

LIGABLAD

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



42^{ste} jaargang

April • mei • juni 2022

kantoor van afgifte Gent X

driemaandelijks tijdschrift

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.: 014/26.07.40
e.mail: secretariaat@luchtsporten.be



42^{ste} jaargang • Nummer 170
april • mei • juni 2022

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

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

E-mail:

ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Kris Van Dam
Ken Evens
Bert Schmelzer jr.
Bert Schmelzer sr.
Jan Matheussen
Stéphane Vander Veken
Patrick Broos

Abonnementen:

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

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

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
BE42 0682 0333 4154
v.z.w. Liga van Vlaamse Zeevliegclubs
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 september 2022.**

Omslagfoto: OBGN 2022 foto Patrick Broos

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Ingo Renner	2
OBGN 2022	6
Zweefvliegnieuws	8
54. Hahnweide Segelfluggewebwettbewerb	9
Het hoekje van de boekenvreter	12
Sportcommissie VERSLAG van de vergadering van 22 maart 2022	14
Homologatie van de FAI-Brevetten op 22 maart 2022	17

Woordje van de redactie

De bijdrage over Ingo Renner, die legendarische Australische zweefpiloot die onlangs overleed, kon helaas in het vorige nummer niet opgenomen worden. Dus zetten we ze op het programma voor nummer 170. Belofte maakt schuld en voor de vereffening van die schuld zorgden Kris Van Dam, Ken Evens en Bert Schmelzer. Wat zij schreven zijn testimonials. Zowel Ken als Bert kregen de kans om met Ingo Renner mee te vliegen en uit eerste hand van zijn ervaring te genieten.

Het wedstrijdseizoen is volop aan de gang. In mei vonden de open Belgische kampioenschappen plaats. Omdat er een gedeeltelijke overlapping was met de wedstrijd in Hahnweide moesten een aantal van onze wedstrijdvliegers kiezen. Brasschaat koos voor het Belgische kampioenschap, Keiheuvel voor Hahnweide. Het resultaat van die keuzes: in Saint Hubert waren de prijzen, net zoals verleden jaar voor Brasschaat. In Hahnweide lieten de Kempische deelnemers hun aanwezigheid voelen. Wat de wedstrijden in België betreft: de Kempencup gaat ondertussen zijn gang. Van de drie wedstrijden zijn er al twee gevlogen. Wie uiteindelijk op het podium komt, zullen we pas na Keiheuvel weten. Bijdragen van piloten die deelnamen, zijn steeds welkom.

In dit nummer is het integrale verslag van de sportcommissie weergegeven. Ik koos er voor om het zweefvliegnieuws er niet uit te filteren om iedereen de kans te geven om eens te zien wat de andere federaties presteren. Een 1000km blijkt bijvoorbeeld geen exclusiviteit voor de zweefvliegerij zijn. Daarnaast valt op dat men zeer lang met een ballon in de lucht kan blijven en de zweefvliegerij over de grootste groep sportcommissarissen beschikt.

Voor het onderdeel homologaties van F.A.I. brevetten wil ik ook iets nieuws invoeren. Opgelet wie een volledig brevet in de wacht sleept, je zult niet alleen in de tekst maar ook met een foto in het Ligablad vereeuwigd worden.

Tenslotte moet ik nog iedereen danken die aan dit nummer meewerkte.

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Samenstelling bestuursorgaan LVZC vzw:

Op het bestuursorgaan van 7 april zijn de functies herverdeeld. De huidige samenstelling van het bestuursorgaan is als volgt:

- Matthieu Denecker (KFC)	Voorzitter
- Johan Lievens (VZP)	Ondervoorzitter
- Thomas De Bruyn (BZC)	Secretaris
- Koen Crombez (DAC)	Penningmeester
- Luc Beerts (DAC)	bestuurder (Accountable Manager CAO)
- Anton Buyse (KAZM)	bestuurder (DTO representative)
- Koen Pierlet (KVDW)	bestuurder (Head of Training DTO)
- Sebastiaan Durt (KAZM)	bestuurder (PR-coördinator)

EU-Vliegvergunningen (EU-S-FCL)

Vermits een S-FCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente vereisten voldoet. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen gebeurt nu via de Part S-FCL.

BE.DTO.130

De werking verloopt in het algemeen vlot. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. De meest actuele documenten en formulieren kunnen instructeurs en clubverantwoordelijke terugvinden op de leden sectie van de website.

De jaarlijkse AHOT – OPS en Safety dag zal doorgaan op zaterdag 12 december 2022 te Leuven.

De gezamenlijke FI refresher zal doorgaan op zaterdag voormiddag 28 januari 2023 te Malle.

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

Safety Management

Oproep om incidenten – accidenten en voorvallen te melden via het gekende AIR-systeem.

Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck zijn bereikbaar via : safety@lvzc.be

Luchtwaardigheid - BE.CAO.0113

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

Op de ledensectie van onze website www.lvzc.be is er een sectie Techniek aangemaakt. Daar is informatie terug te vinden aangaande de onderhoud en luchtwaardigheid.

De jaarlijkse CS / ARS bijscholing dag is voorzien op zaterdag 12 november 2022 te Malle.

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!

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen november 2022.

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 2022

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

Vakantie sluiting secretariaat

Het liga secretariaat zal gesloten zijn van 4 juli t/m 15 juli en van 8 t/m 15 augustus 2022.

Gelieve hiermee rekening te houden i.v.m. administratieve afhandelingen.

Jan

Ingo Renner

Ingo Renner werd geboren in 1940 in het Duitse Hude bij Bremen. Op zijn 15^e begon hij te zweven. Hij werd al vrij snel instructeur. Na zijn studies ging hij werken als scheepsbouwer. Tot hij in 1967 verhuisde naar Australië en daar als lasser aan de slag ging op de scheepswerf van Brisbane. Toen hij een vlucht ging maken bij de Darlings Downs Soaring club maakte hij zo'n indruk dat hij werd hij aangenomen als instructeur. In 1970 verhuisde hij naar Tocumwal waar hij aan het werk ging in de pas opgerichte Sportavia Soaring centre, daarna kreeg hij in 1971 de Australische nationaliteit. Hij werd 19 keer Australisch kampioen, behaalde 4 wereldtitels en werd drie keer vice-wereldkampioen. Hij vloog soms meer dan 1000 uur per jaar en had in totaal 36000 uren gevlogen. Ingo Renner was in de jaren 1980 en 1990 instructeur voor de zweefvliegschool van Oerlinghausen in Fuentemilanos. In die periode leerde ik hem kennen. Jammer genoeg heb ik nooit met hem de cockpit gedeeld. Ken Evens vloog wel met hem, hier zijn verhaal.

