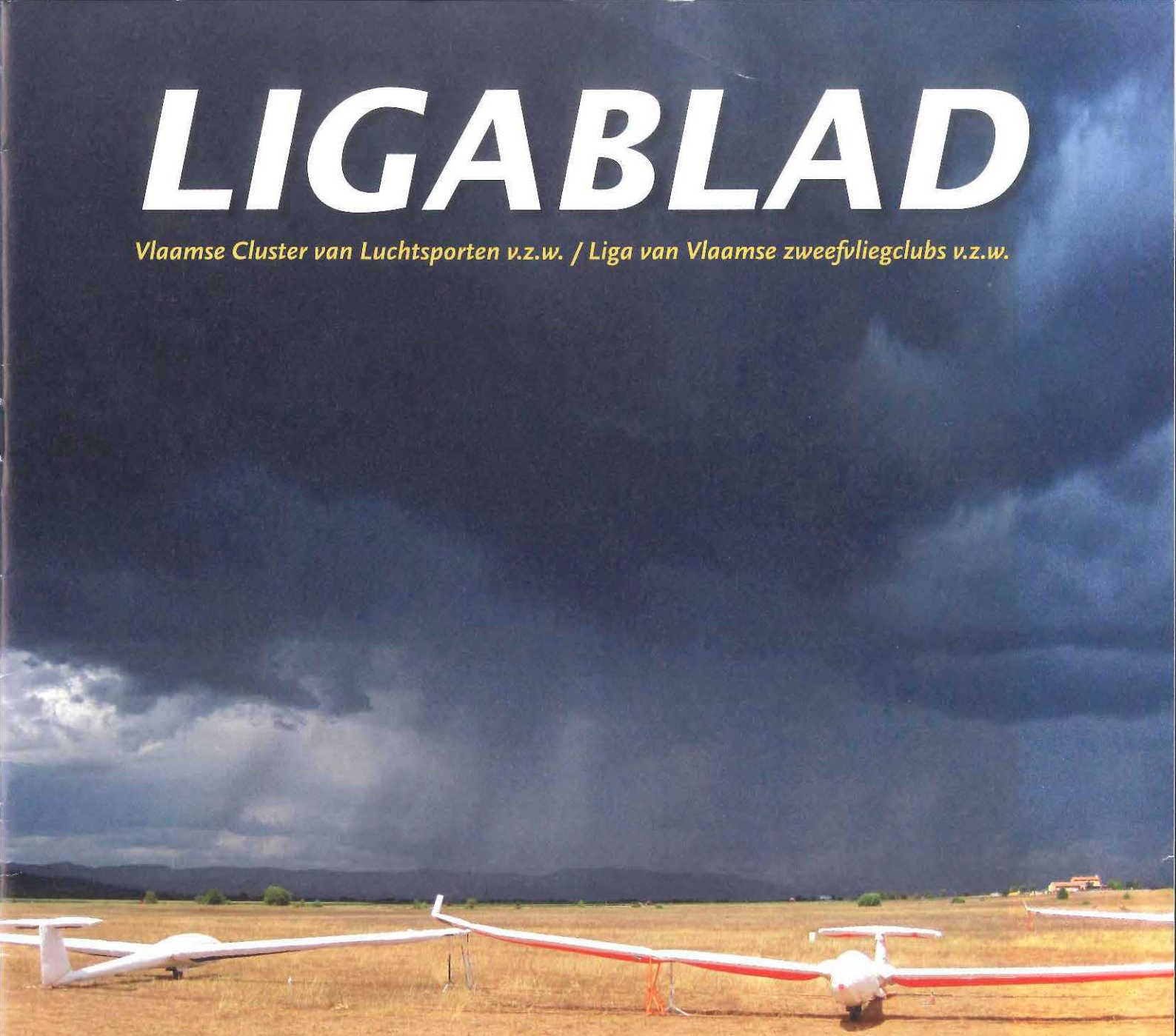
LIGABLAD

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



36ste jaargang

juli • augustus • september 2016

kantoor van afgifte Gent X

driemaandelijks tijdschrift

nummer 147

P. 910168

liga van vlaamse zweefvliegclubs

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de

liga van Vlaamse zweefvliegclubs

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

Bloso

36ste jaargang • nummer 147
juli - augustus - september 2016

Hoofdredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:
Geert De Palmenaer
Tamboerkensstraat 42, 9290 Berlare
tel: 052/42 49 78
GSM: 0474/86 71 97

E-mail:
ligablad@skynet.be

Aan dit nummer werkten verder mee:
Niel Deijgers (DAC)
Jan & Mieke Gillegot (Alb)
Mark Huybreckx (KACK)
Schmelzer Bert Sr (RAC-LSV Viersen)
Patrick Pauwels (LVZC)
Stéphane Vander Veken (KFC)

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

Advertentietarieven:
Gelieve contact op te nemen met het secretariaat.

Secretariaat:
Termikkelaan 9 • 2530 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:
Graphius, B-9041 Gent - www.graphius.com

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 30 november 2016 op het redactieadres.**

Cover: ***Brothers in crime*** *- Foto:* ***Dries Van Gestel***
Backcover: ***Minimoa an der Teck*** *- foto:* ***Niel Deijgers***

Inhoud

Nieuws van het secretariaat 1
Een historische dag: Otto Lilienthal's nalatenschap leeft verder 2
Zweefvliegtuignieuws 3
OBGC 2016 Terlet 5
Rhön-Adler 6
Amical Bailleau 2016 7
Wedstrijduitslagen zomer 2016 10
Tien jaar geleden: Het hoogterecord van Steve Fossett 12
Het hoekje van de boekenvreter 14
Belgian Competition Committee 16
KBAC sportcommissie en brevetten 17

Woordje van de redactie

Een slechte zomer maakt nog geen slecht jaar maar dit jaar hebben we toch alles uit de kast moeten halen om de meubels te redden.

Een niet aflatende Europese en nationale administratie zorgt voor een verdere bureaucratisering van de sportieve luchtvaart. Naast de introductie van nieuwe richtlijnen is er trouwens ook een cel actief die er genoegen in vindt om wat reeds geïmplementeerd werd grondig overhoop te halen. Kwestie dat alles niet te duidelijk mag worden en hun bestaansreden verzekerd blijft.

Opleiding , fondsenverwerving, vlootonderhoud en milieuproblematiek, om maar enkel hoofdbekommernissen bij naam te noemen, bezorgen clubs en vrijwilligers steeds meer kopzorgen.

Gelukkig vinden zelfs in een slecht seizoen nieuwe leden de weg naar onze velden. Het hoeft echt geen topjaar te zijn om een seizoen beloond te zien in een eerste solo of het behalen van een vergunning. Veel meer dan een reeks lange vluchten zorgt regelmaat en variëteit in vliegcondities voor een solide opleiding. Aan die variëteit is dit jaar zeker geen gebrek geweest! Het verder volgroeien vraagt natuurlijk meerdere jaren en het uitwisselen van ervaringen met medeleden.

En al kruipen we soms eens door het oog van de naald, uiteindelijk kunnen we elk jaar geslaagd noemen wanneer we het zonder ernstig ongeval kunnen afsluiten.

Het mooie en warme weer van de laatste weken leverde ons dan wel niet de gewenste vliegcondities maar het liet ons wel toe om gezellige avonden op het terras door te brengen. We konden genieten van een leuke babbel en het vochtverlies kon ruimschoots gecompenseerd worden.

Geniet nog van de resterende weekends en vlieg wanneer het nog kan. Straks volgen enkele donkere maanden maar die zullen ongetwijfeld ook nutig opgevuld worden.

Geert

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli ontvingen we via 'Sport.Vlaanderen' (voorheen Bloso) het bericht dat de minister van sport het verantwoordingsdossier over de werking van 2015 van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten heeft goedgekeurd. Zoals reeds eerder werd gemeld, treedt er een nieuw decreet inzake erkenning en subsidiëring van sportfederaties in voege per 1 januari 2017 maar het is thans nog even wachten op de publicatie van de uitvoeringsbesluiten. De gevolgen van de invoering van dit nieuwe decreet worden onderzocht, maar het is nu reeds duidelijk dat de ondersteuning met +/- 25% zal dalen wat uiteraard een weerslag zal hebben op de werking.

Luchtwaardigheid - CAMO+ / Onderhoud

Voor meer dan 130 toestellen wordt er gebruik gemaakt van de LVZC-CAMO+ voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid. Eigenaars worden opgeroepen tijdig hun aanvraag in te dienen zodat de uitvoering kan worden ingepland (de herbeoordeling mag tot 90 dagen voor de vervaldag worden uitgevoerd met het behoud van de vervaldatum). Ook voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma krijgen de eigenaars, dewelke een beperkte overeenkomst hebben afgesloten met de CAMO+, begeleiding.

Op 7 juli jl. voerde het DGLV de jaarlijkse audit uit op het secretariaat. Deze controle is vlot verlopen en er werden geen bevindingen gemaakt. In een constructieve sfeer, werd nog gesproken over de bijsturing van ons handboek en de aankomende wijzigingen i.v.m. Part M.
In de periode september/december zullen de interne audits worden doorgevoerd. Op 22 oktober volgt de jaarlijkse bijscholing voor alle medewerkers (interne auditors en airworthiness review staff).
Neem contact op met de ARS-medewerkers van uw club of met het CAMO+-secretariaat, wanneer je hierover meer informatie wenst.
Wij herhalen dat toestellen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven door onze CAMO+ kunnen en mogen worden herbeoordeeld. (De CAMO+ beschikt over een correspondentieadres in Duitsland voor D-geregistreerde toestellen).

FCL/ATO

Zoals jullie weten is onze LVZC-ATO nu ruim een jaar operationeel en verlopen alle opleidingsactiviteiten nu volgens de EU-voorschriften. In het eerste jaar zal het af en toe nog wat zoeken zijn tot we ons de nieuwe routines hebben eigen gemaakt. Voor de operationele werking zijn de wijzigingen beperkt, de grootste veranderingen doen zich voor op het administratieve vlak, nl. werken met nieuwe documenten, meer schrijfwerk... er moet dus meer administratieve discipline aan de dag worden gelegd.
Op 8 juli jl. heeft het DGLV een audit uitgevoerd. Er werden enkel bevindingen gemaakt die tijdens de komende weken zullen worden bijgestuurd.
Op 29 oktober heeft een vormingsdag plaats voor ATO-medewerkers, waarbij ook de nodige bijsturingen zullen worden besproken en op 26 november heeft de tweede refresher plaats voor de instructeurs. Alle betrokken ontvangen individueel de nodige informatie.

EU-nieuws

De EASA 'Task Force ATO-Light' is volop aan het werk. Eerstdaags wordt de NPA verwacht met de voorstellen voor een vereenvoudigde opleidingsstructuur.
Zoals reeds eerder gemeld hebben de EU-COM/EASA besloten om een specifiek 'Rulebook Gliding' op te stellen. Alle regels die betrekking hebben op de zweefvliegsport worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig en zullen finaal worden gebundeld in één publicatie.
De werkgroep voor de 'Operations' is in mei gestart en komt in begin september opnieuw samen om de eerste 'draft' te bespreken. De werkgroep 'FCL' staat ook in de startblokken.

