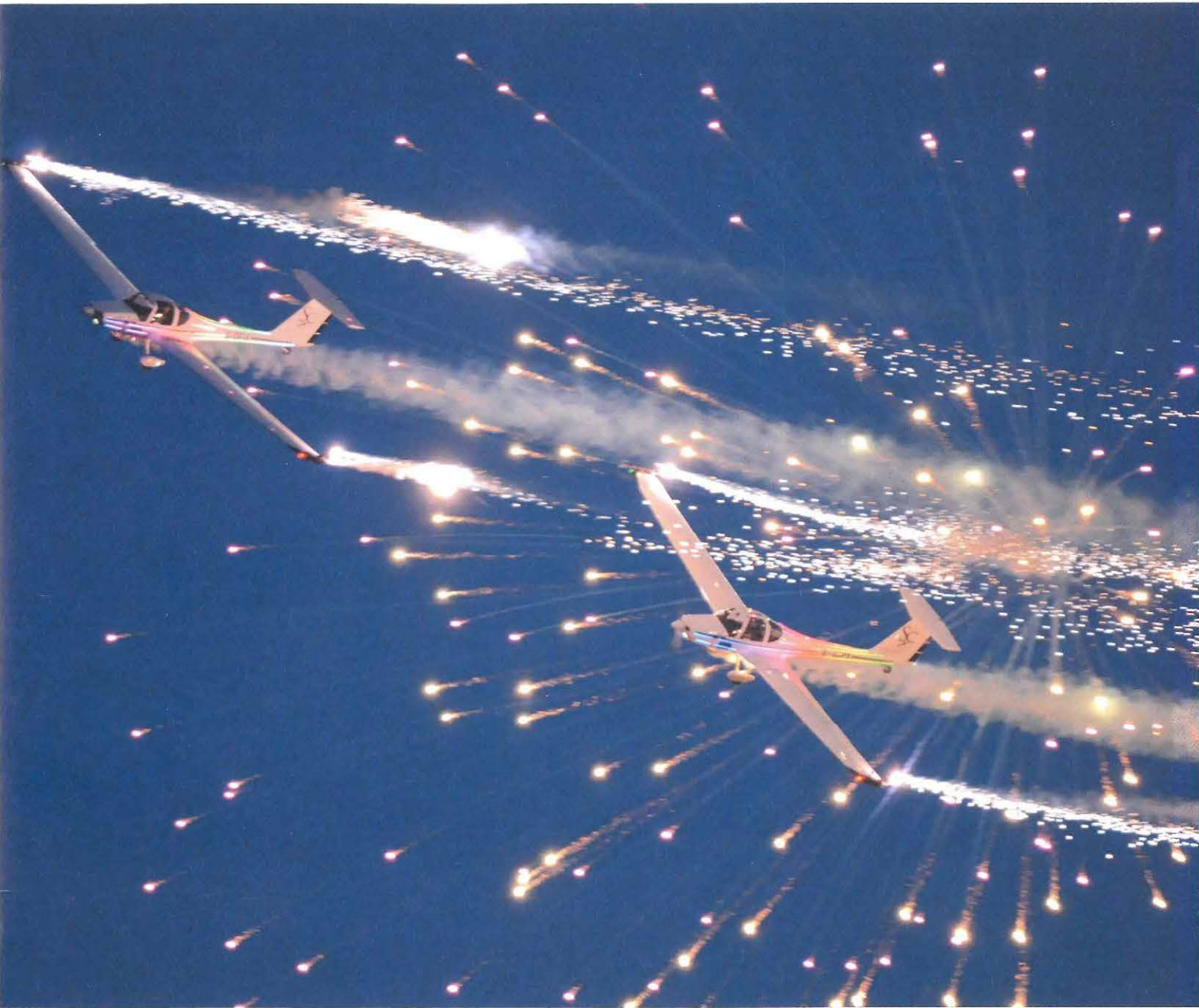


LIGABLAD

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



37ste jaargang
januari • februari • maart 2017
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs 

nummer

149

P. 910168

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



37^{ste} jaargang • nummer 149
januari - februari - maart 2017

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

Geert De Palmenaar
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:**

Haelterman Casper
Janssen Wil (Alb)
Pauwels Patrick (LVZC)
Vander Veken Stéphane (KFC)
Van Pee Guy (Alb)

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 10 juni 2017 op het redactieadres.

Cover: *De vonken erafvliegen* - foto: *Wil Janssen Albatros*

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Belgische records onder de aandacht	2
Fuentemilanos 2017	3
Otto Lilienthal Diploma FAI voor Patrick Pauwels	4
Wedstrijdresultaten	5
Symposium 2017	8
Zweefvliegnieuws	11
Luchtruimdoorsnede	12
Als ik later groot ben wil ik piloot worden!	13
Het hoekje van de boekenvreter	16
KBAC sportcommissie en brevetten	17

Woordje van de redactie

De dagen worden merkbaar langer en de eerste langverwachte Cumulusjes laten zich bij gelegenheid al eens opmerken.

Stilaan tijd dus om de onderhoudswerken af te ronden en verfpotten, sleutels of ander gereedschap terug op te bergen.

Ook de ondergrond is heel wat droger dan voorgaand seizoen. Onze terreinen liggen er heel wat beter bij dan tijdens het voorjaar van 2016. Nog enkele warme dagen en ook buiten landen in sompige velden hoeft niet meer af te schrikken.

Maart bracht dan wel niet het gehoopte 'openingsweekend' toch waren er reeds enkele vliegbare dagen waarvan gebruik kon gemaakt worden om de obligatoire check's te vliegen en het starten en landen wat op te poetsen.

Voor wie zijn materiaal nog wenst te optimaliseren voordat de goede dagen aanbrenen, is het vijf voor twaalf.

Naar jarenlange gewoonte is het nog even wachten op de herwerkte luchtruimbestanden. Het is mij nog steeds een raadsel waarom deze aanpassingen niet in de wintermaanden gepubliceerd worden zodat de nieuwe bestanden rustig kunnen voorbereid worden. Dit jaar zijn de wijzigingen minimaal zodat er best zonder nieuwe bestanden kan gevlogen worden.

In het voorjaar zijn er natuurlijk ook de vaste wedstrijdweekends. Voor enkelen is het dan hard werken, voor een veel grotere groep is het een gezellig weerzien waarnaar uitgekeken wordt.

En de term "wedstrijd" dekt niet altijd de lading. Natuurlijk is er het competitie-element maar veel van de deelnemers en grondploegen komen vooral voor de gezellige sfeer die rond het vlieggebeuren hangt. Vanzelfsprekend is zo'n wedstrijd het leukste wanneer je deelneemt maar zelfs al vlieg je niet, je bent altijd hartelijk welkom. Traditioneel ben je tijdens het lange hemelvaartweekend welkom op het veld van de KAC en een weekend later op de Pinksteren 3-daagse bij Albatros. Van 20 tot 28 mei gaan op het veld van St-Hubert de nationale kampioenschappen door. Ook deze wedstrijd staat voor iedereen open en bezoekers zijn eveneens welkom.

Tot in de lucht

Geert

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 15 maart ll. vond de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag over 2016 en de begroting voor 2017 werden goedgekeurd. De raad van bestuur werd herschikt en hierover volgt verder nieuws in de volgende publicatie. Het werkingsverslag 2016 kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris. Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de lopende besprekingen tussen de KBAC en het DGLV, de status van onze opleidings- en luchtwaardigheidsorganisatie, de aankomende wedstrijden en de rapportering over de EGU- en IGC-meetings.

VCL

In december werd het vijftiende werkingsjaar afgesloten. Op 6 maart jl. vond de statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en het financieel verslag van het voorbije werkingsjaar werden goedgekeurd, alsook het voorstel van de begroting voor 2017.

Het verantwoordingsdossier over het werkingsjaar 2016 moet voor 1 april a.s. bij SPORT.VLAANDEREN worden ingediend. De aanvraag voor de erkenning en voor de subsidiëring voor 2017 werd door de minister en door Sport.Vlaanderen gunstig beoordeeld.

EU-Vliegvergunningen (EU-FCL)

Ter herinnering ...

