijk het is om effectief samen te vliegen. Mijn volgende bellen waren duidelijk beter en na 2x meer dan 3m/s te draaien zat ik een kleine 20km voor Wim wat ongeveer de rest van de vlucht zo bleef. Door de informatie die we aan elkaar gaven konden we toch nog profiteren van elkaar. Het gemiddelde van het tweede been was 117kmh waardoor we toch weer wat kans maakten om de 900km vol te maken. Het weer was ondertussen zo goed verbeterd dat het volgende been ook vlot verliep. Bijna elke bel was boven de 2m/s met uitschieters tot 3m/s. De straatvorming stond wat schuin op het been maar door de goede stijgwaardes konden we toch al dolfijnend serieus wat afstand overbruggen. Om 16:00 nog eens een kleine evaluatie: 600km, gemiddelde snelheid lag rond de 95kmh en we hadden nog een



kleine 4uur thermiek te gaan, al zou deze natuurlijk wel afzwakken. Zou het eventueel toch lukken? Het begon wat moeizamer te gaan, de stijgwaardes bleven wel redelijk goed maar er kwam overontwikkeling waardoor de afstand van de wolken groter werd.



Na het keerpunt ontstond er een mooie straat die richting het luchtruim van Münster ging. Net voor ik aankwam ontstond er ook een kleine plukje waar ik toch voor wou omvliegen en die bezorgde mij 2,5m/s tot 1850m. De keuze was nu om de

straat te volgen en zo 30-40 graden noord van track te vliegen of recht op koers te gaan. Omdat deze er zo mooi uitzag besloot ik toch om deze te volgen dit zorgde voor plezier en met soms uitslagen tot 5m/s moest ik een kleine 20km niet draaien zonder hoogteverlies. Dit konden we goed gebruiken voor de volgende uren, het was ondertussen al 18u toen ik de Rijn overvloog, nog twee uur thermisch en nog 200km te gaan. Wim zat iets achter maar schoot ook nog steeds goed op. De thermiek begon wat ingewikkelder te worden en werd minder naarmate de dag vorderde. Een lange steek naar Budel zorgde ervoor dat ik op 500m 1,5 m/s moest gebruiken en mezelf bewust maken van het feit dat het geduld moest winnen van de drang naar snelheid. Nog 40km naar Keiheuvel om de 900km de volbrengen, ondertussen hing ik op 1650m aan Weert en mocht ik niet hoger dan 1500m van Brussel. 19u10 en nog 100km te gaan, nog een keer naar het



noordoosten om dan hopelijk weer terug te geraken. Via berichtjes op de grond kreeg ik wel te horen dat ik het moest proberen, ze zouden wel ophalen als het nodig was! Wim zat ondertussen ook al weer in België en kon me goed helpen omdat ik

zijn richting uit moest. De bellen bleven redelijk stabiel rond de 1-1,5 m/s en de basis was hoog genoeg. Aan Budel probeerde ik hoog genoeg te geraken omdat het er verder richting Meijel toch maar wat zwak uitzag. Dit verliep niet zo heel vlot, mede door het luchtruim van Eindhoven was ik genoodzaakt om sneller de oversteek te maken en een lange steek naar het keerpunt en weer terug zorgden toch voor wat spanning. Kom ik wel hoog genoeg aan? Zal deze nog werken en kan ik nog hoog genoeg geraken om thuis te geraken? Max finesse probeerde ik zo recht mogelijk te vliegen, hartslag ging al iets hoger van de zenuwen maar door de goede lucht en het goede pad kon ik na het keerpunt op 500m weer aanpakken. 1,4m/s en daardoor ook mijn final glide bel. Wim kwam daar net ook aan en kon hier nog wat hoogte winnen alvorens het keerpunt te ronden. Ik klom tot 1200m en was finalglide om 20u17! 30km puur genieten, wat een dag was dit! In het begin leek het onmogelijk, maar doordat de dag zo lang en zo goed was konden we na 10u48 vliegen toch 1018km in onze vliegboek schrijven. Na de landing al de mensen zien staan die je waarschijnlijk de ganse vlucht hebben gevolgd maakten toch wat emoties los, de eerste 1000km met een Standaard klasser vanuit Keiheuvel. Onwezenlijk. Wim kwam iets later ook aan, hij vond om 20u34 nog een laatste bel die hem thuis bracht en ook de 1000km voltooide, niet zijn eerste maar wel zonder koeltorens en in een std klasser! Hoe de sociale media ontploften was on-

wezenlijk en prachtig tegelijk. Hoe ik hier merkte dat bijna gans zweefvliegend België en zelfs anderen zo op hun computer- of smartphone scherm gekluisterd zaten om te zien of het zou lukken maakte mij alleen maar meer trots en blij over hoe mooi de zweefvliegwereld in elkaar zit.