Incident/Accidentrapporten

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

Symposium 2017

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op *zaterdag 28 januari 2016* in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor alle leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend *binnen de 12 maanden na de prestatiedatum.* Mogen wij jullie er nogmaals op attent maken, hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en - zoals jullie weten- worden oude dossiers geweigerd! De laatste aanvragen voor homologaties in 2016 worden op het secretariaat verwacht tegen 10 november a.s.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- KNVvL- Elementaire Vliegopleiding	€ 6,-	(8,00)*
- Vliegboekje	€ 2,50	(4,00)*
- Sticker 'Zilveren C-brevet' (3 stuks: € 5,00 /toegestuurd € 6,00)*	€ 1,75	

* = *toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling op rekening BE42 0682 0333 4154 op naam van LVZC vzw - 2530 Boechout*

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen en PR-acties zijn beschikbaar:
- PR-tent, vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)

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

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

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

Een historische dag: Otto Lilenthal's nalatenschap leeft verder



Lausanne, Switzerland, 10 August 2016 - Otto Lilienthal, de 'Glider King' was een inspirerend 19de-eeuws luchtvaartpionier die 120-jaar geleden op 10 August 1896 overleed.

Aan zijn nalatenschap herinneren we vandaag....

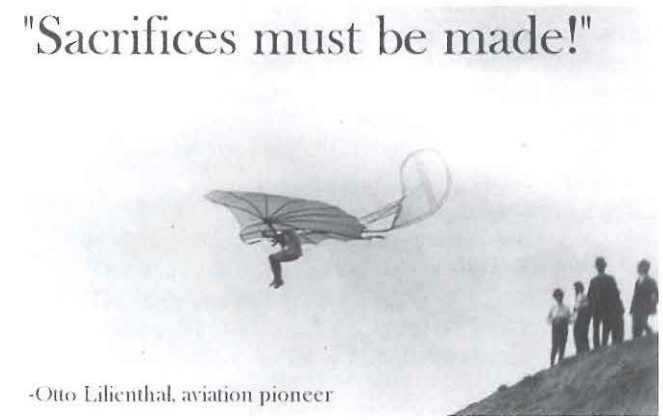
Het leven en werk van Otto Lilienthal, de 'Glider King', is alom gekend in luchtvaartkringen. Geboren in 1848 in Duitsland, maakte deze luchtvaartpionier meerdere succesvolle glijvluchten aan het eind van de 19de eeuw.

Als ingenieur en ontwerper werd Lilienthal gefascineerd door het vliegen. In 1889 publiceerde hij het boek "*Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst*" waarin hij de vliegtechniek van ooievaars bestudeerde en zich voorstelde hoe ingenieurs deze bewegingen konden nabootsen.

Twee jaar later ontwierp en bouwde hij zijn eigen glijvliegtuig, de Derwitzer. De daaropvolgende vijf jaar maakte hij zo'n 2000 korte vluchten gaande van 25m lange sprongen tot 250m verre glijvluchten.

Net zoals bij de hedendaagse delta's steunde zijn ontwerp op het verplaatsen van het zwaartepunt. De piloot die zijn gewicht zijwaarts of voor- en achterwaarts verplaatst om te sturen.

Tegen 1894 liet hij zelfs een artificiële heuvel aanleggen die hij de 'Fliegerberg' noemde. Het was een 15m hoge conische heuvel die vluchten in elke richting mogelijk maakte.



Lilienthal beschikte over fotografen waardoor hij zijn vluchten uitgebreid kon documenteren vanaf zijn eerste start. De foto's gingen de ganse wereld rond, maakten hem beroemd en lieten velen de mogelijkheden van bemande vluchten inzien. Zijn werk beïnvloedde talrijke andere pioniers waaronder o.a. de gebroeders Wright, de grondleggers van de gemotoriseerde vlucht.

Jammer genoeg sloeg het ongeluk 120 jaar geleden toe toen Lilienthal op 9 Augustus 1896 zijn laatste vlucht maakte. Verslagen van die dag melden dat hij die dag reeds drie succesvolle vluchten van ongeveer 250m maakte. Tijdens zijn vierde start ging zijn toestel echter plots in een duikvlucht die hij met zijn gewicht verplaatsing niet meer kon herstellen. Volgens de meest waarschijnlijke hypotheses werd hij slachtoffer van een thermische turbulentie of overtrok hij zijn toestel. Vanaf een hoogte van ongeveer 15m stortte het toestel op de grond met de piloot aan boord.

Met paard en koets en vervolgens per trein werd de gekwetste piloot vervoerd naar Berlijn. Toen hij in het ziekenhuis aankwam bevond hij zich reeds in een coma. De eerste diagnose stelde een gebroken rug vast. Eén van de meest gerenommeerde chirurgen van die dag opereerde maar de operatie slaagde niet. Lilienthal overleed op 10 augustus 1896, 36 uur na zijn laatste vlucht. Hij werd 48 jaar.

Otto's droom om te vliegen stierf evenwel niet met hem! Zijn pionierswerk werd doorheen de 1890-er jaren door meerdere pioniers verdergezet. Onder andere door de gebroeders Wright aan de oostkust van de Verenigde Staten. De gebroeders waren eerst actief in het zweefvliegen alvorens ze op 17 December 1903 hun eerste gemotoriseerde vlucht – waarbij ze gedurende 12 seconde een 37m lange afstand vlogen – langsheen het strand nabij Kitty Hawk, North Carolina uitvoerden.

Hedendaags wordt de herinnering aan Otto Lilienthal door meerdere organisaties in ere gehouden. De "Lilienthal Gliding Medal" werd in het leven geroepen door de FAI, de wereld luchtsportfederatie, in 1938 en bekroond "verdienstelijke prestaties" in het zweefvliegen.

Het Otto Lilienthal Museum in Anklam, Duitsland herinnert aan Lilienthal leven als ingenieur, piloot en persoon. Geopend sinds 1991 huisvest het vele voorbeelden van Lilienthal 's zweefvliegtuig ontwerpen.

Zijn herinnering wordt tevens levendig gehouden in het wetenschappelijk museum in Londen alsook in het nationaal lucht- en ruimtevaartmuseum in Washington, DC, USA. Zijn Zweefvliegtuig ontwerpen hangen er tegen de zoldering en inspireren ontelbare duizenden kinderen om op te kijken en te dromen over een leven in de lucht.

En natuurlijk kom je zijn ontwerpen ook onomstotelijk tegen in diverse kleinere luchtvaartmusea.

Maar misschien is er geen groter eerbetoon dan dit wat hem door zijn landgenoten werd geschonken; Berlijns drukste luchthaven werd genoemd naar deze grote Duitse luchtvaartpionier.

"Berlin Tegel Otto Lilienthal Airport", De Berlijnse luchthaven ontvangt meer dan 20 miljoen bezoekers per jaar. En hoewel de meerderheid van deze bezoekers het niet beseffen, dankt éénieder onder hen zijn vlucht, of op z'n minst een klein deel ervan, aan deze grote historische pionier. Hij realiseerde zoveel en gaf alles om zijn droom, te vliegen en de vrijheid van het luchtruim te ervaren, waar te maken.

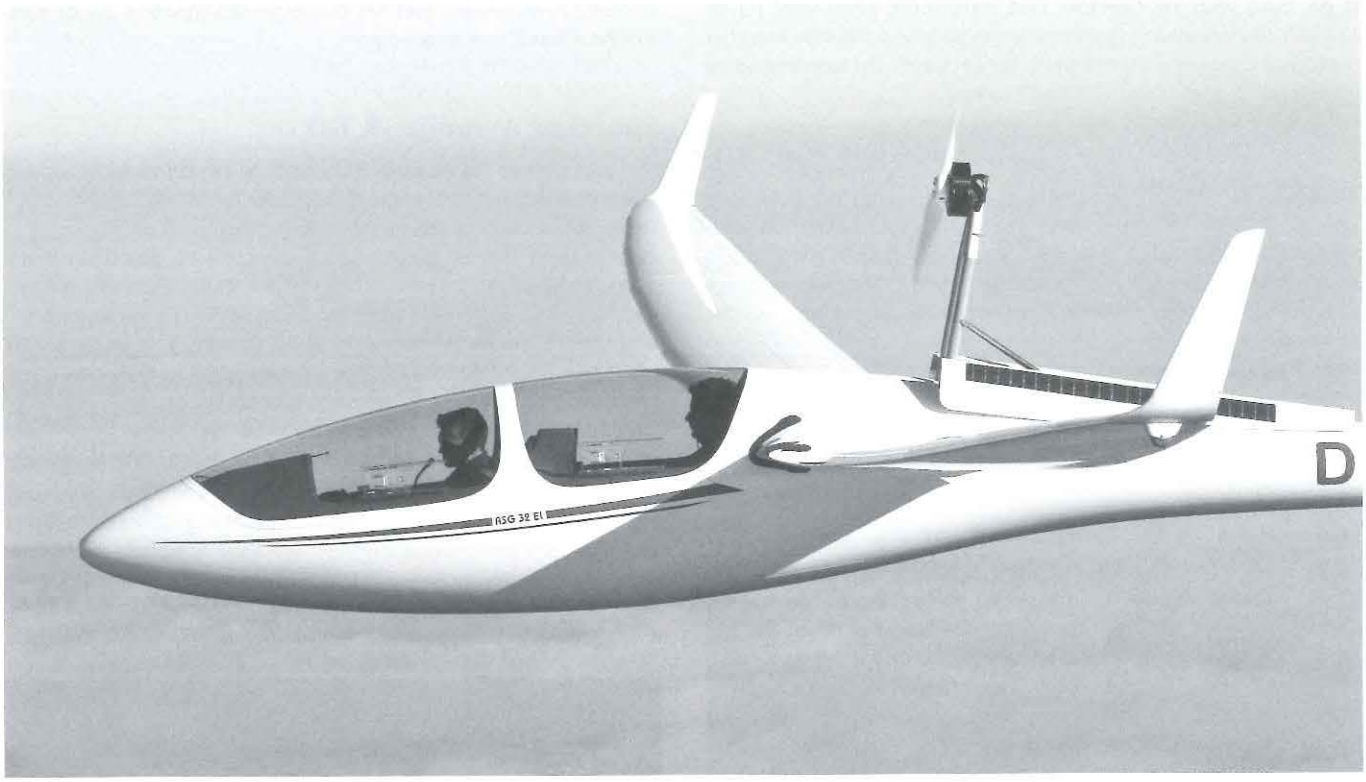
To invent an airplane is nothing.
To build one is something.
But to fly is everything.

(Otto Lilienthal)



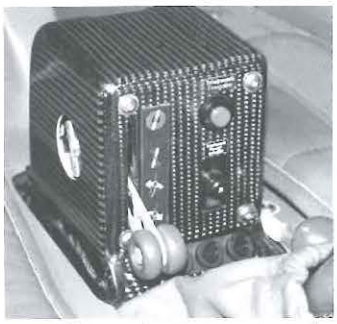
NI bewerking van de FAI-perstekst

Zweefvliegtuignieuws



Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Nu de toelating van de ASG 32 als zuiver zweefvliegtuig en zelfstarter rond is, heeft ook de versie ASG 32 EL in juni het luchtruim gekozen: een thuisbrenger met een synchrone elektromotor van 34 pk (25 kW) die een klimvermogen geeft van 1,3 m/s en geen last heeft van prestatieverlies van de motor met de hoogte.