Vermits een FCL-vliegvergunning (SPL of LAPL(S)) geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. (Zie de info-fiches in de club alsook de informatie in het Vademecum 2017).

KBAC-Medische verklaringen

Overeenkomstig de EU-regelgeving vervallen op 7 april 2017 de medische verklaringen, die werden uitgereikt volgens nationale voorschriften. Leden die thans nog een KBAC-medische verklaring hebben (groene kaart), moeten dus tijdig een medisch onderzoek ondergaan om een EU-Part MED-verklaring te bekomen. Zoals reeds herhaaldelijk toegelicht, is het type van medische verklaring verbonden met het type van vliegvergunning: de SPL vereist een Class 2 Medical, voor de LAPL(S) voldoet een LAPL-Medical. (Zie ook de ATO/FCL documentatie in de club of op de website)

ATO

De werking verloopt in het algemeen zeer vlot. Uit de interne audits blijkt dat er blijvend aandacht moet worden geschonken aan de administratieve discipline. Vanaf dit jaar zal een gewijzigde opleidingskaart in gebruik worden genomen (beter overzicht en handiger om in te vullen).

Luchtwaardigheid - CAMO+

Behoudens enkele types (de zgn. Annex II-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA - Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC - Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van

clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAMO+. **Wij herhalen dat de CAMO+ toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven.** (De CAMO+ beschikt thans over een correspondentieadres in Duitsland).

Veiligheidsthema 2017

Ofschoon reeds vele jaren bijzondere aandacht wordt besteed aan de goede kennis van het luchtruim, werd besloten om dit jaar extra in te zetten op een correct gebruik van het luchtruim.

FAI-Sporting Code

Sedert 1 oktober 2016 is de nieuwe sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" van kracht geworden en vanaf 1 januari jl. geldt de nieuwe versie van de General Section. Deze documenten zijn beschikbaar op de website van de FAI, via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club of via het secretariaat.

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**, gelieve hiermee rekening te houden a.u.b. **Oude dossiers worden niet meer aanvaard!**

In 2017 worden de aanvragen voor homologaties op het secretariaat verwacht tegen 15 juni en 15 november.

Gebruik e-mailadres secretariaat:

Gelieve voortaan steeds het adres 'info@lvzc.be' te gebruiken. Berichten met betrekking tot de CAMO+-werking kunnen worden verstuurd naar 'camo@lvzc.be', berichten met betrekking tot de ATO-werking kunnen worden verstuurd naar 'ato@lvzc.be'. Het oude adres 'lvzc@online.be' werd per 30 december afgesloten.

Ledenbestand - Persoonlijke gegevens - Actualisering

Wegens de gewijzigde vergunningenadministratie, is de jaarlijkse/tweejaarlijkse actualisering komen te vervallen. Dit zal voortaan dus via de clubs moeten verlopen.

Daarnaast treedt per 1 januari 2017 het nieuwe decreet, betreffende de erkenning en subsidiëring van sportfederaties, in werking. Een aantal gegevens moeten beschikbaar zijn voor Sport.Vlaanderen. Nieuw is de verplichte opgave van het 'rijksregisternummer'. Vandaar de oproep om jouw RR-nummer door te geven aan jouw clubsecretaris.

Mogen wij tevens 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.**

Verkrijgbaar via het secretariaat:

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

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

Belgische records onder de aandacht

Van de FAI website



FAI portal Sports Expertise Mailing lists

SEARCH

Login

UK flickr YouTube

ABOUT FAI MEMBERS EVENTS RECORDS AWARDS NEWS CONTACT US DOCUMENTS

World Air Games Web TV E-Shop

FAI

- Red Bull Air Race 2017: Final four stops announced
- Interview with Frits Brink, President of the FAI
- Hat-trick: World's best indoor radio-controlled aerobatic pilot wins FAI World Championships for a record third time
- Women with wings: Meet Drone Pilot GaYeon Mo
- Five years ago on this day: A Microlight World Record still standing

Two years ago: Father and son set African Record

Friday, 06 January 2017 09:46



Two years ago on this day, Tiji Schmelzer and his father Bert were the very first to pass the 200 km/h barrier using thermals rather than mountain waves.

Flying a Binder EB28 glider from Kiripotib, Namibia, they broke the African record for speed over a triangular course of 100 km by reaching 205.89 km/h on 6 January 2015.

[Find more pictures here.](#)

[Find the detailed FAI record dossier here.](#)

Photo Credit: Schmelzer



Foto: Bert Sr. Schmelzer(ACK)

Fuentemilanos 2017: verlaagd tarief + extra promotie voor 2017.

Gonzalo Suarez, voorzitter van de zweefvliegclub Aeronautica de Guadarrama in Fuentemilanos, gaat volgend jaar met pensioen. Voor het zover is, wil hij graag nog een inspanning doen om zijn "klantenbestand" wat uit te breiden. Daarvoor is hij bereid de tarieven wat te verlagen.

In 2017 wordt het vaste tarief gesplitst in een weekvergoeding + een kost per gevlogen dag met een maximum van vijf vliegdagen per week (ook als je 7 dagen zou vliegen). Deze kost wordt aangerekend per vliegtuig, zonder meerprijs voor een tweezitter. Als je met meer dan 1 persoon met hetzelfde toestel vliegt, kost dit niets extra. Ook meerdere starts per dag kosten niets extra; behalve dat de sleepkost uiteraard moet betaald worden.

Als *speciale promotie* wordt er in 2017 voor de tweede verblijfsweek het vaste weektarief niet aangerekend.

Deze tarieven worden enkel toegepast voor leden van onze LIGA. Je kan deze niet terugvinden op het internet.

Voor bijkomende informatie kan je vrijblijvend terecht bij Guy Van Pee. (guy@gvp.be)

Tarieven Fuentemilanos 2017				
Periode van 10 juli t/m 6 augustus	Week 1	Week 2	Week 3	Week 4
Vaste kost / week privévliegtuig	€ 169,40	€ 0,00	€ 169,40	€ 121,00
Vaste kost / week clubvliegtuig	€ 121,00	€ 0,00	€ 121,00	€ 90,75
Kost / gevlogen dag (max. 5 dagen)	€ 24,20	€ 24,20	€ 18,15	€ 18,15

Periode voor 10 juli of na 6 augustus	Week 1	Week 2	Week 3	Week 4
Vaste kost / week privé=club	€ 90,75	€ 0,00	€ 90,75	€ 60,50
Kost / gevlogen dag (max. 5 dagen)	€ 12,10	€ 12,10	€ 12,10	€ 12,10

Sleepstart / minuut	€ 7,60			
Eigenstart motorzwever / start	€ 18,15			

Camping :	http://www.fuentemilanos.com/english/tarifas/
-----------	---

Otto Lilienthal Diploma FAI voor Patrick Pauwels

Op de jaarlijkse IGC meeting in Budapest werd op 3 Maart 2017 beslist de hoogste FAI-onderscheiding aan onze Patrick Pauwels toe te kennen. De representanten van de aeroclubs en het bestuur van de IGC voteerden voor Patrick omwille van zijn jarenlange nationale en internationale inzet voor het zweefvliegen. Patrick was EGU president, veelvoudig steward en chiefteward op wereldkampioenschappen en Europese zweefvlieggkampioenschappen. Zijn inzet voor België, de IGC, de FAI, de EGU was en is van onschatbare waarde.

