

LIGABLAD

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

42^{ste} jaargang

oktober • november • december 2022

kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer 172

P. 910168


liga van vlaamse zweefvliegclubs

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.: 014/26.07.40
e.mail: secretariaat@luchtporten.be



42^{ste} jaargang • Nummer 172
oktober • november • december 2022

Hoofredactie, redactieadres en verantwoordelijke uitgever:

Ludo Vrancken
Naamsevest 26, 3000 Leuven
Tel. 0498 60 65 99

E-mail:

ligablad@lvzc.be

Aan dit nummer werkten verder mee:

Jan Matheussen
Kris Van Dam
Joke Van Hove
Stéphane Vander Veken

Abonnementen:

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

Liga van Vlaamse Zeevliegclubs
Drieskensstraat 46 - 2300 Turnhout
Tel.: 014/89 44 60
e.mail: info@lvzc.be
internet homepage :
http://www.zeevliegen.be
of http://www.lvzc.be

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
BE42 0682 0333 4154
v.z.w. Liga van Vlaamse Zeevliegclubs
te 2300 Turnhout

Druk en opmaak:

Drukkerij Graphius NV - www.graphius.com

Kantoor van afgifte Gent X

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten is toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie. **Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht voor 1 maart 2023.**

Omslagfoto: Daniël Goyvaerts

Inhoud

- Nieuws van het secretariaat	1
- Philippe Huybrechts, Ferre Van der Vieren, Sebastiaan Durt en Jeroen De Vriendt.....	2
- Juniorenweekend Keiheuvel 2022.....	6
- Ahot & OPS	8
- Zeevliegnieuws	9
- Het hoekje van de boekenvreter	10
- De Horsa van Schaffen	12
- Sportcommissie van 16 november 2022	14
- Homologatie van de F.A.I. brevetten.....	15

Woordje van de redactie

Wanneer dit nummer van het Ligablad in uw bus valt, is 2023 al begonnen. Oktober, november en december zijn niet bepaald sexy maanden. Het zijn de maanden van winterwerken, theoriecursussen en examens. Het zijn ook de maanden waarin al op het voorbije seizoen teruggekeken kan worden en dat seizoen was nu eens niet getekend door Corona. In veel clubs werd er gretig gebruik van gemaakt. Bepaalde piloten hadden blijkbaar wat rekeningen te vereffenen. Het werd ook een warm jaar met veel blauw en niet zoveel echt overlandweer. Wie dat wilde kon nochtans zijn collectie vliegers flink aandikken. Het grote aantal proeven dat de sportcommissie moest homologeren vormt een levendig bewijs dat het begrip "slecht weer" relatief is. Vijftien piloten sleepten in de tweede helft van het jaar een F.A.I. brevet in de wacht. Daarvan slaagden er twee zelfs in om meerdere brevetten tegelijk op te spelden. De groep technische controleurs groeit ondertussen ook aan. In het begin van 2022 legden acht kandidaten met vrucht hun theoretisch examen af. Daarvan boden er zich drie in december aan voor een praktische proef. De anderen volgen. Ook het corps instructeurs staat op uitbreiden. Begin december startte in Tienen een nieuwe cursus. Begin december wisten de AHOT's en OPS na twee jaar COVID opnieuw live te vergaderen. De redactie van het Ligablad mocht een kijkje gaan nemen en sprokkelde wat algemene informatie samen. Joke Van Hove schreef een verslag over de traditionele seizoenafsluiter voor onze jonge piloten: het juniorenweekend en Kris Van Dam bezocht vier jonge piloten die een Ka6 kochten en opkalefaterden. In het hoekje van de boekenvreter dook Stéphane Van der Veken het verleden in en vond onder andere een manuel van de Airspeed Horsa, een legendarische transportzwever. Weinigen weten dat vlak na de Tweede Wereldoorlog ook het Belgische leger er even aan dacht om dergelijke toestellen in te zetten. Het mislukte en wij bekijken even wat er aan de hand was. Tenslotte nog dit: op 28 januari 2023 gaat het tot Season Kick-Off omgedoopte symposium van de Liga door. Naast de naam veranderde ook de formule. Iedereen is uitgenodigd om te komen kijken wat het resultaat is.

De beste wensen voor 2023.

Ludo

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2023

Tijdens de algemene vergadering van 24 november 2022 werd het ontwerp van begroting voor 2023, dewelke door het bestuursorgaan was voorbereid, besproken en goedgekeurd. Dit voorstel zal uiteraard nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de statutaire algemene vergadering in maart a.s.

Voor het komende werkingsjaar blijven de bijdragen opnieuw ongewijzigd:

- a) Vaste clubbijdrage: 300,00 €
- b) Individuele bijdrage: 160,00 € voor de leden jonger dan 65 jaar
140,00 € voor de leden ouder dan 65 jaar
Nieuwe leden die toetreden na 1 juli genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 92,00 € en 80,00 €
- c) Deelnemers aan initiatiekampen betalen 38,00 €
- d) "Crew"-leden betalen 23,50 €

Voor alle duidelijkheid herhalen we hier dat de individuele bijdrage ook de premie omvat voor de collectieve sportverzekering (zowel vlieg- als grondrisico). Deze collectieve verzekering is trouwens één van de verplichtingen in het decreet 'Erkenning sportfederaties'.

Kadervorming

Tijdens de voorbije periode hadden de volgende activiteiten plaats:
12 november 2022 - Vorming dag voor alle CAO-medewerkers en technici,
10 december 2022 – Jaarlijkse AHOT, OPS & Safety vergadering.

Planning refreshers FI:

Op zaterdag 28 januari 2023 is de jaarlijkse FI-refresher voorzien te Malle in de voormiddag.

BE.DTO.130

De werking verloopt in het algemeen vlot. In het afgelopen seizoen behaalde 24 personen de SPL-vergunning en 8 personen de TMG-uitbreiding. Tevens behaalde 1 persoon de FI (s) restricted en werd 1 persoon full FI(S). Een dikke proficiat aan allen en welgemeende dank aan de instructeurs.

Onlangs is de nieuwe klas FI gestart met 14 kandidaten.

Tijdens de periode oktober/februari lopen er enkele cursussen ter voorbereiding van het theoretisch examen. Raadpleeg jouw A-HoT in de club voor meer informatie. Het theorie-examens zal vanaf heden op computer worden afgenomen bij het DGLV te Brussel.

Voor de theoriecursus is er een nieuwe website www.zweefvliegopleiding.be waarop de volledige cursus terug te vinden is. Deze cursus is geheel conform Part SFCL.

