

LIGABLAD

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



37ste jaargang
juli • augustus • september 2017

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift


liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer **151**

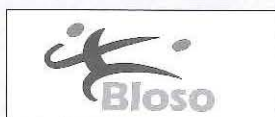
P. 910168

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 151
juli - augustus - september 2017

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Pauwels Patrick (LVZC)
Vander Veken Stéphane (KFC)
Franz Bertrand (CNVV)
De Vestel Michael (KAZM)
Litt Baudouin

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 25 november 2017 op het redactieadres.

Cover: *stilte na de storm* foto: Michael De Vestel (KAZM)

Inhoud

Nieuws van het secretariaat	1
Vacature: Een voltijds medewerker (m/v)	3
Info vanuit DGLV	4
Een tijdperk loopt op zijn einde!	4
Flarm firmware 6.40	5
Het hoekje van de boekenvreter	6
Open Belgian Gliding Nationals 2018	7
Wedstrijduitslagen zomer 2017	8
Zweefvliegtuignieuws	15
90 jaar Alexander Schleicher	16
KBAC sportcommissie en brevetten	17
LVZC Fotowedstrijd 2017	18

Woordje van de redactie

Het mooiste deel van het zweefseizoen zit er intussen op. Op lange vluchten vanuit België hoeven we heel waarschijnlijk niet meer te rekenen en ook voor het gezellig nakeuvelen op het terras is het straks te koud. Wat kunnen we dan wel nog doen in de tijd die ons van het winterwerk scheidt?

Eerst en vooral zorgen dat we die ene uitzonderlijke dag met najaarsthermie niet missen! Niet zozeer om de overland kilometers nog wat aan te dikken maar vooral om rustig te genieten van het kleurrijke schouwspel dat het landschap ons weldra kan bieden.

En nu het vliegen zelf wat minder tijd vraagt, worden er in sommige clubs opnieuw evenementen georganiseerd die de leden terug wat dichterbij elkaar brengen. Fotoavonden, doellandingwedstrijden, eefestijnen en noem maar op moeten ervoor zorgen dat men ook in de winter betrokken blijft bij de vereniging.

We naderen ook de periode waarin al wat vooruit gekeken wordt naar de donkere maanden. Voor de technisch gerichte verantwoordelijken zijn er vanuit de Liga al een ganse reeks (bij)scholingen voorzien. Ook de ATO-activiteiten zullen de komende maanden een meer administratieve en theoretische weg opgaan.

Binnen enkele weken starten de meeste clubs met hun theoretische cursus tot het bekomen van de zweefvliegvergunning. De leerling krijgt het brede lessenspakket over meerdere maanden ingelepeld en mag ergens in maart bewijzen dat hij alles begrepen heeft.

Intussen zorgen de doorwinterde leden, CRS, ARS en andere handige Harry's ervoor dat alle clubmateriaal volgend seizoen volledig inzetbaar zal zijn.

En wat ook uw talent mag zijn, weet dan dat er in een vereniging van vrijwilligers steeds een taak voor u is weggelegd.

Geert

Nieuws van het secretariaat

VCL

Begin juli ontvingen we via 'Sport.Vlaanderen' (voorheen Bloso) het bericht dat de minister van sport het verantwoordingsdossier over de werking van 2016 van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten heeft goedgekeurd. De toegewezen ondersteuning wordt aldus definitief.

Luchtwaardigheid - CAMO+ / Onderhoud

Voor meer dan 120 toestellen wordt er gebruik gemaakt van de LVZC-CAMO+ voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid. Eigenaars worden opgeroepen tijdig hun aanvraag in te dienen zodat de uitvoering kan worden ingepland (de herbeoordeling mag **tot 90 dagen voor de vervaldag** worden uitgevoerd met het behoud van de vervaldatum). Ook voor het actualiseren van het onderhoudsprogramma krijgen de eigenaars, dewelke een beperkte overeenkomst hebben afgesloten met de CAMO+, begeleiding.

Op 29 juni jl. voerde het DGLV de jaarlijkse audit uit op het secretariaat. Deze controle is vlot verlopen en er werden geen bevindingen gemaakt. In een constructieve sfeer, werd nog gesproken over de bijsturing van ons handboek en de aankomende wijzigingen i.v.m. Part M.

In de periode september/december zullen de interne audits worden doorgevoerd en in overleg met de CAMO+ zal het DGLV ook enkele clubs bezoeken. Op 18 november volgt de jaarlijkse bijscholing voor alle medewerkers (interne auditors en airworthiness review staff).

Neem contact op met de ARS-medewerkers van uw club of met het CAMO+-secretariaat, wanneer je hierover meer informatie wenst. *Wij herhalen dat toestellen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven door onze CAMO+ kunnen en mogen worden herbeoordeeld.* (De CAMO+ beschikt over een correspondentieadres in Duitsland voor D-geregistreerde toestellen).

ATO

Ondertussen is het derde werkingsjaar gestart! 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. Op 25 november heeft een vormingsdag plaats voor ATO-medewerkers.

Sedert de conversie naar Part FCL eind 2014, is de bevoegdheidsperiode van onze instructeurs en examinatoren steeds drie jaar. Dit betekent dat de eerste wedergeldigmaking er aankomt. Afspraken werden gemaakt omtrent het samenstellen van de aanvraagdossiers en het uitvoeren van de nodige 'Assessments of Competence' (uitgebreide check) met een FIE of een Senior FE.

EU-nieuws

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 eenvoudigere organisatiestructuur. De publicatie van de nieuwe Implementing Rule wordt nog dit jaar verwacht.

Op 29 augustus jl. heeft EASA de Opinion 7/2017 gepubliceerd, dit is het finale voorstel van de 'Operations' voorschriften voor de zweefvliegsport. Het is nu wachten op de beslissing op politiek vlak. De werkgroep voor de herziening van Part FCL is nog aan de slag en zou in het najaar 2018 het finaal ontwerp moeten klaar hebben. De goedkeuring van de nieuwe zgn. 'Basic Regulation' zit ook in de eindfase maar ondervindt opnieuw vertraging.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we zelden maar helaas toch nog geconfronteerd met incidenten en accidenten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren. Vanaf deze zomer kunnen er meldingen worden gemaakt via 'AIR.LVZC' of nog via de vertrouwde formulieren (beschikbaar in de clubs). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn substantieven die hier niet op hun plaats zijn. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

De veiligheidsadviseur van elke club ontving hieromtrent ook reeds de nodige instructies inzake rapportering.

Fotowedstrijd 2017

Zoals voorheen wordt ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Zie verdere toelichting in dit nummer.

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.

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.



Redactiemedewerker Ligablad

Na 11 jaar geef ik graag pen en klavier door aan een jonge of minder jonge vrijwilliger die de publicatie van het Ligablad verder op zich neemt.

Interesse of vragen over het hoe, wat, waar... ?

Stuur dan even een mailtje naar

ligablad@skynet.be of info@lvzc.be

Nieuws van het secretariaat

Symposium 2018

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op **zaterdag 27 januari** in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft er een refresher plaats voor de instructeurs, in de namiddag is er een programma dat openstaat voor alle leden. Meer informatie volgt in het nummer van december.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

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

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

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

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

Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen en PR-acties zijn beschikbaar:

- PR-tent, vlaggen en spandoeken
- folders en posters (gratis!)

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 afgesloten.

ONZEKER OVER DOPING?

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

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

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport, moet weten waar de lijn ligt!

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw zoekt :



EEN VOLTIJDS MEDEWERKER (M/V)

Met meer dan 800 actieve sportbeoefenaars is de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC) een kleinere, maar een zeer actieve federatie.

