

LIGABLAD

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



31ste jaargang
januari • februari • maart 2010
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift



nummer **121**

LIGABLAD

Driemaandelijkse tijdschrift van de



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



31 ste jaargang • nummer 121
jan. - feb. - maart 2010

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Geert De Palmaer
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:

De Coninck Eddy (KAC) • Jansen Stijn (ACK)
Pauwels Patrick (LVZC) • Van Caesbroeck
Paul (Hangar flying) • Van Dam Kris (KAZM)
Van der Linden Fabienne (KAC) • Vanderveken
Stéphane (KFC) • Van Eycken Bert (DAC)
VanLaethem Hans (KAZM)

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 Boechemout
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:

Sintjoris BVBA

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 23 mei 2010 op het redactieadres.

Foto cover: "Het neusje van de zalm" - foto: Fabienne Van der Linden (KAC)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Symposium: fotowedstrijd, ligablad, Beker van Vlaanderen	2-3
Zweefvliegen in de pers	4
Zweefvliegtuignieuws	6
Interclubconventie	7
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Pierre de Brocqueville, naar Marokko... en terug	8
Hoekje van de boekenvreter	12
Wedstrijdkalender 2010	13
TMZ Nederland: implementatie fase 3	14
Toogvliegen, daar gaat het over	16
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden	16

Erratum nummer 120 In het vorig nummer is ons een foutje gemeld.
Pro Uitslag COL 'Trofee Jos Aerst' dient natuurlijk 'Trofee Michel Aerts' te zijn.

Woordje van de redactie

Met een nieuw seizoen voor de deur hebben we er al twee geslaagde gebeurtenissen op zitten.

Het jaarlijks symposium en de publicatie van "Zweefvliegen in Vlaanderen". Het symposium kende een grote opkomst. Ondanks dat voor de instructeurconferentie een grotere zaal dan anders was voorzien bleek deze maar net groot genoeg. Ook het namiddagprogramma kende een grote ledenopkomst. De HF-voordracht van Rik Moons en de film van Bert Zegels bleek de ideale combinatie van sensibilisering en ontspanning. Natuurlijk kwamen ook velen hun kopie van "Zweefvliegen in Vlaanderen" afhalen.

Verder natuurlijk ook de traditionele ingrediënten die de namiddag verder aanvulden.

Goede zweefvliegers zijn geen winterslapers! De basis voor een goed seizoen wordt in feite al vroeg in de voorafgaande winter gelegd. Zijn steentje bijdragen tot het winteronderhoud zodat alle materiaal tijdig in orde is. Theorie heropfrissen, GPS/logger toestanden, verlofplanning, ...

Bestuur en kader moeten het voorbije seizoen evalueren en werken aan de zwakke punten. Een vereniging draaiende houden is geen eenvoudige opgave. Diverse externe en interne factoren vragen voortdurende aandacht en handelen.

Een seizoen voorbereiden is dus veel meer dan maandelijks enkele koffie's (...) gaan drinken in het clubhuis en wachten op de eerste cumulusjes.

Wanneer de eerste thermische dagen aanbreeken zijn de verwachtingen hoog en iedereen wil zo snel mogelijk de cockpit in om de verse thermiek te proeven. Die eerste vliegdagen zullen ongetwijfeld niet vlekkeloos verlopen maar wanneer het materiaal in orde is en de afspraken tijdig en duidelijk gecommuniceerd zijn is de kans op een ontgoocheling al een heel stuk kleiner.

Voor wie afwacht is het een lange winter geweest maar voor wie z'n deel van de taak heeft volbracht is de zomer er steeds sneller dan verwacht.

Op naar een succesvol en veilig seizoen,

Geert

Nieuws van het secretariaat

Statutaire algemene vergadering

Op 17 maart II. had de jaarlijkse statutaire algemene vergadering plaats. Het werkings- en financieel verslag over 2009 en de begroting voor 2010 werden unaniem goedgekeurd.

Het volledige "Jaarverslag 2009" kan je raadplegen via je clubvertegenwoordiger of via je clubsecretaris.

Aansluitend had een gewone ledenvergadering plaats met als belangrijkste onderwerpen: de VCL-werking, de besprekingen tussen de KBAC en het DGLV, de status van de opstart van onze luchtwaardigheidsorganisatie en de mogelijke gevolgen aangekondigde nieuwe (verhoogde) DGLV-vergoedingen, de aankomende wedstrijden, en de rapportering over de EGU- en IGC- meetings. Tevens kwam de werking van de diverse commissies nog aan bod.

VCL

In december werd het achtste werkingsjaar afgesloten. Op 16 maart had de statutaire algemene vergadering plaats. Het verantwoordingsdossier over 2009 zal voor 1 april a.s. bij het BLOSO worden ingediend.

Technische Controle

De grote transferoperatie die in februari 2007 werd gestart is teneinde. De hernieuwingen van de ARC's zijn ook volop in behandeling. Een oprecht woord van dank aan onze technische controleurs die deze omschakeling en de invoering van nieuwe werkwijzen tot een goed resultaat hebben gebracht. Eveneens dank aan de heren M. Geysmans en Ph. Brotcorne, DGLV-inspecteurs, voor hun coöperatieve samenwerking.

De besprekingen met het DGLV in verband met de opstart van onze eigen luchtwaardigheidsorganisatie (CAMO+) zijn nog steeds lopende. Ook intern zal nog veel overleg volgen en zullen de nodige opleidingen worden georganiseerd om operationeel te kunnen worden. Voor de laatste stand van zaken kan je steeds terecht bij de administratieve coördinator van je club.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken vonden de volgende initiatieven plaats:

6 februari: Jaarlijkse instructeursconferentie

28 februari: Bijspijkerdag voor kandidaat instructeurs ter voorbereiding van het theoretisch examen

27 maart: Theoretisch examen bevoegdheid instructeur

Als veiligheidsthema voor 2010 werd voor "COMMUNICATIE" gekozen.

Tevens wordt aandacht gevraagd voor de "Trainingsbarometer". Ter ondersteuning werden 2 posters ontworpen en verspreid onder de clubs.

Homologatie van F.A.I.-brevetten, examens en bevoegdverklaringen:

Sedert begin 1999 geldt de regel dat alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum. Gelieve hiermee rekening te houden a.u.b., oude dossiers worden geweigerd!

In 2010 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 15 juni, 30 september en 25 november.

EU/EASA-nieuws

NPA 2008-17 – Flight Crew Licensing & Medical

Eerstdaags wordt de publicatie 'Comment Responce Document' (CRD) over FCL verwacht. Dit document bevat de verwerking van alle ingestuurde commentaren en reacties van EASA hierop met al dan niet een bijsturing van de voorgestelde regelgeving. Het medische luik blijkt nog vol op in bespreking te zijn. De publicatie van de CRD hierover wordt in juni verwacht. Zowel vanuit EAS als EGU zullen deze publicaties minutieus worden bestudeerd en zondig nieuwe commentaren worden geformuleerd.

NPA 2008-22 – Organization Requirements
Dit is eveneens een zeer belangrijk document omdat hierin de opleidingsstructuren worden beschreven, de zgn. "Approved Training Organisations". Op 16 februari had een overleg plaats tussen EGU/EAS en EASA om de bijzondere problematiek van de sport nogmaals toe te lichten en alternatieven voor te stellen. De verwerking van de ontvangen 'comments' is pas gestart. De CRD wordt pas naar het einde van dit jaar verwacht.

De publicatie van de CRD aangaande de NPA 2009-02 – Operations wordt ook pas in het najaar verwacht.

European Gliding Union

Op 27/28 februari jl. had de jaarlijkse Congress Meeting plaats te Olten (CH) waar het "Segelflugverband der Schweiz"

als organisator optrad. Het volledige rapport is eerstdaags verkrijgbaar op het secretariaat.

Naast de statutaire en bestuurlijke verplichtingen, werd het congres in hoofdzaak aangewend om de toestand te bespreken van de EU-regelgeving.

FAI - IGC

Op 5-6 maart II. vond de jaarlijkse samenkomst plaats van de International Gliding Commission van de FAI te Lausanne. Het volledige rapport kan men eerstdaags raadplegen via de website van de FAI, of men kan steeds een kopie aanvragen op het secretariaat.

De voorbije wereldkampioenschappen werden geëvalueerd en de voorbereidingen voor de aankomende kampioenschappen werden besproken. De wedstrijdorganisatoren zullen vanuit IGC beter worden ondersteund om de kwaliteit te verzekeren. Het veiligheidsaspect tijdens de wedstrijden krijgt meer aandacht.

