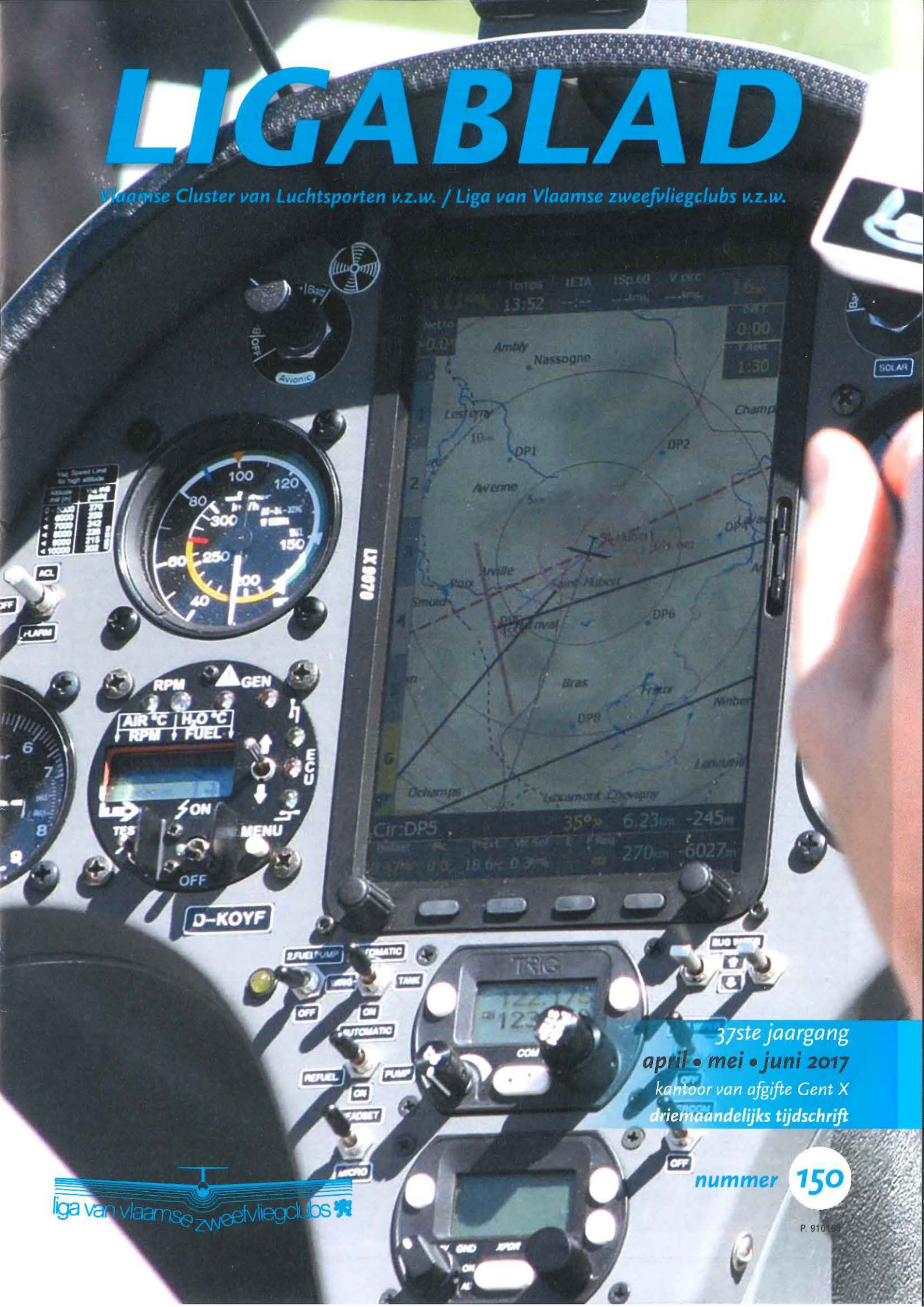


LIGABLAD

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



37ste jaargang
april • mei • juni 2017
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



vereniging zonder winstoogmerk
erkende sportfederatie
de L.V.Z.C. is lid van de
Vlaamse Cluster van Luchtporten 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 150
april • mei • juni 2017

Hoofredactie, 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:

Pauwels Patrick (LVZC)
Vander Veken Stéphane (KFC)
Huybreckx Marc (KACK)
Schmelzer Sr. Bert (KACK)

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 5 september 2017 op het redactieadres.

Cover: *Preparing the task* - foto: B. Debauche CNVV

Inhoud

| | |
|--|-----|
| Nieuws van het secretariaat | 1 |
| Gezocht: Redactiemedewerker / Championnats hauts-deFrance 2017 | 2 |
| Zweefvliegnieuws | 3 |
| Wedstrijdresultaten | 4-9 |
| Belgisch record 15m | 10 |
| Fotoimpressie Belgisch kampioenschap St-Hubert | 11 |
| Pribinacup 2017 in Nitra, Slowakije | 12 |
| Het hoekje van de boekenvreter | 16 |
| KBAC sportcommissie en brevetten | 17 |

Woordje van de redactie

Het jaar is alweer halverwege en in tegenstelling tot vorig seizoen lijkt dit er een van de betere te worden. Het was al enige jaren geleden dat we zo goed als elk weekend konden vliegen en ook het overlandvliegen ging best vlot. Uit onverwachte hoek kregen we enkele operationele beperkingen opgelegd. Tijdens een bezoek van ex-president Obama slorpte de 30NM TRZ Brussel voor de eerste maal een groot deel van het vrije luchtruim op. Deze TRZ is sindsdien regelmatig op de agenda gezet en, waar dit initieel op weekdagen gebeurde, teistert deze zone sinds kort ook de weekendoperaties. Om het plaatje volledig te maken krijgt de zone vaak de militaire zones als wingman en zitten we ook buiten de 30NM zone met weekrestricties tijdens het weekend. Velden die buiten de beruchte cirkel vallen zitten dan met een hoogtebeperking van 4500ft. Tijdens de Belgian Nationals (en Kempen Cup) dreigde een activering van de militaire sectoren de voor St.-Hubert unieke 8/8 vliegdagen te verhinderen. Slechts een paar uur voor de start wisten Baudouin Litt en Michel Pihard in extremis de vliegdag te redden. Een last minute luchtruimsector maakte de wedstrijddag mogelijk en zo kon de wedstrijdleiding een voor België -en St Hubert- unieke 8/8 voorleggen.

Om even bij onze taalburen te blijven, de OBGN kunnen mede door het goede weer terugblikken op een geslaagde editie. Het vraagt heel wat organisatie en vrijwilligersinzet om dergelijke evenementen vlot te laten verlopen. Het ware mooi mochten zij volgend jaar nog meer Vlaamse piloten kunnen verwelkomen.

Tijdens de zomermaanden kan de extreme warmte op de startplaats en de bijna wekelijkse vliegmogelijkheid maken dat we ons al eens wat minder alert opstellen tijdens de grondactiviteiten. Gewenning is één van de dreigingen die ons mogelijks blind maakt voor veiligheidsincidenten. Wees, en blijf, dan ook extra waakzaam op warme vliegdagen of intensieve (kamp)dagen.

Geniet allen van een fijne zomer,

Geert

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering / Raad van bestuur

Zoals in de uitgave van maart reeds werd gemeld, vond op 15 maart jl. de statutaire algemene vergadering plaats en zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd in de raad van bestuur. Na vele jaren van inzet besloten Theo Stockmans en Guido De Wilde geen nieuw mandaat meer op te nemen, ook Sebastien Mathieu besloot zijn mandaat niet te hernieuwen. De aldus vrijgekomen mandaten werden opgenomen door Sofie Beckers, Luc Beerts en Matthieu Denecker.

Onze oprechte dank aan de uittreedende bestuurders voor de vele jaren inzet en welkom aan de nieuwe bestuurders.

ATO

Het tweede werkingsjaar zit er op! Al blijft het soms wat zoeken naar de passende formule of het juiste document, de routines worden stilaan opgebouwd. Het grote verschil met de voormalige procedures blijft de nood aan meer administratieve discipline. De interne audits zijn op een zeer vlotte en coöperatieve wijze verlopen. Er zijn uiteraard bevindingen gemaakt die bijna uitsluitend te maken hadden met de administratieve discipline.... De tot op heden afgenomen 'skill tests' (praktische examens) zijn ook allemaal vlot verlopen.

Luchtwaardigheid - CAMO+

Ondertussen zijn we aan het zevende werkingsjaar begonnen. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 120 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 over een correspondentieadres in Duitsland). Tijdens de voorbije winterperiode werden de gebruikelijke interne audits uitgevoerd en ook hier blijft administratieve discipline een belangrijk element. Eind juni volgt de jaarlijkse DGLV-audit van het secretariaat.

EU-nieuws

Zoals voorheen gemeld, heeft EASA in 2014 de 'Road Map for General Aviation' opgesteld met als doel de bestaande regelgeving te herzien in functie van de noden van de recreatieve luchtvaart.

In het voorjaar 2016 heeft EASA de Opinion Nr. 05/2016 gepubliceerd over 'Light Part M' of de aangepaste regels voor het uitvoeren van het onderhoud en de opvolging van de luchtwaardigheid voor de recreatieve luchtvaart. Het concept komt dicht in de buurt van het voormalige KBAC-systeem! De invoering wordt verwacht tegen de zomer van 2018.

De werkzaamheden van de task force 'Training outside ATO' werden afgesloten met de publicatie van de EASA Opinion Nr. 11/2016. De opleidingen voor niet-commerciële vliegvergunningen en bijhorende bevoegdheden kunnen verlopen via een "Declared Training Organisation". De DTO heeft een eenvoudiger organisatiestructuur. De publicatie van de nieuwe Implementing Rule wordt nog deze zomer verwacht.

Daarnaast lopen de voorbereidingen voor het "Rulebook for Gliding", een volledige set van regelgeving specifiek voor de zweefvlieg-sport. De betreffende werkgroep heeft het ontwerp voor de "Part OPS Gliding" in maart afgerond. Nu volgt het juridisch proces. De werkgroep voor de herziening van Part FCL is nog aan de slag en zou in het najaar 2018 het finaal ontwerp moeten klaarhebben.