Kris

Ingo Renner is in februari overleden. Een van de grootste zweefvliegers ooit. Ik had het voorrecht om een keer met hem te vliegen. Slechts één vlucht en het was levensveranderend.



Het was begin juli 1990 in Fuentemilanos, Spanje. Mijn club organiseerde er een zomerkamp nadat een van onze clubleden geïnspireerd was door een video van Ingo. Hij vloog met de Janus van Oerlinghausen in Midden-Spanje over de Sierra de Guadarrama en de Sierra de Gredos. Toen we de video zagen, moesten we gewoon gaan. Ik was 16 jaar oud en mijn vader boekte me een vlucht met Ingo in de ASH25. Een unieke kans om van de besten te leren. Wij waren de eersten die met een lange sleep opstegen richting de Mujer Muerta, de berg op slechts 15 km ten zuiden van Fuentemilanos. Het eerste uur werd doorgebracht op de bergkam om wat hoogte te winnen en we kwamen niet verder dan 50 km. Voor het eerst de ASH25 hanteren, over de hellingen vliegen, zwakke thermiek... Ik had mijn handen vol maar Ingo legde alles heel zacht en met geduld uit. Zijn aandacht voor detail was verbazingwekkend. Vliegen was één ding, maar het observeren van de natuur was even belangrijk, zo niet nog belangrijker, het veranderde in feite de manier waarop ik naar dingen kijk voor altijd. Grondsoort beneden, de

gieren die met ons meevlogen, verschil tussen de vale gier en de Egyptische gier, de manier waarop de wolken zich vormden, de manier waarop de convergentie overdag werd beïnvloed door de wind vooral over de Guaderrama, de vluchtroutes over de Gredos,... Ik zou de lijst nog veel langer kunnen maken...

We waren als eerste opgestegen en als laatste geland die dag, 9 uur 10min en 710 km op de teller, in zwakke tot gemiddelde omstandigheden. Maar de ervaring die tijdens die ene vlucht werd opgedaan, was zoveel meer waard. Na de vlucht vroeg Ingo wat voor soort zweefvliegtuig ik vloog en wat mijn doelen waren tijdens mijn verblijf in Fuentemilanos. Cirrus75 en 500km zei ik. Heel goed, antwoordde hij, en als je dat eenmaal hebt moet je de 763km proberen. En zodra hij dat zei, werd het (stiekem) mijn nieuwe doel. De vlucht van 763 km was de standaard +750km joyovlucht vanuit Fuentemilanos met 3 kastelen als keerpunt, Berlanga de Duero, El Barco de Avila en Gormaz. Tijdens de vlucht met Ingo zag ik alle 3 de turnpoints. Op de juiste dag moet ik dit kunnen. Ik begon de vlucht te plannen en de kaart in detail te bestuderen. De droom leefde.

Ongeveer een week later vloog ik mijn 500km en op 17 juli, op mijn 17^e verjaardag, mocht ik weer met de Cirrus75 vliegen. Tijdens het ontbijt vroeg mijn vader me, wat ben je van plan om vandaag te vliegen? 763 zei ik. En ik zei het trots, want ik was voorbereid en klaar. Blijkbaar kwam de omelet die hij aan het eten was ergens vast te zitten en begon hij te hoesten. No way, dat is te groot en te ver weg. Je vliegt 500km en als je nog wat tijd over hebt, tel je daar



Ingo Renner in zijn Discus. Op 80 jarige leeftijd vloog hij nog enkele malen meer dan duizend kilometer. Dit terwijl hij al ziek was.

wat vrije afstand of optimax aan toe zoals dat voor de Belgische Charron (pre OLC) heette. Mijn droom... verbrijzeld in een fractie van een seconde... Net op dat moment kwam Ingo naar onze tafel om me een gelukkige verjaardag te wensen. Ik zei tegen mijn vader: vraag het aan Ingo. Ik heb het mijn vader nooit verteld, Ingo zei dat ik de 763km moest proberen zodra ik de 500km in de pocket had, dus ik was hier in het voordeel. Tuurlijk, zei Ingo. Maar met een Cirrus, antwoordde mijn vader in een laatste poging om een nee te krijgen. Ja, hij kan het, zei Ingo. Hij keek me glimlachend aan, knikte, draaide zich om en verliet de tafel. Het gezag van mijn vader smolt als sneeuw voor de zon. Doe wat je wilt, zei hij. En de rest is geschiedenis. De start was om 12:06 uur, ik kon om 13:06 uur over de startlijn komen bij Otero de Herreros en kwam om 21:06 over de finish over de landingsbaan in Fuentemilanos. Het was een memorabele vlucht, ik kan het nog steeds in mijn hoofd naspelen. Blauwe omstandigheden naar het eerste keerpunt, volledig bewolkt naar het tweede keerpunt en terug naar huis op de bergkam voor 90 km na het laatste keerpunt met een strakke laatste glijvlucht, starend in de zon op zoek naar het vliegveld in een pre-gps-wereld. Ergens halverwege de vlucht deelden mijn vader en ik een thermiek voor een paar beurten, een mentaal beeld dat we allebei nooit zullen vergeten. De vlucht was alleen mogelijk dankzij alles wat ik had geleerd tijdens die ene vlucht met Ingo. En ook dank aan mijn vader die Ingo volgde om me op die vlucht te laten gaan. Hoewel ik het niet wist, werd ik blijkbaar de jongste piloot ter wereld die op dat moment een opgegeven +750km voltooide, zo kreeg ik 2 jaar later te horen van Gill Van den Broeck (een ander icoon). De dag na de 763km volbracht ik een 520km aangegeven taak met een Twin Astir. Ook op deze vlucht kwamen we thuis dankzij wat ik van Ingo had geleerd over de verschuiving van de convergentielijn naar het noorden in de avond. Hoewel het blauw was, is de lijn er nog steeds, maar vanwege de zuidelijke wind die meestal 's avonds heerst, verschuift de lijn met lift of minder dalen ongeveer 20 km naar het noorden. Je moet het gewoon weten en vinden.