Woensdag 3 juli 2019

Opdracht: Keiheuvel – Senden – Coburg – Senden – Hoolst – Achel – Keiheuvel

Ik had via mijn goede collega's op het werk in extremisch toch nog kunnen wisselen zodat ik woensdag ook nog een poging kon ondernemen moest het dinsdag niet gelukt zijn. Wim twijfelde nog even om toch te vliegen maar besliste dat de vermoeidheid toch de bovenhand had en koos voor een rustdag. Het weer dat voorspeld was zou beter zijn, nog iets vroeger beginnen en weer laat eindigen. Na de jojo van gisteren koos ik ervoor om via het noorden van Dortmund over Paderborn richting het Thüringer Wald te vliegen. Tijn was uitgerust en trachtte een Belgisch record van Namibië terecht weer naar België te halen. Chris Bielen en Ruben Snyers hadden hun Arcus ook klaargemaakt om zich te amuseren.



09h15. De kabel was strak en Tijn die al geconfirmeerd had dat er stijgen zat vloog het eerste stuk voor me uit, het ging makkelijker dan gisteren en ik zat al meteen iets beter op schema. De ATC collega's van Brogel zorgden ervoor dat de F16's veilig konden opstijgen maar dankzij de wolken die eindeloos ver te zien waren konden we noord genoeg blijven zodat we geen problemen vormden. De straat die vertrok van Keiheuvel tot ver voorbij Eindhoven konden we niet benutten, die lag in de CTR van Eindhoven, maar door wat zigzag te vliegen waren we al rond 10u45 over de Rijn, ruim een half uur voor op het schema van gisteren. Helaas begon het er na Dorsten anders uit te zien, het vroege begin van de dag zorgden ervoor dat er serieus wat overontwikkeling kwam.

Liefst had ik na Borkenbergen naar het zuiden afgedraaid zodat ik niet in dit moeilijke weer zou moeten ploeteren en tijd verliezen, maar de opgegeven proef stond zo gepland dus trachtte ik toch door te zetten. Ik zat voor op schema dus kon ik wat conservatiever vliegen, doch was het een lange steek die ervoor zorgde dat

ik me niet echt op mijn gemak voelde, na lang zoeken kwam er toch 1,5m/s waarmee ik toch zeer content was en niet al te laag moest aanpakken. Ik kon het eerste keerpunt ronden op 1200m en via een redelijk stukje stilletjes aan verder opschuiven naar de zon. Het leek toch verder dan gepland en op 500m kwam ik in het eerste streepje zon aan, net voor het luchtruim van Paderborn. 2,8m/s gemiddeld over 1000m hoogtewinst. De ATC opgeroepen en ik kon er over en zelfs door als ik er zou inzakken, dat maakt het natuurlijk wat makkelijker. Het was kwart na 12 en de basis steeg naar 1650m, ondertussen stonden er al 240km op de teller. Vanaf hier ging het terrein wat omhoog en mede dankzij de sterke thermiek kon ik nog wel wat tempo maken. Ik begon wel wat vermoeid te worden, de eerste 1000km had zijn sporen toch achtergelaten. Thüringer Wald stilletjes aan dichter zien komen was ook wel indrukwekkend, een beetje adrenaline erbij en ik kon er weer tegen.



De basis richting Coburg steeg stilletjes aan en op een gegeven moment werd het blauw, nog een paar kilometer doorglijden en weer richting de cu's, al bij al geen probleem met een basis van 2200m. Eens gedraaid ging het eerste stukje nog vlot, het was ondertussen half 3 en er moesten nog 500km gevlogen worden, ik zag het zeker goed komen. Wat volgde was een redelijk moeilijk stukje, ik kreeg het ritme er niet goed in en kon een Janus zelfs maar moeilijk inhalen. Iets zuid van Dortmund kon ik weer aansluiting maken aan een straat en zorgden andere kisten ervoor dat ik niet lang moest zoeken naar thermiek. Het stukje weer noord-westelijk ging iets minder vlot maar ik zat nog op schema, om 17u35 kon ik alweer richting Keiheuvel vliegen.



Al bij al ging dit redelijk moeizaam, de straten die noord-zuid stonden waren grote plakaten die ervoor zorgden dat ik de thermiek echt moest zoeken, met de vermoeidheid die meespeelde ging dit niet altijd van een leien dakje maar desalniettemin verliep het zonder al te grote fouten. Eens aan Keiheuvel probeerden ik via Brussels Info om hoger te geraken, net over de grens nabij Achel kon ik wel wat meer hoogte gebruiken om de oversteek te maken, helaas kon dit niet en vertrok ik rond FL50 richting Hoolst.



