

# LIGABLAD

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



*24 ste jaargang  
juli • augustus • september 2003  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift*

*nummer* **95**

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



24ste jaargang • nummer 95  
juli - augustus - september 2003

## Hoofdredactie, 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:

Toon Van Gestel, Albatros, Bert junior  
Schmelzer, Stéphane Vander Veken,  
Paul Van Dingenen, Marc Huybreckx

### Abonnementen:

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

### Advertentietarieven:

Gelieve contact op te nemen met het  
secretariaat.

### Secretariaat:

Termikkelaan 9 • 2530 Boechemout  
tel.: (03) 454 33 34  
fax: (03) 454 33 88  
e-mail: 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



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 november 2003 op het redactieadres.

**Foto cover:** onze nationale ploeg junioren voor Nitra; uiterst links Marc Huybreckx, team captain (foto: Fam Schmelzer)

## Inhoud

Woordje van de redactie

Nieuws van het secretariaat .....	1
Kempencup 2003 .....	2
Kiewit Cup 2003 .....	2
Junioren WK 2003/NITRA .....	3
Zweefvliegtuignieuws .....	5
Belgische kampioenschappen 2003 .....	7
Benelux Zweefvliegwedstrijd 2003 .....	9
WK 2003 te Leszno .....	10
Verlag WK voor junioren in Nitra, Slowakije .....	14
Het hoekje van de boekenvreter .....	15
Sportcommissie .....	16
Mededelingen en service .....	16

## Woordje van de redactie

Bij de ontvangst van dit Ligablaadje zit het zweefvliegseizoen (lees overlandvliegen) er weer eens op. Aan de hand van de Charronproeven kunnen we vaststellen dat het een mooie periode is geweest.

Vroeger was een afstand van 300 km een ware mijlpaal. Dit jaar werden ze als het ware op bestelling gevlogen, zelfs met toestellen uit de clubklasse.

Onze Charron.line is een waar succes. Iedereen is het daar roerend over eens. De logge Charron administratie werd herleid tot een vlot en gebruiksvriendelijk instrument. Vroeger was het verzamelen en de controle van de proeven soms een nachtmerrie voor de Charroncommissie. Nu ligt alle verantwoordelijkheid bij de piloten zelf. Als wij op het aantal deelnemers voortgaan, hebben zij die boodschap heel goed begrepen. Een woordje van lof gaat natuurlijk naar Eddy en zijn ploeg.

Sommige leden gaan ietwat teleurgesteld kijken omdat hun artikel niet in deze editie is verschenen. Er was een overtal aan teksten en een selectie heeft zich opgedrongen. Maar uitstel is geen afstel. In ons decembernummer zullen deze teksten zeker hun plaats vinden.

De reeds ontvangen subsidies van het BLOSO aan de "Cluster van Luchtsporten" werden definitief toegekend. Dit geeft zowel aan de Liga als aan de VML (Vereniging voor Modelluchtvaart) meer financiële armslag. Het opmaken van dit dossier liep niet van een leien dakje. Soms oeverloze discussies en stellen zenuwen liggen aan de basis dan dit succes. Dit is nochtans slechts één stap in de "ware" erkenning van onze sport.

Theo Stockmans

## Nieuws van het secretariaat

### VCL

Het werkingsverslag en de afrekening over 2002, het eerste werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtsporten, werden door het Bloso aanvaard. Ondertussen werden dossiers ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden alsook voor het bekomen van werkingstoelagen in 2004.

In het kader van de basisopdracht 'Promotie' is op 26 september een initiatiedag gepland op het vliegveld van Zwartberg. De Limburgse Vleugels bieden een prachtige mogelijkheid aan om zowel modelvliegen als zweefvliegen te demonstreren.

### FAI/IGC

Zopas werd meegedeeld dat er een nieuwe versie van de Sporting Code - Section 3 - Gliders & motorgliders alsook van Annex C werd gepubliceerd. Deze documenten zijn beschikbaar via de FAI-website ([www.fai.org](http://www.fai.org))

#### Data Internationale FAI-Kampioenschappen:

14-27 juni 2004: WK Clubklasse - Elverum, Noorwegen

31 juli- 20 augustus 2005: WK Junioren - Husbands Bosworth, UK

5 - 17 juni 2006: WK Multi Class - Upsala, Zweden

### European Aviation Safety Agency

Zoals reeds gemeld werd, zal de EASA de komende maanden en jaren een ernstige impact hebben op onze werking. Vanaf 28 september 2003 is EASA echt operationeel. Einde juni werden de voorstellen van de 'Implementing Rules' voor certificatie en maintenance voorgelegd aan de zgn. gebruikers. Ondanks de zeer korte consultatieperiode (amper 3 weken), maar dankzij de geweldige inzet van de 'techniekers' van de verschillende luchtsporten, heeft Europe Air Sport een zeer gefundeerd rapport ingediend.

Het volgende luik omvat 'Licensing & Operations', en uit de ontvangen berichten blijkt dat ook hier snel zal moeten worden gewerkt. De EGU is volop bezig om de inbreng namens de zweefvliedsport voor te bereiden.

### Symposium 2004

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 7 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeurscon-

ferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Een volledig programma volgt in het december nummer.

### Kadervorming

Op 9 november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs.

### Wedstrijd- en Selectiecommissie

Op 11 oktober komt een uitgebreide W&S-Commissie samen om de toekomstige wedstrijdformules alsook de selectiewijze te bespreken om piloten uit te sturen naar Europese en wereldkampioenschappen. Uiteraard volgt hierna overleg met de collega's van de FCFVV om alzo tot een nieuwe formule te komen.

### Touring-Motorglider

Aansluitend op het artikel dat werd gepubliceerd in het vorige Ligablad, kan thans nog de volgende informatie worden gegeven. Op 9 juli had een eerste gesprek plaats tussen het DGL (dhr. M. Haerynck) en een uitgebreide KBAC-delegatie (V. Wieme, KBAC-voorzitter, D. Voortman (FCFVV) en P. Pauwels (LVZC) als BZF-vertegenwoordigers, en L. Beerts, P. de Broqueville en P. Van Dingenen als ervaren gebruikers/instructeurs. Dit gesprek verliep niet eenvoudig. Enerzijds is er de juridische kant, definities in het Luchtwetboek alsook internationale omschrijvingen, anderzijds is er de technische/pilotage kant. Er werd dan ook besloten om tijdens de komende maanden de besprekingen verder te zetten om alzo tot een aanvaardbare oplossing te kunnen komen.

### Technische Controle

Ofschoon het seizoen nog niet of nog maar pas ten einde is, worden we reeds verplicht om aan de noodzakelijke winterwerken te denken!

De procedure voor de technische controle voor het hernieuwen van het BvL blijft ongewijzigd. D.w.z. dat de eigenaar een Controleplan aanvraagt (blauw formulier + 12,00 Euro), met een Technisch Controleur een afspraak maakt en het toestel laat inspecteren. Zorg er tevens voor dat de 'Levensloop-map' volledig in orde is. Stuur na de inspectie het controleplan naar het secretariaat en een nieuw BvL volgt per kerende.

Vraag de documenten tijdig aan a.u.b. en wacht niet met de inspectie tot bij de aanvang van het nieuwe seizoen! De controleurs vliegen ook graag vanaf maart!!



Look out verzorgen

### Nieuwe polisnummer 'Grondrisico - OMOB'

Met het doorvoeren van de aanpassingen in het kader van de VCL-werking, werden de polisnummers gewijzigd. De correcte nummers zijn thans:

- 45.089.287 voor de gewone leden
- 45.093.185 voor de niet-leden die deelnemen aan promotionele activiteiten

De andere polisnummers blijven ongewijzigd

### Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- 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)

\* toegestuurd per post

### Zweefvliegkalender 2004

Zoals de voorbije jaren zal ook nu weer de Duitse zweefvliegkalender worden verdeeld onder onze clubs/leden. Wie een kalender wenst te bestellen, schrijft in via zijn club of volgt de instructies zoals vermeld in de aankondiging op de wikkel.

## Kempencup 2003

### Onder ideale weersomstandigheden

De Kempencup 2003 gaat de boeken in als een van de mooiste wedstrijden die ooit op Weelde zijn georganiseerd. Onder bijna ideale omstandigheden konden proeven tot ver boven de 300 km worden afgelegd.

Enkele cijfers die de omstandigheden goed weergeven:

- aantal deelnemers 39
- aantal gevlogen wedstrijddagen 4
- aantal starts 153
- aantal doorzakkers in 4 dagen: slechts 2
- aantal buitenlandingen in 4 dagen: maar 7, met één buitenlanding slechts 4 km van het veld.
- plafond tussen de 1100 tot 1800 meter, thermiek tussen 0,5 en 4,5 m/sec.
- geen enkel incident of accident en geen schendingen van het luchtruim.

Na de opening door de voorzitter en Eddy De Coninck op Hemelvaartsdag, werd het door Carl Stevens al voorspeld: een prachtig Hemelvaartweekend stond voor de deur met naar verwachting 4 dagen goed tot zeer goed zweefvliegweer.

Het aantal deelnemers van 39 was enigszins teleurstellend, maar het grote aantal starts van 153 tijdens de 4 wedstrijddagen maakte alles goed.



Na de briefing werden alle toestellen in de piste gezet, waarbij Willem Wijheijmer, 3 jaar uit Kaatsheuvel, zijn vader helpt bij het in de piste zetten van hun DG 500 M

### Enkele opmerkelijke zaken

Dennis Huybreckx vloog op de eerste wedstrijddag met zijn Libelle 410 km! Hiermee behaalde hij de Victor-Boin trofee. Alleen Paul Van de Borne overtrof deze prestatie en vloog maar liefst 436 km op één dag. Maar Paul vloog dan ook in een moderne Discus

CS. De handicapfactor zorgde ervoor dat Paul een prachtige 2e plaats veroverde. Tijdens de briefing op dag 3 werd Eddy De Coninck uitgebreid gefeliciteerd met zijn 57e verjaardag. Hij staat wat verlegen op het podium als het 'lang zal hij leven' uit +/- 150 kelen door de hangar galmt. Eddy bedankt alle aanwezigen op een originele wijze: "Beste vrienden, dit doet mij goed, bedankt! Ik ben niet trots op mijn leeftijd maar let op..., jullie zijn nog lang niet van me af."

