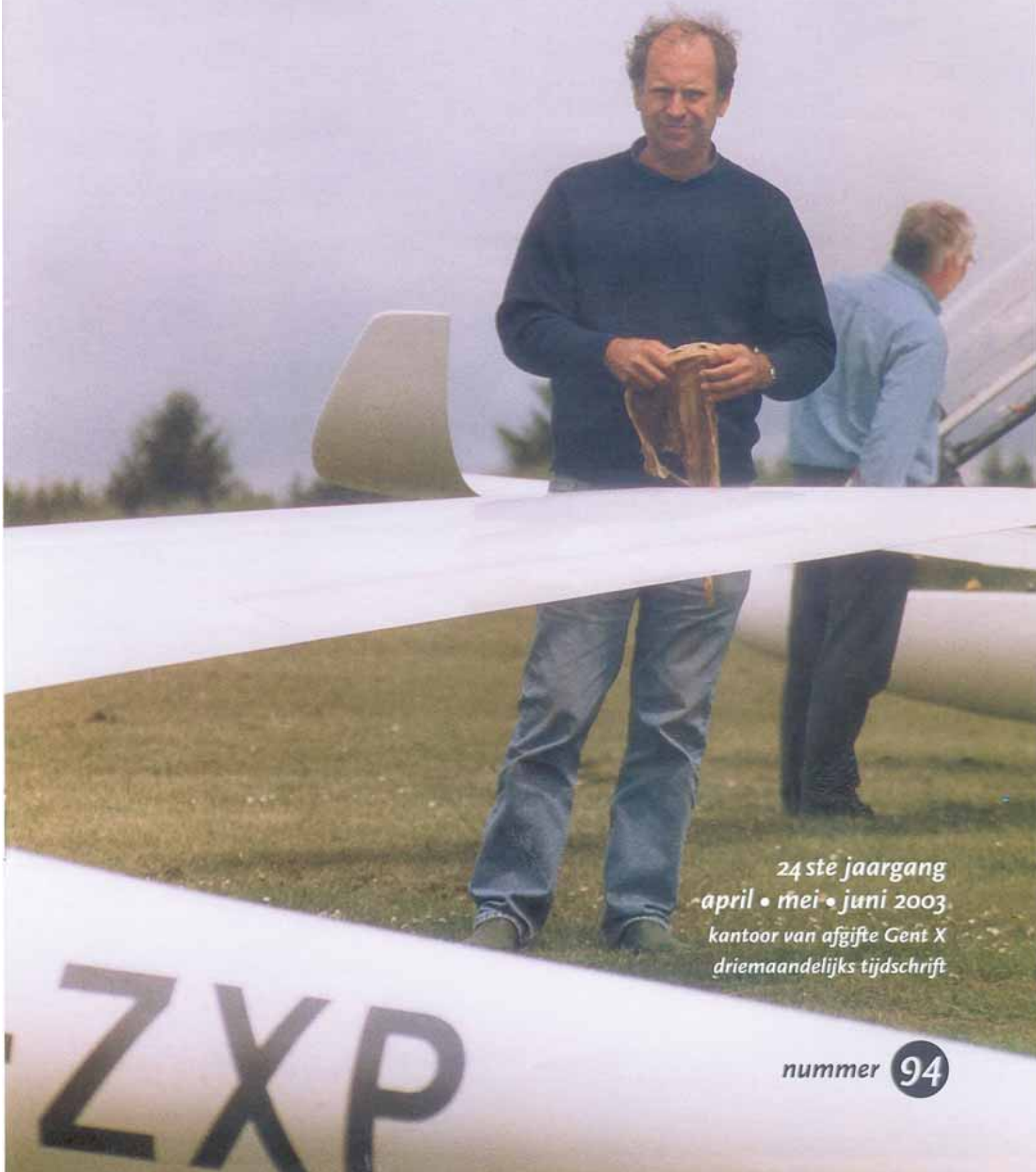


LIGABLAD

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



24 ste jaargang
april • mei • juni 2003
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer 94

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



24ste jaargang • nummer 94
april - mei - juni 2003

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel: 016/76 66 96
GSM: 0476/89 90 68

E-mail:

ligablad@dewouw.net

**Aan dit nummer werkten
verder mee:**

Astrid, Firmin Henrard, Jan Hendrickx,
Johan Franssen, Joost, Manu, Mattijs
Cuppens, Michael Dehert, Patrick Pauwels,
Peter, Stéphane Vander Veken, Tom,
Yannis Argyropoulos

Abonnementen:

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

Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het
secretariaat.

Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechout
tel.: (03) 454 33 34
fax: (03) 454 33 88
e-mail: lvzc@online.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 nv

kantoor van afgifte Gent X

DEXIA

Bank

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 20 augustus 2003 op het redactieadres.

Foto cover: onze nieuwe Belgische kampioen standaardklasse Paul Vandingene
(foto: Pauwels Patrick)

Inhoud

Het woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Wedstrijd "amateur film"	2
Een vluchtje in de week	3
Les Faucheurs de Marguerites	3
Bestuurders- en burgerlijke aansprakelijkheid in zweefvliegclubs	4
Gecertificeerd versus Ultralight	6
Het hoekje van de boekenvreter	7
Zweefvliegtuignieuws	8
Wereldkampioenschappen 2003 te Leszno	9
3de Junioren en 4de Wereldklasse Zweefkampioenschappen	10
Belgisch kampioenschap	10
Kempen-cup 2003 algemene uitslag	11
Kaiser wedstrijd - editie 2003	12
Belgian Civil Register 2003/2004	12
Vijf vliegen in één klap...	13
Belgische records zweefvliegen	14
Sportcommissie	15
Mededelingen en service	16

Het woordje van de redactie

Een Ligablaadje met teksten vol krijgen is niet altijd een gemakkelijke klus. Nochtans moest iedere club één tekst schrijven zou het geen enkel probleem stellen. Het moeilijkste bij het opstellen van een artikel zijn de eerste lijnen. De rest komt wel vanzelf.

Men kan ook de vraag stellen: wensen de clubs wel een Ligablaadje? Indien ja, dan moeten zij er ook voor zorgen dat het een spreekbuis blijft voor gans de Vlaamse zweefvliegwereld. Maar dat kost natuurlijk een beetje moeite. Er bestaat een redactiecomité, maar dit is niet voldoende. Gans de zweefgemeenschap moet er achter staan. Er zijn deadlines, en die moeten gerespecteerd worden. Het is telkenmale een wedloop tegen de tijd. En dit is niet altijd plezierig.

Het Belgisch kampioenschap is achter de rug. In de standaardklasse hebben we terug een piloot uit eigen rangen, Paul Vandingene. Onze oprechte gelukwensen. De Kempencup kende wegens het prachtige weder, vier spannende, gel-

dige vliegdagen, een onverhoopt succes. De uitslagen van al deze wedstrijden vinden u elders in het Ligablaadje.

Wat mij persoonlijk opgevallen en overkomen is tijdens de Kempencup, zijn de technische problemen met de Loggers. Het is een mooi en zeer behulpzaam instrument, maar niet altijd betrouwbaar. Daarom zijn er meer en meer wedstrijd piloten die met twee Flightrecorders vliegen.

Als dit blaadje verschijnt moet ook onze Charron on line operationeel zijn. Het opstarten van zulk een programma gaat gepaard met verschillende kinderziektes maar die lijken nu definitief van de baan. Het is nu nog alleen aan de piloten om hun gevlogen proeven op een correcte wijze in te brengen. Opgelet, de proeven, gevlogen tijdens wedstrijden, dienen eveneens op de normale wijze ingebracht te worden.

Good luck en many happy landings.

Theo

Nieuws van het secretariaat

Problematiek 'Terreinen'

Zoals reeds werd meegedeeld, werd er onder auspiciën van de minister van sport een werkgroep samengesteld om de problematiek van de ruimtelijke ordening en het milieu van de zgn. "probleemsporten" onder ogen te nemen. Uit overleg met de diverse administraties zou een 'master plan' voor de toekomst moeten kunnen worden opgemaakt, dat aan de Vlaamse regering zal worden voorgelegd. Het Bloso vervult hier de coördinerende en ondersteunende functie. Voor de luchtsporten neemt de VCL de coördinatie op zich. Thans is een uitgebreid dossier in voorbereiding omtrent het huidig gebruik van de luchtsportterreinen met voorstellen naar optimalisatie en eventuele nieuwe mogelijkheden met relatie naar de huidige wetgeving inzake ordening, milieu en luchtvaartvereisten.

KBAC-Sportcommissie

Gelieve de te homologeren dossiers binnen te brengen tegen 15 september of uiterlijk tegen 30 november om ze nog dit jaar te laten afhandelen.

Denk eraan dat een dossier moet worden ingediend uiterlijk 12 maanden na de datum van de prestatie.

Wedstrijdnieuws

Wereldkampioenschappen 2003 te Leszno
Het Belgian Team betaat uit de volgende teams:

Standaardklasse: Y. Jeanmotte en M. Litt
15-meter klasse: J.P. Leduc, J.L. Colson
18-meter klasse: O. Brialmont

Open klasse: L. Dresse

Als team captain is Stéphane Vander Veken aangesteld.

3rd World Junior Gliding Championship en de World Class Championship 2003 te Nitra

Vermits 5 piloten per land werden toegelaten, kon het junioren-team worden uitgebereid en bestaat het thans uit de volgende deelnemers:

Clubklasse: Tim Huybreckx / Bert Schmelzer jr. / Koen Vanderputten

Standaardklasse: Wim Akkermans / Tijl Schmelzer

In de World Class of de 'PiWi-Class' neemt alleen Michel van de Steene deel.

Mark Huybreckx is aangesteld als team captain voor Nitra.

Technische controle

Bij een eerste evaluatie blijkt dat alles naar wens is verlopen tijdens de voorbije wintermaanden. Toch willen we er op aandringen

dat de eigenaars van een privétoestel tijdig hun controle zouden aanvragen, zodat de Technische Controleurs ook tenvolle van hun vliegseizoen zouden kunnen genieten. Zoals geweten, draait de zweefvliegsport op basis van de inzet van vele vrijwilligers, respecteer hen!

Levensloopmap

Algemeen genomen is dit initiatief gunstig onthaald. Blijft natuurlijk de opdracht om de administratie voortdurend up-to-date te houden.

Definitie Touring-Motorglider (TMG)

Destijds werd een consensus bereikt tussen de JAA en de FAI/EAS betreffende de definiëring van de motorzwevers.

In 1997 werd de definitie van TMG als volgt opgenomen in de JAR/FCL:

"A motor glider having a certificate of airworthiness issued or accepted by a JAA Member State having an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller.

It shall be capable of taking off and climbing under its own power according to its flight manual."

Dit hield in dat de "Self-Launching" en "Self-Sustaining Sailplanes", voortaan beschouwd werden als "Sailplanes" en dus buiten het werkveld van de JAR/FCL vielen.

Bij de invoering van de JAR/FCL-regeling in onze nationale wetgeving (K.B. van 10-01-2000), werd de hoger vermelde definiëring gevolgd. Met het K.B. van 7 april 2003 (publicatie dd. 06-05-2003), wordt deze definitie gewijzigd in:

"Zweefvliegtuig met bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt of aanvaard door een JAA-lidstaat, dat in staat is om op eigen kracht te starten en te klimmen overeenkomstig zijn vlieghandboek."