Vanaf daar werd het namelijk blauwer en ik had de indruk dat het wat sneller uitdoofde dan verwacht. Uiteindelijk was mijn plan om lichtelijk wind af hoogte te winnen om zo sneller thuis te zijn, mijn laatste twee benen van Hoolst naar Achel en terug werden een processie van Echternach. Om 19u30 kon ik het keerpunt in Hoolst ronden op 785m, ik had dus nog zeker een bel tot 1500m nodig om de laatste 55km te overbruggen. Na lang zoeken kon ik toch een metertje vinden dat me omhoog bracht, helaas waren de militairen gesloten en zodoende werd de R42 weer naar FL65 opgetrokken. De wind was beginnen opzetten en met 25km headwind begon het toch lastiger te worden, de R42 kwam dichterbij en op 1250m begon ik aan het laatste avontuur, één zeer lange steek maar eens aan Achel Abdij, het laatste keerpunt, had ik de duizend wederom gevlogen, nu nog thuis geraken. Via het kanaal en noord van Lommel probeerden ik dicht bij de buitenlandingsvelden te blijven, de finalglide meter ging stilletjes op en neer maar met de rugwind had ik niet veel nodig natuurlijk. Helaas zakte ik onder glijpad en had ik al beslist in welk veld ik mezelf kon zetten. Hier besliste iemand toch dat het weer eens tijd werd voor een low-save en op 300m vond ik toch nog een klein belletje wat me met 0,2m/s naar boven duwde. De wind die nu in mijn voordeel stond zorgde ervoor dat ik weer op glijpad kon en de Keiheuvel kon bereiken. Daar stonden nog meer mensen dan



gisteren, na een low-pass zette ik de LS8 met een iets hardere landing dan ik gewoon ben op de grond. Het is me gelukt, 2x 1000km! De emoties werden met net niet te veel en ik kon iedere felicitatie begroeten met een grote glimlach. Ohja en Tijl? Die vloog het record van Namibië weer naar de Keiheuvel, what else?



Deze twee dagen waren onbeschrijfelijk. Alles zat natuurlijk meer van de ATC hulp tot het weer dat zich perfect ontwikkelden. De mooie regionen die overvlogen werden zitten nog steeds vers in mijn geheugen en bijna elk stukje van de vlucht kan ik nog na vertellen. Ik ben heel trots op deze verwezenlijking maar dit had niet gelukt zonder de hulp van enorm veel mensen, mensen die ik toch wil bedanken. Mijn ouders die ervoor gezorgd hebben dat ik hier opgegroeid ben en met al hun steun in de zweefvliegrij ben gestapt. Eddy, die me eigenlijk de basis heeft geleerd en zo stilletjes aan met tips & tricks verder heeft geholpen. Ook dankzij de LS8 die van hem is kon ik deze twee dagen met een top machine vliegen. Mijn vriendin, Amber die me toch vaak moet missen aangezien ik daar weer hoog en droog in de lucht zit terwijl zij hoopt op een telefoontje dat ik weer veilig aan de grond sta. Dennis die me de laatste jaren serieus heeft begeleid waardoor ik



toch iets beter ben beginnen vliegen. Wim om de LS8 niet alleen perfect uit te rusten maar ook af te staan dinsdag zodat ik met een vertrouwd toestel kon vliegen. Ook voor het samenvliegen en voor de weer updates van woensdag! Heel de familie: Huybreckx/Kell/Schmelzer voor de verhalen en zo veel meer die ik als kind af ben beginnen opnemen. TopMeteo en Naviter natuurlijk om het weer en opdrachtplanning te sponsoren. Ten slotte aan iedereen natuurlijk die me gefeliciteerd heeft voor deze mooie vluchten.



Korte samenvatting en werkpuntjes:

- 2x 1000km opgegeven proef op twee dagen tijd.
- Gemiddelde van 94kmh op de eerste proef (10u58min) en 89,56kmh op de tweede (11u31min)
- Wim vloog eveneens 1000km, met 89,4kmh (11u24min) in een Standaard klasse zweefvliegtuig.
- Lunchpakket goed nakijken, in vlucht merken dat het brood al iets te oud was geworden om nog lekker te smaken is niet zo fijn als je weet dat er nog ettelijke uren te vliegen vallen.
- Tijl vloog niet één record van Namibië naar België maar twee! Out-and-Return Declared + O/R Free Distance.
- Via sms/WhatsApp kreeg ik al steun en tips toen ik nog maar net de Maas over was!
- Op twee dagen tijd werden er 8 graan koeken, 6 flesjes Aquarius, 8 flesjes water en genoeg diepvries zakjes gebruikt. 4 boterhammen met salami werden helaas op dinsdag niet benut, woensdag waren ze wel weer lekker vers!
- Nogmaals, zonder alle hulp konden deze vluchten dit niet verwezenlijkt worden!

Jeroen.

Oef ...een gelukkige afloop

Op een zomerdag in 1986, ik was nog een jonge piloot, vloog ik met de OO-ZMW, de Astir Club van onze vliegclub, boven de velden tussen het kasteel van Helecine en de kerncentrale van Tihange.



De auteur in de Club Astir ten tijde van het incident

In die tijd was onze club niet erg rijk. We hadden een oud sleepvliegtuig de OO-MIL, een Morane MS885 van 145 HP, en een paar zweefvliegtuigen: een Ka7 (OO-ZAE), een Ka8 (OO-ZAR), een Astir-dub (OO-ZMW) en een Mucha (OO-ZST).