De LVZC is niet alleen het aanspreekpunt voor de leden, de clubs en de Vlaamse overheid, Sport.Vlaanderen, ze speelt ook een centrale rol in de contacten met de Kon. Belgische Aeroclub, het Directoraat-Generaal Luchtvaart, Belgo-control, en op internationaal niveau, direct en indirect met de FAI, de EGU, OSTIV, EASA en de diverse organisaties, waarmee het zweefvliegen te maken krijgt.

De functie vergt dan ook een doorgedreven parate kennis van de luchtvaart en de luchtvaartregelgeving in al haar aspecten, en dan voornamelijk waar die relevant zijn voor het zweefvliegen. Om deze te verwerven zal de medewerker dan ook gedurende een inlooperperiode van 12 maanden - vanaf mei 2018 - nauw samenwerken met een collega om een optimale kennisoverdracht te realiseren.

De ideale kandidaat

- heeft voldoende maturiteit om te kunnen overleggen met de verschillende overheidsinstanties (sport, maar ook luchtvaart en techniek)
- heeft interesse in en brede kennis van luchtvaart en luchtvaartreglementering
- kan zelfstandig werken en heeft zin voor administratie en orde
- is bereid te werken in een regime van flexibele uren: vergaderingen en vormingsdagen vinden meestal plaats 's avonds of in het weekend en occasioneel in het buitenland
- heeft kennis van bureautica
- beschikt over voldoende talenkennis:
 - Zeer goede kennis Nederlands en Engels (lezen, schrijven, spreken)
 - Operationele kennis Frans en Duits (lezen, spreken)
- heeft voldoende kennis voor het voeren van boekhouding
- heeft een opleidingsniveau van minimum Bachelor in een relevante richting (economie, administratie, ...) Ervaring met overheidsadministraties strekt tot aanbeveling.

Wij bieden

- Een boeiende job met veel variatie en met internationale contacten
- Een verloning in overeenstemming met de loonschalen van Sport.Vlaanderen
- Verplaatsingsvergoeding voor verplaatsingen in dienstverband (kunnen beschikken over eigen wagen)
- Indien van toepassing, vergoeding voor gebruik van bureau- en archiefruimte
- Telefoon, GSM, Internet

Geïnteresseerde kandidaten sturen een brief met hun motivatie en uitgebreid C.V. voor 30 november 2017 naar:

Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw

T.a.v. de Voorzitter Termikkelaan 9 2530 Boechout

of naar

secretariaat@lvzc.be

Na een eerste screening zullen de weerhouden kandidaten worden uitgenodigd voor een interview begin december 2017 en /of begin januari 2018.



Erkenning van de militaire uren

Vanaf 1 september 2017 moeten de eisen ivm opleiding, ervaring en toelatingseisen voor de aflevering van bevoegdverklaringen en certificaten voldaan worden op burgerlijke toestellen. Niet-temin kunnen vrijstellingen verleend worden voor de ervarings- en toelatingseisen gebaseerd op de vliegers die geaccepteerd werden in het kader van de omzetting van een militair brevet. Bijvoorbeeld, voor de aflevering van een meerpiloot typebevoegdverklaring zijn 70 uur als boordcommandant op vleugel-vliegtuigen vereist. De piloot, houder van een CPL(A) vergunning, gekregen na de omzetting van een militair brevet, werd door het omzettingsverslag vrijgesteld van 70 uur als boordcommandant. Desgevallend voldoet hij aan deze eis voor de aflevering van de meerpiloot typebevoegdverklaring.

Eveneens vanaf 1 september 2017 erkennen wij niet meer de uren op militaire toestellen voor de verlenging en hernieuwing van bevoegdverklaringen en certificaten conform de Nff1178/2011 regelgeving.

Gelieve te noteren dat de uren op burgerlijke toestellen moeten ingelogd worden in een burgerlijk vliegboek en niet meer in het militaire vliegboek.

De dienst Vergunningen.

Telefonische bereikbaarheid dienst vergunningen

Bericht van 06/09/2017

De telefonische permanentie voor vergunningen van piloten en onderhoudspersoneel wordt tijdelijk opgeschort.

De permanentie zal terug operationeel zijn wanneer de achterstand in de te behandelen dossiers is weggewerkt.

De telefonische permanentie voor de vergunningen van piloten is elke namiddag van 13u30 tot 15u verzekerd. Gezien de huidige werklust is het voor ons onmogelijk om u een nauwkeurige status van uw dossier te geven. We kunnen niet antwoorden op vragen zoals:

Hoever staat het met mijn dossier?

Hebben jullie mijn documenten ontvangen?

Was mijn vergunning opgestuurd?

De documenten voor de dienst vergunningen en inschrijvingen van het DGLV kunnen steeds binnen gebracht worden aan onthaal van de FOD. Het onthaal bevindt zich op het gelijkvloers en is van maandag tot en met donderdag open van 7 tot 17 uur en vrijdag van 7 tot 16u30.

Er is momenteel enige vertraging bij de verwerking van de aanvragen voor vergunningen en inschrijvingen. Momenteel bedraagt de verwerking van de aanvragen 15 werkdagen. De aanvragen voor inschrijving van drones neemt ongeveer 2 maanden in beslag. Wij stellen alles in het werk om de aanvragen zo spoedig mogelijk te behandelen. Dank u voor uw begrip.

BCAA Licensing Belgium

Een tijdperk loopt op zijn einde!



Net voordat men bij Shempp Hirth de deuren voor enkele weken vakantie dicht trok is de laatste Ventus 2cT S246 ingevlogen. Het was de laatste van 664 geproduceerde Ventus-2.

De Ventus-2 werd ontworpen door Klaus Holighaus en sinds 1994 continu geproduceerd.

Het model onderging doorheen de jaren meerdere verbeteringen en was jarenlang de referentie in 15 en 18m klasse. Met de komst van de ASG29 (2006) en de JS1 (2006) kreeg de Ventus-2 er enkele concurrenten bij en kon een nieuw ontwerp niet uitblijven.

Op 29 Januari 2016 maakte de opvolger onder de naam Ventus 3 zijn eerste vlucht en productiereeksen verlaten sinds deze zomer de fabriekshallen. Intussen heeft de nieuwe Ventus ook al enkele verdienstelijke prestaties neergezet op WK en EK.

Onlangs kondigde men in Kirchheim unter Teck ook de uitlevering van de 250-ste Arcus alsook de 700-ste Duo Discus aan.

Foto: Dennis Konieczny

Flarm firmware 6.40 **FLARM**

Sinds maart 2015 dient men elke Flarm minimaal jaarlijks bij te werken naar de laatste firmware.

In augustus is er een nieuwe Flarm® firmware beschikbaar gesteld op <https://flarm.com/support/firmware-updates/>. Het gaat om versie 6.40. De versie is van toepassing op alle flarm types. Sommige aanpassingen zijn evenwel enkel voor de Power flarm van toepassing. (bvb.: breedte van de hindernis)

Er werden verbeteringen doorgevoerd zoals;

- Een meer intuïtieve hindernissenwaarschuwing.
- Volledige antenne diversiteit (2 antennes)
- Een herwerkte analyse
- Bijkomende privacy opties. (wisselende ID)
- Voorbereiding op toekomstige opties

Op de website van Flarm is ook de range analysis verbeterd. Voortaan kan men meerdere files (uiteraard van hetzelfde flarm toestel) opladen zodat een meer representatief ontvangstprofiel kan opgesteld worden. Bovendien is een zijdelings profiel aan de analyse toegevoegd waardoor men een min of meer 3-dimensionaal beeld van de reikwijdte kan vormen.

De analyse genereert deze data bovendien per antenne zodat beide antennes optimaal kunnen geoptimaliseerd worden.

Hoe zit het nu met Flarm® en POWER Flarm®?