We vragen aan FI's en FE's telkens bij wijzigingen of verlengingen een kopie van hun vergunning/medical over te maken aan het DTO-secretariaat via dto@lvzc.be

Luchtwaardigheid - BE.CAO.0113

Behoudens enkele types (de zgn. Annex I-toestellen) die nog onder nationaal regime blijven, moeten alle zweefvliegtuigen beschikken over een EASA conform 'Bewijs van Luchtwaardigheid' (CoA – Certificate of Airworthiness) en een bijhorend 'Bewijs van herbeoordeling' (ARC – Airworthiness Review Certificate). De ARC is maar 12 maanden geldig en moet dus tijdig worden hernieuwd. Op dit ogenblik wordt er voor +/- 130 toestellen, eigendom van clubs of van hun leden, beroep gedaan op de LVZC-CAO. Wij herhalen dat de CAO toestellen kan en mag herbeoordelen die in een andere EU-lidstaat zijn ingeschreven. De meeste actuele documenten en formulieren kunnen de ARS-en terug vinden op de CAO online database. Privé eigenaars worden verzocht hun aanvraag tijdig in te dienen,

zodat de werkzaamheden kunnen worden gepland voor de aanvang van het vliegseizoen.

Op de ledensectie van onze website www.lvzc.be is er een sectie Techniek aangemaakt. Daar is informatie terug te vinden aangaande onderhoud en luchtwaardigheid.

EU-Vliegvergunningen (EU-SFCL)

Vermits een SFCL-vliegvergunning geen vervaldatum heeft, moet de vergunninghouder steeds zelf voor elke vlucht nakijken of hij aan de permanente ervaringseisen voldoet. Zie vademecum voor de permanente ervaringseisen. De gehele opleiding en uitreiking van nieuwe vergunningen verloopt uitsluitend volgens Part SFCL.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas toch nog geconfronteerd met incidenten en accidenten. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren via 'AIR.LVZC'. Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen. Bij vragen kan je contact opnemen met de veiligheidsadviseur van je club of de Safety Managers (Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck) via safety@lvzc.be

FAI-Sporting Code

De sporting code "Section 3 - Gliders & Motor Gliders" is beschikbaar op de website van de FAI en via de verantwoordelijke sportcommissaris in jouw club.

Homologatie van F.A.I.-brevetten:

Alle dossiers moeten worden ingediend binnen de 12 maanden na de prestatiedatum, gelieve hiermee rekening te houden a.u.b. Oude dossiers worden niet meer aanvaard!

De aanvragen voor homologaties worden op het secretariaat verwacht tegen begin maart, begin juni en begin november 2023.

Ledenbestand – Persoonlijke gegevens – Actualisering

Mogen wij oproepen om adreswijzigingen zo spoedig als mogelijk te melden aan het LVZC-secretariaat.

Symposium 2023 : Season Kick-off

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 28 januari e.k. in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend en gevarieerd programma. Zie de aankondiging verder in dit nummer.

Jan Matheussen

Dank

Alle medewerkers, clubsecretarissen, commissieleden en leden worden vanuit het secretariaat van harte bedankt voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden, de nodige creativiteit aan de dag kunnen leggen om oplossingen te vinden voor eventuele problemen. Maak van 2023 een sportief en succesvol vliegjaar en hou het vooral veilig!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan Axis Aviation die onze werking op verschillende vlakken heeft ondersteund.

Philippe Huybrechts, Ferre Van der Vieren, Sebastiaan Durt en Jeroen De Vriendt.

Laatst hoorde ik van enkele jonge mensen die een mooi verhaal te vertellen hebben over twee K6- en die ze hebben gekocht en opgeknapt. Ik sprak er met Elisabeth Kenis, Sebastiaan en Jeroen, allen lid van KAZM. Ze zijn alle drie gebeten door de vliegmicrobe. Dat merk ik als ik de vraag stel wat ze beroepsmatig doen. Sebastiaan en Jeroen zijn beide bezig bij KLS voor hun opleiding als verkeersvlieger. Elisabeth is Industrieel Ingenieur. Omdat het vliegveld van Zoersel jammer genoeg het slachtoffer is geworden van administratieve rompslomp zijn we genoodzaakt ergens anders af te spreken. Dat doen we in een café in Hove, een plaats waar we door het vroege uur nog rustig kunnen praten.

Wanneer zijn jullie begonnen met vliegen?

Sebastiaan: Toen ik 12 was vloog ik mee met papa vanop Antwerpen, hij had toen zijn PPL na lange tijd weer in orde gebracht. Meteen daarna ben ik op zoek gegaan naar de snelste en goedkoopste manier om in de lucht te geraken. Zo stuitte ik al snel op het zweefvliegkamp van KAZM.

Jeroen: Twee jaar later, toen we 14 waren raakte mijn vader met een collega aan de praat over het zweefvliegkamp. Hij is instructeur bij KAZM en al snel was ik ook overtuigd. Sebastiaan en ik zijn van onze geboorte bevriend en we besloten ons samen in te schrijven voor een week kamp. Dit was in de zomer van 2015.

Elisabeth: Mijn vader is motorpiloot in Zoersel. Van kinds af aan vloog ik mee met hem. Het zweefvliegen was dan ook de logische volgende stap. Toen Jeroen en Sebastiaan op hun eerste kamp aankwamen vertelde ik hun dat ze spijt gingen hebben dat ze maar voor één week ingeschreven hadden. De volgende keren kwamen ze dan ook telkens twee weken.

Als jongere is het soms moeilijk om het vliegen te bekostigen. Hoe doen jullie het?

S: In de zomer gaf ik zeilles, daarnaast deed ik wat klusjes bij de familie om mijn vluchten te betalen. J: We vlogen vaak samen om de kosten te delen.

Wanneer begon het Ka6 verhaal?

S: In 2017 vroegen we aan Wim Reynders hoe we een goedkope zwever konden kopen.

Wim zegde dat er een K6cr stond bij een lid in zijn buitenverblijf in de Ardennen. Aanvankelijk leek dit ook te duur voor ons, maar we kwamen elkaar tegemoet, en we konden de kosten delen. Waar mijn klasgenoten toen de nieuwste iPhone kochten, kochten wij veel meer plezier aan een lagere prijs! Voor het handen schudden toch even naar het thuisfront bellen voor akkoord. We betaalden het wel zelf, maar een akkoord van thuis was op die leeftijd wel nodig natuurlijk. Papa vond het 'een interessant experiment', mama iets minder :-).



Groepsfoto getrokken door Pieter-Jan Huyghe van links naar rechts Philippe, Sebastiaan, Ferre, Jeroen


Passage RM

Grappig is wel dat ze zwever daar werd gezet voor er een huis was gebouwd. We hebben er twee dagen over gedaan om hem van het terrein te krijgen.

Er was wel wat werk te verrichten, voornamelijk papierwerk. Gelukkig zijn we goed geholpen door Paul Hermans en Wim.

Jullie kochten erna toch een Ka6e?

J&S: Dat klopt, via Thomas Van Erck hoorden we dat er in Kortrijk een Ka6e te koop stond voor 5000 euro. Dit was te veel geld voor ons, maar iedereen had het over die 'E' en het begon toch echt te kriebelen. We konden ook de radio, Flarm en parachute overnemen uit onze CR. We besloten te gaan kijken en deden een laag bod. Er was nog wel veel werk aan, en het toestel had 20 jaar stilgestaan; geen EASA documenten dus. Ons bod werd aanvaard en de Ka6CR OO-ZMK werd verkocht. Het werk dat er nog aan moest gebeuren konden we niet allemaal zelf. Er zat enkel een snelheidsmeter en hoogtemeter in, geen immatriculatie, kleplaten zaten los,... Vooral Thomas heeft er ons veel bij geholpen.