De goedkeuring van de nieuwe zgn. 'Basic Regulation' zit ook in de eindfase maar ondervindt vertraging. Belangrijk is verruiming tot het gebruiken van "Qualified Entities", wat het mogelijk moet maken om taken te laten uitvoeren door de sector zelf.

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, om hiermee rekening te houden a.u.b.? Helaas worden er nog steeds proeven te laat ingediend, en zoals jullie weten: oude dossiers worden geweigerd!

Alle aanvragen voor homologaties worden verwacht op het secretariaat tegen 10 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 jl. 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 is per 1 januari 2017 het nieuwe decreet voor de erkenning van sportfederaties van kracht geworden. 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.**

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

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

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op

bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

PR-materiaal

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

Aanvullingen Vademecum 2017 – Adresboek

RAAD VAN BESTUUR

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Guido SERGEANT – Voorzitter | 0468/35 61 29 |
| Jozef DAEMS – Ondervoorzitter | 0478/39 25 16 |
| Bart SCHILLBEEKS – Secretaris | 0474/73 98 69 |
| Koen CROMBEZ – Penningmeester | 0475/45 34 31 |

OVERIGE BESTUURDERS

| | |
|-------------------|---------------|
| Sofie BECKERS | 0496/06 05 00 |
| Luc BEERTS | 015/23 44 59 |
| William CAENEN | 0478/09 59 00 |
| Matthieu DENECKER | 0494/83 7127 |
| Johan LIEVENS | 0475/24 93 87 |
| Daan SPRUYT | 0494/30 44 27 |

Gezocht: Redactiemedewerker



Eind 2005 heb ik het redactiewerk van dit ligablad overgenomen van Theo.

Niet dat ik een taalexpert ben of redactie ervaring had.

Zonder enige ervaring op het terrein nam ik vanaf nummer 105 het redactiewerk op mij. Vooral de evolutie in desktop publishing en informatietoepassingen hebben het redactiewerk er een stuk eenvoudiger op gemaakt. Initieel bracht ik alle materiaal op USB stick naar de drukkerij en werden inhoud en lay out in de drukkerij besproken. Enkele dagen later kwam een eerste proef in de mailbox ter correctie. Een 2-tal weken later werden de nieuwe blaadjes persoonlijk afgehaald en naar het sorteercentrum gebracht. Dit was weer een halve dag werk. Mettertijd werden de bezoeken aan de drukkerij vervangen door een upload van enkele 10-tallen gigabytes. De verdere automatisering van de drukkerij zorgde o.a. voor het aanbrengen van de adreslabels. In een latere fase werd

ook aanleveren bij het sorteercentrum overgenomen door de drukkerij zodat tijdrovende verplaatsingen tot de geschiedenis behoren.

Tijden maar ook mensen veranderen. In de goed 10 jaar dat ik dit ligablad verzorg is er op persoonlijk vlak heel wat veranderd. De kinderen zijn in-tussen flinke studenten en zowel op professioneel als recreatief vlak zijn de interesses geëvolueerd.

Na 11 jaar of 45 nummers van dit blad vind ik het tijd om deze taak aan iemand anders over te dragen.

Wie interesse heeft kan contact opnemen met mij of het secretariaat.

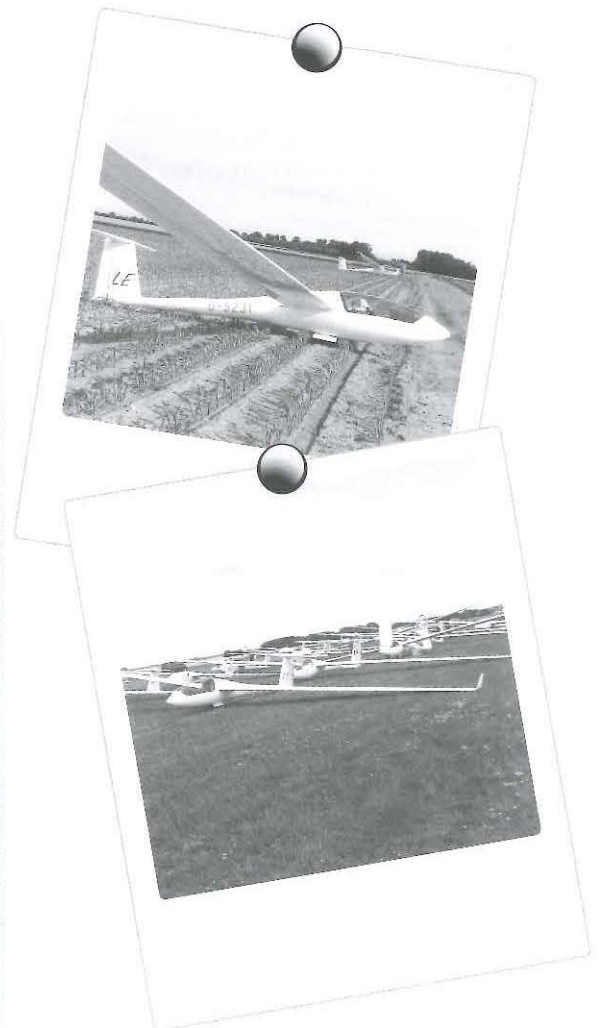


Championnats hauts-de-France 2017

IER
CHAMPIONNAT REGIONAL
HAUTS-DE-FRANCE

Du 25 au 28 mai et du 3 au 5 juin 2017

AÉRODROME ABBEVILLE-BUIGNY-BAIE DE SOMME



Zweefvliegtuignieuws

HPH

Op de AERO 2017 te Friedrichshafen was de nieuwe tweezitter voor de 20m-klasse Twin Shark te bewonderen. De ontwikkeling van dit toestel heeft 4 jaar geduurd. De eerste vlucht was bij redactieslot nog niet bekendgemaakt. Het gaat om een compleet nieuw toestel, waarbij weliswaar de vleugelprofielen overgenomen werden van de Shark éénzitter. De romp vertoont enige gelijkenis met de EB29 van Binder, te verklaren door de samenwerking tussen beide firma's: Binder mocht het cockpitmodel van de Twin Shark gebruiken, terwijl het motorsysteem van de Twin Shark zelfstarter compleet met Solo-motor door Binder geleverd wordt.



Schroth

De bekende fabrikant van veiligheidsgordels heeft in januari een dringend informatiebericht uitgegeven i.v.m. de gordelsystemen P/N: 4-01-(), 4-02-(), 4-03-() en 4-04-() met draaiknopvergrendeling (voornamelijk types SL 10.xx en SL 12.xx), die voor kunstvluchten gebruikt worden. Ten gevolge van een incident werd vastgesteld dat onder bepaalde voorwaarden, die zich typisch voordoen bij kunstvluchten, de tong van een van de gordels kan loskomen uit het slot zonder dat de draaiknop verdraaid wordt. Schroth heeft dus een lijst opgemaakt van systemen waarvoor kunstvluchten niet toegelaten zijn, en van systemen waarvoor dit wel toegelaten is, maar die systematisch na 5 jaar moeten vervangen worden, ongeacht hoe regelmatig er acro mee gevlogen wordt (enkel systemen waarmee nooit enige kunstvlucht werd uitgevoerd, ontsnappen aan die verplichte uitwisseling).

Siemens

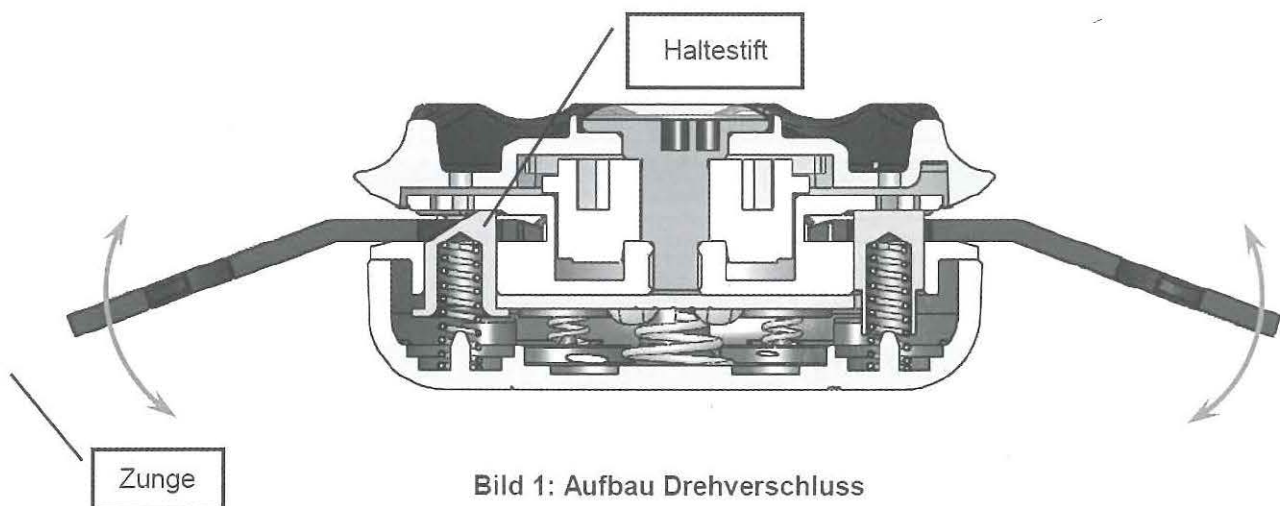
De door Siemens omgebouwde Extra 330LE is nu het eerste sleepvliegtuig met elektrische motor. Op vrijdag 24 maart II. sleepte het 1000 kg zware toestel, bestuurd door Walter Extra himself, een LS8-neo zwever in een luttele 76 seconden naar 600 m AGL boven Dinslaken Schwarze Heide. Voor Siemens is de Extra 330LE het ideale toestel om het nieuwe aandrijfsysteem te testen. Het systeem is ondertussen recordhouder qua verhouding vermogen/gewicht: slechts 50 kg zwaar, levert het



260 kW constant vermogen, 5 maal zoveel als gelijkaardige systemen. Siemens heeft een samenwerkingsakkoord gesloten met Airbus. Doel is de ontwikkeling van een hybride vliegtuig voor regionaal passagiersvervoer: ze hopen om tegen 2030 de eerste toestellen te kunnen leveren voor 100 passagiers en 1000 km reikwijdte.