Dankzij het succes van Flarm in zweefvliegtuigen en een toenemende beperking van het vrije luchtruim, is Flarm aan een opmars begonnen in andere luchtvaartdomeinen. In helikopters werd Flarm reeds langer gebruikt omwille van zijn database met grondhindernissen.

Flarm® heeft handig ingespeeld op de vraag naar meer veiligheid en heeft zijn systeem geoptimaliseerd en bijkomend afgestemd op de general aviation.

Steeds meer sportvliegtuigen, ULM en zelfs lichte zakenvliegtuigen worden voorzien van een (Power)Flarm.

De wijde verspreiding onder zweefvliegtuigen maakt de technologie ook bijzonder voor de hand liggend bij andere luchtruimgebruikers.

Omdat Flarm initieel ontwikkeld werd als anti-collision voor "trage" zweefvliegtuigen die over een beperkte energiec capaciteit beschikken was de reikwijdte van het signaal o.a. uit stroomoverwegingen beperkt tot enkele kilometer.

ULM en andere gemotoriseerde vliegtuigen verplaatsen zich sneller en rechtlijniger dan zweefvliegtuigen waardoor een groter werkbereik noodzakelijk is wil men tijdig ontwijkende manoeuvres uitvoeren. Om tot een groter zend- en ontvangstbereik te komen kan men de zender een groter vermogen geven. Dit groter vermogen resulteert natuurlijk in een hoger stroomverbruik.

Omdat in gemotoriseerde toestellen veelvuldig gebruik gemaakt wordt van metaal, dat de radiosignalen afschermt, kunnen ook meerdere antennes aangesloten worden.

Eigenaardige vaststelling is wel dat er voor het gebruik van de tweede antenne een extra licentie dient aangekocht te worden! (RFB licentie kostprijs 87 euro) Ook de hindernissen database blijft -jaarlijks- betalend en kost 35 euro per jaar.

Naast de ontvangst van Flarm zenders is de Power Flarm ook in staat ADSB en transpondersignalen te interpreteren en te visualiseren op het flarm display (of moving map).

Power Flarm is dus, hoewel perfect bruikbaar, niet 100% op zweefvliegtuigen gericht maar eerder een aanvulling die in motorvliegtuigen en zelfs drones kan gebruikt worden.

Voor het gebruik in zweefvliegtuigen is er al jaren een tolerantie voor wat de installatie betreft. Bij motortoestellen zijn de installatierichtlijnen van zendapparatuur wel strikter. Dit zorgt ook bij enkele eigenaars van zweefvliegtuigen voor enige verwarring aangezien men plots komt aanzetten met onderhoudsvorschriften die a priori voor motortoestellen gelden.

Voor wie zijn zweefvliegtuig wil voorzien van een Power Flarm is er naast het hogere stroomverbruik ook een hoger prijskaartje. De vraag is natuurlijk welke boodschap de zweefvliegpiloot heeft aan het verkeer dat op +5km van zijn toestel evolueert en hoe hij hierop reageert.

Voor wie zich hedendaags een Flarm wenst aan te schaffen zijn er meerdere opties;

Mobiele of losse systemen

Dit zijn Flarm die niet permanent ingebouwd hoeven te zijn. Ze beschikken over een interne batterij en ingebouwde antenne en GPS ontvanger. Meestal is er bluetooth aan boord en kan optioneel voor IGC logging gekozen worden. Ze zijn zowel in flarm als Power flarm versie te verkrijgen.

Bvb.; FlarmBat van LxNav (Power flarm), PowerFLARM® Portable (flarm tech)

ze hands : Flarm mobile (LXNavigation)

Compacte systemen

Unit dient voorzien te worden van spanning of/en losse antenne en display. Installatiewerken zijn minimaal. Ook hier is een IGC optie mogelijk en is er keuze uit Flarm en Power Flarm.

Bvb Flarm mouse (LxNav)

ze hands : Flarm Mini Box (Lxnavigation)

Inbouwtoestellen.

De installatie vergt iets meer werk maar op het display na, kan alles verdoken geïnstalleerd worden.

Het betreft zogenaamde black box toestellen met meerdere externe aansluitingen voor oa spanning, GPS, antenne(s), display,...

PowerFLARM®, Flarm Eagle (LXNavigation), PowerMouse (LxNav), Red Box (LxNavigation),...

ze hands : diverse modellen Swiss flarm, Red box, ...

Het aanbod aan duurdere Power Flarm toestellen neemt langzaam de bovenhand en er blijven slechts enkele basis Flarm uitvoeringen leverbaar. Op de ze handsmarkt zijn -vooral IGC-flarm bijzonder gewild en moet men snel tot aankoop beslissen. De prijs van een ze-hands toestel ligt vaak maar enkele 100 euro lager dan de nieuwprijs.

Te koop aangeboden zweefvliegtuigen zijn ook steeds vaker reeds voorzien van een flarm. Het upgraden is niet zozeer een noodzaak maar gebeurt vaak omwille van de (ontbrekende) IGC optie

Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal bekijken we twee boeken die de geschiedenis van een akaflieg beschrijven. Het gaat om twee collectieve werken. De **AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE BERLIN** geeft ons met **100 Jahre Akaflieg Berlin** (Lukas Verlag, Berlijn 2010, 176 blzn., harde kaft 25,5 x 23 cm, talrijke z/w en kleurfoto's, ISBN 978-3-86732-095-5) een vrij compleet overzicht van de luchtvaartactiviteiten van deze studentengroepering. Of liever, van deze reeks studentengroeperingen, want tussen de stichting in 1909 van een "Studentische Gruppe für die Luftfahrt" en de huidige Akaflieg zijn er een aantal fundamentele veranderingen opgetreden, voornamelijk ten gevolge van de twee wereldoorlogen.



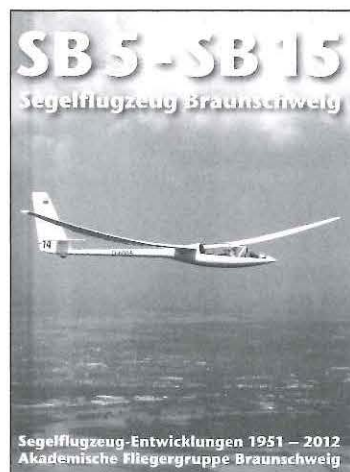
De eerste echte "Akademische Fliegergruppe Berlin" ontstond pas in 1926. Het doel van de studenten was toen voornamelijk zelf in de lucht te geraken, en daarvoor werden er weliswaar enkele zweefvliegtuigen gebouwd, maar er werden ook motorvliegtuigen aangeschaft. Met de opkomst van het naziregime kregen de akafliërs het lastig, in principe moest alles wat "burgerlijk" vloog, ingelijfd worden in het NSFK (Nationalsozialistischen Fliegerkorps), en enkel in grote serie gebouwde zweefvliegtuigen werden ingezet. Toch kon de Akaflieg Berlin net in die periode een aantal interessante prototypes ontwikkelen: de B5 voor het overlandvliegen, de B6 voor grote prestatievluchten, de B8 voor de ontwerpwedstrijd van het Olympische zweefvliegtuig, maar ook de tweemotorige B9 om de voor- en nadelen van de op de buik liggende positie van de piloot te testen, die toen voorzien werd om beter bestand te zijn tegen de g-krachten (het anti-g-pak zou pas later uitgevonden worden).