Gezien dit wel degelijk de volledige zweefvlieggemeenschap aanbelangt, heeft de BZF een bespreking ten gronde aangevraagd bij het DGL, temeer omdat er geen enkel element gekend is dewelke deze verandering fundeert en er bovendien geen enkele vorm van overleg heeft plaatsgehad met de zweefvlieggemeenschap.

In Frankrijk en Duitsland is het mogelijk om vanuit het zweefvliegen de TMG's te mogen gebruiken met een zweefvliegvergunning. Wordt vervolgd.

Kadervorming

Op 15 maart hebben 5 kandidaten met gunstig gevolg het theoretisch examen voor de bevoegdverklaring van instructeur afgelegd,

zij zijn gestart met hun praktische opleiding tot hulpinstructeur.

Gezien er enkele clubs nood hebben aan bijkomende Technische Controleurs, zal in september een theoretisch examen worden georganiseerd. Leden die zich aangetrokken voelen tot de technische aspecten van onze sport kunnen contact opnemen met de administratieve coördinator van hun club om meer details te krijgen.

Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat:

- Theorie van het zweefvliegen 18,- Eur (21,-) *
- Veilig Zweefvliegen 7,50 Eur (10,50,-)
- Elementaire Vliegopleiding 5,- Eur (6,20,-)
- Voortgezette Vliegopleiding 6,20 Eur (8,70,-)
- Vliegboekje 2,- Eur (2,75,-)
- Sticker 'Zilveren C-brevet' 0,75 Eur (1,25)

* (= via post toegezonden)

Promotiemateriaal:

- Folder/poster gratis verkrijgbaar
- FAI/IGC-promotie video: 3,25 Eur

FAI-IGC-promotievideo

De werkgroep "Membership" binnen de International Gliding Commission, heeft een 14 min. durende promotietape laten maken door de producenten van de films "Wind Born" en "Champions of the Wave" (regelmatig te zien op de commerciële TV-stations)

Ter ondersteuning van de promotie voor het zweefvliegen in Vlaanderen, werd er vorig jaar een Nederlandstalige versie van gemaakt. Thans zijn er nog tapes beschikbaar op het secretariaat. Uiteraard mag dit videobandje in elke pilotencollectie steken, maar eigenlijk is het gemaakt voor het grote publiek dat onze sport niet kent of er een verkeerd beeld van heeft. Dus laat deze tapes circuleren, deel ze uit op school, in de werkomgeving, ...

Deze videotape kost 3,25 Eur wanneer afgehaald op het secretariaat.

Nieuwe "LOW AIR"-kaart is uit!

Sedert begin februari is de nieuwe editie beschikbaar van de Low-Air kaart 1/250 000. Te verkrijgen bij het NGI, Abdij Ter Kameren 13, 1000 Brussel, tel. 02/629 82 82, fax 02/629 82 83, e-mail: sales@ngi.be, meer info via www.ngi.be

Vademecum 2003 - Pencorrecties

Gelieve de volgende correcties/aanvullingen uit te voeren a.u.b.:

Pag. 2: Correct VCL fax-nummer:

03/454 10 67

Pag. 6: K.A.Z.M.

3. Korenbloemlaan 54, 2980 Zoersel

Pag. 9: Erkende geneesheren:

Volgende artsen hebben hun praktijk stopgezet en worden dus verwijderd van de lijst:

Dr. R. Jansseune, E. Rathé, J. Van Tichelen

Glider Safety Meeting 2003

Op 13 mei ll. had de tweejaarlijkse "Glider Safety Meeting" plaats. Deze maal op het zgn. onderzoeksvliegveld Braunschweig in een gezamenlijke organisatie van de DAeC (Deutscher Aero Club) en het BFU (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung). De eigenlijke initiatiefnemer van deze studiedag is het Franse B.E.A. (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses/Le Bourget). Naar aanleiding van toenemende ongevallen met buitenlandse piloten in Frankrijk, besloten zij in 1997 om een internationaal overleg te starten om de problemen te onderzoeken en een voorkomingsbeleid uit te werken. Naast de vertegenwoordigers van de onderzoekscellen van de nationale overheden, werden ook de Europese zweefvliegfederaties uitgenodigd.

Van bij de aanvang heeft de heer R. Taverniers, hoofdinspecteur van de onderzoekscel luchtvaartongevallen, gevraagd aan de BZF om ons land te vertegenwoordigen. Deze keer waren de BZF/LVZC vertegenwoordigd door P. Pauwels en F. Van Autreve.

Tijdens deze studiedag kwamen o.m. de volgende onderwerpen aan bod:

- Toelichting van de BEA over de accidenten in 2001 en 2002, waarbij de volgende trends werden vastgesteld: onvoldoende vluchtvoorbereiding (o.a. meteo!), probleem van 'Decision making', onvoldoende pilotage/courante ervaring, attitude/discipline/vermoeidheid.
- Gelukkig waren er tijdens de voorbije twee jaar geen Belgische piloten betrokken bij accidenten.
- Overzicht van de Duitse statistische gegevens (terug een stijging in de fatale accidenten);
- Onderzoek naar middelen ter verbetering van de zichtbaarheid van toestellen in vlucht ter voorkoming van aanvaringen;
- Toelichting van het vernieuwde Duitse opleidingssysteem met in het bijzonder "Human Performances";
- Presentatie van de DAeC-cursus over bergvliegen;
- Wijze van verzamelen, verwerken, opbouw van een databank met accident/incident gegevens.

Dit is een complexe materie en dit is thans ook op EU-niveau aan de orde.



Zit alles goed?

Langs LVZC-zijde werd de databank van ons rapporteringssysteem gepresenteerd. Met onze zeer beperkte middelen, maar dankzij onze vrijwillige en dynamische inzet, beschikken wij over meer details dan in het buitenland!

Tevens werd de gelegenheid geboden om de onderzoekslods te bezoeken met de nodige toelichting door de BFU-inspecteurs.

Wedstrijd "amateurfilm"

Iste prijs : 250,00 Euro

Reglement

Alle personen die aangesloten zijn bij de Aëroclub kunnen langs hun federatie om (voor ons de Liga) aan deze wedstrijd deelnemen.

De federaties selecteren 1 of 2 amateurfilms waarvan de totale duur de 10 minuten niet mag overschrijden. In geval van regionale federaties (zoals de Liga), moeten zij overeenkomen met de andere federatie. In elk geval mag het maar 10 minuten per sport zijn (één film van 10 minuten of twee films van 5 min).

De beelden moeten in de loop van 2003 gemaakt zijn. Deze films mogen beelden hernemen van professionele of van oude films, mits toestemming van de maker en wanneer die als doel hebben de betekenis of de geschiedenis uit te leggen of de geschiedenis van een sport te vermelden (maximum 10% van de tijd).

De jury bestaat uit leden van de Raad van Beheer van de Aëroclub die gedurende de hele wedstrijd aanwezig zijn. Ieder lid, aanwezig tijdens de Beheerraad, ontvangt een stembriefje. Volmachten zijn niet toegelaten. Iedere beheerder mag maximum voor twee films kiezen.

De jury is soeverein in zijn deliberatie. In geval van ex aequo, zal de prijs verdeeld worden tussen de winnaars.

Erkende disciplines: ULM, modelluchtvaart, zweven, ballons, paramoteur, vrije vlucht (parapente en delta), valschermspringen en lichte motorvliegers.

Concreet gezien worden de films (zonder speciale geluidseffecten), gemaakt door leden van de Liga, verwacht op het secretariaat van de LVZC vóór 30 november 2003. Er mogen meerdere films per club gemaakt worden. In de schoot van de Liga zal er dan een selectie gebeuren. Deze film zal daarna naar de Belgische Zweefvliegfederatie gezonden worden. Hierin zetelen onze Waalse broeders en de Luchtkadetten, die eveneens met een film kunnen afkomen. De selectienormen in deze federatie moeten nog besproken worden; meer nieuws later.

In elk geval heeft het Dagelijks Bestuur van de Liga beslist om prijzen toe te kennen aan de drie beste films van de Liga: 100 Euro voor de 1ste, 75 Euro voor de 2de en 50 Euro voor de 3de. Deze films zullen tijdens het symposium getoond worden.

Er dient onderlijnd te worden dat deze filmwedstrijd volledig los staat van de fotowedstrijd van de Liga.



Ostend Air College

B/FTO-001

Geïntegreerde opleiding tot lijnpiloot

ATPL (A)

059 314 281

www.o-a-c.be

Open deur: 16/03 17/04 18/05

Een vluchtje in de week

Tijdens het paasverlof werden we zot toen we de proeven zagen op OLC die er vanuit Keiheuvel door de junioren gevlogen werden. Zelf als beginnend overlandvlieger wou ik ook wel vertrekken, maar in Brasschaat zijn de militairen actief tijdens de week dus was dit een probleem. Ook mijn broer en sommige andere medepiloten met vakantie wilden overland of toch op zijn minst een vluchtje maken op deze prachtige dagen.

We bleven op onze honger zitten totdat we hoorden dat we misschien wel in Keiheuvel met een toestel van ons konden gaan vliegen. Er werden wat telefoontjes gemaakt en beide hoofdinstructeurs hadden toestemd. De praktische zaken werden geregeld, vervoer met een Ka-8tje op de remorque enz.

Eerst was het plan om met 2 Ka-8tjes en ongeveer 8 man donderdag en vrijdag van de laatste week te gaan. Er vielen er een paar

af en dus gingen we met een minimum van 5 man en 1 Ka-8 naar ginder, enkel donderdag.

Donderdag ochtend daar aangekomen werden we door Bert jr opgevangen. We vernamen dat het sleeptuig stuk was en dat we enkel konden lieren. Al een geluk want er wordt een dubbel ticket gevraagd voor niet club leden. Ka-8tje ineensteken en dan ons even in de bar gaan 'aanmelden'. We maakten kennis met enkele van de jongeren daar, ze stelden speciaal voor ons de lier op, waarvoor dank.

Doordat er vrij sterke wind voorspeld was, was de intentie toch enigszins veranderd en waren we blij om toch enkele lokale startjes te maken, dit is zo eens iets anders dan altijd maar bij ons rond het plein rond te hangen. Ondertussen wat ervaringen uitgewisseld met de junioren van Keiheuvel. Het was zeer interessant en leerrijk om te horen

hoe het er op een ander aan toe gaat. Op vraag van daar en ook om onze vlieghonger weeral maar eens te stillen, zijn we vrijdag terug gekomen. Ook hier hadden we geluk dat onze Ka-8 nog net mee in de hangar van de A.C.K. kon.

Vrijdag nog wat vluchtjes gemaakt (wel veel wind) en hebben we 's avonds afgebroken en zijn met een tevreden gevoel naar Brasschaat teruggekeerd.

We zouden in het bijzonder de jeugd (Bert, Tijn, Dennis, Jef en al de rest die ik vergeten ben) van daar willen bedanken voor de goede ontvangst, wij vonden het in elk geval een leuke kennismaking en een toffe ervaring, ook de rest daar bedankt voor de gastvrijheid.