Foto copyright Jean-Marie Urlacher (Siemens bedrijfsfoto).

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's



Wedstrijdresultaten

Open Belgian Gliding Nationals 2017 - St-Hubert Belgium, 20 May 2017 – 28 May 2017

CLUB

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|---|-----|--------------------|---------|--------------|--------|
| 1 | FU | Pieter Lievens | VZP | Std. Cirrus | 3182 |
| 2 | E | Patrick Stouffs | ACRA | Silent 2 | 2967 |
| 3 | 520 | Philippe Billuart | ACUL | Discus | 2931 |
| 4 | ES | Yves Ruymen | De Wouw | ASW 19 | 2154 |
| 5 | 4 | Thibaud Husson | ACUL | Discus | 1853 |
| 6 | 719 | Guillaume Dohet | CAVA | Std. Libelle | 1782 |
| 7 | 7 | Benoit Evrard | ACUL | LS 4 | 1548 |
| 8 | JZ | Jean Marc Franssen | RVA | LS 3a | 1289 |

Class Standard

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|---|----|--------------------|---------------|-------------|--------|
| 1 | FS | Daan Spruyt | VZP | ASW 27 | 6353 |
| 2 | CM | Dennis Huybreckx | ACK | LS 8 | 6098 |
| 3 | MM | Manu Litt | CNVV | Ventus 2 Bx | 5212 |
| 4 | 21 | Tijl Schmelzer | ACK | Discus 2ax | 5197 |
| 5 | LE | Geert Depalmenaeer | VZP | Ventus c | 4960 |
| 6 | JH | José Jaime | RVA | LS 8 | 4767 |
| 7 | PP | Nick Redant | Lille Planeur | DG 400/17 | 3788 |
| 8 | YD | Dieter Hefter | LV Aachen | Duo Discus | 3539 |
| 9 | ED | Emiel Dewachter | ACK | LS 8 | 2942 |

Class 18m / Open

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|---|----|-------------------|------|-----------------|--------|
| 1 | F2 | Yves Jeanmotte | CNVV | ASG 32 Mi | 5455 |
| 2 | 2Y | Bert Sn Schmelzer | ACK | Ventus 2cxT/18m | 5442 |
| 3 | 72 | François Delfosse | ACUL | ASG 32 Mi | 4710 |
| 4 | 4Z | Frédéric PAEPE | ACRA | Nimbus 3DT | 4439 |
| 5 | 29 | Jean-Louis Cornez | ACRA | ASG 29e/18m | 4235 |
| 6 | B1 | Thomas Leduc | ACUL | LAK 17Bt/18m | 3335 |
| 7 | TC | Pierre Renard | ACRA | ASG 29Es/18m | 2526 |
| 8 | V8 | Bruno Pieraerts | BVGC | Arcus T | 2472 |

Kempencup 2017 - Weelde Belgium, 25 May 2017 – 28 May 2017

CLUB

| # | CN | Pilot | Team | Club | Type | Handicap | Points |
|---|------|---------------------|---|------|-----------------------|----------|--------|
| 1 | D68 | Geraeds & Bedert | Geraeds-Bedert-Dejongh-Kenis-Van Herck-Verhoest | KAZM | Twin Astir Trainer FG | 92 | 246 |
| 2 | PL88 | Kortleven & Liekens | Kortleven-Liekens-Liekens-Van de Velde | RBAC | Twin II | 92 | 194 |
| 3 | XO | Guy Piccart | | LZC | DG 300 | 104 | 175 |
| 4 | D62 | Broeckx & Dierckx | | KAC | ASK 21 | 92 | 137 |

SPORT XPDR

| # | CN | Pilot | Team | Club | Type | Handicap | Points |
|---|----|------------------------------|------|----------|--------|----------|--------|
| 1 | ME | Eddy De Coninck | | KAC | Pegase | 102 | 1655 |
| 2 | LT | Akkermans & Jennen | | KACK | LS 8 | 108 | 1599 |
| 3 | R1 | Mertens & Gillegot-Vergauwen | | Albatros | LS 8 | 108 | 1558 |

Wedstrijdresultaten

| | | | | | | | |
|----|------|--------------------|--------------------------------|----------|--------------|-----|------|
| 4 | 2S | Nick Fremau | | BZC | Std. Libelle | 98 | 1537 |
| 5 | YU | Jef Kell | | KACK | Discus 2 | 108 | 153 |
| 6 | FB | Frédéric De Groote | | BZC | Std. Libelle | 98 | 1517 |
| 7 | TP | Pieter Daems | | KACK | Discus 2T | 108 | 1515 |
| 8 | TH | Tim Huybreckx | | KACK | Discus 2T | 108 | 1469 |
| 9 | LX | Stijn Vanden Boer | | Albatros | LS 4 | 104 | 1447 |
| 10 | TQ | Tom Conings | | Albatros | LS 4 | 104 | 1444 |
| 11 | EI | Bertels & Bertels | | BZC | LS 7 | 106 | 1282 |
| 12 | KB | Michiels & Bertels | | BZC | Janus CT RG | 108 | 1126 |
| 13 | 2W | Luc Van Camp | | KAC | Discus 2T | 108 | 1048 |
| 14 | DG6 | Seth Brussaard | | ZES | DG 505 20m | 104 | 990 |
| 15 | PL43 | Eric Nouters | Nouters-Achten-Thijs-Cappuyens | RBAC | DG 505 20m | 104 | 795 |
| 16 | 4J | Ward Gysemans | | KACK | DG 400 | 107 | 722 |
| 17 | PL44 | Leurs & Libioul | | RBAC | DG 505 20m | 104 | 611 |
| 18 | B6 | Arjan Scheffers | | ZES | Mosquito | 107 | 604 |
| 19 | 2D | Hugo Jansen | | KAC | DG 300 | 104 | 497 |
| 20 | PM | Meyers & Wolfs | | Albatros | LS 4 | 104 | 382 |
| 21 | O | Yann Vandewalle | | KAC | DG 303 | 105 | 11 |

OPEN XPDR

| # | CN | Pilot | Team | Club | Type | Handicap | Points |
|----|-----|-------------------------|---------------------------------|------------------|-----------------|----------|--------|
| 1 | X89 | Bart Leysen | | KAC | ASW 20 | 110 | 1905 |
| 2 | CX | Dries Van Gestel | | KAC | LS 6 | 111 | 1713 |
| 3 | AR | Herman Peeraer | | KAC | ASH 26E | 117 | 1707 |
| 4 | DX | Van Erck & Leybaert | | KAZM | Nimbus 4DM | 123 | 1523 |
| 5 | HE | Walter Geenen | | KAC | Ventus 2cM/18m | 118 | 149 |
| 6 | FND | Paul Van den Borne | | KAC | Duo Discus T | 110 | 1414 |
| 7 | MS | Johan Lemmens | | WBAC | Ventus 1 | 110 | 1283 |
| 8 | WO | van Vliet & van Gelder | | Friese Aero Club | Duo Discus XLT | 111 | 1202 |
| 9 | MCT | van Gompel & de Wert | | VEZC | Duo Discus T | 110 | 1019 |
| 10 | FU | Larose & Vandebeeck | | BZC | Ventus cT 17.6m | 115 | 996 |
| 11 | FN | Filip Meers | Meers-De Ridder-Nuydens-Bosmans | KAC | Duo Discus | 110 | 597 |
| 12 | XL | Callewaert & Evens | | Albatros | Duo Discus XLT | 111 | 358 |
| 13 | DNF | Fabienne Van der Linden | | KAC | LS 6 | 111 | 0 |

KIEWIT CUP 2017

Kiewit Belgium, 3 June 2017 – 5 June 2017

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|---|-----|-------------------------------|----------|-----------------------|--------|
| 1 | CG | Christophe Laenen | Albatros | LS 1 f | 1212 |
| 2 | BR | Joost Bertels - Peter Bertels | BZC | std. libelle | 1127 |
| 3 | ED | Emiel de Wachter | ACK | ls 8 | 1114 |
| 4 | 3KC | Johan Metten | Albatros | Discus 2T/18m | 864 |
| 5 | ES | Hugo Mertens - Ben Heylen | Albatros | Twin Astir Trainer FG | 734 |
| 6 | XO | Guy Piccart | LZC | DG 300 | 677 |
| 7 | K7 | Danny Verheyen | Albatros | Twin Astir Trainer FG | 526 |
| 8 | AE | Kurt Kesters | LZC | ASW 19 | 478 |

Wedstrijdresultaten

SPORT XPDR

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|----|----|--|----------|--------------|--------|
| 1 | LT | Wim Akkermans - Jeroen Jennen - Eddy Huybreckx | ACK | Is 8 | 1753 |
| 2 | TQ | Conings Tom | Albatros | Is 4 | 169 |
| 3 | TP | Pieter Daems | ACK | Discus 2 | 1679 |
| 4 | MH | Stijn Vanden Boer | Albatros | LS 8 | 1610 |
| 4 | FB | Frederic DE GROOTE | BZC | Std. Libelle | 1610 |
| 6 | 4J | Ward Gysemans | ACK | dg 400 | 1563 |
| 7 | ME | Eddy DE CONINCK | KAC | pegase | 1546 |
| 8 | 2S | Nick Fremau | BZC | std. libelle | 1536 |
| 9 | R1 | Hugo Mertens - Jan Gillegot-Vergauwen | Albatros | LS 8 | 1416 |
| 10 | KB | Kris Van Dam | BZC | Janus CT RG | 1151 |
| 11 | 2W | Luc Van Camp | KAC | Discus 2T | 1106 |
| 12 | EI | Jorik Michiels | BZC | LS 7 WL | 975 |
| 13 | LX | Yvo Meyers | Albatros | LS 4 | 777 |
| 14 | PM | Bart Wolfs | Albatros | Is 4 | 318 |

