

# LIGABLAD

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



34ste jaargang  
**april • mei • juni 2014**  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer **138**

P. 910168

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk  
erkende sportfederatie  
de L.V.Z.C. is lid van de  
Vlaamse Cluster van Luchtsporten v.z.w.  
erkende organisatie voor  
sportieve vrijetijdsbesteding  
tel.: 03/455 20 09 - fax: 03/454 10 67  
e-mail: vcl@online.be



34<sup>ste</sup> jaargang • nummer 138  
april - mei - juni 2014

### Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

### E-mail:

ligablad@skynet.be

### Aan dit nummer werkten verder mee:

Bruno Bedert (BZC)  
Mattijs Cuppens (KVDW)  
Philippe Matthys (VZA)  
Patrick Pauwels (LVZC)  
Bert Sr. Schmelzer (KACK)  
Stéphane Vander Vveken  
Koen Vanderputten (VZP)

### Abonnementen:

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

### Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het  
secretariaat.

### Secretariaat:

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

### Betalingen:

Op bankrekeningnummer  
068-2033341-54 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 augustus 2014 op het redactieadres.

Foto cover: Wachten op vliegweer tijdens de Nationale kampioenschappen op St.-Hubert • Foto: Bruno Bedert  
Back cover: Vakantiestemming bij de Wouw jongeren • Foto: Mattijs Cuppens

## Inhoud

Nieuws van het secretariaat .....	1
Transponders .....	2
Cursus meteorologie Belgocontrol .....	4
Wedstrijduitslagen voorjaar 2014 .....	5
Zweefvliegtuignieuws .....	9
Grote Prijs Geraardsbergen .....	10
Het hoekje van de boekenvreter .....	11
Een veilige aanhanger (deel 2) .....	13
KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen .....	16

## Woordje van de redactie

*Het gaat goed.*

*Bij het verschijnen van dit nummer gaan we de tweede helft in van wat best een mooi zweefvliegseizoen kan genoemd worden. Enkele superdagen en slechts zelden een niet vliegbaar weekend. Diegenen onder ons die pas ingestapt zijn, kunnen zo goed als wekelijks vluchtjes maken waardoor de opleidingsfiche zich snel met kruisjes vult. Ook wie het grote solo avontuur reeds achter zich heeft, krijgt volop kansen om zich te vervolmaken en de nodige uren bij elkaar te sprokkelen om als één van de laatsten de blauwe vergunning te bemachtigen. Hier en daar zien we ook wat inhaalmanoeuvres om een slapende vergunning nieuw leven in te blazen voordat de EASA omschakeling van start gaat.*

*Ondanks dat de klassieke wedstrijden vrij laat plaats hadden was de belangstelling er niet minder om. Jammer genoeg moeten we vaststellen dat de clubklasse een moeilijke tijd kent. De teruglopende belangstelling om met een clubklasser deel te nemen aan een wedstrijd wordt misschien nog verder teruggedrongen door de klasse niet langer op te nemen in de BVV. De klasse kende al een sterke terugval maar de vraag rijst of de stiefmoederlijke behandeling er niet voor zorgt dat de oudjes weldra helemaal van het wedstrijdtoneel verdwijnen? Als opleidingstoestellen blijven ze natuurlijk een vertrouwd beeld op onze velden. De komende maanden zullen ze tijdens de diverse zweefvliegstages opnieuw vele kandidaat zweefvliegpiloten overtuigen van hun betrouwbaarheid. Op vakantiestages ligt het ervaringsniveau eerder laag. De "anciens" wordt dan ook gevraagd om vooral deze periode extra alert te zijn en onze nieuwelingen vertrouwd te maken met alle gevaren die onze sport met zich meebrengt.*

*Samen kunnen we onze sport veilig houden.*

*Een leuke en thermiekrijke vakantie.*

Geert

# Nieuws van het secretariaat

## Statutaire algemene vergadering / Raad van bestuur

Op 19 maart jl. had de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkingsverslag en het financieel rapport over 2013 alsook de begroting voor 2014 werden unaniem goedgekeurd.

Het mandaat van zeven bestuurders liep ten einde. Jan Hannes en Patrick Broos wensten geen nieuw mandaat meer op te nemen. Zij namen afscheid na respectievelijk meer dan 15 en 20 jaar engagement en kregen uit handen van de voorzitter een passend aandenken. De algemene vergadering herbenoemde Guido De Wilde, Guido Sergeant, Johan Lievens, Daan Spruyt en Theo Stockmans. Daarnaast werden Koen Crombez, Jozef Daems en Sebastien Mathieu benoemd tot bestuurder. De bestuurstermijn bedraagt drie jaar. Tijdens de vergadering van de raad van bestuur van 23 april jl. hebben zij onderling de functies toegewezen. Zie overzicht hierna.

## Vliegvergunningen / ATO

Op 8 april 2013 werd de nieuwe EU-wetgeving van kracht in ons land maar er werd voor de vliegvergunningen een overgangperiode voorzien tot 8 april 2015. Tot nader order blijft de KBAC-vergunningenadministratie dus ongewijzigd verder lopen. Zoals reeds werd meegedeeld, moeten alle vergunninghouders hun aanvraag tot omzetting van de bestaande vergunning naar een EU-FCL-vergunning indienen voor 7 januari 2015. Dit zal op clubniveau worden georganiseerd en er zal begeleiding worden voorzien.

Uiterlijk op 8 april 2015 moet onze 'Opleidingsorganisatie' (ATO-Approved Training Organization) operationeel zijn. Het organisatiehandboek en alle begeleidende documenten zijn klaar en in juni zal het overleg starten met het DGLV voor het bekomen van deze erkenning.

Alle instructeurs en clubverantwoordelijken zullen persoonlijk worden uitgenodigd om op 23 november of op 6 december aanwezig te zijn op een speciale vormingsdag. Zoals voorheen gemeld, is er evenwel nog een belangrijke financiële kaap te ronden, nl. de te betalen vergoedingen voor de ATO en voor de bevoegdheidscertificaten van de instructeurs en examinatoren. Wij hopen dat het DGLV de beloofde aanpassingen tijdig geregeld krijgt.

## Luchtwaardigheid - CAMO+

Eind april kwam het CAMO+ team samen om de werking van de voorbije maanden, alsook de interne audits, te evalueren. Globaal genomen is alles vlot verlopen. De auditors hebben geen enkele bevinding van klasse 1 vastgesteld, op enkele bevindingen van klasse 2 werden de nodige corrigerende maatregelen genomen. Ruim 130 eigenaars maken gebruik van de LVZC-CAMO+ en tijdens de voorbije winterperiode werden ruim 100 luchtwaardigheidsspecties uitgevoerd. Onze dank gaat dan ook uit naar de 24 inspecteurs en auditors die alle werkzaamheden als vrijwilliger voor onze zweefvlieggenootschap hebben uitgevoerd!

## Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

Elf kandidaten zijn geslaagd voor het theoretisch examen voor de 'bevoegdheid instructeur' en zij zijn ondertussen aan hun praktische opleiding begonnen. Drie kandidaten leggen eerstdaags hun praktische proeven af en zullen de bevoegdheid van hulpinstructeur bekomen. Drie hulpinstructeurs hebben ondertussen hun stage afgewerkt en zullen eerstdaags hun afsluitende praktische proef afleggen en alzo de bevoegdheid van instructeur bekomen. Van de tien kandidaten 'KBAC-Technicus' die geslaagd waren voor het theoretische examen, hebben er vijf hun stage volbracht en met succes hun praktische proef afgelegd. Einde mei volgt een tweede examen sessie.

Op 8 november heeft voor alle CAMO-medewerkers de jaarlijkse vormingsdag plaats.

## 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, om 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 2014 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 5 november.

## Vademecum 2014 - Pencorrecties

Gelieve nota te nemen van de gewijzigde samenstelling van de raad van bestuur.

### Raad van Bestuur

Samenstelling en taakverdeling periode 2014-2017:

Guido SERGEANT - Voorzitter

Mussestraat 18A, 9680 Etikhove

Tel. 0475/78 22 48

Theo STOCKMANS - Ondervoorzitter

Nerm 123, 3320 Hoegaarden

Tel. 0476/89 90 68

Jozef DAEMS - Secretaris

St.-Jansstraat 10, 2490 Balen

Tel.: 014/81 14 67

Koen CROMBEZ - Penningmeester

Verbindingslaan 62/303, 3001 Leuven

Tel. 0475/45 34 31

Guido DE WILDE

Pannebakkersstraat 10/2, 8500 Kortrijk

Tel. 056/22 76 98

Johan FRANSEN

Meistraat 67, 2590 Berlaar

Tel. 0477/65 54 74

Johan LIEVENS

Huytstraat 18, 9450 Haaltert

Tel. 053/83 16 03

Sebastien MATHIEU

Kumtichstraat 111, 3300 Kumtich-Tienen - Tel. 0498/24 27 48

Daan SPRUYT

Provinciale Baan 83, 9200 Baasrode

Tel. 0494/ 30 44 27

## Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- KNNvL-Elementaire Vliegopleiding 6,00 € (8,00)\*
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)\*
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)\*

\* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

## PR-materiaal

Promotiemateriaal zoals folders, stickers en exemplaren van het Ligablad zijn zonder kosten af te halen op het secretariaat. Een PR-tent, vlaggen en borden zijn eveneens zonder kosten beschikbaar na afspraak.

# Transponders



Hoewel het gebruik van een transponder in België niet vereist is in ongecontroleerd luchtruim, hebben de laatste jaren veel piloten en clubs hun toestellen hier reeds mee uitgerust. Vooral voor de piloten en clubs in het noorden van het land was dit bijna een noodzaak als zij nog in Nederland wilden vliegen.

De discussie of je je transponder in ongecontroleerd Belgisch luchtruim best aan- of uitschakelt, is vorig jaar reeds op het forum van de ligawebsite gevoerd. Diegenen die willen zoeken maar even onder de hoofding "Luchtruim, vliegvelden, omgeving en reglementering" naar "Gebruik transponder in klasse G luchtruim".

Het is duidelijk dat het gebruik van een transponder voor de meesten onder ons een nieuw gegeven is. De laatste jaren zijn er verschillende problemen opgedoken of (valse) incidenten geweest die makkelijk voorkomen konden worden door een correct gebruik van de transponder. In dit artikel zal ik enkele veel voorkomende problemen opsommen en uitleggen hoe je ze kan voorkomen.

## Welke transponder code of "squawk" moet ik instellen?

Elke VFR-vlucht in België die een transponder gebruikt, dient deze in te stellen op code "7000", tenzij je anders opgedragen wordt door de verkeersleiding. Dit is belangrijk, want de andere codes worden specifiek toegewezen aan andere vluchten of aan testbakens voor de calibratie van radarsystemen.

Vorig jaar zijn er enkele voorvallen geweest dat er (Belgische) zweefstoellen rondvlogen met de code 7777. Het verkeerdelijk selecteren van de code 7777 dient vermeden te worden omdat deze code gebruikt wordt om de radarsoftware te calibreren.