De romp werd gedeeltelijk herspoten, er kwam nog een nieuw instrumentenbord en een jaar later ook nog een transponder. De stoel werd ook bekleed door Sebastiaan zijn vader.

Maar eigenlijk was het papierwerk het meeste en het duurste werk.

Er zou ook nog een verhaal zitten aan de wedstrijdnummer?

J: Inderdaad, omdat we met vier zijn was het moeilijk om een wedstrijdnummer te kiezen. Initialen gingen niet en uiteindelijk werd het "RM". Race Machien, dat vonden we gewoon grappig.

Hoe was de eerste vlucht?

S: Door Corona werd die even uitgesteld. Maar na de eerste vlucht was ik direct verkocht. Natuurlijk is de Ka6e beter om mee overland te vliegen. Dus toen we hoorden dat er in St-Hubert nog een Ka6e te koop stond zijn we daar naar toe gereden. Al moet ik toegeven dat ik niet meteen voorstander was, Jeroen en de andere mannen hun enthousiasme wisten me snel te overtuigen, gelukkig! Er was nog wel veel werk aan, maar hij was EASA gekeurd, wat natuurlijk een voordeel was. We gingen hoe dan ook kritisch zijn, ons niet met teveel werk opzadelen. We zouden deze Ka6e niet overdreven goed in orde zetten, gewoon budget, veilig en basic.

Er was bijvoorbeeld een gat in de romp gemaakt om de antenne van de handradio door te steken, en veel andere (cosmetische) schade. In de romp tegen de staart vonden we ook nog een oude pet-fles. Aan de houdbaarheidsdatum konden we zien dat ze minstens 6 jaar heeft meegevlogen! Er moest een nieuw instrumentenbord gemaakt worden, de cockpit moest herschilderd worden, de romp voor een groot gedeelte ook, er was niets van bekabeling,... kortom veel werk.

Wat voor mij wel een pluspunt was is dat hij van de Luchtcadetten was geweest. Een originele Belg. We hebben het toestel dezelfde dag mee naar huis genomen. We zouden kunnen stellen dat we niet zo kritisch zijn geweest. Later konden we het ook niet laten ook dit toestel veel beter in orde te zetten dan voorzien, er werd zelf mylar geïnstalleerd zoals op de RM, zo gaan die dingen natuurlijk. Dat was aan het begin van het vliegseizoen. We wilden er graag aan meedoen met de Kempencup en dus hadden we nog wel wat werk voor de boeg.


Philippe in de OO-ZMK

Ferre bij het plaatsen van het wedstrijdnummer



PL59 opgelijnd op de Kempencup

Het toestel werd in de garage bij Thomas gezet. Het werk vlotte goed maar toen we twee dagen voor de wedstrijd de remkleppen terug wilden monteren, die we los bij de zwever hadden meegekregen, bleken die bij de vorige eigenaar verkeerd in elkaar gezet te zijn geweest. Het was toen nachtwerk om dit terug goed te krijgen. E: Omdat Ferre en Philippe het studie en werkgewijs erg druk hadden dit jaar kon ik meevliegen en deelde ik samen met Jeroen een Ka6e op de wedstrijden. Het was leuk om na die vele werkuren eindelijk te kunnen vliegen met de PL59!

Is dat gelukt voor de wedstrijd?

J: Dat wel, de dag voor de Kempencup werd het toestel gekeurd. Het gevolg was wel dat de eerste vlucht werd gedaan tijdens de wedstrijd.

Die dag eindigde spijtig genoeg met een buitenlanding. Desondanks het feit dat we niet samen hadden gevlogen die dag



Nieuw instrumentenpaneel PL59, met Badin ©

hoorde ik Sebastiaan vanuit de RM via de radio vragen of ik dat was in die wei. Niet veel later stond Sebastiaan naast mij in dezelfde wei.

S: Jeroen was op die korte tijd al goed bevriend geraakt met de boer. Toen ik uitstapte was die dan ook bier en koeken gaan halen voor ons. 'Maar wel geen gewoonte van maken hè mannen!' Het was een wei bij een hoeve waar ze zelf ijs produceerden en verkochten. We hebben ons niet verveeld in afwachting van onze ophalers...

Jullie hebben er al mooie resultaten mee behaald als ik de wedstrijduitslagen bekijk.

J; Tijdens de Kempencup heb ik mijn eerste 300km gevlogen, samen met Sebastiaan. In Keiheuvel behaalden we samen met Elisabeth de eerste plaats.



Samen in de wei na de 'maiden flight' van de PL59

E: Toen Sebastiaan de start afbrak door de weersomstandigheden bleef ik plots alleen achter. We zouden namelijk samen de proef rondvliegen. Ik had nog nooit in een solo toestel meegevlogen op

de wedstrijd en de condities waren niet super; blauw en erg veel wind. Het was vechten, maar ik ben rond geraakt. Super leerrijk.

Ik wens jullie nog veel succes en mooie vluchten met jullie toestellen.

Kris



Vers hoeveils gehaald naast onze buitenlandigswei



De start van een pittige vlucht

Verkrijgbaar via het secretariaat:



KNVvL-Elementaire vliegopleiding

Formaat: 15 x 21 cm

Prijs: € 5,00 (7,00)*



Logboekje

Formaat: 13 x 20,5 cm

Prijs: € 2,50 (4,50)*



Sticker "Zilveren" brevet

Prijs: € 1,75 (2,50)*



* (= via post toegezonden na ontvangst van je betaling op bankrekening BE42 0682 0333 4154 t.n.v. LVZC te 2300 Turnhout)

Juniorenweekend Keiheuvel 2022

Tijdens het weekend van 30 september 2022 mocht Kon. Aeroclub Keiheuvel dit jaar het juniorenweekend organiseren. Met een vrolijke groep vrijwilligers werd het vliegveld voorbereid om via deze weg onze geliefde sport nog eens goed in de bloemetjes te zetten. Nieuwe leden en oude bekenden werden nog eens samengebracht voor een heus vliegfeestijn.



Vrijdagavond stond helemaal in het teken van Topgun. De tweede film was reeds uitgekomen en daar hebben wij gebruik van gemaakt om ons weekend in dit thema aan te kleden.

Omstreeks 18:00u kwamen de eerste bezoekers toegestroomd. Deze werden ontvangen met een warme spaghetti en een aangepaste film in de zweefvlieghangaar. Na de gezellige avond konden onze kampeerders zich in hun tent of camper nestelen met mooie vooruitzichten op de volgende drukke dag.

Op zaterdag stond immers het zweven centraal. Na goed te hebben ontbeten maakte iedereen zich klaar voor de vliegday. We hadden geluk, de weergoden waren ons goed gezind en er waren tal van vliegactiviteiten voorzien. Het vliegen aan lier en sleep was een must, maar verder werden ook vluchten voorzien met onze prachtige Yellow bird, de Calif Caproni, de imposante Taurus of kon je lekker uitwaaien in de cabrio ASK-13.