Ook Annex A (regels voor wedstrijden) wordt aangepast.

Cursusmateriaal/gadgets:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen
Tijdelijk niet meer beschikbaar
- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,50)*
- Elementaire Vliegopleiding
5,- € (6,50)
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)
- Sticker 'Zilveren C-brevet'
1,75 € (2,50)
- Zonnehoedje 3,25 € (4,50)

* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening 068-2033341-54 t.n.v. LVZC te 2530 Boechout)

"Zweefvliegen in Vlaanderen - een fascinerend avontuur in stilte"

Dit boek dat op een schitterende wijze de start en de evolutie van onze sport beschrijft, is nog steeds verkrijgbaar bij de uitgever tegen 39,50 €, + eventueel 9,00 € verzendingskosten.

Neem contact op met de uitgever aub.

Bert.Schmelzer@belgacom.net of boeken@hangarflying.be

Symposium 6 februari 2010

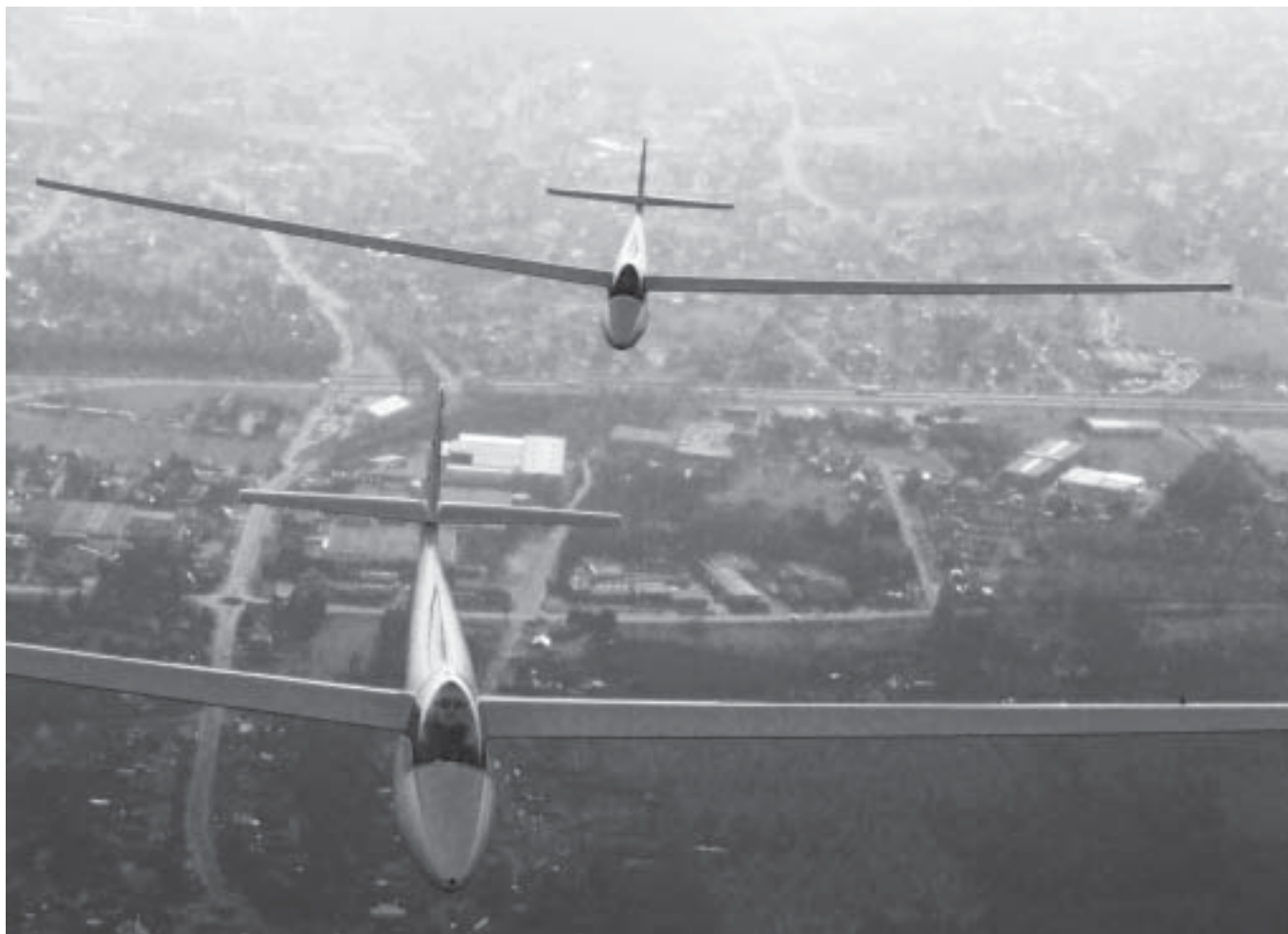
Winnaars fotowedstrijd 2009

De LVZC-fotowedstrijd kon dit jaar op een 20-tal deelnemers rekenen. De jury diende een keuze te maken uit ongeveer 80 foto's. Winnaar werd Fabienne Van der Linden (KAC) met 'Het neusje van de zalm'. Zij kreeg een cheque ter waarde

van € 75 mee naar huis en ziet haar foto op de cover van dit Ligablad. Tweede plaats (€ 50) ging naar Remi Vanderhoydonck met "After a perfect day". De foto werd tevens door Bert Sr Schmelzer gekozen als cover voor zijn boek "Zweefvliegen in Vlaanderen". Met "Watch your 6 o'clock" zorgt Bert Van

Eycken voor een sterke aanwezigheid van de Libellekes in de top 3. Zijn Libelle-formatie levert hem € 25 op.

Intussen zijn de eerste inzendingen voor 2010 al on line. Ieder lid van de LVZC kan 5 foto's insturen. De ingezonden selectie kan tot 31 december 2010 aangepast worden.



Fotowedstrijd 3e plaats 'Watch your 6 o' clock' foto Bert Van Eycken (DAC)

Inzendingen voor Ligablad beloond



De leden die afgelopen jaar een artikel instuurden kregen de intussen traditonele pen met liga-opdruk aangeboden als dank voor hun inzending. Onder de aanwezige personen werd eveneens het boek **Competing in gliders** verloot. Het boek ging deze keer naar Ken Evens (Albatros).

Iedereen kan een artikel insturen. Zowel algemene onderwerpen als persoonlijke ervaringen zijn welkom.

Competing in gliders werd geschonken door **Glider Pilot Shop** van **Maurits Dortu**.

Ken Evens (Alb) ontvangt 'competing in Gliders'



Bert Zegels stelt "Soaring along the Murray River" voor.
Foto redactie



Beker van Vlaanderen 2010



Beker van Vlaanderen Zweefvliegen / Flanders Soaring Cup



Na het succes met 9 vliegdagen konden we op het symposium de BVV2009 afsluiten. De eerste plaats van elke klasse kreeg elk de eerste "BVV Wisselbeker" overhandigd en de waardebon van 100 € geschonken door Glider Pilot Shop.

3 eerste plaatsen rangschikking 2009:

Clubklasse : 1 Stijn Vandenboer ; 2 Ben Heylen ; 3 Guy Lauwers/ Filip Meers

Sportklasse : 1 Ken Evens – Emiel De Wachter ; 2 Geert De Palmenaer ; 3 Louis Braspenning/Paul Wouters
Sport-XPDRklasse : 1 Tijl Schmelzer – Stefan Bovin ; 2 Simon Berx ; 3 Rik Van den Boer

Aanpassingen seizoen 2010

Voor de editie 2010 zijn er enkele aanpassingen in het reglement doorgevoerd, een eerste is de verdeling van de klasse. De

klasse met handicap 98, vorig jaar clubklasse, krijgt dit jaar de mogelijkheid om te kiezen in welke klasse ze vliegen. Hiermee hopen we dat de verschillende piloten in deze klasse aan hun trekken kunnen komen.

Daarnaast resulteerde de uitslag van 2009 in vele ex-aequo plaatsen, voor deze plaatsen gaan we een verfijning doorvoeren adhv het gemiddelde van alle wedstrijddag resultaten.

Voor meer informatie verwijzen we jullie naar het reglement op: www.bekervanvlaanderen.be

BVV Wedstrijdkalender 2010.

KempenCup (13-16mei), KiewitCup (22-24mei) en KeiheuvelCup (7-8aug) hopen je te kunnen ontmoeten op weer een gezellige wedstrijd.