Het systeem werd ontwikkeld in het kader van de "Hessen Model Projects" in samenwerking met de Universiteit van Kassel, de Universiteit van Baden Württemberg en bedrijven met ervaring op het gebied van batterij-technologie (lithium-ion cellen in het motorcompartiment in de romp). Ook de stuureenheid en de propeller werden in samenwerking ontwikkeld.

De batterijen geven een nuttige motortijd van 20 minuten op vollast, genoeg om 1500 m te klimmen en dus om met de zaagtandmethode een 100-tal km af te leggen met twee vliegers aan boord van het 20-m toestel. Een controle-instrument biedt informatie over status van de batterijen, toerental, motorsturing en temperatuur. De eerste stap van de vermogenhendel doet de motor uitklappen. Verder omhoogduwen laat de motor starten en regelt het toerental. De hendel terugbrengen stopt de motor. Afremmen en verticaal plaatsen van de propeller en intrekken van het systeem gebeuren automatisch.

DG Flugzeugbau

Van de LS8 wordt na een productiestop een nieuwe reeks als LS8-sc neo gebouwd, gezien de gestegen vraag naar dit toestel. Alle verbeteringen die DG in de loop der jaren ingevoerd heeft, zijn hier seriematig ingebouwd: nieuwe Dillinger-winglets,



klein staartwiel, Mandl luchtafzuiging, 5-duimswiel, veiligheidscockpit van de LS-10, groter instrumentenbord. Ook de voorbereiding voor de inbouw van een thuisbrenger is standaard.

HP-24 Sailplane Project

Het tweede exemplaar van het bouwdoos-zweefvliegtuig HP-24 maakte zijn eerste vlucht op 25 juni, bestuurd door zelfbouwer Doug Gray. Het toestel vloog met 15 m spanwijdte, de 18 m opsteektippen en winglets volgen nog. Het eerste exemplaar heeft er ondertussen drie jaar en 600 vlieguren op zitten. Drie andere HP-24 zijn ondertussen in aanbouw. Een ervan zal uitgerust worden met een FES thuisbrenger.



Jonker Sailplanes

De gebroeders Jonker werken aan een zelfstartversie van de JS1 Revelation in 18 en 21 m spanwijdte. De voorziene krachtbron is de Solo 2625 02 tweetakt met startmotor, goed voor 64 pk (47 kW). De ontwikkeling en bouw van de componenten voor het prototype vorderen volgens plan. De eerste vlucht wordt rond de jaarwisseling gepland.

Lange Aviation

Voor de Antares 18T en Antares 23T wordt de toelating tot autosleepstart aangevraagd. Met hun krachtige, aan de grond startbare motor zijn met deze thuisbrengers bijna zelfstarts mogelijk (hoewel om veiligheidsredenen niet toegelaten). Het lag dus voor de hand om voor hen een bijna vergeten startmiddel nieuw leven in te blazen. Omvangrijke tests werden uitgevoerd te Reinsdorf bij Berlijn. De gekozen procedure voorziet het starten van de motor aan de grond, het klimmen in autosleepstart met motor in leegloop tot 220 m, en dan het verdere klimmen onder eigen motorvermogen.



Twee redenen om de motor op leegloop te houden: het risico om de motor te "overdraaien" zelfs met een beetje gas, en het risico dat het kabelvalscherm opent bij het schakelen van het trekvoertuig. De proeven voorzagen ook in gesimuleerde motoruitval tijdens de sleep en in kabelbreukoefeningen. Hierbij bleek dat de autosleepstart voor de piloot precies verloopt als een lierstart, en dat de bestuurder van de sleepwagen ook kan terugvallen op de kennis van een lierman. De Antares klimt optimaal bij 120/130 km/h.

Alvorens de startwijze goedgekeurd wordt, moeten alle gegevens van de proefvluchten nog verwerkt worden. Voor de proeven werd een klassieke Tosthaak vastgehecht aan de trekhaak van een wagen, met een ontkoppelmechanisme in de wagen zelf. Maar ook een oprolsysteem is denkbaar.

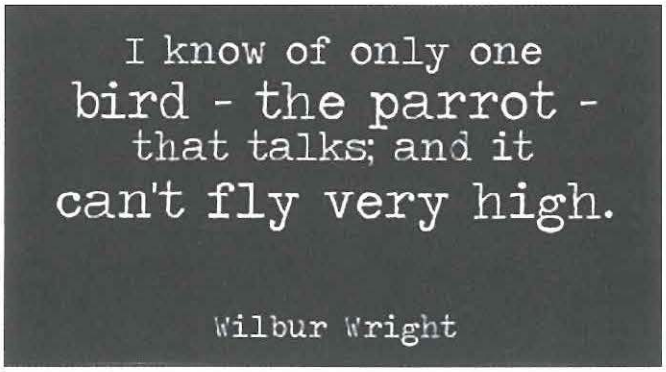
Schempp-Hirth Flugzeugbau

De nieuwe Ventus vliegt sedert begin augustus nu ook met thuisbrenger. Het gaat om hetzelfde vertrouwde turbosysteem van de andere SH-modellen. Met het moderne FES-Systeem zal de elektrische alternatieve snel volgen.

Sportine Aviacija IR KO

Met zijn tweede plaats met het prototype van de miniLAK op het eerste WK van de 13,5 m klasse heeft Vladas MOTUZA de fabriek overtuigd om het toestel verder te ontwikkelen en in serie te laten gaan in twee versies: de miniLAK-E (Electro) en de zelfstartende miniLAK-M (Motor). Het elektrische systeem is hetzelfde dat van de LAK-17B-FES. De zelfstarter zal dezelfde SOLO 2350B verbrandingsmotor en hetzelfde controle-instrument gebruiken als de LAK-17AT, BT en LAK-19T. De eerste zes exemplaren zijn reeds verkocht, de nummers 7 t/m 9 worden aangeboden tegen € 47 000 voor de zuivere zwever, € 65 000 voor de elektro- of zelfstartversie. Voor nr. 11 is dat 49 000 resp. € 68 000 af fabriek, zonder instrumenten (behalve de stuursystemen voor de motoren).

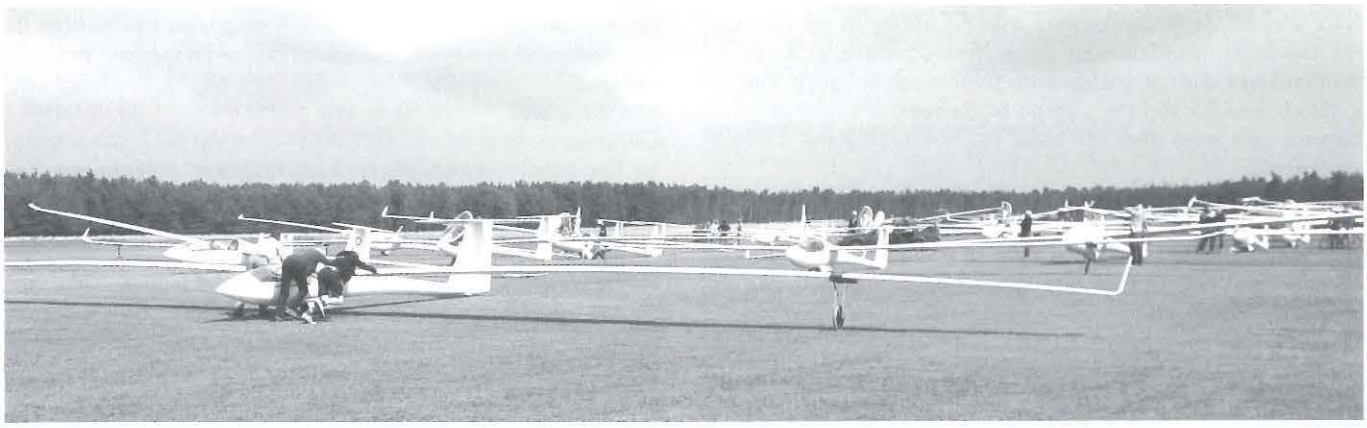
Stéphane Vander Veken
(Alle foto's zijn bedrijfsfoto's)



De nieuwe Ventus met thuisbrenger



OBGC 2016 Terlet



Van 17 tot 27 mei vond op het Nederlandse zweefvliegcentrum Terlet de Open Benelux kampioenschappen plaats, weliswaar zonder Luxemburger maar met een Duitser.
Van Belgische zijde was het deelnemersveld beperkt (excuses zijn...??).
In de 18m klasse waren er Yves Jeanmotte op ASG32Mi, Jean-Luc Colson en Olivier Sevrin op AGS29E, in clubklasse Nick Fremau op Libelle en in de standaardklasse Rik Van De Boer op LS-8, de familie Huybreckx met Dennis en Wim op LS-8, Tim en Jef op Discus 2t. De wedstrijd stond onder de leiding van ouwe getrouwe Ton de Bruyne met zijn (prima!) team.

Op de oefendag was het weer niet al te best zodat slechts enkele dapperen de proef rondvlogen.
De eerste wedstrijddag op 18/5 was al niet veel beter: lage basis, moeilijke thermiek en slechte zichtbaarheid.
De opgegeven proeven waren rond de 150 km. Alléén in de 18m klasse kon men de proef geldig maken, in de andere klassen waren de afstanden te klein.

Dag 2: 19/5 en al wat beter weer met als opdrachten AAT's tussen 2.00 en 2.30 uur.
De meeste piloten kwamen rond al was er veel geklaag over de omstandigheden tussen de rivieren waar het langste been liep. De snelheden waren behoorlijk tot goed. Nick en Rik stonden buiten, Dennis en Wim stonden 1 en 2, Jef op 5 en Tim op 6.

Dag 3: 20/5 Geen proef.



Dag 4: 21/5 Geen schitterend weer met proeven van 160 km voor de club tot 250 km voor de open. Nick stond buiten op 4 km (met nog twee clubklassers binnen de 2 km), zij hadden ook het slechtste weer om te starten. In standaard won Rik voor Tim, Wim en Dennis, Jef op 6 met snelheden tussen 82 en 85 km/h. Jeroen Verkuil in open was eerste aan 110 km/h. In 18 m was Sikko Vermeer de snelste.

Hij won dag 1, stond vrij snel buiten op dag 2 en won nu ook dag 3. Om maar te zeggen dat de omstandigheden wisselvallig waren.

Op 22, 23, 24 en 25/5 stonden we weleens in piste maar werd de dag dan uiteindelijk toch geannuleerd. Zwemmen in een subtropisch paradijs, cinema of terrasje in Arnhem. Of gewoon een boek lezen in de caravan waren de bezigheden.



Dag 9: 26/5 leek het tenminste al op zweefvliegweer. De proeven waren dan ook redelijk: 250 km voor de club, 310 voor standaard, 304 voor de 18 m en 350 km voor de open.