De Mucha (wat "vliegen" betekent in het Pools) was een zweefvliegtuig dat weinig vloog omdat veel piloten er bang van waren. Dit toestel trilt niet voordat het in tolvlucht gaat. Het was daarom noodzakelijk om voortdurend de snelheid in het oog te houden omdat de minste fout tot een ramp kon leiden.

Onze bijna enige sleeppiloot heette Gino Vandormael. Op 17 jarige leeftijd had hij zijn vliegbrevet, maar niet zijn rijbewijs. Dus kwam hij per bromfiets naar het vliegveld.

Na ongeveer een uur vliegen, besloot ik terug te keren naar EBTN zodat een andere piloot met de Astir kon vliegen. In de buurt van de parking van de snelweg- ik vloog toen op een hoogte van 800 meter- zag ik het sleepvliegtuig de Mucha onder mij doortrekken. Terwijl ze op 500 meter in een rechte lijn vlogen, zag ik de Mucha plotseling scherp naar rechts en naar boven draaien. Maar 2 seconden later zag ik hem naar links vertrekken, getrokken door het sleepvliegtuig. Ik realiseerde me meteen dat de kabel niet los was. Beiden vlogen naar de grond. Op dat moment leek het erop dat de remkleppen van de Mucha waren uitgekomen. Ongeveer 150 meter lager, slaagde Gino, die het toerental had verlaagd en de kleppen maximaal had uitgetrokken, om te ontkoppelen.

De Mucha ging gewelddadig omhoog, viel weg, ging weer omhoog en stabiliseerde zich. Op hetzelfde moment zag ik dat de piloot van het zweefvliegtuig de canopy had afgegooid. Ik geloofde mijn ogen niet. Gelukkig konden de Mucha en het sleepvliegtuig zonder problemen landen.



De Mucha OO-ZST voor een van de militaire loodsen op het vliegveld van Goetsenhoven

Ik besloot meteen te landen. Gino legde me uit dat hij bijna dood was geweest. De piloot van de zwever verklaarde dat hij de voetenstuurkabel in plaats van de ont koppelingskabel getrokken had. Het voetenstuur was teruggetrokken tot het uiterste, te ver van zijn voeten. Hij dacht even om met zijn parachute te springen, daarom had hij de canopy reeds afgeworpen. Deze werd een uur later teruggevonden in een geploegd veld en was weinig beschadigd. Het zou mij niet overkomen. In 1989, tijdens het vliegen als instructeur op Blanik in St-Hubert, trok mijn leerling piloot (een meisje) niet hard genoeg aan de ont koppeling en de kabel kwam niet los. Tegen de tijd dat ik reageerde, werden we door het vliegtuig in de tegenovergestelde richting getrokken waarin we vlogen. Gelukkig heb ik kunnen ont koppelen. We vliegen om plezier te hebben. Maar vergeet nooit dat een oude piloot, een piloot is die altijd voorzichtig geweest is.

Goede vluchten voor iedereen.
Yves Poleur

Nog wat bijkomende inlichtingen

De Mucha is met de sleepkabel geland op de Rwy 06. Dus de kabel is over de Hannuistsesteenweg gesleept zonder dat de piloot het besefte. De piloot is daarna naar de bar een paar glazen porto gaan drinken. Diezelfde dag heeft hij nog een initiatievlucht met de Ka7 uitgevoerd. In die tijd was dat allemaal mogelijk.

Een geluk dat hij niet gesprongen is met zijn valscherf. Het waren, naar men mij zei Amerikaanse parachutes van WO II. Niemand wilde ze nog plooiën.

Op 400m heeft hij de canopy afgeworpen om te springen. Met een duiknelheid van 100 Km/u zou het 14 sec geduurd hebben alvorens de grond te raken. Hij was er nooit uitgeraakt.

Om met de Mucha te mogen vliegen, moest je 20 uren solo hebben. Op 1 juli 1984 had ik bijna 21 uren solo. Ik mocht dus met de Mucha vliegen. Omdat het een nogal gevaarlijk toestel was (dat zeiden toch de meer ervaren piloten in de club), heeft mijn vlucht niet langer dan 9 minuten geduurd. Ik ben nooit onder de 90 km/u geweest en geland voor de sleper uit schrik om in vrilte te gaan. Dit toestel had ook een verticale variometer. dus geen ronde. Het merk (waarschijnlijk van Poolse makelij), ken ik niet.

Aan de Mucha zelf was er wat schade aan de remkleppen en de canopy. Na de herstellingen, werd hij te koop aangeboden voor 80000 BEF (± 2000). En het was de auteur van het incident die hem gekocht heeft. Maar op 30 april 1988 heeft hij, tijdens het opstijgen te SaintHubert, een vleugel verloren (!). Het zweefstoestel maakte een halve rol en de sleeppiloot heeft onmiddellijk ont koppeld. De vleugels bij de Mucha (zoals bij de Foka), worden bij elkaar gehouden door twee verticale pinnen. Een van deze assen was niet ver genoeg ingedraaid. Bij dit incident vielen er wonderlijk geen gewonden, maar de ZST was wel "perte totale".