OPEN XPDR

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|---|-----|------------------------------------|----------|----------------|--------|
| 1 | 5Y | Simon Berx | Albatros | LS 6/18m | 2024 |
| 2 | X8g | Bart Leysen | KAC | asw 20 | 1975 |
| 3 | XL | Rik Vanden boer - Geert Callewaert | Albatros | Duo Discus XL | 1662 |
| 4 | HE | Walter Geenen | KAC | Ventus 2cM/18m | 1407 |
| 5 | VP | Guy Van Pee | Albatros | Antares 20m | 361 |

Championnat Régional Hauts-de-France 2017

Abbeville, France, 25 May 2017 – 5 June 2017

| # | CN | Pilot | Team | Club | Handicap | Points |
|----|-----|---------------------------|-----------|--------------|----------|--------|
| HC | FS | Daan Spruyt | Belgium | ASW 27 | 113 | 983 |
| HC | LE | Geert De Palmenaer | Belgium | Ventus b/15m | 110 | 917 |
| 1 | AA | Florent Clemence | Lille | Janus 18.2m | 102 | 829 |
| 2 | WE | Guillaume Fierain | Abbeville | ASW 20 | 110 | 771 |
| 3 | FP | Alain Thevenart | Compiègne | Ventus 16.6m | 113 | 726 |
| 4 | 7H | Guillaume Dufrene | Maubeuge | ASW 24 | 107 | 702 |
| 5 | S2 | Celestin Godard | Albert | Pegase | 102 | 655 |
| 6 | ABB | Frédéric Peignot | Abbeville | Duo Discus T | 110 | 640 |
| 7 | JD | Jean-David Thoby | Maubeuge | Std. Cirrus | 99 | 601 |
| 8 | UP | Victor Roussel | Abbeville | ASW 20 | 110 | 559 |
| 9 | DT | Enzo Molinier | Abbeville | Pegase | 102 | 558 |
| 10 | EM | Timothée Spriet | Lille | Pegase | 102 | 526 |
| 11 | DR | Peter Van Acker | Lille | Pegase | 102 | 384 |
| 12 | Eg | Alexandre Fierain | Abbeville | Pegase | 102 | 222 |
| 13 | LA | Thibaut Dugardin | Abbeville | Ka 6 E | 85 | 200 |
| 14 | 3S | Suzanne Caudrelier | Abbeville | pegase | 102 | 78 |
| HC | PP | Nick Redant | Lille | DG 400/17 | 109 | 0 |
| 15 | Y31 | Chloé Martinez | Abbeville | pegase | 100 | 0 |

Wedstrijdresultaten

FAI Sailplane Grand Prix France 2017

Buno Bonnevaux , France, 25 June 2017 – 1 July 2017

| # | CN | Pilot | Club | Type | Points |
|----|------|---------------------------|--|------------|--------|
| 1 | 2L | Christophe Abadie | REGION ILE DE FRANCE / Buno Bonnevaux | asg 29e | 20 |
| 2 | TIF | Aude Grangeray | INTERFLORA / Château-Arnoux Saint Auban | Asw 27 | 17 |
| 3 | DID | Didier Hauss | LXNAV / Vinon sur Verdon | Ventus2cxa | 14 |
| 4 | CT | Philippe de Péchy | ORANGE / PIV Rennes | asg 29e | 12.01 |
| 5 | FB | Lucas Delobel | CLUBOWZE / Lemans Mont Blanc | asg 29 | 12 |
| 6 | FS | Daan Spruyt | SOARMEDIA / Geraardsbergen/ Hannover | Asw 27 | 10 |
| 7 | DA | Frédéric Hoyeau | CREDIT AGRICOLE / Chartres Métropole | Discus2a | 8.01 |
| 8 | C | Christophe Sturm | INTERMARCHE MAISSE / Colmar | Ventus 2a | 8 |
| 9 | CFM1 | Guillaume Girard | RENAULT ETAMPES / Bailleau | Discus2a | 7 |
| 10 | LY | Kai Lindenberg | AVIATION DESIGNN / Breisgau Verein für Segelflug | asw 27b | 6 |
| 11 | ZA | Alain Mazalerat | CASQUES DE CUIR / Buno-Bonnevaux | Asg29 | 5.01 |
| 12 | BW3 | Toni Kittler | CC 2 VALLEES / FSV Mössingen | Discus2b | 5 |
| 13 | EL | Jacques Palueau | FFVV / Ploermel | Ventus2bxr | 2.01 |
| 14 | JG | Jean-Georges Schwartz | FINESSE MAX / Beynes | asg 29es | 2 |
| 15 | Z6 | Mickaël Charuel | WILLY LUNETTES / ASVV Angers | Asw 28 | 1 |
| 16 | LE | Geert De Palmenaer | DELUX BY GAGULA / Vlaams | Ventus c | 0.01 |
| 17 | 6 | Cécile Bonnet | DEPARTEMENT DE L'ESSONNE / Buno-Bonnevaux | Asw 28 | 0 |

KLM Flight Academy Nationale Kampioenschappen Zweefvliegen 2017

Terlet, Netherlands, 23 May 2017 – 2 June 2017 (*enkel klasse met Belgische deelnemer(s))

| # | CN | Pilot | Club | Type | Handicap | Points |
|----|-----|-------------------------------|-----------|----------------|----------|--------|
| 1 | DX | Wolff & Borgmann | GeZC | Arcus T | 104 | 5554 |
| 2 | SR | Robbie Seton | KACK | LS 8 | 100 | 5193 |
| 3 | E5 | Sjoerd van Empelen | GeZC | LS 8 | 100 | 4881 |
| 4 | L8 | Tjeerd Reitsma | GeZC | LS 8 | 100 | 4618 |
| 5 | WW | Jaap Horsten | DSA | LS 6a | 103 | 4617 |
| 6 | VV | Francois Jeremiasse | GeZC | Ventus 2ax | 103 | 4153 |
| 7 | MH | Rik vanden Boer | Albatros | LS 8 | 100 | 4044 |
| 8 | E12 | Batenburg & Bouma | GeZC | Duo Discus XLT | 102 | 3870 |
| 9 | 28 | Patrick van Breemen-Schneider | FAC | ASW 28 | 100 | 3635 |
| 10 | B3 | Martin Bierhuizen | ACS | ASW 27J | 103 | 3526 |
| 11 | GR | Lars Groot | GeZC | ASW 28E | 100 | 3387 |
| 12 | RET | Rein Groot | GeZC | DG 1000 | 102 | 3248 |
| 13 | D2 | Patrick Hoeve | ZC Deelen | Discus 2b | 100 | 2801 |
| 14 | 2T | de Boer & Ooijevaar | GeZC/ACvZ | Duo Discus XT | 102 | 2310 |

Pribina Cup 2017

Nitra , Slovakia, 14 April 2017 – 22 April 2017 - Meter 15

| # | CN | Pilot | Type | Handicap | Points |
|---|----|----------------------|-----------|----------|--------|
| 1 | S2 | Simon Schröder | LS 8/15m | 111.7 | 3112 |
| 2 | CM | Dennis Huybreckx | LS 8/15m | 111.7 | 3039 |
| 3 | LT | Jeroen Jennen | LS 8/15m | 111.7 | 3024 |
| 4 | JB | David Mach | LS 8/15m | 111.7 | 2993 |
| 5 | AR | Bjorn Gintzel | LS 8/15m | 111.7 | 2984 |
| 6 | CX | Karsten Leucker | Discus 2b | 111.8 | 2923 |

Wedstrijdresultaten

| | | | | | |
|----|------|----------------------|---------------|-------|------|
| 7 | AS | Alexander Späth | Ventus 2a | 117.1 | 2874 |
| 8 | YU | Jef Kell | Discus 2b | 111.8 | 2858 |
| 9 | W8 | Karel Novak | LS 8/15m | 111.7 | 2800 |
| 10 | BP | Franz Poch | Discus 2b | 111.8 | 2689 |
| 11 | EG | Jan Boruvka | Ventus c | 114.4 | 2651 |
| 12 | Y | Jakub Pulawski | Discus 2a | 112.6 | 2542 |
| 13 | P2 | Joris Vainius | LS 8/15m | 111.7 | 2502 |
| 14 | IYB | Lukas Schmidt | Discus 2c/15m | 111.8 | 2483 |
| 15 | FX | Dana Novakova | LS 8/15m | 111.7 | 2473 |
| 16 | BB | Piotr Jarysz | LS 6a | 113 | 2467 |
| 17 | FAX | Radek Krejcirik | Ventus 2a | 117.1 | 2394 |
| 18 | VI | Witold Czarnik | Ventus 2b | 116.3 | 2353 |
| 19 | GX | Hana Treslova | Discus 2a | 112.6 | 2296 |
| 20 | NF | Hans Buhlmann | LS 8/15m | 111.7 | 2199 |
| 21 | ZR | Sorin Lingureanu | Ventus 2c/15m | 116.3 | 2150 |
| 22 | PB | Ambrus Vancso | Ventus bt/15m | 111.5 | 2092 |
| 23 | AX | Mogens Hoelgaard | Discus 2a | 112.6 | 2017 |
| 24 | ET | Aude Grangeray | Discus 2a | 112.6 | 2014 |
| 25 | HAL | Daniel Arday | Discus 2a | 112.6 | 2003 |
| 26 | TH | Tim Huybreckx | Discus 2b | 111.8 | 1933 |
| 27 | CFM1 | Magali Decachard | Discus 2a | 112.6 | 1906 |
| 28 | MC | Attila Korom | ASW 20/15m | 110.3 | 1714 |
| 29 | IR | Istvan Reti | Ventus 2a | 117.1 | 1698 |
| 30 | N6 | Daniela Wilden | LS 8/15m | 111.7 | 1630 |
| 31 | ST | Pascal Brunner | Discus 2b | 111.8 | 1627 |
| 32 | B2 | Tizian Steiger | Discus 2b | 111.8 | 1365 |
| 33 | 9S | Mike Hurlimann | Discus 2b | 111.8 | 962 |
| 34 | AP | Philip Joens | LS 7 | 107.9 | 942 |