Ons oudste zweefvliegtuig; de Lerche, werd ook nog eens buitengezet en werd aangepast met een hendel zodat we het spelletje "drop the ball" konden spelen. Wie het target al vliegend het best in de roos kon raken met een balletje won de 1^{ste} plaats.



De Lerche van Keiheuvel (foto Jozef Deconinck)



Foto: Pieter Daems

Als kers op de taart werden er vluchten aangeboden met de Fox, waar iedereen die eens wilde proeven van acro vliegen met een zweefvliegtuig zijn/haar hartje kon ophalen.

Tenslotte, voor diegene die al aan de afterparty dachten en gratis drankkaarten wilden sprokkelen, werd er een wedstrijdje "zoek het breukstuk" georganiseerd. Waar opvallend, de jonge piloten van Tienen zich met veel vlijt aan opgeworpen hebben.

Om 19:00u werd de BBQ aangestoken en na de prijsuitreiking van "drop the ball" en het "breukstuk zoeken" konden we onze vlieg-dag afsluiten met lekker eten en een feestje dat doorging tot in de vroege uurtjes.

Onze club wil graag via deze weg ook graag iedereen bedanken die betrokken is geweest bij het verwezenlijken van dit weekend. Zowel de (bezoekende)piloten, technici, organisatoren en vooral de talloze vrijwilligers maakten dit een echt clubgebeuren, waar wij nog met veel plezier aan zullen terugdenken.

We hopen dat iedereen zich heeft vermaakt en we zien iedereen graag terug bij de volgende editie.

Vriendelijke groeten
Het Juniorenteam Keiheuvel.



Foto's: Martijn Eerdekens

Eervolle vermeldingen

Drop the ball

- 1^{ste} plaats: **De Vriendt Jeroen**
- 2^{de} plaats: **Spiering Remco**
- 3^{de} plaats: **Bertels Emiel**

Zoek het breukstuk

- **Corbeels Jules**
- **Guellinckx Caro**
- **Ene Paul**



Foto's: Jozef Deconinck

Ahot & OPS

Op 10 december 2022 vond voor het eerst in twee jaar opnieuw een life vergadering van onze Ahots' en Ops verantwoordelijken plaats. Het gebeurde in Leuven en het Ligablad mocht meekijken. Het is uiteraard niet de bedoeling om een uitgebreid verslag hiervan uit te brengen. Een paar items waren echter wel de moeite om eens even te belichten.

De site zweefvliegexamen.be en hoe de zaken op orde krijgen om een vergunning te bekomen

Op de website zweefvliegexamen.be kunnen leerlingen die de theoriecursus volgen of gevolgd hebben hulp vinden bij het instuderen van de materie. Ze kunnen er ook een proefexamen afleggen. Er staat geen limiet op het aantal pogingen, maar het slagen voor zo een examen is wel verplicht om voorgesteld te worden voor het "echte" examen bij het D.G.L.V. waar de pogingen wel beperkt zijn. Om aan dat examen deel te nemen is het overigens ook verplicht om de theoriecursus gevolgd te hebben. Niemand kan zich op eigen initiatief inschrijven bij het D.G.L.V.



Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck over veiligheid

Slagen voor het examen is op zijn beurt ook één van de voorwaarden om uiteindelijk een vergunning in de wacht te slepen. Daarvoor moet nog een praktische proef afgelegd worden en –niet onbelangrijk- de papieren moeten in orde zijn. Michaël Klofac en Nathan Hilaert stelden tijdens een beperkt aantal audits vast dat het bij dit laatste soms nog misloopt. Lesvluchten zijn niet aangeduid op de leskaart, vluchten op de leskaart zijn niet terug te vinden in het vliegboekje, vluchten onder toezicht (dus ook van leerlingen solisten) werden niet door een instructeur afgetekend.

Meldingen AIR

De meeting werd afgerond door Koen Peeters en Jan-Bart Van Erck. Zij kondigden een nieuw systeem aan waarmee incidenten & accidenten in de toekomst gemeld kunnen worden. Het grote verschil met het vorige systeem is dat in de nieuwe versie van het huidige systeem het voor iedereen mogelijk gaat zijn om rechtsreeks een melding in te brengen. Nu zien we elk jaar opnieuw een Pareto-verhouding verschijnen in de meldingen die onze veiligheidscel in de bus krijgt. Met andere woorden het grootste aantal meldingen komt van een beperkt aantal clubs, een vrij groot aantal clubs delen quasi geen informatie mee. De vergadering boog zich ook over het veiligheidsthema voor 2023. Wat de brainstorming opleverde, wordt bekend gemaakt tijdens de Season Kick-off die op zaterdag 28 januari 2023 plaatsvindt in het Provinciaal Vormingscentrum te Malle.

Ludo Vrancken

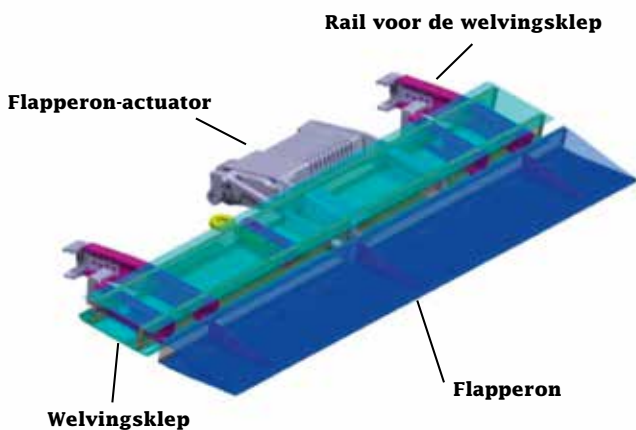


Een panoramisch overzicht van de deelnemers met vooraan in het midden Koen Pierlet Head of Training van de Liga (foto Ligablad)

Zweefvliegtuignieuws

Akademische Fliegergruppe Stuttgart e.V.

Op het *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2022* hebben M. Habermann, J. F. Santosa, M. Haberzettl en C. Kurz een gezamenlijke voorstelling gedaan van het fly-by-wire zweefvliegtuigprototype FS36 dat bij de Akaflieg wordt ontworpen. Fly-by-wire wordt tot nu toe enkel in de militaire en “grote” vliegerij toegepast, maar daar zou dus verandering in komen. De FS36 wordt een 18 m toestel met Wortmannkleppen (een variante van de Fowlerklep, die wel het vleugeloppervlak vergroot door achteruit te schuiven, maar geen spleeteffect heeft). Op die klep zit een flapperon die de rolroerfunctie op zich neemt.