Andere codes kunnen toegewezen zijn aan commerciële vluchten. Wanneer je zo'n code instelt kan ook hier weer de radarsoftware in de war geraken: de vluchtinformatie die de verkeersleiders op hun scherm zien kan dan in het slechtste geval aan de verkeerde vlucht gekoppeld worden. Gelukkig zullen de hoogte en snelheid van het toestel op dat ogenblik wel verraden dat

het niet om de juiste vlucht gaat, maar het kan voor verwarring zorgen. Of, erger nog, de computer laten 'denken' dat een vlucht ondertussen al veel verder op zijn route zit dan in werkelijkheid, waardoor een deel van de vluchtgegevens niet meer in de computer beschikbaar zijn op het ogenblik dat deze vlucht contact maakt... Dit gaat zelfs zover dat de schermen die in de luchthaven de landingstijden van de vluchten aangeven, de verkeerde informatie over die ene vlucht zullen weergeven, en de bagageafhandelaars bijvoorbeeld véél te vroeg, of te laat, op het toestel zullen staan wachten.

Hetzelfde verhaal geldt voor het 24 bit mode S address, dat je bij het registreren van je transponder bij het DGLV krijgt. Dit dient bij installatie of onderhoud steeds correct in je transponder geprogrammeerd te worden. Indien een foutief adres ingesteld is (bv. een standaard fabriekswaarde 0x000001) kan dit ervoor zorgen dat jouw transponder niet meer opgepikt wordt door de radar.

## Staat de transpondertest op jouw checklist?

Dit seizoen begon al dadelijk met 2 (valse) luchtruimschendingen. Verkeersleiders zagen toestellen vliegen in gecontroleerd luchtruim, zonder dat deze daar toestemming voor hadden gevraagd. De betrokken clubs en piloten werden gecontacteerd. Dankzij de IGC-files kon al snel aange- toond worden dat de piloten helemaal niet in het gecontroleerd luchtruim vlogen, maar er onder. Een defecte druksonde in de transponder bleek de boosdoener. Maar hoe kan je dit voorkomen?

De meeste transponders zijn uitgerust met een hoogte-aanduiding op hun display. Het is een goede gewoonte om voor het opstij- gen even te kijken of deze uitlezing een correcte waarde geeft. Opgelet: de hoogte wordt altijd gemeten op standaarddruk, dus 1013 hPa. Je dient dus wel even om te rekenen aan de hand van de actuele QNH om te bepalen of deze hoogte correct is.

## Transponder op 'ON' of op 'ALT'?

Wanneer je je transponder inschakelt heb je 2 modes:

- ON, stuurt enkel je identificatie door
- ALT, stuurt daarnaast ook je hoogte door

Als je je transponder aanzet, gebruik je al- tijd de ALT mode, zodat zowel positie en hoogte doorgestuurd worden. Wanneer je enkel ON selecteert, kan dit zorgen voor overlast op de radarschermen van de verkeersleiders. Daarop zijn normaal gezien enkel de vluchten te zien die binnen de hoogteband van hun sector vallen. Als er geen hoogte doorgegeven wordt, zal je transponder niet uitgefilterd worden. Omdat de verkeersleider de hoogte niet kan bepalen, zal hij dan alle andere vluchten uit jouw buurt moeten houden, wat dan weer vertragingen kan veroorzaken. Het niet aanzetten van ALT kan er ook voor zorgen dat de TCAS van overvliegende vliegtuigen een TCAS alarm krijgt, omdat de transpon- der van het overvliegende vliegtuig geen hoogte-informatie van jouw transponder krijgt.

## Is mijn batterij opgeladen en levert ze voldoende stroom?

Een slecht opgeladen batterij kan ervoor zorgen dat het signaal dat de transpon- der uitzendt, te zwak is om ontvangen te worden door de radar. Vooral bij de nieuwe Mode S antennes geeft dit problemen: zij onthouden waar de vlucht bij de vorige 'sweep' zat, en ondervragen deze transpon- der enkel op het ogenblik dat ze weer

ongeveer in dezelfde richting draaien (van- daar de S van Selective in Mode S trans- ponders). Wanneer er de eerste keer geen antwoord ontvangen wordt, proberen zij opnieuw, tot zij uiteindelijk een antwoord van de transponder ontvangen. Ondertus- sen moeten wel nog alle andere transpon- ders die in de zelfde sector zitten onder- vraagd worden. En dit alles in een fractie van een seconde. Ook hier krijg je weer een overbelasting van het radarsysteem, met in het slechtste geval een automatische her- start of uitschakelen van de radarantenne.

## Conclusie

Een transponder kan bijdragen tot het ver- hogen van de veiligheid als deze correct gebruikt wordt. Het is de verantwoordelijk- heid van de piloot om ervoor te zorgen dat hij deze correct gebruikt en laat onderhou- den. In tegenstelling tot de andere instru- menten in je cockpit, is een transponder geen instrument dat bij defect enkel jezelf als piloot in problemen kan brengen, maar ook de piloten rondom, de verkeersleiding en alle systemen die daarvan afhangen.

*Mattijs Cuppens*



## Cursus meteorologie Belgocontrol



Driehonderdvijfenzeventig euro voor een driedaagse cursus over meteo... na een omrekening naar het aantal starttickets en lang nadenken besluit ik met toch in te schrijven. Maar... ik heb er achteraf nog geen minuut spijt van gehad.

In het publiek: zweefvliegers, ballonnisten, piloten in opleiding, motorpiloten, maw het hele zootje dat de lucht onveilig maakt.

Lesgever is Bruno Van Gompel, operationeel meteoroloog verbonden aan de meteorologische dienst van Belgocontrol. De week voor de cursus was hij nog meteoroloog van dienst op het BK Zweefvliegen in Saint-Hubert.

Elke lesdag worden twee modules behandeld. Dag één begint met luchtdruk. De lesgever behandelt zijn onderwerp met grote passie, uiterst visueel en met enige humor. Hij legt al meteen verbanden naar wat later zal komen zoals windrichting en -sterkte. De isohypsen vliegen ons rond de oren samen met hoogte- en oppervlaktekaarten.

Na de middag gaat het over de verschillende soorten winden. Welke krachten hebben invloed op de wind? Hoogtewinden, straalstromen en de invloed daarvan op het weer, meridional stromingpatroon, anabatische wind, zeebries... .



De dag eindigt met wiskundige formules in hun puurste vorm... tijd om even af te haken...

Na elke lesdag is er een rustdag voorzien. Tijd om alles thuis nog eens rustig door te nemen. De geschreven cursus levert daartoe prima materiaal. De powerpointpresentaties zijn (bijna) volledig en voor elk onderwerp beschik je ook over een tekst met inhoudelijke informatie.

De tweede lesdag start met een beknopte herhaling van de vorige lesdag (gelukkig zonder formules als ontbijt). Nadien volgt zichtbaarheid, condensatie, wolken en de dag eindigt met Temp-diagrammen. Dat laatste zorgt voor het nodige gekreun en gezucht. Gelukkig neemt de lesgever het onderwerp opnieuw op bij de start van de derde dag. Sliep je nog bij aankomst dan ben je nu helder wakker... Maar stilaan daagt bij iedereen enige vorm van begrip. Verhelderende voorbeelden en grafieken dragen hun steentje bij.



De laatste dag vangt aan met frontogenese. De lesgever slaagt er in om dit op een heel visuele manier naar voor te brengen. Allerlei luchtmassa's passeren de revue. Allemaal mooi geïllustreerd met tekeningen en foto's die je ook allemaal in de cursus terugvindt.

Het laatste deel gaat over meteoberichten en bulletins. METAR, TAF, SIGMET, SPECI... En de decodering ervan. Ook andere infokanalen komen aan bod, zelfs bij de concurrentie.

Als ontspanning brengen we een bezoek aan het Tower Training Center en de cursus wordt afgesloten met een bezoek aan de meteodienst.

Zou ik het opnieuw doen? 375 euro? Dat is voor lessen en cursusmateriaal, middagmaal kan in de bedrijfscafetaria, reken ongeveer 12 euro per dag. Ja, zelfs volmondig ja. Het is veel geld en uiteraard ook een grote tijdsinvestering. Maar ik heb veel geleerd. En... ik ken nu Ingrid... en ik mag haar altijd bellen... voor het weerbericht, alleen maar voor het luchtvaartgebonden weerbericht...!

Het enige wat ik gemist heb is het terugkoppelen naar de specifieke tak van luchtvaart die je beoefent. Een laatste dag in het teken van de verschillende disciplines zou ideaal zijn.

### Meer info:

[meteotraining@belgocontrol.be](mailto:meteotraining@belgocontrol.be)

### Nuttige links

[www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Operational](http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Operational)  
[www.metoffice.gov.uk/weather/europe/](http://www.metoffice.gov.uk/weather/europe/)  
[www.skystef.be](http://www.skystef.be)  
[www.weerstationkempen.be](http://www.weerstationkempen.be)  
[users.telenet.be/rogerverpoorten/data/extra/meteo.htm](http://users.telenet.be/rogerverpoorten/data/extra/meteo.htm)

*Philippe Matthys (VZA)*

# Wedstrijduitslagen voorjaar 2014

## Grote prijs Geraardsbergen – Victor Boin 2014

EBGG GERAARDSBERGEN, BELGIUM, 26/04/2014 - 27/04/2014

### CLUBKLASSE - OVERALL RESULTS AFTER DAY 2

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	DP	Geert De Palmaenaer /Jarno Veirman	VZP	ASK 21	909
2.	ES	Hugo Mertens Luc Eyckmans	ALB	Twin Astir	809
HC.	BR	Peter Bertels	AZB	Std. Libelle	225
3.	ZP	Daan Spruyt	VZP	Astir CS Jeans	60
HC.	FB	Frederic de Grootte	AZB	Std. Libelle	0
4.	OU	Luc Stultjens	ALB	Astir CS Jeans	0
4.	TM	Pieter Lievens	VZP	Ka 6	0
4.	PJ	Johan Lievens	VZP	Ka 6	0
4.	EP	Raf Vandendriessche JP Muylaert	VZP	ASK 21	0

### VICTOR BOIN 2014 CLUB - OVERALL RESULTS AFTER DAY 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	DP	Geert De Palmaenaer Jarno/Raf	VZP	ASK 21	227
2.	ES	Hugo Mertens Luc Eyckmans	ALB	Twin Astir	202
HC.	BR	Peter Bertels	AZB	Std. Libelle	56
3.	ZP	Daan Spruyt	VZP	Astir CS Jeans	15
HC.	FB	Frederic de Grootte	AZB	Std. Libelle	0
4.	OU	Luc Stultjens	ALB	Astir CS Jeans	0
4.	TM	Pieter Lievens	VZP	Ka 6	0
4.	PJ	Johan Lievens	VZP	Ka 6	0
4.	EP	Raf Vandendriessche JP Muylaert	VZP	ASK 21	0