Winnaars 1e Beker van Vlaanderen Zweefvliegen



Een goedgevulde zaal



Stijn stelt de resultaten van de BVV voor

Zweefvliegen in de pers



Dr. Bert Schmelzer en Paul van Humbeek tijdens de persvoorstelling. © Paul Van Caesbroeck/Hangar Flying

Op donderdag 4 februari 2010 is het boek "Zweefvliegen in Vlaanderen" aan de pers voorgesteld in het clubhuis van de RAAC op het vliegveld van Deurne.

Dr. Bert Schmelzer Sr. vergastte de aanwezige journalisten op een trip doorheen de Belgische en Vlaamse zweefvlieggeschiedenis. Want alhoewel het boek de titel 'Zweefvliegen in Vlaanderen, een fascinerend avontuur in stilte' heeft meegekregen speelt een groot deel van de geschiedenis zich af op nationaal vlak. Naast de luchtvaartjournalistiek was o.a. ook de regionale omroep ATV, die 's avonds in het Antwerpse een korte videomontage op de kabel bracht, aanwezig.

Middels een verzorgde powerpoint presentatie werd de inhoud van het boek toegelicht. Onder de aanwezigen waren ook uitgever Frans Van Humbeek en vormgever Paul Van Caesbroeck aanwezig. Beiden zijn drijvende kracht achter de luchtvaartsite www.hangarflying.be. Zij leverden een belangrijke bijdrage in het tot stand komen van dit boek. Namens de LVZC was Patrick Pauwels aanwezig.

Na afloop van de voorstelling volgden vooral nog vragen over het hedendaags zweefvliegen in Vlaanderen. Het 332 pagina's tellende boek gaat onder een harde cover en is gedrukt in 800 oplagen. Het is rijkelijk geïllustreerd met voorheen onuitgegeven beeldmateriaal.

Ondanks de relatief kleine Vlaamse zweefvlieggemeenschap kon Bert rekenen op ongeveer 450 voorintekenaars. De opbrengst

van het boek zal de Juniorenwerking van het Vlaamse zweefvliegen ondersteunen.

Na de voorstelling werd er nog even tijd genomen om wat foto's te nemen en een praatje te maken.

Op het symposium was er grote belangstelling voor dit prachtig werk. Hilde en Mia hadden de handen vol met de losse verkoop en het uitdelen van vooringetekende boeken. Voor bestelinformatie verwijzen we naar p. 1 van dit nummer en natuurlijk was onze trouwe boekenvreter er als de kippen bij om een bespreking in te sturen. Zijn 'objectieve' beoordeling is verder in dit nummer te lezen.



Bert Jr, de prijzenverzamelaar



Geert Rik Moons - zweefvliegen en Human factors foto redactie



Mr Hugo 'Charron' Mertens



Voorzitter Guido Sergeant nam de honours waar foto redactie

*Open Belgische
Kampioenschap*
**Zweefvliegen
2010**

Presentatie, initiatievluchten, eetgelegenheid

8 > 16 MEI, 2010

*(Vliegveld
Saint-Hubert*

Georganiseerd door het Nationaal Zweefvlieg Centrum

Info. : www.cnvv.be - 0032 (0)61/61 12 68

AVIABEL

SOWAER

Belgischcontrol

SPA

BREITLING

Adapt

TOTAL

Projet de l'aviation
du pays de Louvain

www

Association
Belge de
Zweefvliegen

à la Voile d'Anvers
chez Joette

Zweefvliegtuignieuws

Apple

Voor de iPhone van Apple is er nu een gratis te downloaden trackingprogramma beschikbaar: TrackLog. Wanneer je het op je iPhone installeert, stuurt het geregeld je GPS-positie en hoogte naar de TrackLog website, voor zover je tenminste binnen ontvangstbereik bent van een GPS-antenne.



Via de site kan men zo je bewegingen volgen op een GoogleMap. Er kunnen beveiligde trackingbladzijden opgemaakt worden, of bladzijden om verschillende iPhones tegelijk te volgen. Kan tof zijn voor een competitie. Als het ten minste betrouwbaar werkt vanuit een zwever, want daar is het niet echt voor ontworpen.

DG Flugzeugbau

Slecht nieuws voor de eigenaars van oudere DG en LS-toestellen, die niet door de huidige firma, maar wel door Glaser-Dirks, Elan (met DG-merknaam) en Rolladen Schneider gebouwd werden: DG Flugzeugbau heeft besloten dat het niet kon doorgaan met de "gratis" follow-up van de luchtwaardigheid van deze toestellen. I.p.v. de prijs van de afzonderlijke prestaties (wisselstukken, maar ook technische nota's en handboekwijzigingen) drastisch te verhogen, werd gekozen voor een jaarlijkse "taks". Dit gebeurt onder de vorm van een jaarlijks te vernieuwen contract, zonder hetwelk je bij DG niet meer terecht kunt voor eender welke dienst of inlichting. DG heeft alle handboeken vernieuwd. Zo'n nieuw exemplaar, dat nodig zal zijn om je toestel door de keuring te krijgen, kan je in 2010 enkel verkrijgen indien je zo'n contract afsluit. Het is dan wel in de prijs van het contract inbegrepen. Vanaf 2011 moet je daarvoor bijbetalen! En er komt een technische nota uit, die het vervangen van het oude door het nieuwe handboek verplicht maakt. Prijs van het contract, per toestel: 245 € + BTW voor privé-eigenaars, 195 € + BTW voor de clubs (gratis voor clubs die een nieuwe DG aankopen!).

Dit nieuws heeft een storm van protest doen losbarsten, maar DG houdt voet bij stuk. Zij hebben wel beloofd het systeem in de loop van het jaar te evalueren en volgend jaar eventueel bij te sturen. De zaak heeft de marktwaarde van de betrokken toestellen (zeker die in de clubklasse) geen deugd gedaan, en ook een ferme deuk gegeven aan het imago van de firma. Daarenboven rijzen er bij be-

paalde commentatoren twijfels over de financiële gezondheid van een firma die een dergelijk dwangmiddel gebruikt om aan centen te komen... Maar DG berekende dat het beheer van de luchtwaardigheid een jaarlijks verlies van minstens 300 000 € betekende, en heeft dus besloten de put te dempen door dat te verdelen over de slordige 4 000 betroffenen toestellen.

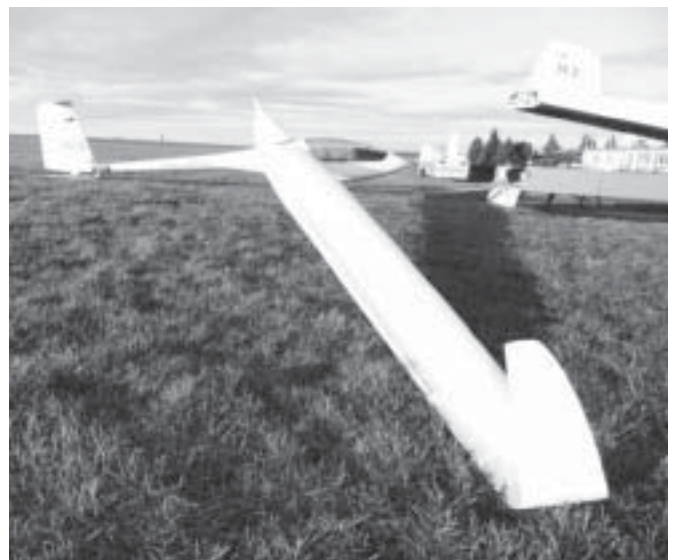
Gadringer e.a.

Deze fabrikant van veiligheidsgordels verwittigt de zweefvlieggenootschap dat EASA een voorstel tot luchtwaardigheidsrichtlijn (AD) heeft gepubliceerd, waardoor de vervanging van honderden perfect intacte gordelsystemen verplicht zou worden omwille van een administratief probleem. Bij de invoering van de EASA-richtlijnen over onderhoud van gordelsystemen en het omschakelen van het nationale naar het Europese systeem, heeft men vastgesteld dat bepaalde Duitse bedrijven - blijkbaar conform de toen heersende Duitse wetgeving - geen database van de onderhoudswerkzaamheden bijhielden. Dit zou voor EASA een reden zijn om die gordels gewoonweg te laten afkeuren en vervangen! Betroffen zijn de herstellings- en onderhoudsbedrijven LTB Schlemann, ACM Aircraft Cabin Maintenance GmbH, Gadringer Gurte GmbH en R & S Aircraft Service.