Naast de zuivere stuurfunctie, kan men met een fly-by-wire systeem ook nog bijkomende functies activeren, zoals bescherming tegen overtrekken, bescherming van de flight envelope of automatisering van aerodynamisch geoptimaliseerde flapstanden. Terwijl de stuurfunctie berust op potentiometers die de stuuruitslagen van de piloot meten, vereisen deze geavanceerde functies complexer sensoren, zoals luchtgegevenssensoren, traagheidsensoren en GNSS-posities. De FS36 bevindt zich nog in de ontwerp- en rekenfase, maar normaliter zou er in 2023 begonnen worden aan de eigenlijke bouw van het toestel.

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Toen Schleicher besloot een elektrische zelfstarter te bouwen, namen de beproefde aandrijflijn van de ASG 32 E1 en plaatste die in de eveneens beproefde ASW 28-18 E. Bovendien gebruikte men de nieuw ontworpen cockpit van de AS 33 en de nieuwe hoge winglets. Het resultaat was in 2021 de AS 34 Me. Brandveiligheid is een beetje het zorgkind van elektrische aandrijvingen, en daarom zijn de ronde batterijcellen omhuld in vuurresistent materiaal, dat ze ook onderling gescheiden houdt en vermijdt dat een defecte cel de aanpalende zou beschadigen. De bekende Schleicher veiligheidscockpit werd hierbij nogmaals verbeterd, om nog meer plaats en comfort aan te bieden, o.a. door nieuwe pedalen die beter aangepast zijn aan zeer grote personen. Er kwamen ook hoge winglets.

Terwijl men dan toch zo ver stond met de 34, heeft men al die verbeteringen ook toegepast op de ASW28 standaardklasser, die nu als ASW28B op de markt komt. Hij wordt nu eerder aangeprezen als een eenvoudige allrounder voor de clubs. De remkleppen zijn

nu voorzien van een derde “verdieping” en zijn bijzonder effectief. De eerste ASW 28 B werd eind juli afgeleverd aan Rhönflug Fulda (RFF), een van de clubs op de Wasserkuppe.



General Aviation Modifications Inc.

Er wordt algemeen aangenomen dat loodhoudende avgas in gevaar is, hetgeen voor onze sleepactiviteiten een probleem kan worden. Swift fuel verkoopt al enkele jaren loodvrije 94UL, die echter meestal voor onze sleepers niet past, maar werkt wel aan een 100-octaan versie.



De FAA heeft nu aanvullende typecertificaten (STC's) goedgekeurd voor het gebruik van G100UL 100-octaan loodvrij avgas van General Aviation Modifications Inc. in alle zuigervliegtuigen voor de algemene luchtvaart. Het bedrijf begon in 2009 te werken aan de G100UL. De brandstof zal aanvankelijk in kleine partijen worden geproduceerd terwijl een productie- en distributie-netwerk opgestart wordt. Hoewel de prijs van G100UL nog niet vastligt, zal het wellicht iets meer kosten dan 100LL totdat het productievolume toeneemt.

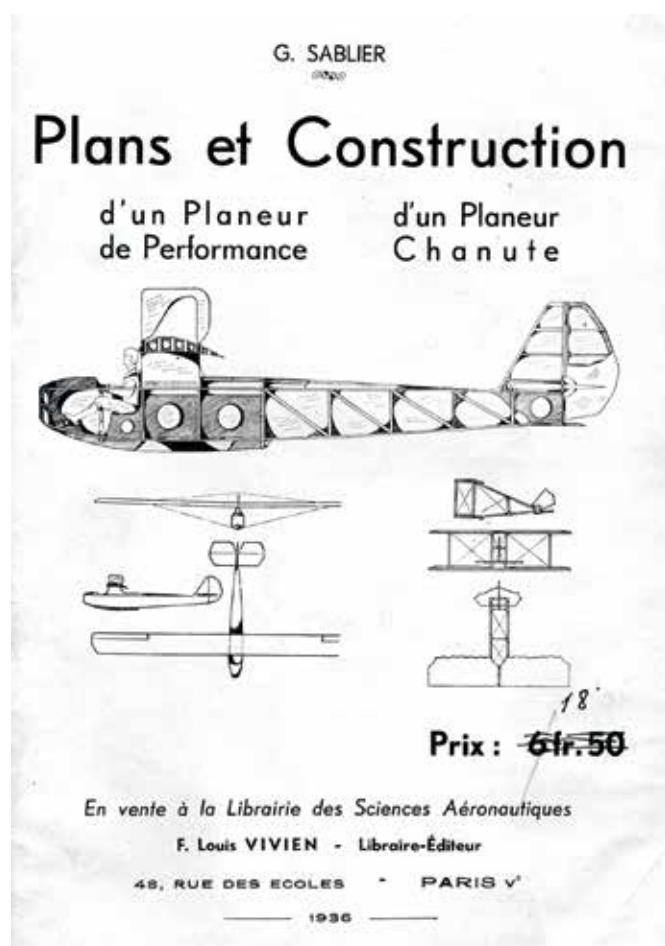
Het uitgebreide STC heeft betrekking op alle motoren met vonkontsteking (inclusief alle vliegtuigtypes waarop ze gemonteerd zijn) in de algemene luchtvaartvloot. Indien je G100UL in een toestel wil gebruiken, zal je een STC moeten aankopen via een webwinkel die het bedrijf aan het opzetten is. De prijzen zullen wellicht in functie van de pk variëren tussen 130 en 500 dollar. En nu nog wachten op de invoering van deze brandstof in Europa. Wat denkt EASA?

Stéphane Vander Veken
Alle foto's zijn bedrijfsfoto's

Het hoekje van de boekenvreter

Vandaag duikt de boekenvreter weer de oude doos in. Laten we beginnen met een boekje voor wie van plan is zelf een zweefvliegtuig te bouwen. Lach niet, dat was vroeger de gewone gang van zaken. Slechts een minderheid van de zweefvliegtuigen werd in de jaren 20 en 30 van vorige eeuw door een zweefvliegtuigfirma gebouwd. Met **Georges SABLIER, Plans et construction d'un planeur de performance et d'un planeur Chanute**, Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, Parijs 1936 (32 blz met vele detailplannen en enkel z/w foto's) is er een specialist aan het woord. Sablier was tussen de twee wereldoorlogen een bekend ontwerper van zweefvliegtuigen en "avionnettes" (zeer lichte motorvliegtuigen), waaronder zelfs een zwever op vlotter, de Type 26 Hydro.

Nog een interessant toemaatje: de oorspronkelijke verkoopwaarde van het boekje (in feite zijn het acht vellen papier, in tweeën gevouwen en samen geniet) bedraagt 6,50 Fr ("oude" Franse Franken van 1936), wat overeenkomt met een dikke 5 Euro de dag van vandaag. En tegen die prijs krijg je dus heuse (verkleinde maar lees-



bare) plannen waarmee je twee zwevers kunt bouwen! Alle gekheid op een stokje, de echte plannen op ware grootte waren te koop tegen 75 Fr (58 €) voor de prestatiezwever en 30 Fr (23 €) voor de Chanute. Ook geen fortuin, zou ik zeggen! Dit boekje is wel een volledige leidraad voor de praktische bouwwerkzaamheden.