CU in the sky!

Tom, Manu, Astrid, Joost en Peter

Les Faucheurs de Marguerites (*)

Liefhebbers en verzamelaars van oude zweefvliegtuigen

Belgian Veteran Glider Club

Deze Belgische zweefclub werd opgericht in 1981 op initiatief van enkele personen die



zowel oude zweefvliegtuigen bezaten als ermee vlogen.

Het idee om deze vereniging te stichten werd mede aangemoedigd door de Vintage Glider Club.

Een internationale vereniging, bestaande uit 18 nationale clubs, die het bestaan van oude zweefstoestellen verdedigt en tevens de geïnteresseerde landen onder haar vleugels neemt.

Onze club heeft zich erbij aangesloten. De voorzitter van de Vintage Glider Club heeft ons geëerd door Les Faucheurs de Marguerites te kiezen als Belgische club in de schoot van zijn vereniging.

Internationaal heet onze club de Belgische Veteran Glider Club.

Al deze landen laten alle mogelijke inlichtingen en informatie circuleren, langs het geïntegreerde tijdschrift van de Vintage

Glider Club, met als doel het erfdeel van het old timer zweven op wereldniveau te vrijwaren. Eveneens worden de belangrijkste activiteiten van ieder lid meegedeeld, zoals de nationale of internationale bijeenkomsten. Deze laatste hebben ieder jaar in een ander land plaats.

Het is zo dat wij in 1990, samen met de Aero Club Keiheuvel, een internationale bijeenkomst hebben georganiseerd die een enorm succes heeft gekend. Met een prachtige meteo en meer dan 400 deelnemers met 91 zweefstoestellen.

Gezien de uitbreiding van onze club, zijn wij, sedert een tiental jaren, lid geworden van de

Fédération Francophone de Vol à Voile. Voor onze leden hebben wij eveneens een tweezitter gekocht die als thuisbasis Saint Hubert heeft.

Eens per jaar trachten wij een tentoonstelling te organiseren. Dit kan een nationale verzameling zijn van zweeftoestellen, of stages om het lievliegen aan te leren; bergvliegen of deelnames aan internationale, vriendschappelijke bijeenkomsten van oude toestellen in het buitenland. Ieder jaar wordt besloten in november met een Algemene Vergadering, gevolgd door onze jaarlijkse maaltijd die steeds een talrijke deelname kent. Al deze deelnames en activiteiten worden vermeld in ons driemaandelijks tijdschrift dat wij naar al onze leden sturen.

Buiten het beheer van de club, stellen wij verschillende diensten ter beschikking van onze leden: onthaal, opleiding, het uitlenen van zweeftoestellen, algemene informatie, technische know how, inspectie van privé toestellen, formaliteiten voor navigatiecertificaten, raadgevingen betreffende herstellingen en leveringen van materiaal, hernieuwing van de zweefvliegvergunning, rangschikking in de Charron beker, ontmoetingen, enz.;

Wij nodigen U vriendelijk uit om onze passie te delen en lid te worden van onze unieke club.

Jaarlijks lidgeld: 17 Euro
(rekening: 000-0322803-84)
VZW Les Faucheurs de Marguerites
11 Rue de Porcheresse
5361 Mohiville-Hamois
Tel/ Fax 083/612194
Email: henrad.f@belgacom.net

Website van de club: <http://users.skynet.be/jd/faucheurs.htm>

(*) Maaiers van madeliefjes

Zweeftoestellen die toebehoren aan Belgische leden

Type	Immatriculatie	Basis	Eigenaar
1. Bergfalke 2-55		Home	Cuvelier Michel
2. Ka 6E	OO-ZGD	EBNM	
3. Wassmer Espadon	OO-YRR	EBSH	
4. Blanik	OO-	Maubeuge	
5. Slingsby T38	XP-624	Home	Henrad Firmin
6. Zugvogel IIIB	OO-ZJC	EBSH	
7. Mucha Standard	OO-ZSS	EBSH	
8. Ka 6CR	OO-ZAB	Home	Henrad Firmin
9. Ka 7	OO-ZAL	EBNM	
10. Grunau Baby	OO-ZFH	EBSV ?	Henrad Firmin
11. Avialsa A60	OO-ZWF	Home	
12. M 200	OO-	EBNM	
13. Scheibe Specht	OO-ZCN	EBSV	
14. Olympia Meise	OO-ZLP	EBSV	
15. Ka 6CR	OO-ZTI	EBNM	
16. Phöbus C	OO-ZDX	EBNM	
17. Rhönlérche	OO-ZUL	Home	Henrad Firmin
18. Briegleb	OO-ZRV	Amougies	
19. Grunau Baby	OO-		
20. Rhönbussard	OO-ZVO	Home	Henrad Firmin
21. Avialsa A60	OO-Z	Home	
22. Spatz B	OO-SZB		
23. Ka 6CR			
24. Jaskolka	OO-ZUX		
25. M 200	OO-Z	Abbeville	
26. Mü 13E	OO-ZPH	EBSH	LFD (*)
27. Ka 2B	OO-ZRE		
28. LS 1	OO-		
29. Phöbus Standard	OO-		
30. Blanik	OO-ZKK		
31. Nord 2000	OO-ZHQ	Abbeville	
32. Fauvel AV36	OO-ZIG	Home	
33. Mü 13E	OO-Z	Home	
34. Karpf Baby	OE-	Useldange	
35. Hutter 17B	OO-ZIT ?	Home	
36. Ka 8	OO-ZMV	EBNM	
37. ASK 14	F-CALA	EBSH	
38. ASK 14	F-CASD	EBSH	
39. Slingsby T31	OO-ZXN	EBNM	
40. Zlin 125	ex OO-ZPM	Home	
41. Ka 2B	OO-SZD	EBSH	

(*) LFD: Les Faucheurs de Marguerites

Bestuurders- en burgerlijke aansprakelijkheid in zweefvliegclubs

Gelukkig genoeg staan wij in ons zweefvlieg (club) leven, evenmin als in het dagelijks leven, niet of weinig stil bij onze mogelijke aansprakelijkheden. Niettemin lopen de bestuurders, instructeurs en individuele leden (piloten) van een zweefvliegclub risico's waarvan ze zich beter bewust kunnen zijn. Hopelijk leidt deze beperkte inleiding tot een betere bewustwording van de juridische risico's, zodat ze zich hopelijk nooit voltrekken.

De basisregels

1. Burgerlijke aansprakelijkheid

Volgens de basisregel van het aansprakelijkheidsrecht dient eenieder die door fou-

tief gedrag aan een ander schade berokkent, deze schade te vergoeden. Het gedrag waaraan men een beweerde fout dient te toetsen is dat van een "normaal, voorzichtig en redelijk persoon, met dezelfde ervaring en opleiding" in dezelfde omstandigheden geplaatst. Tussen de fout en de schade dient een oorspronkelijk verband te bestaan. De schade dient zeker en vaststaand te zijn. Hinder is geen schade. Foutief gedrag met schade noemt men ook wel een "onrechtmatige daad". De bekendste toepassing van burgerlijke aansprakelijkheid is de uitspraak "in fout zijn" bij een verkeersongeval.

2. Strafrechterlijke aansprakelijkheid

Een fout is geenszins gelijk te stellen met het begaan van een misdrijf. Een misdrijf is een door het strafrecht gesanctioneerde inbreuk op een wet. De strafrechtelijke basisregel is dat alles toegelaten is, wat niet werd verboden. Misdrijven zijn van "licht" naar "zwaar" onderverdeeld in overtredingen, wanbedrijven en misdaden. Per categorie misdrijven is een andere rechtbank toegevoegd: de politierechtbank, de correctionele rechtbank of het Hof van Assisen. Wegverkeersmisdrijven ("overtredingen") of inbreuken tegen de luchtvaartreglemen-

onder zijn instructie op het vliegveld aanwezig zijn (zo ook voor de instructeurs). De instructeurs of vliegveldoversten kunnen immers beschouwd worden als aansprakelijke "meester" van de persoon (of situatie).

Bestuurdersaansprakelijkheid en aansprakelijkheid van de dagelijkse bestuurders

De basisregel is dat bestuurders of leden van het dagelijks bestuur geen persoonlijke verbintenissen aangaan, indien zij optreden voor de VZW. Daaruit volgt dat de VZW aansprakelijk is voor de daden van de bestuurders, ook onrechtmatige, foutieve daden. De bestuurder is -in principe- louter verantwoordelijk voor de vervulling van zijn taak als bestuurder.

Bestuurders zijn dus ook verantwoordelijk voor de tekortkomingen in hun bestuur. Dit impliceert dat de VZW haar schade op een bestuurder kan verhalen. Daarvoor dient de VZW dan weer de fout van de bestuurder, de schade en het oorzakelijk verband aan te tonen...

Leden van de raad van bestuur en "dagelijkse bestuurders" van zweefvliegclubs (VZW's) dragen bovendien de bestuurdersaansprakelijkheid. Naast de toetsing van de fout aan hun hoedanigheid van bestuurder, dragen zij eigen wettelijke verantwoordelijkheden met aansprakelijkheden. Deze verantwoordelijkheid strekt zich uit tot zowel de club, derden als de leden.

Zo dienen bijvoorbeeld allerlei akten en stukken (brieven) van VZW's de naam en de hoedanigheid "VZW" te dragen. Eenieder die aan een stuk meewerkt waarop één van deze vermeldingen ontbreekt (voornamelijk bestuurders), loopt het risico voor dat stuk persoonlijk aansprakelijk te worden gesteld. Dit houdt in dat men geacht wordt het in eigen naam te hebben geschreven. Dit kan nog draagbaar zijn indien men een vermelding vergeet op een bestelling van een onderdeel, en de club dit later weigert te betalen. Erger, zelfs dramatisch, wordt het indien men in naam van de club op deze foutieve manier de laatste nieuwe prestatiezwever bestelt, en de VZW later vaststelt dat de financiën de aankoop niet meer toelaten...

Een bestuurder die een misdrijf pleegt (of er aan meewerkt) in de uitoefening van zijn mandaat, zal bovendien ook -uiteraard persoonlijk- strafrechtelijk veroordeeld kunnen worden.

Bestuurders die dus bijvoorbeeld bewust vliegtuigen niet verzekeren, "creatieve" boekhouding voeren, valsheid plegen, of verboden manoeuvres toelaatbaar verklaren zijn dus hoedanook de spreekwoordelijke sigaar: burgerlijk, strafrechtelijk of beiden.

Conclusie

Zweefvliegen is een veilige sport. Ook het besturen van een club, instructie geven of pleinoverste zijn is gelukkig genoeg "veilig" te noemen. Aan de basis van deze veiligheid liggen de clubregels, wetgeving, gewoontes, maar vooral het gedrag van alle betrokkenen. Respecteer de regels, en gedraag u normaal, voorzichtig en redelijk. Op deze manier blijven wij allemaal van aansprakelijkheden en lichamelijke of materiële schade gespaard.

Vliegen maar!