Goed nieuws! Bij redactieslot meldde één van de betrokken bedrijven schriftelijk aan een klant dat EASA deze AD niet onder deze vorm zou verspreiden. Ook de DAEC heeft dit bekendgemaakt. De gordels zullen dus niet afgekeurd worden, er komt wellicht enkel papierwerk bij de betrokken onderhoudsfirma's. De tekst van ontwerp-AD is ook van de website van EASA verdwenen.

KKB

De KKB-15 vliegt al sedert 2005. De drie letters staan voor de namen van de drie ontwerpers, Oldrich Bartoník, Jiří Kusbach en Miroslav Kotelánem. Zij hebben het toestel in zeven jaar tijd ontwikkeld en gebouwd. Vorig jaar steeg het 2^{de} prototype dan op, met een nieuwe vleugel van 18 m spanwijdte en een iets langere romp om meer plaats te bieden aan grotere piloten. De 14,5 % dikke vleugel werd belast tot 497% van de berekende toegelaten belasting, zonder blijvende vervorming. Voorziene glijhoek (18 m): 1:48 bij 119 km/h. Seriebouw lijkt twijfelachtig, de drie ontwerpers/bouwers hebben in ieder geval nog geen geïnteresseerde partner gevonden.



Naviter

De firma die SeeYou en SeeYou Mobile ontwikkelt en verkoopt, heeft besloten om een PNA (Personal Navigation Device ofte mobiel GPS navigatiecomputertje) aan te bieden met voorgeïnstalleerde SeeYou Mobile software, inclusief wereldwijde vectorkaarten. Het ding noemt Oudie en heeft een 5" scherm dat even goed in portret als landschapsrichting kan worden gebruikt. Er zit een GPS ingebouwd, voor laden en communicatie is er een seriële kabel, en er is een Bluetooth verbinding. Oudie lijkt niet echt praktische voordelen te bieden t.o.v. andere combinaties, maar je kunt er onmiddellijk mee aan de slag zonder een computertechnicus te zijn om de software te installeren, zoals vaak het geval is met dergelijke systemen.



Trig

Deze firma biedt al geruime tijd een vrij goedkope klasse 2 (beperkt tot 15 000 ft) mode S transponder, de TT21. Er is nu ook een gelijkaardige TT22, klasse 1 en goed tot 35 000 ft. Behalve het hogere zendvermogen (250 W i.p.v. 125 W) en het bijhorende hogere verbruik, is de TT22 identiek aan zijn oudere broertje.

Het toestel bestaat uit 2 onderdelen: het besturingspaneel dat op het instrumentenbord geplaatst wordt, en de eigenlijke transponder met ingebouwde alticoder, die men elders in de zwever kan monteren.

*Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's*

Interclubconventie i.v.m. lierstart/ heropsleep/terugsleep na buitenlanding

Aanleiding:

Het is een algemene verzuchting bij de Vlaamse piloten om voor eens en altijd duidelijkheid te hebben over de ophanden zijnde kosten van een lierstart, sleepstart of terugsleep bij buitenlanding op het vliegveld van een Vlaamse club.

Conventie:

De clubs vermeld in onderstaande lijst, verklaren zich akkoord om een vooraf vastgesteld tarief (zie verder "prijsafspraken") te hanteren voor de "depannage" van een conventiepiloot die is buitengeland op

een vliegveld dat niet zijn thuisbasis is. Een eventuele depannage-start bij een Club van de conventie zal meebrengen dat na de landing geen onduidelijkheden en/of discussies voorkomen over de prijs van deze hulp.

De lijst met clubs die zijn toegetreden tot deze conventie wordt gepubliceerd en is beschikbaar voor elke piloot.

Belangrijk: Alleen piloten aangesloten bij een club van de conventie, kunnen van deze faciliteit gebruik maken bij een lierstart/heropsleep/terugsleep door een andere club van de conventie.

Prijsafpraak:

Alleen geldig indien club A en club B zijn toegetreden tot de conventie: Indien een piloot van club A, buitenlandt op een vliegveld dat de thuisbasis is van club B, wordt voor een lierstart/heropsleep/terugsleep de prijs aangerekend die geldt voor de leden van club B.

Lijst van clubs toegetreden tot de conventie:

ALBATROS ZWEEFVLIEGCLUB (ALB)
VLAAMSE ZWEEFVLIEGACADEMIE (VZA)
LIMBURGSE VLEUGELS (LV)
KONINKLIJKE Vliegclub DE WOUW (KVDW)
KONINKLIJKE AEROclub KEIHEUVEL (KACK)
DIEST AEROclub vzw (DAC)
KONINKLIJKE ANTWERPSE ZWEEFVLIEGCLUB MEEUW (KAZM)
KORTRIJK FLYING CLUB (KFC)
LEUVENSE UNIVERSITAIRE AEROclub (LUAC)
VLAAMS ZWEEFVLIEGCENTRUM
PHOENIX vzw (VZP)

Eddy De Coninck (KAC)



Bush Flying in Weelde - foto: Wil Janssens

Onder de vleugel bij de vliegende reporters: Pierre de Brocqueville, naar Marokko ... en terug —



Velen onder ons zijn nu bezig met de voorbereiding van hun zomervakantie naar Frankrijk, Duitsland of een ander meestal Europees land. Anders wordt het als je naar Marokko zou gaan. En wat als je dan nog eens besluit om met vijf toestellen vanuit Zuid-Frankrijk naar je vakantiebestemming te vliegen? Dit levert natuurlijk een boeiend verhaal op!

*Daarom ik nu in St-Pieters Woluwe aan de deur sta bij Pierre de Brocqueville. Hij heeft net zijn DVD klaar over zijn reis naar Ou-
arzazate aan het Atlas gebergte, gefilmd in HD. Hopelijk komt deze ooit op National Geographic. Naast de adembenemende beelden geeft hij enthousiast uitleg. Ik weet al waar ik ooit nog eens wil gaan vliegen...*

Wanneer is het idee ontstaan om naar Marokko te gaan vliegen?

Dat zal zo'n twee jaar geleden geweest zijn, het vergt natuurlijk een goede voorbereiding. Met welke toestellen vliegen we, wie gaat mee als ophaler, welke route vliegen we naar Marokko...? De reis had ook de bedoeling er een eco-challenge van te maken.



alle verkeer stil voor de start

Uit wie bestond de groep?

Dat was een internationaal gezelschap, John Bally, Robert Prat, Alvaro de Orleans Bourbon, Dennis Flamant, Bander Bandar al Faisal... Onze toestellen waren drie ASH25 EB28's, een ASH26, een DG500 en een DG808. Deze laatste zou vanuit Granada vertrekken en ons daar vervoegen.

Wanneer zijn jullie dan vertrokken?

Het vertrek was voorzien op 22 mei vanuit St-Gaudens in de Pyreneeën maar door het slechte weer en problemen met benzinetanks aan twee toestellen zijn we

uiteindelijk later gestart. Jammer genoeg moest de ASH26 thuisblijven omwille van dit probleem. De start zelf was zeer moeilijk, we vertrokken met een wolkenbasis van 300 meter. Maar we wisten dat het achter de eerste vallei al beter zou zijn. Na de Pyreneeën hebben we zelfs 150 km lang een convergentielijn afgevlogen tegen 200 km/u! 's Avonds zijn we dan op het vliegveld van Requena geland na meer dan 600 km. De twee wagens met aanhangers waren er ook, zij het met de nodige problemen met de Spaanse politie.

Wat was het volgende doel?

Op 26 mei stond er 534 km op het programma, naar Jerez. Maar op Requena was een militaire oefening bezig en we hebben goed moeten onderhandelen om te mogen vertrekken. Dank zij deze diplomatie hebben ze hun oefeningen even stilgelegd om ons snel te laten vertrekken.

De vlucht naar Jerez begon met mooie cumuli maar deze verdwenen later. Toch heeft geen van de toestellen zijn motor gebruikt!

En dan de zee over...

Juist, het zou een ruwe vlucht worden! In Jerez stond bij het vertrek 30 knopen crosswind. Veel te riskant om met onze zwevers op te stijgen. Maar door nog eens te gaan onderhandelen mochten we dwars van op de taxiweg opstijgen. En weer werd het andere verkeer voor ons weer even stilgelegd... De vlucht zelf was zeer turbulent, boven de golf van Gibraltar ben ik zelfs ondersteboven gedraaid! Gelukkig ging het verder goed met blauwe thermiek tot in Fez.