De "planeur de performance" waarvan hier sprake is, is de Sablier type 11, ontworpen om een goedkoop prestatietoestel te leveren zonder het de bouw te ingewikkeld te maken. Zo heeft de vleugel een slankheid van 14 voor 14 m spanwijdte en 14 m³ vleugelopperv-

vlak, met een constante koorde (1 m, uiteraard). De minimumsnelheid is 35 km/h, de normale vliegsnelheid (er was toen nog geen snelheidsregel voor het doorsteken en men zag niet in waarom men sneller zou vliegen dan met het beste glijgetal) 55 km/h. Het toestel weegt 90 kg en de piloot mag maximaal 70 kg wegen. Andere tijden!

De beste glijhoek wordt overigens niet vernoemd! Het vleugelprofiel is overigens bijzonder hol, dus waarschijnlijk met een hoge draagkracht maar ook veel weerstand. Het "prestatie" aspect is dus louter het gevolg van de gesloten romp (weliswaar met open cockpit) en van de vrij hoge slankheid van de vleugel.

Er is wel voorzien om eventueel een hulpmotor te monteren. Bij de passende motortypes is er o.a. de Belgische Saroléa 2 cilinder. Interessante opmerking van de ontwerper: een motor van 30 à 40 kg voorin beïnvloedt nauwelijks de zwaartepuntligging, gezien de grote lengte van de romp, maar wie het wenst kan 2 à 3 kg lood in de staart plaatsen om het zwaartepunt gunstiger te leggen. De invloed op het nuttige draagvermogen wordt hier ook niet vermeld.

Octave Chanute was een Amerikaanse vlieg pionier van Franse oorsprong, die eind 19^{de} eeuw met zijn lichte motorloze tweedekkers zonder besturing, maar met verplaatsing van het zwaartepunt (lees: het lichaamsgewicht van de piloot), enige successen wist te oogsten in navolging van Otto Lilienthal. Hij onderhield regelmatige correspondenties met alle vroege pioniers en blies hen de moed in om door te zetten. Ook de gebroeders Wright hadden met hem een uitgebreide briefwisseling.

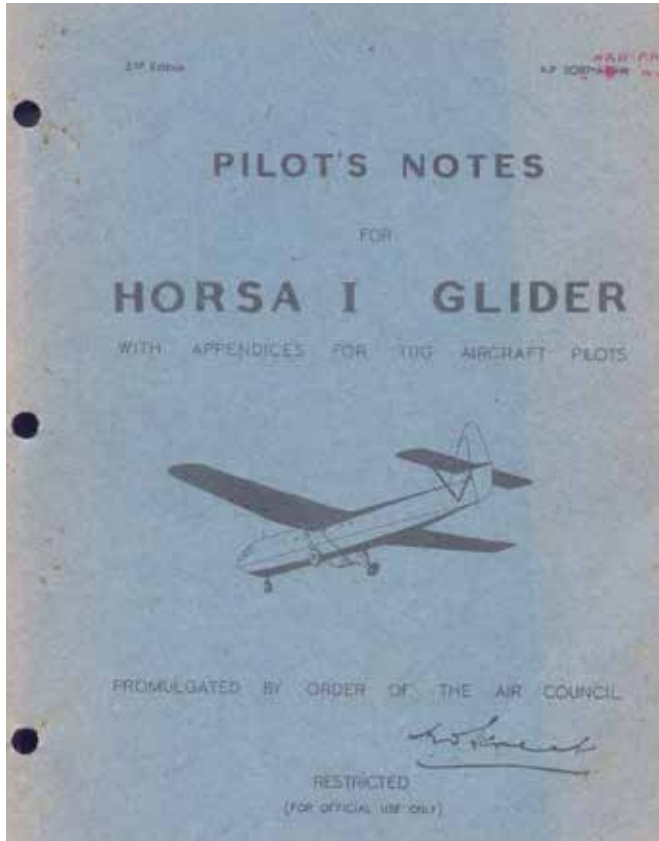
Het type "Chanute" (Sablier type 8) een zwever noemen, getuigt overigens van enig optimisme: verder dan korte glijvluchten van op een helling zal je niet geraken. Spanwijdte 4,80 m (maal twee want het is een tweedekker), vleugeloppervlak 8,80 m², leeggewicht 20 kg, vlieggewicht 85 kg, minimumsnelheid 12,50 m/s (geen sprake van km/h voor deze korte vluchten, maar dat is omgerekend toch 45 km/h). Landingssnelheid is nog 10 m/s, opgepast voor je gebeurt! Maar Sablier voorziet dat je het toestel kunt bouwen tegen 300 Fr, dus minder dan 250 € na inflatie...

Er zijn in die periode wel meer van dergelijke boekjes verschenen, maar dit hier getuigt van een vrij professionele aanpak (voor die tijd). De plannen zijn scherp afgedrukt, de tekst is duidelijk hoewel hij met de ervaring der jaren bijzonder optimistisch lijkt. En toch werden er toen een aantal Sablier Type 11 zwevers gebouwd in clubverband. Wie doet hen dat vandaag de dag nog na?

Een heel ander soort boek is deze officiële (en toen als "Bepaalde verspreiding – enkel voor officieel gebruik" beschouwde) publicatie: **AIR MINISTRY, Pilot Notes for Horsa I gliders – With appendices for tug aircraft pilots**, 2^{de} uitgave juni 1942 (88 blz., niet ingebonden maar in een ringmap. Een paar bladen zijn op dubbele grootte en in 2 gevouwen. Er zijn talrijke detailtekeningen, en enkele z/w foto's van de cockpit en het instrumentenbord).

De Horsa is niet de grootste of zwaarste van de militaire aanvalszwevers, maar de gegevens zijn toch indrukwekkend: spanwijdte 88 ft, lengte bijna 67 ft, hoogte tot de top van het richtingsroer bijna 20 ft, en met een startgewicht van ongeveer 7,5 ton waren de twee piloten zeker niet te sterk om samen de roeren (met een puur mechanische overbrenging) te bedienen. Het driewielonderstel is afwerpbaar, de landing gebeurt dan op een schaats. Een pneumatische

tisch systeem op basis van samengeperste lucht in flessen dient zowel voor het bewegen van de flaps (maximum drie volledige cycli) als voor het afwerpen van het onderstel of het remmen van de wielen (indien niet afgeworpen).



Nog een interessant aspect van dit toestel, is de aanwezigheid van twee beweegbare vlakken per hoogteroerhelft: er zijn “ballasttabs” die dienen om de verschillen in zwaartepuntligging te compenseren, en “trimtabs” die dienen om de snelheidsverschillen op te vangen. De romp bestaat uit drie delen, waarbij het staartgedeelte compleet kan afgeworpen worden na de landing om het toestel sneller te ontladen. Dit is de uitleg waarom we op de foto's van de landingszones in Normandië, Arnhem of over de Rijn een heleboel “gebroken” Horsa's te zien krijgen. De Horsa werd gesleept via een “gesplitste” (Y-vormige) sleepkabel, met twee trekhaken, elk aan een kant op de aanvalsboord gemonteerd.