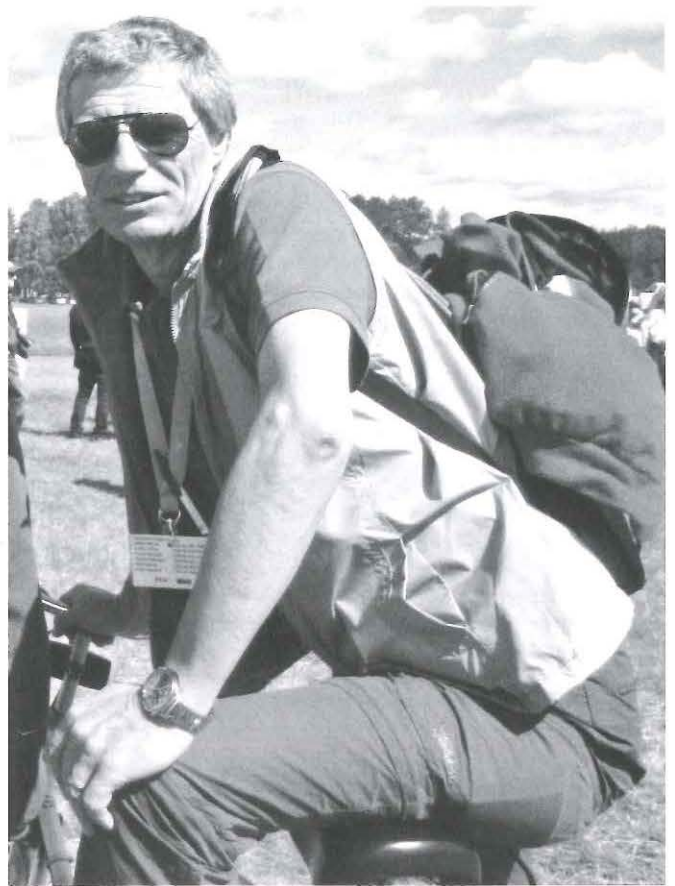
Voor ons in België en onze Vlaamse LIGA zweefvliegen en de wedstrijd piloten heeft Patrick zonder aarzelen en zonder veel ophef hierover te maken zijn stem laten horen.

Het is de inzet van de verantwoordelijken van de KBAC en de LIGA te danken dat de aanvraag tot toekenning van deze onderscheiding bij de IGC ingediend werd. Maar dit succes tegen andere sterke kandidaten uit grotere nationale aeroclubs waar te maken was dan toch de verrassing van de dag, zeker voor Patrick die van dit alles niets wist.

Het is een pluim voor Patrick, die hij verdient, omdat hij internationaal en nationaal respect verworven heeft. De Belgische Luchtvaart heeft en dergelijke award van de FAI nog nooit binnengehaald.

Wij zweefvliegers zijn dankbaar voor wat Patrick voor ons gedaan heeft en nog steeds doet, en heel fier.

Van harte gefeliciteerd Patrick



Wedstrijdresultaten



15 Metre

Total results after Day 11, 21.01.2017

Pos.	No.	Name		Glider	Total
1	BB	Sebastian Kawa	POL	Diana 2	5417
2	G1	Makoto Ichikawa	JPN	Ventus 2a	5281
3	RP	Lukasz Grabowski	POL	Diana 2	5222
4	FB	Louis Boudérique	FRA	ASG29	5213
5	MM	André-Emmanuel Litt	BEL	Ventus 2bx	5159
6	Y	Derren Francis	GBR	Ventus 2a	4961
7	EQ	Guillaume Girard	FRA	Ventus 2ax	4956
8	VS	Stefano Ghiorzo	ITA	SZD-56-2 Diana	4944
9	EW	Anne Ducarouge	FRA	ASG29	4849
10	TD	Dmitriy Timoshenko	RUS	Ventus 2cx/15m	4838
11	UJ	Uys Jonker	ZAF	JS3 Rapture	4829
12	AJ	Attie Jonker	ZAF	JS3 Rapture	4783
13	AL	Hannu Halonen	FIN	Ventus 2cxa	4712
14	XY	Gintas Zube	LTU	Ventus 2cxa	4699
15	5A	Zoltan Kore	HUN	Ventus 2cxa	4681
16	LE	Matthew Scutter	AUS	Ventus 2ax	4647
17	GT	Thomas Gostner	ITA	Ventus ax	4545
18	67	Steve Wallace	NZL	Ventus 2ax	4446
19	YA	Ondrej Bordovsky	CZE	Ventus 2bx	4400
20	AX	Radek Krejcirik	CZE	Ventus 2ax	4339
21	CH	Fridolin Hauser	CHE	ASW27	4337
22	XC	Sean Murphy	USA	Ventus 2b	4238
23	5E	Erik Nelson	USA	Ventus 2ax	4237
24	MS	Sergei Morozov	CAN	ASG29	4201
25	JH	Christoph Matkowski	POL	ASW27	4005
26	AA	Alfred Paul Alfery	NED	ASG29E	3990
27	JT	Ronald Termaat	NED	ASW27	3974
28	WG	Werner Amann	AUT	ASG29	3924
29	47	Alan Belworthy	NZL	ASW27b	3897
30	LM	Linas Miezlaiskis	LTU	Ventus a	3881
31	19	Thomas Wettermann	DEU	Ventus 2a	3736
32	G9	Ed Johnston	GBR	ASG29	3727
33	2W	Luke Szczepaniak	CAN	ASW27b	3659
34	NX	Timo Nurminen	FIN	Ventus 2b	3338
35	SS	Lars Rune Bjornevik	NOR	Ventus 2ct/15m	2421
36	DE	Michael Eisele	DEU	Ventus 2ax	1136
37	O1	Stephen O'Donnell	AUS	Ventus 2cxt/15	1126

Wedstrijdresultaten

18 Metre

Total results after Day 11, 21.01.2017

Pos.	No.	Name		Glider	Total
1	FA	Killian Walbrou	FRA	JS1	6607
2	I	Mario Kiessling	DEU	Ventus 3T	6514
3	57	Mike Young	GBR	ASG29E	6480
4	M7	Matthias Sturm	DEU	ASG29	6443
5	7X	Borje Eriksson	SWE	Ventus 3T	6434
6	WO	Wolfgang Janowitsch	AUT	Ventus 3T	6411
7	110	Steve Jones	GBR	Ventus 3T	6403
8	PT	Peter Temple	AUS	ASG29	6300
9	B1	Arne Boye-Moller	DNK	JS1b	6265
10	HE	Erkki Heinonen	FIN	ASG29E	6234
11	3V	Andreas Lutz	AUT	Ventus 3	6217
12	DW	Eric Bernard	FRA	ASG29	6177
13	2T	Markus Ganev	SWE	ASG29E	6160
14	XG	Jerzy Szemplinski	CAN	ASG29	6116
15	F	Rolf Friedli	CHE	ASG29	6105
16	4D	Dave Springford	CAN	ASG29E	6103
17	GPS	Maurits Dortu	NED	ASG29Es	6061
18	PL	Tomasz Krok	POL	ASG29	6026
19	QX	Roman Mracek	C7F	ASG29	5941
20	EVO	Marcus Nouwens	ZAF	JS1b TJ	5940
20	T1	Tom Claffey	AUS	ASG29	5940
22	F1	Pawel Wojciechowski	POL	JS1b-EVO	5902
23	7T	Sean Fidler	USA	ASG29	5723
24	70	Francois Delfosse	BEL	ASG29E	5714
25	TF	Steven Raimond	NED	ASG29E	5693
26	QZ	Petr Svoboda	CZE	ASG29	5482
27	WM	Giorgio Galetto	ITA	Ventus 3T	5355
28	LK	Lubir Kuvik	SVK	ASG29E	5288
29	P7	Gary Ittner	USA	ASG29	5240
30	E3	Erazem Polutnik	SVN	ASG29Es	5229
31	10	Vladmir Foltin	SVK	LS10	5151
32	LR	Adomas Grabskis	LTU	JS1b	5128
33	7C	John Coutts	NZL	Ventus 3	5039
34	WS	Tim Bromhead	NZL	ASG29	4844
35	PN	Pieter Nouwens	ZAF	JS1c	4722
36	KRJ	Vytautas Sabeckis	LTU	Ventus 2 cxt	4657
37	HK	Martti Koivula	FIN	ASG29E	4519
38	LZ	Luka Znidarsic	SVN	Ventus 2 FES	4317
39	YL	Guido Dalla Rosa Prati	ITA	JS1	4051
40	AMI	Peter Harsfalvi	HUN	ASG29E	4047
41	IS	Sergev Ryabchinsky	RUS	Ventus 2cx	3295
42	WP	Branko Blagojevic	SRB	ASG29E	3100
43	HD	Guangwei Shang	CHN	ASW28-18	1738