- Een paar pechgevallen. John Fabrie haalde ondanks zijn goede prestaties op dag 1 en 2, geen punten op dag 3. De reden: een onbegrijpelijk defect aan zijn logger.
- Ook Ad Kennes had geen geluk. Zijn privé-laptop liet het tijdens het uitlezen van log-gerfiles afweten door een omgebogen lipje van een diskette.

Kortom, de KAC mag terugzien op een prachtige wedstrijd die nog lang in het geheugen van leden en deelnemers gegrift zal blijven.

Artikel uit Stick, clubblad KAC

Toon Van Gestel

## Kiewit Cup 2003

Met 2 vliegdagen op 3 en de typische "Kiewit Cup" ambiance, was deze wedstrijd ook dit jaar een succes te noemen. Spijtig dat er in dezelfde periode een lokale wedstrijd georganiseerd werd in Zoersel met als nadeel dat wij niet naar hun wedstrijd konden en zij niet naar de onze. Jaren geleden zijn we toch met de verschillende clubs rond de tafel gaan zitten om alle wedstrijden te scheiden en zo niet in elkaars 'vlieg'water te zitten, niet-waar? Nu, het kleinere deelnemersveld kon de pret zeker niet bederven.

Zaterdag 7 juni kregen we matig weer, 2-4/8 cumulus 's middags overgaand naar blauw-thermie rond 15u, ook werd er in de keuze van de proef rekening gehouden met het front dat in de vroege avond uit het westen

naderde. De Clubklasse kreeg een opdracht van 141 km, Standaard 230 km en de Open/Ren 302 km. Op tijd vertrekken was de boodschap, wie te laat weg was, kreeg te kampen met zwak stijgen in het blauw en

haalde de eindstreep niet. Er werd rondgevoegen in alle klassen, dagwinnaars waren Marcel Snoekx (Club), Stefan Bovin (Standaard), Hugo Mertens (Open/Ren).

### Kiewit-Cup 2003 Einduitslag 07/08/09 juni 2003

Plaats	Imm.	Club	Kl.	Piloot	Factr.	Dag 1	Dag 3	Totaal
1	OO-YRL	KAC	S	De Coninck Eddy	104	901,4	1.000,0	1.901,4
2	OO-ZFP	LUAC	S	Bovin Stefan	100	1.000,0	834,7	1.834,7
3	OO-ZPM	ALB	S	Speetjens Jan	106	869,3	823,9	1.693,2
4	OO-ZGW	ALB	S	Meyers Ivo / Verheyen Danny	106	598,3	836,5	1.434,8
5	OO-ZZR	ALB	S	Van Pee Guy	106	678,5	723,6	1.402,1
6	OO-ZTQ	ALB	S	Appeltans Peter	106	722,0	388,9	1.110,9
7	OO-ZEY	ALB	S	Baerts - Plessers / Meyers - Curé	92	546,5	441,8	988,4
8	OO-ZXO	ALB	S	Metten Johan / Piccart Guy	106	125,8	759,5	885,3
9	OO-ZEX	ALB	S	Van De Winckel David	94	52,3	695,4	747,7
10	OO-YOU	ALB	S	Detaille Johan	94	0,0	344,3	344,3
1	OO-ZDE	ALB	R	Mertens Hugo	116	1.000,0	993,1	1.993,1
2	PH-924	NL	R	Jeremiass François	118	917,7	984,6	1.902,3
3	D-KTOM	KAC	R	Geenen Walter	120	646,2	1.000,0	1.646,2
4	OO-YZY	ALB	R	Evens - Van Houtte	126	394,6	888,1	1.282,7
5	D-KBBT	ALB	R	Luyckx Johan	114	178,2	984,8	1.162,9
1	OO-ZPK	VZP	C	Vanderputten Koen	90	888,8	965,0	1.853,7
2	OO-ZKR	ALB	C	Van Guyse Willy / Snoekx Marcel	78	892,9	724,0	1.616,8
3	OO-ZKP	LV	C	Albert / Cremers	78	169,0	1.000,0	1.169,0
4	OO-ZYF	ALB	C	Verheyen - Houten / Baerts - Plessers	76	189,7	711,9	901,6
5	OO-ZIJ	ALB	C	Vanden Boer Paul / Daniels Eddy	78	0,0	771,4	771,4
6	OO-ZCK	ALB	C	Schrayen Albert	78	139,4	593,6	732,9
7	OO-ZCV	ALB	C	Wolfs Bart	78	0,0	644,0	644,0



Klaar om te vertrekken

Zondag 8 juni werd de dag al gecancelled tijdens de briefing, de voorspellingen gaven onweer gedurende de hele dag. 2 uur na de briefing werden we al getrakteerd op de eerste CB's, een mooi schouwspel ...vanop de grond.

Maandag 9 juni diende zich aan als de beste dag. 2-3/8 cumulus en matig stijgen. De proeven werden zorgvuldig gekozen, 130 km in de Club, opnieuw 230 km in de Standaard en 302 km voor de groten. Het werd een mooie dag die wat vroeger blauw werd dan voorzien. Toch slaagde 19 van de 22 deelnemers in de opdracht. Dagwinnaars Koen Vanderputten in Club, Eddy De

Coninck voor de Standaard en in de Open/Ren werd het een echte thriller met slechts 15,4 punten verschil tussen de 1ste en de 4de plaats, maar het was Walter Geenen die aan het langste eind trok.



Start van Walter Geenen met zijn Ventus 2 CM

De 2 dagen samengevoegd, werden de winnaars van de Kiewit Cup bekend: Koen Vanderputten in de Clubklasse, Eddy De Coninck verlengde zijn abonnement in de Standaard en Hugo Mertens kaapte de trofee weg in de Open/Ren.

De Kiewit Cup wil geen grote wedstrijd zijn maar wel een heel toffe en daar waren we toch weer in geslaagd! Bedankt aan alle deelnemers en aan iedereen die ook dit jaar de wedstrijd weer mogelijk gemaakt hebben.

Tot volgend jaar.

Albatros

## Junioren WK 2003/NITRA

Zoals alle mooie dingen, is het weeral veel te snel voorbijgegaan. De afgelopen 3 weken, lijken wel letterlijk en figuurlijk voorbijgevlogen; ontelbare nieuwe indrukken en ervaringen, fantastische internationale contacten en vriendschappen, uitnodigingen tot andere wedstrijden, uitgewisselde (email)adressen, enz...

Dit 4de WK zweefvliegen voor junioren was een niet-aflatende reeks hoogtepunten. Gaande van de mooie streek, over de prachtige vluchten, tot de hierboven genoemde zaken.

Maar laat ons beginnen bij het begin. We schrijven zaterdag 28 juni, ergens in België 6u00 in de vroege : 1300 km asfalt scheiden ons van Nitra, Slowakije, gelegen aan de voet van de eerste heuvels richting het prachtige Tatra-/Fatra- gebergte, dat ons in de komende weken zal verblijden met uitzonderlijke vliegcondities.

Het 'gemütliche' Vilshofen bij Passau aan de blauwe Donau, ontvangt ons met open armen en op het plaatselijke vliegveldje kan ons tent-mobilhome-kamp(je) opgeslagen worden. Van de plaatselijke zweefvliegers echter geen spoor, ondanks het meer als behoorlijke weer.

De volgende morgen wordt de reis voortgezet en zonder problemen bereikt het hele Belgische team, onder een broeiende middagzon, Nitra. In de schaduw van de tower en de bar (belangrijk voor de equipiers!) en naast de Duitsers (kwestie van de concurrentie gemakkelijk te kunnen bespioneren!), wordt de Belgische driekleur in de grond geplant. In de loop van de middag lijkt iedereen een goed plekje gevonden te hebben, en ondanks enkele kleine organisatorische probleempjes is de sfeer reeds opperbest. Op naar de eerste trainingsvluchten.

Voor Wim (W3) en Koen (38) was Slowakije nog nieuwland, en dus was het bijzonder interessant om het continentale weer en

het afwisselende landschap uitvoerig te testen. Na de landing was de brede glimlach op de gezichten van alle piloten telkens weer veelbetekenend. Verantwoordelijk hiervoor waren natuurlijk de ongelofelijke thermische condities met uitschieters tot over 5 m/s. Enkel gesleept worden achter het monsterachtige sproeivliegtuig "Turbo-Smêlac" ging men sneller omhoog met als absoluut record geïntegreerde 8,4 m/s voor Stephanie Claessens (NL), de enige vrouwelijke pilote in het sterk bezette peloton junioren.

De trainingsweek werd dus ten volle benut door zowel wedstrijdleiding, als piloten, als ook teamcaptain Mark en de equipiers, annex ouders en vrienden. Enerzijds werden de laatste organisatorische details op punt gesteld, anderzijds werden de vliegtuigen gewogen en gecontroleerd, ingeschreven, sleepstarts betaald, teamcaptain-briefing bijgewoond, en verdere essentiële zaken in orde gebracht die moeten bijdragen tot een stress-loos verloop van de komende wedstrijd.

Zaterdag 5 juli officiële opening van het WK door wedstrijdleader Vladimir Foltin, waarbij op het grote marktplein van het wondermooie Nitra alle deelnemende landen voorgesteld werden, 19 in totaal. Gevolgd door korte toespraken en enkele demonstratie/acrovluchten laag boven (!) de stad, stond niets een succesvolle wedstrijd nog in de weg.

Zoals de voorgaande dagen dwingt de enorme hitte ons weer zeer vroeg 's morgens de tent uit te kruipen. De hemel lijkt echter niet meer zo helder als de voorbije dagen. Aangezien de Duitsers echter al aan het monteren en watertanken zijn (200 l water trouwens in de standaardklasse, elke dag weer), beseffen we dat we niet achter kunnen blijven ondanks enige twijfel over het weer. Na de briefing met bijhorende meteo en tasks is ons wantrouwen over de vliegbaarheid van zulk een weer nog steeds niet helemaal verdwenen.