## Belgian Gliding Nationals 2014

SAINT-HUBERT (EBSH), BELGIUM, 10/05/2014 - 18/05/2014

### 15-METER - OVERALL RESULTS AFTER DAY 4 (PRELIMINARY)

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	FS	Daan Spruyt	VZP	LS6	3272
2.	MM	André-Emmanuel Litt	CNVV+RVA	Ventus 2b/15m	3000
3.	XL	Simon Berx Ken Evens	Albatros Zweefvliegclub	Duo Discus X	2927
4.	52	Yves Ruymen	KVDW	Discus 2	2920
5.	PP	Nick Redant	Lille Planeur	DG 400/17	2904
6.	YU	Jef Kell	Keiheuvel	Discus 2T	2899
7.	29	Olivier Sevrin	CNVV	ASG 29/18m	2792
8.	JH	José Jaime	RVA	LS8	2780
9.	ED	Emile De Wachter	Keiheuvel	LS8	2773
10.	4Z	Frédéric Paepe	ACRA	Nimbus 3DT	2544
11.	WE	Olivier Brialmont	ACUL	ASG 29	2075
12.	4V	Mathias Vivario Julien Henry	ACRA	Janus C RG	1865
13.	KA	Johan Vanhoyland	Koninklijke Vliegclub De Wouw	Discus	1506
14.	YB	Pieter Lievens	VZP	Discus 2	831
15.	520	Alain Charlier	ACUL	Ventus 2c/15m	446

## KEMPEN CUP

EBWE, BELGIUM, 29/05/2014 - 01/06/2014

### CLUB (OUD HOUT) - OVERALL RESULTS AFTER DAY 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	WZ	Nick Fremau; Jorik Michiels; Joost Bertels	Den Astir	Astir CS	1836
2.	VZ	Tom Conings	VZ	Astir CS Jeans	1381
3.	WB	Stefaan Schoenmaekers	KX	Astir CS Jeans	1204
4.	LZC	Kurt Kesters; Thomas Smeets; Detaille Johan; Matthys Bert; Niesten Frederi	LZC	Bergfalke IV	1049
5.	ES	Bart Wolfs	Dos Hermanos	Twin Astir Trainer FG	954
6.	PL93	Michel Van Put	BAC	Twin Astir Trainer FG	393

### SPORT - OVERALL RESULTS AFTER DAY 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ED	Emiel De Wachter	ED	LS 8	2296
2.	EV	Ken Evens	Ken Evens	Discus 2T/18m	2206
3.	ME	Eddy De Coninck	KQC	Pegase	2148
4.	FB	Frederick de Grootte	FB	Std. Libelle	2041
5.	BR	Peter Bertels	BR	Std. Libelle	2031
6.	CLV	Koen Vanderputten	<3 Libelle	Std. Libelle	2024
7.	DS	Bart Leysen	Bart Leysen	Std. Astir	1988
8.	CG	Christophe Laenen	CG	LS 1 f	1803
9.	WM	Jelle Vandebeek	Beeckmans	Std. Jantar	1673
10.	DJ	Jan De Roo	Jan De Roo	DG 100	1552
11.	OI	Geert De Palmaenaer	OI	Pegase	1463
12.	EI	Remi Vanderhoydonck	EI	Mosquito	1241
13.	XO	Guy Piccart	Guy Piccart	DG 300	1094
14.	PL43	Eric Nouters; Roel Thijs; Ivan Capuyns Ivo achten	RBAC	DG 505 20m	852
15.	EZ	Jan Dielens	YEZ	PIK 20 D	0

### SPORT XPDR - OVERALL RESULTS AFTER DAY 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	SR	Robbie Seton	SR	LS 8	2229
2.	LI	Jeroen Jennen	LI	LS 4	2188
3.	CM	Dennis Huybreckx	CM	LS 8	2048
4.	YU	Jef Kell	YU	Discus 2T	1829
5.	2W	Luc Van Camp	2W	Discus 2T	1681
6.	GB	Sebastien Mathieu	GB	LS 3a	1633
7.	RS	Ruben Snyers	RS	Discus	1557
8.	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	R1	LS 8	1499
9.	AH	Jorick Soffers	AH	DG 300	1474
10.	LX	Ben Heylen	LX	LS 4	1456
11.	KH	Sander Heeren	KH	LS 4	1428
12.	AE	Danny Verheyen	AE	LS 7 WL	1211
13.	B9	Elke Van Hoeymissen	B9	LS 4	1003
14.	GO4	Alexander Diepeveen	GO4	LS 4	990
15.	TQ	Jelle Hillen	TQ	LS 4	985
16.	2D	Hugo Jansen	2D	DG 300	983
17.	KB	Kris Van Dam	KB	Janus CT RG	909
18.	O	Yann Vandewalle	O	DG 303	794
19.	KA	Johan Vanhoyland	KA	Discus	743

### OPEN XPDR - OVERALL RESULTS AFTER DAY 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ZZZ	Wim Akkermans	Arcus	Arcus M	2467
2.	WE	Herman Peeraer	WE	Ventus 2cT/18m	2221
3.	49	Edwin van Gompel	49	Duo Discus XL	2130
4.	FS	Daan Spruyt	Fire Starter	LS 6	2087
5.	MS	Johan Lemmens	Lemmens	Ventus 1	2078
6.	HE	Walter Geenen	walter geenen	Ventus 2cM/18m	1988
7.	HFJ	Hugo Mertens	Jantar Forever	Jantar 2	1961
8.	U	Max van Bree	Max van bree	Ventus 2cT/18m	1749
9.	E3	Stefaan Bovin	E3	ASW 28E/18m	1699
10.	FND	Paul Van den Borne	FND	Duo Discus T	1614
11.	X89	Pieter Daems	X89	ASW 20	1524
12.	CX	Dries Van Gestel	CX	LS 6	1469
13.	RT	Rob Peeters; Christiaan Bielen	Airfun2	Duo Discus	1454
14.	RW	Peter Bickel; Guido van den Broeck	RW	ASH 25M	1401
15.	DX	Eric Leybaert	DX	Nimbus 4DM	1210
16.	3KC	Geert Callewaert	Callewaert-Metten	Discus 2T/18m	1195
17.	YES	Philip van de Donk	Team YES	ASH 26E	1110
18.	FU	Paul - Louis Braspenning	Paul + Louis	Ventus cT 17.6m	1067
19.	WB1	Stijn van den Broeck; Mickel van Acker	WB1	Duo Discus	944
20.	FN	Dirk Dierckx; Rudy Broeckx; Leo Gravenmaker	FN	Duo Discus	914
21.	5Y	Simon Berx	Team 5Y	LS 6	648
22.	EW	Fabienne Van der Linden	EW	LS 6	0

**KIEWIT CUP**

KIEWIT (EBZH), BELGIUM, 07/06/2014 - 09/06/2014

**CLUB - OVERALL RESULTS AFTER DAY 1**

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	WZ	Nick Fremau	BZC	astir CS	198
2.	VZ	Tom Conings	Albatros	Astir CS Jeans	167
3.	OU	Wim Desair	Albatros	astir cs jeans	115
4.	ES	Luc Stultjens - Bart Wolfs	Albatros	Twin Astir Trainer FG	37
5.	EY	Peter Appeltans	Albatros	Twin Astir Trainer FG	0

**SPORT - OVERALL RESULTS AFTER DAY 1**

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ZY	Daan Spruyt - Ken Evens	Albatros	Nimbus 4DT	410
2.	CLV	Koen Vanderputten	VZP	std. libelle	368
3.	WM	Jelle Vandebecck	BZC	Std. Jantar	361
4.	DS	Bart Leysen	KAC	std. Astir	341
4.	FU	Pieter Lievens	VZP	Std. Cirrus	341
6.	BR	Peter Bertels	BZC	Std. libelle	339
7.	OI	Geert De Palmenaer	VZP	pegase	310
8.	ED	Emiel De Wachter	ACK	LS 8	259
9.	DJ	Jan De Roo	VZP	DG 100	256
10.	KC	Johan Metten	Albatros	Discus 2T/18m	186
11.	ME	Eddy De Coninck	KAC	pegase	0

**SPORT-XPDR - OVERALL RESULTS AFTER DAY 1**

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	YU	Jef Kell	ACK	Discus 2T	442
2.	LI	Jeroen Jennen	ACK	ls 4	425
3.	DC	Niel Deijgers	DAC	std. libelle	424
4.	CM	Eddy - Dennis Huybreckx	ACK	LS 8	422
5.	LX	Ben Heylen	Albatros	ls 4	419
6.	SR	Robbie Seton	WBAC	LS 8	416
7.	GX	Rik Vanden Boer	Albatros	Std. Cirrus WL	355
8.	2S	Stijn Vanden Boer	Albatros	std. libelle	344
9.	DB	Kris Van Dam	BZC	Janus CT RG	316
10.	AH	Jorick Soffers	KAC	dg 300	311
11.	RS	Ruben Snyers	LVZC	discus	265
12.	2W	Luc Van Camp	KAC	Discus 2T	246
13.	TQ	Jelle Hillen	Albatros	ls 4	189
14.	HA	Appeltans Peter - De Corte Filip	Albatros	Discus bT	95
15.	AE	Verheyen Danny - Meyers Ivo	Albatros	LS 7 WL	0
15.	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	Albatros	ls 8	0

**OPEN-XPDR - OVERALL RESULTS AFTER DAY 1**

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ZZZ	Wim Akkermans	ACK	Arcus M	559
2.	X89	Pieter Daems	ACK	ASW 20	479
3.	CX	Dries Van Gestel	KAC	LS 6	376
4.	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	370
5.	RT	Rob Peeters - Christiaan Bielen	ACK	Duo Discus XL	364
6.	10	Foltin Vladimir	Nitra	LS 10/18m	355
7.	XL	Simon Berx	Albatros	Duo Discus XL	0
7.	HFJ	Mertens Hugo	Albatros	Jantar 2	0
7.	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28E/18m	0

**INTERNATIONALE WEDSTRIJDEN MET BELGISCHE DEELNAME****CAE NLS Nederlandse Kampioenschappen Zweefvliegen 2014**

TERLET, NETHERLANDS, 22/05/2014 - 30/05/2014

**CLUB CLASS - OVERALL RESULTS AFTER DAY 5**

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	74	Frank Hiemstra	FAC	Std. Cirrus	2750
2.	NL1	Robin Smit	GLC illustrious	Std. Cirrus	2583
3.	Ag	Steven Huiskes	TZC	Std. Cirrus	2560
4.	SXY	Hinse Osinga	Aero Club Salland	Std. Libelle	2371
5.	EC	Philippe Hendriks	EZZC	Discus	2328
6.	GX	Rik vanden Boer	Albatros ZC (B)	Std. Cirrus	2211
7.	EZ	Robert Maasdam	EZZC	Discus	2149
8.	13	Floris Meinster	KZC	Std. Cirrus	1759
9.	Au	Anneriek Koers	ZCNOP	Std. Cirrus	1714
10.	2S	Stijn vanden Boer	Albatros ZC (B)	Std. Libelle	1549