Wedstrijdresultaten

open class

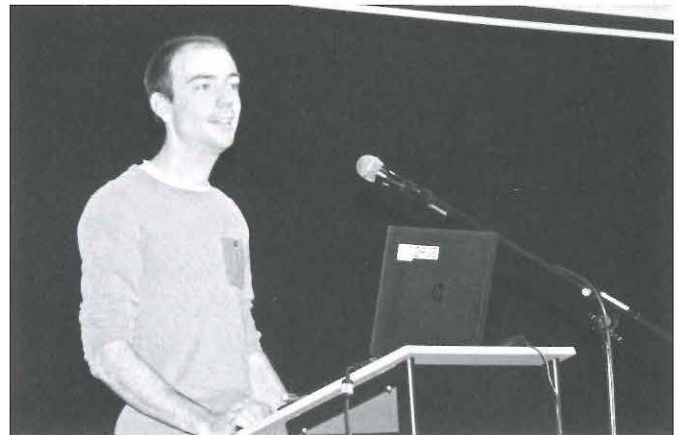
Total results after Day 11, 21.01.2017

Pos.	No.	Name			Glider
1	E1	Russell Cheetham	GBR	JS1c	6562
2	EB	Michael Sommer	DEU	EB29R	6549
3	8o	Andrew Davis	GBR	JS1c	6520
4	OG	Oscar Goudriaan	ZAF	JS1c	6455
5	BX	Peter Szabo	HUN	JS1c	6399
6	P	Lukasz Wojcik	POL	JS1c	6371
7	HAB	Gyorgy Gulyas	HUN	JS1c	6309
8	FJ	Sebastian Eder	AUT	EB29	6306
9	FD	Sylvain Gerbaud	FRA	JS1c	6130
10	AS	Alberto Sironi	ITA	Quintus M	6124
11	WB	Stephan Beck	DEU	EB28	5979
12	LX	Petr Krejcirik	CZE	JS1c evo 21M	5964
13	LEO	Riccardo Brigliadori	ITA	JS1 21mt	5960
14	APU	Jeroen Verkuil	NED	JS1c	5927
15	ZF	Zoran Frenc	SRB	JS1c	5913
16	FC	Laurent Aboulin	FRA	JS1c	5763
17	VB	Tassilo Bode	DEU	EB29R	5736
18	IP3	Pierre de Broqueville	BEL	EB29 DR	5735
19	B3	Bruce Taylor	AUS	JS1c	5597
20	VZ	Brett Hunter	NZL	JS1c	5490
21	1P	Jim Acketoft	SWE	EB28	5437
22	LG	Laurens Goudriaan	ZAF	JS1c	5411
23	N1K	Mike Robison	USA	JS1c	5395
24	AG	Andrew Georgeson	AUS	JS1c	5380
25	S8	Antti Lehto	FIN	JS1c 21m	5307
26	GOL	Adam Czeladzki	POL	JS1c	5299
27	CE	Steen Elmgaard	DNK	ASH 31mi	5285
28	A	Jan Walther Andersen	DNK	EB29	4989
29	TP	Owe Engstrom	SWE	EB28	4540
30	OB	Mark Tingey	NZL	JS1c	4418
31	Z5	Mark Wering	NED	JS1c	4120
32	F8	Bill Gawthrop	USA	JS1c	4019
33	HL	Ludwig Starkl	AUT	Antares 23T	2029
34	VX	Tomas Rendla	CZE	JS1c	1538
35	CA	Peng Du	CHN	Arcus M	1378

Symposium 2017



Daan Spruyt - Trofee Jos Aerts



Beker van Vlaanderen organisator Senne



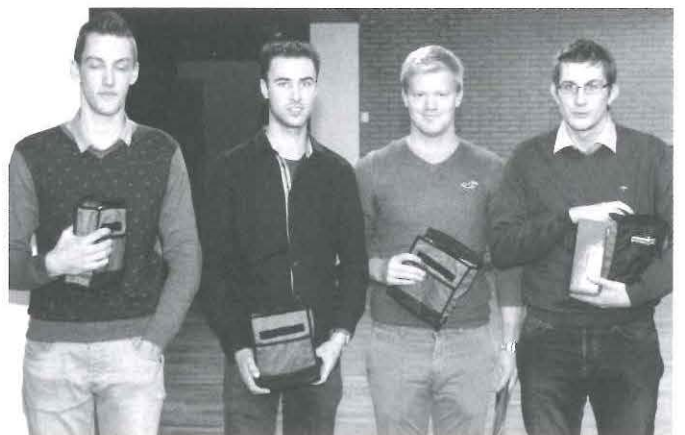
BVV_Final check door Bart



BVV Sport Gaat naar Christophe



Charron 2016 weer op originele wijze gebracht



COL de beste junioren



COL open-Ren Buitenland



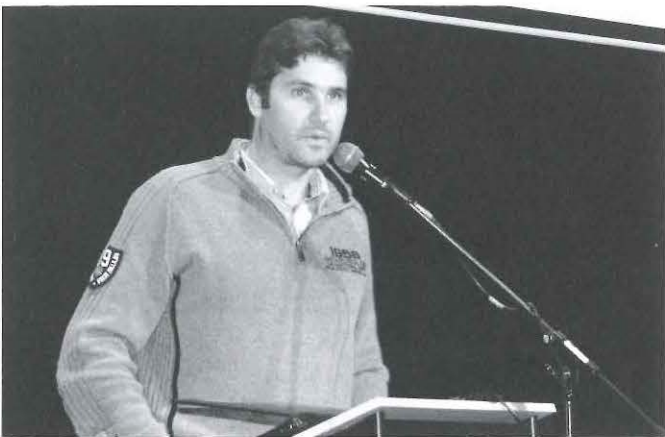
COL Standaard buitenland



COL Standaardklasse BeNeLux



Diploma's en brevetten

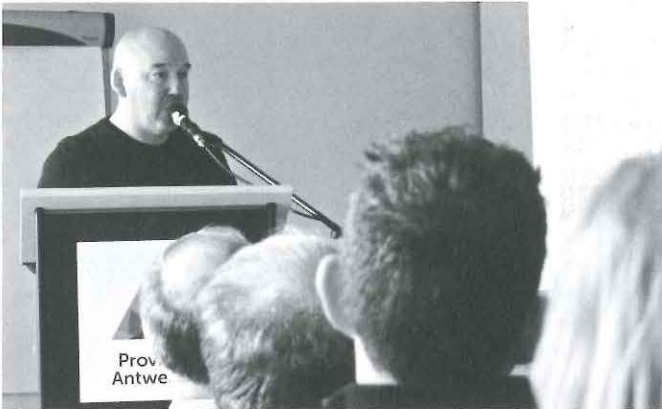


Fotowedstrijd. Creativiteit en oog voor details



Incidenten en accidenten - Leren uit de fouten van anderen

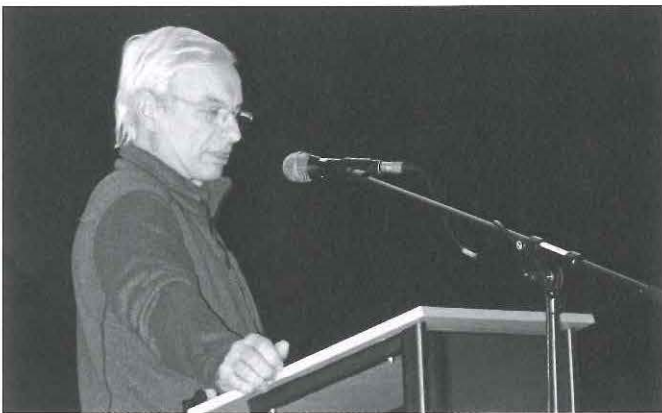
Symposium 2017



Koen als nieuwe ATO HoT



Ledenevolutie



Luchtruim 2017



Nog een FAI diploma



Safety Top one



Transponders, hoe, wanneer



Trofee Gaston Peeters - Jochen Schoeters

Zweefvliegtuignieuws

Akaflieg München



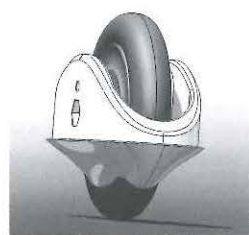
Het voorlaatste project van de Akaflieg München, de Mü31 renklasser, nadert zijn eindafwerking. Extern is het vliegtuig af, nu wordt er nog verder gewerkt aan interne details. Kenmerkend voor de Mü31 is de schouderpositie van de vleugel, iets wat de constructeurs tot voor kort als aerodynamisch ongunstig beschouwden.