Achteraf bekeken, bleek de dag evenwel perfect vliegbaar. Zij het met enige moeilijke pas-



Nitra vanuit de lucht

sages. In de clubklasse, was de dag enkel succesvol voor Koen (38): hij behoorde tot de 17 piloten in de met 37-man & 1 vrouw bezette klasse, die de thuisbasis bereikten. Tim (LT) en Bert (21) strandden in goed gezelschap van de Franse equipe op een 30-tal km's: dure punten verspeeld en dat meteen op de eerste dag. Eén voordeel heeft dit echter wel, zonder verdere stress en illusies kan de wedstrijd voortgezet worden. Koen werd 18de, Tim en Bert, deelden de 24ste plaats. In de standaardklasse kwam Wim tot op 30 km van het veld en wist een 21ste plaats te behalen, Tijn moest jammer genoeg de motor gebruiken in de buurt van de thuisbasis. Dus geen onverdeeld succes voor het Belgische junioren team op deze eerste wedstrijddag. Nog erger verging het echter de Fransen in de clubklasse. Zij waren nl. na welgeteld 10,8 km de TMA van Bratislava binnen gevlogen en kregen hiervoor nog 27 punten van de maximaal haalbare 700. Voor hen was het WK al afgelopen vooraleer het goed en wel begonnen was.

Ook gedurende de volgende dagen lieten de speciale weeromstandigheden, die op een zeer klein gebied bijzonder inhomogeen konden zijn, geen fouten toe. Door de aanwezigheid van de heuvels à la Ardennen in het zuidelijke gedeelte, en de bergen tot 2700 m in het meer noordelijkere wedstrijd gebied, ontstond een extra hindernis voor diegenen die niet tijdig de ondergrond en bijhorende weersverandering herkenden, of voor diegenen die simpelweg op het verkeerde moment een nieuw weergebied invlogen. In de begindagen wist Wim (W3) zich in de standaardklasse een mooie 10de positie te zetten; Tijn had het aanvankelijk niet gemakkelijk en verloor kostbare punten; verder in de wedstrijd zou hij laten zien dat hij echter z'n plaatsje in het Belgisch team meer dan waard is. In de clubklasse wist Koen z'n mooie plek te handhaven en hij kon zich dag na dag meer naar voren schuiven. Een top tien-plaats komt in zicht. Tim kreeg, net op het moment dat de teleurstelling van een minder goede eerste dag verwerkt was, af te rekenen met elektronische problemen. Zonder Ipaq was het iets lastiger om het dagelijks veranderende luchtruim in het oog te houden. Dit euvel kon pas na enkele wedstrijddagen verholpen worden, en vanaf dan begon ook Tim op dreef te komen.

Bert kon zich door een 2de en een 3de plaats verbeteren tot op een 10de positie in het totaalklassement. Hier volgt het bijbehorende vluchtbericht:

Totaal bedekte hemel, zo goed als nergens zoninstraling. De 1ste PW's de lucht in en voor mij onverklaarbaar, maar iedereen blijft hangen. De clubklasse volgt 20 min later. Enkele toestellen slagen erin de golf te bereiken, maar met een stijgen van slechts

0,3 tot 0,7 m/s vermoed ik dat het weinig zin heeft om hiermee door te gaan.

Dan maar op pad tegen wolkenbasis (20`n 1600 m MSL) iets na 2 uur. Tim en Koen besluiten nog even te wachten. Enkele 2 á 3 m bellen brengen me zeer vlug tot in de 1ste area. Een pekwarte straat levert tot 3,5 m. Nadat ik omgekeerd ben, zie ik voor me enkel nog totale afscherming met heel zwak geprononceerde contouren. Gelukkig ondersteunt de rugwind van ca. 35 km/u me nu. De 1ste horde die overwonnen moet worden is het lee van de bergen. Een turbulente 1,5 m/s lee-bel brengt me opnieuw omhoog en dan begint het lange glijden tot ik zo`n 30 km verder de 1ste zonnevlekjes bereik laag boven de heuvelachtige grond. Eerst 0,7 en dan later tot 2,5 m/s: vreemd weer! Snel de 2de sector binnenvliegen en dan op naar de laatste.

Hier verloopt m`n route in het begin even moeizaam maar even verderop wordt het weer beter met bellen tot 2,5 m/s. Vlak voor ik onder een matig stijgende straat omdraai in de laatste area haal ik enkele Zwitsers in die een 5-tal min. voor me afgevoegen waren. Zij besluiten een omweg te vliegen over de noordelijke heuvels, terwijl ik beslis de zon in te duiken quasi recht op koers. Even later krijg ik het gezelschap van regerend wereldkampioen Peter Toft (DK) in z`n Cirrus.

Nog 45 km te gaan recht tegen 35 km/u wind. Een 2 m en een 1,5 m brengen me dan op final glide hoogte, 25 km tegen de wind in samen met ISV en L8 en een straight-inlanding sluit een spannende vlucht af, die mij een topplaats oplevert.

Ondanks het moeilijke weer werden toch verhoudingsgewijs grote proeven uitgeschreven, afwisselend speed-AAT's en de klassieke Racing Tasks. Terwijl in Issoudin (2 jaar geleden) velen anti-AAT waren, werden er nu geen klachten meer omtrent deze opgave vernomen, des te meer omdat ze de creativiteit in het vliegen verhogen en de pulkvorming sterk verminderen, ideaal voor een groot deelnemerveld waarin het wedstrijdgebied beperkt wordt door het luchtruim.

Het hele gebeuren gaat in sneltreinvaart verder en dagelijks worden berichten geschreven en foto's gemaakt om de website te spijzen met informatie voor het thuisfront, hierbij onze dank aan sterreporter Bert sen. Schmelzer en webmaster ter plaatse Remy Van der Kleij.

Op naar de tweede wedstrijdhelft dan, waarin de meteorologische omstandigheden steeds homogener en beter worden met een uitschieter tot 513 km in de clubklasse en 530 km in de standaard.

De gemiddelde snelheden die hierbij gehaald worden, lopen tot ver over 110 km/h in de standaard en 100 km/h in de club-

klasse. In dit extreem snelle weer weten alle Belgen zich goed te weren en dit laat zich ook opmerken in het totaalklassement na 11 dagen waarin Tim (LT) zich stillettjes aan naar voren weet te werken tot een plaats onder de eerste 30. Koen (38) heeft alle uitzichten op een top 10 à 15 plek en Bert (21) staat momenteel op de 4de plek. 's Avonds komt echter de ontuchtering voor Bert jr.: 76 strafpunten vanwege overschrijding van de maximale hoogte. Door één moment van onachtzaamheid wordt, zo blijkt achteraf, de bronzen medaille uit handen gegeven.

In de standaardklasse worden de MC en de W3 elke dag nokvol water gepompt en Tijn en Wim bezetten naar het einde van de wedstrijd toe respectievelijk plaats 26 en 22.

Over het organisatorische gebeuren kan, over heel de wedstrijd gezien, niemand klachten hebben gehad: wat de bekende Slowaakse wedstrijdopvoerder Vladimir Foltin hier voor mekaar gekregen heeft met z'n klein groepje medewerkers is bewonderenswaardig. Elk probleemje werd steeds met ongelooflijke vriendelijkheid en ongecompliceerd opgelost. Ook in de toekomst lijkt deze streek ideaal voor clubs die op zoek zijn naar een meer als volwaardig alternatief voor midden-Frankrijk. Ook minder ervaren piloten kunnen zich zonder enig risico in het vlakke ZW van het land begeven waar basishoogten tot 2400 m MSL niet zelden voorkomen. Op zulke dagen stijgt het plafond dan in de noordelijke hoge Tatra in de richting van 3000 m. Gemiddeld stijgen ligt tussen 2 en 3 m/s zodat ook met clubklassestoestellen afstanden tot 750 km mogelijk lijken.


Getuige hiervan is het vluchtbericht van de 515 km vlucht op 16 juli 2003:

Na de briefing overheerste vooral ongeloof in het Belgische kamp: 515 km voor de clubklasse, 535 km voor de Standaard, en 444 km voor de wereldklasse. Het probleem was echter dat de lucht er niet fantastisch uitzag. Maar geen geklaag: iedereen heeft hetzelfde weer voor de boeg. Het Duitse kamp bleek zeer optimistisch. Dus vol goede moed werden de voorbereidingen getroffen: kaarten geprepareerd, drinkzakken gevuld,....

Voor de start werd voor de grap één van mijn winglets nog 'gestolen' door John Tanner, een Engelse piloot en mijn ernstigste concurrent voor de 3de plaats (882 - ASW 19)

Eerste bel na het loskomen, onmiddellijk 2,5 à 3,5 m/s. Misschien zou het weer zich dan toch nog goed ontwikkelen, in de verte lonkten reeds enkele mooie cumulussen.

Iets na de hoofdpulk afgevoegen en dan proberen in te halen; hetgeen echter niet lukte over de hele vlucht, aangezien de Libelle het bij snel weer iets laat afweten



**PILOT SHOP**

OPENINGSUREN van de SHOP  
 dinsdag t/m vrijdag van 14:00 tot 18:00 uur  
 zaterdag van 12:00 tot 16:00 uur  
 zondag en maandag gesloten

**GPS  
 Kaarten  
 Headsets  
 (Studie-)boeken  
 Airplane models  
 Pilot-accessoires  
 Flight simulation  
 PDA Aviation solutions  
 Receivers - Transceivers**

Luchthavenlei 1 • Bus 72 – B-2100 Deurne Airport  
 Tel.: 03/285.66.56 • Fax: 03/285.66.57

Email: [tpilotshop@skynet.be](mailto:tpilotshop@skynet.be)  
 Web: [www.tpilotshop.com](http://www.tpilotshop.com)

tegenover de LS1f en de ASW 19. De eerste 2 benen vormden weinig problemen en het gemiddelde ging richting 100 km/h. De Duitsers en de rest van de pulk inhalen lukte echter niet. Uiteindelijk bereik ik dan toch een groepje afvallers uit de pulk. Aan hen heb ik echter niet zo veel, vermits ze meer achterna-vliegen, als zelf initiatief nemen. Dus maar zelf op pad weer, het weer heeft zich nu op z'n best ontwikkeld: wolkenbasis tot 2900 m, bellen met een maximum van 5m/s telkens weer lange steken,... zo gaat de gemiddelde snelheid over heel de vlucht richting 95 km/h, daarmee kom ik echter niet in de buurt van de 100 km/h die de Duitse clubklasse vloog. Spectaculair was het 3de keerpunt op 2000 MSL!!!! : De Chopok - berg. Enkele meters

boven de graat, een lichte hellingwind, en thermische ondersteuning gebruikend was het uitzicht grandioos, hoewel voor vlaklandvliegers toch een beetje vreemd. Nog enkele bellen en dan uit 60 km afstand op final glide tegen 160km/h. Laag over de finishlijn na 5u30 pure concentratie en inspanning, ... heerlijk !!