**COMBI KLASSE - OVERALL RESULTS AFTER DAY 5**

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	PT	Francois Jeremiasse	GEZC/Albatros	Ventus 2	2801
2.	PS	Peter / Paul Batenburg/ Schepers	Twentsche ZC	Arcus	2615
3.	E5	Bas Seiffert	GeZC	LS 8	2538
4.	1R	Steven Raimond	GeZC / EZCC	ASW 27	2444
5.	LR	Wiebe Bosman	GeZC	ASW 27	2288
6.	T12	Sander / Huub Luimes / Bomhof	VC Teuge	Duo Discus	2093
7.	WW	Jaap Horsten	DSA	LS 6	1406
8.	D2	Patrick Hoeve	ZCD	Discus 2	1025

**Hahnweide-Segelflugwettbewerb 2014**

KIRCHHEIM UNTER TECK 23/5/2014 - 31/5/2014

**STANDARDKLASSE - OVERALL RESULTS AFTER 3**

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	BW2	Kölle Helmut	GER - Fliegergruppe Geislingen	Discus 2b	2420
2.	TM	Omsels Jan	GER - LSC Bad Homburg	Discus bT	2358
3.	JH	Hörsch Joachim	GER - FSV Laichingen	Discus 2a	2350
4.	AI	Streicher Manfred	GER - LSR Aalen	LS 8a	2245
5.	BS	Schwarz Sebastian	GER - FG Blaubeuren	Discus bT	2198
6.	AB	Belz Andreas	GER - FLG Dettingen	Discus 2a	2132
7.	OLC	Schäfer Maximilian	GER - VFL Mönchengladbach	Discus 2cT	2099
8.	VF	Sinn Dietrich	GER - SFC Schwäbisch Hall	Discus 2b	2074
9.	1X	Funk Philipp	GER - FG Ellwangen	Discus b	1986
10.	XI	Kächele Nico	GER - FG Hülben	ASW 24E	1918
11.	H5	Scheuter Christian Paul	GER - FSV Nürtingen	Discus 2b	1727
12.	PI	Glöckner Jan	GER - LSV Füssen	LS 8	1706
13.	NC	Hausmann Christoph	GER - FSV Nürtingen	LS 8	1586
14.	D6	Fabian Carrle / Gregor Diez	GER - FG Dettingen	Discus CS	1558
15.	NG	van Essen Wouter	GER - FSV Nürtingen	ASW 28E	1496
16.	CC	Hynek Thomas	AUT - ASKÖ Flugschule Wien	Discus 2b	1495
17.	IYB	Schwenk Oliver	GER - LSV Münsingen Eisberg	Discus 2cT	1351
18.	K6	Kalfas Thomas	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Discus 2b	1298
19.	Z1	Pascal Brunner	SUI - SG Zürich	Discus 2b	1083
20.	XN	Nägel Sebastian	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Discus 2a	849
21.	H6	Stockinger Manuel	GER - FG Hülben	Discus 2b	778
22.	K8	Engel Selina	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Discus 2b	570
23.	YU	Kell Jef	BEL - AC Keiheuvel	Discus 2T	454

**18-METER-KLASSE - OVERALL RESULTS AFTER 3**

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	KB	Schmelzer Bert	BEL - AC Keiheuvel / GER - LSV Viersen	ASG 29	2399
2.	WM	Meuser Werner	GER - LSV Homburg/Ohm	Ventus 2cxaJ	2286
3.	Y4	Schramme Reinhard	GER - LSV Rinteln	Ventus 2cxaJ	2280
4.	B1	Weber Bernd	GER - FG Neckartal Köngen /		

5.	7L	Sommer Norbert	GER - FSV Laichingen	Ventus 2cxT	2274
6.	BK	Senne Katrin	GER - SFC Hirzenhain	Ventus 2cxT	2219
7.	2Y	Schmelzer Tijl	GER - FSV Sindelfingen	ASG 29E	2205
			BEL - AC Keiheuvel /		
			GER - LSV Viersen	Ventus 2cxT	2186
8.	2I	Behrendt Armin	GER - SFZ Königsdorf	ASG 29E	2170
9.	C	Costabel Sascha	GER - FSC Mühlacker	Ventus 2cxM	2145
10.	9X	Eriksson Börje	SWE - Segelflygarna Uppsala Flygklubb	ASG 29E	2137
11.	EN	Deck Ulrich	GER - Akaflieg Karlsruhe	ASG 29	2123
12.	F2	Francis Derren	GBR - Windrushers Bicester	Ventus 2cxAJ	2117
13.	JS	Vermeer Marco	NLD - Gelderse Zweefvlieg Club	JS 1	2083
14.	IK	Schott Eberhard	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Ventus 2cxT	2024
15.	FN	Ingerfurth Thomas	GER - FG Nellingen	Ventus 2cT	1999
16.	TOY	Kuhn Thomas	GER - Aeroclub Ansbach	ASG 29E	1946
17.	WB	Beule Sebastian	GER - LSC Oeventrop	Ventus 2cxM	1899
18.	64	Jeffery Phil	GBR - Cambridge Gliding Club	Ventus 2cxT	1894
19.	WV	Herzog Volker	GER - LSV Schwarzwald	Ventus 2cx	1875
20.	UR	Ringertz Ulf	SWE - Eskilstuna Flygklubb	Ventus 2cxT	1863
21.	PW	Scholz Karl	GER - LSV Dinslaken	ASG 29E	1809
22.	WS	Sinn Walter	GER - SFC Donauwörth-Monheim	Ventus 2cxM	1807
23.	17	Scheuble Alexander	GER - LSG Ravensburg	ASG 29E	1792
24.	S9	Luton Chris	GBR - Coventry Gliding Club	ASG 29E	1671
25.	PK	Keller Philipp	GER - LSV Straubing	Ventus 2cxM	1577
26.	AG	Müller Jan-Frederic	GER - LSV Homburg/Ohm	JS 1	1518
27.	WG	Amann Werner	AUT - SFG Hohenems	Ventus 2cx	1509
28.	2T	Ganev Markus	SWE - Segelflygarna Uppsala Flygklubb	ASG 29E	1505
29.	4E	Benirschke Oliver	GER - SFC Ebersbach	Discus 2cT	1433
30.	KK	Karg Klaus	GER - Augsburgs Verein für Segelflug	Antares 18T	1232
31.	EDE	Sebald Bernd	GER - Fliegergruppe Gingen/Fils	Ventus 2cM	1121
32.	TL	Rauch Rainer	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Ventus 2cxM	998
33.	BB	Uekötter Gesa	GER - SFG Münster	Discus 2cT	377
34.	SDI	Tietz Carsten	GER - AK Pivo	Ventus 2cxT	204

## OFFENE KLASSE - OVERALL RESULTS AFTER 3

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	FC	Walbrou Kilian	FRA - ACBA Nogaro	JS 1c	2530
2.	HL	Karow Holger	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Antares 23T	2481
3.	72	Gerbaud Sylvain	FRA - ACBA Nogaro	Quintus M	2468
4.	M	Frank Markus	GER - LSR Aalen	Quintus M	2419
5.	IP2	Pierre de Broqueville /	GER - LSG Ravensburg		
		Wilhelm Wendt	BEL - AC Keiheuvel	EB 28 Edition	2368
6.	BY	Eder Sebastian	AUT - Schördinger Flieger Union	ASW 22 BLE	2342
7.	GR	Reuter Maximilian	GER - LSC Bad Homburg	ASW 22 BLE	2296
8.	LSJ	Hartert Conrad	GER - FSV Tübingen	Nimbus 4M	2287
9.	XT	Termaat Ronald	NLD - Gelderse Zweefvlieg Club	JS 1c	2282
10.	1P	Jim Acketoft /			
		Wilhelm Wendt	SWE - Ljungbyhed Flygklubb	EB 28	2280
11.	OL	Kalmbach Klaus	GER - FSV Tübingen	Nimbus 4M	2011
12.	NX	Knauß Ulrich	GER - Akaflieg Stuttgart	EB 28	1921
13.	CM	Hallbrucker Aurel	AUT - Innsbrucker SV	ASH 31Mi	1920
14.	WK	Willi Balz / Uli Schwenk /	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	ASH 25E	1856
		Raphael Völk	AUT - Schördinger Flieger Union	EB 29	1589
15.	FJ	Eder Franz Josef	GER - HAC Boberg	Nimbus 4M	1533
16.	ET	Portmann Carsten	UKR - AAVA Vinon	Quintus M	1514
17.	SD	Borovyk Dmytry	GER - LSG Bietigheim-Löchgau	Nimbus 4	1474
18.	EP	Barth Marco			
19.	TP	Owe Engström /	SWE - Eskilstuna Flygklubb	ASH 25 EB 28	1430
		Bengt Frid	RUS - Novosibirsk Aviation Sports Club	Nimbus 4M	1411
20.	VB	Borovik Vitalii	AUT - FSV Turnau	ASW 22 BLE	1403
21.	1E	Kammerhofer Josef			
22.	D	Martin Fuhr / Klaus Doubek und Peter Fabian	GER - Aeroclub Nastätten	ASH 25 Mi	1383
23.	XS	van Empelen Frank	NLD - Gelderse Zweefvlieg Club	Nimbus 4M	1203
24.	BA	Weingart Michael	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Nimbus 2c	1192
25.	AM	Müller Alexander	GER - LSG Bayreuth	EB 29	1148
26.	iEB	Brendler Ekhard	GER - AC Ansbach	JS 1c	1001
27.	LS	Starkl Ludwig	AUT - SFC Tulln	Antares 23E	903
28.	V	Aboulin Laurent	FRA - Club Planeur du Vichy	Quintus M	305