Nieuwe romp-vleugelovergangen zouden nu toelaten om voordeel te halen uit het vergrote vleugeloppervlak (i.p.v. de bolle romp) binnen dezelfde externe vleugelafmetingen, zonder te veel interferentieweerstand.

Principieel zou men zelfs een negatieve interferentieweerstand nastreven, d.w.z. dat de totale weerstand van romp en vleugels lager zou uitvallen dan de som van de weerstand van de romp en de vleugels afzonderlijk...

De romp is sterk ingesnoerd vanaf de achterste kaprand en vormt een soort pyloon ter hoogte van de vluchtboord: er is daar een scherpe verticale rand die dan overvloedt in de achterromp. De rompneus met cockpit en de staart zijn overgenomen van de ASW-27. Het toestel heeft 9 m² vleugeloppervlak, 25 slankheid, kan 150 l waterballast meenemen voor een hoogst toegelaten vlieggewicht van 500 kg, en 285 km/h Vne. Het volgende project, de Mü32 Reißmeister, wordt een zweefvliegtuig voor de unlimited kunstvlucht.

Christopher Klüppel



Voor een keer kunnen we hier een interessant zelfbouwproject voorstellen. Nu JS-3, ASG-32 en Neue Ventus 3 met een intrekbaar staartwiel leverbaar zijn, wou Klüppel iets doen aan dat "reusachtige" staartwiel 210x65 van zijn ASW-27.

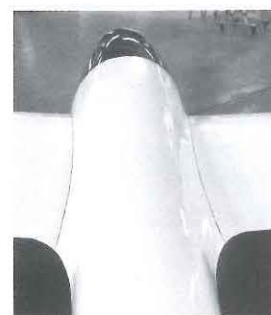
Hij heeft dus via CAD een adapter ontworpen om een Tost 150x30 wiel in te bouwen. De adapter werd vervaardigd via Selective Laser Sintering (SLS), een soort 3D-printen. Mooi gedaan, maar of het ook praktisch zal zijn?

DG Flugzeugbau



DG overweegt om de nieuwe winglets die het bedrijf ontwikkelde voor de LS-8, nu ook aan te passen voor aanbouw aan bestaande LS-4 toestellen. Aangezien die winglets duidelijk de prestaties en vliegeigenschappen van de LS-8 verbeteren, denkt men een even positief effect op die van de LS-4 te kunnen verwachten. En de markt lijkt interessant, met meer dan 1000 gebouwde exemplaren. Geïnteresseerden kunnen contact nemen met DG. Vanaf 10 geregistreerde opties wil het bedrijf starten met de feitelijke ontwikkeling van deze "LS-4 Neo winglets".

DG heeft overigens een dergelijke aanpassing ook uitgevoerd op een LS-1f, waarbij daarenboven een nieuwe romp-vleugelovergang werd vervaardigd. Deze LS-1f Neo wordt aan een jonge talentvolle piloot als sponsortoestel ter beschikking gesteld.



GP Gliders (G&J Sp. z o.o.)

Op 24 november 2016 heeft de lang verwachte GP 14 SE VELO eindelijk het luchtruim gekozen boven zijn geboorteplaats in Krosno, Polen. De GP 14 SE VELO (voor velocity) is een zelfstarter (met inklapbare mast in de romp achter de vleugels) voor de FAI 13,5m klasse. De 25 kW elektromotor beschikt over een batterij van 4kWh. Berekende glijhoek 1/45 bij 95 à 105 km/h, Vne 270 km/h. Wat niet duidelijk is, is de categorie waarin dit toestel past: er is sowieso een ULM-versie, met een reglementair maximum startgewicht van 255 kg (voor 170 kg leeggewicht – dus enkel geschikt voor heel lichte piloten!), maar er staat ook een maximum startgewicht van 420 kg vermeld – dat moet dan voor een echt zweefvliegtuig zijn, maar ze spreken niet over EASA-goedkeuring... Ik vrees dat die zweefvliegtuigversie zal beperkt blijven tot Amerikaanse "experimentals". Maar misschien ben ik te pessimistisch? Met 7 m² vleugeloppervlak zou de vleugelbelasting variëren van 32 tot 60 kg/m².



Zweefvliegtuignieuws

Jonker Sailplanes

Dé grote verrassing van het laatste WK in de renklasse was het onverwachte verschijnen van 2 exemplaren van een kersvers prototype, de JS-3 Rapture. Na slechts enkele testvluchten werden de zweevers via vrachtvliegtuig van Zuid-Afrika naar Australië vervoerd, waar de gebroeders Uys en Attie Jonker aan de WK deelnamen. In deze niet ideale situatie, en met het voor Australië



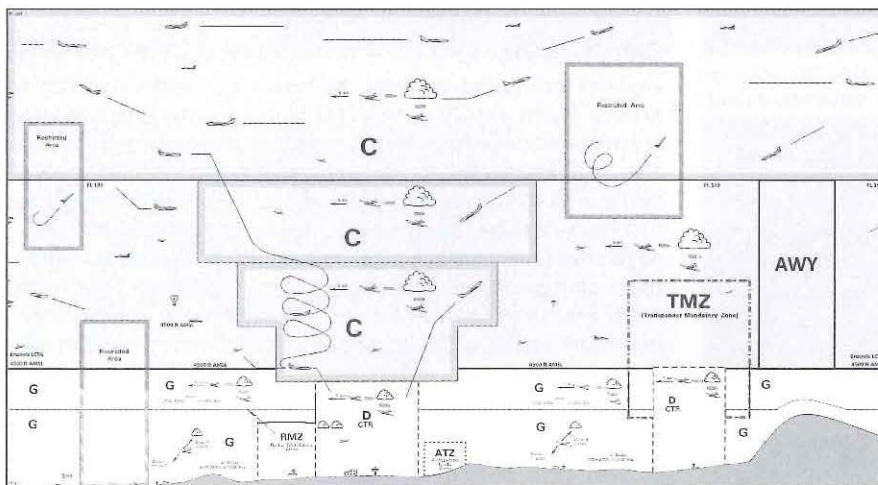
zeer matige weer (slechts 6 wedstrijddagen op 12) behaalden ze de 11de en 12de plaats op 37. Daarbij hadden ze pech op de derde vliegday, met een gezamenlijke buitenlanding die hen van een veel betere plaats beroofde: Uys behaald 2 maal de dagoverwinning, waarvan 1 maal met Attie als tweede.

De JS-3 zal ook in 18-m-versie aangeboden worden. De 15-m-vleugel is trouwens dezelfde als de buitenvleugel van de JS-1 Evo. De schouderpositie van de vleugel lijkt in vooraanzicht op die van de Mü31, maar is minder extreem, zeker aan de vluchtboord. Invloed of toevallig samenvallen van resultaten van parallelle research?

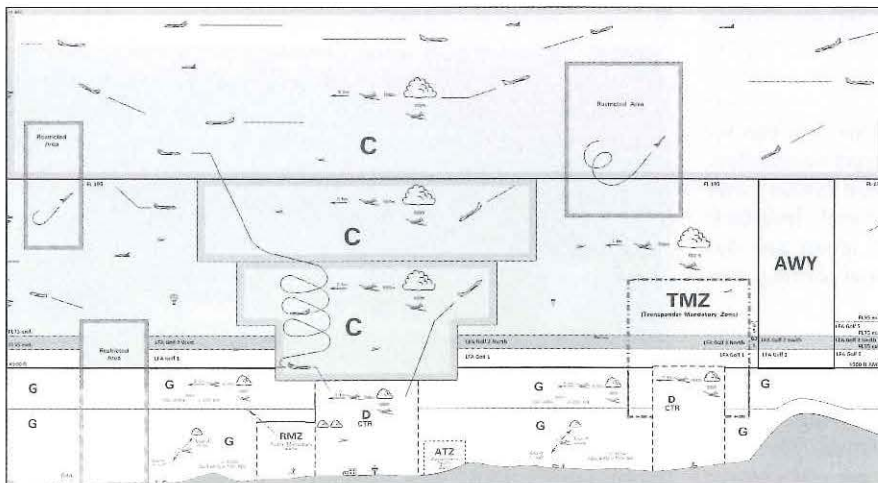
Enkele merkwaardige details: de remkleppen (met 3 verdiepingen) zijn in 3 standen vergrendelbaar. TE-buis en pitotbuis zijn gemonteerd op de tippen van het stabilo. De wielremhendel zit op de knuppel, met de hydraulische cilinder in de knuppel verborgen. Intrekbaar staartwiel in optie, alsook elektrisch verstelbare pedalen, zitting en rugleuning.