De Mucha is van Poolse makelij (SZD) en heeft een glijgetal van 27,8. In totaal werden er 240 toestellen gemaakt. Het eerste toestel werd ingevlogen in februari 1958.

Enkele gouden tips ...

Voor de zweefpiloot: neem vanaf 400m de gele ont koppelingshendel vast. De hoogtemeter van je toestel geeft misschien niet dezelfde hoogte weer als die van de sleper. Bij het "wiggel waggel" van het sleeptoestel, ont koppel 2X, kijkt of de kabel vertrekt en draai daarna pas naar rechts af. En zeker niet aan de stick trekken in de hoop om een paar meters hoger te geraken.

Voor de sleeppiloot: alvorens naar links weg te draaien, kijkt of de kabel aan het zweefstoestel los is.

Theo Stockmans

Ad Kennes

Iemand die al 45 jaar vliegt zal wel heel wat te vertellen hebben. Dat was de reden toen ik Ad op ons jaarlijkse symposium vroeg voor een interview in ons Ligablad. Enkele weken later val ik binnen in het clubhuis van KAC. Ad zit al achter een koffie. Omdat er een proefexamen plaats vindt en we de slachtoffers daarvan niet willen storen zetten we ons even apart in een bureel. Ad is een spraakwerval wat het komende anderhalf uur erg aangenaam maakt.



Wanneer en waar kreeg je de vliegmicrobe te pakken?

Mijn microbe heb ik opgedaan als 13 jarige jongen door op Gilze Rijen een vlucht mee te maken met de PH-243 Rhönlerche, daar is de kiem gelegd. Mijn eerste lesvlucht was met Marcel De Wit hier in Weelde. De start gebeurde met een Rhönlerche op 15 februari in het jaar 1976 en mijn eerste solo vlucht was reeds op 3 april 1976. We waren met een groep van een zestal enthousiaste leerlingen, mijn Marianne, Emelie, Rik, mijn broer Frans, Paul en ik. Enkel Paul Winthorst en ik zijn nu ook nog actief. Het was vooral Martin Baeke die ons les gaf en begeleide. In datzelfde jaar kocht ik mijn eerste toestel al, een K6br. Tien jaar later kocht ik samen met Paul een Cirrus 18 meter en in 1993 het laatste toestel, de Mosquito OO-ZZK, de K3. Die heb ik enkele jaren geleden verkocht in Nederland. Die vliegt nu in een club waar ze bijna uitsluitend Mosquito's hebben. Tot nu toe heb ik 5371 vluchten gemaakt en 5060 uren bij elkaar gevlogen. Dit heeft geresulteerd tot 90.959 km overland met totaal 76 buitenlandingen. Gelukkig is hierbij alles goed verlopen, geen schade aan piloot en/of toestel.

De K6 is één van mijn favoriete toestellen, heb jij er ook goede herinneringen aan?

Zeker, ik vloog er mijn 5 uren en eerste 50km mee naar Zwartberg. Mijn ophaalploeg kwam me halen maar ik was mijn prestatie al beginnen vieren in het clubhuis. Mijn toestel moest door anderen

gedemonteerd worden...Later vloog ik er ook mijn eerste 300km FAI mee. Vanaf 1978 ben ik naar Sisteron op verlof beginnen gaan. Eerst heb ik er met een Janus gevlogen. Dat was de eerste Janus die 12000 uren haalde. Ik haalde er mijn diamanten hoogtewinst in 1983. Ik had zelfs 1000 meter meer. Later haalde ik er 8300 meter. Hoogtevluchten heb ik altijd leuk gevonden. Ik heb ook nog in La Motte, Issoire, Issoudun en Fayance gevlogen. In St Auban heb ik in 1986 een perfo stage gedaan. Daar kreeg je 's morgens theorie, daarna zetten we de toestellen buiten en ging je eerst eten voor je ging vliegen. Tijdens het middagmaal stond er toen een karaf wijn op tafel! Een van mijn enerverendste vluchten was op en neer naar Plampinet waarbij ik niet boven de hellingen uit mocht komen, dus altijd onaangenaam laag.



De JA en de K3 samen in de startrij, misschien wel op weg naar Plampinet.

Je bent ook een uitstekend overlandvlieger. Wat zijn je beste prestaties?

Ik heb één keer de Charron in de clubklasse gewonnen. Twee keer in de renklasse met de Mosquito OO-ZZK. In 1983 mocht ik de wedstrijd van Keiheuvel in de clubklasse op mijn naam schrijven, met mijn K6 OO-ZKJ. Ook de wedstrijd in Kortrijk heb ik in de renklasse met de Mosquito gewonnen. Twee keer heb ik ook de Euroglide meegevlogen. Dat was een zeer boeiende ervaring wat ik iedereen zou aanraden.