## DOPPELSITZERKLASSE - OVERALL RESULTS AFTER 3

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	NH	Thomas Schaich / Bernhard Krämer / Jochen Ziegler	GER - FSV Nürtingen	Arcus T	2181
2.	LL	Siggi Baumgartl / Brigitte Brüning	GER - LSV Dinslaken	Arcus T	2133
3.	WA	Stefan Krauss / Markus Schweizer	GER - LSV Schwarzwald	Arcus T	1975
4.	AN	Karsten Leucker / Daniel Seitzinger	GER - Aeroclub Ansbach	Duo Discus XLT1960	
5.	7up	Stefan Kessler / Peter Kluge	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Duo Discus T	1940
6.	7	Franz Gall / Hilmar Schill / Reinhard + Bernhard Fröschle	GER - SC Stuttgart	Arcus M	1896
7.	8Y	Bernd Konitz / Eckhard Anderten / Ulrich Kaiser / Carsten Seehof	GER - LSV Rinteln	Duo Discus X	1759
8.	PA	Stefan Langer / Reinhard Müller	GER - MGG Flugsportgruppe Augsburg	Arcus	1752
9.	B4	Hans-Joachim Riedelsheimer / Christoph Ludwig	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Duo Discus T	1660
10.	2AS	Patrick Stouffs / Arnaud Stouffs	BEL - Aeroclub des Ardennes	Arcus T	1526
11.	WY	Harry + Sandra Hezel / Lars Willems	GER - LSV Schwarzwald	Duo Discus	1506
12.	DUO	Niel Deijgers / Didier Kenens	BEL - Diest Aero Club	Duo Discus	1488
13.	Y1	Daniel Schramme / Carsten Kopsieker / Götz Odendahl / Stephan Beck	GER - LSV Rinteln	Arcus M	1484
14.	3E	Ulrich Blahak / Udo Höfer	GER - SFC Ebersbach	Duo Discus	1231
15.	ALF	Ronald Kaay / Wim Hendriks	NLD - Eindhovense Aeroclub	Duo Discus XLT1214	
16.	DX	Max Bloch / Joost Wolf	NLD - Gelderse Zweefvlieg Club	Arcus T	1187
17.	GJ	Georg + Timo Jakl / Steffen Clement	GER - AK Pivo	Janus b	776
18.	K2	Thomas Förster Jüstel / Frank Wollmershäuser	GER - Fliegergruppe Wolf Hirth	Arcus T	547



Bert en Tijl praten tevreden bij na de wedstrijd. Foto: Fam Schmelzer



Podium Hahnweide 18m klasse: 1 Bert Js Schmelzer - 2 Werner Meuser - 3 Reinhard Schramme. Foto: Fam Schmelzer



AVIATION  
AEROSPACE INDUSTRY  
PILOTS & CREWS  
TRAVEL  
INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,  
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | [www.aviabel.be](http://www.aviabel.be)

## Zweefvliegtuignieuws



### AlexanderSchleicherSegelflugzeugbau

Er wordt koortsachtig gewerkt aan het prototype van de ASG32. Alle mallen en andere productiewerktuigen zijn klaar, vele onderdelen hebben al belastingtests ondergaan, vleugel en romp van het prototype zijn als "ruwbouw" klaar en werden een eerste maal in elkaar gezet. Zo kan men zich een idee vormen van de toekomstige 20 m tweezitter. De volgende etappe is het inbouwen van het motorsysteem en de afwerking van het vleugeloppervlak.

### DG Flugzeugbau

De nieuwe propeller-as voor de DG-1000T heeft met succes de belastingtests doorstaan bij Real Test GmbH. Daar werden ook exemplaren van de oude as getest, om de meettoestellen te ijken en de verschijning van barsten in de oorspronkelijke assen nog beter te documenteren. De nieuwe assen kunnen besteld worden via de motorenbouwer Solo. De eerste exemplaren werden ondertussen ook ingebouwd, en kregen op de valreep nog de goedkeuring van EASA.



### EtlanticOne

Dit is niet echt een zweefvliegtuig, wel een elektrisch aangedreven motorvliegtuig (met driebladschroef – variabele pas – inde neus) waarvan de structuur grotendeels overgenomen is van het

Amerikaanse 15-m-klasse zweefvliegtuig Duckhawk van Windward Performance. Het bestaat volledig uit koolstofvezel en titanium. De vleugel, lichter dan die van de DuckHawk, is volledig bedekt met zonnecellen. Jean-Luc Soullier, met zijn firma AeroSkyLux gebaseerd in Luxemburg, is de drijvende kracht achter dit project, waarmee hij hoopt op vrij korte termijn de Atlantische Oceaan te overbruggen. In 2014 zou hij per etappes willen vliegen van Koksijde naar Oshkosh, via Schotland, IJsland, Groenland en Canada. De langste etappe, van Groenland naar Goose bay, zou 1250 km bedragen. In 2015 zou hij dan een non-stop vlucht maken van New York naar Parijs! Droom of werkelijkheid?

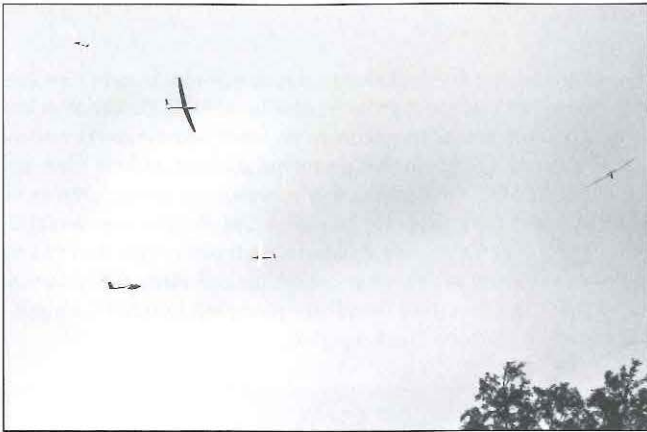
### HPH

Op de Aero 2014 te Friedrichshafen was er een mock-up te zien van de romp van de toekomstige tweezitter TwinShark. De eerste echte romp is ook uit de mallen gekomen en heeft belastingtests ondergaan. De eerste vlucht van het prototype zou niet zo lang meer op zich laten wachten. De TwinShark is voorzien om te concurreren in de 20 m tweezitterklasse. Hij kan uitgerust worden met verschillende types hulpmotoren als zelfstarter en thuisbrenger. Een 17,5 m trainer versie wordt eveneens voorzien, die ook elementaire kunstvlucht moet toelaten. Alle TwinShark modellen bezitten welvingskleppen en de typische Shark winglets.



*Stéphane Vander Veken  
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*

## Grote Prijs Geraardsbergen



Een moeilijke start

In het weekend van 26-27 april organiseerde VZP voor de vijfde maal de grote Prijs Geraardsbergen. Voor de 3e keer werd vanaf Overboelare ook gevlogen om de Victor Boin.

Doordat de Victor Boin dit jaar aan club- en tweezit klasse werd toegewezen was de opkomst matig.

Ondanks dit werd er toch gekozen om de wedstrijd enkel voor clubklasse open te stellen. Volgend jaar terug de vertrouwde formule met mixed Standaard-Open/Ren.

Hoofddoel van de wedstrijd is gewoon een gezellig vliegweekend door te brengen op een veldje dat niet in de noordelijke zandbak gelegen is. Niet veel piloten vliegen boven Oost- of West-Vlaanderen en met deze wedstrijd wordt de mogelijkheid geboden ook eens in het westen van het land te vliegen.

We zagen naar jaarlijkse gewoonte enkele trouwe Libellekes terug die dit jaar noodgedwongen buiten wedstrijd moesten vliegen. Toch hielden ze eraan om het weekend op EBGG door te brengen. Op zaterdag stond er een strakke z-wind van  $\pm 40\text{km/u}$ . Er werd opgebouwd onder de eerste Cu's.

Zoals de traditie het wil werd de eerste dag ook om de Victor Boin gevlogen. Briefing om 10:30 waarbij ruim aandacht werd gegeven aan de specifieke procedures op het kleine veld. Ook de omliggende luchtruimstructuur en plaatselijke afwijkingen werden nog eens besproken. De meteo leek ondanks de wind best mee te vallen. De Victor Boin is een "vrije vlucht"-wedstrijd waarbij de piloot beslist welke richting hij uitgaat. Een rustige voormiddag voor onze tasksetter van dienst.

Gezien de strakke wind leek de te volgen strategie vrij duidelijk maar toch hield iedereen z'n plannen voor zich.

Nog voor het middaguur werd er gestart met het slepen/lieren.



1e plaats

Het was even niet gemakkelijk om met een basis van nauwelijks 800m en 40km/u wind in een clubklasser lokaal boven te blijven tot het openen van de startlijn. Gelukkig is de startlijn bij de Victor Boin een



2e plaats

relatief grote cirkel. Meteen na het openen van de startlijn ging iedereen op weg. Allemaal met dezelfde strategie; Met de wind mee en we zien wel hoever we raken. Terugkomen doen we vandaag met de auto.

Enkele uren later werd het dus druk voor de ophaalploegen. Iedereen was richting Axel vertrokken en al vroeg op weg liep het voor sommigen mis. Zelfs met een Libelle bleek terugkeren geen optie. Ook het luchtruim toonde zich de bondgenoot van de opletende deelnemer. Een deel van de concurrentie werd door de strategisch geplaatste lijnen uitgeschakeld.

Uiteindelijk duelleerden de Albatros-Twin (Hugo Mertens) tegen de VZP ASK21 (Geert De Palmenaer) om het bronzen beeld. Beide toestellen wisten via Axel en Doel de Kempen te bereiken. Voor Hugo was de lokroep van z'n thuisveld te sterk en alle zeilen werden bijgezet om Kiewit te bereiken. Hij wist zijn doel te bereiken maar Kiewit bleek uiteindelijk 25km te dicht bij Geraardsbergen te liggen.

Geert sprokkelde met de ASK21 het maximale bij elkaar boven de Kempen. Uiteindelijk eindigde de vlucht na 209 km op Zoersel.

De dag werd afgesloten met een overvloedige BBQ en enkele frisse glazen bier.

Zondag kondigde zich zonnig aan en de lucht zag er ook mooi uit. Er werd een proef van 177km (Ronse-Axel-Tielt) uitgeschreven. Iedereen de lucht in maar al snel bleek het zelfs niet zo simpel om zelfs maar boven te blijven. Sommigen gingen door de start en even op weg om vervolgens na veel gesukkel met de hakken over de sloot terug op het veld te landen. Wie niet afbrak stond na een uurtje in het veld. Resultaat; geen geldige dag. Toch een tevreden organisatie die volgend jaar voor de 3e maal op rij de Victor Boin trofee kan uitrijken.