Het internationale gezelschap



Pierre & Co voor de ASH25 EB28

De ophaalploeg heeft het ook hard te verduren, na een ruwe boottocht wacht hen het drukke verkeer in Tanger.

Het weer zou echter de voorbode zijn van een storm die er aan kwam, de dag erop was onmogelijk om te vertrekken.

Hoeveel moest je nog vliegen?

We gingen van Fez naar Ouarzazate vliegen. Gelukkig was de storm over en konden we vertrekken. Het eerste gedeelte ging moeilijk met lange doorsteken zonder thermiek maar eens boven het Atlas gedeelte ging het super. Basis tot 5200 meter en stijgen tot gemiddeld 6,2 m/s!

De dag na aankomst zag er ook goed uit, mooie cumuli maar we verkozen toch een rustdag in te lassen voor de grote vluchten van morgen. Drie dagen achter elkaar vliegen bleek achteraf vermoeiend genoeg om telkens een rustdag in te lassen.

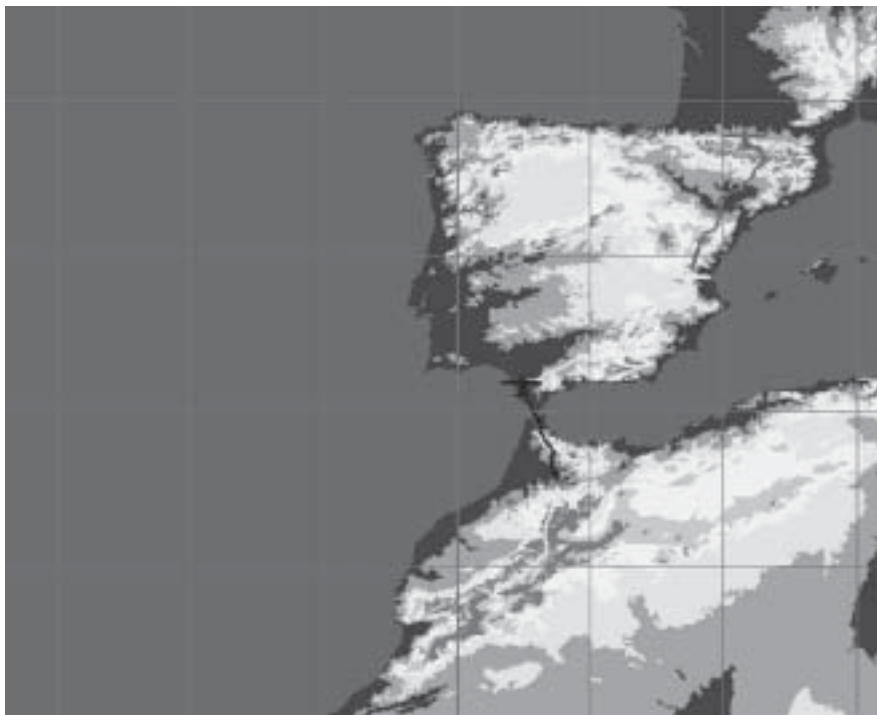
Hoe groot was dan de eerste vlucht boven de Atlas?

We hadden met vijf toestellen 1083 km uitgeschreven. We vlogen allemaal rond. Mijn gemiddelde snelheid was 141 km/u. Samen met Bandar behaalde ik mijn eerste 1000km. Omdat ik met een co piloot vloog telde het jammer genoeg niet voor het diploma. Het was een bijzondere dag, de thermiek was zo sterk dat we op 5000 meter zelfs nog een plastic zak in de pomp tegen kwamen!

Ook het landschap is adembenemend, diepe valleien en hoge toppen. Eén van de keerpunten lag op meer dan 4000 meter. Op deze hoogte zagen we ook kamelen die ons aangaapten!

Dat is een mooi begin, waarschijnlijk is het daar niet altijd zo goed?

Dat klopt, de dag daarna hielden ik en Bandar het op een bescheiden 500 km. De anderen hielden een rustdag omdat de volgende dag beter weer werd voorspeld. Als proef werd er 1250 km uitgeschreven, dit was echter wat te hoog gegrepen. 800 à 900 km waren realistischer bleek 's avonds. Ook de volgende dagen waren dat de gevlogene afstanden. De basis was zelfs 5900 meter op zekere dag!



van St-Gaudenst tot Ouarzazate

Het lijkt me een ideale plaats om records te vliegen in die omstandigheden?

Dat heb ik ook gedaan, ik vloog op 6 juni een heen en terug van 750 km met een gemiddelde van 142 km/u. De hoogste snelheid ooit door een Belg. Jammer genoeg werken de Marokkaanse autoriteiten niet echt mee en verloopt de homologatie moeilijk. Het weer was de laatste dagen gelukkig erg goed, we vlogen nog snelle en grote proeven. De laatste dag vlogen we nog drie duizenden met een gemiddelde van rond de 135 km/u.

Het was de laatste dag, met de vier toestel-

len die er de ganse periode geweest waren deden we 23 vluchten en legden zo 19460 km af!

Hoe verliep de terugvlucht?

De meteo voorspelde goede condities, de bedoeling was dat we de eerste dag tot in Granada zouden vliegen. De Binders hebben echter één groot probleem en dat zijn de benzinetanks. Op de ochtend van vertrek lag er een grote plas benzine onder mijn toestel en ook een andere Binder. De derde Binder ging in de aanhanger terug en hier haalden we twee tanks uit om toch nog met de twee andere te kunnen vertrekken.



de grondploeg volgt

De vlucht naar Granada verliep probleemloos. De dag erna ging in één keer terug naar St-Gaudens om zo dit avontuur te beëindigen...

Je bent lid van Keiheuvel. Waar ben je nog actief?

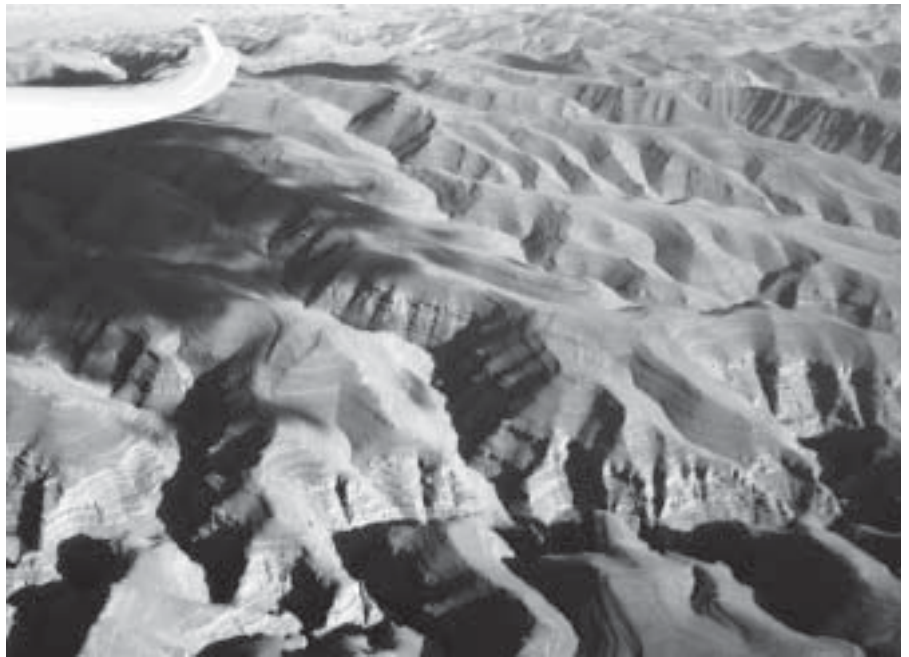
Natuurlijk in St-Gaudens waar ik samen met Robert Prat perfo training geef in de Pyreneeën. Mensen die graag eens wat ervaring opdoen op een mooi toestel mogen me altijd contacteren op pierrebroq@hotmail.com. Verder vlieg ik nog op A330 maar ik ben niet meer actief bij een bepaalde maatschappij. Ik vlieg de laatste jaren zo'n 250 uur per jaar.

En nog verdere plannen?

Ik vloog ooit in november 975 km in de Pyreneeën, nu zou ik graag 1000km proberen.

Veel succes daarmee en bedankt voor dit boeiend gesprek!