20m Multi-Seat

| # | CN | Pilot | Type | Handicap | Points |
|----|-----|-----------------------------------|-------------|----------|--------|
| 1 | 1 | Janowitsch & Koch | Arcus | 105 | 3269 |
| 2 | SP | Scheffler & Triebel | Arcus | 105 | 3168 |
| 3 | BY | Kretzschmar & Gillessen | Arcus | 105 | 3030 |
| 4 | ZZZ | Akkermans & Vandebeeck | Arcus | 105 | 2988 |
| 5 | HLB | Schwarz & Ditzel | Arcus | 105 | 2771 |
| 6 | ARC | Holighaus & Godde | Arcus | 105 | 2749 |
| 7 | 2T | de Boer & Reitsma | Duo Discus | 101 | 2691 |
| 8 | H1 | Levin & Levin | Duo Discus | 101 | 2677 |
| 9 | GF | Klingspohn & Schramme | Arcus | 105 | 2664 |
| 10 | BL | David Barth | Duo Discus | 101 | 2656 |
| 11 | LL | Baumgartl & Krause | Arcus | 105 | 2543 |
| 12 | NIT | Tourula & Kankare | DG 1000/20m | 100 | 2537 |
| 13 | K2 | Schulz & Naegel | Arcus | 105 | 2400 |
| 14 | CG | Salej & Randelovic | Duo Discus | 100 | 2128 |
| 15 | WA | Härle & Hauenschild | Arcus | 105 | 2073 |
| 16 | 28 | Badaroux & Lantelme | Arcus | 105 | 2052 |

Wedstrijdresultaten

| | | | | | |
|----|-----|-------------------------|------------|-----|------|
| 17 | MM | Schwan & Hudler | Duo Discus | 101 | 1995 |
| 18 | AB | Szabadfi & Toth | Arcus | 105 | 1893 |
| 19 | DD | Mares & Kubickova | Duo Discus | 101 | 1854 |
| 20 | TWO | Prodorutti & Bardelli | Arcus | 105 | 1850 |
| 21 | KA | Leinikki & Haikonen | Arcus | 105 | 1817 |
| 22 | WO | Corporaal & Corporaal | Duo Discus | 101 | 1809 |
| 23 | 61 | Cernezzi & Tassara | Arcus | 105 | 1518 |
| 24 | L | Schneeweis & Schneeweis | Duo Discus | 101 | 1393 |
| 25 | MF | Leding & Johansen | Duo Discus | 101 | 1131 |

Open

| # | CN | Pilot | Type | Handicap | Points |
|----|-----|----------------------------|-----------------|----------|--------|
| 1 | QX | Roman Mracek | ASG 29/18m | 120.9 | 3003 |
| 2 | F2 | Bert Schmelzer | ASG 29/18m | 120.9 | 294 |
| 3 | MA | Robin Sittmann | Discus 2c/18m | 116.3 | 2922 |
| 4 | V | Maximilian Schäfer | Quintus/23m | 127.9 | 2884 |
| 5 | RX | Petr Krejcirik | ASW 22BL | 125.7 | 2735 |
| 6 | OD | Heimo Demmerer | Ventus 2cM/18m | 118.8 | 2725 |
| 7 | 7 | Bostjan Pristavec | EB 28 edition | 125.5 | 2628 |
| 8 | EP | Florian Heilmann, | Nimbus 4 | 125.4 | 2596 |
| 9 | ZB | Zdislaw Bednarczuk | ASG 29/18m | 120.9 | 2562 |
| 10 | 7F | Sven Kolb | Antares/20m | 122.9 | 2556 |
| 11 | CH | Anton Sibanc | Discus 2c/18m | 116.3 | 2521 |
| 12 | GOL | Adam Czeladzki | JS 1/21m | 126.5 | 2495 |
| 13 | BT | Werner Danz | Antares/18m | 120 | 2446 |
| 14 | XXL | Mark Käppeli | Nimbus 4D | 123.1 | 2408 |
| 15 | AY | Andreas Sandhöfner | ASG 29/18m | 120.9 | 2403 |
| 16 | LV | Bernhard Leitner | Ventus 2cM/18m | 120.3 | 2378 |
| 17 | RS | Rene Schoenmann | JS 1/21m | 126.5 | 2360 |
| 18 | I | Rainer Cronjaeger | ASH 31 Mi/18m | 119 | 2253 |
| 19 | MU | Mathias Muench | DG 800/18m | 118.2 | 2224 |
| 20 | T | Henning Kjersgaard Nielsen | Ventus 2c/18m | 119 | 2179 |
| 21 | 10 | Martin Fürje | LS 10/18m | 119.6 | 2138 |
| 22 | 7L | Wolfert Voet | Ventus 2cT/18m | 119 | 2004 |
| 23 | QZ | Jana Treslova | ASG 29/18m | 120.9 | 1824 |
| 24 | EB | Egidio Babbi | ASG 29/18m | 120.9 | 1763 |
| 25 | VV | Viliam Kubovcik | Ventus 2cxT/18m | 120.2 | 1754 |
| 26 | AT | Jan Gevad | LAK 17A/18m | 119.2 | 1739 |
| 27 | GE | Laszlo Kapuy | Ventus 2cT/18m | 120.3 | 1475 |
| 28 | E3 | Uros Krasovic | ASG 29/18m | 120.9 | 1437 |
| 29 | P | Lukasz Wojcik | JS 1/21m | 126.5 | 1335 |
| 30 | WZ | Ulrich Tenter | Discus 2C/18m | 116.3 | 1183 |
| 31 | WV | Marc Beckmann | Ventus 2cx 18m | 120.2 | 1120 |
| 32 | D | Carsten Rasmussen | DG 800/18m | 119 | 0 |

Belgisch record 15m

Zweefclub Phoenix in de wolken: recordvlucht geslaagd én milieuvergunning gekregen

Zweefvlieger verbetert 40 jaar oud Belgisch record



Pieter Lievens vloog in één ruk van Overboelare naar het Franse Cahors en vestigde daarmee een nieuw Belgisch record. Een prestatie waar ook vader Johan bewondering voor heeft.

GERAARDSBERGEN

Pieter Lievens vloog in één ruk 730 kilometer met zijn zweefvliegtuig, goed voor een Belgisch afstandsrecord. Zijn vliegvereniging Phoenix viert dubbel feest want de club kreeg een nieuwe milieuvergunning voor het vliegveld aan de Veldekensdreef in Overboelare.

JAN LION

Pieter Lievens (31) komt uit een familie waar vliegen in het bloed zit. "Grootvader Camilles deed aan motorvliegen, mijn pa Johan is een zweefvlieger en ik trad in hun voetsporen", legt Pieter uit. "Ik vlieg al sedert ik zestien jaar ben en mag me dus gerust een ervaren piloot noemen. Het Belgisch record langeafstand zweefvliegen was een uitdaging die ik heel graag wou

aangaan." Geen opdracht simpele opdracht want het record werd al in 1976 gevestigd toen een zwever 658 kilometer ver raakte tijdens één vlucht.

"Toen ik mijn poging waagde, waren de vliegomstandigheden ideaal. Er was over de geplande route richting Frankrijk egaal weer voorspeld en er stond een vrij stevige noordoostelijke wind. Het was wel drie jaar geduldig wachten vooraleer die omstandigheden er waren. Ik ben dan vertrokken vanaf ons vliegveld van zweefclub Phoenix in Overboelare en ben 7 uur later geland in de buurt van de Franse stad Cahors."

"Uitstekend teamwork"

En dat bleek een recordvlucht, want bij de landing had Pieter 730 vliegkilome-

PIETER LIEVENS

HOUDER BELGISCH AFSTANDSRECORD ZWEEFVLIEGEN

"Het was drie jaar geduldig wachten tot de weersomstandigheden ideaal waren voor deze recordvlucht"

ters op de teller staan en zo werd het oude record uit 1976 vlotjes overvleugeld. "Na de landing ben ik door clublid Jarno Veirman met de auto opgehaald in Cahors en ging het met het vliegtuig op een aanhangwagen terug richting Overboelare. Het slot van een dagje uitstekend teamwork want als piloot kan je dergelijke missies niet alleen uitvoeren."

Pa Johan Lievens is apetrots op het exploit van zijn zoon Pieter. "Echt een unieke prestatie. Pieter had zich heel

goed voorbereid en was erg gemotiveerd om het record te breken."

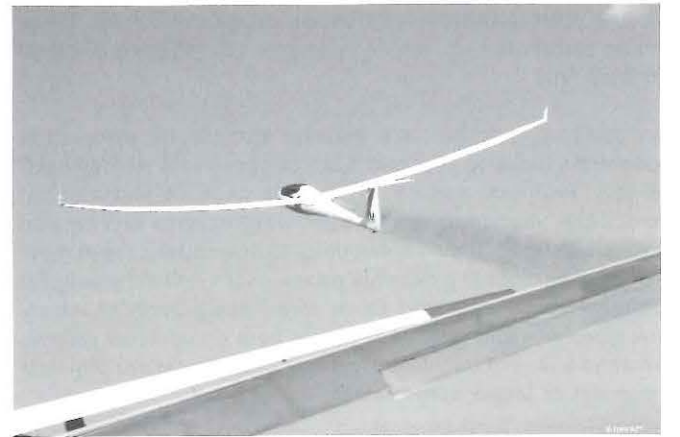
Voor Johan, die voorzitter is van Phoenix, viel er nog meer goed nieuws uit de lucht: de zweef-

vliegclub kreeg een nieuwe milieuvergunning voor het uitvoeren van zweefvluchten en een beperkt aantal motorvluchten vanaf het vliegveld aan de Veldekensdreef.

De vorige vergunningen leidden steevast tot een juridisch steekspel met het Milieufrent Omer Wattez, dat zich onder meer kant tegen de volgens het front illegaal verhoogde startbaan. Lievens hoopt dat het dit keer niet zover komt en de vergunning nu zekerheid biedt over de clubactiviteiten.