Een belangrijk hoofdstuk is gewijd aan de berekening van de correcte zwaartepuntligging, in functie van de lading (soldaten, fietsen, betonnen trimgewichten, enz.). Er is ook een interessante methode om de zweefpiloten te leren wat de juiste positie in hoogte is achter de sleper. Voor elk type sleeptoeistel (Whitley, Halifax, Albemarle, Wellington, Dakota, Lancaster en Stirling) krijgen we een fiche met een silhouet van de sleper, waarbij de relatieve positie van vleugel en hoogteroer dienen als maatstaf voor de bovenste limiet en normale stand voor de hoge sleeppositie, resp. de normale stand en de onderste limiet voor de lage sleeppositie (deze zwevers werden vaak per twee gesleept door een sleeptoeistel, met twee verschillende kabellengtes maar ook een in hoogte verschillende positie). Er zijn ook aantekeningen voor de piloten van elke specifieke sleper.

Een ongelooflijk tijdsdocument, vrij gemakkelijk te vinden als pdf op het Internet, en dat je een beter inzicht geeft van de opdracht die deze piloten op zich namen. En vergeet niet dat ze na de landing verondersteld waren met hun “passagiers” mee te vechten... Vermelden we nog dat er een gelijkaardig document op het web beschikbaar is voor de nog veel zwaardere (een slordige 18 ton) Hamilcar.

Stéphane Vander Veken



De Horsa van Schaffen

Ook het Belgische leger bezat ooit een Horsa. Hij stond in Schaffen en verdween daar een aantal jaren later op mysterieuze wijze van de aardbodem. Waarom schafte het leger dit toestel aan? Was het om het te gebruiken voor de grondtraining van de para's, om er een luchtlandingseenheid mee naar zijn doelwit te transporteren of om er luchtbevoorradingsoperaties mee uit te voeren? Hier volgt het verhaal van deze unieke machine.



De Horse RX763 ex-RAF: speeltuin voor de miliciens in opleiding te Schaffen

In 1974 deed het CIAM (Centre d' Identification d'Aéronefs Militaires) bij de luchtmacht navraag naar het lot van de Airspeed Horsa AS-57 die tussen 1946 en 1960 op Schaffen gestaan zou hebben. De vraag verraste de luchtmacht compleet. In de archieven was nergens een spoor van dit toestel te vinden en het CIAM werd naar de para's van Diest verwezen. De toenmalige commandant van het trainingscentrum wist inderdaad meer. Hij bevestigde dat er in

1951 inderdaad een Horsa in zijn school stond, maar voegde er aan toe dat het toestel nooit vloog. De machine had gewoon staan te verkommeren voor de mess officieren en wat er uiteindelijk van overbleef werd in juni 1958 van het veld gehaald. Al bij al niet de moeite waard om er veel inkt aan te verspillen dus. Het CIAM dacht er echter anders over en spoorde twee militairen op die destijds nauw bij de aanschaf van de Horsa betrokken geweest waren.



De nog vrij intacte Horsa voor de loodsen van het vliegveld te Schaffen

Volgens één van hen vertrok in het begin van de jaren vijftig een vierkoppige delegatie vanuit Schaffen naar Brice-Norton in Groot-Brittannië om er het vak van luchtbevoorrader (Rav Air) te gaan aanleren. De delegatie nam in Nether-Avon aan vlieg oefeningen deel, maakte kennis met de Horsa en de Hamilcar, assisteerde bij materiaaldrops uit grote vliegtuigen en vloog o.a. met een Amerikaanse C-119 Flying Boxcar mee. Na de stage bestelde de officier die in Schaffen voor de logistiek zorgde zes Horsa's. Hoe kon men deze buitenmaatse zwever echter in België krijgen? Noch in de gelederen van de Para's noch in die van de luchtmacht waren er piloten die gekwalificeerd waren om met dit zweefvliegtuig te vliegen. Bovendien bezat de luchtmacht geen enkele C-47B's met een sleephaak. En dan was er ook nog de Regie der Luchtwegen, de nieuwe concurrent van het leger in het Belgische luchtruim.



De familie Deygers tijdens een meeting op het vliegveld van Schaffen in de jaren vijftig. (foto Jos Deygers)

Op advies van Sabena weigerde deze instantie de Horsa in zijn luchtruim. De Horsa moest dus per schip en trein naar Schaffen vervoerd worden en ook dat zorgde voor problemen want zelfs gedemonteerd maakten de afmetingen van het toestel dat op het spoortraject tussen Antwerpen en Schaffen het tegentraject afgesloten moest worden. De Horsa overleefde de treinrit, maar tijdens de montage liep één van de schokdempers zo veel beschadiging op dat het toestel niet meer als luchtwaardig beschouwd kon worden.

Een nieuwe schokdemper kwam er niet want al snel beseftte het leger dat er duidelijk verkeerd geïnvesteerd was. In Korea en op de eigen DZ bewezen helikopters dat ze meer dan een alternatief voor deze erfenis uit de Tweede Wereldoorlog waren. Het toestel werd



dus gate-keeper. Beetje bij beetje verslechterde zijn toestand en hij verdween uiteindelijk compleet van het toneel nadat er volgens sommige bronnen in 1960 een Airspeed Oxford tegenaan botste. Dit accident valt nergens in de archieven van het leger terug te vinden. De Horsa kwam in 1960 achter de loodsen van het trainingscentrum terecht en Diest Aeroclub zou stukken ervan gekregen hebben, maar daarvan is niets in de clubgeschiedenis terug te vinden. Was de geschiedenis van de Horsa wel echt een fait-divers zoals de para's voorhielden? De archieven van het ministerie van Landsverdediging laten wat anders vermoeden.



Het inoefenen van de vliegtuigdrill bij de para's in de jaren vijftig (foto S.G.R.S./S.A.)

In de zomer van 1946 onderzocht een speciale commissie de mogelijkheid om met afgezwaaide S.A.S. parachutisten en commando's reserveregimenten paracommando's samen te stellen. Deze eenheden konden niet gedropt worden omdat er commando's bij waren. In het beste geval konden ze een unité aéroportée worden die met vliegtuigen en transportzwevers naar zijn doel gebracht werd. Tijdens een bezoek aan Groot-Brittannië zag een Belgische militaire delegatie echter hoe Britten daarvoor geen transportzwevers maar wel vliegtuigen gebruikten. Daarop besliste de legerleiding om het para-commando concept (voorlopig) te laten vallen en met S.A.S. para's en commando's aparte reserve-eenheden te vormen. De commando's zouden van vliegtuigen gebruik maken, de S.A.S. kon geparachuteerd worden. Voor transportzwevers was er geen ruimte meer ook niet meer bij RAV Air.

Ludo Vrancken

Alles gecheckt?!