Michaël Dehert
Lic. rechten

Gecertificeerd versus Ultralight

Al geruime tijd wordt in vliegclub De Wouw de kostprijs en de beperkingen van het klassieke zweven in vraag gesteld. Er wordt gesproken over ultralichte slepers en over ultralichte zwevers met hulpmotor.

Piet, Luc, Danny en ikzelf zijn daarom naar Slovenië gereisd om een demonstratie bij te wonen van de Albastar 15m APIS-M. Piet en Luc hebben er ook met de 13m APIS WR FAI gevlogen, een zwever van amper 120 kg. Beiden waren ze aangenaam verrast door de vliegkwaliteiten van dit toestel dat ondanks zijn geringe gewicht en strekking zelfs aan 150 km/u nog behoorlijk doorstak.

Ook de demonstratie van de gemotoriseerde versie was indrukwekkend. Vooral de nagenoeg geruisloze low pass tegen de landingsrichting in, gevolgd door een wing-over om U tegen te zeggen en een zeer ruim gevlogen landingscircuit.

Frank Popit, de ingenieur belast met de motorisatie heeft uitvoerig uitgelegd welke moeilijkheden overwonnen werden om de tweecilinder motor in de toch fijne romp te bergen.

Later heb ik in Parijs de voorstelling bijgewoond van de CAVOK-10, mijn persoonlijke droommachine. De ontwerper Christian Brondel deed er fier uit de doeken wat zijn inzichten waren en oplossingen om van dit prachtige ontwerp een klasse zwever te

maken. Met twee spanwijdtes, uiterst laag gewicht maar hoogste strekking bij 15 m. Hij voorspelde zelfs dat in de toekomst de elektrische motor zal gebruikt worden om zwevers te lanceren. Dit toestel bezit echter geen remkleppen en daar worden professionele vragen bij gesteld. Het blijft wachten op de officiële voorstelling en productie.

Maar in Friedrichshafen vonden Theo, Sven en ik zelfs twee versies van de APIS en konden we er de spiksplinternieuwe TeST TST-10 bewonderen die een paar maanden geleden zijn maiden flight maakte en vooral qua prijs interessant zal worden.

En laten we de eerste op de markt niet vergeten. Alisport heeft reeds verschillende toestellen Silent-IN rondvliegen en verbaasde onlangs door onaangekondigd een 13m versie te lanceren met een berekende finesse van 39.

Last but not least de Taurus. Van dit nieuwe product van Pipistrel, een tweezitter naast mekaar, zijn reeds verschillende toestellen verkocht; nog voor de roll-out notabene.

Hierna volgt een summier beschrijving van het huidige aanbod:

Alisport	Silent-IN	12 m span 10,3 m ² opp. Vso: 62 km/u Vne: 200 km/u Finesse 31 aan 85 km/u Flaps: 0 en -7 Goedkoop toestel (ook in bouwkit verkrijgbaar) Weinig luxe en afwerking Snelle motorontplooiing (12 sec) Computergestuurde motor met begrensd toerental Vrij lange aanloop op gras: 180 m (150 m op beton)
	Silent-2	13 m span 8,8 m ² opp. Vso: 65 km/u Vne: 220 km/u Finesse 39 aan ? km/u Flaps van 0 tot +12 Vleugelbelasting 34 kg/m ² Vleugel optimaal voor doorsteken
Albastar	Apis-M	15 m span 12,26 m ² opp. Vso: 58 km/u Vne: 225 km/u Finesse 40 aan 89 km/u Flaps: -6, -3, 0, +5, +10 Zuiver afgewerkt product Sterke motor; Take-off op 120 m gras Motorontplooiing : 20 sec Zeer veilig vliegedrag

Hatherleigh CAVOK 10	11 m span 8 m ² opp. Vne: 250 km/u Met opsteektips van 2 m : 15 m span 9 m ² opp. Vso: 64 km/u Vne: 220 km/u Finesse 40 aan ? km/u Flaps: standen niet bekend Hoogste vleugelstrekking bij 15 m Zwakke motor.
TeST TST-10	15 m span 9,85 m ² opp. Vso: 65 km/u Vne: 180 km/u Finesse 40 aan 105 km/u Flaps : geen Voorlopig nog niet veel informatiebeschikbaar Hoge vleugelstrekking
Pipistrel Taurus	15,2 m span 12,33 m ² opp. Vso: 64 km/u Vne: 235 km/u Finesse 40 aan 110 km/u Flaps: -5, 0, +9, +18 Hoogste vleugelbelasting Vlakste polaire ? Take-off op 120 m Intrekbaar landingsgestel

Uit een vergelijking van gepubliceerde en geschatte polaires zou ik stellen dat de Silent-1N 12m zich kan meten met een Ka6E, marginaal slechter in het pompen maar beter boven 110 km/u. De Apis kan aan hoge snelheid de vergelijking met plasticbakken van de vorige generatie goed doorstaan maar is beter aan lage snelheid. Omwille van zijn flaperons en lage stalsnelheid stijgt hij in thermiek als een pluimpje. Volgens Piet is de Apis 13m zwever een "super Ka8". Om de CAVOK-10, de Silent-2, de Taurus en de TST10 te beoordelen zal ik veiligheids-halve maar wachten op testresultaten.

Zeker is dat al deze toestellen tekort schieten voor de prestatiegerichte piloot. Maar voor de "zondagsvlieger" die ten allen tijde wil vertrekken, die in zwak weer wat verder wil gaan en vooral niet met buitenlanden wil geconfronteerd worden, zijn ze een aanrader. Het eventueel starten van een ULM-vliegveld verhoogt de mogelijkheden. (oppassen met de benodigde startlengte)

De oudere beginneling (zoals ik) is gebaat met een superveilige plasticbak met motor en de uitbollende piloot kan samen met een jonge ace nog heel wat overland kilometers bijeenzweven in een zweezer.

Van alle hierboven beschreven toestellen bestaat ook een versie zonder motor die echter in de meeste Europese landen niet toegelaten is. Ook de nieuwe Sparrowhawk (met verschillende records op zijn palmares) valt in deze klasse. Een en ander pleit ervoor deze dikwijls goedkope toestellen toe te laten. Ze kunnen langzaam de ouder wordende hout en doekzwevers vervangen. Ze zijn trouwens allemaal als bouwkit te krijgen.

Ter afsluiting nog enkele links om duimen en vingers af te likken:

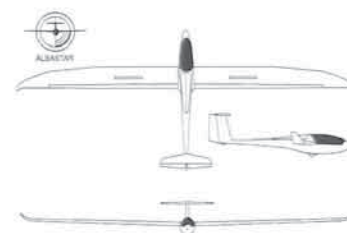
www.albaster.si
www.apisgliders.com
www.alisport.com
www.finesse-max.com
www.pipistrel.it



Silent



Apis M



15 m Apis M



Taurus

www.test.infoline.cz
www.fly-cavok.com

En nu maar dromen.

Jan Hendrickx

Het hoekje van de boekenvreter

Toen op het Forum van de Liga het nieuws te lezen was over het verschijnen van de *Leidraad voor Zweefvliegers* van Jan HOFKAMP (Het Goede Boek, Huizen 2001, 17,5 x 25 cm, ingebonden met harde kaft, 316 blz., talrijke tekeningen en schema's in kleur, ISBN 90 240 0694 5) waren de verwachtingen van de boekenvreter hoog gespannen. Dus maar naar de boekhandel om het ding te bestellen. Als het werk dan ter beschikking lag, kwam een eerste ontgoocheling: voor de toch zeer hoge prijs (81,93 EUR, ruim het hoogste bedrag dat de boekenvreter ooit heeft neergeteld voor een zweefvliegboek) lag daar niet direct een kanjer, maar een eerder bescheiden ogend werk met een niet al te geslaagde voorpaginafoto (grofkorrelig, slecht belicht). En geen enkele foto in het boek!

Maar goed, wat men eerst en vooral verwacht van een opleidingsboek, is een degelijke inhoud. Op het eerste gezicht lijkt alles wat dit betreft wel mee te vallen. Zeer verzorgde en aangename lay-out, haarscherpe en plezierig ingekleurde tekeningen, interessante bijlagen (afkortingen, omreken Tabellen, weerkundige afkortingen en symbolen, buitenlandse woordenlijst, lucht-ruimklassen, type-examenvragen). Qua inhoud lijkt het boek vooral op een veel modernere *Eerst weten, dan zweven* waarmee heel wat (iets oudere) zweefvliegers hun opleiding kregen. En er bestaat ongetwijfeld een markt voor een dergelijk werk.

Jammer genoeg loopt het fout wanneer men iets dieper delft in de tekst. Laat staan dat de toon nogal belerend werkt ('t is uiteindelijk een opleidingsboek), maar al snel valt

de oppervlakkigheid van het commentaar op: de tekst zit vol onnauwkeurigheden of halve waarheden. In de eerste 50 pagina's kan men gemakkelijk een twintigtal betwistbare uitspraken noteren. En dan zijn er ook een aantal regelrechte fouten. Een voorbeeld? De analyse van de toestandskromme op een temp-diagram (blz. 140). Daar staat droogweg dat de eerste knik in een toestandskromme het condensatieniveau aangeeft. Wel, indien dat zo was, hadden we het veel gemakkelijker bij de weersvoorspelling! De bijbehorende afbeeldingen maken er helemaal een soep van. Ze zijn niet alleen in strijd met de werkelijkheid, maar ze kloppen ook niet echt met de tekst!

"La critique est aisée, l'art est difficile", luidt het spreekwoord. Dit is een eerste uitgave, en daar dient men rekening mee te houden

als men een oordeel velt. Niettemin lijkt de *Leidraad* me dringend aan herziening toe, indien het de bedoeling is hem ernstig te gebruiken in de theoretische opleiding. En dat is iets waar de boekenvreter, gezien de prijs, toch niet over te spreken is: een paar zetfouten, O.K., maar daar zou het bij moeten blijven. De auteur dankt in zijn voorwoord een aantal mensen die hem bij de redactie bijstonden, en anderen die het werk hebben nagelezen. Het valt te betreuren dat dit niet kritischer en aandachtiger is gebeurd. In de huidige toestand is het boek namelijk te technisch voor een geïnteresseerde buitenstaander, en onvoldoende "wetenschappelijk" voor de zweefvlieger. Jammer!

Rhön-adler van Peter SELINGER (Fischer Verlag, Frankfurt 2002, 24 x 28 cm breed formaat, ingebonden met harde kaft, 272 blz. waaronder 32 blz. kleurfoto's, talrijke zwartwitfoto's en diagrammen in de tekst, ISBN

3830104375, 39,50 EUR), brengt de geschiedenis van 75 jaar zweefvliegtuigbouw bij Alexander Schleicher. Selinger is natuurlijk niet aan zijn proefstuk, en zorgde trouwens enkele jaren terug voor de Duitse vertaling en actualisering van het boek van Richard en Monique Ferrière over hetzelfde onderwerp.

Wat kon hij nu eigenlijk nog nieuw brengen, afgezien van een verdere actualisering? Wel, verrassend genoeg toch nog heel wat. Er komen een aantal interessante anekdotes aan bod, details misschien, maar die een beter inzicht bieden in het hoe en waarom van bepaalde keuzes en ontwikkelingen. Er zit ook heel wat nieuw (of toch vrij onbekend) beeldmateriaal tussen de talloze zwartwitopnames. En de kleuropnames zijn best leuk.