Na ontelbare nieuwe ervaringen en indrukken staan op 17 juli de eindresultaten vast. In de standaardklasse hebben de Engelse LS8 – piloten hun fenomenale vliegstyl kunnen omzetten in podiumresultaten. In de clubklasse was het Duitse team het sterkst vertegenwoordigd op het schavotje.

Ook het Belgische team keerde met een positieve eindbalans huiswaarts. En daar

maken de plaatsen in het totaalklassement slechts een klein onderdeel van uit. Kunnen meevliegen op een internationale wedstrijd van zo'n hoog niveau was al een beloning op zich en onze dank gaat dan ook uit naar alle mensen die dit mogelijk gemaakt hebben en ons ondersteund hebben op welke manier dan ook. Daar horen o.a. ouders, vrienden, clubleden, onze Vlaamse zweefvliegliga en onze sponsors Terratec en Fill Factory bij. Speciale dank gaat uit naar Teamcaptain Mark Huybreckx, die steeds alles in goede banen wist te leiden en op alle gebied telkens weer hulp bracht.

Er kan dus slechts één conclusie zijn: "Nitra 2003 is een hoogtepunt in een prille zweefvliegcarrière!".

*Bert junior Schmelzer*

## Zweefvliegtuignieuws

### DG Flugzeugbau

DG gaat samen met LS! Of liever, DG heeft het reeds geruime tijd wankelende LS overgenomen. Dit betekent dat de marketing van LS-toestellen naar Bruchsal verhuist, de productie wellicht naar AMS in Slovenië, en dat "de afwerking in ieder geval heel wat beter zal worden", aldus de DG-website.

De LS-8-lijn zal in productie blijven zowel in standaard als in 18 m versie. Klanten van LS kunnen voor naverkoopdienst en wisselstukken voortaan bij DG terecht. Het lot van de LS-10, die nog maar net zijn eerste vlucht heeft gemaakt, zal afhangen van de resultaten van de proefvluchten. Dit toestel staat natuurlijk in rechtstreekse con-

currentie met de huiseigen DG 808S. Anderzijds zijn de DG-800-toestellen meer geliefd bij "wandelsweefvliegers" (voor topcompetitie was tot nog toe hun maximale vleugelbelasting te laag), terwijl de LS-6 bij wedstrijd piloten een goede faam genoot. Nu zullen de klanten moeten duidelijk maken of zij kiezen voor de ver-

beterde DG-808 of voor de nog onbekende LS-10.

## Eta

Twee Eta's hebben deelgenomen aan de WK Open klasse te Leszno. De s/n 1 van Grosse, bestuurd door de Pool Janusz Centka, eindigde tweede, terwijl s/n 3, bestuurd door Stefano Ghiorzo, als 8ste eindigde. Mooie resultaten, maar al bij al hebben de twee superzwevers geen superprestaties geleverd t.o.v. de "klassieke" ASW-22's en Nimbussen. Tot grote opluchting van de andere open klasse vliegers trouwens, want die vreesden dat hun mooie, dure zwevers plots verouderd zouden zijn door de nieuwkomer, die toch nog een veel exclusiever prijskaartje draagt (je weet wel, als je de prijs moet vragen, kan je het zeker niet betalen - men spreekt van 600 000 € of 750 000 \$). Rond de s/n 1 waren er trouwens wat vragen, want zijn extra hoge startgewicht (950 kg) bood voor wedstrijddoeleinden een aantal voordelen t.o.v. de 750 kg van de eenzitters... Maar af en toe had hij wel wat hulp nodig om te starten.

## Grob

Grob heeft reeds lange tijd de bouw van zweefvliegtuigen gestaakt, maar de service bulletins voor de bestaande toestellen lopen regelmatig van de band! Na de problemen met de Astir III-reeks, volgen nu drastische beperkingen voor de Twins: de "acro"-versies verliezen hun kunstvluchtmogelijkheden, alle types krijgen een lagere maximumsnelheid (230 km/h). Voor alle Twins blijven wel enkele eenvoudige positieve figuren mogelijk.

## LAK

Bij de Litouwse constructeur wordt er vlijtig gewerkt aan een open klasse tweezitter, de LAK 20, die met twee spanwijdten voorzien is: 23 of 26 m.

## Lange Flugzeugbau

De langverwachte Antares heeft kort na redactieslot van ons vorig nummer voor het eerst het luchtruim gekozen. Al bij de eerste poging klom het toestel door tot ruim 3000 m, om zo de beweringen van de constructeur rond de prestaties van de nieuwe lithium-ion-accu's te bevestigen.

## MDM

Op de WK-openingsdag in Leszno kregen we een demonstratie te zien van de "Solo Fox", de éénzitsversie van de bekende kunstvluchttweezitter. Dit toestel heeft blijkbaar in 2001 zijn eerste vluchten gemaakt. Het



MDM, opvolger van de Swift

zou de plaatsvervanger moeten worden voor de Swift, die blijkbaar niet meer in productie is.

## P1

Op het forum van de LVZC vonden we een link naar een vrij nieuw Braziliaans tweezitstoestel, de P1. Het is een glasvezeltoestel volgens JAR 22, waarvan het heel origineel ontwerp ontstond in 1995. De eerste vlucht van het prototype geschiedde op 3 maart 2002. Het vertoont goede vlieg-eigenschappen, hoge rolsnelheid, goedig overtrekgedrag. Meer dan 60 potentiële kopers hebben hun interesse betoond voor dit toestel.



P1, een braziliaan

## Paravars Pars Co

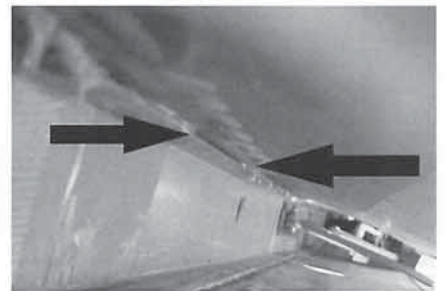
Ook dit bedrijf uit Iran werd op ons forum vermeld: het bouwt een trainingstweezitter, de P 72 Nasim. Het lijkt een beetje op een ASK-21 of een Twin. Het werd eveneens volgens JAR-22 ontworpen, volledig in composieten met een koolstofvezelversterkte ligger. Spanwijdte 17 m, leeggewicht 420 kg, glijhoek 1:35. Blijkbaar zijn er al een reeks geproduceerd voor nationaal gebruik.

## Schempp-Hirth

De successtory van de Duo Discus kent een ernstige hapering: bij een nagelnieuw exemplaar trad een vleugelbreuk op in de buitenvleugel, gelukkig konden de beide vliegers met het valscherp uitstappen en bleven ongedeerd. De LBA vermoedde echter een fabricagefout en legde onmiddellijk een vluchtverbod op aan een groot deel van de vloot. Bijzonder pijnlijk in het midden van het zweefvliegseizoen. Schempp-Hirth heeft onmiddellijk een "service bulletin" uitgegeven met instructies voor endoscopische controle van de lijming van de hoofdligger.

De fabriek werd heropend en een deel van het personeel uit vakantie teruggeroepen om zo snel mogelijk de situatie te herstellen. Ook andere werkplaatsen kunnen de controles uitvoeren. De constructeur verklaart dat de oorzaak van de slechte lijmingen onder-tussen gevonden is, en dat het productieproces al werd aangepast om dergelijke fouten in de toekomst te vermijden.

Volgens commentaar van eigenaars op de Internetforums in verschillende landen, zijn er inderdaad een aantal slecht gelijmde liggers gevonden bij de inspecties. Vraag is alleen maar of dergelijke lijmfouten ook niet op andere zweefvliegtuigtypes (ook van andere constructeurs) te vinden zijn! Tot nu toe heeft niemand er echt naar gezocht, omdat er geen aanleiding toe was. Maar er loopt in Frankrijk een onderzoek in verband met de lijming van de houten hoofdligger van de Robin DR-400-reeks (o.a. de sleepvliegtuigen), ook ten gevolge van een vleugelbreuk in vlucht...



Waar het fout liep bij de Duo Discus

De WK te Leszno hebben anders voor een nieuwe successtory gezorgd voor Schempp-Hirth: in drie van de vier klassen staan hun producten weer aan de top: Discus 2a in Standaard, Ventus 2cx in 18 m, Nimbus 4 in Open. De kleine brand in de fabriek vroeger dit jaar zal nagenoeg geen invloed hebben op de productie.

## Schleicher

Ook bij Schleicher heeft het gebrand, hier in de eindmontagehal! Daarbij is de nieuwe ASW 28-18E vernield, evenals een klantentoestel. Maar ook daar komt de normale productie niet in het gedrang. Tegen het einde van de fabrieksvakantie zal de montagehal weer gebruiksklaar zijn. De proefvluchten van de ASW-28-18E zullen slechts 8 à 10 weken vertraging oplopen, aangezien een nieuw vleugelpaar en romp reeds in productie waren.

De ASW-27B heeft de wereldtitel gehaald in de renklasse op de WK in Leszno, een passend afscheidsgeschenk voor zijn geestelijke vader, ingenieur Waibel, die nu met pensioen is.

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.

**Belgische kampioenschappen 2003**

Theo heeft me enkele dagen geleden gevraagd om een artikel over de Belgische kampioenschappen te schrijven. Vermits ik geen Felix Timmermans in mijn familie heb die me zou kunnen helpen zal ik het kort houden.