Tussen 1945 en 1950 was elke vorm van luchtvaart in Duitsland verboden, maar toen werd, nog voor de officiële toelating, een nieuwe vereniging gesticht en begonnen aan de bouw van een Mü 13E Bergfalke. Andere zweefvliegtuigen werden geleend of gebouwd: een Grünau Baby, een L-Sptz-55... In 1961 begon men dan weer aan het ontwerpen van zweefvliegtuigen. Eerst de staartloze B11 die, hoewel de bouw ervan zeer ver gevorderd was; uiteindelijk nooit vliegklaar werd gemaakt. Dan de tweezitter B12, begonnen in 1969, die pas in 1977 effectief in de lucht kwam, en dan lange jaren als opleidingstoestel dienstdeed. Tenslotte de B13, een side-by-side tweezitter, oorspronkelijk met hulpmotor voorzien maar ten slotte gebouwd als zuiver zweefvliegtuig.

Naast de luchtvaarttechnische activiteiten moesten de studenten ook heel wat bouwen aan clublokalen, loodsen, lieren e.d. Dit boek geeft daarover heel wat interessante details. Wat ontbreekt is enig inzicht in de wetenschappelijke kant van de akaflieg-activiteiten. Een beetje jammer. Maar de rijke schat aan fotomateriaal geeft ons een mooi inzicht in het reilen en zeilen van de vereniging gedurende die eeuw.

Met **SB5-SB15, Segelflugzeug Braunschweig, Segelflugzeug-Entwicklungen 1951-2012** (Appelhans-Verlag, Braunschweig 2012, 272 blzn. 24.5 x 30 cm, harde kaft, talrijke z/w en kleurfoto's, ISBN 978-3-9411737-73-0) geeft de **AKAFLEG BRAUNSCHWEIG** ons dan een veel beter beeld van het hoe en waarom van bepaalde projecten. De periode tussen WO1 en de toelating tot zweefvliegen na WOII in 1951 wordt nauwelijks behandeld. Het gaat hier veel meer om de ontwikkeling van de moderne zweefvliegtuigen, vertrekkende van houtsandwich over glasvezelconstructie naar de huidige koolstofvezels en aramidevezels. Ook de ontwikkelingen op het gebied van de aerodynamica worden vrij uitvoerig besproken, met de vooruitgang qua laminariteit van de stroming rond de vleugel. Voor elk toestel krijgen we trouwens een lijst van de studie- en diplomawerken die eraan voorafgingen.

Het eerste eigen naoorlogse toestel was de B5, die in verschillende versies (de 15 meter A, B, C, en de 16 m E) gebouwd werd. Hier werd de vrij klassieke houtconstructie al afgewerkt met een laag glasvezel/epoxy. Het toestel werd in een 50-tal exemplaren in serie gebouwd, en er werden er ook nagebouwd op basis van kits.



De SB6 was dan een van de allereerste echte "kunststoftoestellen". De doopnaam "Nixope" is trouwens een anagram van de bouwstof "Epoxy N" die gebruikt werd om de glasvezel te drenken. Als steunstof werd balsa gebruikt. Hier werd voor het eerst een vleugelaansluiting gerealiseerd naar het principe van een ligger met tong en vork en een centrale bout.

Omdat men bij de SB6 een bijzonder storende laminaire loslaatblaas ontdekt had, besloot men het profiel van de SB7 bijzonder op het vermijden ervan te ontwerpen. Er kwam daarna nog een B-versie. Ook van dit toestel werden er een aantal door amateurs nagebouwd.

Met de SB8 V1 en V2 begon dan een interessante reeks van ontwikkelingen, waarbij men, vertrekkende van het reeds gebouwde, steeds weer een nieuw en beter zweefvliegtuig ontwikkelde. De SB8 V2 kreeg zo een elastisch vervormbare afdichting van de roerspleten, de SB9 was een SB8 met opsteektippen die het toestel van 18 naar 21 m spanwijdte brachten, en diezelfde vleugel werd dan gebruikt voor de tweezitter SB10, waarbij een nieuwe 8 m middenvleugel uit koolstof werd gebouwd, waardoor de totale spanwijdte 29 m bedroeg. In 1970 was die koolstof middenvleugel een première: nooit tevoren was dit materiaal in een dragende structuur gebruikt geworden. Het bekomen van de nodige hoeveelheid materiaal was al een prestatie op zich.

Ook de SB-11 zou geschiedenis schrijven, toen het als prototype 15-m-renklassetoestel met succes werd ingezet door Helmut Reichmann op de WK 1978 renklasse te Châteauroux. Het bijzondere was hier de Fowlerkleppen die toelieten om het vleugeloppervlak te vergroten bij het langzaam vliegen. Wereldkampioen Reichmann maakte in zijn verslag duidelijk wat de voor- en nadelen van het toestel waren. Dit leidde tot een aantal aanpassingen tijdens de daaropvolgende jaren. Maar uiteindelijk bleek de Fowlerklep toch te duur en ingewikkeld om in serieproductie te gaan.

De SB12 (1980) was een Glasflügel Hornet waarbij het profiel werd aangepast en blaasturbulatoren waren ingebouwd. Een heel "gewoon" standaardtoestel. Iets wat men zeker niet kon zeggen van de SB13 (1988), ook een toestel voor de standaardklasse, maar nu als vliegende vleugel ontworpen. Dit toestel zou de akaflegers voor een heleboel nieuwe problemen stellen. En hoewel het zweefvliegtuig uiteindelijk effectief in de lucht kwam, bleef het tijdens zijn actieve periode een toestel met problemen qua langsstabiliteit en overtrekeigenschappen. Slechts een beperkt aantal geoefende piloten werden erop gelost,

en buitenlandingen resulteerden bijna steeds in breuk van het onderstel. Sedert 2006 hangt het in het Duitse Museum te Oberschleissheim.

Het volgende toestel moest dan een eenvoudig te vliegen zweefvliegtuig worden voor clubgebruik. Het werd de 18 m SB14. Oorspronkelijk zou de vleugel spoilertjes krijgen om de rolroerwerking te verbeteren en tegelijk het haakeffect tegen te gaan. Maar omdat dit constructief niet op te lossen viel in een zo dunne vleugel, kreeg het toestel uiteindelijk klassieke flaperons, blaasturbulatoren en de ondertussen klassiek geworden winglets. En sedert 2006 wordt er gebouwd aan de SB15, een tweezitter voor de 20m klasse.

Een zeer compleet boek, dat er ook in slaagt om een aantal vrij complexe bouwtechnische en aerodynamische problemen op een eenvoudige wijze uit de doeken te doen. En het zeer rijke fotomateriaal draagt zeker bij tot de waarde van dit werk. Een aanrader voor wie zich interesseert voor de technische ontwikkeling in de zweefvliegerij, zonder veel technische voorkennis.

Stéphane Vander Veken

Open Belgian Gliding Nationals 2018

19-27 mei 2018 vliegveld St-Hubert



Beste wedstrijdpiloot en zweefvliegiefhebber,

De BZF/FBVV heeft de kandidatuur van het CNVV aanvaard en ingestemd dat het CNVV de organisatie van de OBGN (Open Belgian Gliding Nationals) 2018 op zich neemt.

De wedstrijd zal plaats vinden van 19 tot 27 mei 2018. 27mei, de laatste competitiedag, zal een reserve dag zijn voor het geval het aantal geldige wedstrijddagen niet gehaald wordt.

De wedstrijdperiode is in overleg met de organisatie van de Beker van Vlaanderen en volgens de onderling gemaakte afspraken bepaald.

Om iedere kandidaat deelnemer in staat te stellen zich over de ganse wedstrijdperiode vrij te maken worden de data vroegtijdig bekend gemaakt. Details en lokale procedures volgen later maar zullen weinig afwijken van de 2017 editie. Contest Manager en Contest Director zijn respectievelijk Philip Van Ishoven en Baudouin Litt.

Noteer de OBGN alvast in uw agenda.