De wedstrijdleiding

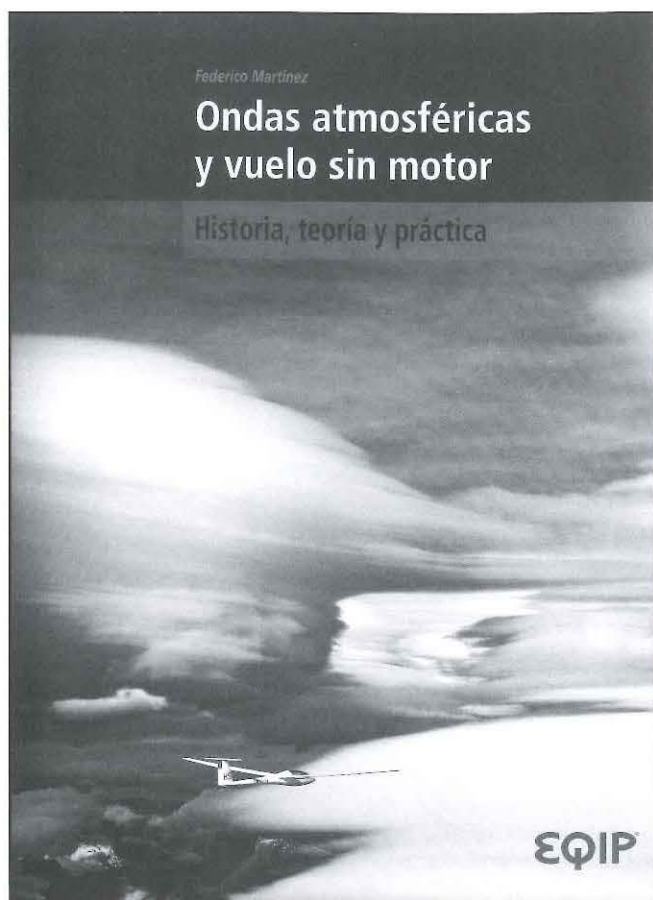
De uitslagen zijn in dit blad terug te vinden

Foto's: Koen Vanderputten



Trofee Victor Boin (Geert De Palmenaer @ Jarno Veirman)

# Het hoekje van de boekenvreter



Laten we ditmaal twee kanjers van boeken onder de loep nemen, beide van de hand van **FEDERICO MARTINEZ: Ondas atmosféricas y vuelo sin motor - Historia, teoría y práctica** (Eqip Verlag, Bonn, 2012, ISBN 978-3-9808838-8-7, 332 blz, 24,5 x 30 cm, harde kaft, meer dan 1300 z/w en kleurfoto's en talrijke schema's) en het complement **Atlas de nubes de onda** (Eqip Verlag, Bonn, 2012, ISBN 978-3-9814977-6-2, 188 blz, 24,5 x 30 cm, harde kaft, meer dan 1600 kleurfoto's).

In het eerste boek vinden we een super volledig overzicht van alles wat er te weten valt over het fenomeen golfstijgwind. We krijgen eerst een beknopte geschiedenis van het zweefvliegen, dan een overzicht van het "wetenschappelijk" tijdperk van het golfvliegen: de ontdekking en de eerste records in het Riesengebirge, de studies van Joachim Kuettnner, Gordon Manley, Förchtgott, Gerber, Berenger, Larsson, en natuurlijk het "Sierra Wave Project" en het aansluitende "Jet Stream Project".

Vervolgens gaat Martinez in op het meteorologische aspect van de "berggolven" of "lijzijdegolven". En dat gaat véél verder dan wat je in het standaard zweefvliegboek vindt. Martinez heeft namelijk alle bestaande literatuur in dit verband gelezen en samengebundeld, zodat je hier ruim kan profiteren van zijn uitleg over het ontstaan van golven door elk soort van reliëf, maar door cumuli (thermiegolf) e.d..

Het volgende hoofdstuk handelt over het veiligheidsaspect, gezien de risico's op hypoxie, op hyperventilatie, de problemen met de vrieskou, met caissonziekte (decompressieverschijnselen), waanvoorstellingen, ... Ook het zweefvliegtuig lijdt onder de vrieskou, gezien de verschillende uitzettingscoëfficiënten van de onderdelen; dan is er nog het knelpunt van de stijgende overtrenksnelheid en de

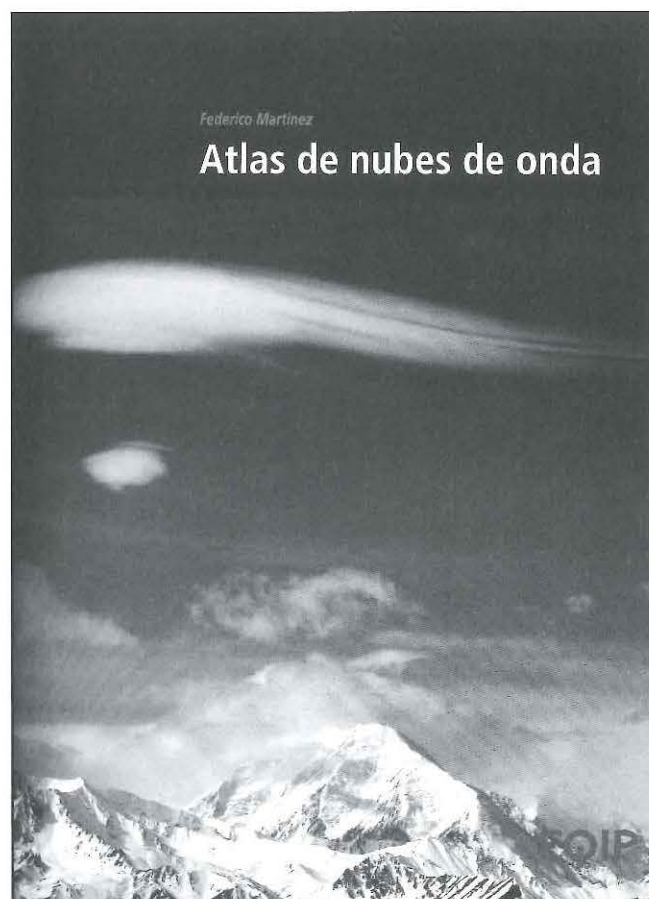
dalende Vne... Een twintigtal bladzijden zijn gewijd aan de voor- en nadelen van de verschillende soorten zuurstofinstallaties.

Het voorlaatste hoofdstuk geeft ons dan alle gegevens over de praktijk van het golfvliegen, beginnende met een uitgebreide checklist. En dan overloopt de auteur systematisch elke fase van de vlucht: de sleep in de turbulentie onder de golf en in de rotoren, het stijgen in de rotor, de overgang naar de laminaire zone, het overlandvliegen, en dan het landen met sterke wind, enz. Tenslotte beschrijft hij hier het project "Perlan" voor een stratosferisch zweefvliegtuig met drukkabine.

Het boek eindigt met een zestigtal bladzijden over fenomenen die zich vormen buiten de normale "bergzone": eenzame golven, reizende golven, morning glory, meteotsunami, instabiliteit van Kelvin-Helmholtz, clear air turbulence, jet streams.

Dit is geen boek om in een avondje uit te lezen: de hoofdtekst staat op drie kolommen, de bijschriften bij de foto's zijn vaak uitvoerig, en er staan ook nog kaders met nadere uitleg. De lettergrootte is net voldoende in de tekst, aan de kleine kant voor de bijschriften. De hoge densiteit aan informatie is indrukwekkend.

Als men dit eerste werk onder de knie heeft, kan men pas goed profiteren van het tweede: de "Atlas van golfwolven" smaak je best als je de foto's kan linken aan de theorie. Want je krijgt hier een fantastische waaier van beelden toegespeeld: klassieke lenticulariswolven, gelaagde lenticularissen, orografische cirrus, lenticulaire bogen, golfwolven op spitse bergen en bergkammen, pileuswolven boven cumuli, wolken benedenwinds van alleenstaande bergen, golfphenomenen aan de rand van de troposfeer, wolven en golven in

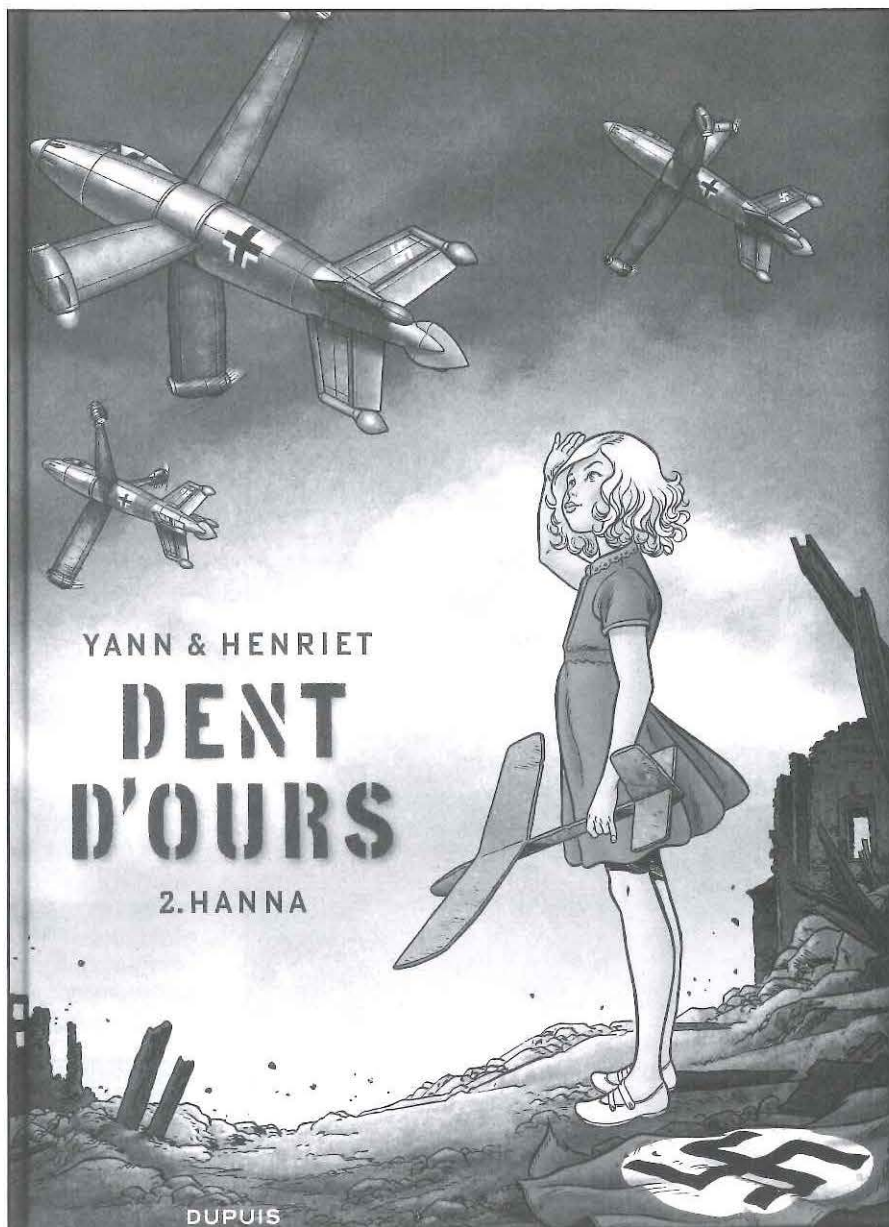


de mesosfeer (o.a. lichtende nachtwolken) ... Dit boek kan je ook gewoon genieten als esthetisch object: die wolkenfoto's zijn zo prachtig! Je kunt enkel maar betreuren dat ze niet groter geprint zijn...

Als het Spaans je niet afschrikt, zijn deze twee boeken zeker aanraders voor al wie aan bergvliegen doet en daarbij golfphenomenen benut. Vrij basisch algemeen Spaans kan volstaan, als je daarnaast de uitgebreide technische terminologie kunt begrijpen – en dat is gemakkelijker dan je denkt, als je bezig bent met een onderwerp waarover je al veel weet.