Nick was bij de binnenkomers met 64 km/h, in de 18m waren Olivier en Jean-Luc 1 en 2 met Yves op 4 aan 95 km/h. In standard was Wim de snelste voor Dennis aan 80 km/h, Tim op 4, Jef op 6 en Rik Van De ... stond bij de boer.
Dag 10: 27/5 werd weer een maat voor niets. In piste, wachten en cancellen.
De eindstanden lagen vast: in standaard Dennis op 1, Wim op 2, Tim op 3, Jef op 5 en Rik op 9.
Nick eindigde 9de in de clubklasse en in de 18m was Jean-Luc nummer 2, Olivier 5 de en Yves 8ste.



Het weer viel tegen maar de sfeer en organisatie waren goed. Terlet is een mooi (en groot) veld met vele mogelijkheden voor een uitstap. Het eten was goed, ik lust nu ook pindasaus.
Spijtig dat er niet meer Belgen aanwezig waren. Als de reden is dat men te veel verlof moest nemen mag men van mij (en de wedstrijdpiloten) het BK opnieuw organiseren met een verlengd weekend.

Enkele rariteiten:
- Een piloot in de clubklasse had zijn gordel niet genoeg aangespannen bij de finish en ging met zijn hoofd door de cockpit, gelukkig slechts héél even bewusteloos en kon toch netjes landen.
- De laatste 10 km voor het veld kan je niet landen. Een open klasse vlieger dacht dat hij er vlot ging geraken doch kwam echt met de hakken over de sloot op het veld.
- De eerste dag stond Rik, samen met twee andere toestellen in een veld waarvan de eigenaar geen zweeffanaat was. Hij vroeg 100 euro per persoon maar kreeg na politietussenkomst niks alhoewel Paul Van De Boer met 25 euro een tegenbod deed. (er was n.b. GEEN schade)
  Later kwam er een brief van de advocaat van de boer dat hij toch minstens 25 euro verwacht had ???
  Op zondag buitenlanden in de Bible Belt is géén goed idee. Je mag dan helemaal niets doen
  Tenzij geld aannemen van de onfortuinlijke "buitenlander".

Mark Huybreckx (KACK)

Rhön-Adler *van Peter F. Selinger*

Peter F. Selinger moet men aan voor luchtvaartgeschiedenis geinteresseerde zweefvliegers zeker niet introduceren. Zijn uiterst zorgvuldige onderzoeksmethode, zijn wereldwijde contacten, zijn bronnen indien mogelijk ter plekke door hem zelf geraadpleegd, zijn vaardigheid om informatie samen te vatten en als auteur spannend te verhalen, zijn uitzonderijk.

Uitzonderlijk is ook zijn nieuwste boek, de volledig herschreven derde oplage van 'De Rhön-Adler'.

Wie alles over Schleicher vliegtuigbouw en alle vliegtuigtypes die daar in de loop der jaren gemaakt werden, wil weten, zal bij het lezen van dit boek voluit aan zijn trekken komen. De onvermoeibare bronnenexploratie van de auteur, zijn interviews met tijdgetuigen en zijn archiefwerk zijn exceptioneel. Met literaire welsprekendheid en vele foto's verscheen dit mammoetwerk in het Engels en in het Duits.

gina's tellende boek bij Schleicher Flugzeugbau voor de prijs van € 48,00 (excl. verzendingskosten) bestellen.

Wie een Schleicherfan voor zijn verjaardag, huwelijksdag of met Kerstmis gelukkig wil maken, kan dit boek online bij *www.schleicher-buch.de* bestellen.

Author: Peter F. Selinger
Hardcover, English Language, Many excellent color and black and white photos,
3rd edition, 340 pages, Copyright 2015
Dimensions : 8.31 x 11.0 inches (211 x 280 mm)
the book can be ordered online at *www.schleicher-buch.de*

Bert Sr. Schmelzer



Amical Bailleau 2016

Dinsdag 2 augustus 2016 (wedstrijddag 1)
Opgestaan met regen, briefing met 1u uitgesteld. Een AAT van 1u45 (157,4km). Eerste start voorzien om 13u. Dus vlug gaan opbouwen en boxen. Start eerste keer uitgesteld tot 13u30, nog een keer uitgesteld tot 14u om uiteindelijke om 14u15 te cancelen.
Dan maar een namiddagje gezelschapspelletjes voor groot en klein en de dag afgesloten met een overheerlijke paella van Kris Van Dam. Een geluk dat Kris zijn grootse formaat van pan meegebracht heeft!





Woensdag 3 augustus 2019 (wedstrijddag 2)
In de verte zware regenwolken. Oorspronkelijke een AAT van 2u (172,8km) dat ze voor vertrek inkorten naar 1u30. Het plafond is ongeveer 600-700m en er staat een zeer harde wind richting de eerste sector. Voor de meeste piloten eindigt de dag met "une vache". Slechts 1 piloot rond (René Kalsbeek), 28 buitenlandingen en 3 niet gestart. Zeer mooie prestatie vandaag van Christophe Laenen en Tom Conings die met de LS1 en LS4 toch 100 km halen in dit bijzonder moeilijk weer.



Donderdag 4 augustus 2016 (wedstrijddag 3)
Opbouwen in de regen. Na de briefing toch een AAT van 2u (179,4km), 1ste start voorzien om 13u. Na lang wachten in de grid, gecanceld.



Vrijdag 5 augustus 2016 (wedstrijddag 4)
Eindelijk ziet het weer er veelbelovend uit. Briefing al om 10u, eerste start om 11u voor een proef van 461,77km.
Deze proef brengt onze piloten ver van huis en hier en daar hoor je: Had ik nu maar een turbo...
Maar het weer is goed en die turbo blijkt echt niet nodig. Vijf Vlaamse piloten in de top tien van de Speed Race vandaag. De R1 (Jan) komt als 3de rond, BG (Johan & Kris) 4de en de MH (Stijn), L8 (Rik) en TQ (Tom) respectievelijk als 6, 7 en 8ste.



Zaterdag 6 augustus 2016 (wedstrijddag 5)
363,9 km (4 keerpunten). De meeste piloten halen niet de snelheid die ze gehoopt hadden. Vandaag vliegen Nick Fremau en Peter Bertels met hun Libelle 's alle snelle bakken op een hoop en nemen met 90km/u plaats 1 en 2 in. Jan vliegt met de R1 rond aan 100km/u wat nog goed is voor de 3de plaats. Leuk een Vlaams podium vandaag... 's Avonds is er de BBQ Soiree! De organisatie probeerde dit jaar een nieuwe cateraar uit en iedereen die mee aan tafel zat kan bevestigen dat ze beter bij de oude gebleven waren!

Zondag 7 augustus 2016 (wedstrijddag 6)
241,2 km. Eerste start voorzien om 12u, maar er wordt uiteindelijk pas om 14u gestart met slepen. Het is blauw vandaag en dat

blijft zo. Het voorjaar met weinig vliegdagen laat zich vandaag bij bijna iedereen voelen. Behalve bij Jan die met zijn R1 net een weekje training in Fontainebleau achter de rug heeft. Daar kon Jan al heel wat dagen in het blauw oefenen, en met 3 buitenlandingen waren ook deze skills terug aanscherpt. Maar het loont de moeite hij pakt zijn allereerste dagoverwinning in Bailleau na 6 jaar deelname. En meteen ook de eerste plaats in het klassement. Het worden nog spannende dagen...







Maandag 8 augustus 2016 (wedstrijddag 7)
Een AAT van 2u (185,6km). Eerste start voorzien om 12u, maar uiteindelijk rond 14u30 gecanceld. 's Avonds genieten we van een heerlijke gezamenlijke Albatros BBQ.



Dinsdag 9 augustus 2016 (wedstrijddag 8)
Een lekkere lange vlucht van 454,6km. De piloten genieten in de lucht, de grondcrew geniet van het mooie weer.
Ken (EV) en Jan (R1) vliegen met een 2-tal minuten verschil af en vinden elkaar in vlucht. Het resulteert in een goede samenwerking en hierdoor komen ze samen rond met een snelheid van



104km/u. Een nieuwe ervaring voor Jan, want hij is het helemaal niet gewoon om in team te vliegen. Ken haalt vandaag een mooie 2de plaats wat erop wijst dat hij stilaan aan die 15m spanwijdte aan het wennen is. Petje af voor wat Ken hier op deze wedstrijd presteert, waar na 8 dagen menig piloot de vermoeidheid begint te voelen.



Woensdag 10 augustus 2016 (wedstrijddag 9)
Een AAT van 3u. Een zeer moeilijke vliegdag met veel buitenlandingen. Vandaag een mooie 4de plaats voor Jim Gijbels met de LS4 PM (die hier vorig jaar nog debuteerde in de Amical). Jan heeft de smaak van het samenvliegen blijkbaar te pakken. Alleen deed hij dat vandaag met de Nederlander Lars Groot (E5)??? Hij pakt hiermee zelf de 3de plaats en helpt Lars aan de dagzege. Jan is echter zijn klassement aan het verdedigen en later zal nog blijken dat vrienden in het peloton van pas kunnen komen.
Voor de kids was het een sportieve namiddag: voetbaltornooi.



Donderdag 11 augustus 2016 (wedstrijddag 10)
Opnieuw een AAT, deze keer 2u30, en weer een zeer moeilijke vliegdag en zwoegen voor de piloten. De grondcrew hoor je niet klagen, die genieten. Opnieuw veel buitenlandingen vandaag. Mooiste prestatie vandaag is voor Tom Conings die met de LS4 TQ de 2de pakt.

Vrijdag 12 augustus 2016 (laatste wedstrijddag)
268,3km. Er wordt blauw verwacht maar uiteindelijk hebben ze de hele vlucht cumulus. Jan staat nog steeds op 1 in het klassement en moet enkel nog rondvliegen tegen een matige snelheid om de overwinning veilig te stellen. Hij krijgt er hier vandaag de steun voor van mede-Albatrossers. Voorzitter Jan en compagnon Jacky vliegen nogmaals met de Nimbus 4 een 30 à 40-tal kilometer vooruit. Dit levert al de hele wedstrijd bijzonder nuttige info op. Ken en de Nederlander Lars blijven bij Jan als centreerders. De missie wordt makkelijk volbracht. 's Avonds de wedstrijd afgesloten met een laatste avondmaal bij Pizzeria Del Arte te Chartres.



Zaterdag 13 augustus 2016
Prijsuitreiking, inpakken en terug naar huis met een beker: 1ste plaats voor de R1. Na precies 1 maand vakantie terug naar huis, maar het is weer een fantastische wedstrijd/vakantie geweest.