Kris modifombres



LX 8000 – toonaangevende navigatie en final-glide computer



Navigatie- en finalglide-computer, elektrische variometer, Flarm-systeem én IGC-gecertificeerde vluchtlogger in één!
Groot en helder kleuren scherm (9cm diagonaal, 320x240 pixels, 256k kleuren). 2Gb geheugen voor wereldwijde airport-, keerpunt-, terrein- & luchtruim-databases. Zeer gebruiksvriendelijk!

NIEUW !

LX Flarm RedBox met motorloopregistratie (engine noise level (ENL) sensor)

Per heden is de populaire LX Flarm RedBox als IGC-logger ook leverbaar met ENL-sensor. De meerprijs voor deze optie is 145,00 euro incl. BTW. Ook bestaande RedBoxen met IGC-logger kunnen een upgrade krijgen naar ENL voor 145,00 euro incl. BTW, excl. verzending.

NIEUW !

Oudie: dé PNA vóór zweefvliegers, dóór zweefvliegers! Compleet met navigatie-software SeeYou Mobile!



- Groot 5" display
- Resolutie: 480 x 272 px
- Afmetingen: 135 x 86 x 14 mm
- RAM / Flash memory: 128Mb / 4Gb (2Gb voor wereldwijde vector kaarten)
- Poorten: USB 2.0, Serieel, Bluetooth
- Geheugen uitbreiding: MicroSD-kaart (standaard of high-density)
- Batterij: 1800 mAh Li-Po (3 uur)
- Geïntegreerde GPS-ontvanger
- Veel accessoires ingebrepen.
- Optioneel: extern power-pack, diverse soorten bekabeling en houders.
- Beschikbaar eind maart 2010!



www.GliderPilotShop.be
e-mail: info@GliderPilotShop.be

Is jouw vliegconditie o.k. ?

TRAINING-BAROMETER

Was je laatste vlucht meer dan 3 maanden geleden,
neem dan contact op met een instructeur van je club!

Zo gebruik je deze barometer:

- duid het aantal starts en het aantal uren vlucht van de voorbije 12 maanden aan op de respectievelijke schalen;
- verbind deze twee punten met een denkbeeldige lijn;
- lees vervolgens het advies voor de kleurzone die in het midden van deze denkbeeldige lijn ligt.

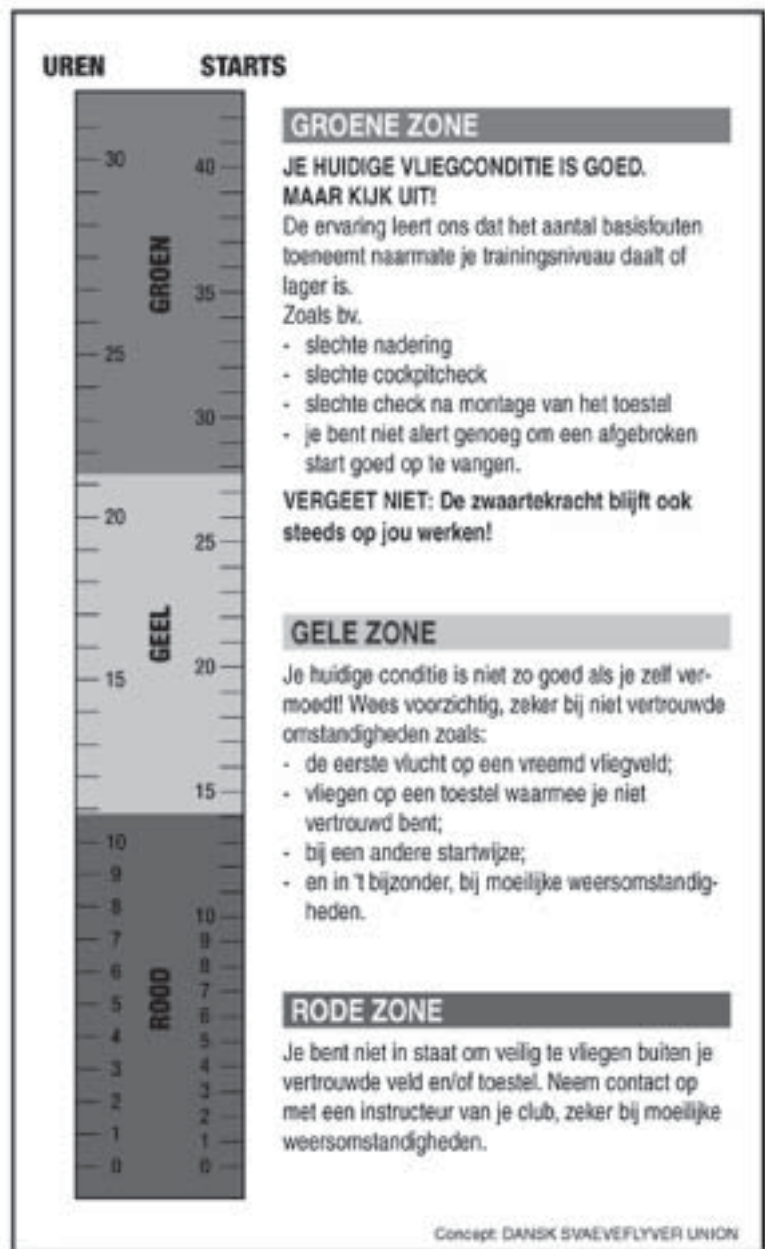
Ervaring ...

Het totaal aantal starts en vlieguren geeft je ervaring weer,
DOCH ...
je huidige vliegconditie is belangrijker!

Weersomstandigheden die het vliegen bemoeilijken:

- regenbuien
- sterke wind (meer dan 25km/uur)
- zijwind bij start en landing

Veilig zweefvliegen!



Het hoekje van de boekenvreter



Tja, het kan wel niet anders, de boekenvreter moet hier berichten over een boek waaraan hij zijn medewerking verleende: de kanjer van BERT SCHMELZER SR., *Zweefvliegen in Vlaanderen, een fascinerend avontuur in stilte*, Hangar Flying, Grimbergen 2010 (ISBN 978-90-81501-60-6, 336 blz. 29,5 x 21,5 cm liggend, talloze Z/W en kleurfoto's). Hij zal toch proberen zijn objectiviteit te bewaren.

Op het LVZC-symposium in februari 2009 had Bert Sr. het project opgevat om dit boek samen te stellen. Behalve hij misschien, had niemand wellicht gedacht dat het werk een jaar later realiteit zou zijn. Daarvoor heeft hij een jaar lang gezwoegd om zijn medeauteurs uit de verschillende clubs te motiveren, om zelf contact te nemen met vroegere acteurs van de zweefvliegsceïne of hun familie, om een passende uitgever te vinden en te overtuigen mee in zee te gaan...

Het resultaat mag in ieder geval gezien zijn! En gewogen! Het boek bevat niet alleen een vrij uitvoerige geschiedenis van het vooroorlogse zweefvliegen in België en van alle Vlaamse clubs, bestaande maar ook verdwenen, het verenigt voor de eerste keer een schat aan informatie en fotomateriaal die verborgen lag in familiearchieven. Hier heeft Bert fantastisch werk geleverd door persoonlijke contacten met pioniers of hun familie.

Er staan ook biografieën in van bekende namen uit onze zweefvliegwereld, en tabellen met uitslagen van de Charronbeken, de Victor Boinwedstrijd, de regionale wedstrijden, de Belgische kampioenschappen, de Belgische deelnames aan Europese en Wereldkampioenschappen... Zo komen we er

achter dat er van bepaalde wedstrijden voor sommige jaren geen gegevens bekend zijn...

Een collectief werk uitgeven, is altijd een beetje een gok. Zal men er in slagen de kwaliteit constant hoog te houden? Het evenwicht te bewaren tussen de onderdelen? Een duidelijke lijn te houden doorheen het boek? Herhalingen te elimineren? En tegenspraak of twist tussen de medewerkers te vermijden? Bert Sr. lijkt hier met veel talent in geslaagd.

Zijn er geen mindere kantjes aan dit werk? Er zullen ongetwijfeld hier en daar mensen zijn die het hoofd zullen schudden en zeggen: "Zo was dat toch niet!" of "Waar halen ze dat nu uit?" Maar de tijd doet herinneringen vervagen, zelfs de beste getuige kan zich vergissen. En de auteur moet ook de kerk in het midden houden wanneer be-

paalde oude koeien uit de gracht gehaald worden. Want zweefvliegers zijn ook maar mensen, en het is niet de bedoeling om oude vetes nieuw leven in te blazen. Lees maar, je zult zien dat een aantal clubs ontstonden uit ruzies in andere clubs! Te veel details zou misschien laster betekenen.