Nog vele jaren hebben we Ingo elke zomer ontmoet in Fuentemilanos totdat hij stopte met vliegen naar Oerlinghausen en permanent terug verhuisde naar Australië. Vandaag de dag geef ik nog steeds les en coach ik junioren met zijn tips, trucs en adviezen. Om niet te veel af te wijken van het beoogde spoor bij het vliegen op een blauwe dag, zal ik gebruiken wat Ingo vroeger zei, vliegen in het blauw is als een blinde man die in een bos loopt, vroeg of laat zal hij een boom raken. Ingo is misschien weg en vliegt nu met de goden mee, maar zijn nalatenschap zal voor altijd voortleven met ons allemaal die zijn wijsheid verspreiden. Blauwe luchten met veel convergentielijnen Ingo.

Ken Evens

Ingo Renner heeft ons verlaten voor zijn laatste vlucht.

Ik heb het grote geluk gehad een glimp van zijn genie van kortbij te mogen aanschouwen. Een ervaring die mij fundamenteel heeft geïnspireerd, en mij tot op de dag van vandaag diep beïnvloedt.

In 2004 werd ik in het kader van junioren-promotie door Ritz de Luij en George Schuit, destijds eigenaars van Sportavia Tocumwal, uitgenodigd om twee weken met Ingo een Duodiscus te delen tijdens de Outback Shootout-wedstrijd. Wat een ontzettend privilege

om dit te hebben mogen meemaken. Iets waar ik Rietje, George, en Ingo niet dankbaar genoeg voor kan zijn.

Ingo was een Gentleman. De rust en vriendelijkheid zelve, charmant en met een goed gevoel voor humor. Van anderen had ik gehoord, dat hij zijn kennis nooit opdrong en hij zich aanpaste aan zijn leerling. Om zoveel mogelijk van hem te leren, zo werd me verteld, stelde ik best zoveel mogelijk vragen. Ik heb hem twee weken lang de pieren uit de neus gehaald. En daar ging hij met enthousiasme op in. Op elke vraag had hij een prachtig, en weldoordacht antwoord. Vaak met een Stoïcijnse filosofische inslag. Vele van zijn mijmeringen over de kunst van het zweefvliegen zouden niet mistaan in Marcus Aurelius' geschriften.

Enkele van de uitspraken die me zijn bijgebleven:

- Thermiek is altijd exact daar, waar je hem vindt. (Na het invliegen van een heel goeie bel, op een plek waar die helemaal niet te verwachten viel).
- In blauwthermiek vliegen is zoals geblinddoekt door een bos wandelen. Vroeg of laat loop je tegen een boom.
- Ik stelde me de vraag wat ik op dat moment aan het doen zou zijn, als ik daar niet op die wedstrijd zou zijn. Het antwoord was altijd: I would be flying a glider anyway. Dus, ik zag geen verschil daarmee, en dus was er geen reden voor stress. (Op mijn vraag hoe hij met wereldkampioenschap-stress was omgegaan).

Hoewel ik hem slechts twee weken heb gekend, heb ik vele blijvende herinneringen aan hem. Zoals die keer dat we na onze vlucht zijn vrouw Judith gingen ophalen. Ze vloog met Ingo's Discus a, en was niet zo ver van het vliegveld buitengeland. Toen we in het halfdonker in het veld de Schroeder-remorque openden, zagen we dat de binnenkant volledig was ingepalmd door spinnenwebben. En naar alle waarschijnlijkheid dus ook door bijbehorende White-tailed en Redback spiders. Ingo haalde zijn schouders op, en zei droog: "I haven't used it in a while." Ik denk dat die Discus, hoewel Ingo er steeds enorm veel en ver mee vloog, misschien wel meer dan een decennium niet meer was buitengeland.



Ingo Renner & Tijn Schmelzer tijdens de Outback Shootout 2004
(foto Tijn Schmelzer)

Waar lag de kern van zijn genie? Wat deed hij zoveel beter dan anderen? Daar heb ik de laatste 15 jaar ontzettend vaak over nagedacht. Laat me mijn beste antwoord daarop illustreren met nog twee laatste anekdotes. Tijdens de wedstrijdvluchten, en vooral op de blauwe dagen, gaf Ingo vaak een exacte trackrichting aan. Deze hing uiteraard ook af van de windvector, en de te verwachten thermiekdrift. Dan zei hij bijvoorbeeld: "7 degrees, please." Als ik daar dan enkele graden van afweek, dan kwam al heel snel een vriendelijke, doch kordate: "7 degrees, please." En ook als ik wat langer slechts een graadje van die optimale koers afweek, dan kwam diezelfde opmerking. Hij was allergisch voor zinloze omwegen, en dus onnodige hoogte- en tijdsverspilling.



Ingo. Hier met zijn echtgenote Judy. Zelf ook een ervaren zweefvliegerster.

Op een van die wedstrijddagen met blauwthermiek, kwamen we op een gegeven moment laag te zitten. Het begon wat spannend te worden. Onder ons enkel gigantische graanvelden, geen enkel

contrast, en ook geen neveltjes te zien. Opeens hoorde ik Ingo's stem vanachter: "Binnen 15 seconden gaan we goede thermiek binnenvliegen. Ik geef dadelijk de richting aan." ... "5, 4, 3, 2, 1, ..." En inderdaad: de vario begon op slag geruststellend te biepen.

"Ok, turn ... left!". Ik draaide op zijn aangeven in, en we zaten direct mooi gecentreerd.

"Hoe wist je dat?", vroeg ik verbaasd. "Wel", legde hij uit "als je nu goed naar beneden kijkt, dan zie je een zacht golvende spiraal door het graangewas trekken." En inderdaad: onder ons zag ik het fenomeen zoals hij het beschreef. Maar zelfs na er opmerkzaam op te zijn gemaakt, moest je echt aandachtig zoeken om het te zien. We hadden bij het doorsteken wat zijwind, dus het lag wel niet in de dodehoek. Maar dat hij dit tijdens het rechtdoorvliegen had opgemerkt, vind ik nog steeds heel, heel straf.