Zoals gebruikelijk moet men in dit soort boek geen kritische analyse van de bespro-

ken zweefvliegtuigtypes verwachten. De beschrijvingen steunen voornamelijk op de firmaliteratuur, en die springt natuurlijk karig om met negatieve uitlatingen over eigen productie. En als de ASW 24 hier toch een veeg uit de pan krijgt, dan is dat omdat de firma Schleicher zelf het toestel gekelder heeft door openbaar toe te geven dat de gekozen profielen te gevoelig waren voor turbulentie, zodat de markt voor de nieuwe ASW 28 - natuurlijk met turbulentie-ongevoelige profielen - wat sneller openging.

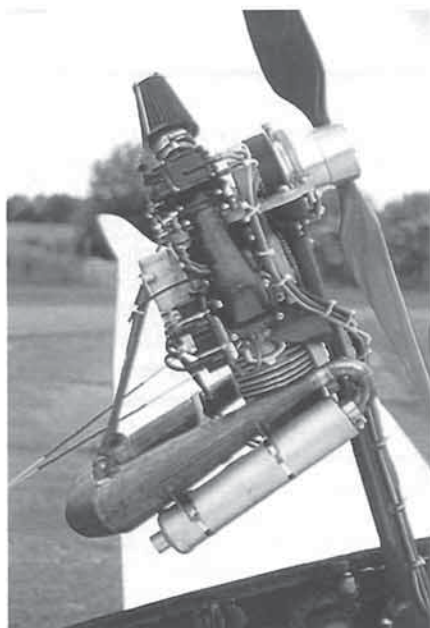
Al bij al een tof boek, vooral voor Schleicherfanaten, voor wie het boek van Ferrière niet bezit, of wie volledig up to date wenst te blijven over de zweefvliegtuigontwikkeling (de ASW 28-18 is reeds aangekondigd). Niet echt onmisbaar voor anderen.

Stéphane Vander Veken

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

DG was feitelijk van plan eerst een versie met welvingkleppen en een zelfstartversie te ontwikkelen van de DG-1000 tweezitter, maar de vraag van de klanten ging meer uit naar een goedkopere thuisbrengversie. DG heeft dus besloten de aandrijf-eenheid van de ultralichte zwever Apis (Wezel Flugzeugtechnik) onveranderd over te nemen als "turbo". Het is een Göbler-Hirth motor die 30 pk levert. Of deze aandrijving alleen in 20 m of ook in 18 m zal bestaan, zullen de testvluchten moeten uitwijzen. De eerste vlucht zou op het einde van deze zomer moeten plaatsvinden.



Een foto van de Göbler-Hirth zoals ingebouwd in de Apis (fabrieksfoto)

Lange Flugzeugbau

Lange blijft eerder discreet over de ontwikkeling van de elektromotorzwever Antares. Op Aero 2003 werd aangekondigd dat het toestel eindelijk klaar is voor de eerste vluchten. De langere rijpingstijd werd te baat genomen om alle details uit te kienen: zo werd het laadsysteem voor de nieuwe lithium-ionen-accu's geïntegreerd, en men kan voortaan informeren over de laadtoestand via GSM, en desnoods ook zo het laadsysteem op afstand besturen. De zitkuip is ook in de hoogte verstelbaar. De montage van het hoogteroer gebeurt zonder werktuig, koppeling en vergrendeling zijn automatisch. De fabriek in Zweibrücken telt ondertussen 19 werknemers en bereid zich voor op de start van de serieproductie.

Schempp-Hirth

Op de Aero 2003 te Friedrichshafen werd (na de renklassers 2ax en 2bx) nu ook een nieuwe versie Ventus 2cx van de bekende 18meterklasser voorgesteld. De veranderingen zijn volgens de constructeur zo ingrijpend, dat men eerst dacht er een Ventus 3 van te maken! Er werden namelijk een nieuwe buitenvleugel, nieuwe winglets en een nieuw stabilo met hoogteroer ontwikkeld, plus verstevigingen om een hogere totale massa (565 kg) te verteren, waardoor de hoogste vleugelbelasting stijgt tot 51,2 kg/m². Er zijn nu ook ballasttanks in de buitenvleugels.

Schleicher

De ASW 22BLE 50R is de recent LBA-goedgekeurde versie van de bekende open klas-

ser zelfstarter, nu met de 50R wankelmotor van Diamond Industrie. Schleicher is nu trouwens ook door de LBA erkend als onderhoudsatelier voor deze wankelmotoren, en tevens als constructeur van de eigen propellers. Op 15 maart jl. koos het prototype van de ASW 28-18 voor het eerst het luchtruim. Deze eerste vlucht duurde 2 uur. Meer details over het toestel stonden in het vorige Ligablad.



Het ASW 28-18 prototype in vlucht (fabrieksfoto - Manfred Münch)

Tost

Op 16 april bekam Tost de LBA-goedkeuring volgens JAR-21 voor de nieuwe, kleine sleepkoppeling E 22. De montage is compatibel met de E 85, maximum trek op de kabel 650 kg. De buitenafmetingen zijn gereduceerd van 110x95 mm naar 75x65 mm en het gewicht op de helft: 280 g.



De Tost E 22 trekhaak (fabrieksfoto)

Stéphane Vander Veken

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

DG-1000 2-zitter**2 spanwijdtes, 18m en 20m**

- hoge effectieve remkleppen
- 2- delige kap, sterker, betersluitend
- geluidsarm op alle snelheden
- wiel bediening achterin zelfstandig
- gewichtbox in staartvlak
- uitstekende zit (ook voor lange mensen)
- super geveerd wiel
- kunstvluchten toegestaan

AVI BENELUX**Bert de Wijs***Benelux importeur van DG*

Industrieweg 3
5111 ND Baarle-Nassau
tel. +31-13-507.9601
fax +31-13-507.8787
email: avi@baarle.org

 motor zwever?
DG-808B
**15m en 18m spanwijdte**

- veruit de lichtste, 335 kg "all in"
- geweldige klimmer in thermiek
- absoluut veiligste motorbediening
- meest automatische motorbediening
- meeste ervaring met uitklapmotoren
- vele andere ongeëvenaarde voordelen

Gezocht: partners voor aanschaf van een DG-808B motorzwever. Wij krijgen regelmatig klanten, die een DG-808B willen kopen, maar daarbij ook 1 of 2 partner(s) zoeken.

Wereldkampioenschappen 2003 te Leszno

Op 26 juli 2003 starten de 28 ste wereldkampioenschappen zweefvliegen te Leszno. Er zal gestreden worden in de volgende klassen: standaard - 15m - 18m - open. België neemt deel met 6 piloten. Hieronder vindt u een kort CV van onze landgenoten.

Stéphane Vander Veken

45 jaar
Team captain
Club: KFC
Ervaring zweefvliegen: 1300 uren, bezit 2 diamanten en is examinerator
Was reeds team captain tijdens de wereldkampioenschappen in 1999 in Bayreuth

Yves Jeanmotte

39 jaar
Club: ACA
Standaard met LS8
Ervaring zweefvliegen: 2500 uren
Werd vorig jaar 3de, in de standaardklasse, tijdens de Europese kampioenschappen.

Manu Litt

36 jaar
Club: RVA
Standaard met Discus 2
Ervaring zweefvliegen: 4000 uren
Nam reeds deel aan 1 wereldkampioenschap en 2 Europese juniorenkampioenschappen

Jean - Luc Colson

29 jaar
Club: ACA
15m met LS6A
Ervaring zweefvliegen: 1200 uren
Nam reeds deel aan 1 Europees juniorenkampioenschap

Jean-Philippe Leduc

41 jaar
Club: CEV
15m met ASW 27
Ervaring zweefvliegen: 1750 uren

Olivier Brialmont

34 jaar
Club: ACUL
18m met DG800 S
Ervaring zweefvliegen: 1700 uren

Louis DRESSE

45 jaar
Club: CEV
Open met Nimbus 4D
Ervaring zweefvliegen: 700 uren



Klaar om op te stijgen

3de Junioren en 4de Wereldklasse Zweefkampioenschappen

Deze kampioenschappen gaan in 2003 door te Nitra, in Slovaĳie, van 5 tot 19 juli. Ons land wordt er vertegenwoordigd door 4 junioren en 1 PW5 piloot. Onze deelnemers even voorstellen.

Marc Huybreckx

52 jaar
Team captain
Club: ACK
Ervaring zweefvliegen: 2200 uren is tevens instructeur en sleeppiloot; is een ervaren wedstrijdvlieger.

Tim Huybreckx

21 jaar
Club: ACK
Clubklasse met Standaard Libelle
Ervaring zweefvliegen: 450 uren

Koen Vanderputten

23 jaar
Club: VZP
Clubklasse met Pégase C101D
Ervaring zweefvliegen: 347 uren; 2 diamanten (300 Km en 500 Km)

Bert Schmelzer(Jr)

20 jaar
Club: ACK
Clubklasse met Standaard Libelle
Ervaring zweefvliegen: 675 uren; 1 diamant (300 Km)

Tijl Schmelzer

19 jaar
Club: ACK
Standaard klasse met Discus bT
Ervaring zweefvliegen: 385 uren; 1 diamant (300 Km)

Wim Akkermans

23 jaar
Club: KACB
Standaard klasse met LS4a
Ervaring zweefvliegen: 720 uren

Michel Van De Steene

58 jaar
Club: CEVV
Wereldklasse met PW5
Ervaring zweefvliegen: 3400 uren; 3 diamanten; instructeur
Heeft in 2001 deelgenomen aan de World Air Games te Lillo met PW5



Een goede, oude KA 8

Belgisch Kampioenschap

Clubklasse 2003

Dit kampioenschap ging dit jaar door te Saint Hubert gedurende weekends 26 + 27 april en van 1 tot 4 mei. Wegens het slechte weder was er slechts één geldige wedstrijd op 3 mei. Daar er minstens 4 geldige vliegdagen moeten zijn, is dit kampioenschap niet geldig.

De twee vorige jaren waren deze wedstrijden, wegens het weder, ook ongeldig.

Om toch piloten te kunnen afvaardigen naar de volgende Wereldkampioenschappen Clubklasse te Elverum (Starnoen) Noorwegen, werd door de Belgische Zweefvliegfederatie volgende beslissing genomen.

Tijdens de laatste drie jaren (2001, 2002 of 2003) minimum twee maal op de deelnemerslijst van de Belgische Kampioen-

schappen clubklasse voorgekomen zijn. In de ranking van de multiclass minimum 70% behalen.

Hieronder vindt u de uitslag van de enige geldige wedstrijd. Op te merken valt dat geen enkele Vlaamse piloot deelnam.

Plaats	Piloot	ID	Toestel	Club	Punten
1	Patrick Stouffs	1	LS1 F	ACA	558
2	Bruno Pierearts	BP	Pégase	Glub	543
3	Olivier Corneille	BG	LS7 W	TAC	490
4	Walter Dierick	WT	ASW 19	ACA	465
5	Pascal Hanssens	I	Jantar	CAC	230
6	Bernard Denoncin	KV	Twin Astir	ACA	215
7	Benoit Evrad	JB	Cirrus	Glub	194
8	Stéphane Claeysens	YH	LS4	Glub	100
9	Manu Severin	HC	Pégase	Glub	90
10	Michaël Jeanmotte	2P	LS1 F	ACA	0

De proef die werd gevlogen: Saint Hubert - Longuyon - Charleville - Saint Hubert, een FAI driehoek van 199,5 km.