Vooreerst de organisatie, die was voor de eerste maal in verschillende jaren zeer goed verzorgd. Een mooi lokaal ( een nieuwe houten bungalow), een goede meteo en een opgaveblad met de proef en alle gegevens ( verboden gebieden, max hoogte etc.)

De twee eerste dagen waren niet vliegbaar en werden reeds bij de eerste briefing geannuleerd. De volgende 6 dagen werd er wel gevlogen.

Op dag 1 werd ik tot mijn grote verassing eerste. Ik had niet doorgevlogen vermits het mijn tweede vlucht van het jaar was en ik het als een soort invliegen beschouwde. Ik ben steeds hoog gebleven en had soms iets mindere stijgwinden gebruikt. Ik veronderstel dat anderen soms iets te veel risico genomen hadden.

Dag 3 heb ik veel punten laten liggen. Op het voorlaatste en laatste been ben ik recht

**Dag 1, 26/05/2003**

Racing Task

Task length 277,6km

DEPART 3 - Coo - Florenville - Rocroi - St Hubert

Maximum Points: 797, Day factor = 1,000, 2 na 2/3 = 1,587, Ln od 3 = 1,099

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points
1.	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	11:58:52	14:28:26	02:29:34	111,4km/h	277,6km	797
2.	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	12:09:31	14:40:42	02:31:11	110,2km/h	277,6km	783
3.	CA	Manu Litt	CNVV	Discus 2	12:09:34	14:54:12	02:44:38	101,2km/h	277,6km	680
6.	52	Marc Ruymen	KVDW	Discus 2	11:50:29	14:56:49	03:06:20	89,4km/h	277,6km	545
7.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS8	12:59:32	16:10:41	03:11:09	87,2km/h	277,6km	520

**Dag 3, 28/05/2003**

Speed Task, 03:00

Task length 227,6km/475,3km

DEPART 1 - Rocroi - Florenville - EXIT 6 - St Hubert

Maximum Points: 980, Day factor = 1,000

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points
1.	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	11:55:20	14:52:19	02:56:59	93,8km/h	281,5km	980
2.	CA	Manu Litt	CNVV	Discus 2	11:55:24	15:10:06	03:14:42	83,1km/h	269,8km	838
3.	52	Marc Ruymen	KVDW	Discus 2	12:39:05	16:04:27	03:25:22	81,6km/h	279,4km	818
4.	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	12:09:07	15:29:19	03:20:12	77,1km/h	257,1km	757
5.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS8	12:08:59	15:26:18	03:17:19	77,0km/h	253,2km	756

op koers gegaan en heb ik mij regelmatig in kleine thermiek moeten verder werken. Na de vlucht heb ik met Yves gesproken en die heeft iets van koers het reliëf gevolgd en bijna in rechte lijn de laatste 2 benen gevlogen. Het was een fout van mij, ik dacht dat het teveel omweg zou zijn. Volgende dag beter. Dit is het plezierige van wedstrijdvliegen, iedere fout wordt aangerekend en met iedere vlucht leer je iets bij.

Dag 4 was een mooie proef van 405 km. De start was goed maar 30 km voor het eerste keerpunt was alles blauw. Iets ervoor was ik Mil tegengekomen en we hebben een stuk samen gevlogen. Hij is echter links van koers gegaan, meer op een soort reliëf en is zo het punt kunnen ronden zonder teveel problemen. Op 15 km van het keerpunt ben ik met finesse max dan in een 40 cm moeten gaan draaien, enkele minuten later waren we met tenminste een 7-tal vliegtuigen. Op dat moment heb ik Mil zien voorbijvliegen zeker 400 m hoger, en later een 100-tal meter boven ons als hij het punt gerond had. Wat op 20 minuten met een andere beslissing al niet kan gebeuren. Moeizaam en een na een gingen wij dan het punt ronden om daarna in dezelfde stijgwind met nog geen halve meter terug hoogte te winnen om 15 km verder terug in het gebied van prachtige cumulussen te kunnen komen. Eens daar aangekomen was het een prachtige hemel en heb echt genoten van de verdere vlucht zonder moeilijkheden. Juist voor het laatste keerpunt ben ik Yves tegengekomen en heb hem in de finale met enkele seconden kunnen verslaan. Een mooie dag en een eerste plaats.

Dag 5 was de mooiste vlucht. Reeds bij het tweede been liep het bijna mis. Ik was daar samen met Mil en heb juist nagekeken op mijn baro dat ik op een hoogte gedaald ben van 480m QNH dus onder het niveau van St. Hubert. Na wat zwoegen hebben we een 1,5 m/s gevonden en als alles goed gecentreerd was kwam de ganse meute af, er bleef maar 0,5 m/s over. Mil en ik zijn daar uiteen gegaan. Op het tweede keerpunt was een onweer en ik ben door het lichtste stuk doorgevlogen. Bij wonder juist erachter en nog met lichte motregen vond ik een mooie bel. Na de basis gemaakt te hebben ben ik er terug door gevlogen en heb nadien een goed been afgewerkt. Op het derde been was er het dilemma, het reliëf volgen waar overall overontwikkeling was met hier en daar regen of links van koers in zeer kleine cumuli. Ik heb maar voor het laatste gekozen en was daarna in mezelf aan het vloeken als ik de mooie Cu/Cb aan mijn rechterzijde zag, zeker wanneer ik enkel een goede meter kon vinden. Dan het laatste been naar St. Hubert. Vanaf 40 km van ST, Hubert was het volledig zwart, bliksem, regen. Dan maar proberen rond te vliegen maar uiteindelijk kwam ik dicht aan de verboden zone van

#### Dag 4, 29/05/2003,

Racing Task DEPART 3 - Commercy - Buzancy - Hirson - St Hubert  
Task length 405,8km Maximum Points: 1000, Day factor = 1,000, 2 na 2/3 = 1,587, Ln od 3 = 1,099

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points
1.	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	10:58:25	15:52:07	04:53:42	82,9km/h	405,8km	1000
2.	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	10:57:52	15:52:19	04:54:27	82,7km/h	405,8km	997
3.	BG	Olivier Corneillie	TAC	LS7	10:58:04	15:59:14	05:01:10	80,8km/h	405,8km	971
6.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS8	10:50:41	16:44:59	05:54:18	68,7km/h	405,8km	800
8.	52	Marc Ruymen	KVDW	Discus 2	10:34:01				380,1km	572
11.	VY	Eddy De Reys	KUDW	LS1	10:32:31				354,1km	533

#### Dag 5, 30/05/2003,

Racing Task DEPART 2 - Pessoux - Aywaille - St Mard - Rocroi - St Hubert  
Task length 331,5km Maximum Points: 1000, Day factor = 0,417, 2 na 2/3 = 1,587, Ln od 3 = 1,099

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points
1.	BG	Olivier Corneillie	TAC	LS7	11:34:01	15:55:42	04:21:41	76,0km/h	331,5km	417
2.	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	11:24:45	15:56:16	04:31:31	73,2km/h	331,5km	407
3.	52	Marc Ruymen	KVDW	Discus 2	11:10:53	16:15:24	05:04:31	65,3km/h	331,5km	378
4.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS8	11:26:42	16:40:47	05:14:05	63,3km/h	331,5km	370
5.	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	11:13:07				73,9km	72
9.	VY	Eddy De Reys	KUDW	LS1	11:44:53				54,8km	54

#### Dag 6, 31/05/2003

Speed Task, 02:00 DEPART 4 - EXIT 5 - Bouillon - St Hubert  
Task length 186,0km/380,7km Maximum Points: 842, Day factor = 1,000

#	CN	Pilot	Country	Glider	Start	Finish	Time	km/h	km	Points
1.	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	13:33:02	16:34:14	03:01:12	71,9km/h	217,1km	842
2.	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	13:33:14	16:48:32	03:15:18	64,4km/h	209,5km	789
3.	CA	Manu Litt	CNVV	Discus 2	13:33:09	16:37:44	03:04:35	61,4km/h	188,8km	768
5.	52	Marc Ruymen	KVDW	Discus 2	14:47:15				176,4km	544
7.	ED	Emiel Dewachter	ACK	LS8	14:18:46				169,3km	522
9.	VY	Eddy De Reys	KUDW	LS1	13:35:49				103,0km	318

#### Algemeen klassement

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	XP	Paul Vandingene	ACK	Discus	3750
2	F2	Yves Jeanmotte	ACA	LS8	3674
3	BG	Olivier Corneillie	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	Larry Natowitz	RVA	Discus	2209
8	MB	Jean-Claude Hotton	CAB - CEVV	Discus 2	1880
9	VY	Eddy De Reys	KUDW	LS1	1657
10	NY	Benoit Evrard	GLUB	Discus 2	1500
11	B151	Corentin Leveau	CEVV	Pegase	861
12	YH	Stephane Claessens	Glub	LS4	830



De vlaamse deelnemers bij het ontbijt

Florennes. Dit was reeds 40 km omgevlogen en onmogelijk St. Hubert te bereiken. Ik ben terug zuidelijk gevlogen en zag een kleine opening waar het niet regende. Ik gaf mij een kleine kans en had mijn limiet gezet zodanig dat ik nog net terug buiten het onweer kon terugkeren. Eerst 5 tot 6 meter zakken en plots in de regen stompden van plus 5 meter. Ik heb hier dan de basis genomen en had dan 400 m extra op MC 3 om in St. Hubert binnen te komen. In volle regen ben ik dan geland. Ik ben nog een twintigtal minuten blijven zitten tot de regen verminderde. Tijdens mijn wachten zag ik een zwever zeer laag op de horizon zijn finale doen en ineens verdwijnen. Naderhand bleek het Marc te zijn die te laag finishte en in de vallei van St. Hubert landde. Hij kreeg

echter geen buitenlanding want om veiligheidsredenen was de finish een cirkel van 2km rond het plein. Dit maakte dat na de finish iedereen een normaal circuit kon maken. Mil vertelde mij later dat hij 1h30 gewacht had tussen Sedan en Libramont en dan toch ook eindelijk binnengeraakt was. Als ik het verhaal van de dagwinnaar hoorde was ik blij dat ik gewacht had. Hij had meer dan 500m reserve, was door het onweer doorgevlogen en had met enkele meters over juist het plein bereikt. Zulke vlucht vergeet men wel niet. Spijtig dat er niet veel rond geraakten want het max. punten was maar 417. Yves en de meeste anderen waren rond het tweede keerpunt gestrand.