Wie zijn de mensen die je het meeste zijn bijgebleven?

De eerste was natuurlijk Martin Baeke. Ik was zijn protégé en heb hem later 13 jaar opgevolgd als hoofdinstructeur. Hij heeft me in 1980 hulp-instructeur gemaakt. Twee jaar later full instructeur. In 1981 heb ik veel ervaring opgedaan door op twee Bloso kampen les te geven, dus 4 weken achter in een Rhönlerche, houten kont en zere rug! En dan is er natuurlijk nog Stan Taeymans. Op mijn voorspraak is Stan in Weelde lid geworden, een goede aanwinst, hij joeg de boel op door al vroeg klaar te staan met de JA. We hebben veel samen overland gevlogen. Wij waren heel goed in het samen thermiekeren, steeds elkaar in het zichtveld houden. Zo vlogen we ooit eens een proef waarbij we pas aan de Maas boven de 600 meter kwamen.



Deze Mosquito foto is genomen door Luc van Camp, boven de vallei bij Sisteron.

Je staat ook bekend om je uitgebreide kennis van vliegtuigmotoren. Hoe kom je daaraan?

Er werd ooit op televisie een oproep gedaan door de luchtmacht aan technische scholen of die mensen wilde opleiden voor een technische job bij de luchtmacht. Daar had ik wel oren naar en het resultaat was dat wij in Tilburg door de luchtmacht werden uitverkoren. Ik kreeg een half jaar een opleiding bij de LETS tot systeem specialist. Toen ik begon met lesgeven kregen we



een Northrop NF5b op school als sleutelvliegtuig met allerlei tooling en accessoires, kortom, we konden aan de slag. Later kreeg ik, na een voorlichting aan geïnteresseerden, de vraag van een man van TOPPS (Turbine Overhaul PowerPlant Support) of ik een maand naar Canada wilde voor een opleiding bij Pratt & Whitney. Ik zou mezelf laten scholen op een PW125B turboprop, motor voor de Fokker 50, deze motor zou in Tilburg gebouwd gaan worden. Ik werd dan ook gevraagd om na mijn cursus in Canada, instructie te gaan geven aan het personeel wat TOPPS toen begon aan te nemen voor dat werk. In totaal ben ik zes keer naar Canada en Amerika geweest om cursus te volgen voor verschillende motoren, van turboprops tot de grote fanmotoren. Het resultaat was dat er in Nederland weinig mensen zijn die dezelfde gasturbine ervaring hebben opgedaan als ik. Later ben ik ook bij de luchtmacht cursus gaan geven over de F16 motor. Toen ik 59 was kreeg ik een mooie regeling, ben gestopt op school en ben voor mezelf begonnen als ZZP'er met het bedrijf(je) EDUGAST (Education Gasturbines). In 2010 heb ik voor de KLM een cursus van een half jaar opgezet om mensen uit de motorenwerkplaats op te leiden tot proefdraaier gasturbines, een mooie klus die ik in 2015 nog een keer herhaald heb. De cursus betrof de GE CF6-80 en de CFM 56 fanmotoren. Dat was wel de laatste keer denk ik.

Hartelijk dank voor dit interview.

Kris



Het hoekje van de boekenvreter

Laten we beginnen met een beetje meteorologie, met **Martin DINGES**, *Die Entwicklung der Thermik im Gebirge - und weitere Aufsätze zum Alpensegelflug*, eigen uitgave, Starnberg, 2010, zonder ISBN, 124 blz. 16 x 24 cm, slappe kaft, talloze kleur- en zwart-wit tekeningen en foto's.

In feite moet je hier zeker rekening houden met de ondertitel, want de ontwikkeling van de bergthermie maakt "slechts" een kleine helft van het boekje uit. Maar dit deel één van 55 pagina's zit wel boordevol interessante informatie, waarbij een en ander geput wordt uit eigen ervaring, maar ook uit een reeks wetenschappelijke naslagwerken die voor de doorsnee (berg)zweefvlieger niet zomaar toegankelijk zijn. Dinges maakt die voor iedereen verstaanbaar en wekt die tot leven. De talrijke kleurschema's leveren hiertoe een uitstekende bijdrage.



Elke bergvlieger kent wel de basis van het ontstaan van de stijgwinden in het reliëf; minder vanzelfsprekend zijn begrippen als het volume-effect van het bergmassief, de aan de opwarming van dit massief verbondene thermische depressie, en aan de regionale luchtuitwisseling tussen nabijgelegen bergensembles. Dinges wijdt ook afzonderlijke hoofdstukken aan de kleinschalige luchtcirculatie rond een afzonderlijk bergmassief ("cassette"), aan de stroming in een duidelijk begrensd bergensemble en aan de invloed

van een thermische depressie van hogere orde, die niet veroorzaakt is door het bergmassief zelf maar de meteorologie ervan beïnvloedt.