Mieke Roggeman (Alb)





Wedstrijduitslagen zomer 2016

Amical Bailleau 2016

International / Amical Bailleau 2016
Bailleau Armenonville Airport, France, 2 August 2016 – 12 August 2016

Overall results for Amical after task 11

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	DY	Charuel & Lerouge	ASVV Angers	Duo-Discus	110	4,882
2	EH	Van Bree & Leenders	EACzc Eindhoven	Duo-Discus	110	4,853
3	FD	Michael De Wert	EACzc Eindhoven	Discus	108	4,538
4	FF	Valentin Descamps	ASVV Angers	LS4	104	4,293
5	DM	Cendron & Voragen	CVVE Bailleau	Duo-Discus-xlt	111	3,440
6	AA	Raphael Lhumeau	ASVV Angers	Pegase	104	2,977
7	KT	Manfredo Santopinto	ACRA	Discus-2ct-18m	115	344

Overall results for Long Flights after task 11

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	**NV**	**Jeanmotte & Dupont**	**ACRA St-Hubert**	**ASH25-25,6m-790kg**	**122**	**7,108**
2	BL	Eric Garnier	CVVE Bailleau	ASG29-18m	119	7,044
3	FLY	Ronald Kaay	EACzc Eindhoven	ASG29-18m	119	6,869
4	GY	Delort D Exea & Roumet	CEVVHB Oloron	ASH25-25,6m-790kg	122	6,867
5	XXL	Jeroen Oostendorp	ACVZ Amsterdam	ASW22-bl-850kg	124	6,573
6	LV	Erwan Le Goff	CVVE Bailleau	Discus-2a-15m	110	6,215
7	2M	David Muller	GeZC Arnhem	Discus-2ct-18m	115	6,079
8	Y5	Christophe Veron	CVVE Bailleau	LS8-15m	110	5,970
9	BPG	Grinza & Acquaderni	ACAO Varese	Arcus-m-750kg	115	5,921
10	KIS	Jacques Pouyaud	CVVM Pic St Loup	LS8-15m	110	5,845
11	FS	Piet Flens	ZC Texel	DG808b-18m	118	5,443
12	ZT	Julien Henry	CVVC Chartres	DG808s-18m	119	5,101
13	CC	Wouter Van Willenswaard	ACVZ Amsterdam	Ventus-2ct-18m	118	4,962
14	BK	Savoie & Woaye Hune	AAVA Vinon sur Verdon	ASH25-25m-750kg	120	4,725
15	53	Caraffini & Lavazza	ACAO Varese	ASG32-850kg	116	4,138
16	GN	Gerard Granger	AC Sologne Romorantin	ASG29-18m	119	3,554
17	74	Menage & Groelly	CVVE Bailleau	Ventus-2ct-18m	118	3,484
18	**I**	**Etienne D'Ursel**	**ACRA St-Hubert**	**LS10-18m**	**119**	**2,385**
19	NJ	Herman Van Veen	ACVZ Amsterdam	ASH26	118	1,936
20	Z15	Thierry Nortier	AC Issoudun	LS6-18m	117	1,709
21	V	Vittorio Squarciafico	ACAO Varese	Nimbus-4dlm-820kg	122	1,650

Overall results for Speed Race after task 11

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	**R1**	**Jan Gillegot-Vergauwen**	**Albatros ZC**	**LS8-15m**	**110**	**5,472**
2	MV	Venema & Klijnstra	NNZC Veendam	Duo-Discus	110	5,239
3	XH	Harry Huiskes	Twentsche ZC	Ventus-2cxt-18m	119	5,177
4	WY	Roelof Corporaal	Friese Aero Club	Pegase	104	5,101
5	1L	Poujardieu & Van Landeghem	CVVE Bailleau	Ventus-2a-15m	114	5,066
6	E5	Lars Groot	Gelderse ZC	LS8-15m	110	4,985
7	**EV**	**Ken Evens**	**Albatros ZC**	**Discus-2ct-15m**	**110**	**4,781**
8	**2S**	**Nick Fremau**	**Brasschaatse ZC**	**Libelle-std**	**98**	**4,644**
9	**TQ**	**Tom Conings**	**Albatros ZC**	**LS4**	**104**	**4,575**
10	**ZY**	**Evens & Van Houtte**	**Albatros ZC**	**Nimbus-4dlt-820kg**	**122**	**4,548**
11	**BR**	**Peter Bertels**	**Brasschaatse ZC**	**Libelle-std**	**98**	**4,522**
12	SB	Berendes & Berendes	Aero Club Salland	Discus-bt	108	4,493
13	PM	Jim Gijbels	Albatros ZC	LS4	104	4,397
14	C17	Theo Van'T Rood	Twentsche ZC	Lak17a-18m	118	4,293
15	A2	Rene Kalsbeek	Twentsche ZC	Ventus-2cxt-18m	119	4,183
16	**MH**	**Stijn Vanden Boer**	**Albatros ZC**	**LS8-15m**	**110**	**4,174**
17	**L8**	**Rik Vanden Boer**	**Albatros ZC**	**LS8-15m**	**110**	**4,166**
18	28	Fraize & Chabbi	CVVE Bailleau	Arcus-t-750kg	115	4,109
19	MCT	Kerkhofs & Van Gompel	EACzc Eindhoven	Duo-Discus-t	110	4,006
20	**BG**	**Louwet & Van Dam**	**Brasschaatse ZC**	**Duo-Discus-t**	**110**	**4,003**
21	BJ	Olivier Leherle	AAVO Cherence	Discus-2ct-18m	115	3,810
22	**CG**	**Christophe Laenen**	**Albatros ZC**	**LS1-f**	**100**	**3,799**
23	FAC	Aldridge & Schouwenaar	Friese Aero club	DG1000-20m	111	3,784
24	Y3	Martin Grim	Aero Club Salland	ASW20-15m	110	3,756
25	**ED**	**Emiel De Wachter**	**ACK Keiheuvel**	**LS8-15m**	**110**	**3,575**
26	PI	Stephan Grunder	Twentsche ZC	DG300	104	3,536
27	**FU**	**Vandebeeck & Larose**	**Brasschaatse ZC**	**Ventus-17,5m**	**116**	**3,511**
28	JE	Erik Busser	Nijmeegse Aeroclub	Discus-2ct-18m	115	3,501
29	49	Senft & De Wert	EACzc Eindhoven	Duo-Discus-xlt	111	3,414
30	**3KC**	**Geert Callewaert**	**Albatros ZC**	**Discus-2ct-18m**	**115**	**2,673**
31	CQ	Jean-Georges Schwartz	CAB Beynes	ASW24	108	2,426
32	9C	Hansjorg Hertweck	SFG Tannheim	ASG29-18m	119	2,237

Championnat de France classe CLUB

Buno-Bonneveaux, France, 23 July 2016 – 30 July 2016

Overall results for Club after task 8

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	V08	Eric Soubrier	Chartres Métropole	LS 4	104	4,683
2	D	Thibault Alasnier POLE ESPOIR	Orléans	pegase	102	4,449
3	ED	Méric Morel POLE ESPOIR	Biscarosse / Simon Réve se réalisait	pegase	102	4,436
4	CD	Lucas Delobel TEAM-WORK POLE ESPOIR	Habère-Poche	std. cirrus	100	4,233
5	710	Pierre Roumet	Romorantin	Std. Libelle	98	4,216
6	B298	Valentin Leleu-Lambour POLE ESPOIR	Montaigu Nantes	pegase	102	4,205
7	L	Patrice Cocuaud	Sisteron	pegase	102	4,176
8	TT	Jérôme Rablade	Bordeaux / Tarbes	pegase	102	4,161
9	V33	Nicolas Henry	Chartres Métropole	LS 4	104	4,099
10	904	Pierre Jambon	Angoulême / Poitiers	pegase	102	4,083
HC	**FU**	**Pieter Lievens**	**VZP Belgique**	**std. cirrus**	**100**	**3,948**
11	T	André Verhulst	Buno-Bonnevaux	Janus CT RG	108	3,942
12	BNO	Romain Dufaur-Jourdan LXNAV	Buno-Bonnevaux	Pegase	102	3,915
13	74	Mathieu Perrault	Auch	pegase	102	3,874
14	B300	Bruno Muller	Graulhet	pegase	102	3,801
15	E14	Cécile Bonnet LXNAV	Buno-Bonnevaux	pegase	102	3,744
16	EZ	Stéphan Houdier	Grenoble	pegase	102	3,482
HC	96	Davide Giovanelli	Swiss Junior Gliding Team	Std. Cirrus	100	3,422
17	V22	Anaïs Gaubert	Coulommiers-Meaux	LS 4	104	3,321
18	B464	James Root	Chartres Métropole	pegase	102	3,238
19	BP	Fabian Meulenyser	Mantes-Chérence	LS 1c	98	3,227
20	B	Florent Hache	St-Dizier Mussey	pegase	102	3,225
21	78	Alexandre Boillot	Grenoble / FFVV	LS 4	104	3,194
22	RZ	Yacine Vigourel	Graulhet	DG 300	105	3,048
23	F05	Guillaume Cattiaux ARMEE AIR	Armée de l'Air Romorantin	ASW 19b	101	3,046
24	B322	Frédéric Petrus ARMEE AIR	Saintes / Armée de l'Air	pegase	100	3,000
25	XX	François Moreau	Nancy Malzeville	pegase	102	2,979
26	AL	André Louistisserand ALISPORT	Besancon / Alisport Silent	silent 2 targa	100	2,978
27	D16	Benoit Caillaud E.S.P.A.C.E.	Rennes St-Slupice	Discus	108	2,949
28	B76	Sébastien Pelissier	Angoulême	pegase	102	2,923
29	2A	Frédéric Portier ARMEE AIR	Armée de l'Air	CB15 Crystal	105	2,822
30	GE	Victor Lescure	Romorantin	pegase	102	2,801
31	BBX	Colin Bruhière LXNAV	Buno Bonnevaux	pegase	102	2,451
HC	**AH**	**Manuel Severin**	**Aeroclub Royal des Ardennes**	**Discus bT**	**109.5**	**1,950**

34th FAI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

Pociunai Airport, Lithuania, 31 July 2016 – 13 August 2016

Overall results for Standard class after task 9

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Punten
1	ET	Louis Bouderlique	France	Discus 2a	5,972
2	FI	Felipe Levin	Germany	Discus 2a	5,901
3	CFM1	Guillaume Girard	France	Discus 2a	5,882
4	**CM**	**Dennis Huybrecloc**	**Belgium**	**LS 8**	**5,662**
5	S2	Robert Schroder	Germany	LS 8 neo	5,643
6	**21**	**Bert Schmelzer**	**Belgium**	**Discus 2a**	**5,600**
7	W8	Gonzalo Riera	Argentina	LS 8	5,477
8	FL	Vladas Motuza	Lithuania	Discus 2a	5,460
9	352	Jeremy Hood	United Kingdom	LS 8	5,337
10	EU	Miloslav Cink	Czech Republic	LS 8	5,333
11	DT	Dmitry Timoshenko	Russia	Discus 2a	5,229
12	AU	Pavel Louzecky	Czech Republic	LS 8	5,133
13	YB	Norbert Alin Scarlat	Romania	Discus 2a	5,087
14	N9	Javier Gaude	Argentina	LS 8	5,085
15	TA	Janne Nordh	Sweden	Discus 2T	4,943
16	PG	Philip Gaisford	USA	Discus 2b	4,935