Fotoimpressie Belgisch kampioenschap St-Hubert

Foto's met dank aan Franz Bertrand CNVV St Hubert



Pribinacup 2017 in Nitra, Slowakije

In de winter werd er besloten om met de ganse familie in te schrijven voor de Pribinacup 2017: Jeroen Jennen en Dennis Huybreckx met een LS 8, Tim Huybreckx en Jef Kell met een Discus 2t en Wim Akkermans met co Jelle Vandebecck op de Arcus M. Ook (zo goed als familie) Bert jr. Schmelzer was van de partij met zijn ASG 29 in de open klasse.

De clubklasse was met 45 deelnemers de grootste.

Even afwachten of we allen aanvaard werden aangezien er op het einde van de inschrijvingsperiode 165 piloten ingeschreven waren en er 150 deelnemers toegelaten werden. Uiteindelijk alles OK en met 135 deelnemers was dit een van de grootste wedstrijden waar ik ooit bij was. Het veld kan dit aantal aan, maar wat in de lucht, denkend aan het voorval van vorig jaar??

Uiteindelijk is iedereen veilig in Nitra geraakt, de meesten langs de weg, anderen met het vliegtuig tot Bratislava of Wenen. Bratislava is een uurtje rijden vanuit Nitra maar je moet wel via Charleroi. Wenen is twee uur.



De voorspellingen van Meteovista en Topmeteo waren verre van schitterend, maar uiteindelijk viel het kwestie vliegen nog mee: 5 wedstrijddagen waarbij op de laatste dag de grootste proeven uitgeschreven werden, rond 370 km.

Kenmerkend aan deze wedstrijd: koud, kouder, koudst en wind, meer wind en nog meer wind.

Zoveel wind dat ik op een bepaalde nacht rond 4 uur ben opgestaan om te kijken of de voortenten en de speeltent van de kleinkinderen er nog stonden. We hebben dan toch maar besloten om de volgende dag de speeltent af te breken.

Ook in de lucht was het niet simpel: buien van regen, hagel en sneeuw, lichte ijsaanzetting op enkele vleugels en 8 m/sec dalen aan de verkeerde kant van de hellingen, een tegenwind van 50 km/h op final.

Het opslepen ging dan weer extreem vlot met de welbekende Schmellaks turbo op kop, met 8 m/sec opgesleept worden heeft wel iets. Probleem was dat er altijd op dezelfde plaats gelost werd. Zeker voor 20m, 15m en open was het soms niet om aan te zien. Eerst nog cumulus, dan uitspreiding en zelfs regen maar men bleef pertinent op dezelfde plaats lossen met als gevolg dat sommigen bijna even snel als de sleper terug beneden waren. Ook geleerd: nadat je er door gezakt bent en opnieuw vertrokken altijd kijken of de juiste proef nog in de Oudie zit! Blijkbaar verspringt de logger soms naar de vorige proef.

Dag 1: 15 m kreeg 172 km voorgeschoteld met slecht 2 finishers. Dennis op 6, Tim op 8, Jef op 11 en Jeroen op 12 allen kwamen ongeveer 10 à 15 km te kort. Wim/Jelle kregen 174 km voorgeschoteld en vlogen er 154, goed voor een 7^e plaats met slechts 4 finishers. In de open was de proef van 188 km niet geldig: slechts één piloot kwam binnen en velen deden te weinig kilometers of zijn zelfs niet gestart.



Dag 2 met een opdracht van 244 km in 15 m. Jeroen op 2, Dennis op 3 en Jef op 4 aan 97 km/h, Tim werd laatste met 35 km afstand. 254 km voor de 20m klasse met Wim/Jelle op 3 aan 101 km/h. Bert kreeg 301 km opgelegd en legde deze af aan 100 km/h.

Dag 3 een AAT van 2 uur. Jeroen op 1, Dennis op 2 aan 117 km/h, Jef op 6 aan 113 km/h en Tim 25ste aan 95 km/h. Wim/Jelle mochten ook 2 uur vliegen en deden daar 242 km mee, goed voor een 6de plaats. Ook voor de open een AAT van 2 uur en Bert kwam terug met 120 km/h, goed voor een 2de plaats.

Dag 4 en terug een AAT van 2 uur. Dennis op plaats 5, Jeroen op 6, beiden aan 101 km/h, Jef op 12 aan 96 km/h, Tim op plaats 27 aan 78 km/h. Ook 2 uur voor Wim/Jelle en ditmaal was een 16de plaats hun lot, 189 km aan 95 km/h. Ook AAT van 2 uur voor open klasse waar Bert 6de eindigde met 111 km/h.

Dag 5 werd de grootste proef uitgeschreven: 365 km met de verwachting dat een afscherming het wedstrijdgebied zou binnendringen. Jeroen en Dennis, samen aan 84 km/h op plaatsen 12 en 13, Jef op 18 met 81 km/h en Tim op 21 met 78 km/h. Ook 362 km voor de 20m mannen en ditmaal waren ze 8ste aan 92 km/h. Met 378 km kregen de mannen van de open klasse de grootste proef voorgezet. Bert eindigde met 93 km/h op de 12de stek en verloor hiermee zijn eerste plaats.





In de eindstand stond Dennis op 2 en Jeroen op 3, Jef op plaats 8 en Tim op plaats 26 van 34 piloten.

Wim/Jelle vielen net naast het podium met plaats 4 op 25 vliegers. Bert jr. eindigde in de totaalstand op plaats 2 op 32 deelnemers.

Conclusie: Héél raar weer, de piloten hebben heel mooie uitslagen behaald en vooral veilig gevlogen. Soms een beetje ten koste van het resultaat. Familie en kleinkinderen hebben zich goed geamuseerd.

Enkele idioten doen toch rare dingen en het zijn meestal steeds dezelfde gasten. Enkele near misses werden dan ook getoond via See You. Verscheidene buitenlandingen, net voor het veld: ophalen met kabeltje!!

Een héél goede organisatie, mooi veld, van ontbijt tot avondmaal goed eten op het veld en nog altijd is Slowakije niet duur. Alléén jammer dat het iets te ver is om op één dag te bereiken (voor de iets ouderen onder ons toch) Dit ondanks dat er van de 1250 km 1230 km autosnelweg is. Bijkomend probleem tegenwoordig: je kan naast de Duitse autowegen zo goed als geen parkeerplaats meer vinden om iets te gaan eten, alle staan tjokvol met vrachtwagens, zeker na 17 uur is het een ramp. Ik kon zelfs een bepaald moment de tankplaats niet zien en kwam bij de vrachtwagens terecht, dus weer maar door naar de volgende.

Volgend jaar gaan we opnieuw samen deelnemen maar misschien eens Hockenheim of zo?



Mark Huybreckx (KACK)

Geef UV-stralen veel meer aandacht

Tijdens onze zonovergoten nationale kampioenschap 2017 in St. Hubert viel mij op dat velen zonder hoedje of pet rondliepen of onvoldoende beschermende kledij aanhadden of crème gebruikten. Zeker zweefvliegers, crews en vooral kinderen en jongeren onder de achttien vliegen of bewegen van vroeg tot laat op vliegdagen in de zon. Denkend dat het in ons eerder minder zonnig klimaat geen problemen oplevert, wil ik toch eventjes vanuit medisch standpunt bekijken en toelichten.

Oorzaak en boosdoener van huidkankers zijn de UV-stralen, zonder enige twijfel. Enkele gegevens i.v.m. de zon in het bijzonder de UV-stralen: De toename van huidkanker stijgt in Nord-West-Europa exponentieel. Het grootste probleem stelt het **melanoom**, de snelst stijgende vorm van kanker met 2.500 gevallen per jaar in België, onbehandeld een echte killer. Gelukkig werd de laatste jaren in de behandeling van melanomen een aanzienlijke vooruitgang geboekt. Verdachte huidveranderingen tijdig laten controleren is de boodschap. De twee andere huidkankers met name het **basocellulaire carcinoom** (20.000 nieuwe gevallen per jaar) in België en het **plaveiselcel carcinoom** (7.500 nieuwe gevallen per jaar) vormen de grootste groep van nieuwe huidkankergevallen in België per jaar. Deze zijn meestal behandelbaar, maar soms met verminkingen en zware littekens bij een "baso" en soms metastasering bij een "spino".

Deze drie huidkankers hebben verschillende risicofactoren die cumuleren, zoals leven en werken in open lucht, min of meer lange verblijven in zonnige oorden. Vooral de primair bleke huid is in gevaar. Gewoonlijk vinden we huidkankers dan ook op blootgestelde huid: gelaat, oren, nek, décolleté, bovenkant van de handen. Het maligne melanoom kan uitzonderlijk ook op voor de zon minder of nauwelijks toegankelijke plaatsen ontstaan. Ook verouderd de menselijke huid sneller naarmate deze in het verleden meer aan ultraviolette straling is blootgesteld. De huid wordt dunner en er ontstaan rimpels door beschadiging van het dieper gelegen elastisch bindweefsel. Deze gevolgen zijn blijvend en de schade is cumulatief. D.w.z. het ontstaan van huidkanker houdt verband met de totale hoeveelheid ultraviolette straling die een mens in de loop van zijn leven opdoet en wordt bij elkaar opgeteld. Overmatige blootstelling aan ultraviolette straling tijdens de kinderjaren (tot ongeveer 15 jaar) verhoogt het risico van basaalcelkanker op latere leeftijd significant.

Een belangrijk woordje over het "zonnebanken": Op basis van wetenschappelijk onderzoek plaatste het International Agency for Research on Cancer (IARC) de zonnebank in de hoogste risicocategorie voor de ontwikkeling van kanker – dezelfde categorie als tabak en asbest! In Nieuw-Zeeland, Australië en Engeland werd het zonnebanken reeds verboden en in de meeste landen ter wereld ook voor jongeren onder de achttien jaar. Mensen die voor hun 30e jaar geregeld naar de zonnebank gaan, hebben 75 % meer kans op het krijgen van een melanoom (de dodelijkste variant van huidkanker,) dan mensen die dit niet doen.

De kernboodschap is: spoor deze huidaandoeningen vroegtijdig op, raadpleeg de huisarts, respectievelijk de huidarts. Cataract of vertroebeling van de ooglenzen, ook "grijze staar" genoemd, kan men bij de gevolgen van UV-stralen rekenen wanneer men niet de nodige maatregelen neemt.