Dit eerste deel wordt geïllustreerd door de analyse van een thermiekdag in de Pinzgauer Alpen, meer bepaald de "Pinzgauer Spaziergang" langs het oost-west verlopende Salzachdal. Bijzonder interessant zijn de verschuivingen van de stijgwindlijnen langs de bergketens naargelang het stadium in het dagverloop van de thermiekontwikkeling.

De overige delen van het boek zijn dan gewijd aan de vliegt technieken die aangewend worden bij het bergvliegen: hellingvliegen (inclusief de "Schnelle Wende" die je uit de nood helpt wanneer je je hebt laten vangen en je toestel dreigt te overtrekken en met het reliëf te botsen), centreren en correcties ervan, een overzicht van de vliegmechanica (waarbij o.a. de invloed van het haakeffect en het geïnduceerde rollen wordt toegelicht, alsook de problematiek van de laatste rol bij een rugwindlanding – in de bergen vaak noodzakelijk om een buitenlanding bergopwaarts te maken), en tenslotte twee uitvoerige hoofdstukken over het landingscircuit en de landing zelf.

Indien het meteorologische deel je zeker kan helpen om mooie vluchten te maken in de bergen, is de rest een goede reminder dat bergvliegen een aantal risico's meebrengt, die je niet mag onderschatten en waarvoor je de remedies vooraf moet kennen – en je veiligheidsmarges moet aanpassen. Een aanrader voor elke bergvlieger dus.

Het volgende boek spreekt slechts zelden van onze sport, maar is toch voor de ontwikkeling en het voortbestaan ervan van tel: **Steven DECREAENE en Paul HOPFF** schreven onder toezicht van **Dominique DEHAENE** *Overview - A History of Air Traffic Management in Belgium*, drietalig (Engels, Nederlands, Frans – onze Duitstalige landgenoten vallen weer eens uit de boot!), Lannoo, Tielt, 2020, 208 blz op papier 22 x 28 cm of in pdf, talloze kleur- en zwart-witfoto's.

Vermoedelijk is de idee voor dit werk ontstaan toen Belgocontrol, vroeger Regie der Luchtwegen, nog eens van naam veranderde en Skeyes werd. Het komt in elk geval zeer gelegen om die nieuwe benaming extra in de verf te zetten en meer naambekendheid te geven. Zo is het boek gewoon beschikbaar op Internet in pdf-formaat of als elektronisch boek: https://www.skeyes.be/media/1725/overview-skeyes-ebook_c.pdf <https://www.skeyes.be/media/1723/overview-skeyes-ebook.epub>. Er is ook een kort YouTube-filmpje in het Engels beschikbaar over die geschiedenis op <https://www.youtube.com/watch?v=C8JkDco mxlY&feature=youtu.be>. Bref, een hele marketingstrategie!



Het boek bevat 8 hoofdstukken, waarvan het eerste een definitie wil zijn: Wat is luchtverkeersleiding? Hier vinden we een van de weinige vermeldingen van onze sport: "Voor een goede doorstroming van het vliegverkeer moet het beschikbare luchtruim gestructureerd worden. Dan pas kunnen alle geplande vluchten goed verlopen: zowel de lijnvluchten van de burgerluchtvaart als de oefensessies van militaire jets, bijvoorbeeld. Maar er zijn ook zweefvliegtuigen, ulm's, ballons en almaar meer onbemande toestellen zoals drones. Het is de taak van het 'Airspace management' (ASM) om al dat verkeer te regelen".

Dan komt de geschiedenis, ingedeeld in verschillende periodes. "Het prille begin" (voor WO II), waar alles via radiopeilingen en radiocommunicatie gebeurde, met de opkomst van Sabena. "Na oorlogse groei" met het opkomen van de radar voor de verkeersleiding. "The jets are coming!" met hoe langer hoe meer zaken- en toerismelijnvvluchten. "Moderne tijden" met de Jumbojet en masatoerisme, en nog verdere ontwikkeling van de radionavigatiesystemen. "Regionalisering & liberalisering" beschrijft de impact van de regionalisering op het beheer van de vliegvelden, en van de deregulering op de vermenigvuldiging van het aanbod en de opkomst van de lage kosten maatschappijen. Hier vinden we ook een deeltje dat gewijd is aan de "regievliegvelden" zoals Grimbergen, Gent (R.I.P.), Spa en Saint-Hubert. Met "Expansie & vernieuwing" (ontstaan van CANAC), "Belgocontrol" (naamverandering) en "De toekomst" (nieuwe naamverandering) wordt het werk afgesloten.

Het is wel een interessant historisch overzicht. Hier en daar zie je ook een radarbeeld of een kaartje waaruit de veranderingen van het luchtruim blijken, maar het is wel jammer dat er aan ons steeds complexer wordende "speelveld" geen diepere analyse gewijd is, met kaartjes op regelmatige tussenpozen. En dit terwijl de evolutie van de technische uitrusting van de verkeersleiding wel vrij uitvoerig aan bod komt. Het geeft toch een beetje de indruk van een publicitaire uitgave...