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

Luchtruimdoorsnede



Luchtruimdoorsnede tijdens de week



Luchtruimdoorsnede tijdens het weekend

Als ik later groot ben wil ik piloot worden!

"Als kind waren vliegtuigen mijn grote bezigheid". Jawel hoor, nog zo één! Het is stilaan een echt cliché, maar ook voor mij was en is dit nog altijd mijn kinderdroom. Ook ik wist van kinds af aan al niet beter. Mijn speelgoed thuis, spreekbeurten op school, spelletjes op de computer; overal waar je maar vliegtuigen kon vinden, vond je er. Hoe dat eraan toe gaat, moet ik hier volgens mij niet meer komen uitleggen. Heel vroeg in mijn jeugd ben ik voor het eerst met de luchtvaartwereld in contact gekomen via het zweefvliegen, net als vele anderen. Één initiatievlucht rond het vliegveld van Overboelare die nog geen 5 minuten duurde, maar ik was direct verkocht.

Mijn naam is Casper, en dit is mijn levensverhaal.

Als je goed keek zag je nog wat groen achter mijn oren, ik zat nog maar in het tweede middelbaar. In die tijd was ik nog te jong om echt te beginnen vliegen (want in het pre-EASA-tijdperk moest je 14 zijn om eraan te beginnen, weet je nog?). Daarom ben ik, tegen de trend in, begonnen met de theorielessen. Ik was toen 12, kende amper iets van de vliegwereld en begreep dan ook meteen waarom iedereen met de praktijk begon. Ik worstelde me een baan door een achttal boeken vol Chinees, en eigenlijk een beetje tegen mijn verwachtingen in slaagde ik voor alle examens. Supertrots kwam ik met dat papiertje thuis, nog trotser was ik toen ik de volgende dag naar school ging (nog altijd in het tweede middelbaar) en mij al een echte piloot voelde!

Aan het praktijkgedeelte ben ik begonnen op mijn 14de verjaardag, want vroeger kon dus niet. Het was een heel thermische dag en dus waren we direct weg voor meer dan 2 uur! Ik ben blijven doorzweven tot na mijn 16 jaar, en ben uiteindelijk nog solo gegaan op mijn allerlaatste zomerkamp in Overboelare. Veel solo-uren heb ik niet gehad, want ik was niet bepaald de beste thermieker. Maar het was wel een mooie afsluiter van meer dan 2 jaar zweven, en op die manier had ik al een mooie 60 uur aan ervaring opgedaan om in de maand daarna in Oostende aan mijn pilootopleiding te beginnen!

Hoe oud??

Tijdens mijn laatste jaar op de middelbare school heb ik voor driekwart de leerstof gezien via zelfstudie, en ik legde mijn examens af via de "Examencommissie voor het secundair onderwijs". De middenjury dus. Dit maakt dat ik de laatste graad van mijn middelbaar op mijn eigen tempo heb kunnen afwerken, en zo slechts één jaartje nodig had in plaats van 2. In de lagere school had ik al eens een jaar overgeslagen, dus dat maakt dat ik niet veel na mijn zestiende verjaardag al mijn diploma secundair onderwijs in handen had.

2 maanden later ben ik solo op ASK-13 gegaan, én ingeschreven als student-lijnpioot. Want voor dat laatste deed ik het allemaal. Wat had ik eraan om mijn broek nog een extra jaar te verslijten als ik mij evengoed al kon gaan amuseren in de pilotschool? Juist ja. Al heb ik mijn leeftijd in die pilotschool wel menig keer mogen verklaren.

Eind september begon dan het volgende hoofdstuk voor mij, op Ostend Air College, vlak naast de luchthaven van Oostende. We vlogen er direct in met de theorie. Meer dan 6000 pagina's leerstof verdeeld onder 14 vakken, dat waren boeken om U tegen te zeggen! Na 8 maanden les en alles samen 2 weken vakantie kwamen de interne examens eraan. Een niveau hoger dan vroeger op de middelbare school, maar aangezien het leerstof is waar ik deze keer ook echt voor gekozen had, bleef alles wel wat beter hangen. Na mezelf 4 weken lang geïsoleerd te hebben voor die op OAC, kon ik me inschrijven voor de officiële examens in Brussel. Het blokken waard, zo bleek, want ze waren wel een pak

moeilijker dan ik me ingebeeld had. Maar ook dat is zonder problemen gelukt. En dus, bijna 5 jaar nadat ik thuis toekwam met dat klein blauw papiertje, herhaalde de geschiedenis zich. Nog steeds 17 was ik, en mijn theorie voor ATPL(A) was binnen!

Hard werk loont

Na de theorie, de praktijk. Het was begin september toen ik eraan begon, 25 graden en geen wolkje aan de lucht. Bijna heel de maand heb ik goed kunnen doorvliegen, overlandvluchten met en zonder instructeur gedaan, en ik zat al bijna aan mijn PPL-examen. Het leek wel een droom.



Het weer was subliem. De toestand van apron 3 helaas iets minder.

Nu begon er stilaan een probleem op te duiken. Aangezien ik bij OAC begonnen ben op 16-jarige leeftijd en pas op het eind van de maand mei '18 word, moet mijn eindexamen (CPL) wachten tot minstens 25 mei (je moet er 18 voor zijn, vroeger kan gewoonweg niet). Aan mijn toenmalig tempo zou ik veel te vroeg klaar geweest zijn, en ook op school zijn ze tot de conclusie gekomen dat ik geen 5 keer per week meer ging moeten vliegen. Om mij eventjes wat te vertragen, werd ik een tijd lang 2 keer per week gepland om te vliegen. Achteraf gezien hadden we daar volgens mij beter wat mee gewacht, want nu gebeurde dit: mijn PPL-examen, en de winter komt eraan. Niet echt de beste combinatie, zo bleek.

PPL

Het weer was gans september pico bello geweest, zelfs nog tot ver in oktober, en het zag er allemaal redelijk rooskleurig uit. Maar nu kwam het slechtere weer eraan. Op de avond voor mijn examen (dit is geen gezever) zag je al de voorzijde van een koufront aankomen. Op de dag zelf is er dan van alles uit de lucht gevallen (maar toch vooral water), van 's morgens tot 's avonds regende het oude wijven. Ik weet niet van waar dat allemaal

vandaan kwam, maar helaas heb ik het vanop de eerste rij mogen ervaren, toen ik met mijn fietsje weer naar huis reed. Heel de dag buien, met een eerste keer uitstel tot gevolg.

Nu is het zo dat zowel mijn examinerator als ik nog een job hebben. Ik had een studentenjob in de Colruyt en hij vliegt bij TNT. Door de combinatie van zowel zijn als mijn beschikbaarheid, hadden we een dag of 3-4 per week vrij. Goed genoeg dus. Ware het niet dat het net op die dagen slecht weer was! Mijn examen werd in totaal maar liefst 5 weken uitgesteld! Was het niet door een laag wolkendek, dan was het wel door een hogedrukgebied dat hardnekkige nevel veroorzaakte. Om nog maar te zwijgen van de wind toen dat hogedrukgebied eindelijk begon weg te trekken!