Versta mij niet verkeerd, de zon heeft meer dan genoeg positieve kanten: Vitamine D₃ aanmaak heb je nodig voor je weerstand en voor sterke botten en tanden. Bovendien gaat het

botontkalking tegen, maar met 15-30 minuten zon per dag heb je al genoeg. Zonneschijn geeft een positief levensgevoel, heeft antidepressieve eigenschappen, geeft weldoende warmte en ons zweefvliegers in het vlakke land de geweldige bron van thermiek ☺

UV-A stralen: slechts 90% van de UV-stralen op aarde hebben een golflengte van 320 tot 400 nanometer en kunnen de huid gemakkelijk binnendringen tot in de onderhuid. Zonnebanken zenden tot zes keer meer UV-A-stralen uit dan natuurlijk zonlicht! De UV-A-stralen veroorzaken zonnebrand, rimpels, huidveroudering, huidvlekjes, bruine huid, lichtgevoeligheidsreacties, huidletsels en in mindere mate huidkanker. De ooglenzen laat gelukkig geen UV-stralen door en beschermt daardoor het netvlies. Maar de ooglenzen zelf ontwikkelt na langdurige of frequente bestraling met ultraviolet licht de "grijze staar" met toenemende leeftijd. UV-A licht gaat grotendeels ook door gewoon glas en kleding en veroorzaakt het verkleuren van stoffen en verf.

UV-B stralen hebben een golflengte van 280 tot 320 nanometer en slechts 10% van deze stralen kan de huid binnendringen en de basale cellaag waarin zich de melanocyten bevinden bereiken. Men weet dat ons eigen pigment melanine uit de melanocyten in onze huid niet alleen de "mooie" kleur geeft, maar ook nog eens een natuurlijke bescherming biedt tegen de schadelijke UV-B-stralen. Maar UV-B-stralen zijn wel energierijker en kunnen aldus veel meer schade berokkenen, ook b.v. in onze pigmentcellen. Ze zorgen voor een trage maar langer blijvende bruine tint maar beschadigen de buitenste laag van de huid en veroorzaken zonnebrand en huidkanker o.a. het gevreesde melanoom.

UV-C-stralen bereiken ons in feite niet en blijven gelukkig maar ter hoogte van de ozonlaag hangen. Deze zijn bijzonder gevaarlijk en destructief voor huidcellen en ogen, een belangrijk thema in de ruimtevaart. Het zet zuurstof om in ozon en herstelt zo de ozonlaag.

De hoeveelheid UV-straling die in het zonlicht aanwezig is wordt bepaald door de breedtegraad (hoe dichter bij de evenaar, hoe meer UV), het seizoen (tijdens de zomer meer UV), het uur van de dag (in de zomer meest UV tussen 11 en 15 uur) en de hoogte (hoe hoger, hoe sterker de UV-straling). (20% meer UV-B stralen op 1500m boven de zeespiegel!!!!)

De UV-index of zonkrachtschaal: De intensiteit van de ultraviolette straling wordt uitgedrukt in de zogenoemde UV-index, in waarden van 0 t/m 16. Hoe hoger de UV-waarde, hoe groter de potentiële schade voor huid en ogen. Bij nevelig weer kan de UV-straling toch nog aanzienlijk zijn. Bij een gebroken wolkendek kan de intensiteit zelfs (tijdelijk) groter zijn dan bij een onbewolkte hemel, doordat de straling gereflecteerd wordt door de wolkenranden. Door een zwaarbewolkte lucht met een dik wolkendek komt nauwelijks UV-straling. UV-straling wordt sterker door weerkaatsing via zand en water (10 tot 20 procent weerkaatsing). De weerkaatsing via verse sneeuw en ijs is zelfs 80 tot 90 procent.

Kledij als bescherming: Een wit katoenen shirt heeft ongeveer beschermingsfactor 10, dus zeker beter dan niets. Als dit shirt nat is, wordt de beschermingsfactor met de helft verminderd. Donkere kleuren beschermen beter. Men kan speciale UV-beschermende kleding dragen, met een beschermingswaarde van wel 129.



*zonnebril, hoedje en zonnecrème, twee deelnemers die het doen
Foto: Bert Sr Schmelzer*

Zonnecrèmes als bescherming: De huid zal bij juist toegepast gebruik van zonnecrèmes niet vlug verbranden omdat de UV-straling effectief tegen gehouden wordt. Men wordt ook met zonnecrème bruin en blijft zelfs langer bruin doordat men niet vervelt. Ook in de schaduw is het belangrijk om zonnebrandcrème te gebruiken, ook hier kan men UV-stralen vaststellen. Ruim 20 tot 30 % van de straling weerkaatst via muren, water en zand. De parasol beschermt ook om deze reden niet voor 100%.

De doeltreffendheid van zonnecrèmes en vooral de chemische toevoegsels van de crèmes worden in de "literatuur" controverse besproken, vooral de samenstelling en het juiste smeergedrag zijn het onderwerp. De wetenschappelijke literatuur is éénduidig: zonnecrèmes zijn een deel van de oplossing. Een Australische studie toont aan dat, wanneer de aanbevolen zonerende crèmes dagelijks correct en voldoende aangebracht worden, de kans op huidletsels significant vermindert. Een factum is, dat de toename van huidkanker in Australië het hoogst is, men weet waar men het over heeft. Factor 30 voor ons en +30 voor kinderen wordt aangeraden. Kies eerder voor producten zonder chemische toevoegsels en parfums, wel voor natuurlijke substanties. Vraag het aan de apotheker, het hoeft zeker niet de duurste crème te zijn, die voldoet!

Hoofdbedekking: Altijd verstandig en daarom zeker dragen, want het hoofd is permanent aan de zon blootgesteld. De meeste huidtumoren zijn hier te zoeken. Een donkere pet is beter als bescherming tegen UV-licht en in de cockpit tegen weerkaatsingen in de Plexi, interessant in de zweezitter. Om het hoofd koel te houden en om zonnesteek te vermijden, is de oorzaak niet bij UV-stralingen te zoeken maar wel bij het door de zon uitstralende infraroodlicht, dit geeft de warmte. Wij zweefvliegers hebben dit al lang begrepen ☺

Zonnebril: Voor het hoornvlies (oog lens) van het oog is het een evidente noodzakelijkheid om een zonnebril te dragen, dit geldt ook voor kinderen! Let erop dat de glazen UV-werend zijn. Deze moeten binnen de Europese wetgeving UV-licht met een golflengte tot 380nm wegfilteren. Een etiket UV400 op de bril betekent dat UV-licht tot 400nm wordt weg gefilterd. Koop alleen een zonnebril die een CE-kenteken draagt. Maar ook hier geldt: het hoeft geen dure designbril te zijn.

Plexiglas-koepels voor onze vliegtuigen: Wat is er over UV-bescherming voor ons zweefvliegers onder plexiglas-koepels te vinden. Hierin was ik natuurlijk ook geïnteresseerd in en heb de enige producent, die alle moderne cockpit-koepels maakt (Firma Mecaplex in Grenchen, Zwitserland) gecontacteerd. Het gaat om PMMA- Plexiglas een polymethylmethacrylaat (PMMA), een polymeer van methylmethacrylaat. Deze transparante thermoplastische kunststof is beter bekend onder de handelsnamen Perspex, Plexiglas, Altuglas en Oroglas, maar ook kortweg als acrylaat. Deze kunststof wordt niet in Zwitserland gemaakt, maar Mecaplex maakt en levert de kwaliteitsvolle kunstwerken onder die wij zo graag vertoeven. Het gaat om alle koepels van vliegtuigen (zweefvliegtuigen, ULM's, motorvliegtuigen).

Antwoord Mecaplex: Het gaat om specifieke acryl materialen, die een UV-transmissie van onder 1% garanderen voor UV-A en B-stralen.

Verder had ik de vraag of een gekleurde Acryl-koepel beter beschermt?

Antwoord: Neen, maar geeft een vermindering van temperatuur in de cockpit.

Mijn facit: wij zitten goed beschermd in onze vliegtuigen en een "blauwe cockpitkap" oogt veel mooier dan een witte, maar biedt geen echte meerwaarde. De juiste zonnebrillen daarentegen wel ☺

Ik hoop dat ik jullie met mijn artikel over UV-stralen kon sensibiliseren.

Geef meer aandacht aan UV-stralen: vooral de kinderen, de jongeren, de startschrijver, de lierman of -vrouw en uiteindelijk jullie zelf kunnen er iets aan doen om tegen de exponentieel toenemende huidkankers te beschermen. **Eenvoudig: hoedje, bril, gepaste kledij en regelmatig zonnecrème smeren.**

Bert Schmelzer Sr.

Wensen jullie meer te weten over zonnepreventie?
www.kanker.be rubriek 'Preventie > zon'
<http://www.kankerregister.org>
www.kanker.be/huidkanker &
www.kanker.be/huidkankers-non-melanomen
www.kwfkankerbestrijding.nl

De Stichting tegen Kanker stelt heel wat folders en brochures rond kankerpreventie gratis ter beschikking.

Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal nemen we twee recente autobiografieën onder de loep. En wel twee heel verschillende.

Rudolf HARTOG, *Soweit die Flügel tragen*, Verlag Müller + Busmann KG, Wuppertal, 2de uitgave 2011, ISBN 13:978-3-928766-86-9. 280 blzn. 17 x 24,7 cm, harde kaft, met talrijke kleur en z/w foto's en tekeningen.



Rudolf Hartog heeft een merkwaardige zweefvliegloopbaan achter de rug: hij heeft namelijk zijn eerste lesvluchten in Indië uitgevoerd, waar hij op bezoek was bij de familie van zijn (Indische) echtgenote, met hun 7 maanden oude baby. Dat was in 1956, bij de "Gliding Centre Bangalore", op Slingsby T-21 met instructeur Chaudhuri. Na 33 starts ging hij solo, hoewel hij dat zelf een beetje voorbarig achtte. In 1962 nam hij de draad weer op in Engeland, te

Bicester, terwijl hij voor een jaar "visiting lecturer" was in het nabije Oxford. Daar mocht hij solo op de Grünau Baby. Dan ging hij terug naar Duitsland om er een architectenbureau op te richten. Vier jaar later pas hernam hij het zweefvliegen te Blomberg.