In die twee anekdotes, zit volgens mij heel wat van zijn kennis verscholen. Zijn filosofie was volgens mij voor een belangrijk stuk samen te vatten als volgt:

Kijk goed naar wat de natuur je aanbiedt, en verkwest zo weinig mogelijk van wat je gegeven wordt.

Combineer dat met (tien)duizenden uren aan toegewijde oefening, en met een basis van puur rastalent, en zo word je viervoudig Wereldkampioen.

Een legende, maar bovenal een heel fijne man, is heengegaan. We kunnen ontzettend dankbaar zijn, dat hij met zo velen zijn ongeëvenaarde kennis, kunde en passie heeft willen delen.

Tijl Schmelzer



Ingo Renner tijdens het WK 1983 te Hobbs, Amerika. Van de 12 wedstrijddagen won hij er 8!

**LOOK
OUT!**



CCL
VLAAMSE CLUSTER VAN LUCHTSPOORTEN

Liga van Vlaamse
Zweefvliegclubs

SPORT.
VLAANDEREN

AVIABEL
YOUR INSURANCE IN THE SKY

info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

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

Open Belgian Gliding Nationals 2022

Het Belgisch kampioenschap ging dit jaar tussen 14 mei en 22 mei 2022 door. Plaats van afspraak: Saint Hubert.

Vijftien piloten schreven zich in voor de clubklasse, achttien in de combined class. Onder hen slechts twee buitenlanders. Allebei kwamen ze uit Nederland.

Er werd zes keer gevlogen, drie dagen was geen enkele proef voorzien, één proef werd afgelast.



Clubklasse

In de clubklasse varieerden de gevlogen proeven tussen de 205.48 en de 357.88 km. De 3de proef moest in 2u, de 4de proef in 3u30 en de 5de proef in 3 uur afgelegd worden. Net zoals verleden jaar bleken de deelnemers uit Brasschaat te sterk voor de concurrentie en bezette ze het ganse podium. De winnaar van verleden jaar was dat trouwens ook die van dit jaar.

Overall results for Club after task 8



Thomas De Bruyn BZC
1^{ste} plaats



Jelle Vandebecck BZC
2^{de} plaats



Peter Bertels BZC
3^{de} plaats

Foto's <http://obgn.cnvv.be/>

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		B4	Thomas De Bruyn	BZC	LS 4	1.022	4,254
2	1	24	Jelle Vandebecck	BZC	ASW 24	1.048	4,251
3	1	BR	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle	0.99	3,898
4	2	1T	Robin Selfslagh	ACRA	LS 1 f	1.006	3,887
5		520	Alexandre Mélot	ACUL	Discus b	1.039	3,823
6	2	12	Michiel Van Den Borne	KAC	Discus b	1.043	3,541
7	3	X89	Bart Leysen	KAC	ASW 20F	1.055	3,506
8	3	4J	Ward Gysemans	KACK	DG 400	1.056	3,262
9	3	BG	Guillaume Dohet	VCAVA	Discus CS	1.043	3,166
10	1	2E	Bernard Botman	VZP	LS 4	1.022	3,096
11	1	PP	Robbe Van Brandt	KAC	asw 15	0.984	3,082
12	5	BZ	Emilien Montulet	ACRA	LS 4B	1.037	2,954
13	2	1F	Jarno Veirman	VZP	LS 1f	1.005	2,471
14		4V	Maxim Alexandre	ACRA	Janus C RG	1.067	2,395
15	2	B1Z	Andreas Swaan	CNVV	ASW 24	1.048	2,265

Combined Class

De Combined Class kreeg proeven voorgeschoteld die variërend tussen de 283,14 en de 425,4 km. Voor proef 4 kregen de deelnemers 3u30 en voor proef 5 3u de tijd om ze af te leggen.

Overall results for Combined Class after task 8



Koen Vanderputten VZP
1^{ste} plaats



François Delfosse ACUL
2^{de} plaats



André-Emmanuel Litt CNVV-RVA
3^{de} plaats

Foto's <http://obgn.cnvv.be/>

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total
1		VE	Koen Vanderputten	VZP	Ventus 2cT/18m	109.5	3,986
2		73	François Delfosse	ACUL	JS 3 jet	111.5	3,965
3		MM2	André-Emmanuel Litt	CNVV-RVA	JS 3 jet	111.5	3,961
4		L8	Nick Fremau	BZC	LS 8	100	3,814
5		LX	Thomas Leduc	ACRA	Ventus 2cxa	104	3,681
6		MD	Geert Van Duyse	EZAC-KACK	ASH 26e	110	3,385
7		J	Joris Gernaey	Limburgse Vleugels	Nimbus 4DT	115	2,933
8		GH	Billuart & Patureau	ACRA	ASH 25Mi	115	2,750
9	2	FS	Daan Spruyt	VZP	Ventus 2ax	104	2,740
10	1	2Y	Bert sr. Schmelzer	KACK LSV	Ventus 2cxT/18m	110	2,697
11	1	LE	Geert De Palmenaer	VZP	Ventus 1c	101	2,553
12	1	PA	Van Den Broeck & Van Hoecke	Sszmz	ASH 25E	115	2,498
13	1	2AS	Dresse & Vanderveken	ACRA	Arcus 2T	107	2,352
14	2	FB	Etienne d'Ursel	ACRA	Ventus 3T	111	2,061
15		Z9	Antoine Keller	CNVV	Arcus T	107	2,034
16	2	ARC	Seton & Seton	KACK	Arcus 2T	107	2,010
17	5	CR	Bielen & Van Calste	KACK	Arcus T	107	1,864
18	1	FN	Lievens & De Geest	VZP	Duo Discus	101	1,568
19		MM	George Schuit		JS 3 jet	111.5	695
20		PR	Nick Redant	Lille Planeur	DG 400	101	298

Bronnen: <https://www.soaringspot.com/> - <http://obgn.cnvv.be/>

Zweefvliegtuignieuws

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Zoals heel wat andere zweefvliegtuigbouwers was Schleicher niet vertegenwoordigd op de AERO 2022 in Friedrichshafen. Factoren in die beslissing waren het "verbannen" van de zweefvliegtuigen uit de grote hal A1 naar de kleinere B4. Maar ook het late tijdstip, al diep in het zweefvliegseizoen, wordt door Schleicher als breekpunt genoemd.