Vermelden we nog terloops de verschijning van het tweede deel van *Dent d'Ours*, van **YANN EN HENRIET** (Dupuis, Marcinnelle 2014, ISBN 978-2-8001-6007-8; zie Ligablad 135 voor deel 1). Hier geen zweefvliegtuigen meer, maar de Focke-Wulf Triebflügel (in werkelijkheid heeft die nooit gevlogen), de Heinkel He 162 Volksjäger en een tweezitsversie van de Fieseler Fi 103R Reichenberg (bemande V-1). Mooi getekend, maar hoe langer hoe verder verwijderd van de geschiedkundige realiteit. Dit gaat meer lijken op een "uchronie" (alternatieve geschiedenis), een genre dat in de stripwereld een stevige opmars kent.

*Stéphane Vander Veken*



# KeiheuvelCup zweefvliegen



9 en 10 augustus 2014  
Vliegveld Balen-Keiheuvel

## Een veilige aanhanger (deel 2)

We starten dit stukje met twee figuren die de tekst in vorig nummer illustreren. Het betreft de positie van de oplooptemper.

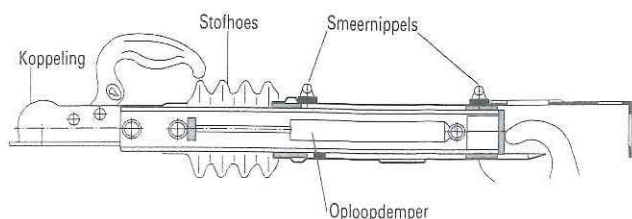


Fig 1: de positie van de oplooptemper in een ronde dissel.

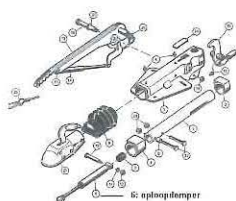


Fig 2: explosietekening van een modernere dissel.

Tweede belangrijk deel naast de oplooptemper zijn natuurlijk de remmen van de aanhanger. De remvoeringen bevinden zich in de remtrommels en hun slijtage kan normaalgezien opgevolgd worden door twee openingen achteraan de ankerplaat.

Aangezien onze aanhangers relatief weinig kilometers rijden zal de remvoering zelden 'opgebruikt' raken. Veeleer moet onze aandacht gaan naar 'ouderdomsgebreken'.

Dit maakt ook dat we de volledige remvoeringen visueel moeten gaan controleren. Hiervoor is het noodzakelijk de wielen af te nemen en de remtrommel open te maken. Best is om de wielas tijdens de werken op blokken te laten rusten en niet op de krik te laten staan.

Alvorens de werken aan het wiel aan te vatten wordt de oplooptemper (stang) los gemaakt zodat er geen remkracht is door oplooptemper of handrem.

Na het wegnemen van het wiel en de naafdop kan de remtrommel gedemonteerd worden. Los hiervoor de naafmoer. De remtrommel kan ofwel bevestigd zijn met een kroonmoer of met een flensmoer (fig 3). Bij een kroonmoer gebeurt de borging met een (herbruikbare) splitpen. Een flensmoer mag niet opnieuw gebruikt worden, men dient deze te vervangen. N.b. Veelal wordt op de naafmoer een slip marking aangebracht.

Alvorens de remtrommel te verwijderen kan men terloops de wiel-lagers checken op speling.

Wiel-lagerspeling kan vastgesteld worden door wiel met beide handen onder en boven vast te pakken. Door nu het wiel te 'kantelen' kan een eventuele wiel-lagerspeling worden vastgesteld.

Het lager behoort spelingvrij te zijn. Sommige (conische) lagermodellen zijn afstelbaar. Wanneer een geringe speling voelbaar is, is dit overigens minder gevaarlijk dan een te strak afgesteld lager. Een te strak afgesteld lager herkent u aan het niet gemakkelijk ronddraaien van het wiel (bijvoorbeeld als het wiel na één omwenteling al stilstaat) en het heet worden van de wielnaaf tijdens het rijden. N.b. Deze symptomen kunnen overigens ook het gevolg zijn van niet goed afgestelde remmen. Een te strak afgesteld lager veroorzaakt het smelten van het wiel-lager vet. Hierdoor loopt het lager droog en kan het vastlopen, met als gevolg dat het wiel overhit en kan afbreken. Ook kan het wegsmeeltende vet op de remschoenen

of in de remtrommel terecht komen waardoor de remwerking sterk zal verminderen. Wanneer u tijdens het ronddraaien van het wiel een 'grommend' geluid hoort, duidt dit eveneens op een defect wiel-lager.

Op de vraag hoe lang een wiel-lager meegaat, is geen eenduidig antwoord te geven. Immers de levensduur van een lager hangt af van de gebruiksomstandigheden zoals belading en snelheid. Ook speelt het, vooral regelmatige onderhoud een belangrijke rol. Zo draait een te vast aangetrokken lager binnen zeer korte tijd kapot, maar ook bij een lager met teveel speling ontstaat overmatige slijtage. Zelfs teveel smeervet kan, hoe goed ook bedoeld, een lager snel doen verslijten ten gevolge van de slechte warmteafvoer en het daardoor smelten van het smeervet. Feit is dat door de vele duizenden bewegingen in verschillende richtingen elk lager op den duur enige speling zal vertonen. Dit is beslist geen verontrustend verschijnsel, maar de speling moet binnen de (voorgeschreven) grenzen blijven, mede in verband met overmatige bandslijtage, stuur- en uitlijn problemen of onbalans van de wielen.

Het is een goede gewoonte om de afstelbare conische rollagers elke 5.000 km op lagerspeling te controleren en tenminste elke 20.000 km van nieuw lager vet te voorzien.

Nu de rem open is kan men van de gelegenheid gebruik maken om de wiel-lagers en de rembehuizing uit te wassen (met bvb benzine of werkplaatsontvetter). Om de lagers zelf te vervangen is vaak specifiek gereedschap nodig (hydraulische pers). Indien dit het geval is kan men best even informeren bij een garage of verdeler van aanhangwagens.

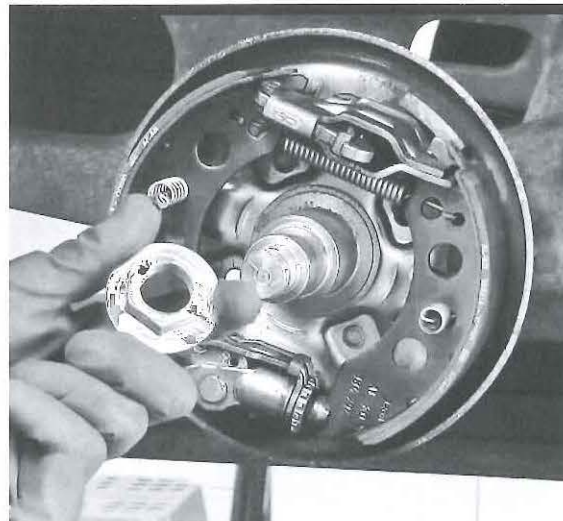


fig 3: zicht op de rem en de naafmoer. Onderaan de afregelcilinder van de rem.

Op voorgaande figuur (3) is onderaan het systeem voor het afstellen van de rem te zien. Het gekartelde wiel-tje zal later met een schroevendraaier langs buiten bijgesteld worden. Let er bij het reinigen op dat er ook achter de remschoenbevestiging een tweede binnenlager steekt die ook kan gereinigd worden. Na het reinigen worden beide lagers ingesmeerd met vet en kan men opnieuw gaan monteren. Nu men nog vlot aan de remcilinder kan draaien men deze best enkele toeren in zodat de remschoenen niet gaan knellen wanneer de trommel erover geschoven wordt.

Als laatste wordt de naafmoer teruggeplaatst. Nu is het belangrijk de lagers niet te los en niet te vast aan te spannen. Meestal kan men het aanspanmoment terugvinden in de wiel-dop. Is dit niet het geval dan kan het internet oplossing bieden.



Aanspanmoment voor al-ko lager 280Nm.

Met de remtrommel verwijderd kunnen de remvoeringen nagekeken worden op slijtage en beschadigingen. Hierna geven we de meest voorkomende defecten.



Gebarsen remvoering



Loskomen van de remvoering van de metalen drager



Normale slijtage van de remvoering. Het is normaal dat de remvoering langs één kant meer slijtage vertoont. Hier moet de rem vervangen worden.

Meestal zijn de remvoeringen wel te verkrijgen bij verdelers van aanhangwagens of caravans. Met wat opzoeken vindt men ook diverse on-line verkopers. Is dit niet meer het geval dan kan men in een gespecialiseerde zaak de remmen laten herbeleggen. De oude voering wordt dan verwijderd en men legt een nieuwe voering op de rem. Wees erop voorbereid dat men zal vragen hoe dik de voering moet zijn. Meestal zijn de remvoeringen achteraan niet zoveel afgesleten en vormen ze een redelijke referentie. Meet deze dikte met een schuifmaat en doe er 1 à 2 mm bij. Herbeleggen vraagt enkele dagen en is zeker niet goedkoper dan nieuwe remschoenen. Bovendien worden bij nieuwe remschoenen ook nieuwe veren geleverd, iets wat bij herbeleggen niet het geval is.

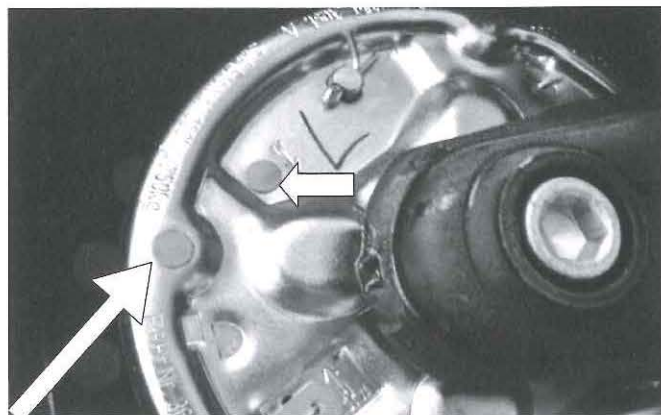


Fig 4: De afstelschroef en kijkopening voor slijtage worden afgedekt tegen verontreiniging.

#### AFREGELLEN VAN DE REMMEN

Verwijder de kapjes voor inspectie of bijregelen van de rem. Foutief afgestelde remmen kunnen reden zijn tot het slecht functioneren van de oplooprem, de terugrijautomaat en de handrem.

Deze procedure beschrijft het afstellen van een al-ko rem maar voor de meeste systemen verloopt dit gelijkaardig. We hebben tijdens het nazicht/vervangen van de remvoering de remcilinder al ingedraaid, toen deze makkelijk bereikbaar was, zodat de rem nu normaalgezien de trommel niet meer raakt. Gaat men enkel de rem bijstellen zonder dat de trommel is verwijderd geweest, dan moet men de remcilinder mogelijks nog even tegen de pijl in lossen om het wiel vrij te laten draaien.