Het is een beetje jammer dat onze Waalse vrienden blijkbaar weinig enthousiasme toonden om hun kant van het verhaal te vertellen. Dan hadden we het definitieve werk gehad over wat tot 1974 toch een nationale aangelegenheid was. Je merkt het trouwens aan de geschiedenis van vóór WO II en net erna: daar zitten de activiteiten van de clubs aan beide kanten van de (nog niet bestaande) taalgrens zo verweven, dat een opsplitsing niet mogelijk bleek.

En ja, er zitten ook hier en daar wat schoonheidsfoutjes, maar die laat de boekenvreter aan jullie speurderszin over.

Laten we maar bij de zweefvlieggeschiedenis blijven met LIONEL PASTRE, *Records pour l'éternité, Histoire du vol à voile aux Alpilles et des records de durée*, uitgegeven door de auteur, 2004, ISBN 2-9522454-0-1, 180 blz. 21 x 15 cm liggend, talrijke Z/W en kleurfoto's). Het vliegveld van Romanin-Alpilles heeft een grote rol gespeeld voor het Franse zweefvliegen, en een tijdlang werd er daar ook geschiedenis geschreven op wereldniveau. Het was dus zeker tijd om er een boekje aan te wijden.

De eerste belangrijke figuur in dit boek is Joseph Thoret. Als militaire piloot werd hij beroemd door lange vluchten met stilstaande motor aan boord van diverse zware tweedekkers in de jaren twintig. Hij demonstreerde zo dat zweefvliegen mogelijk was, in een periode waar de echte zweefvliegtui-



gen het vaak moeilijk hadden om na een sandowstart van de helling weg te raken. Maar zijn grootste verdienste is zeker het systematische verkennen van het bergvliegen. Hij zag daarin helemaal geen sport, maar wel een middel om de vliegveiligheid te vergroten: veel motortoestellen stortten destijds neer in de bergen bij gebrek aan kennis over stijg- en daalwindgebieden of briezen. Hij dook met zijn leerlingen in de turbulenties tussen de bergen, vaak met staande schroef. Hij noemde dat "l'école des remous". Zo verwierf hij zijn bijnaam "Thoret Mont Blanc". Maar veel leerlingen waren geterroriseerd en de militaire overheid besloot de school op te doeken.

Na WOII lag het vliegveld er een beetje verlaten bij, maar weldra ontdekte men dat het bijzonder gunstig gelegen was voor de toen nog gehomologeerde duurrecords. De Mistral rolde het Rhônedal naar beneden en botste loodrecht op een kleine bergketen: de Alpilles. Daar werden tussen 1948 en 1954 een hele reeks wereldrecords gevestigd. En toen de FAI in 1955 besloot om de duurrecords af te schaffen naar aanleiding van het dodelijke ongeval van Bertrand Dauvin, waren alle bestaande duurrecords, die voortaan als definitief zouden gelden, gevlogen geweest van op Romanin. De klok bleef staan op 56 uur 15 voor de éénzitters (Atger) en 57 uur 40 voor de tweezitters (Dauvin en Couston).

Daarna was het een tijdje stil rond het vliegveld. De staatssteun verdween met de records, maar de lokale vliegers wisten een club draaiende te houden. En vandaag de dag is het een bloeiende vereniging, die er vroeg bij was om de voordelen van de lierstart te benutten en met interessante tarieven de jeugd aan te trekken.

O ja, nog iets: de omgeving is bezaaid met overblijfselen uit de Romeinse tijd. Als je geen zin hebt om te vliegen, kan je ook voor archeoloog spelen!

Stéphane Vander Veken

WEDSTRIJDKALENDER 2010

Nationaal

KEMPEN CUP	WEELDE	13 - 16 mei 2010	Sport/ Transponder/club
BELGIAN NATIONALS	St.-Hubert	8 - 16 mei 2010	club/open/15m
KIEWIT CUP	HASSELT	22 - 24 mei 2010	Sport/ Transponder/club
KAISER WEDSTRIJD	ZWARTBERG	26 - 27 juni 2010	Schleicher HC ≤ 90
VICTOR BOIN 2010	OVERBOELARE	12 juni	Sport
KEIHEUVEL CUP	KEIHEUVEL	7 - 8 augustus 2010	Sport/ Transponder/club

Internationaal (FAI)

03 Jul tot 18 Jul 2010	31st FAI World Gliding Championship Prievidza (Slovakia)	Club Class / Standard Class / World Class
24 Jul tot 08 Aug 2010	31st FAI World Gliding Championship Szeged (Hungary)	15 meter Class / 18 meter Class Open Class



Kiewit Cup 2010

22 - 23 - 24 mei

Club - Sport - Sport XPDR

inschrijvingen: www.bekervanvlaanderen.be

TMZ Nederland : Implementatie fase 3



Ondanks meerdere tegenadviezen gaat de Nederlandse overheid vanaf 8 april implementatiefase 3 voor de TMZ-zones invoeren. Het aangrenzende Nederlandse luchtruim wordt hierdoor, vooral in de week, verder ingeperkt voor zweefvliegtuigen die niet voorzien zijn van een mode S-transponder.

Tijdens het weekend is het grensgebied toegankelijk tot 2500ft AMSL.

fase 1: implementatiedatum 5 juni 2008.

De Transponder Mandatory Zones (TMZ) in deze fase zijn steeds actief.

TMZ A	FL 065 en hoger
TMZ C	FL 065 en hoger
TMZ D North	FL 065 en hoger
TMZ D South	2500 ft AMSL en hoger
TMZ E	FL 065 en hoger
TMZ Eelde	1500 ft AMSL en hoger
TMZ Maastricht	1500 ft AMSL en hoger
TMZ Rotterdam	2500 ft AMSL en hoger

• Fase 3: implementatiedatum 8 april 2010.

De tijdens fase 3 geïmplementeerde gebieden zijn een aanvulling op fase 1. Deze additionele

Transponder Mandatory Zones zijn actief op werkdagen van 0800-1600 (0700-1500):

TMZ A	1200 ft AMSL en hoger
TMZ B	1200 ft AMSL en hoger
TMZ C	1200 ft AMSL en hoger
TMZ D North	1200 ft AMSL en hoger
TMZ D South	1200 ft AMSL en hoger
TMZ E	1200 ft AMSL en hoger
TMZ Eelde	1200 ft AMSL en hoger
TMZ G1	1200 ft AMSL en hoger
TMZ Maastricht	1200 ft AMSL en hoger
TMZ Rotterdam	1200 ft AMSL en hoger

Noot: buiten deze tijden blijft de situatie gelijk aan fase 1.

VICTOR BOÏN 2010

SPORT KLASSE

12 JUNI

INFO & INCHIJVINGEN: WWW.VZP.BE

... READING YOU 5?



Toogvliegen, daar gaat het over

Het begint stilaan bij iedere zweefvliegpijloot te kriebelen. Dat zie je duidelijk als je om het even welke kantine van een vliegveld binnenstapt waar ook aan zweefvliegen wordt gedaan.

Er moet dringend gevlogen worden.

Aan elke toog vind je wel een groepje piloten waarvan minstens één ervan tijdens zijn verhaal zijn of haar armen uitstrekt alsof ze in vlucht zijn, met als enig doel zijn of haar verhaal extra kracht bij te zetten.

Handen maken vrilles, duikvluchten en loopings en al wie er rond staat kijkt met grote ogen toe, luistert begeistert, licht, beaamt of trekt in twijfel. Maar alles met het onderliggende bedoeling het gevoel van vliegen in onszelf levend te houden. Het is niet moeilijk om alles snel tot in het diepste van de verbeelding te laten spreken. Ik heb ondertussen verhalen gehoord

over buitenlandingen in the Australische outback, waar sleeptoeisten je terug komen ophalen en in een stofwolk, waar je nauwelijks wat door ziet, en haast zuiver op het gevoel je zwever de lucht in moet krijgen. En mensen die met gevoel voor dramatiek vertellen over hoe ze op ongeveer 250 m hoogte op een nul tot een halve blijven draaien omdat er onder hen niet echt mogelijk is om te landen. Uiteindelijk toch hoogte winnen om nu, een tijd later, geanimeerd en soms geëmotioneerd hun verhaal te vertellen aan iedereen die het horen wil.