Voor de rest heeft Schleicher een heleboel dingen gewijzigd aan het ontwerp van de AS 35 Mi. Zo is men erin geslaagd om het leeggewicht nog wat te verlagen, wat toelaat om de vleugelbelasting nog wat meer te variëren. De nieuwe gewichtsverdeling heeft als gevolg dat de vleugel nog wat sterker naar achter gepijld wordt voor een optimale draagkrachtverdeling en zwaartepuntligging. De 20 m boogvormige aanvalsboord ziet er prachtig uit, samen met de nogmaals aerodynamisch verbeterde romp. Daarmee is de ontwerpfase afgesloten.

AdvanTec GmbH



AdvanTec GmbH is sinds 2016 bezig met de ontwikkeling van een hybride-elektrische aandrijflijn voor vliegtuigen. In het kader van het onderzoeksproject "E-ROP" ontwikkelt het een systeem met batterijen en een generator (REX) met Wankel verbrandingsmotor. Het opstijgen gebeurt rustig met energie uit de accu, tijdens de kruisvlucht levert de generator de nodige energie en laadt tegelijkertijd de accu op. Het onderzoeksvliegtuig is een aangepaste Antares 20 E-FES en heeft zijn eerste testvlucht uitgevoerd op 19 april te Augsburg, met Klaus Ohlman aan de stuurknuppel. Deze vlucht gebeurde volledig op FES-batterijen. De volgende stap betreft het integreren van zelf ontwikkelde accu's in romp en vleugels, de derde fase zal dan het gebruik van de REX in vlucht zijn. AdvanTec voorziet een reikwijdte van 450 km op het eigen batterijsysteem, en 2500 km met de REX.

DG Aviation

DG gaat samenwerken met de Europese vertegenwoordiger van Jonker Sailplanes, M&D Flugzeugbau. M&D is gevestigd in Noord-Duitsland en heeft een grote keuze aan onderdelen voor de JS-producten. Dank zij deze samenwerking zal DG in Bruchsal in Zuid-Duitsland ook deze onderdelen kunnen aanbieden, en tevens alle werkzaamheden uitvoeren voor onderhoud en service, inclusief weldra voor de verbrandingsmotoren, elektromotoren en straalturbines die in de JS-toestellen ingebouwd zijn.

Overigens zijn voor de DG-1000-reeks de vliegtests van de nieuwe 20m neo buitenvleugels met de karakteristieke winglets afgerond. De EASA-certificering wordt binnenkort verwacht. Alle DG 1000 modellen kunnen worden uitgerust met deze buitenvleugels. Ook voor de DG-300 en de LS-1 c/d zijn de neo-winglets nu beschikbaar.

Schempp-Hirth Flugzeugbau

Het prototype van de DuoDiscus FES werd op de Aero 2022 in Friedrichshafen tentoongesteld door de ontwikkelaar van het FES-systeem, Luka Žnidaršič. De finale batterij-ontwikkeling gebeurt bij LZ-Design in Slovenië.

Stéphane Vander Veken

Alle illustraties zijn bedrijfsdocumenten.



54. Hahnweide Segelflugwettbewerb

(22/5/2022 – 28/5/2022)

Dit jaar moesten onze wedstrijdpiloten een keuze maken om de komende Europese of Wereldkampioenschappen optimaal voor te bereiden. De keuze moest gemaakt worden tussen het BK in St.Hubert of op de Hahnweide in de buurt van Stuttgart in Duitsland. Sommige wedstrijdpiloten kozen voor de Hahnweide, omdat hier een loodzware internationale concurrentie aantreedt. Dit jaar vlogen honderd en zes piloten op de Hahnweide mee. Beide wedstrijden hebben natuurlijk hun voordelen, uitsluitend op het BK worden Belgische kampioenen geselecteerd, beide vliegvelden zijn prachtig gelegen en het landschap, zowel in de lucht als op de grond, horen bij de mooiste vliegvelden, die er zijn. Beide wedstrijden zijn ook uitstekend georganiseerd.

Uit België namen uitsluitend piloten van de Keiheuvel deel op de Hahnweide. Zeven in aantal: Bert en Wim in de 18m-klas, met zeventendertig deelnemers de grootste klas. Jeroen, Dennis en Tim in de Standaard-klas met twintig deelnemers. Pierre met Co Arnaud in de Open klas met zeventien deelnemers. Christian met Co Ruben in de Dubbelzitter klas met vijftien deelnemers. In de 15m-klas nam niemand uit België deel. Hoe hoog men het zweefvliegen in België internationaal terecht mag ingeschatten, werd ook deze keer weer duidelijk, alle Belgische deelnemers plaatsten zich in de top-ten! Vier stonden op het podium in de top-drie.

Bert Sr.Schmelzer



Close-up van de deelnemers 2022 (foto Bert Smelzer s.r.)



Overall results for 18m

Er waren acht wedstrijddagen voorzien, de helft daarvan ging niet door.

De 18 m klasse
(foto <http://www.wettbwerb.wolf-hirth.de>)

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		WO	Wolfgang Janowitsch	FRA Wiener Neustadt	Ventus 3T/18m	3,175
2		MAX	Christian Maex	LSC Burg Feuerstein	AS33 Es	3,154
3		21	Bert Schmelzer	SG Knonauer Amt/KAC Keiheuvel	Ventus 3T/18m	3,071
4	3	WB	Sebastian Beule	LSC Bad Homburg	Ventus 3M	2,925
5	6	2L	Christophe Abadie	AAVE Buno	JS3 18m	2,873
6	6	LC	Wim Akkermans	KAC Keiheuvel	Ventus 3F/18m	2,830



Overall results for std

Van de acht voorziene wedstrijddagen warden er vier niet gebruikt. Task 6 moest gecancelled worden zodat de wedstrijd uiteindelijk in drie dagen beslecht werd.