Standaard - 15 meter - 18 meter Uitslagen

Het Belgisch Kampioenschap Standaard + 15 m + 18 m klasse ging dit jaar door te Saint Hubert van 24 mei tot 1 juni. Ondanks het minder mooie weder werd het in alle drie de klassen een geldig kampioenschap.

Wegens gebrek aan tijd worden alleen de uitslagen meegegeven. In het volgend Ligablad hoop ik enige commentaar.

Standaard klasse

	CN	Piloot	Club	Toestel	Punten
1.	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	3750
2.	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	3674
3.	BG	Olivier Corneille	TAC	LS7	3376
4.	CA	Manu Litt	CNVV	Discus 2	3269
5.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS8	2968



6.	52	Marc Ruymen	KVDW	Discus 2	2857
7.	XV	Lary Natowitz	RVA	Discus	2209
8.	MB	Jeanh-Claude Hotton	CAB-CEVV	Discus 2	1880
9.	VY	Eddy De Reys	KVDW	LS1	1657
10.	NY	Benoit Evrard	GLUB	Discus 2	1500
11.	B151	Corentin Leveau	CEVV	Pegase	861
12.	YH	Stephane Claessens	Pegase	LS4	830

15 m Klasse

	CN	Piloot	Club	Toestel	Punten
1.	8	Jean Luc Colson	ACA	LS6-WL	5162
2.	Z	Patrick Stouffs	ACA	LS6	4534
3.	LC	bernard Denoncin	ACA	Ventus B	4215
4.	MG	Marc Bouillon	GLUB	Ventus A	3668
5.	LT	Johan Luyckx	Albatros	Ventus bT	3531
6.	70	Frédéric Paepe	ACA	ASW 20	3389
7.	IWR	Pierre Renard	GLUB	LS6	3336
8.	59	Michel Van Den Steene	CEVV	ASW27	3189
9.	OP	Olivier Dupont	CAP VV	LS6	794

18 m Klasse

	CN	Piloot	Club	Toestel	Punten
1.	UG	Olivier Brialmont	ACUL	DG800-18m	4732
2.	4A	Thierry Lemineur	GLUB	Ventus2C-18m	4216
3.	P7	Pascal Hanssens	Cap VV	Lak17-18m	4177
4.	I	Bruno Pieraerts	GLUB	LS6-18m	3921
5.	22	Louis Dresse	CEVV	LS8-18	3097
6.	GA	Georges Pozzi	Cap VV	Lak17-18m	1410



En maar werken... (foto: Mattijs Cuppens)



Goedendag (foto: Yannis)

Kempen-cup 2003 algemene uitslag

OPEN/RENKLASSE

NR.	Club	Naam	Vliegtuig Type	Hkap.	Wnr.	Imm	P. 1e WD	P. 2e WD	P. 3e WD	P. 4e WD	P.TOT
1	VCH	De Bruine Ton / Wijnheijmer Chiel	DG-500/22M	110	EF	D-KCEF	862,37	543,15	434,77	865,92	2706,21
2	ACS	Lanting Harald / Van Welsen Mark / Ten Hage R.J. / Lanting	DUO DISCUS T	110	SI	PH 1260	819,05	493,52	465,91	868,13	2646,60
3	KAC	Geenen Walter	VENTUS 2/18 M	120	HE	D-KTOM	818,88	530,71	423,10	830,54	2603,22
4	WBAC	Jeremiasse Francois	LS 6 15M	112	IT	PH-924	785,77	504,51	449,22	842,53	2582,03
5	WBAC	Lemmens Johan	MINI-NIMBUS	108	BU	PH 588	815,60	489,73	428,59	799,58	2533,50
6	ACB	Kell Jef	JANUS C/20M	108	KB	OO-KDB	800,85	489,80	398,86	729,56	2419,07
7	GEZC	Groen Bart / Houtman Eric / Scheffer Sabine / Aart De Ruiter	DUO DISCUS	110	E12	PH 1057	804,29	328,15	422,49	836,07	2391,00
8	WBAC	Van Dijk Norman	ASW 20	110	YYY	OO-YYY	718,87	468,80	407,73	784,60	2380,01
9	KAZM	Hayen Dominique	SPEED ASTIR	106	ID	PH-1128	780,45	340,53	445,18	808,51	2374,66
10	ACB	Braspenning Louis / Wouters Paul	LS 6 15M	112	PL	OO-YLS	725,60	461,60	225,36	715,80	2128,36
11	ACK	Huybreckx Eddy / Huybreckx Marc	VENTUS CT	116	YU	OO-ZYU	862,07	575,00	440,50	243,35	2120,92
12	SZT	Van Der Spek Roeland / Ruiten Peter Bart	LS 3	108	BT	PH 1192	739,15	299,49	240,06	731,87	2010,57
13	KAC	Wouters Peter	ASW 20 B 16.6M	112	71	OO-ZXT	775,65	275,80	0,00	759,44	1810,89
14	KAC	Geenen Tom	DG 202	108	AL	OO-ZXU	741,68	334,23	379,72	327,75	1783,37
15	KAZM	Gorrebeek Wilfried	LS 3	108	36	OO-ZZA	326,78	288,08	391,64	739,87	1746,37
16	ALB	Mertens Hugo	JANTAR 2	116	HFJ	OO-ZDE	0,00	455,53	420,09	862,07	1737,69
17	KAC	Van Rooy Koen	PIK 20 D	106	ND	OO-YVB	0,00	292,99	134,86	820,11	1247,97
18	ZES	Dortu Maurits / Staassen Ton	MOSQUITO	108	LD	PH-963	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

STANDAARD KLASSE

NR.	Club	Naam	Vliegtuig Type	Hkap	Wnr	Kenletters	Dag 1	Dag 2	Dag 3	Dag 4	Totaal
1	ACK	Huybreckx Dennis	Libelle std	98	LT	OO-ZGM	1000,00	436,69	459,64	954,60	2850,93
2	KAC	Van Den Borne Paul	Discus CS	108	DJ	OO-ZTU	965,00	425,06	420,37	799,33	2609,76
3	ACK	Schmelzer Bert	Discus BT	108	MC	D-KMMC	876,85	445,37	413,33	828,30	2563,85

4	DAC	De Krock Bart	LS 4	106	MO	OO-YMO	849,51	290,42	406,47	943,40	2489,80
5	KAZM	Van Putten Frank	DG 300	106	ZX	OO-ZZX	860,10	427,91	418,47	740,01	2446,49
6	KAC	Lauwers Guy	ASW 15	98	PP	OO-ZPP	731,24	164,86	362,47	768,74	2027,31
7	DAC	Piccart Guy	DG 300	106	XO	OO-ZXO	615,71	157,11	348,79	700,87	1822,48
8	ALB	Meyers/Verheyen	LS 7	106	AE	OO-ZGW	689,14	290,42	362,72	433,96	1776,24
9	KAC	Teske Dennis	DG 300	106	AH	OO-ZDK	439,41	149,52	0,00	784,56	1373,49
10	KAC	Jansen Hugo	LS 1 d	98	MY	OO-ZMY	656,51	169,73	325,16	163,76	1315,16
11	KAC	De Coninck Eddy	Pegase a	104	ME	OO-YRL	900,54	0,00	0,00	0,00	900,54

CLUBKLASSE

NR.	Club	Naam	Vliegtuig Type	Hkap.	Wnr.	Imm	P. 1e WD	P. 2e WD	P. 3e WD	P. 4e WD	P.TOT
1	KVDW	Stockmans Theo	ASK 13	78	46	D-0346	1189,47	613,13	266,67	1163,26	3232,53
2	KAC	Meerts Filip / Wouters Jan	TWIN ASTIR	92	KW	OO-ZKW	994,43	583,71	565,22	998,99	3142,35
3	ZHVC	Brouwer Jan / Scholten Tjalling / Van Der Loos Jerome / Koch	ASK 21	92	V5	PH 759	1011,25	575,97	445,23	1086,96	3119,40
4	KAC	De Bie Rudy / Lommelen Gert	ASK 21	92	YKB	OO-YKB	869,85	591,76	415,82	867,33	2744,76
5	ZHVC	Van Horssen Peter	ASK 23	92	V7	PH 929	1024,46	575,37	226,09	887,53	2713,44
6	KAC	Van Orshaegen Marc	KA 6	84	FR	OO-ZFR	984,81	538,18	247,62	929,69	2700,30
7	KAC	Van Deun Andre	KA 6	84	WA	OO-ZWA	686,79	507,18	247,62	878,58	2320,17
8	KAC	Thielemans Jeff / Kennes Ad	ASK 13	78	KS	OO-ZKS	335,06	609,92	266,67	988,89	2200,54
9	ACK	Jansen Stijn / Boeckx Gert / Roosen Bart	KA 7	76	ZET	OO-ZET	614,29	737,94	273,68	342,66	1968,58
10	KAC	Fabrie John	SB 5A	86	PJ	OO-ZPJ	140,98	622,40	0,00	0,00	763,38

Kaiser wedstrijd – editie 2003



Wegens het slechte weder is deze wedstrijd niet kunnen doorgaan, volgend jaar meer geluk (foto: Mattijs Cuppens)

Belgian Civil Register 2003/2004

Het Belgian Civil Register verschijnt gemiddeld om de drie jaar. Het vermeldt alle in België ingeschreven civiele luchtvaartuigen. Ook de toestellen met een buitenlandse inschrijving zijn erin terug te vinden.

Het is onderverdeeld in 15 overzichtelijke sec-

ties. Een sectie geeft bijvoorbeeld de wedstrijdnummers van de zweefstoellen, een andere een overzicht van de toestellen die in herstelling zijn. In het laatste hoofdstuk vindt u een overzicht van het aantal toestellen per type die momenteel officieel geregistreerd zijn.

Deze editie is te verkrijgen door 15 € (+ 2,5 € verzendingskosten) over te schrijven op rekeningnummer 001-0791389-42 van ASA, Luchthaven Antwerpen, Bus 38, 210 Antwerpen-Deurne, met vermelding BCR 2003/2004.

Vijf vliegen in één klap...

Welcome to Nederweert International Airport...

Er zijn zo van die dagen dat je denkt dat alles mogelijk is. Als het vandaag niet lukt, lukt het waarschijnlijk nooit. Je gaat er dus van uit dat het niet mis kan gaan. En toch, er bestaan nog van die dagen dat niet alles lukt...

Er zijn zo van die dagen dat je denkt dat niet alles mogelijk is. Als het dan toch zou voorvallen, dan moet 'den heilige geest' er voor iets tussenzitten. En toch, er bestaan nog van die dagen dat 'den heilige geest' wel degelijk bestaat...