17	I	Sebastian Kawa	Poland	Discus 2a	4,907
18	PI	Markku Kuusisto	Finland	Discus 2b	4,865
19	**XK**	**Oliver Sevrin**	**Belgium**	**LS 8**	**4,853**
20	SR	Robbie Seton	Netherlands	LS 8	4,822
21	SE	Poul Kim Larsen	Denmark	LS 8	4,796
22	IKI	Richard Swanstrom	Sweden	Discus 2T	4,785
23	55	Richard Hood	United Kingdom	LS 8	4,737
24	Y	Lukasz Blaszczyk	Poland	Discus 2a	4,678
25	YA	Victor Alex Pop	Romania	Discus 2a	4,670
26	JB	Marcaida Cristian	Uruguay	LS 8	4,530
27	TC	Samuel Pollak	Slovakia	LS 8-tc	4,519
28	HAL	Tamas Vamosi	Hungary	Discus 2a	4,473
29	2S	Sjaak Selen	Netherlands	Discus 2a	4,449
30	5F	John Buchanan	Australia	LS 8	4,447
31	AX	Mogens Hoelgaard	Denmark	Discus 2a	4,428
32	P2	Romualdas Konteikis	Lithuania	LS 8	4,274
33	B9	Lorenzo Monti	Italy	LAK 19/15m	4,205
34	SI	Dominik Jancik	Slovakia	LS 8-s	3,944
35	232	Adam Woolley	Australia	LS 8	3,909
36	AJ	Aku Jaakkola	Finland	Discus 2a	3,643
37	G	Luca Monti	Italy	LAK 19/15m	3,521
38	MK	Robert Fletcher	USA	Discus 2a	3,365
39	DI	Arday Daniel	Hungary	Discus 2a	3,068
40	S	Sergey Ryabchinskiy	Russia	Discus 2T	2,591

Overall results for Club class after task 9

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	6H	Jan Rothhardt	Germany	LS 1-d	98	5,696
2	C11	Eric Bernard	France	Std. Cirrus	100	5,658
3	RB	Riccardo Brigliadori	Italy	Std. Cirrus	100	5,479
4	LB	Henrik Breidahl	Denmark	LS 4	103.6	5,475
5	C71	Davide Schiavotto	Italy	Std. Cirrus	100	5,454
6	H1	Antoine Havet	France	Hornet	100	5,447
7	MT	Sabrina Vogt	Germany	Std. Libelle	98	5,412
8	AK	Kristian Roine	Finland	Std. Cirrus	100	5,364
9	MF	Jozef Kozar	Slovakia	LS 1 f	101	5,245
10	C12	Christophe Cousseau	France	Std. Cirrus	100	5,228
11	**BJ**	**Daan Spruyt**	**Belgium**	**LS 1 f**	**100.6**	**5,224**
12	70	Peter Hartmann	Austria	H 301 b Libelle	101.2	5,106
13	BZ	Jakub Barszcz	Poland	SZD-48-3M1 Brawo	101	5,056
14	74	Frank Hiemstra	Netherlands	Std. Cirrus	99.6	5,040
15	CH	Sebastian Loengo	Argentina	Std. Jantar 2	101	5,031
16	CX	Jan Louda	Czech Republic	Std. Cirrus	100	4,998
17	CI	Sebastian Riera	Argentina	Std. Jantar 3	101	4,926
18	**II**	**Tijl Schmelzer**	**Belgium**	**LS 3**	**107.5**	**4,888**
19	J1	Lukasz Grabowski	Poland	ASW 19 B	101	4,872
20	61	Nicholas Oakley	New Zealand	Std. Libelle 201B	98.1	4,856
21	G7	Per Carlin	Sweden	LS 1 f	101	4,853
22	LX	Tibor Noga	Slovakia	Std. Cirrus	100.5	4,838
23	528	G. Dale	United Kingdom	Std. Libelle 201 Bwl	98.1	4,794
24	JU	Vytautas Rasimavicius	Lithuania	Std. Jantar	100	4,747
25	AG	Nick Hanenburg	Netherlands	Std. Cirrus	99.6	4,667
26	FW	Ondrej Dvorak	Czech Republic	Std. Cirrus	99.6	4,662
27	V2	Stefan Delfs	Germany	Std. Libelle	99	4,540
28	GW	Tom Arscott	United Kingdom	Std. Cirrus	99.6	4,534
29	TH	Tobias Geiger	Australia	LS 1 f	101	4,491
30	IAM	Anton Minskiy	Russia	Std. Cirrus	99.2	4,472
31	LM	Linas Miezlaiskis	Lithuania	Std. Jantar	100	4,419
32	WII	Will Ellis	United Kingdom	Hornet	101	4,398
33	XII	Gunnar Axelsson	Sweden	Std. Cirrus 75	100	4,392
34	DC	Teet Jagomagi	Estonia	Std. Jantar 3	100.6	4,367
35	UX	Allan Barnes	Australia	LS 1 f	101	4,362
36	IF	Michael Scott Westbrook	USA	Std. Cirrus G	100.5	4,280
37	MN	Mikko Nikunen	Finland	Std. Jantar 3	102.5	4,227
38	YU	Timothy McAllister	USA	Std. Cirrus	100.5	4,223
39	JM	Henrique Navarro	Brazil	Std. Jantar	99.6	4,072
40	MZ	Schmidt Claudio Eduardo	Brazil	Std. Jantar	100	4,052
41	HI	Zsolt Siket	Hungary	LS 1 f	101	3,934
42	RT	David Richter-Trummer	Austria	LS 1 f	101.5	3,663
43	AS	Sergei Serov	Russia	Std. Jantar 3	101	3,655
44	CL	Nico Le Roux	South Africa	Std. Jantar 3	101.5	3,422
45	L	Sven Olivier	South Africa	Std. Jantar 3	102	3,174
46	01	Aliaksandr Babkevich	Belarus	Std. Jantar 3	100.6	2,915
47	E	Alexander McCaw	New Zealand	Std. Cirrus	99.6	2,758
48	DK	Zoltan Hamar	Hungary	LS 1 f	101.5	1,907
49	PLU	Voldemars Gavars	Latvia	LS 4	104.5	1,129

Overall results for 20 metre Multi-Seat class after task 9

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	FP	Duboc & Aboulin	France	Arcus T	104	6,068
2	GT2	Ghiorzo & Mangano	Italy	Arcus M	104	5,925
3	54	Jones & Jones	United Kingdom	Arcus T	104	5,919
4	ET	Ramsak & Polutnik	Slovenia	Arcus M	104	5,714
5	MD	Matkowski & Wójcik	Poland	Asg 32 Mi	104	5,468
6	2M	Lindell & Lindell	Sweden	Arcus M	104	5,431
7	ARC	Scutter & Lampard	Australia	Arcus T	104	5,314
8	SP	Kessler & Jurca	Romania	Arcus T	104	5,289
9	JT	Nielsen & Jorgensen	Denmark	Arcus T	104	4,984
10	AM	Lehto & Luukkanen	Finland	Arcus M	104	4,895
11	SQ	Kiss & Rehus	Hungary	Arcus T	104	4,844
12	ARG	Verdura & Colombero	Argentina	Arcus M	104	4,791
13	CS	Biesters & Smit	Netherlands	Arcus M	104	4,755
14	32	Triebel & Dr. Triebel	Germany	ASG 32 Mi	104	4,754
15	POL	Kukcikaitis & Liaugaudas	Lithuania	Duo Discus	101	4,657
16	**2AS**	**De Broqueville & De Broqueville**	**Belgium**	**Arcus T**	**104**	**4,569**
17	GA	Schupfer & Rass	Austria	ASG 32 Mi	104	4,566
18	EL	Ichikawa & Ichikawa	Japan	Asg 32 EL	104	4,447
19	KO	Piskaty & Piskaty	Czech	Arcus M	104	3,859
20	AP	Klyuev & Ershov	Russia	Arcus M	104	3,375
21	TWO	Rodic & McLauchlan	South Africa	Arcus M	104	3,282
22	ML	Robison & Timpson	USA	Arcus M	104	1,154

KeiheuvelCup 2016

Balen Keiheuvel, Belgium, 20 August 2016 – 21 August 2016

Overall results for Sport after task 1

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	ED	Emiel de Wachter	ACK	LS 8	108	498
2	LE	Geert De Palmenaer	VZP	Ventus 17.6m	115	478
3	CG	Christophe Laenen	ALB	LS 1 f	100	332
4	BR	Peter Bertels	BZC	Std. Libelle	98	82

Overall results for Sport XPDR after task 1

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	21	Tijl Schmelzer	LSV - ACK	Discus 2ax	108	351
2	AA	Daniël Klijnsma	DAC	LS 4	104	323
3	DC	Niel Deijgers	DAC	Std. Libelle	98	292
4	R1	Gillegot-Vergauwen & Mertens	ALB	LS 8	108	264
5	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	102	256
6	MH	Stijn Vanden Boer	ALB	LS 8	108	254
7	TP	Pieter Daems	ACK	Discus 2T	108	249
8	TH	Tim Huybreckx	ACK	Discus 2T	108	168
9	YU	Jef Kell	ACK	Discus 2T	108	143
10	RSM	Robin Smit	GLC Illustrious	Std. Cirrus	99	129
11	DA	Ben Heylen	ALB	Discus	107	120
12	EV	Ken Evens	ALB	Discus 2T	108	118
13	2S	Nick Fremau	BZC	Std. Libelle	98	87

Overall results for Open XPDR after task 1

Nr	CN	Naam	Club	Toestel	Handicap	Punten
1	2Y	Bert Schmelzer	LSV - KACK	Ventus 2cxT/18m	118	559
2	FS	Daan Spruyt	VZP	ASW 27	114	546
3	JP	Tom Van den Eynde	ACK	LS 6	111	493
4	W1	Lemmens & Danen	WBAC	Duo Discus	110	464
5	ZZZ	Wim Akkermans	ACK	Arcus M	114	454
6	X89	Bart Leysen	KAC	ASW 20	110	439
7	XL	Vanden Boer & Callewaert	ALB	Duo Discus XL	111	435
8	MW	Fernand Geuens	ACK	DG 400/17	109	415
9	RT	Bielen & Peeters	ACK	Duo Discus XL	111	408
10	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28E/18m	114	356
11	FU	Jelle Vandebeeck	BZC	Ventus 17.6m	115	343
12	NV	Groen & Nieuwenhout	KNVvL	ASH 25E	122	99
13	KD	Heeren & Andries	ACK	Duo Discus	110	86
14	46	Schouten & Schouten	KZC	DG 500M 22m	110	0

Tien jaar geleden: Het hoogterecord van Steve Fossett

PRESS RELEASE FAI

10 jaar geleden: Steve Fossett vliegt met 15.000m hoogte een nieuw hoogterecord.

Lausanne, Switzerland, 29 August 2016

Op 29 August 2016 was het tien jaar geleden, dat de gekende luchtvaart enthousiast Steve Fossett een wereldrecord vestigde dat vandaag nog steeds niet verbeterd is. Samen met voormalig NASA-testpiloot Einar Enevoldson vlogen ze een absoluut hoogterecord van 15,460m in een golfsysteem boven de Andes in Argentinië.