Het podium in de standaardklasse
(foto <http://www.wettbwerb.wolf-hirth.de>)

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		LT	Jeroen Jennen	KAC Keiheuvel /LSV Viersen	LS 8a	2,334
2	2	CM	Dennis Huybreckx	KAC Keiheuvel	LS 8/15m	2,196
3	1	RA	Helmut Kölle	FG Geislingen	Discus CS	1,974
7	7	YU	Tim Huybreckx	KAC Keiheuvel	Discus 2T	1,834

Offene

Van de acht wedstrijddagen werden er vijf gevlogen, maar één dag moest uiteindelijk geschrapt worden.

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1	EM	Uli Schwenk	LSV Hayingen	eta	2,507
2	72	Sylvain Gerbaud	PTG Moissac	EB29R	2,275
3	IP3	Pierre de Broqueville	KAC Keiheuvel	EB29DR	2,243

Overall results for dosi

Er werd vier dagen gevlogen.

#	OP	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1		WT	Martin Theisinger	DJK Segelfluggemeinschaft Landau	Arcus M	2,814
2		7L	Norbert Sommer	LSG Breitscheid	Arcus M	2,645
3		MG	Louis Boudérique	ACPAM Amiens	Arcus T	2,633
6	1	CR	Christiaan Bielen	KAC Keiheuvel	Arcus T	2,225

Bronnen: <http://www.wettbewerb.wolf-hirth.de> - <https://www.soaringspot.com/>

Buitenlanding

Afgelopen zondag...

Het was al enkele jaren geleden dat we dat mochten meemaken in onze club, zo'n échte buitenlanding in een akker. Waar is de tijd dat dit tijdens het zweefvliegseizoen bijna wekelijkse kost was...

Mede dankzij de modernere zweefstoestellen van de laatste jaren geraken onze piloten meestal wel op een echt vliegveld of ULM vliegveld wanneer ze geen thermiek meer vinden. Maar soms lukt dat niet, en dan is het zaak van een goed veld uit te kiezen om in te landen...



Koninklijke Vliegclub De Wouw op 8 juni 2022 in Dilsen-Stokkem

Het hoekje van de boekenvreter

Laten we nog eens beginnen met een boek over een Akaflieg: **ANDREAS BOTT E.A., *Wie Ideen fliegen lernen, 100 Jahre Akademische Fliegergruppe Darmstadt***, Akademische Fliegergruppe Darmstadt e.V., Darmstadt 2021, 364 blz. 23,5 x 30,5 cm, talrijke schema's, z./w. en kleurfoto's, geen ISBN. Het boek telt feitelijk drie delen: een beschrijving van de activiteiten tussen 1900 en 1945, een type-overzicht plus gegevens over de werkplaatsten en hun verantwoordelijken, en dan het wedervaren van de Akaflieg tussen 1945 en 2020. Een kanjer van een boek, met een rijke illustratie en veel technische informatie over de toestellen zelf en de studies die ertoe leidden.

Darmstadt is een van de oudste Akafliegs, zeker als men de voor-geschiedenis ervan nog eens meerekent. Want al voor WO I was er een FSV (Flug-Sport-Vereinigung) Darmstadt, waar studenten begonnen met de bouw van glijvliegtuigen. In 1911 waren zij de eersten die de Rhön ontdekten als ideale basis voor de glijvlucht-experimenten. In 1912 lukte Hans Gutermuth een vlucht van 112 seconden en 838 m afstand, toen een (officieus) wereldrecord duur-afstandsvlucht. En toen kwam de wereldoorlog.



In 1920 werd officieel de Akademische Fliegergruppe (Akaflieg) Darmstadt gesticht. De meeste leden van het eerste uur waren studenten aan de leerstoel voor luchtvaarttechniek. De eerste toestellen namen dan deel aan de tweede Rhönwedstrijd in 1921. Met de D-4 "Edith" werden de eerste successen geboekt op de Rhön in 2022, en het volgende jaar ontstonden de tweezitter D-7 "Margrete" en ook de eenzits D-9 "Konsul", die qua constructie als echte voorloper van alle latere zweefvliegtuigen mag worden beschouwd: hij bezat namelijk een vrijdragende vleugel met één enkele ligger en een torsieneus, een ovalen romp, een aerodynamische en geometrische wrong van de vleugeltippen, trapeziumvormige buitenvleugels...

Vanaf dan zou de Akaflieg bijna elk jaar een nieuw toestel voorstellen, waarbij de meesten degelijke, maar niet baanbrekende rollen zouden spelen. Echt bijzonder waren wel de D-24 "Windspiel", slechts 54 kg zwaar voor 12 m spanwijdte, en de D-30 "Cirrus" die als tegenpool ervan zou kunnen fungeren, met 20 m spanwijdte en een gemeten glijgetal van 37,6, het hoogste van alle toestellen voor WO II. Tijdens die oorlog bouwde de Akaflieg in opdracht de D-33, ook wel bekend als DM-1, een houten zweefversie van wat gepland was als de allereerste echte deltastraaljager P-13a, een ontwerp van Alexander Lippisch met een straalmotor op steenkool! De D-33 heeft nooit gevlogen, maar werd te Prien am Chiemsee door de Amerikanen buitgemaakt en na de oorlog uitvoerig in een windkanaal getest. Convaard zou de gegevens van deze metingen gebruikt hebben bij het ontwerp van de F-102 Delta Dagger.

Na WO II lag de Technische Hogeschool in puin en was zweefvliegen verboden. Pas in 1951 werd er een nieuwe Akaflieg opgericht. Het eerste zelfbouwtoestel was een tweezitter Mü 13 E om de opleiding van nieuwe zweefvliegers te verzekeren. Dan nam men de draad weer op met de D-34, waarvan 4 opeenvolgende versies zouden bestaan, allen met een 12.65 m. Was de eerste een volledig houten toestel, dan had de d-versie een staalbuisromp met composietvleugel.

De D-35 werd niet afgewerkt, maar dan kwam het meesterwerk van de Akaflieg, de eerste "superochidee", de D-36 "Circe", ontworpen door Heiko Frieß, Wolf Lemke en Gerhard Waibel. Een volledig uit glasvezel vervaardigde openklasser met 17,8 m spanwijdte, een Wortmannprofiel, remkleppen en welvingskleppen, een T-staart en glijgetal 44. Toen de staartvlakken niet bleken te voldoen, werden er nieuwe ontwikkeld door Klaus Holighaus. Heiko Frieß ging na zijn studies naar de LBA, de andere drie ontwerpers zouden elk een belangrijke rol gaan spelen bij drie zweefvliegtuigbouwers.