Wij hopen alvast dat we u in mei mogen verwelkomen

Baudouin

Wedstrijduitslagen zomer 2017

19th FAI European Gliding Championships 2017 Lasham Lasham, United Kingdom, 13 August 2017 – 26 August 2017

15m Class

#	CN	PILOOT	Type	Punten
1	FH	Freddy Hein	Ventus 2ax	5,243
2	Z3	Tim Scott	ASG 29	5,165
3	10	Gary Stingemore	ASG 29 E	5,133
4	VV	Uli Schwenk	Ventus 2a	5,125
HC	A8	Adam Woolley	Ventus 2	4,842
5	TD	Dmitriy Timoshenko	Ventus 2cx	4,614
6	AX	Radek Krejcirik	Ventus 2ax	4,577
7	QZ	Ondrej Bordovsky	ASG 29 E	4,474
8	FS	Daan Spruyt	ASW 27	4,398
9	RP	Lukasz Grabowski	Diana 2	4,286
10	DID	Didier Hauss	Ventus 2	4,011
11	C64	Paul Crabb	Ventus 2ax	3,914
12	CG	Henrik A. Breidahl	ASG 29 E	3,742
13	27B	Francisco Ortega Casariego	ASW 27	3,306
HC	77	Owen McCormack	Ventus 2	3,086
14	ZR	Sorin Lingureanu	Ventus 2	2,561
15	AMI	Peter Harsfalvi	ASG 29 E	1,115
16	T8	Kevin Houlihan	Lak 17	1,019

18m Class

#	CN	PILOOT	Type	Punten
1	WO	Wolfgang Janowitsch	Ventus 3T	6,169
2	110	Mike Young	Ventus 3T	6,072
3	2X	Bert Schmelzer	Ventus 3T	5,950
4	FC	Christophe Cousseau	JS 1	5,945
5	MX	Peter Millenaar	ASG 29 E	5,838
6	630	Jeroen Verkuijl	ASG 29 E	5,797
7	MD	Marcel Duenner	ASG 29	5,788
8	QX	Roman Mracek	ASG 29 E	5,719
9	CH	Jurg Haas	JS 1 C	5,505
10	F2	Tijl Schmelzer	ASG 29	5,490
11	MS	Michael Streit	ASG 29 E	5,482
12	LY	Sebastian Huhmann	ASG 29 E	5,458
13	3V	Andreas Lutz	Ventus 3T	5,452
14	AB	Arne J. Boye-Møller	Ventus 2cxT	5,407
15	AJ	Petr Tichy	ASG 29 E	5,309
16	V	Denis Guerin	ASG 29	5,107
17	PE	Morten Hugo Bennick	ASG 29 E	5,004
18	OK	Richard Basa	JS 1 C	5,003



15m Class



18m Class

19	BX	Peter Szabo	JS 1	4,696		
20	ZB	Zdzislaw Bednarczuk	ASG 29 E	4,578		
21	565	Brian Birlison	ASG 29 E	4,556		
22	AY	Andreas Sandh�fner	ASG 29	4,164		
23	LH	Giuseppe Dal Grande	Ventus 2cxM	2,540		
24	SX	Liam "Billy" Brady	ASG 29 E	2,409		
25	RR	Ugo Raffaelli	Ventus 2cxT	2,248		

Open Class

#	CN	PILOOT	Type	Punten		
1	EP	Michael Sommer	EB 29 R	6,660		
2	N1	Peter Harvey	JS1 C	6,419		
3	E1	Russell Cheetham	JS1 C	6,377		
4	IRB	Holger Karow	EB 29 DE	6,311		
5	IP3	Pierre de Broqueville	EB 29 DR	6,121		
6	XT	Ronald Termaat	JS1 C	6,111		
7	8Q	Petr Krejcirik	JS1 C	5,840		
8	P	Lukasz Wojcik	JS1 C	5,584		
9	EB	Eric Bernard	JS1 C	5,547		
10	RX	Pavel Trybenekr	ASW 22 BLE	4,813		
11	GOL	Adam Czeladzki	JS1 C	4,656		
12	APU	Marco Vermeer	JS1 C	4,614		
13	NB	Markus Gaeumann	Nimbus 4M	4,606		
14	HU	Guido Halter	ASH 25 M	4,492		
15	TP	Owe Engstrom	EB 28	3,811		
16	72	Sylvain Gerbaud	JS1 C	3,461		
17	MF	Yves Ruymen	Nimbus 4DM	3,241		
18	EC	Antonio Soffici	Nimbus 4T	2,550		

KeiheuvelCup 2017

Balen-Keiheuvel, Belgium, 19 August 2017 – 20 August 2017

Geen geldige uitslag (geen vliegdagen)


International Bailleau 2017

Bailleau Armenonville, France, 1 August 2017 – 11 August 2017

Speed Race

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	TC	Steven Huiskes	TZC Twente	ASG29-18m	119	4,792
2	LL	Baumgartl & Bruening	LSV Dinslaken	Arcus-t-750kg	115	4,559
3	XH	Harry Huiskes	TZC Twente	Ventus-2cxt-18m	119	4,451



Open Class

Wedstrijduitslagen zomer 2017

4	MCT	Kerkhofs & Senft	Venlo-Eindhoven ZC	Duo-Discus-t	110	4,339
5	WY	Roelof Corporaal	Friese Aero Club	Pegase	104	4,296
6	ZY	Evens & Gijbels		Nimbus-4dlt-820kg	122	4,287
7	28	Chabbi & Voragen		Arcus-t-750kg	115	4,174
8	1L	Poujardieu & Van Landeghem	Bailleau	Ventus-2a-15m	114	4,159
9	GPS	Willem Den Baars	Gelderse ZC	ASG29-18m	119	4,113
10	AF	Joris Felsbourg	Gelderse ZC	ASH31-21m	123	4,031
11	R16	Rémi Fourneau		Ventus-2cxa-18m	119	3,988
12	TQ	Tom Conings	Albatros ZC	LS4	104	3,958
13	A2	Rene Kalsbeek	TZC Twente	Ventus-2cxt-18m	119	3,955
14	Y	Yannick Melou	CAB Beynes	Ventus-2b-15m	114	3,927
15	EC1	Anaïs Gaubert		LS8-18m	115	3,924
16	WO	Van Vliet & De Vos	Friese Aero Club	Duo-Discus-xlt	111	3,897
17	TP	Pieter Daems	ACK Keiheuvel	Discus-2b-15m	110	3,872
18	V8	Pieraerts & Menier		Arcus-800kg	116	3,864
19	MH	Stijn Vanden Boer	Albatros ZC	LS8-15m	110	3,818
20	L8	Rik Vanden Boer	Albatros ZC	LS8-15m	110	3,798
21	74	Bertrand Groelly	CVVE Bailleau	Ventus-2ct-18m	118	3,751
22	ME	Eddy De Coninck	KAC Weelde	Pegase	104	3,744
23	T8	Stephan Grunder	TZC Twente	LS4	104	3,611
24	C17	Theo Van'T Rood	TZC Twente	Lak17a-18m	118	3,407
25	FAC	Aldridge & Schouwenaar	Friese Aero Club	DG1000-20m	111	3,290
26	FD	Michael De Wert	Venlo-Eindhoven ZC	Discus-cs	108	3,260
27	LW	Lizzy van Zomeren	Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen	LS3-15m	107	3,168
28	Y3	Grim & Brekelmans		ASW20-15m	110	2,994
29	ED	Emiel De Wachter	ACK Keiheuvel	LS8-15m	110	2,967
30	JG	Jean-Georges Schwartz	CAB Beynes	ASG29-18m	119	2,948
31	JP	Tom Van Den Eynde	ACK Keiheuvel	LS6-15m	112	2,927
32	2W	Luc Van Camp	KAC Weelde	Discus-2b-15m	110	2,593
33	VP	de Wert & Van Gompel		Duo-Discus-xlt	111	2,352
34	9C	Hansjorg Hertweck	SFG Tannheim	ASG29-18m	119	2,133
35	YF	Peter Litz	ZC Flevo	Discus-2b-15m	110	1,913
36	R1	Jan GILLEGOT-VERGAUWEN	Albatros Zweefliegclub	LS8-15m	110	965
37	EV	Ken Evens	Albatros ZC	Discus-2c-15m	110	308