Enfin, u kent het waarschijnlijk wel beter dan ik. De moed was al ver te zoeken vanaf de tweede week. Ik was in die tijd ook vrij actief op mijn fiets, maar het was in die periode dat ik van 10 uur per week op de fiets, naar amper 2 uurtjes met een lang gezicht ben gegaan. 5 maand later is dat nog altijd zo. Maar dat examen moest er toch eens van komen, en er kwam een dag waarop het zoveelste hogedrukgebied aan het uitsterven was. Nevel weg, lage wolken weg, en nog net niet te veel wind. Zonder twijfelen zijn we, na uiteindelijk 11 keer cancellen, toch kunnen vertrekken. Eerst een stukje navigatie van Oostende naar Amougies en, jawel, Overboelare. Uiteraard zijn we niet in Overboelare geraakt, want al boven Amougies kreeg ik een diversion naar Ursel. Boven Ursel een beetje airwork, en dan een paar circuitjes rond Oostende. Ondertussen was de wind wat aangetrokken, maar die speelde wel in mijn voordeel. Het allerlaatste circuit (voor mij het meest zenuwslopende) was een "simulated forced landing", een verkort circuit zonder vermogen. Met een kopwindcomponent van 20 knopen op een landingssnelheid van 71 is het niet zo moeilijk om te kort te komen als de motor op stationair draait. Maar gelukkig heb ik een zweefverleden, en dus ook die ambetante gewoonte dat ik bij elke simulated forced landing te hoog binnenkom om goed te zijn. Bij deze wind dus geen enkel probleem.

"Air College 325H, wind 040 degrees 23 knots gusting 32, runway 08, cleared to land." Het werd doodstil in de cockpit. Uiteindelijk landde ik een honderdtal meter achter "de blokken". Niet zo heel fantastisch, maar in deze omstandigheden ook niet zo slecht. Examinerator content, ik content, iedereen content. Ik was op dat moment op een dag na 17,5 jaar en was zojuist geslaagd voor mijn eerste van 2 praktijkexamens!



Onder andere door deze niet zo aangename weersomstandigheden heb ik veel aan de grond gezeten.

Écht vliegen

Na mijn PPL ben ik beginnen vliegen in IFR. Het was nu winter, en ook IFR-vluchten werden volop afgelast. Vaak door icing conditions. Langzaam maar zeker was er toch een lichte vooruitgang, met de nodige zenuwen daarbij. Want alles was nu nieuw. Een uur aan een stuk voor het grootste deel op één display zitten staren, radialen intercepteren, SID's, holdings, approaches, flight planning! In het begin was dat natuurlijk allemaal Chinees, maar gelukkig had ik al wat Chinees geleerd tijdens mijn theoretische cursus zweefvliegen. Het werd op den duur een beetje verstaanbaar tijdens de praktijkbriefings, en ik begon te merken dat het nu toch zo heel moeilijk niet is. Hoewel er nog altijd een reden was om voor elke vlucht zenuwachtig te worden, want het is altijd wel wat anders. Een nieuwe oefening, nieuwe luchthaven, en dan heb ik het nog niet over het weer gehad (want we zitten nog altijd in Oostende). Vooral door dat laatste zijn 2 vluchten nooit dezelfde.

Lijnvliegen, maar dan in 't klein

Momenteel (einde maart) bevind ik mij in de fase van die "IFR flight planning", overlandvliegen op een al iets grotere hoogte. Ik voel mij direct al nen echten. Een IFR clearance aanvragen, volgens een "Standard Instrument Departure" opstijgen, vliegen op flight levels, controlled airspace, airways volgen die op 5 kilometer van Brussel Nationaal passeren, vectors krijgen, en natuurlijk ook die fameuze ILS eens vliegen. Tijdens de eerste vluchten gaan we naar Antwerpen, Maastricht, Calais en Lille, maar er staan ook nog verdere bestemmingen op het programma. Troyes, Zweibrücken, Jersey, dan mag een mens al eens gaan dromen. Aangezien het grootste deel van de commerciële luchtvaart onder IFR vliegt, is dit dan ook de perfecte voorbereiding.



Op een IFR-vlucht naar Maastricht

Hier en daar sta ik ook eens gepland voor een VFR-vlucht. Die (solo-)vluchten zijn in dit stadium alleen nog bedoeld om uren op te bouwen. Een dertigtal uur, denk ik. Dat zijn dan overlandvluchten naar min of meer dezelfde bestemmingen als onze IFR-vluchten. Hier zijn de eerste stapjes onder andere Kortrijk en Sint-Truiden, maar je kan uiteindelijk ook naar Frankfurt, Groningen, Le Havre, en vroeger zelfs Oxford vliegen, en dat allemaal solo! Helaas kan je met je 30 uur niet naar alle bestemmingen vliegen.

Wat nog komt

Tot zover het verleden. Na het overlandvliegen moet ik nog het hele stadium multi-engine doen, en daarna mijn eindexamen met alles erop en eraan: CPL, multi-engine, instrument rating. Ik heb nog een vlucht of 30 te gaan, en word binnen 2 maanden eindelijk 18 jaar. Hopelijk zal het rond mijn verjaardag een beetje vliegbaar weer zijn, zodat ik dat examen zo snel mogelijk kan afleggen.



Daarna moet ik ook nog mijn Multi-crew Cooperation Course (MCC in 't kort) gaan volgen, want dat is nodig om een CPL te krijgen. Dat zal ook een goeie maand in beslag nemen, en intussen zal het wel tijd zijn om mijn theorie nog eens te herbekijken. Met een beetje geluk kan ik dan deze zomer beginnen solliciteren en wat er dan volgt, zal de toekomst wel uitwijzen...

Casper

Het hoekje van de boekenvreter

De Akaflieg Stuttgart is 90 jaren oud en wil dat vieren. Vandaar dit dikke boek, verschenen zonder auteursnamen (het waren er wellicht te veel!): **Akaflieg Stuttgart, 90 Jahre – Forschen – Bauen – Fliegen, Prototypen-Entwicklungen 1926-2016**, Akademische Fliegergruppe Stuttgart, Stuttgart, 2016, 430 blz., 21,5 x 30 cm, harde kaft, talrijke z/w en kleurfoto's, geen ISBN.



In feite handelt het hier om een heruitgave van een eerder boek, gewijd aan het 50-jarige jubileum, vervolledigd met uittreksels uit een publicatie rond het 60-jarige bestaan, en met brochures over de fs32 en fs33. Een bonte verzameling dus, en dat voel je er wel aan: het boek vertoont een duidelijk gebrek aan eenheid. Maar de inhoud is toch bijzonder interessant, en de rijke iconografie draagt hier toe heel wat bij.

Want we zien hier niet alleen een hele reeks prototypes de revue passeren, we leren ook hoe ze ontstaan zijn. Het ontwerpen is al een heel verhaal, maar als je daarbij de krappe financiële middelen, de beperkte ruimte voor een werkplaats (die dan nog vaak moet verhuizen), de vaak aflatende ondersteuning, de lastige combinatie van studeren, ontwerpen, vliegen en bouwen erbij neemt, dan sta je paf van wat die Akaflieger generatie na generatie gepresteerd hebben.

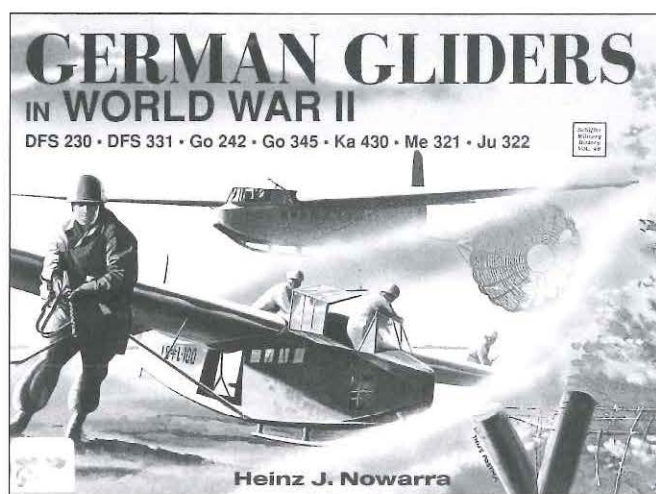
Zijn ze in de beginjaren nogal klassiek, dan beginnen de toestellen vanaf de fs16 "Wippsterz" al heel wat bijzonderheden te vertonen. In de fs17 ligt de piloot op de buik helemaal vooraan in de romp, de fs18 (1938) is een echt prestatietoestel. Nu komt echter WOII, en het sportzweefvliegen verdwijnt uit Duitsland tot na 1950. Dan herneemt de Akaflieg haar activiteit, door te helpen bij de bouw van de eerste kunststofzwever, de Phönix van Nägele en Eppler. Dat is dan de aanzet om de eerste eigen kunststofzwever te bouwen, de fs23 Hidalgo, weldra gevolgd door de fs25 Cuervo.