In het beperkt aantal jaren dat ik aan zweefvliegen doe heb ik nog nooit zoveel manieren gehoord om een eenvoudige wolk te beschrijven. Soms lyrisch, soms technisch. Maar altijd met het nodige vliegenierslatijn omschreven. "Het pompt bakstenen!" Wie dat voor de eerste keer hoorde had meer dan waarschijnlijk een paar vraagtekens in

de ogen. Voor insiders is dit meestal het signaal om snel hun parachute aan te trekken, in hun zwever te stappen en zich de lucht in te laten slepen of lieren. Ik kan de foto's op kleine gsm-schermpjes al niet meer tellen die een snapshot laten zien van variometers waarvan de wijzers of displays tegen de +5 aanleunen. Het doet dromen en verlangen naar soortgelijke ervaringen. Ik denk dat volgende regel een algemeen gevoel beschrijft. "Het geeft een fantastisch gevoel om onderdeel te zijn van een sterk uitdunnende pilootensoort." En ik hoop echt hier in ons ligablad ook veel soortgelijke ervaringen te mogen lezen.

De winterwerken zijn uitgevoerd. De statutaire vergadering zit erop.

In de komende dagen worden de laatste toestellen gekeurd en wordt er een datum vastgelegd om de clubtoestellen te monteren. Het vliegseizoen 2010 begint en ik wil de lucht in. *Hans Van Laethem (KAZM)*

KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 2 DECEMBER 2009

Aanwezig: J. Aerts - voorzitter, J. Servais, G. Van Pee, J.P. Awouters, , G. Michiels L. Marenne, Ph. Defooz, P. Pauwels. Verontschuldigd: R. De Coninck R. Paenen, De voorzitter verwelkomt Philippe Defooz die J. M. Mulenders opvolgt.

Voor de ballonsport zal in de toekomst Nancy Vanhuffel worden opgevolgd door Piet Van Kerckhove.

De voorzitter opent de vergadering om 19:00 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 07-10-2009:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Records: nihil

3. Reglementen van wedstrijden 2009

Ballonvaart: Challenge Olen 2009

4. Ontvangen resultaten

Zweefvliegen: beker van Vlaanderen 2009

5. Homologatie van prestaties

Zweefvliegen

Alle dossiers worden aanvaard behalve de 50 km proef van G. Verbruggen

6. Allerlei:

6.1. Examen voor het bekomen van de bevoegdheid van Sportcommissaris

- Examen op 31-01-2010, wordt georganiseerd door JP Wouters voor zowel model als ULM piloten.

- Vraag van de FCFVV betreffende examens SC op basis van de Franse tekst gepubliceerd op de website FAI

Deze vraag wordt verder onderzocht. Een gelijklopende examinering voor alle disciplines moet worden gerespecteerd.

6.2. Zweefvliegen:

- Nominatie KBAC-Examinatoren 2010-2012

Gezien de aanvraag vanuit de BZF onvolledig is (Aanvraag FCFVV is nog onvolledig, kandidaten voor de luchtkadetten zullen pas op 8 december 2009 worden aangeduid), zal de beslissing van de Sportcommissie genomen worden tijdens de volgende vergadering van de Sportcommissie.

Het mandaat van de examinatoren dewelke op 31-12-2009 vervalt, zal tijdelijk worden verlengd tot 31-03-2010.

- Wijziging KBAC-Lierreglement: Goedgekeurd

- Automatisering indienen proeven:

De voorzitter van de Sportcommissie zal een voorstel van procedure uitwerken tegen volgende vergadering

7. Planning vergaderingen 2010:

Begin van de vergadering om 18u30 woensdag 31 maart, 23 juni, 6 oktober, 1 december

Omstreeks 20:30 u wordt de vergadering gesloten.

*J. AERTS, voorzitter
P. Pauwels, verslaggever*

VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

1.1. Theoretische examen zweefvliegvergunning:

Robert SCHOONJANS

1.2. Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Marc SEYEN

2. Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Fabienne VAN DER LINDEN

3.2. Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

Sebastien MATHIEU

FAI-BREVETTEN LVZC

1. Zilveren brevet:

1.1. 1000 m hoogtewinst:

Dieter JANSSENS

Michel JACQMAIN

1.2. 5 uren duurvlicht:

Dieter JANSSENS

Hans VAN MOER

Gino VERBRUGGEN

Don ZAGT

2. Gouden brevet:

300 km afstandsvlicht:

Remi VANDERHOYDONCK

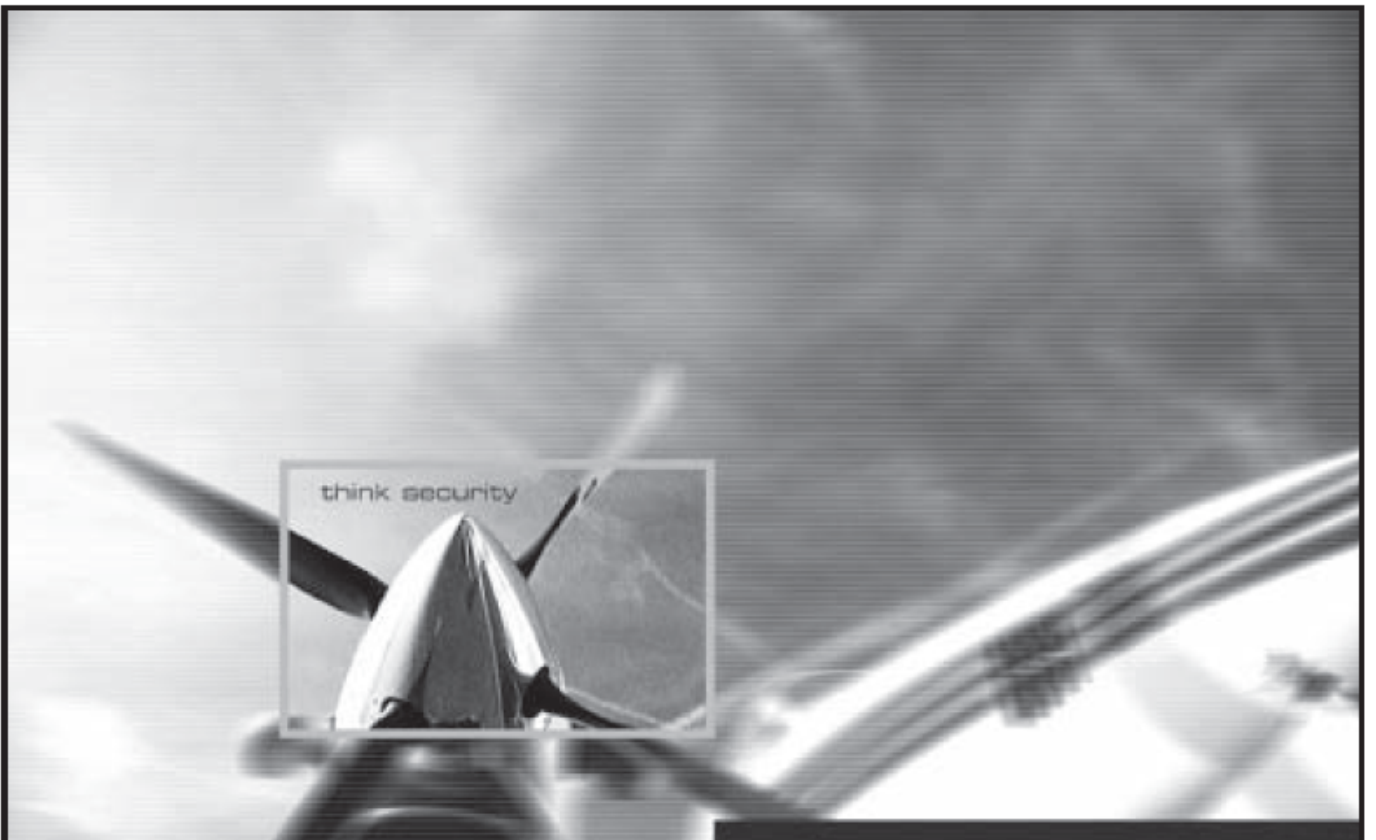
3. Diamanten brevet:

300 km doelvlucht:

Remi VANDERHOYDONCK

500 km afstandsvlicht:

Jochen SCHOETERS



AVIATION
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

VERBODEN TOEGANG VERZICHERING AAN DE ZAKEN VAN VERZICHERINGEN VAN NATUUR



April 8 – 11, 2010

**The Global Show
for General Aviation**

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Your Destination.



www.aero-expo.com

Platinum-Sponsor:



Gold-Sponsor:

aerokurier
FLUG REVUE