De D-37 werd een zelfstarter met inklapbare motor, die echter niet in vlucht kon worden herstart. Daarop volgde een standaardklasser ontworpen door Wilhelm Dirks, de D-38. Daaruit zou Dirks later de DG-100 afleiden. De D-39 was dan weer een klassiek eenzits motorzwever (nu TMG). Bij de D-40 zocht me om een eenvoudiger systeem van welvingskleppen, met de zogenaamde "zakmesvleugel", waarbij de klep draaide rond een verticale as halverwege het rolroer (dit was in twee delen, een deel dat met de klep mee draaide, en een "vast" gedeelte aan de buitenvleugel), terwijl het verstelmecanisme in de romp zat en de klep daar dubbel zo diep was als een klassieke. In de D-40 gebruikte de Akaflieg ook voor de eerste maal koolstofvezel. Het toestel vloog de eerste maal in 1986.

De D-41 moest weer een prestatietweezitter worden, weliswaar met de twee zitjes naast elkaar. Jammer genoeg ging dit toestel in 1999 verloren in een ongeval die het leven kostte aan twee akaflieger. In 1992 werd de "Berblinger prijs" uitgeschreven voor de bouw van een motorzwever op zonne-energie. Daarvoor ontwierp de Akaflieg de D-42 "Solar-Motorsegler", maar toen de prijs naar de Akaflieg Stuttgart ging voor de "Icaré 2", werd besloten om het toestel niet te bouwen. Het voorlopig laatste gebouwde toestel werd opnieuw een side-by-side tweezitter, ditmaal eerder als opleidingstoestel gedacht, de D-43 "Fuchur". De "Fuchur" vloog voor het eerst in 2014.

Daarnaast werd er ook gewerkt aan een systeem om het "uitstappen" te vergemakkelijken in geval van onbestuurbaar worden van het zweefvliegtuig, bijvoorbeeld na een botsing. Dit werd de D-44 "Soteira", een systeem waarbij de piloot uit de zwever getrokken wordt door een raketsysteem. Na uitvoerige proeven werd de So-

teira echter nooit volledig getest, en het project is in een (voorlopige?) slaap verzonken.

Hoewel het in het huidige onderwijssysteem moeilijker geworden is om veel studietijd te stoppen in het effectieve bouwen van zweefvliegtuigen en componenten, ligt er toch alweer een project op tafel: de D-45 "Helenè", een renklasser uit prepregs (voorgedrenkte kunststofweefsels). Of het toestel ooit gebouwd wordt, zal de toekomst uitwijzen.

Bekijken we dan de het werk van **BRIGITTE HOLIGHAUS, Wagen XX – fünf Minuten, Unterwegs mit Klaus**, Wiedemann Verlag, Münsingen, 2021, 224 blz. 24,3 x 29,5 cm, groot aantal z./w. en kleurfoto's, ISBN 978-3-941453-39-5. Iedereen kent natuurlijk de naam van Klaus Holighaus, die lange jaren de eigenaar en hoofdingenieur was van de firma Schempp-Hirth en tegelijkertijd een succesvol wedstrijdvlieger, een combinatie die niet echt veel voorkomt. Jammer genoeg ging hij veel te vroeg heen, slachtoffer van zijn sport...

Er zijn reeds een aantal boeken verschenen over de firma zelf, hier krijgen we een "familiale kijk" op de levensloop van Klaus, van het standpunt van zijn vrouw en ophaalster Brigitte. Technische informatie moet je hier dus niet verwachten, hoewel Brigitte ooit zweefvliegster was en zelfs een paar Duitse vrouwenrecords vestigde. Het werk spreekt eerst over de jeugd van Klaus en Brigitte, hoe ze elkaar ontmoetten en een relatie startten.

De jeugdige Klaus was intensief bezig met het bouwen van modelvliegtuigen, waarbij een bepaald gebrek aan geduld en een zekere risicobereidheid hem toch herhaaldelijk parten speelden en een aantal modelvliegtuigen het "leven" zou kosten. Klaus was zich blijkbaar van dit gebrek bewust, maar het zou hem toch zijn hele leven achtervolgen. Overigens behaalde hij met zijn producties zeer mooie resultaten, zowel op wedstrijden als voor records.

Toen hij aan de technische Hogeschool Darmstadt ging studeren, werd hij lid van de Akaflieg. Hij was net jonger dan de ontwerpers van de "superorchidee" D-36, Wolf Lemke, Gerhard Waibel en Heiko Fries. Zijn eerste professionele opdracht kreeg hij dan van de firma Schempp-Hirth: het verder ontwikkelen tot SHK uit de Standaard-Austria. Ondertussen waren Klaus en Brigitte getrouwd en was hun eerste zoon, Ralf, geboren.

In 1965 ging Klaus dan ook in dienst bij Schempp-Hirth. Daar was zijn eerste schepping de "Cirrus", het eerste kunststofzweefvliegtuig dat bij de firma in serieproductie ging. Deze succesvolle openklasser werd gevolgd door de Standaard-Cirrus, en dan begon Klaus in zijn vrije tijd aan de Nimbus te werken. In 1969 was het toestel klaar, en werd ook een tweede zoon, Tilo, geboren. Met het unieke Nimbus-exemplaar werd Moffat in 1970 dan wereldkampioen te Marfa, Texas. Dit succes was meteen de aanleiding om uit dit prototype een serierijpe versie af te leiden: de Nimbus 2. Dan volgde de eerste kunststof tweeziiter: de Janus. Geleidelijk nam Klaus ook de firma over: in 1969 nam hij de dagelijkse bedrijfsleiding over, in 1972 werd hij bedrijfshoofd en in 1977 eigenaar.

Tijdens al die jaren deed Klaus ook mee met wedstrijden op het hoogste niveau: Duitse, Europese en Wereldkampioenschappen. Hij was ook de drijvende kracht achter de samenwerking die in 1975 aangegaan werd met Glasflügel. Veel details krijgen we hier niet over, maar Brigitte schildert wel een heel ander beeld van het

gebeuren dan dat welke we bij Wolfgang Binz (Ligablad 169) te lezen kregen. Voor Schempp-Hirth betekende dit toch dat de Mini-Nimbus ontstond als eerste renklasser, min of meer een kruising tussen een Standaard-Cirrus romp en een Mosquito-vleugel.