Echt baanbrekend werk leverde de Akaflieg Stuttgart dan met de fs29, een zweefvliegtuig met variabele spanwijdte dankzij een "teleskoopvleugel". Hierbij komt ook voor het eerst koolstofvezel te pas. Variabel van 13,3 m naar 19 m spanwijdte, waar is dat goed voor? Wel, in theorie moet dat de voordelen van de kleinere spanwijdte bij hoge snelheden (vlakke polaire) en de grotere spanwijdte bij lagere snelheden (geringere minimum daalsnelheid) combineren. Probleem is natuurlijk dat de teleskoopvleugel veel te veel tijd nodig heeft om van de ene naar de andere configuratie te veranderen. En de zwever komt ook te laat, de 19m open klassers zijn al voorbijgestreefd door de 22, 23, 25 m of meer. Het blijft dus een mooi studieproject, maar het verdwijnt snel in een museum.

Daarna worden de toestellen weer iets klassieker: een schlingstweezitter met een Twin Astirvleugel, een eenzitter met fowlerkleppen, een 20m-prestatietweezitter voor clubgebruik. Het huidige meerjarenproject, dat bijna af is, is een TMG afgeleid van de Dimona.

Dit lijkige boek is leuke lectuur, en de talrijke foto's helpen ons beter te begrijpen hoe veel van die bijzondere ontwikkelingen tot rijping gekomen zijn en uiteindelijk ook verwezenlijkt werden. Onmisbaar voor de amateur van origineel denken.

Daarnaast gaan we nog eens in de oude doos duiken, met een boekje van **Heinz J. NOWARRA, German Gliders in World War II**, Schiffer Military History, West Chester PA, 1991, 50 blzn, talrijke z/w foto's en schema's, ISBN 0-88740-358-1. Dit werk (vertaald uit het Duits: **Deutsche Lastensegler**) geeft ons in weinig bladzijden een rijke schat aan foto's over de transportzwevers van het Derde Rijk. En slechts heel weinig tekst. Maar het begin ervan is toch gewijd aan de legendarische aanval op het Belgische fort Eben Emael en is dus voor ons wel historisch belangrijk.



Vanuit dit vertrekpunt schetst Nowarra kort de ontwikkeling van de vliegtuigsleep en van de transportzwever, en dan komen de foto's aan bod, niet alleen van de zweefvliegtuigen in hun geheel, maar van talrijke constructiedetails en bijzonderheden.

Zo komen aan bod: de DFS-230 en zijn talrijke varianten en sleepmethodes, waaronder de starre sleep (met een trekstang i.p.v. een kabel) en de "Mistel"sleep (met starre montage van een Me-109 boven de DFS); de DFS-331; de Gö-242 (ook in versies met skis voor inzet in de sneeuw, en met hulpstartraketen...); de Gö-345 met 2 pulse-jets (dezelfde als de V1) als starthulp; de Messerschmitt Me-231 Gigant in troikasleep (achter 3 Me-110 tweemotorige jagers) of achter de Heinkel 111 Z "Zwilling" ("Tweeling" = twee tweemotorige bommenwerpers aan elkaar verbonden via de vleugels, met een 5de motor in het midden); zijn ongelukkige concurrent, de Junkers Ju 322 "Mammut" wiens eerste en enige vlucht eindigde in een weiland in het verlengde van de startbaan...

Niet onmisbaar, maar wel een leuke documentatie voor wie geen vollediger werk over dit thema bezit.

Stéphane Vander Veken

KBAC sportcommissie en brevetten

VERSLAG van de vergadering van 30 november 2016

Aanwezig:

J. Aerts – voorzitter G. Van Pee,
G. Michiels, L. Marenne, P. Pauwels,
M. Van Put, J.P. Awouters, M. Dobbelaere,
J. Servais,

Verontschuldigd:

R. De Coninck

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2016-06-29:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

De volgende Belgisch records ballonvaren werden goedgekeurd

1/ David SPILDOORN
Date: 17-01-2016
Class: Free hot air balloon,
Sub-Class AX-9

Distance 519,542 km

2/ Bart GEERAERTS
Date: 17-01-2016
Class: Free hot air balloon,
Sub class AX-04

Distance: 45,687 km

3. Reglementen van wedstrijden 2016-2017

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

3.1. Ballonvaart
- Challenge Limburg
01 of 15-10-2016

3.2. Zweefvliegen:
- Keiheuvel Cup 05/08-05-2016

3.3. Aeromodelisme:
- 25th Summer Soaring Criterium
01/02-07-2017

4. Resultaten:

Volgende wedstrijdresultaten werden neergelegd:

4.1. Zweefvliegen:
- Kiewit Cup 2016
- Kempen Cup 2016

4.2. Aeromodelisme:
- 24th Summer Soaring
Criterium 2016
- 29th Int. de Pepinster –
World Cup Control Line 2016

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:
Alle ingediende dossiers werden
aanvaard.

6. Allerlei:

- FAI-Sporting Code - 'Section 3 –
Gliders & Motor Gliders':
Update van de nieuwe editie, van kracht
vanaf 01-01-2016, werd gepubliceerd

- Official Observers in Namibië:
De commissie geeft toestemming
aan de OO's van de DAeC om
proeven te controleren van Belgische
piloten in Namibië in de periode
01-12-2016/31-01-2017.

- Examen Sportcommissaris:
Een centraal examen voor alle
disciplines zal worden georganiseerd
op zat. 14 januari 2017 om 10u in het
briefinglokaal van Zweefvliegclub
Albatros te Zonhoven.

Aangemelde kandidaten ontvangen de
nodige instructies.
J. Aerts zorgt voor de uitvoering.

- Reglement van de Sportcommissie:
De commissie beslist om artikel 2,
par. 3 van het reglement te wijzigen als
volgt:
"De voorzitter wordt door de
commissie gekozen en voorgesteld
aan de raad van bestuur van de
KBAC voor een mandaat van 4 jaar.
Dit mandaat is hernieuwbaar."

7. Planning vergaderingen 2017:

Woensdag 22 maart, 28 juni en 22 novem-
ber om 18u30.

Omstreeks 20:00 u wordt de vergadering
gesloten.

J. AERTS
Voorzitter

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst
NARINX Hans
VALVEKENS Joris
VAN DER LINDEN Theo

1.2. 5 uren duurvlicht:
GEERTS Steven
TOBBACK Brett
VAN DER LINDEN Theo
VALVEKENS Joris

1.3. 50 km afstandsvlucht:
GEUNS Wim
KENIS Elisabeth
NARINX Hans
VALVEKENS Joris
VAN DER VLOET Marleen

1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
VALVEKENS Joris
VAN DER VLOET Marleen

2. Gouden brevet:

2.1. 3000 m hoogtewinst:
-

2.2. 300 km afstandsvlucht:
THIELEMANS Steven

2.3. Bekomen het gouden kenteken:
-

3. Diamanten brevet:

3.1. 5000 m hoogtewinst:

3.2. 300 km doelvlicht:
DE BOCK Michiel
THIELEMANS Steven

3.3. 500 km afstandsvlucht:
-

3.4. Bekomen het gouden brevet
met 3 diamanten:

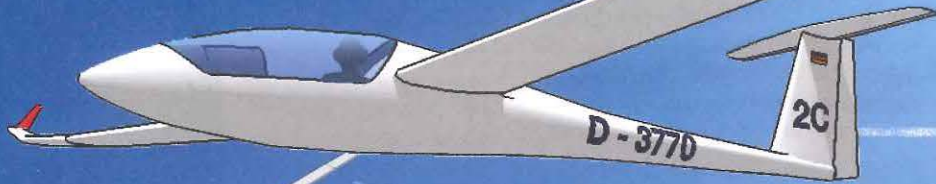
4. FAI afstandsbrevet

4.1. 750 km:
-

4.2. FAI-1000 km diploma:
-

GLIDING CHAMPIONSHIPS

OPEN BELGIUM GLIDING NATIONALS



2017 **20-28 MAY**
SAINT-HUBERT AIRPORT

db

Centre National de Vol à Voile

www.cnvv.be