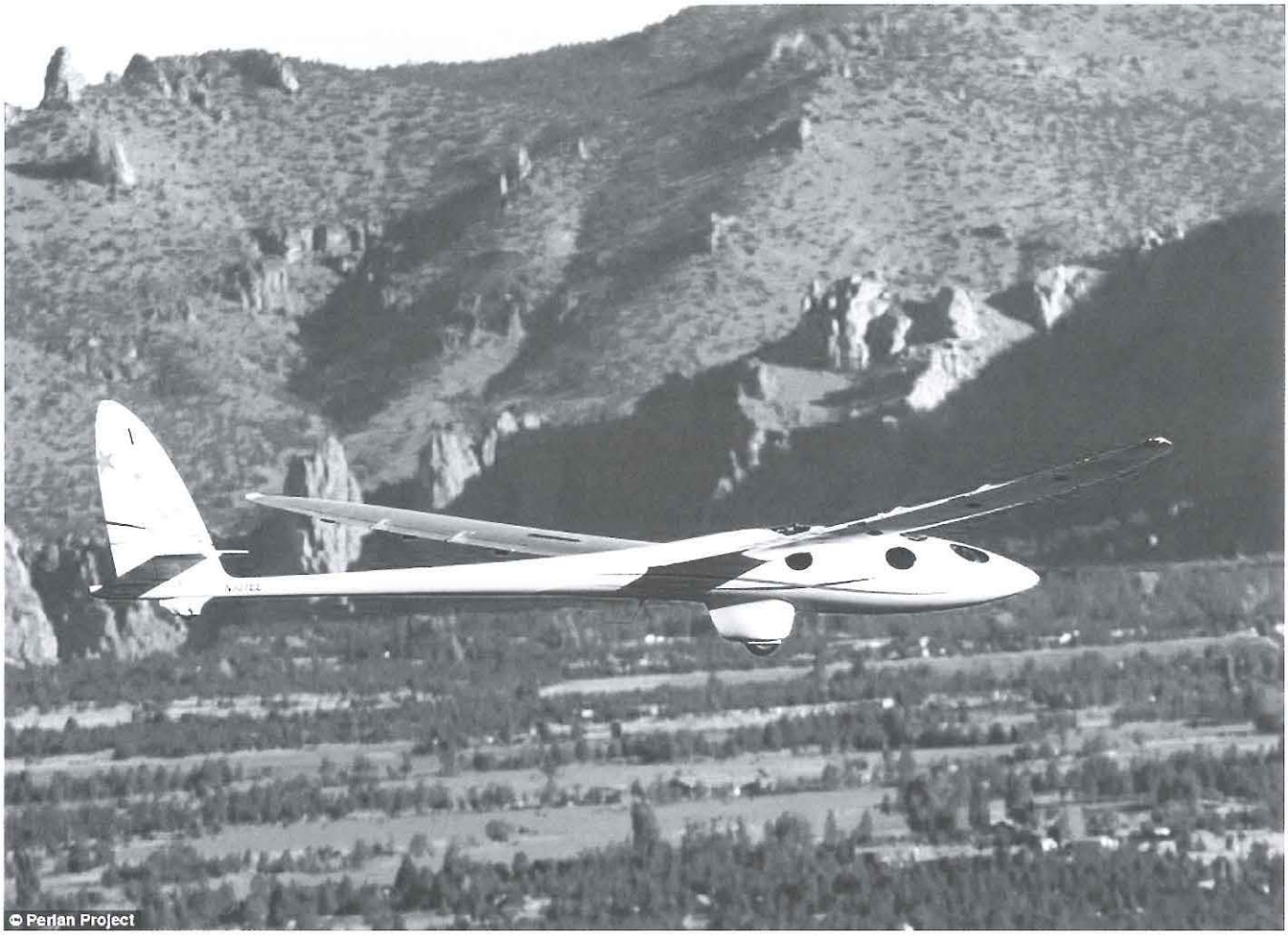
De vlucht was één van de hoogtepunten van het in 1999 door Fossett en Enevoldson opgezette Perlan project. Het doel van het project was om met een zweefvliegtuig in de stratosfeer door te dringen tot de rand van de ruimte.

Het project werd geïnspireerd door het onderzoekswerk dat Enevoldson had uitgevoerd naar het onbeschreven fenomeen van stratosferische berggolf systemen.

Dit zijn grote golven in de atmosfeer, gecreëerd door een sterke wind wanneer deze over de top van bergketens zoals de Andes blaast. Enevoldson stelde dat het mogelijk moest zijn om met een zweefvliegtuig deze golven te gebruiken om te stijgen tot aan de rand van de ruimte. Hij engageerde zich om dit te bewijzen en dit werd het Perlan Project.

Door samen te werken met meteorologiste Dr Elizabeth Austin, bewees Enevoldson in 1998 dat stratosferische berggolf tot





39.000m reikte. Een jaar later stemde Fossett in om het project te financieren en werd zo één van de projectpiloten.

Zes jaar later reisden Fossett en Enevoldson naar Argentinië waar ze de recordpoging voorbereidden.

"We want to fly a glider into the stratosphere" vertelde men destijds aan de Associated Press. "Dit is nog nooit gedaan en wij denken dat het mogelijk moet zijn om met een zweefvliegtuig tot 19.000m te stijgen. "

Hij voegde eraan toe dat, om boven de 13.000m te stijgen, het gebruik van een volledig gesloten drukpak, zeg maar een ruimtepak, nodig zou zijn.

En inderdaad, dit is wat ze droegen tijdens hun zweefvlucht. De ruimtepakken werden door NASA geleverd.

Dat jaar lukte hun recordpoging echter niet. Het volgende jaar keerden ze terug en die keer was het een succes. Ze wisten een hoogte van 15.460m te bereiken en verbeterden het bestaande record met 507m.

Na hun terugkeer op aarde verklaarden ze dat een grotere hoogte mogelijk was maar dat het door een probleem met de drukpakken niet mogelijk was.

Op de grote hoogte zetten de pakken zoveel uit dat de piloten niet meer konden bewegen in de cockpit. Omdat ze het toestel niet langer konden besturen door de beperkte bewegingsruimte werd de vlucht afgebroken. Dit probleem lag aan de basis om te besluiten dat een zweefvliegtuig met drukcabine nodig zou zijn.

Tien jaar later, en negen jaar na de tragische dood van Steve Fossett in een sportvliegtuig, maakt dit zweefvliegtuig nu zijn opwachting. De Perlan II-missie, nog steeds gestuurd door Enevoldson, richt zich op een vlucht met een gepressuriseerd zweefvliegtuig tot 90.000 voet of 27.432m. Commerciële jets vliegen op 10.000m!

Gebruik makend van de kennis, opgedaan in de vlucht van een decennium geleden en van bijkomend onderzoek over de laatste 10 jaar, wil het team met behulp van berggolfsystemen een hoogte van 50,000ft bereiken om daarna, met behulp van de poolvortexen, door te stijgen tot de rand van de atmosfeer.

De poolvortex is een weerssysteem dat roteert rond de polen in het noorden en het zuiden. De wind in deze systemen kan tot meer dan 300km/h oplopen. Hierdoor zetten de golven zich door tot in de stratosfeer.

Het Perlan 2 team is in Calafate, Argentinië sinds begin augustus en het is de bedoeling om er tot eind September te blijven. "We gaan er de grenzen van de ruimte verkennen zonder een vervuilende motor maar enkel op de zuivere en propere vleugels van een zweefvliegtuig." Luidt het Perlan 2 missie statement.

Over het project kan je meer te weten komen via;

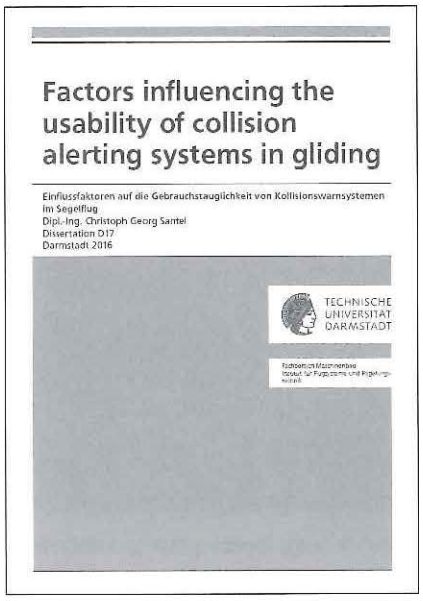
Record file:
www.fai.org/fai-record-file/?recordId=14043

Perlan project:
www.perlanproject.org

foto en andere media:
www.flickr.com/photos/airsports_fai/sets/72157671640417800

Het hoekje van de boekenvreter

Laten we beginnen met de doctoraatsthesis van **Dipl.-Ing. Christoph Georg SANTEL**, ***Factors influencing the usability of collision alerting systems in gliding***, Dissertation D17, Darmstadt 2016, 176 blz., talrijke foto's, schema's en tabellen. Beschikbaar op http://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/5170. Deze verhandeling wenst een leemte op te vullen, namelijk het ontbreken uit de vakliteratuur van een wetenschappelijke studie over het gebruik van goedkope antibotsingsystemen in de zweefvliegerij (zeg maar: Flarm) en de risico's tot verkeerde interpretatie van de door die systemen verstrekte gegevens. Vertrekpunt: deze systemen worden algemeen beschouwd als veiligheidsbevorderend, maar worden toch genoemd als mogelijke bijdragende factor bij een aantal ongevallen.



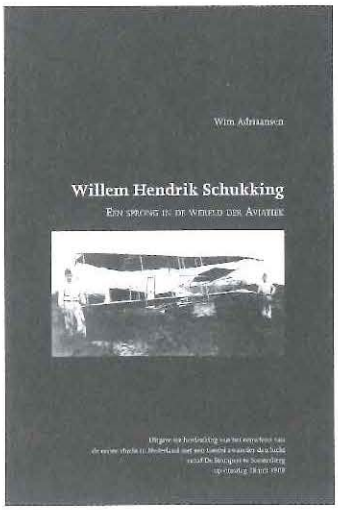
De thesis begint met een marktstudie over de bestaande mens-machine interfaces en het opstellen van een typologie ervan. Hieruit blijkt het overwegend gebruik van laag-complexe (originele Flarm e.d.) en radar-stijl (Butterfly e.d.) displays, en de afwezigheid van een systeem met een perspectief-weergave van het luchtverkeer. Een prototype van een dergelijk perspectiefdisplay wordt ontwikkeld, en de drie types displays worden dan vergeleken, hetgeen leidt tot het formuleren van verschillende hypotheses om de drie soorten display te vergelijken.

137 zweefvliegers nemen deel aan het laboratoriumexperiment in een vluchtsimulator, waarbij zij met de drie verschillende systemen informatie krijgen over het luchtverkeer. Zij geven dan aan waar zij denken dat een luchtvaartuig zich bevindt, terwijl ze diverse vliegtoestanden ondervinden. Prestatie en subjectieve tevredenheid worden gemeten tijdens het experiment.