De laatste dag brak aan en voor de eerste maal bij de Belgische kampioenschappen stond ik op de eerste plaats. In het begin zag de meteo eruit dat de dag afgelast zou worden. Echter in de late namiddag werd er toch gestart. Nu moest ik voor de eerste keer tactisch vliegen. Ik volgde Yves over de lijn 50m onder hem, het was blauw en thermisch zeer slecht. Na 30 km moest ik hem al laten gaan. De proef bestond uit 2 sectoren en vermits de 2de sector in de cumulussen lag ben ik maar doorgevlogen. Fout !!! Het waren prachtige cumulussen maar vermits de luchtmassa volledig anders was gaven ze



De laatste voorbereidingen

bijna niets, bijna buiten geland rond Spa. Na dit voorval ben ik dan teruggekeerd in de wetenschap dat ik een grote fout gemaakt had. Een aerea task van 2 uren waar ik meer dan 3 uren zou overdoen. Maar zoals gewoonlijk als het bij U slecht gaat, gaat het niet veel beter bij de concurrenten. Toch nog 2de geëindigd. Dan afwachten op de puntentelling of ik mijn eerste plaats zou behouden, en alles was OK. Voor de eerste maal in mijn zweefvliegcarrière Kampioen. Nog een proficiat aan Eddy die hier, naar ik denk, zeer veel bijgeleerd heeft. Het is spijtig dat er zo weinig Vlamingen aan deelnamen, want zonder deelname kan men in deze geen vooruitgang boeken. Hopelijk heb ik volgend jaar meer Vlaamse concurrenten.

Paul Van Dingenen

## Benelux Zweefvliegwedstrijd 2003

### KEIHEUVEL - 15/18M

### Totaal klassement na Dag 2

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	KP	Ferdi Kuijpers	NijAC	Asw-20	1687
2	EE	Niels de Boer	GeZC	ASH-26 E	1596
3	AX	Sikko Vermeer	ACvZ	Ventus 17,6	1583
4	HW	Henk de Waard	NijAC	Ventus CM	1578
5	DG	Chiel Wijnheymer	Gilze-Rijen	DG-600	1559
6	YU	Eddy/Mark Huybreckx	ACK	Ventus ct	1543
7	S	Rene Kalsbeek	TZC	Ventus ct	1486
8	VV	Harold van der Linden	GeZC	Ventus 2ct	1472
9	BB	Hans Biesters	ACvZ	LS-6b	1443
10	MW	Nand Geuens	ACK	DG400	1365
11	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM	1111
12	BU	Johan Lemmens	WBAC	Mini Nimbus	1100
13	KV	Flor Wauters	BAC	DG-400	1062
14	TT	Joost Wolff	GeZC	Ventus 2	979
15	LR	Max I. Bloch	GeZC	ASW-27	976
16	CB	Pieter van der Meer	NijAC	Asw-20L	864
17	BY	Peter Aalbers	GeZC	Ls 6c	787
18	BT	Roeland van der Spek	SZC	LS3	651
19	TH	Jan-Bart van Erck	KAZM	Asw-20	0

### KEIHEUVEL - OPEN

### Totaal klassement na Dag 2

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	C4	Wim Akkermans	WBAC	DG500/22	1894
2	EF	Ton de Bruine/A. Alders	Haamstede	DG500M	1832
3	GW	Frans Guise	VCHaamstede	Nimbus2a	1498
4	NV	Guido Buisman	Hoogeveen	ASH 25	883

## KEIHEUVEL - STANDAARD

## Totaal klassement na Dag 2

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	ED	Emiel de Wachter	ACK	LS8	1682
2	MR	Robbie Seton	WBAC	Discus	1644
3	28	Richard Oud	GeZC	ASW-28	1586
4	ME	Eddy de Coninck	KAC	Pegase	1564
5	XP	Paul van Dingenen	ACK	Discus	1449
6	FUN	Flip Damen	EAC	Discus 2	1395
7	LT	Dennis Huybreckx	ACK	Std. Libelle	1230
8	BVO	Jurian Venema	DSA	Discus CS	1166
9	MC	Bert Jr. Schmelzer	ACK/LSV	Discus bT	1000
10	L8	Gertjan Kroon	DSA	LS8	881
11	RM	Hans Gijrath	LSV Viersen	LS4	813
12	HI5	Ralph Nijhoff	SZT	Discus bT	744
13	NJ	Herman van Veen	ACvZ	Discus CS	718
14	G1	Peter Verhoeven	ACK	DG-300	678
15	IT	Theo van 't Rood	TZC	DG-300	588

## WK 2003 te Leszno

De oefenweek begint met echt knalweer. De vrije oefenvluchten bieden dus aan onze piloten (Yves Jeanmotte en Manu Litt voor Standaardklasse, Jean-Luc Colson en Jean-Philippe Leduc in Renklasse, Olivier Brialmont in 18 meter en Louis Dresse - met Arnaud de Broqueville als copiloot - in Open klasse) een goede kans om de wedstrijdzone te verkennen. Enkel de laatste vrije dag komt er een beetje cirrus roet in het eten gooien. Onze Standaard- en Renklassepilooten hebben al een beetje geoefend in het teamvliegen, de nieuwe versies van WinPilot laten hen zelfs toe in zeer losse formatie, zonder rechtstreeks oogcontact, te vliegen en toch te weten waar de andere zit. Ze kunnen via de radio hun positie kenbaar maken ten opzichte van een grid waarvan het nulpunt vooraf afgesproken werd. De positie van het andere toestel kan dan eenvoudig ingegeven worden in de eigen WinPilot. In standaardklasse zullen Yves en Manu wellicht samen vliegen met een eenzame Nieuw-Zeelander, Ben Flewett.

Stilaan worden alle probleempjes opgelost qua logfiles, connecties, muggenwissers (onmisbaar! Yves begon op een dag al te poetsen in sleep), enz.

22 juli, eerste officiële trainingsdag. Jammer genoeg is er een koufront boven Polen, en voor de namiddag worden hevige onweren voorspeld. Geen proef dus. Wel een uitgebreide briefing over start- en aankomstprocedures. De ploeg beslist er een actieve rustdag van te maken: er zijn nog enkele technische problemen die we moeten oplossen. Maar ondanks de voorspellingen

wordt het 's namiddags prachtig weer, pas 's avonds komt een relatief zwak onweer ons etensuurtje bederven. Maar niemand heeft het aangedurfd zijn zwever gemonteerd te laten... Een nutteloos verloren oefendag dus, de meteoman mag zich morgen op de briefing aan wat verwachten!

23 juli, tweede officiële trainingsdag. Het ziet er deze morgen bijzonder grijs uit. Hopelijk klaart het straks op! De toestellen worden in piste gezet, en er wordt gestart. Maar het weer valt veel slechter uit dan voorspeld. Resultaat: niemand rondt de voorzene oefenproef, en de uitslag is dan ook helemaal niet representatief: enkel een projectie van het verste punt op het eerste been. Jammer, want de Belgen doen het goed: Litt 2de en Jeanmotte 3de in S, Colson 3de in 15, Brialmont 3de in 18, Dresse 3de in Open (met 29 km!!!).

24 juli is een mooie dag, maar met lokale onweren. Jammer genoeg kiest de wedstrijdleiding voor de oefenproeven uitgerkend bepaalde keerpunten in moeilijke

zones, wat onze standards en 15 meters wat problemen bezorgt. Standaard: winnaar Hahn (D) met 113 km/h, terwijl Yves en Manu 92, resp. 78 halen, na een verkeerde keuze die ze dwingt een stuk terug te vliegen en zo meer dan 30 minuten te verliezen. 15 meter: winnaar Coutts (NZ) met 114 km/h, terwijl Jean-Luc en Jean-Philippe slechts 88 halen. Probleem: de eerste, en enige echt grote, keerzone van de speed task - assigned areas is één blauw gat van 40 km, waar onze jongens zich niet ver in wagen. De rest van het circuit is dan zo goed, dat ze zelfs door de overige keerzones maximaal te benutten, 30 minuten voor de minimumtijd thuishkomen, wat hen heel veel snelheidspunten kost. In 18 m een mooie prestatie van Olivier, die 7de eindigt met bijna 105 km/h, tegen 115 voor winnaar Janowitsch (A). In Open eindigt Louis in de middenmoot, met een toestel dat hij nog onvoldoende kent, en na een moeilijk begin van de dag toen zijn hoofd wiel het begaf bij het in piste zetten. Hij moet ook voorlopig vliegen zonder wielrem, niet bepaald plezierig met zo'n zware kist. Buitenland strikt te mijden, en serieus opletten op het vliegveld. Hij haalt 110 km/h tegen de 121 van Andersen (DEN).

Op de eerste Team Captains' briefing worden heel wat detailkwesties besproken i.v.m. reglementen, procedures, documenten, enz. Een regelmatig terugkerend veiligheidsknelpunt is de startprocedure, waarbij de vlieger tegelijkertijd zijn positie t.o.v. de startlijn, zijn hoogte en zijn snelheid moet in het oog houden. In de praktijk betekent dat, dat men rakelings langs en parallel vliegt met



De belgische afvaardiging

de startlijn, met open remkleppen om te duiken onder maximumhoogte zonder de snelheid te laten oplopen, en dat men, zodra men onder de maximumhoogte komt, een plotse bocht neemt richting startlijn. Dat gebeurt natuurlijk met de neus op de GPS / moving map, en men kan het vanaf beide uiteinden van de startlijn beginnen. Hoe onveilig zo iets is, staat voor alle deelnemers vast, maar blijkbaar niet voor de regelmakers, want die procedure wordt, conform annex A, onder de mom van fairness (hoogtebeperking) en veiligheid (snelheidsbeperking) steeds weer toegepast op diverse wedstrijden. Ook hier lijkt de wedstrijdleiding het gevaar niet te willen inzien.