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Op 23 januari was het eindelijk zover: de eerste AS 33 éénzitter voor de 18-m-klasse kon op het fabrieksvliegveld van Huhnrain zijn eerste vlucht maken. Testvlieger was bedrijfsleider Uli Kremer, die het toestel ook ineens in al zijn aspecten uitprobeerde, inclusief de thuisbrenger met elektrische startmotor. Aansluitend werden er nog drie vluchten uitgevoerd, alvorens de ijskoude temperatuur iedereen naar de lokale "Flugplatzhütte" leidde voor een natje en een droogje om het nieuwe model feestelijk te verwelkomen.



Allstar PZL Glider



Allstar heeft nu alle productie gecentraliseerd in Bielsko-Biala, historische zetel van de SZD-zweefvliegtuigenproductie. Een terugkeer na weggeweest... Een verhuizing die anderhalf jaar geduurd heeft. Maar op 20 december 2019 heeft het eerste (lokaal geproduceerde) exemplaar van de "nieuwe generatie" SZD-55-1 Nexus (Promyk) het luchtruim gekozen. Het weer was nogal stormachtig en er waren rotoren boven het vliegveld, maar de vlucht verliep zonder problemen. Deze gemoderniseerde "55" komt weldra het productie-aanbod van Allstar vervoegen.

DG Flugzeugbau



Wegens de grote navraag heeft DG besloten om ook neo-winglets te ontwikkelen voor de LS6-b en de LS7. Voor de LS6-b konden de mallen van de LS6-c neo en LS8 neo onveranderd gebruikt worden, maar voor de LS7 moest een compleet nieuwe set mallen ontwikkeld en gebouwd worden. Er werden reeds prototype-winglets gebouwd en de proefvluchten kunnen weldra beginnen. Wie interesse heeft voor een ombouwset kan zich wenden tot Sebastian Tschorn.



Begin januari heeft DG ook een samenwerkingsverdrag gesloten met Volocopter GmbH om de nieuwe eVTOL multicopter "VoloCity" te bouwen.

FAI WGC voor dames

Normaliter wordt er in deze rubriek geen wedstrijdnieuws gegeven, maar bij de WK in Australië is er een zeer betreurenswaardig kantje gebleken aan de technische evolutie inzake het volgen van wedstrijdvluchten via het real-time doorsturen van vluchtgegevens. We kennen ondertussen allemaal de mogelijkheden van Flarm en OGN op dat gebied. Maar om een competitie zo fair mogelijk te houden, worden de Flarms normaliter in competitie-modus gebruikt, zodat ze wel degelijk werken om botsingen te vermijden, maar dat de toestellen anoniem blijven en men dus niet kan nagaan wie waar wat aan het doen is.

Om de competitie toch ook spannend te maken voor de grondploegen en de internetgemeenschap, werd er in Australië dus ook een tweede systeem meegenomen, dat wel alle gegevens doorseinde. Deze gegevens werden dan met een vertraging van 15 minuten publiek gemaakt, om de competitie niet te vervalsen en het "achternavliegen" tegen te gaan.

Wat bleek echter? Op een of andere manier was uitgerekend de Australische ploeg erin geslaagd om de gegevens zonder vertraging te bekomen, wat de ploegleiding natuurlijk een voordeel bracht bij het geven van raadgevingen aan de pilotes. Ten gevolge van het indienen van een bezwaar door de benadeelde andere ploegen, kregen alle Australische pilotes een penaltiteit opgelegd, wat aan minstens één van hen een medailleplaats kostte.

De vraag is nu hoe het verder moet. Dit soort vertraging in het publiceren van de vluchtgegevens beveiligen, is blijkbaar niet watterdicht. Moeten we dan maar gelijk alle vluchtgegevens real-time doorsturen en zo het achternavliegen integreren in het competitiegebeuren? Dit is zeker niet voor alle wedstrijdvliegers aanvaardbaar - en het zou hoogstwaarschijnlijk ook leiden tot hogere risico's op botsingen in vlucht.

Stéphane Vander Veken

LVZC FOTOWEDSTRIJD

DEELNEMERS

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zeevliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

ONDERWERP

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

INZENDING DIGITALE FOTO'S

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden voor 15 januari 2021 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be. Een afdruk is niet nodig. Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel). Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

BEOORDELING

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd. De winnaars worden in januari 2020 persoonlijk verwittigd.

INFORMATIE

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, naam van je club.

AUTEURSRECHT

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website. Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement. Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

**BELANGRIJK:
DIT JAAR MOGEN
OOK FILMPJES
INGEZONDEN
WORDEN!**

LIGABLAD

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



39ste jaargang
januari • februari • maart 2019
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift



nummer 157

P. 910158

LIGABLAD

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



39ste jaargang
april • mei • juni 2019
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift



nummer 158

P. 910158

LIGABLAD

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



39ste jaargang
juli • augustus • september 2019
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift



nummer 159

P. 910158

LIGABLAD

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



39ste jaargang
oktober • november • december 2019
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift



nummer 160

P. 910158