Het vervolg is welbekend: Schempp-Hirth boekte succes met de Ventus, de Discus, de Nimbus 3, de Duo Discus, de Nimbus 4... Met Brigitte volgen we hier vooral Klaus van de ene wedstrijd naar de andere, en dat wordt soms wat eentonig, want het klinkt meer als een Who's Who van zweefvliegers, prominenten enz. Er komt zelfs een Saoedi emir langs... Gelukkig zit het boek ook vol interessante foto's en uittreksels uit artikels van en over Klaus. Uit zijn pen vernemen we vaak hoe hij stond voor het leven, de competitie, de risico's...

Maar het verhaal kent natuurlijk een treurig einde, als Klaus tijdens een Alpenvlucht met zijn Nimbus 4 tegen een bergwand knalt. Wellicht heeft hij zichzelf hier even overschat? Of éénmaal teveel gegokt? Het laatste deel van het boek behandelt dan ook vrij kort de maatregelen die de familie genomen heeft om de toekomst van de firma Schempp-Hirth zonder Klaus te verzekeren. En aan de huidige stand van zaken te oordelen, zijn ze daar mooi in geslaagd.

Om te besluiten: het eerste boek is ongetwijfeld een niet te missen aanwinst voor elke zweefvlieger met interesse voor de geschiedenis van zijn sport. Het tweede is zeker interessant, al was het maar wegens de tijdsgeest, maar het richt zich toch voornamelijk tot uitgesproken Schempp-Hirth-fans.

Stéphane Vander Veken

Sportcommissie VERSLAG

van de vergadering van 22 maart 2022

Aanwezig: E. Leurs - voorzitter, J. Aerts, M. Dobbelaere, H. Mertens, P. Pauwels, St. Vander Veken
Verontschuldigd: J.P. Awouters, G. Van Pee

De voorzitter verwelkomt de leden.

Voorafgaand aan de vergadering van de commissie geeft J.M. Fobe, KBAC voorzitter, toelichting bij het ontwerp van RIO.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 17 november 2021.

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

Er zijn twee dossiers ontvangen:

Ballonvaart:

David SPILDOORN 07-12-2021 - Distance: 1 119,00 km - Waasmunster (BE) – Montefalco (IT) Class: AX9 – General –
David SPILDOORN 15-01-2022 - Duration: 14 H 18 min. 22 sec. - Chimay – Stekene Class: AX9 - General

De dossiers worden gecontroleerd en in orde bevonden en de prestaties worden als nationale records erkend. De voorzitter en de commissieleden feliciteren de piloot met deze nieuwe records. De lijst met de records zal worden geactualiseerd.

3. Reglementen van wedstrijden 2022

De volgende reglementen werden gedeponereerd: -
Ballonvaart: 'Challenge Waasland 2022' 19-20/03 –
alternate 26-27/03
Modelluchtvaart: 28th Summer Soaring Criterium
02-03/07/2022 - Anthisnes –
Zweefvliegen: Coupe des Ardennes 26-29/005/2022 –
St.-Hubert

4. Resultaten:

Nihil.

5. Homologatie van prestaties :

Zweefvliegen: Alle dossiers werden aanvaard behoudens twee omwille van
- not in conformity with the sporting code requirements.
- attempt dd. spring 2019 handed in March 2022 – beyond the time limit of 12 months.

Ballonvaart: Kenian Dekein behaalt het zilveren brevet.

6. Resultaten examen Sportcommissaris 19-03-2022:

Acht kandidaten hebben deelgenomen. Zeven kandidaten zijn geslaagd. (1 ballooning / 6 gliding). Na het examen heeft er zich nog een kandidaat gemeld,. Er werd beslist geen bijkomend examen te organiseren. De kandidaat zal zich moeten inschrijven voor het examen in 2023.

7. Database sportcommissarissen

Alle gegevens zijn geactualiseerd op basis van een persoonlijke verklaring. Er zijn nu 167 sportcommissarissen actief:

Aeromodelisme	8
ballooning	14
hang- & paragliding	2
gliding	143

De federaties worden hierover geïnformeerd

8. KBAC-RIO / ACRB-ROI:

De voorzitter deelt mee dat op onze voorstellen dd. mei ll. tot aanpassing van het ontwerp - en dit ondanks meerdere herineringen - geen reactie werd ontvangen. Met de aanvullende informatie dewelke voorafgaand aan deze vergadering werd gegeven, besluit de commissie om het ontwerp te aanvaarden, ofschoon de onafhankelijkheid niet is gewaarborgd.

9. Volgende vergaderingen:

Woensdag 22 juni en 16 november 2022 om 18u30.

E. LEURS Voorzitter



Verkrijgbaar via het secretariaat:



KNVvL-Elementaire vliegopleiding

Formaat: 15 x 21 cm

Prijs: € 5,00 (7,00)*



Logboekje

Formaat: 13 x 20,5 cm

Prijs: € 2,50 (4,50)*



Sticker "Zilveren" brevet

Prijs: € 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)

Keiheuvel Cup

20 & 21 AUGUSTUS 2022
Beker van Vlaanderen Zweefvliegen
Flanders Soaring Cup

 **55EUR incl BBQ**

 LVZC.be/inschrijven
keiheuvelcup@gmail.com

JUNIOR COACHING

Alles gecheckt?!



info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

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

Homologatie van FAI-Brevetten



Silver Badge



Gold Badge



Three Diamonds
(1,2 Diamonds similar)



750+ km Badges
1000 km shown,
others similar

Homologatie van de FAI-Brevetten op 22 maart 2022

ZILVEREN BREVET

1000 m hoogtewinst
Geert Coppieters

50 km afstandsvlucht
Joeri Gerrits
Mario Proven
Theo Van der Linden

5 uren duurvlucht
Wannes Smits

GOUDEN BREVET

300 km afstandsvlucht
Ivo De Schepper

BEKOMEN HET ZILVEREN KENTEKEN



Joeri Gerrits



Theo Van Der Linden