Long Flights

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	ML	Mark Leeuwenburgh	ACvZ Amsterdam	ASG29-18m	119	5,185
2	F2	Jeanmotte & Dupont	Aeroclub Royal des Ardennes	ASG32-850kg	116	4,872
3	BL	Eric Garnier	CVVE Bailleau	ASG29-18m	119	4,848
4	XXL	Jeroen Oostendorp	ACvZ Amsterdam	ASW22-bl-850kg	124	4,635
5	FS	Piet Flens	ZC Texel	DG808b-18m	118	4,364
6	PC	Delort D'Exea & Roumet	CVA Auch	ASH25-26m-790kg	122	4,209
7	FLY	Ronald Kaay	Venlo-Eindhoven ZC	ASG29-18m	119	4,127
8	CC	Wouter Van Willenswaard	ACvZ Amsterdam	Ventus-2ct-18m	118	4,057
8	2AS	Dresse & Stouffs	CAVA	Arcus-t-800kg	116	4,057
10	NV	Sappe & Sappe	Friese Aero Club	ASH25-25,6m-790kg	122	4,046
11	NJ	Herman VAN VEEN		ASH26	118	3,951
12	MA	Acquaderni & Vescogni	ACAO Varese	Arcus-m-800kg	116	3,490
13	3T	Leon Mol	Venlo-Eindhoven ZC	Nimbus-3-25,5m	121	3,203
14	53	Caraffini & Bertocini	ACAO Varese	ASG32-850kg	116	2,992
15	LV	Erwan Le Goff	CVVE Bailleau	Discus-2a-15m	110	2,942
16	81	Ronald Rooij	ZCR	Ventus-2cxt-18m	119	2,826
17	41	Irene Van Der Zwan	ZCR	Ventus-2cxt-18m	119	2,816
18	BK	Savoie & Woaye Hune	AAVA Vinon sur Verdon	ASH25-25m-750kg	120	2,811
19	Y5	Christophe Veron	CVVE Bailleau	LS8-15m	110	2,663
20	GN	Gérard Granger	AC Sologne Romorantin	ASG29-18m	119	2,658
21	HE	Walter Geenen	KAC Weelde	Ventus-2cm-18m	118	2,188
22	LG	Légier & Gerbaud		Nimbus-4dlm-820kg	122	1,257
23	MC	Lamarre & Simon	VVMN Montagne Noire	DG505-22m	111	1,193
24	2M	David Muller	Gelderse ZC	Discus-2ct-18m	115	622

Amical

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	M1	François-Louis Henry	CAB Beynes	Ka6-e	85	3,252
2	VK	Fabian Evers	Venlo-Eindhoven ZC	LS8-15m	110	2,999
3	DZ	Kosters & Van Veen	Aero Club Salland	Janus-c-fixe	106	2,122
4	24	Emmanuel Alcover		Discus	108	1,740
5	FV	Iris Sappe	Friese Aero Club	LS4	104	1,725

Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb 2017
Klippeneck, Germany, 29 July 2017 – 5 August 2017

*enkel uitslag 18m klasse met Belgische deelname.

18m Class

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	69	Fredy Zulliger	SG Basel Fricktal	ASG 29/18m	100	1,866
2	FN	Thomas Ingerfurth	FG Nellingen	Ventus 2cT	100	1,836
3	LH	Peter Scheyer	LSV Gersthofen	Ventus 2cxM/18m	100	1,810
4	7D	Frank Jankowski-Zumbrink	LSV Wiedenbrück e.V.	Ventus 2 cxT	100	1,808
5	WV	Cornelius von Podewils	LSV Schwarzwald e.V.	Ventus 2c/18m	100	1,806
6	2X	Tijl Schmelzer	KonAck-LSVVierns	Ventus 3T	100	1,796
7	MR	Michael Reiner	SG Schaffhausen	ASG 29E	100	1,791
8	M	Dietmar Daul	AKA-Flieg Tübingen e.V.	Ventus cM 18m	100	1,750
9	DM	Alexander Maier	FSV Wächtersberg	Ventus 2cM/18m	100	1,720
10	FM	Markus Schweizer	LSV Schwarzwald e.V.	Ventus 17.6m	100	1,665
11	KK	Klaus Karg	Augsburger Verein f. Segelelf	Antares 18T	100	1,663
12	F1	Ernst Hoch	FSV Mössingen	Discus 2/18m	100	1,654
13	2Y	Bert Sr. Schmelzer	KonAck-LSVVierns	Ventus 2cxT/18m	100	1,596
14	11	Dieter Höckh	FSV Herrenberg	Discus 2T/18m	100	1,543
15	PE	Philipp Ehrhardt	FSK Nidda	Ventus 2cxM	100	1,506
16	2T	Nikolai Wolf	SFZ Königsdorf	ASG 29/18m	100	1,495
17	2W	Martin Wirsch	SFG Singen	Ventus 2cxT	100	1,418
18	HNO	Matthias Hölzl	AFZ Unterwössen	ASG 29E	100	1,359
19	IFM	Christian Gillessen	SSV Cham e.V.	Ventus 2 cx	100	1,327
20	33	Tobias Diebold	FSV Herrenberg	Ventus 2cxT	100	1,269
21	HY	Harry Tanner	LSV Blumberg	Discus 2cT	100	1,235
22	DW	Peter Reinert	SFG Spaichingen Aldingen	Discus 2T/18m	100	1,165
23	BK	Manfred Kunz	FSK Nidda e.V.	DG 808C/18m	100	1,025
24	JR	Jürgen Reuter	LSG Ravensburg	Ventus 2cxM	100	919
25	ME	Karl Hahn	FSK Nidda	Ventus 2cT	100	773
26	NA	Robert Gwadera	SG Schaffhausen	Ventus 2cT/18m	100	422
27	TB	Guido Bürgener	LSV Velbert	Discus 2cT	100	155

COUPE DE FRANCE DES FEMININES
Buno Bonnevaux, France, 29 July 2017 – 5 August 2017
Multiclasse

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	T	Turlet & Languille	Association Aeronautique du Val d'Essonne	Janus CT	108	3,050
2	C4	Abadie & Levy	AAVE	Duodiscus	110	2,572
3	6	Cécile Bonnet		ASW 28	110	2,349
4	PAP	Trouchkine & Mariani	AAVE Buno	Duo Discus	110	2,039
5	BW	Sophie Burgevin		DG 300 WL	105	1,952
6	23	Pascale Vuaroqueaux		Std. Cirrus	99	1,702
7	LE	Geert De Palmaer	VZP Belgium	Ventus 1	110	1,629
8	GM	Gilbert Mellet		JS 1 Revelation	126	1,473
9	BBX	Mathilde Metz		Pégase	104	1,422
10	BD	Matthieu Catillon	AAVE	LS8-18	115	1,032
11	5L	Matthieu Catillon		Ls6	112	863
12	SM	Emmanuel Turlet	AAVE	LS 6/18m	117	517
13	VR	Olivier Levon		DG 300 WL	105	323
14	EH	Fredéric Geiger		Discus 2	108	185
15	BNO	Olivier Levon	AAVE	Pégase	104	38