Sportcommissie VERSLAG van de vergadering gehouden op 16 november 2022

Aanwezig: E. Leurs - voorzitter, J. Aerts, J.P. Awouters, M. Dobbelaere, H. Mertens, P. Pauwels, St. Vander Veken, G. Van Pee.
Verontschuldigd: niemand

De voorzitter verwelkomt de leden

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 22-06-2022
2. Records:
Het Belgische record dat Tijl SCHMELZER op 28 mei 2022 vestigde in de Open Klasse (Ventus 3T) door een Free Out & Return van 1055,12 km vanuit Keiheuvel op zijn rekening te schrijven, werd gehomologeerd. De sportcommissie feliciteerde Tijl voor zijn prestatie.
3. Reglementen van wedstrijden 2022
De sectie ballonvaart diende een reglement in voor de Vredesfeesten Balloon Trophy en voor de 'Najaarschallenge' die op 3 of 4 december plaatvond in Sint Niklaas
4. Resultaten:
 - Modelluchtvaart:
28th Summer Soaring Criterium. Tijdens de vierde manche van deze wedstrijd vestigde Denis Duchesne een wereldrecord snelheid door de vier maal heen en terug van 150m af te leggen in 13 sec. 28 honderdsten.
 - Ballonvaart
 - Vredesfeest Balloon Trophy
5. Homologatie van prestaties
Zweefvliegen: Alle dossiers werden aanvaard behoudens:
 - 50 km afstand wegens niet conform die sportcode;
 - 1000 m hoogtewinst wegens een luchtruimvertreding;
 - voor 7 pogingen werd meer informatie over het luchtruim gevraagd.
6. KBAC-status:
De Belgische Zweefvliegfederatie heeft gemeld dat zij per 01-01-2023 conform de delegatie van de FAI-Sporting Powers met een eigen sportcommissie zal werken. De Koninklijke ballon Federatie wil in de nabije toekomst ook deze werkwijze gaan volgen.
7. Reglement Interne Orde-SportCom :
Als gevolg van deze wijzigingen zal ook de werking van de sportcommissie die in de schoot van de KBAC-zetelt aangepast worden.
8. Diverse
 - FAI Sporting Code – Section 3 – Gliders & Motor Gliders Updated Record Forms. Alle documenten werden voor verdere verspreiding naar de sportcommissarissen en naar de vertegenwoordigers van de Belgische Zweefvliegfederatie doorgestuurd.
 - Erkenning OO's voor Namibia. Aan J. Luyckx wordt bevestigd dat de bestaande procedure wordt aangehouden.
 - Zoals voorheen aangekondigd neemt Patrick Pauwels per 31/12 ten persoonlijke titel ontslag als lid. (Na 31 jaar waarvan 18 jaar als secretaris). De commissie moet bijgevolg een nieuwe secretaris aanstellen.
9. Planning vergaderingen 2023:
 - 15 maart
 - 14 juni
 - 8 november

E. LEURS Voorzitter/Président

Homologatie van de FAI-Brevetten



Silver Badge



Gold Badge



Three Diamonds
(1,2 Diamonds similar)



750+km Badges
1000 km shown,
others similar

► Homologatie van de FAI-Brevetten Lijsten juni en november 2022

Zilveren brevet:

1000 m hoogtewinst

ALBASTOV Hoi-Ahmed
ANDRIES Gert-Jan
BILLIARD Steve
BOEVE Mathis
DE BRBANTER Christophe
DE GEEST Kobe
DURT Dominique
ENE Paul

EVENS Thibo
GIANOLI Zelaï
HANSOUL Danny
HUYBENS Erwin
LAMOTE Thobias
MEUWIS Daan
PAQUAY Maxim
SMITS Wannas

VALCK Virginie
VAN MEERBEECK Joël
VANESSER Rutger
VERBIST Guido
VERMEYLEN Jonas
WERQUIN Dominique
ZEISCHKA Sieger

5 uren duurvvlucht

ANDRIES Gert-Jan
BOEVE Mathis
BOEVE Nicolas
BRUYNEEL Peter
EVENS Hanne
EVENS Thibo

GIANOLI Zelaï
HANSOUL Danny
MEUWIS Daan
MOROZOVS Dmitrijs
PAQUET Maxim
STAES Dirk

VALCK Virginie
VAN HENDE Michiel
VAN TIGCHELT Tino
VERMEYLEN Jonas
WERQUIN Dominique
ZUCKA André

50 km afstandsvlucht

ANDRIES Gert-Jan
DE CORDT Ferre
DE GEEST Kobe
DURT Dominique
EVENS Thibo

GIANOLI Zelaï
GOYVAERTS Daniël
SMITS Wannas
VALCK Virginie
VAN MEERBEECK Joël

VANESSER Rutger
WERQUIN Dominique
WERQUIN Timothy
ZEISCHKA Sieger

Gouden brevet:

3000 m hoogtewinst

ANDRIES Gert-Jan
PICQUEUR Martin

300 km afstandsvlucht

ANDRIES Gert-Jan

Diamanten brevet:

300 km doelvvlucht
WEISE Carsten

500 km afstandsvlucht
EVERAERT Bob



► **Bekomen het zilveren kenteken:**



Andries Gert-Jan
Koninklijke Aeroclub
Keiheuvel



De Geest Kobe
Vlaams Zweefvlieg-
centrum Phoenix



Durt Dominique
Koninklijke Antwerpse
Zweefclub Meeuw



Thibo Evens
Albatros
Zweefvliegclub



Gianoli Zelai
Brasschaatse
Zweefvliegclub



Daniël Goyvaerts
Diest Aeroclub



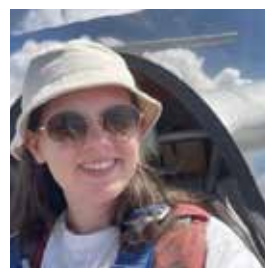
Joel Van Meerbeeck
Brasschaatse
Zweefvliegclub



Wannes Smits
Koninklijke Antwerpse
Zweefclub Meeuw



Mario Provez
Vlaams Zweefvlieg-
centrum Phoenix



VALCK Virginie
Koninklijke Aeroclub
Keiheuvel



Rutger Vanesser
Koninklijke Limburgse
Vleugels



Dominique Werquin
Kempische
Aero Club



Werquin Timothy
Kempische
Aero Club



Siger Zeischka
Diest
Aeroclub

► **Bekomt
het gouden
kenteken:**



Andries Gert-Jan
Koninklijke Aeroclub
Keiheuvel

► **Bekomt
FAI
afstands-
brevet :**

FAI-750 km
en 1000 km F.A.I.



Wim Akkermans
Koninklijke Aeroclub
Keiheuvel

Season Kick-Off

zaterdag 28 januari 2023

We nodigen u graag uit voor het vernieuwde symposium van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs om samen het nieuwe zweefvliegseizoen af te trappen.

Programma

13:30 Ontvangst

14:00 Welkomstwoord van de voorzitter

14:30 Workshops:



Vrije keuze uit 2 van 4 workshops

Meer info volgt



16:00 Uitreiking vleugels, FAI brevetten,
foto- en filmwedstrijd, Charronprijzen

Doorlopend receptie

Waar?

Provinciaal Vormingscentrum
Smekenstraat 61
2390 Malle