De experimentele gegevens worden geëvalueerd via inferentiestatistiek. Het perspectief-display blijkt de meest precieze lokalisatie op te leveren, terwijl de foutmarge vergroot naarmate het eigen toestel afwijkt van het rechtlijnig horizontaal vliegen. De reactietijd daarentegen is nagenoeg dezelfde ongeacht soort display of vliegtoestand. Subjectief leer- en gebruiksgemak zijn gunstiger voor het perspectiefdisplay t.o.v. de andere twee.

Gedurende de analyse van de bruikbaarheid blijkt dat niet alle deelnemers de data op hun display op dezelfde manier interpreteren. Dit lijkt het gevolg te zijn van verschillende soorten gebrek aan kennis, waardoor bepaalde deelnemers zich een onjuist mentaal beeld vormen van het antibotsingsysteem, wat leidt tot vorming van een onjuist mentaal coördinatenstelsel om de gegevens te interpreteren. Een verdere analyse geeft aan dat de meeste gebruikers van een laagcomplex of radar-type display de data incorrect beschouwen als vast verbonden met het eigen vliegtuig. De meeste gebruikers van een perspectief-display gaan minstens een deel van de nodige verdraaiingen van hun persoonlijk coördinatenstelsel uitvoeren.

Sommige hoofdstukken zijn licht verteerbaar, andere meer geschikt voor wie enige kennis heeft van statistiek, psychologie of menselijke factoren. Al bij al een interessante kijk op een vrij recente ontwikkeling in de zweefvliegerij. En die nog veel stof kan doen opwaaien... het motto blijft: zo veel mogelijk naar buiten kijken.



Wim ADRIAANSEN wijdt een boekje aan ***Willem Hendrik Schukking, Een sprong in de wereld der Aviatiek***, s.l., 2008, ISBN 978-90-813148-1-7, 80 blz. met talrijke z/w en een paar kleurfoto's. Nooit over Schukking gehoord? Toch is hij het die als jonge genieofficier de eerste vlucht van een toestel zwaarder dan lucht heeft uitgevoerd boven Nederlandse bodem. Dit gebeurde op de Stompert te Soesterberg op 28 juli 2008, en dat eerste toestel was een dertig kilo licht tweedekker zweefvliegtuig.

Op de top van de heuvel, het hoogste punt in de omgeving, waait een noordoostelijke wind. De jonge tweede luitenant tilt het toestel op, loopt tegen de wind in naar beneden, en weldra glijdt hij weg. Vijftien meter verder raken zijn voeten de grond. Deze prestatie haalt de nationale pers!

Schukking zou in de daaropvolgende jaren nog enige tijd de vlieggedachte blijven promoten, via een artikel (1908), een lezing (1909) en een rapport over de militaire rol van het vliegtuig (1912). Maar als in 1913 de Beproevingsafdeling wordt opgericht, blijft Schukking, ondertussen gehuwd, liever bij de Genie. Hij specialiseert zich in de vestingbouw. Tijdens WO II wordt hij als krijgsgevangene naar Duitsland gevoerd. Kort na zijn terugkeer in Nederland wordt hij in oktober 1945 gepensioneerd. Hij overlijdt op 81-jarige leeftijd. Het jaar daarvoor heeft Adriaansen net de gelegenheid om een interview van hem af te nemen.

Dit boekje past goed in de bibliotheek van wie zich voor de "petite histoire" van de luchtvaart en meer bepaald van het zweefvliegen interesseert. In de grote historische werken worden figuren als Schukking al te gemakkelijk over het hoofd gezien. Een bijzonder document nog: het facsimile van de door Schukking handgeschreven tekst van zijn "Voordracht over Aviatiek", dat eindigt met een aanmaning tot het aanleren van "het métier van den vogel!"

Stéphane Vander Veken

LVZC FOTOWEDSTRIJD 2016



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

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

Inzending
DIGITALE FOTO'S
Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden ***vóór 15 januari 2017*** op volgend adres:
fotowedstrijd@lvzc.be
Een afdruk is niet nodig.Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536 pixels
(dit is een volwaardige 3 megapixel).

Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

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

De winnaars worden in januari 2017 persoonlijk verwittigd.

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

AUTEURSRECHT
De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking.

Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen.

Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement.

Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

Belgian Competition Committee

Meeting of 29/06/2016
Present : Ken Evens, Dennis Huybreckx, Baudouin Litt and Pierre de Broqueville.
Excused: Bruno Pierraerts

1. OBGC's Future.
2. Selection process for 2017 and beyond.
3. Communications.
4. Future subjects.

1. OBGC's future was debated following the Pilot Survey and the Lessons Learned for 2015 and 2016 gathered by Baudouin. Only 23 pilots answered the Survey out of the 43 it was sent to. Among these, 15 are ranked in the top 20 of the Belgian Ranking List. We can therefore, assess that the survey is a good representation of what our top pilots think and wish to get. It also means that most of the lower ranked or aspiring future top pilots did not participate!

   a. In general, there is not much difference among the pilots from the Liga or the FCFVV, except on the transponder issue.

   b. The OBGC formula is appreciated by a big majority of our pilots.

   c. The length of it is variably criticized, but generally represent a problem.

   d. The choice of the site is more controversial. Saint Hubert is praised almost unanimously. Terlet, on the other hand, is a problem for almost half of our pilots. The transponder is certainly a problem, but the choice of the dates and the needed number of days off seem to be prevailing in the poor 2016 Belgian participation. The lack of control on several issues during the OBGC 2016, as well as the finish procedure, was criticized by the few pilots who participated. The organization was purely Dutch, contrary to the 2015 OBGC which was mixed. The low Belgian participation and the survey, show those concerns. We will need to take this in account for the future, because we must give the majority of our pilots the possibility to participate at our Nationals. However this is not an urgent problem as the next edition will be in Belgium.

   e. The complete Survey results and the assessment are in the appendix A of this document.

   f. The CNVV has made a proposition for the 2017 organization at Saint-Hubert. Basically, the head of the team will be identical to the OBGC 2015. The details of the future organization will be published after a meeting with the Dutch representatives.

   g. To avoid any problem, like the ones we faced recently, Baudouin Litt is designated to be the sole Belgian POC (Point Of Contact) for future OBGC contacts with the Dutch Federation or its representatives.

   h. As agreed at the previous meeting, intended dates will cover the Ascension holyday for 2017. The agreement between the Liga and FCFVV Committee representatives is to free both the Ascension and the Pentecost holydays every third year and to only overlap one of the regional cups the other two years. This agreement is not biding the Dutch Federation yet, but we will try to get their approval, if they are still interested in the OBGC concept. The Calendar of the agreement is in Annex B of this document. Please note that the duration of the OBGC/National contest is purely informative, as no decision has been taken yet; Belgium and the Netherlands having different ideas about this subject!

2. Selection process for 2017 and beyond. The Committee wants to thank all the pilots who sent proposals and remarks for the future selection process. After having reviewed those during the last few months, it was decided to go along with Baudouin's proposition, adding just a few adjustments and constrains. Although highly improbable, the process allows a high ranked pilot to participate at 2 different contests a year; but only after giving the chance of bidding to all ranked pilots having achieve at least 850 points. The amended proposal is in Annex C.

3. Communications. This Committee is rather young, about 8 months old now. It has been somehow criticized for its way of communicating. Indeed, it appears that the reports of this Committee do not always reach all the concerned pilots. It is therefore decided that the report will continue to be sent to the Federations, through Patrick Pauwels; but also to Tijl Schmelzer, who will forward it to all the pilots from the Ranking list.

4. Future subjects. Up to now the Committee has been working on urgent matters. It is its intention to work on its own status during this Winter. Constitution, elections, length of mandates, liaison with other gliding bodies, communications...

The meeting ended around 9:15 pm. The next meeting will be on November 20 as stated in the Annex C.

Pierre de Broqueville

KBAC sportcommissie en brevetten

Aanwezig:
J. Aerts - voorzitter, G. Van Pee, G. Michiels, L. Marenne, P. Pauwels, M. Van Put,

Verontschuldigd:
R. De Coninck, J. Servais, J.P. Awouters, M. Dobbelaere

1. **Aanvaarding van de verslagen van de vergadering van 2015-11-18 en 2016-03-23:** Het verslag wordt goedgekeurd

2. **Records:**
Aanmelding van een Belgisch record: David SPILDOORN
Klasse : 'Free balloons, Sub-Class AX-9
Distance 519,542 km - 17-01-2016

3. **Reglementen van wedstrijden 2016:**
Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:
3.1. Ballonvaart
- Challenge Waasland 19-03-2016
- Belgian Balloon Trphee 04 / 08-05-2016

3.2. Zweefvliegen
- Kempen Cup 05/08-05-2016
- Kiewit Cup 14/16-05-2016

4. **Resultaten:**
Volgende wedstrijdresultaten werden neergelegd:
4.1. Ballonvaart
- Challenge Waasland 19-03-2016
- Belgian Balloon Trophee 04/08-05-2016

4.2. Zweefvliegen
- Kiewit Cup 2015

5. **Homologatie van prestaties:**
- Zweefvliegen:
Alle ingediende dossiers werden aanvaard behalve één dossier dat werd teruggestuurd voor nader onderzoek.

6. **Allerlei:**
- FAI-Sporting Code - 'General Section':
Update van de nieuwe editie, van kracht vanaf 01-01-2016, werd gepubliceerd.

- Zweefvliegen:
KBAC-Lierreglement:
Het bestaande reglement werd door de BZF geactualiseerd en ter goedkeuring voorgelegd.
De commissie keurt het ontwerp goed mits enkele kleine correcties.
Het geactualiseerde reglement wordt van kracht vanaf 01-07-2016.

Vermits de RBAC vanaf heden ook het KBAC-Lierreglement zal toepassen, volgt een regularisatie van de huidige lierbedienaars en lierinstructeurs.

- Examen Sportcommissaris
Een centraal examen voor alle disciplines zal worden georganiseerd in januari 2017.
Locatie en datum zullen worden bepaald in functie van de kandidaten.
De federaties worden gevraagd om hun kandidaten aan te melden voor 30 november 2016.

7. **Volgende vergadering 2016:** Woensdag 30/11 om 18u30.

Omstreeks 21:00 u wordt de vergadering gesloten.

J. AERTS, Voorzitter

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN **LVZC**

1. ***Zilveren brevet:***
1.1. 1000 m hoogtewinst
DEVALCK Stijn
TRAPPENIERS Roel

1.2. 5 uren duurvlucht:
OORTS Jorgen

1.3. 50 km afstandsvlucht:
VANDEPITTE Emiel

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
VANDEPITTE Emiel

2. ***Gouden brevet:***

2.1. 3000 m hoogtewinst:
CUPPENS Mattijs

2.2. 300 km afstandsvlucht:
-

2.3. Bekomen het gouden kenteken:
CUPPENS Mattijs

3. ***Diamanten brevet:***

3.1. 5000 m hoogtewinst:
-

3.2. 300 km doelvlucht:
CLEYNEN Bert

3.3. 500 km afstandsvlucht:
VANDEN BOER Rik (Dossier via KNVvL)

3.4. Bekomen het gouden brevet met 3 diamanten:
-

4. ***FAI afstandsbrevet***

4.1 750 km:
-

4.2. FAI-1000 km diploma:
HUYGEN Bart (Dossier via SSSA)