Wedstrijduitslagen zomer 2017

19th FAI European Gliding Championships

Moravská Trebová, Czech Republic, 23 July 2017 – 4 August 2017

Club

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	2C	Tim Kuijpers	Netherlands	Std. Cirrus	0.996	4,248
2	IPF	Boris Zorz	Slovenia	Std. Cirrus	1	4,158
3	FH	Fabian Peitz	Germany	Std. Libelle WL	0.981	4,048
4	75	Sergey Serov	Russian Federation	Std. Cirrus	0.988	4,031
5	GT	Tomas Suchanek	Czech Republic	Std. Cirrus	0.992	3,935
6	1F	Rasmus Ørskov	Denmark	LS 1f	1.006	3,920
7	C11	Valentin Leleu-Lambour	France	Std. Cirrus	1	3,917
8	MF	Josef Kozar	Slovakia	LS-1f	1.01	3,865
9	V2	Sandor Laurinyecz	Hungary	LS-1f	1.015	3,852
10	Y6	Dennis Behnke	Germany	Std. Libelle H201b WL	0.985	3,843
11	N	Tomasz Krok	Poland	Pegase 101A	1.04	3,841
12	LL	Michal Lesinger	Czech Republic	ASW-19B	1.02	3,768
13	C71	Davide Schiavotto	Italy	Std. Cirrus 11-75L	1	3,767
14	528	Gerrard G Dale	United Kingdom	Std. Libelle WL	0.981	3,740
15	MS	Mario Schupfer	Austria	ASW-15B	0.98	3,736
16	RB	Riccardo Briigliadori	Italy	Std. Cirrus	1	3,715
17	KG	Gvidas Sabeckis	Lithuania	Jantar Std. 2	1.006	3,713
18	C12	Lucas Delobel	France	Std. Cirrus	0.996	3,686
19	AM	Anton Minskiy	Russian Federation	Std. Cirrus	0.996	3,672
20	J7	Jakub Barszcz	Poland	Pegase	1.03	3,665
21	J34	Ayala Truelove	United Kingdom	Std. Libelle	0.972	3,632
22	74	Frank Hiemstra	Netherlands	Std. Cirrus	1	3,596
23	G7	Per Carlin	Sweden	LS-1f	1.01	3,579
24	XII	Gunnar Axelsson	Sweden	Std. Cirrus 75	1.005	3,562
25	YE	Szekely Szilard	Romania	Jantar Std. 1	0.996	3,482
26	2S	Nick Fremau	Belgium	Std. Libelle 201B	0.976	3,012
27	T	Thomas Hansen	Norway	Std. Cirrus WL	1.01	2,933
28	ZS	Edmund Schuller	Slovakia	ASW-24	1.07	2,853



Club

29	4ME	Helmut Koeglbauer	Austria	Std. Cirrus B WL	1.005	2,591
30	FF	Frane Franic	Croatia	Jantar Std. 3	1.01	2,439
31	ZZ	Dani Zaninovic	Croatia	ASW-24	1.07	1,923

Standaard

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	AU	Pavel Louzecky	Czech Republic	LS-8	4,024	
2	EU	Miloslav Cink	Czech Republic	LS-8	4,016	
3	LT	Jeroen Jennen	Belgium	LS-8	3,846	
4	CM	Dennis Huybreckx	Belgium	LS-8	3,843	
5	DI	Maros Divok	Slovakia	Discus 2	3,783	
6	JS	Juha Sorri	Finland	Discus 2b	3,778	
7	YB	Norbert Scarlat	Romania	Discus 2A	3,768	
8	AIB	Andreas Belz	Germany	Discus 2A	3,738	
9	ET	Louis Boudelique	France	Discus 2a	3,724	
10	MK	Marko Zettier	Germany	Discus 2A	3,723	
11	2SI	Sjaak Selen	Netherlands	Discus 2A	3,640	
12	Y	Mateusz Siodloczek	Poland	Discus 2A	3,627	
13	AJ	Aku Jaakkola	Finland	Discus 2A	3,570	
14	SI	Dominik Jancik	Slovakia	LS-8s	3,528	
15	I	Lukasz Blaszczyk	Poland	Discus 2A	3,516	
16	CFM1	Guillaume Girard	France	Discus 2a	3,513	
17	6	Howard Jones	United Kingdom	Discus 2A	3,476	
18	YA	Alex Pop	Romania	Discus 2A	3,454	
19	TA	Jan-Ola Nordh	Sweden	Discus 2T	3,450	
20	DT	Dmitriy Timoshenko	Russian Federation	Discus 2A	3,436	
21	IKI	Richard Swanstrom	Sweden	Discus 2T	3,275	
22	SR	Robbie Seton	Netherlands	LS-8A	3,258	
23	AX	Mogens Hoelgaard	Denmark	Discus 2A	3,018	
24	LR	Luca Urbani	Italy	Discus 2a	2,910	
25	104	George Metcalfe	United Kingdom	ASW-28	2,905	
26	AB	Yves Gerster	Switzerland	LS-8	2,890	
27	V	Vittorio Squarciafico	Italy	LS-8	2,570	



Standaard

Wedstrijduitslagen zomer 2017

Dubbel

#	CN	Piloot	Club/land	Type	HC	Punten
1	MD	Kawa & Matkowski	Poland	ASG-32 Mi	1.05	4,101
2	54	Jones & Coppin	United Kingdom	Arcus T	1.05	3,973
3	KA	Cronjaeger & Heidemeyer	Switzerland	Arcus T	1.05	3,895
4	ZZZ	Akkermans & Vandebeeck	Belgium	Arcus M	1.05	3,822
5	FP	Walbrou & Corbille	France	Arcus T	1.05	3,768
6	HLB	Viehmann & Glappa	Germany	Arcus T	1.05	3,442
7	32	Kessler & Jurca	Romania	ASG-32 Mi	1.05	3,371
8	ARC	Sommer & Theisinger	Germany	Arcus M	1.05	3,342
9	KAI	Hirvola & Leinikki	Finland	Arcus T	1.05	3,209
10	SGC	Somol & Siska	Slovakia	Duo Discus 700kg	1	2,959
11	JT	Jorgensen & Nielsen	Denmark	Arcus T	1.05	2,912
12	ABI	Szabadfi & Szabadfi	Hungary	Arcus T	1.05	2,908
13	PP	Brunazzo & Della Rosa	Italy	Arcus T	1.05	2,856
14	TWO	Divok & Divokova	Slovakia	Arcus M	1.05	2,793
15	EY	Rendla & Rendla	Czech Republic	Arcus M	1.05	2,416
16	AR	Horak & Kusbach	Czech Republic	Arcus E	1.05	2,395



Dubbel

Zweefvliegtuignieuws



HPH

De 20-m-tweezitter HPH 304MTS Twin Shark heeft op 25 juli zijn eerste vlucht gemaakt op het vliegveld Kolin. Met motor weegt het zelfstartende prototype leeg 521 kg, voor een maximaal startgewicht van 850 kg. Berekende prestaties: glijgetal 49 bij 128 km/h, geringste dalen 0,5 m/s bij 92 km/h, overtreksnelheid 68 km/h, Vne 275 km/h. Naast de zelfstartende MTS wordt er ook een JTS-versie met straalmotor als thuisbrenger voorzien.

M+D Flugzeugbau

De Duitse importeur van de Jonkers zweefvliegtuigen heeft op 1 juni het EASA-type-certificaat ontvangen voor de JS 1C in 18 en 21-m versie, inclusief de straalmotor-thuisbrenger versie. Deze MD-TJ42 turbine wordt trouwens door M+D zelf gebouwd. De type-goedkeuring door EASA naar de CS-22-voorschriften vereiste een aantal bijkomende tests, zoals een bijkomende belastingsproef van de vleugel, fluttertests en vluchten met asymmetrische waterballast.