- Aanhanger blijft opgebokt en de remstang moet los zijn.
- Afstelschroef (getand wielletje) onder voortdurend vooruit draaien van het wiel met een schroevendraaier draaien totdat de remtrommel vastloopt en met de hand niet meer te verdraaien is.
- De afstelschroef dan een 7-tal tandjes teruggedraaien, zodat de remtrommel in voorwaartse richting weer vrij draait. Let erop dat de rem niet meer sleept. Een slepende rem slijt snel en zal warmteontwikkeling veroorzaken.

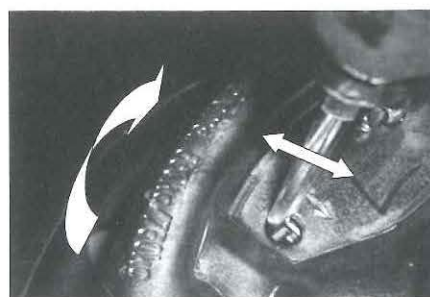


Fig 5: Een pijltje geeft de richting aan waarin moet gedraaid worden om de rem aan te spannen.

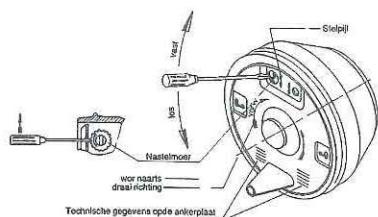
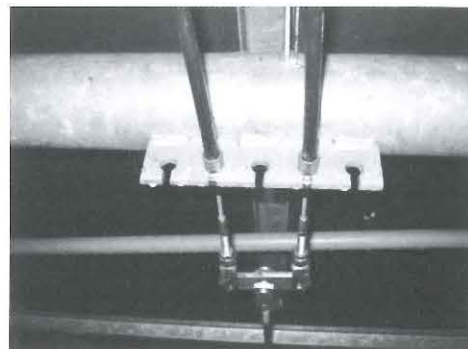


Fig 6: detailtekening van de ankerplaat en remafstelling.

- Het afstellen mag alleen aan de stelschroef gebeuren, niet aan de kogelkop van de remstang of schroefspanner op de remstang
- Nadat beide remmen afgeregeld zijn wordt de uitlijning van de kabelbrug bijgesteld. Deze moet steeds haaks op de remstang zijn. (zie fig) indien afwijkend dan kan dit nu bijgesteld worden.
- Na het bijregelen van de haakse stand van de kabelbrug de remstang terug aandraaien met de schroefspanner. Deze bevindt zich meestal net achter de dissel.

Verdraai de zelfborgende moer tot circa 1 mm afstand van de veerbus.

Zet de handrem op het tweede tandje en draai de conische moer op de remstang zover vast tot de remschoenen beginnen te slepen.



De kabelbrug situeert zich meestal voor de wielas en moet haaks op de remstang staan.



Groepsfoto Belgisch team Hahnweide. Foto: Fam Schmelzer

Na het aanspannen de handrem enkele keren op en af zetten om de remschoenen te centreren.

Los daarna de handrem. De remmen mogen nu niet meer slepen. Eindcontrole: nadat met de aanhanger is gereden, moet worden gecontroleerd of de remtrommel helemaal vrij draait met de handremhefboom naar beneden en of de beide remschoenen gelijktijdig beginnen te slepen bij de handremhefboom op het tweede tandje. Wanneer de remschoenen vernieuwd zijn is het belangrijk te weten dat deze even moeten 'ingereden' worden. De remvoering zal namelijk nog niet over het volledige oppervlak contact maken met de remtrommel. De toplaag zal evenwel vrij vlug inslijten en optimaal gaan werken. Het is dan ook belangrijk na ongeveer 500 à 1000 km de afstelling van de remmen nogmaals bij te regelen.

# KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



## VERSLAG VAN DE VERGADE- RING VAN 20 MAART 2014

### Aanwezig

J. Aerts - voorzitter, J.P. Awouters, L. Marrenne, P. Pauwels, M. Van Put, G. Michiels, R. De Coninck

### Verontschuldigd:

G. Van Pee, R. Paenen, J. Servais

### 1. Aanvaarding van de verslagen van de vergadering van 2013-11-13:

Het verslag wordt goedgekeurd

### 2. Records:

#### Zweefvliegen Belgische records

- J. Luyckx - FIA Triangle 300km – speed 157,84 km/h
- B. Schmelzer Sr. – Free Triangle distance – 1.119,8 km
- De commissie feliciteert de piloten voor hun prestatie.

### 3. Reglementen van wedstrijden 2013:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

#### Zweefvliegen:

- 21st Kaiser Wedstrijd 28-29 jun. 2014
- Beker van Vlaanderen 2014
- Keiheuvel Cup 9-10 aug. 2014

#### Ballonvaart:

- Challenge Waasland – 2014 (afgelast)

#### Modelluchtvaart:

- 22th Summer Soaring Criterium 5-6 jul. 2014

### 4. Resultaten:

#### Zweefvliegen

- Kiewit Cup2013

Nog geen resultaten ontvangen van de Kempen Cup 2013.

De Sportcommissie betreurt dat de resultaten van een paar wedstrijden nog steeds niet werden overgemaakt.

### 5. Homologatie van prestaties:

#### Zweefvliegen:

Alle ingediende dossiers werden aanvaard behalve één dossier dat voor verder onderzoek wordt terug gestuurd.  
Het dossier van F. Van der Linden - 500 km badge - wordt goedgekeurd na bijkomend onderzoek.

### 6. Allerlei:

#### 1. Zweefvliegen:

- De Sportcommissie bekrachtigt de wijzigingen inzake benoeming van de examinatoren van de Luchtcadetten (werd reeds per e-mail goedgekeurd door de leden van de SC).

- Bekrachtiging van de herziening van het 'Lierreglement' met aanpassingen dd. 12-02-2014/

#### 2. Alle disciplines:

- Examen voor Sportcommissarissen 12-01-2014 te Hofstade:  
De SC homologeert de resultaten en bedankt de Belgische Modelluchtvaartliga voor haar gastvrijheid.

#### 3. Nieuwe editie Sporting Code Section 3 Annex C is verspreid

#### 7. Volgende vergaderingen 2014:

Dinsdag 10/06 - Woensdag 19/11 - Telkens om 18u30  
Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS  
Voorzitter

## BIJLAGE AAN HET VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 20-03-2014

### KBAC-Sportcommissie

Erkenningsnummers Sportcommissarissen – Examen 12-01-2014:

#### 1. Modelluchtvaart:

BONNEVEAU Mathieu 2014/567

#### 2. Zweefvliegen:

HERMAN Michiel 2014/568  
LAMBERT Philippe 2014/569  
LEURS Eline 2014/570  
MAIS Tanguy 2014/571

## VERGUNNINGEN / BEVOEGD- VERKLARINGEN

### 1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

BEDERT Bart • BYLOOS Nimrod  
CONINX Valérie • CUYLAERTS Pascal  
DE BRUYNE Wouter • DIRX Maarten  
DUVAL Didier • GAGELMANS Jasmine  
GHEYSSENS Gerben • GOORTS Patrik  
HENDRICKX Marc • HOSTENS Glenn  
JANSSEN Jordy • JANSSEN Nic  
JENNIS Emily • KENIS Rudi  
KLOFAC Michael • LENAERS Roel  
RABE Gaston • SANNEN Tim  
SELLESLAGHS Hobie • STOOP Koen  
SWINNEN Jorrit • TIESTERS Timothy

VAN DEN BORNE Michiel  
VANDEPITTE Emiel  
VANDER LINDEN Koen  
VAN DER SANDE Laura  
VAN DOOREN Harry • VAN GAEL Tom  
VAN GELDER Johan  
VAN GOSSUM Eddy • VAN LEEMPUT Wim

### 1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

BAETEN Dries, SURINX Geert  
TIESTERS Timothy

### 2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

DUPONT Estelle, VAN DEN BOSCH Joris

### 3.1. Theoretische examen hulp-/instructeur:

KESTERS Kurt

### 3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur': -

### 3.3. Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

NAVEAU Wim

## FAI-BREVETTEN

### 1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:  
MATTHYS Bert • VAN DEN BOSCH Sam

1.2. 5 uren duurvlicht:  
LEYSEN Romy • VAN CALSTER Peter  
VAN DEN BOSCH Sam

1.3. 50 km afstandsvlucht:  
MATTHYS Bert

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:  
Behaalde het zilveren brevet op 25-06-2013: DESAIR Wim

### 2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst: /  
2.2. 300 km afstandsvlucht: /  
2.3. Bekomen het gouden kenteken: /

### 3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst: /  
3.2. 300 km doelvlicht:  
HEEREN Sander  
3.3. 500 km afstandsvlucht:  
VAN DER LINDEN Fabienne (op datum van 13-11-2013)

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten: /

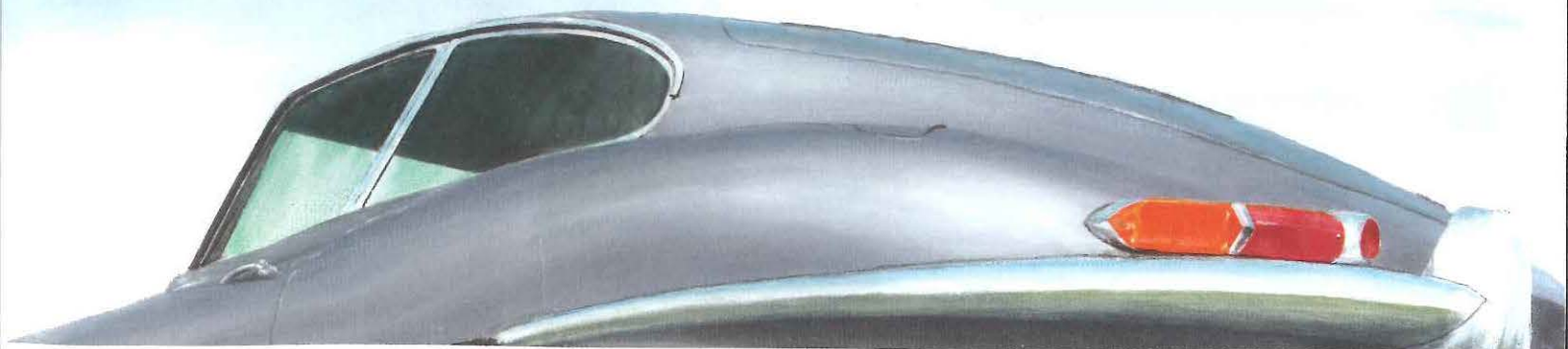
# 31<sup>TH</sup> OLDTIMER INTERNATIONAL FLY/DRIVE-IN 16-17 AUGUSTUS 2014

- INITIATIEVLUCHTEN
- GRATIS PARKING

WWW.DAG.BE  
PCV & DMC

## AIRFIELD SCHAFFEN - DIEST

NIEUWE DIJKSTRAAT 77 - 3290 SCHAFFEN-DIEST



HET BELANG VAN LIMBURG