Een spijtig probleem is de deelname of niet van Hans-Werner Grosse als copiloot: hij heeft namelijk zijn Eta (s/n 1) ter beschikking gesteld van de Pool Janusz Centka (met de s/n 3 van de Italianen zijn er dus twee van de drie bestaande Eta's aanwezig), maar had daarbij gevraagd of hij als passagier kon deelnemen, eventueel zelfs mits wegnemen van de achterste knuppel, wat hem blijkbaar oorspronkelijk was bevestigd. Blijkt nu (hij had het moeten weten) dat de FAI-regels eisen dat ook de copiloot/passagier tot de nationaliteit van de eerste piloot behoort, hoewel zijn naam niet in de lijsten van het kampioenschap zal voorkomen. Ondanks een mooi pleidooi van HWG is de conclusie van de vergadering dat er geen middel is om in dit opzicht iets te doen, aangezien de regels formeel zijn. Wettelijk onweerlegbaar, maar sportief en menselijk jammer.

25 juli is een grauwe dag, er wordt geen oefenproef uitgeschreven. Daarmee is de oefenperiode dus afgesloten. 's Avonds is er receptie bij de Finnen, en daar staan ineens een zestal Vlaamse stoomtreinfanaten aan de toeg. Voor hen is Polen een paradijs: hier kan je zelf een stoomlok besturen die nog in commerciële dienst is. Op 60 km van Leszno is er ook een depot/museum van afgedankte modellen. Zij kwamen toevallig voorbij, en omdat een van hen ook aan motorvliegen doet, zijn ze een kijkje komen nemen. Of het toeval is of niet, maar de tapkraan zit sneller dan voorzien zonder bier...

Ook op 26 juli is het grauw, maar met een hoog wolkendek en slechts sporadisch enkele druppels regen. Ideaal weer dus voor de plechtige opening van de 28ste WK zweefvliegen multiclass. Ook de kleine airshow kan zonder problemen doorgaan. Al eens een drievoudige sleep gezien? Een Wilga met daarachter twee PW-5-en en een Junior! Acro met Mucha, Foka, Junior, een PW-5-koppel, PW-6, motorvliegtuigen, een meesterlijke presentatie van Jerzy Makula op een ééznitsversie van de Fox, en tenslotte een militair team op tweezits turboprop oefen toestellen.

Daarna is er een "picknick" op het stadsplein, met opluistering door lokale artiesten. Jammer dat de bus die voorzien was om ons naar het vliegveld terug te brengen, nooit aangekomen is, zodat de lokale taxi's massaal worden ingezet: 7 zloty (nog geen 2 ff) voor een viertal km, een peulschil als je al 45 min. staat te wachten en je het door drie of vier kan delen...

De eerste wedstrijddag, 27 juli, begint in verwarring omdat de wegingspunten niet zoals voorzien functioneren. File op weg naar de startbaan! De start moet worden uitgesteld. Het opslepen verloopt rimpelloos, 128 toestellen in 65 minuten! Jean-Philippe Leduc moet met vertraging starten, en met lege ballasttanks, aangezien een klep lekt en het elektrisch circuit hem in de steek liet. In extremis wordt aan de rand van de startbaan een alternatief systeem ineengebokst. Het weer is nogal onregelmatig, en er zijn dan ook heel wat verassingingen in het klassement, met zelfs een bekende naam als Gary Itner (USA, 18 m) aan de grond na enkele km. Toch in totaal maar vier buitenlandingen. Geen al te beste beurt voor de Belgische ploeg, maar ook geen ramp: met een 200 punten achterstand op een dag waar geluk ongetwijfeld een rol speelt, hebben ze zich niet slecht verdedigd. Men moet ook rekening houden met het feit dat het voor de meesten een eerste wedstrijd is op dit niveau. Ze hebben een pak ervarener piloten achter zich gelaten.

Op 28 juli bar slecht weer en geen proeven. Party bij de Amerikanen.

Op 29 juli ziet de wedstrijdleiding blijkbaar een mogelijkheid zitten, we moeten in piste staan om 12 uur. De wegingen verlopen vandaag gelukkig beter! De snuffelaar wordt rond 12 uur de lucht in gezonden, maar vindt aanvankelijk slechts 500 m wolkenbasis en amper voldoende stijgen om de Jantar 2b boven te houden. Langzaam stijgt de basis en verbetert de thermiek, zodat rond 13.30 uur het opslepen begint. Grote zwermen zweefvliegtuigen vormen zich weldra in de verwaaide thermiekbellen. Een paar toestellen komen terug landen, de meeste houden het vol, en weldra zijn de meesten vertrokken. Maar onze twee 15 m vertegenwoordigers, Jean-Luc en Jean-Philippe, ho-



Het deelnemersveld

pende op een betere kans, komen terug om een tweede start te maken. Dit wordt hun ondergang: het weer in de nabijheid is danig verslecht, en beiden komen landen, worden opnieuw opgesleept, maar tevergeefs. Een zware klap voor de ploeg. En even later komt ook de melding binnen dat Manu (André Emmanuel in de officiële lijst) niet lang na de start is buitengeland. Voor hen zijn de kansen op een goed eindresultaat zo goed als verkeken.

Yves, Olivier en Louis boeren voort, vechtend in moeilijke omstandigheden. Weldra meldt Louis zich in eindaanvlucht, maar voor deze "speed task - assigned areas" is er een minimumtijd voorzien waar hij met ruim 20 min. onder blijft, wat zijn gemiddelde snelheid verknalt. Ook hij belandt al sterk achterop. Olivier en Yves hebben slechts weinig te kort gemikt, maar ook voor hen is het geen goede dag. Toch kunnen zij de schade enigszins beperken. Veel steken mogen ze echter niet meer laten vallen. Eén ding staat vast: als je weet hoe het weer hier vandaag was, sta je versteld bij de gemiddelden van de dagwinnaars. Hoe doen ze het?

30 juli, het weer ziet er uiterst twijfelachtig uit, toch wordt er een proef voorzien. In standaardklasse valt de start niet mee: 7/8 altocumulus zwakke de thermiek sterk af, wolkenbasis 1000 m. Manu neemt een goede start, Yves moet landen en een nieuwe sleep nemen, daarmee heeft hij een ernstige achterstand op het peloton. Een lange doorsteek in het grauw, dan zeer wisselvallige thermiek tot het eerste keerpunt. Het tweede been geeft dan zeer goede condities: 120 km/h gemiddeld. Laatste been met zeer zwakke thermiek en grote zones zonder enige lift. Er is veel geluk nodig om nergens in problemen te geraken en hoge gemiddelden te bewaren. Zeer grote tijdsverschillen dus, en 6 buitenlandingen, waaronder een Zwitser 500 m voor het vliegveld. Matige resultaten voor onze twee vertegenwoordigers.

In 15 m moeten Jean-Luc en Jean-Philippe hun fout van de vorige dag goedmaken, en ze gaan er dan ook volop tegenaan. Resultaat: met 106 gemiddeld een zeer goede dagklassering, waarbij ze heel wat bekende namen achter zich laten. Nochtans waren ook voor hen het eerste en laatste been niet echt gemakkelijk. In 18 m bewijst Olivier weer zijn regelmaat. Hij verliest wel een plaats op de algemene rangschikking, maar het verschil met zijn voorgangers is bijzonder klein.

In open klasse stond er een 501 km op het programma. Eerste been 180 km, waarbij Louis goed meevliegt met de Zwitser Rossier. Na het eerste keerpunt wordt hij in een pomp echter gehinderd door een Oostenrijker en verliest de aansluiting. In het

begin van het derde been wordt hij ingehaald door een groep met de gebroeders Goudriaan, en neemt de gelegenheid te baat om een deelgemiddelde van 130 km/h te halen. Het laatste been is dan veel moeilijker, met een lange doorsteek en aanpikken rond 500 m, gevolgd door een rechtstreekse eindaanvlucht. Met een vuile rechtervleugel, omdat de nagelnieuwe muggenpoetser blokkeerde! Gelukkig wordt het euvel dezelfde avond nog verholpen.

31 juli: bar slecht weer, proeven gecanceled. We hebben de keus tussen zwemmen, karting of OSTIV-lezingen. Een interessante uiteenzetting over productiemethodes voor profielen met luchtafzuiging, een toffe lezing van Maughmer over winglets, maar ook een paar oersaai speeches in gebroken Engels over microliftzwevers en thermiekstructuur.

1 augustus is een mooie dag, maar toch gooien lokale onwederen roet in het eten. Hoewel de onregelmatige condities het hen niet gemakkelijk maakt, halen Yves en Manu op hun speed task - assigned areas gemiddelden van 116 (voor 470 km) en 109 km/h (voor 462 km). Toch maar goed voor een 11de en een 29ste plaats, want de dagwinnaar Herbert Weiss haalt 123 km/h voor 507 km! Zo hard gaat het er hier aan toe! In de 15-m klasse halen Jean-Luc en Jean-Philippe op hun speed task - assigned areas respectievelijk 102 en 103 km/h voor 459 en 461 km, en eindigen daarmee op de plaatsen 29 en 26, tegenover 118 km/h voor dagwinnaar John Coutts (516 km).

De 18-m en open klassen krijgen een klassieke racing task van resp. 537 en 607 km. Olivier, die tot nu toe zeer regelmatig vloog, incasseert nu een tegenslag: op het voorlaatste been moet hij normaal aan Leszno voorbijvliegen om 20 km verder een keerpunt te pakken. Maar 60 km voor Leszno komt hij zijn laatste bel tegen, en kan nog net op kousenvoeten het vliegveld bereiken voor een "buitenlanding", zoals twee anderen uit zijn klasse. Er zijn ook nog vijf echte buitenlandingen. Maar dat kost Olivier toch bijna 500 punten t.o.v. dagwinnaar Janowitsch die de proef rondt met 109 km/h. Louis rondt zijn proef met 96 km/h t.o.v. 120 km/h voor dagwinnaar Gérard Lherm, waarmee hij 18de eindigt, met twee "buitenlanders" achter hem.