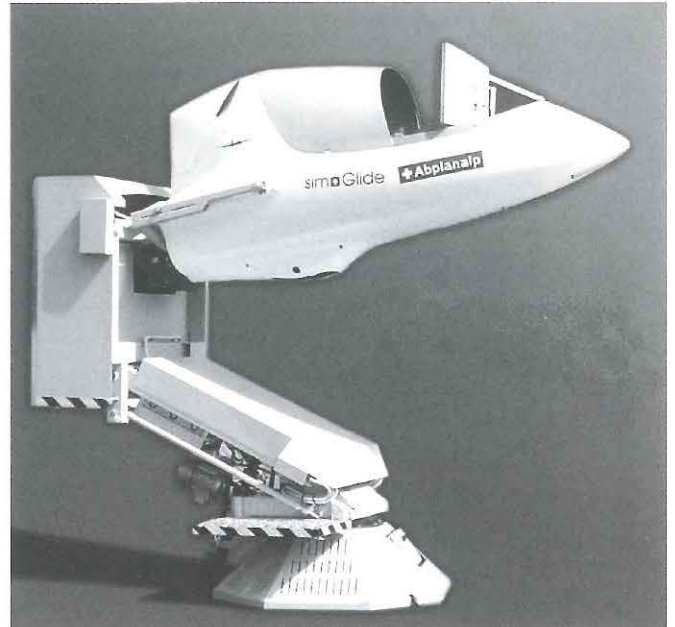
Nimeta



Op 29 juni werd op het vliegveld Mengen de Nimeta (éénzits Nimbus 4-romp met Eta-vleugel) met een nieuwe buitenvleugel ingevlogen. Deze werd gebouwd door Glasfaser Flugzeug Service – Hansjörg Streifeneder. Bij de ontwikkeling er-

van werd bijzonder gelet op een verbeterde aerodynamica en een stijvere structuur van het stuurmechanisme en de rolroeren. Het vleugeloppervlak is verkleind door weglaten van de "uitstulping" van de vluchtboord. De liftverdeling is zo verbeterd geworden. De stuurorganen werken directer en lichter, met betere vliegeigenschappen als gevolg. Eigenaar Bruno Cantenbrink behaalde begin juli op de Duitse Open Klasse Kampioenschappen te Stendal de

zesde plaats, waarbij de 5 eerste plaatsen gingen naar diverse versies van de Binder EB-29. Geen slecht begin voor deze éénmalige constructie.



Sim + Glide

Wie heeft er niet gedroomd van een echte professionele zweefvliegsimulator die via bewegingen van de cockpit ook alle gevoelens van versnelling e.d. simuleert, helt in de bochten enz.? Wel, dat is nu beschikbaar: de Sim + Glide simulator is ontstaan uit de samenwerking van twee Poolse firma's: Abplanalp en Allstar PZL Glider. Met bewegingen rond vier assen laat de simulator toe om bijna elk maneuver realistisch te simuleren, inclusief rugvlucht en 360° rollen. De simulator weegt 450 kg, werkt op 400V of 230V en verbruikt 5 kW. Afmetingen: 2,00 x 6,00 x 2,20 m.

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

90 jaar Alexander Schleicher

Zweefvliegtuigconstructeur Alexander Schleicher bestaat 90 jaar. Het is onwaarschijnlijk dat er in Vlaanderen piloten rondvliegen die nog geen kennis gemaakt hebben met één van de vele types die de constructeur over deze periode heeft geproduceerd. Naar aanleiding van hun 90-jarig bestaan is er een overzichtsbrochure uitgegeven die in pdf te downloaden is op <https://www.alexander-schleicher.de/eine-neue-firmenbroschuere/>

Terecht een mijlpaal in het bestaan van deze succesrijke zweefvliegtuigbouwer.



KBAC sportcommissie en brevetten

VERSLAG van de vergadering van 29 juni 2016

Aanwezig

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

Verontschuldigd:

J.P. Awouters

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 2017-03-22:

Het verslag wordt goedgekeurd

2. Records:

Er werden geen record aangemeld.

3. Reglementen van wedstrijden 2017:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

3.1. Ballonvaart

- Challenge Limburg 2017 – 01/04 of 15/04
- Belgian Balloon Trophy 2017 – 24-28/05

3.2. Zweefvliegen:

- Kempen Cup 2017 EBWE 25-28/05

4. Resultaten:

Volgende wedstrijdresultaten werden neergelegd:

4.1 Ballonvaart

- Belgian Balloon Trophy 2017

4.2. Zweefvliegen

- OBGN 2017 – EBSH 20-28/05
- Kempen Cup

5. Homologatie van prestaties:

- Zweefvliegen:
Alle ingediende dossiers werden aanvaard, behalve een dossier 300 km wegens mogelijke luchtruim schending.
Hierover lijkt bijkomende informatie, maar ook reflectie van de commissie nodig

6. Allerlei:

- Reglement van de Sportcommissie: de wijzigingen van het reglement worden door de aanwezige leden goedgekeurd

- Respecteren van FL's : Een discussie wordt gevoerd over het respecteren van Flight Levels. Er wordt besloten om een aparte vergadering met de leden zweefvliegers hierover te houden in september.

- Ontslag van Guido Michiels : De commissie neemt met spijt kennis van het ontslag van Guido Michiels, vertegenwoordiger van de Belgische Modelluchtvaartliga. De commissie wenst Guido te bedanken voor de vele jaren van positieve bijdrage aan de werking van de commissie

7. Planning vergaderingen 2017:

Woensdag 29 november/ 18:30.

Omstreeks 20:00 u wordt de vergadering gesloten

J. AERTS
Voorzitter

HOMOLOGATIE van FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

- 1.1. 1000 m hoogtewinst
GEERTS Steven
- 1.2. 5 uren duurvlicht:
DE VALCK Stijn
- 1.3. 50 km afstandsvlucht:
TOBBACK Brett
- 1.4. Bekomen het zilveren kenteken:
TOBBACK Brett

2. Gouden brevet:

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

3. Diamanten brevet:

- 3.1. 5000 m hoogtewinst:
- 3.2. 300 km doelvlicht:
/
- 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:
/

LVZC FOTOWEDSTRIJD 2017

DEELNEMERS

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

ONDERWERP

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn.

De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

INZENDING

DIGITALE FOTO'S

Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden vóór 15 januari 2018 op volgend adres: fotowedstrijd@lvzc.be
Een afdruk is niet nodig.

Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale resolutie van 2.048 bij 1.536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel).

Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

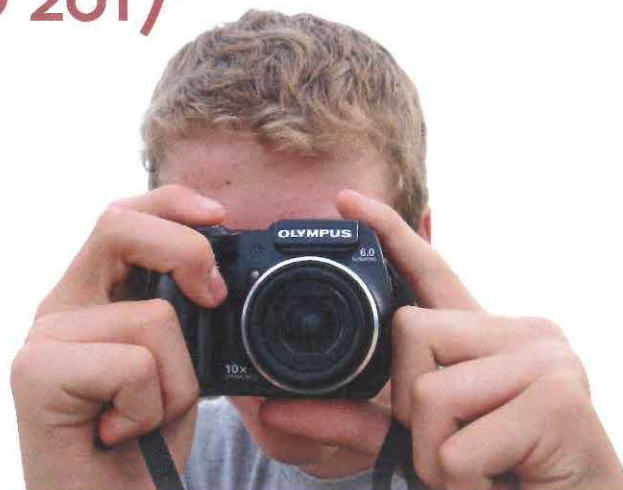
BEOORDELING

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

De winnaars worden in januari 2018 persoonlijk verwittigd.

INFORMATIE

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



AUTEURSRECHT

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

Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotie- en publicatie in het Ligablad en op de website.

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

Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