Vrij snel ging hij mee op de klassieke "stages": de eerste ging naar Spanje, en na de aankoop van een eigen Ka-6 ook naar Aosta, Zell am See, Timmersdorf... Ophaler voor zijn overlandvluchten was zijn vrouw – en dat maakt trouwens dit boek wat luchtiger, want de wedervaren van Rudolf worden ook door zijn echtgenote vanuit het ophalersperspectief beschreven. Het volgende toestel werd een ASW-15 (er is trouwens een voorwoord van diens ontwerper Gerhard Waibel), die door de ophaalster "Arielle" gedoopt werd. Het was de periode van de lange afstandsvluchten in rechte lijn bij noordoostenwind, met de vlucht Lübeck-Biarritz van H.-W. Grosse als voorbeeld.

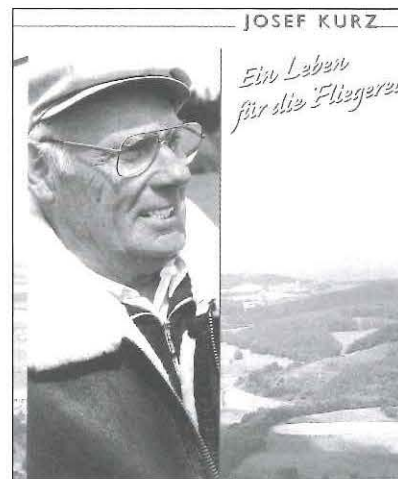
Bij een volgend familiebezoek in Delhi besloot Hartog een ommetje te maken via Australië. Daar ging hij vliegen in Tocumwal met Ingo Renner, en in Waikerie. In 1981 ontdekte Hartog de Transeuropéenne, en van dan af zou hij zich nog voornamelijk wijden aan "wandelsweefvliegen", van het ene vliegveld naar het andere. Niet alleen in het kader van de Transeuropéennes, trouwens, want hij organiseerde ook reizen op zijn eentje. Omdat de ASW-15 toch te bescheiden prestaties uitwees voor dergelijke vluchten, werd de volgende "Arielle" een ASW-20. Daarmee doorkruiste hij met zijn ophalers (want dan werd zijn vrouw door vrienden of familie begeleid) in de loop der jaren een groot deel van West-Europa. Hij nam ook deel aan een veteranenwedstijd in Frankrijk: "les vieux criqués" (een woordspeling op criquet - krekel - en criqué – gebarsten, verweerd).

De laatste "Arielle" werd dan een ASW-24e zelfstarter. Dat betekende natuurlijk voor een standaardklasser een hoge vleugelbelasting zelfs zonder waterballast, maar het was voor Hartog een aanvaardbaar compromis, gezien de vele buitenlandingen te zwaar werden omwille van het vorderen in jaren van piloot en ophalers. In 2000 maakte hij dan zijn laatste grote zweefvliegreis,

1200 km in etappen naar midden-Frankrijk en terug. Kort daarop verkocht hij de ASW en zette een punt achter zijn zweefvliegcarrière. Een boek dat eens een ander, minder voorkomend facet van de zweefvliegsport toelicht.

Jozef KURZ, *Ein Leben für die Fliegerei*, Scholz Verlag, Hamburg, 3de vervolledigde en uitgebreide uitgave 2013, geen ISBN. 154 blzn. 18,8 x 23 cm, slappe kaft, met talrijke kleur en z/w foto's, plannen en schema's.

Jozef "Sepp" Kurz is een begrip bij de amateurs van "vintage" zweefvliegtuigen. Hij heeft namelijk een hele reeks vooroorlogse types voorbeeldgetrouw nagebouwd: een Habicht kunstzweefvliegtuig, een Klemm 25D licht tweezits motorvliegtuig, een Flamingo U12 tweedekker, een heuse Messerschmitt Me 163 B, weliswaar zonder de raketmotor, een Reiher III, en nog een paar motorvliegtuigen. Na enkele vluchten belandden deze toestellen meestal in musea. Maar bij de bouw ervan werden een heleboel problemen i.v.m. originele plannen, moderne toelatingen enz. opgelost, zodat daarna ook anderen met meer gemak en zekerheid konden beginnen aan de bouw van Habicht of Reiher.



Het vroegere leven van Kurz is trouwens eveneens interessant: hij kreeg zijn zweefvliegopleiding als jonge knaap in de Hitlerjugend, daarna een opleiding tot militaire piloot, met de bedoeling omgeschoold te worden op de Me 163 raketjager. Maar zover zou het nooit komen, gezien de val van Nazi-Duitsland. Wel mocht hij trainen op de "Stummelhäbicht",

een "Habicht" met op 6 meter verkorte spanwijdte. Men moet dus niet ver zoeken om de keuze van de later nagebouwde toestellen te verklaren. Als achttienjarige werd hij in 1945 krijgsgevangen genomen en vertoefde dan als dusdanig vier jaar lang in de Sovjetunie.

Daarna was hij actief bij de heropstart van het zweefvliegen na 1950, in het bijzonder op de Wasserkuppe; ook het zweefvlieg-museum op de "heilige berg" kon op hem rekenen voor talrijke renovaties en herstellingen van tentoongestelde toestellen. En zo kwam hij uiteindelijk tot de hoger vernoemde nieuwbouw van toestellen waarvan meestal geen originele voorbeelden meer bestaan. Een goed gevuld leven dat hier passend beschreven wordt. De zeer rijke iconografie draagt zeker bij tot waarde van dit boek.

Stéphane Vander Veken

KBAC sportcommissie en brevetten

VERSLAG van de vergadering van 22 maart 2017

Aanwezig:

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

Verontschuldigd: niemand

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 30-11-2016

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Records:

De volgende Belgische records zweefvliegen worden goedgekeurd:

Johan LUYCKX

1/ Class: D 15m G
13-12-2016 Ventus 2cM
Pokweni Namibië
Speed Out & Return
Course 500 km – 158,84 km/h

2/ Class: D Open G
13-12-2016 Ventus 2cM
Pokweni Namibië
Speed Out & Return
Course 500 km – 158,84 km/h

3/ Class: D 15m G
29-12-2016 Ventus 2cM
Pokweni Namibië Speed Triangle
100 km – 192,34 km/h

4/ Class: D 15m G
12-12-2016 Ventus 2cM
Pokweni Namibië Speed Triangle
300 km – 164,28 km/h

Record 1/ is aan de FAI overgemaakt voor erkenning als Continental Regional Record for 'Africa'
Record 4/ is aan de FAI overgemaakt voor erkenning als Continental Regional Record for 'Africa'

3. Reglementen van wedstrijden 2017:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

- 3.1. Zweefvliegen:
- Kiewit Cup 2017
- Beker van Vlaanderen 2017

4. Resultaten:

Volgende wedstrijdresultaten werden neergelegd:

- 4.1. Zweefvliegen:
- Beker van Vlaanderen 2016

5. Homologatie examen Sportcommissaris van 14-01-2017:

- 2 kandidaten zweefvliegen – geslaagd.

6. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:
- Alle dossiers werden aanvaard.
Het dossier van M. Gerits - 3000 m hoogtewinst - werd opnieuw geëvalueerd op vraag van de betrokken Sportcommissaris en aanvaard.

7. Allerlei:

- FAI-Sporting Code - 'General Section':
Update van de nieuwe editie, van kracht vanaf 01-01-2017.

- De Belgische Federatie Motorvliegen heeft zijn Lidmaatschap K.A.C.B beëindigd, waardoor ergeen vertegenwoordiger meer is in de Sportcommissie.
- Reglement van de Sportcommissie:
De commissie beslist om het reglement te actualiseren en stelt voor 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."

Indien dit voorstel door de Raad van Bestuur van de K.B.A.C. aanvaard wordt, dan zal Jos Aerts zijn mandaat van voorzitter verlengen voor de periode 2017-2020.

8. Planning vergaderingen 2017:

Woensdag 28 juni en 22 november om 18u30.

Omstreeks 20:00 u wordt de vergadering gesloten.

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

50 km afstandsvlucht:
LEYSEN Bart 1980

Bekomen het zilveren kenteken:

LEYSEN Bart 1980

2. Gouden brevet:

3000 m hoogtewinst:
GERITS Marcel 1959

Bekomen het gouden kenteken:

GERITS Marcel 1959

3. Diamanten brevet:

5000 m hoogtewinst:
SCHMELZER Bert Sr. 1951

Bekomen het gouden brevet

met 3 diamanten:

SCHMELZER Bert Sr.

J. AERTS
Voorzitter

Heb ze gezien ...

... of ze zijn gezien!

Wij 'anciens', piloten voelen ons thuis op ons vliegveld. Wij weten hoe we veilig moeten circuleren van en naar de startplaats, waar de kabels liggen, van welke kant (zweef)vliegtuigen aan- en afvliegen.

Maar dit is niet vanzelfsprekend voor derden die een kijkje komen nemen of om een initiatievlucht komen. Evenmin voor nieuwe leden. Ze hebben (nog) geen oog voor de risico's op het veld. Het valt dus te verwachten dat ze de operationele activiteiten kunnen verstoren of erger, in aanraking te komen met de lier- en vliegactiviteiten met potentieel ernstige gevolgen.

Om dit te voorkomen is volgende daarom van essentieel belang:

- ✓ Voorzie een **onthaalprogramma** waarbij bezoekers begeleid worden en nieuwe leden wegwijs worden gemaakt!
- ✓ Aarzel niet om **mensen aan te spreken** die 'verloren lopen' op het terrein en hen te wijzen op de circulatieregels!
- ✓ Controleer regelmatig of de toegangen en routes op het terrein voorzien zijn van de nodige **afbakening, infoborden en signalisatie!**
- ✓ Overleg met andere verenigingen of clubs die ook operationeel zijn op hetzelfde vliegterrein om de **afspraken met elkaar af te stemmen.**