We schrijven zaterdag 10 mei 2003 zo ergens rond 9 uur 's morgens op EBBT. Heel wat vaste klanten, zweefvliegers uiteraard, beginnen stilaan toe te stromen op het vliegveld. Er is een lierman. Ook de instructeurs zijn er al. We kunnen vandaag ook weeral beroep doen op een sleeppiloot. Het weer ziet er stralend uit. Zelfs op dit vroege uur zijn er al heel wat cumuli waarvan je weet dat ze in de loop van de dag 'iets moeten geven'. De plannen om overland te vliegen worden gemaakt, met als resultaat dat er in totaal vijf zweefvliegtuigen op overlandvlucht zullen vertrekken: een Ka-8, de Janus, de Jantar, de LS-6 en de ASW-20. Tegen 11 uur is het al redelijk aan het pompen en de overlandvliegers besluiten dan ook om stilaan te vertrekken. Eén voor één worden ze opgetrokken door de Pawnee. "Is er daar niet ene met zijn wiel nog buiten? We drinken weeral vanavond." Amper een uur later zijn ze allemaal goed en wel vertrokken en nog eventjes later is er niemand van de overlandvliegers meer te zien.

Ondertussen pompt het lokaal op EBBT dat het niet meer schoon is. Niemand die klaagt, wat had je gedacht? Af en toe is er nog eens contact met de overlandvliegers. Allemaal hebben ze het naar hun zin. De ophaalploegen van dienst zullen vandaag werkloos mogen toezien. Althans, zo ziet het er naar uit. Toch een beetje te vroeg geroepen? De LS-6 laat weten dat hij zijn vlucht heeft afgebroken en terug op weg is naar EBBT. Oef, toch geen buitenlanding!

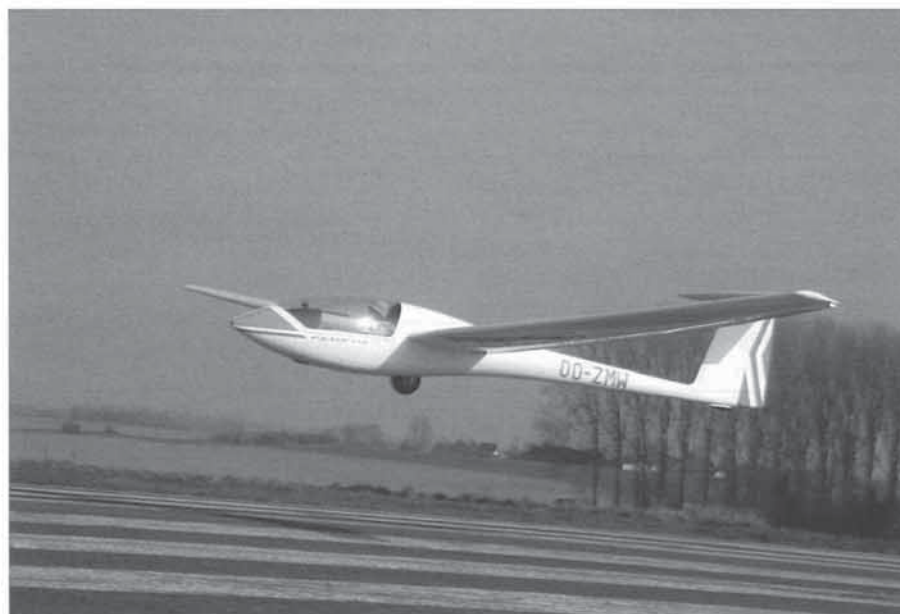
Maar dan, zo rond 15 uur, gaat de gsm af. "Mannen, ik sta buiten!" De Jantar staat buiten in de buurt van Weert in Nederland. Wie had iets anders gedacht? Het moest weer eens lukken, maar het was weeral de R... (voor de leut zal R... in het vervolg *Rob-Air* worden genoemd, naar de gelijknamige luchtvaartmaatschappij die de persoon in kwestie ooit heeft gesticht met zijn modelbouwzweefvliegtuigjes). Na veel vijven en zessen, wisten we waar *Rob-Air* stond. We moesten ons echter niet haasten vanwege het goede vliegweer op en rond EBBT. Dus,

rustig op ons gemak hebben we de remorque genomen en tegen 16 uur konden we vertrekken. "Voor alle zekerheid toch nog eens eventjes bellen met *Rob-Air*." Op de deur van de remorque hing toch wel geen slot met nummers zeker. En niemand die het nummer ervan kende. Ring, ring,... "*Rob-Air*, kent jij die nummer van dat slot?" Al een geluk dat *Rob-Air* wist dat die nummer in de remorque ergens stond opgeschreven. "Zeg mannen", zei *Rob-Air*, "in het veld waar ik daarstraks ben geland, is er juist een Twin Astir geland. Op dit moment is er nog een tweezitter zich aan het klaarmaken om ook in mijn veld te landen. Breng eens een boek kaarten mee!" Je moet het maar meemaken. In het veld waar je zonet zelf geland bent, is er nog een zweefvliegtuig buiten geland en gaat er zo dadelijk nog een landen. Van toeval gesproken.

Als je als aandachtige lezer echter gedacht had dat je alles al had gehad, dan heb je het wel grondig mis! Wij zijn dus tegen 16 uur vertrokken en nog geen kwartier later was er terug telefoon. *Rob-Air*. "Zeg, wilt ge nu eens wat weten. Het is nu niet dat ik het er speciaal voor gedaan heb, maar er is hier zojuist een Ka-13 geland in mijn veld. We zijn hier dus al met vier bakken." Je zou voor minder in mirakels beginnen geloven. En dat *Rob-Air* er voor niets tussenzat? Welnu... Enfin, wij bollen dus rustig verder over de Kempense wegen en nog eens een klein kwartiertje later, zo rond half vijf en vlak voor de oprit van de autosnelweg in Wechelderzande: telefoon van *Rob-Air*. "Zeg, of ge het nu gelooft of niet, maar er is hier zojuist nog een Ka-13 geland. Die andere bakken die hier zijn geland, wisten mij te zeggen dat het in Eindhoven een wedstrijd is,

Duoglide. 't Is er aan te zien, ze vallen hier bij bosjes uit de lucht. Ik ben dus niet de enige die niet kan boven blijven." Ze stonden daar ondertussen dus al met vijf bakken in hetzelfde veld. Wie kan zeggen dat hij dat al heeft meegemaakt? Die 'heilige geest', bestaat die dan toch? En wat ons betreft, de ophaalploeg, waarschijnlijk gaan we het ginder heel gemakkelijk hebben. Al die bakken moeten al gedemonteerd zijn tegen dat wij daar zouden aankomen.

Nu moesten we het wel gehad hebben. Tenminste, dat dachten we voor de verandering. Maar een mens kan zich vergissen, zoals zal blijken... Ondertussen waren we een tiental minuten eerder de grens met Nederland gepasseerd. We zouden waarschijnlijk binnen een twintig tot dertig minuten bij *Rob-Air* zijn. Ineens, telefoon... van *Rob-Air* natuurlijk. "Zeg, nu gelooft ge me echt niet meer na wat ik nu ga zeggen. En neen, ik heb niet gedronken en ik zie ook geen spoken. Er zijn hier zojuist een ziekenwagen, een politiewagen en twee brandweerwagens langs geweest. Iemand uit de buurt moet blijkbaar gedacht hebben dat er hier iets ergs moet zijn gebeurd met al die vliegtuigen die naar beneden komen. Ja, wat moet je dan zeggen tegen die ambulanciers, agenten en pompiers? Gewoon dat er niets aan de hand is en dat ze rustig mogen afdruppen. Want leg die mensen maar eens uit dat er geen thermiek meer te vinden was. De politie en co zijn hier ondertussen al terug weg. Die boer van wie dit veld is, beleeft echter wel de zaterdag van zijn leven. Hij zei dat hij nog nooit een zweefvliegtuig in een van zijn velden had gekregen. Vandaag krijgt hij er ineens vijf voor de prijs van één. Toen ik daarstraks was geland,



Oef, geen buitenlanding (foto: Yannis)

had die boer gezegd dat hij naar de burenging. Hij was nog geen twee minuten weg toen de volgende was geland. Ik heb zijn vrouw, de boerin, maar gezegd dat zij best even met manlief zou bellen om hem te laten terugkomen. Ge moest die boer zien staan. Hij stond er bij... en keek er naar."

Dit begon hier echt het verhaal van de maand, misschien wel van het ganse seizoen te worden. *Rob-Air* in een veld en daarbij nog eens vier andere bakken, allemaal zweezitters. Tegen iets na 17u00 waren we uiteindelijk aangekomen en jawel, daar stond de Jantar... en een remorque met Nederlandse nummerplaat. Maar, waar lagen die andere vier zweevers? Waren die al weg? Neen, niet echt. Achter de stallen, om het hoekje, lagen ze 'gezellig bij elkaar in het veld'. Daar stond nog een remorque waar ze al een van die vier zweezitters aan het inladen waren. En voor de geïnteresseerden, dat veld leek echt op een vliegveld, Nederweert International Airport. En

groot dat dat veld was, daar konden nog wel enkele zweevers bij.

Wij waren ondertussen al begonnen met het demonteren van de Jantar om hem in de remorque te kunnen steken. "Oei, probleempje..." Daar kwam nog een auto aan met een remorque erachter. "Het begint hier net op de Ring rond Antwerpen te lijken... file op de boerderij." We hadden nog geen twee minuten de Jantar volledig ingeladen toen daar nog een auto met remorque aankwam. Nummer vier. Nu stond echt alles zo goed als geblokkeerd. Na een klein beetje manoeuvreren, lukte het ons om van het erf van de boer te kunnen rijden en de anderen verder te laten met het demonteren en inladen van hun zweezitters. "Gauw die boer nog twee flessen wijn toesteken en die mens is ook weer al content." (Het veld dat als landingspiste dienst had gedaan, was een maïsveld waarop de plantjes juist begonnen uit te komen. Om zijn maïsplantjes niet al te veel te beschadigen, had de boer dan ook

zijn klein traktorke genomen om iedereen uit het veld te trekken om op die manier zo weinig mogelijk maïsplantjes plat te trappen. Van een geste gesproken.. en goed gezien om zelf de schade te beperken!)

Eindelijk konden we dus terug naar huis. Nu ja, niet echt, maar dat heeft niets met dit verhaal te maken en daarom zwijgen we er over. *Rob-Air* heeft natuurlijk alles nog tot in de details mogen navertellen eenmaal we terug op EBBT waren. Tot slot... die andere zweefvliegtuigen van KACB die aan hun overlandvlucht waren begonnen. Allemaal zijn ze goed en wel teruggekeerd van hun vlucht. De Ka-8 heeft 150 km gerond, de Janus 300 km, de LS-6 ook 300 km en de ASW-20 heeft er niet minder dan 400 km opzitten. Niet slecht dus, meer dan 1000 km overland tijdens één dag en dan nog zo'n straf verhaal van *Rob-Air* met zijn buitenlandlanding.

Johan Franssen

Belgische records zweefvliegen

OPEN CLASS	General Category	Feminine Category
Straight distance	BOURGARD Paul 13.01.1995 - 682,36 km	LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km
Straight distance to a goal	BOURGARD Paul 13.01.1995 - 682,36 km	LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km
Out-and-Return distance	BOURGARD Paul 16.12.2000 - 1 000,21 km Tocumwal - Nimbus 3T	LITT G./VANDEN BROECK G. 05.07.1984 - 321 km
Triangle distance	L. DE PRETER 06-12-2002 - 1.056,2 km Bitterwasser-Namibië	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 519,4 km
Three turnpoint distance	L. DE PRETER 06-12-2002 - 1067,5 km Bitterwasser-Namibië	TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,4 km
Free out-and-return distance	BOURGARD Paul 16.12.2000 - 1 001,76 km Tocumwal - Nimbus 3T	
Speed over a triangular course of 100 km	BOURGARD Paul 02.02.1987 - 166,87 km/h	LITT Georgette 08.07.1988 - 96,78 km/h
Speed over a triangular course of 300 km	DE PRETER Luc 29.11.2001 - 148,94 km/u Bitterwasser - ASH 25M	LITT Georgette 24.04.1987 - 82,70 km/h
Speed over a triangular course of 500 km	DE PRETER Luc 12.12.1999 - 140,59 km/h	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 77,91 km/h
Speed over a triangular course of 750 km	DE PRETER Luc 12.12.1998 - 131,34 km/h	-
Speed over a triangular course of 1.000 km	BOURGARD Paul 11.12.1998 - 133,59 km/h	-
Speed over a triangular course of 1.250 km	-	-
Speed over an out-and-return course of 300 km	HUYBRECKX E. 04.01.1999 - 135,98 km/h	-
Speed over an out-and-return course of 500 km	BOURGARD Paul 31.12.1995 - 153,16 km/h	-

Speed over an out-and-return course of 750 km	BONGAERTS E. 06.01.1999 - 125,18 km/h	-
Speed over an out-and-return course of 1.000 km	BOURGARD Paul 16.12.2000 - 119,39 km/u Tocumwal - Nimbus 3T	-
Gain of height	LITT André 23.01.1976 - 9.300 m	LITT Georgette 21.01.1976 - 7.400 m
Absolute altitude	LITT André 23.01.1976 - 10.300 m	LITT Georgette 21.01.1976 - 8.000 m
15 m CLASS	General category	Feminine category
Straight distance	BERTELS Nico 23.04.1976 - 658 km	LITT Georgette 29.05.1978 - 534 km
Straight distance to a goal	BLUEKENS Michel 25.04.1972 - 642,5 km	LITT Georgette 17.08.1966 - 315,5 km
Out-and-return distance	LITT Baudouin 10.07.2000 - 654,31 km	LITT Georgette 12.05.1974 - 320 km
Triangle distance	STOUFFS H. 26.05.1990 - 777,58 km	BREUGELMANS Liesbeth 04.08.1996 - 6519,4 km
Three turn point distance	EVENS K./VANDAM K. 20.07.1995 - 760,30 km	TAFNIEZ Christine 04.08.1996 - 708,4 km
Free out-and-return distance	LITT Baudouin 10.07.2000 - 654,31 km	-
Speed over a triangular course of 100 km	LUYCKX Johan 22.07.2002 - 119,68 km/u	BERTELS Anne-Marie 17.07.1982 - 86,42 km/h
Speed over a triangular course of 300 km	LITT Georgette 01.05.1976 - 77,64 km/h	LITT Georgette 01.05.1976 - 77,64 km/h
Speed over a triangular course of 500 km	-	-
Speed over a triangular course of 750 km	NATOWITZ Larry 31.07.1999 - 93,06 km/h	-
Speed over a triangular course of 1.000 km	-	-
Speed over a triangular course of 1.250 km	-	-
Speed over an out-and-return course of 500 km	LITT Baudouin 10.07.2000 - 142,72 km/u	-
Speed over an out-and-return course of 1.000 km	-	-

Sportcommissie

VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 26.03.2003

De Voorzitter Guy Van Pee opent de vergadering met een hulde aan Gaston Peeters, voormalig lid van de Sportcommissie, overleden op 27 januari 2003.

1. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 11.12.2002

Betreffende punt 5, betreft Jacques Servais dat geen copie van het nieuwe zweefvlieg- reglement in de twee nationale talen aan het rapport bijgevoegd werd. Patrick Pauwels antwoordt dat de Franse versie op dit moment nog niet klaar was.

2. Homologatie van Zweefvliegprestaties

Ondanks aanvullende verklaringen, kan de proef van 300 km van Dirk Jacques niet gehomologeerd worden.

De proef van 500 km van Pierre Renard kan ook niet gehomologeerd worden.

Het dossier van Frank Op 't Eynde wordt door de Commissie opnieuw gecontroleerd. Zijn afstandsproef geldt ook voor een doelvlucht 300 km. De vrije afstanden 300 en 500 km werden reeds op 25.09.2002 gehomologeerd.

3. Homologatie van records

Volgende records worden gehomologeerd: **Zweefvliegen** : Luc De Preter : general ca-

tegory : FAI-driehoek : 1056,2 km en vrije afstand : 1063,9 km.

Modelvlucht : Luc en Jean Dessaucy : Team Racing F2C : duur : 3 minuten 19 seconden en 7 tienden.

Ballon : Benoît Siméons : klasse AX-4 : hoogte: 2.329 m. Klasse AX-10 : 9.369 m. Proficiat aan alle nieuwe recordmen. Zie details in bijlage.

4. Organisatie examen sportcommissarissen

Een examen voor sportcommissarissen in de disciplines valschermspringen en ballonvaart werd op 29.01.2003 te Melsbroek georganiseerd, met uitstekende resultaten. De lijst van de nieuwe sportcommissarissen vindt U in bijlage.

5. Reglementen manifestaties 2003/Règlements des manifestations 2003.

De reglementen van volgende manifestaties werden door de Commissie gecontroleerd.

Zweefvliegen:

- 10e Kaiser-Wedstrijd: Zwartberg, 24 en 25 mei 2003
- Kempen Cup 2003 en "Victor Boin": Weelde, 29,30,31 mei en 1 juni 2003.
- Belgisch Kampioenschap club klasse 2003: Saint-Hubert, 26 et 27 april 1,2,3,4 mei 2003

De Voorzitter neemt contact met de organisatoren van de twee laatste competities daar de handtekening van een sportcommissaris op de documenten ontbreekt.

6. Allerlei

De Voorzitter heeft een opmerking gekregen van Louis Berger betreffende de geldigheid van de vragenlijst voor ULM-sportcommissarissen. De Commissie bevestigt echter haar vroegere standpunt. De Voorzitter zal aan Louis Berger dit standpunt verduidelijken.

Patrick Pauwels kondigt aan een aanpassing aan de "Organisatie Handboek voor de Uitreiking van Zweefvliegvergunningen en de Bijbehorende Bevoegdverklaringen", daar de Belgische Luchtkadetten sinds 15 januari 2003 lid zijn van de Belgische Zweefvliegfederatie. De franse vertaling van dit document is in voorbereiding.

Volgende vergadering : 25.06.2003

Guy Van Pee
Voorzitter

NIEUWE BELGISCHE RECORDS

Zweefvliegen

Open Class – General Category – Triangle distance : 1056,2 km

Luc De Preter, with an ASH 25M, in Namibia (Bitterwasser-Gamsberg-Helmeringhausen-Buitepos-Bitterwasser), on 06.12.2002

Open Class – General Category – Free 3 TP distance : 1067,5 km

Luc De Preter, with an ASH 25M, in Namibia (Bitterwasser-Gamsberg-Helmeringhausen-Buitepos-Bitterwasser), on 06.12.2002

Aeromodelisme

Category : Team Racing F2C – Duur : 3min,19sec,7dixièmes

Luc et Jean Dessaucy, Pepinster rue Ma Campagne à Wegnez, 11.08.2002

Ballon

Hot Air Balloon, class AX-4 – Altitude : 2.329 m

Benoît Siméons, Château-d'Oex (CH), 25.01.2003

Hot Air Balloon, class AX-10 – Altitude : 9.369 m

Benoît Siméons, Château-d'Oex (CH), 20.01.2003

NIEUWE SPORT-COMMISSARISSSEN

Ballon

D'HEUVAERT Guy	N° 03/497
DOBBELAERE Marnix	N° 03/498
FOUACHE Brigitte	N° 03/499
GOOSSENS Jan	N° 03/500
MAES Jonas	N° 03/501
PAENEN Rudy	N° 03/502
STROBBE Hans	N° 03/503
VAN HUFFEL Nancy	N° 03/504

Parachutisme

COLPAERT Bart	N° 03/505
DE CLERCQ Erwin	N° 03/506
DE HAES Pascal	N° 03/507
RYKEN Pascal	N° 03/508

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

ARGYROPOULOS Jean	CARVERS Eric
BOONE Rik	DE HERTOOGH Louis
BROSENS Domien	GILLEBEERT Bart
BROUX Jan	GROENEZ Pedro

GROMMEN Philip
HOUBRECHTS Ewald
HOWE Stephen
LEPELAAR Monique
OSADSKY Rasto
REBRY Pieter

SCHROEYERS Guido
SLABBYNCK Frank
VAN BOGAERT Pieter
VAN DE VELDE Geert
VERMEERSCH Peter-Willem

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

FRANSEN Johan
OSADSKY Rasto

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

LEYSSENS Pieter

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

DEBEUF Eddy
DE SWERT Guillaume
MERTENS DE WILMARS Vincent

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

VAN GUYSE Willy (op datum van 25-09-2002)

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

LIEVENS Johan
MUYLAERT Jean-Pierre

F.A.I.-BREVETTEN

D-BREVET

1000 m hoogtewinst
TIBOSCH Johannes

5 uren duurvlicht

BOON Johan
TIBOSCH Johannes

Bekomen het zilveren kenteken:

BOON Johan

F-BREVET

300 km doelvlicht
OP 'T EYNDE Frank

Mededelingen en service

Te koop: Jantar Std3, bouwjaar 1986, glijgetal 40, 380 starts, GPS Garmin, LX 1000, basisinstrumenten, digitale radio Dittel, zuurstof. Breukvrij, vliegklaar, met gesloten aanhang. VP: 17.000 Euro. Tel: 014/ 43 52 11.

Te koop: Scheibe SF 27A "Zugvogel 15m" OO-ZMN. Bouwjaar 1965, reeksnummer 6019, uren: 1300, starts: 1000. Vleugels overhauld in 1998, enkel privaet

gebruikt. Basisinstrumenten met elektronische audio vario, geen radio (radiovoorbereidingen zoals kabels en antenne aanwezig). Vliegtuig te bezichtigen te Amougies. Prijs: ± 3750 Euro (aanhangwagen inbegrepen); Tel: 0477/25 55 48 of e-mail: michel.simon@skynet.be.

Te koop:

occ. Parachute merk GQ 22 Fr, met grote canopy merk Tisa, Type 420 R, gewicht

4,5 Kg. Kleine parachute met grote canopy, gekeurd voor 2003. Goed voor nog 8 jaar. Vraagprijs: 250 Euro. Weg wegens aankoop andere zwever.

E-mail: marnix-van-yper@tiscali.be

Te koop: twee vleugels Ka7 in zeer goede staat; romp te herstellen.

Tel.: 016/ 601463