Een aandachtige analyse van de resultaten toont duidelijk dat geluk met het weer een enorme rol speelt in deze kampioenschappen, want dagwinnaars vindt men de volgende dag geregeld onderaan de resultatenlijst. Geen pech hebben is de boodschap! En jammer genoeg was dat voor onze vertegenwoordigers niet het geval tot nu toe.

2 augustus, compleet dolle dag! Ondanks het onheilspellende wolkendek voorziet de

wedstrijdleiding vandaag monsteropgaven. Op de grid moeten dan iets kleinere proeven gegeven worden, en de zwevers worden de lucht in gesleept (met rugwind, met als gevolg een aantal grondzwaaien en tien minuten langere sleeptijd dan gisteren) onder een bovenlaag van nagenoeg 8/8 altostratus/altocumulus met zeldzame blauwe gaten en enkele cumulussen onder het dek, die soms zwaar aan het overontwikkelen zijn.

Als bij wonder kan iedereen boven blijven, en spoedig zijn ze allen vertrokken. Maar het is maar een kort respijt: weldra regent het naast water ook buitenlandingsmeldingen, en een hele sliert aanhangwagens verlaat het vliegveld. Alleen de motorzweveraanhangers blijven staan, en één voor één komen hun toestellen binnengesijpeld. Louis moet jammer genoeg toch buitenlanden, want de 11 liter die hij slechts mag tanken omwille van zijn te hoog startgewicht volstaan niet om 200 km terug te vliegen. Ondanks 100 % buitenlandingen zijn de proeven wel geldig! Vreemde sfeer op de Poolse party, want behalve organisatoren en Poolse genodigden zijn er enkel team captains aanwezig!



De spanning is te snijden

3 augustus. Een goede mop: de scoring heeft niet gemerkt dat Louis 100 km met de motor teruggevlogen is, en heeft hem op de voorlopige ranglijst als eerste geplaatst, en zo wordt hij ook afgeroepen op de briefing! De meteoman wordt omwille van het fiasco van gisteren op luid gejoel onthaald, maar belooft beter weer voor vandaag, en alle klassen krijgen een speed task - assigned areas opgegeven. De eerste sleeps gebeuren onder een cumulusvrije hemel, en na een twintigtal worden ze een kwartier onderbroken. Bijna iedereen slaagt erin te blijven hangen. Maar de starts laten wel even op zich wachten. Gelukkig geen buitenlandingen vandaag voor onze mensen, maar wel heel diverse meteo-ervaringen, deels slechter, deels beter dan voorzien. Manu in standaard en Jean-Philippe in 15 m slagen erin mee te vliegen in een snelle groep en behalen een goede plaats, maar ook Jean-Luc en Olivier halen mooie punten. Louis eindigt met 700 punten, maar Yves heeft de meeste pech: samen met de Duitsers raakt hij al in de eerste keerzone verzeild in een

gebied met zwak stijgen en lage wolkenbasis, terwijl anderen een dertigtal km ten zuiden stijgen tot 2000 m, veel hoger dan voorspeld, en met betere stijgwaarden. Dit verknalt natuurlijk zijn gemiddelde.

4 augustus, weer blauwe thermiek voor de start. Iedereen heeft een klassieke racing task gekregen. De aanvankelijke berichten spreken van heel bedenkelijke stijgwaarden. Maar gezien de grote proeven kan er niet te lang gewacht worden voor de starts. Naarmate de radiob berichten verzwakken, wordt het weer boven Leszno steeds beter... Spanning bij de ploegen! Afwachten... en uiteindelijk zeer mooie, snelle vluchten met prachtige resultaten voor de renklassers Jean-Philippe en Jean-Luc, maar een verre buitenlanding (in Duitsland, bij Cottbus, 240 km rijden en evenveel terug), voor Olivier in 18 meter. Met zijn ploeg komt hij pas de volgende morgen rond 3 uur terug! Onze standaards Yves en Manu zijn blij thuis te geraken na een lange zenuwslopende finale. Louis moet na het laatste keerpunt de motor gebruiken om thuis te geraken. Bij het ontloggen moet hij dan horen dat hij een driehonderdtal meter buiten de wedstrijdzone gevlogen is, met een "buitenlanding" daar ter plaatse als gevolg. Pech, want zijn iPq heeft hem niet gewaarschuwd (de limieten van het wedstrijdgebied zijn niet als verboden gebied vermeld in het luchtruimbestand).

Op 5 augustus weer speed tasks assigned areas voor standaard (4:15 uur), ren (idem) en 18 m (4 uur), een kleine 500 km racing task voor Open. De weerman voorspelt blauwe thermiek tot 1700 m. De proeven worden wel iets dichterbij Leszno gehouden. 's Avonds is er dan een fantastische gegroepede aankomst te bewonderen, met vaak prachtige regenboogeffecten in de gedumpte ballastlieten. Iedereen raakt rond de voorziene proeven, geen bijzonderheden, wel een zeer homogeen resultaat in renklasse: 30 man zitten in gemiddelden tussen 121 en 110 km/h! Toch was het weer niet overal zo goed en in de standaardklasse is de spreiding veel groter.



Een seconden-spel

Vanavond wordt er een "Old European" party ingericht door de Fransen (wijn) en de Duitsers (bier), met de hulp van de Japanners (?). We krijgen ook de kans nachtvluchten uit te voeren met een zwever. Eenvoudigweg prachtig! Ik heb er deze

avond eentje meegemaakt, en heb me onmiddellijk weer ingeschreven voor volgende nacht. Zo ben ik hier toch ook eens van de grond geraakt. Om 23 uur biept mijn gsm. Een sms van de wedstrijdleiding: morgen briefing om 9 uur, verwittig uw piloten. Nog snel doorgestuurd. Maar veel andere team captains hebben het bericht niet ontvangen, sommige piloten menen dat het een grap is.

Een beetje paniek dus bij sommigen de volgende ochtend, 6 augustus. De website spreekt van proeven met 4 cijfers... Uiteindelijk houdt de wedstrijdleiding het bij 500 (standaard) à 725 km (open). En het wordt inderdaad een fantastische dag voor de snelvliegers: in de renklasse halen de eerste twee 130 km/h, de laatste nog 100. In de andere klassen gaat het amper trager, slechts een tiental standards halen de 100 km/h niet. In deze situatie slagen enkel Yves en Manu er in zich mooi in de eerste helft van het klassement te plaatsen, maar de anderen zijn doorgaans tevreden over een grote proef met hoge gemiddelden. Even zweten voor Olivier: zijn logger is acht maal uitgevallen, en omwille van batterijproblemen had hij de back-up niet aangezet... Na controle blijken de onderbrekingen allemaal korter dan 1 minuut, dus wordt de log aanvaard. Wat een opluchting! 's Avonds toch een nieuwe bedrading ineengeknutseld.

Op 7 augustus hetzelfde programma? Of groter, zoals sommige geruchten beweren? Wait and see! Het wordt inderdaad groter, hoewel de weersvoorspelling minder goed is dan de vorige dag. Wie begrijpt hier nog wat van? Iedereen in piste om 10 uur 10, om dan 5 maal te moeten uitstellen en uiteindelijk op de grid nieuwe proeven te moeten uitdelen voor alle klassen. Niet echt tof. Gelukkig is de blauwe thermiek dan toch goed voor hoge gemiddelden. Mooie gegroepeerde eindaanvluchten.

's Avonds receptie voor de team captains op het stadhuis. Veel captains proberen via de

stewards de organisatoren te overtuigen dat al die opeenvolgende lange proeven de piloten afmatten. We krijgen een kleine toegeving: morgen briefing ten vroegste om 10 uur. De Polen willen van dit kampioenschap absoluut een topper maken op alle gebied: meeste deelnemers ooit, meeste naties, meeste wedstrijddagen, grootste gemiddelde proeven... OK, maar is dat nog wel veilig? De piloten vergeten alsmaar vaker hun wiel uit te steken voor de landing. Pure moeite na lange vluchten in moeilijke condities.

8 augustus: niets dan assigned area tasks. Onze piloten zijn die grondig beu, en vele anderen ook. Tijdens de startprocedure wordt er onder team captains gedebatteerd. Wij lanceren een initiatief: een brief aan IGC, ondertekend door zo veel mogelijk team captains, om uit te leggen waarom deze proeven slechts in een beperkt aantal gevallen zouden moeten gebruikt worden. Nu wachten op respons. Uiteindelijk tekenen 13 ploegen de brief, waaronder die van drie toekomstige kampioenen. Zeer mooie resultaten vandaag voor onze vertegenwoordigers in Standaardklasse en 18 m. De voorlopige resultaten van dag 11 geven aan Manu en Olivier strafpunten voor te hoge startlijnpassage. Gelukkig kunnen we via de ijkingverslagen bewijzen dat het hier om instrumentele fouten gaat. Voor Olivier betekent de rechtzetting een mooie 4de plaats op het dagklassement.

9 augustus is de laatste wedstrijddag, de 9de vliegdag op rij, de 12de in totaal. Er worden enkel "racing tasks" opgegeven, wat vanuit het deelnemerspubliek op luid applaus wordt onthaald (de organisatoren hebben ook een kopie van onze brief gekregen). De proeven zijn ook iets kleiner, om de kans op snel ontloggen en vroeg opgeven van definitieve resultaten te verhogen. Het weer lijkt echt goed te worden in de wedstrijdzone. Het worden snelle proeven: de grondploegen zitten nog rustig te wachten, als plots

de eerste finishers over de eindmeet komen. Nochtans loopt het niet voor iedereen van een leien dakje: Olivier mist één pomp, komt heel laag te zitten, en moet dan 40 minuten vechten om weer boven te komen. Dat kost hem een pak snelheid, en hij twijfelt zelfs even aan het rondvliegen van de proef. "Misschien zal ik moeten buitenlanden", klinkt het over de radio. "Geen sprake van!" is het antwoord van zijn ophaalster. "Ce que femme veut, Dieu le veut", en dus haalt Olivier toch nog het vliegveld. Voor de andere Belgen zijn er geen dergelijke problemen onderweg.

Terwijl de voorlopige resultaten al snel op de computerschermen verschijnen, beginnen velen aan het afbreken van tenten, wegrollen van caravans, finale poetsbeurt van de toestellen, enkele aanhangwagens vertrekken al huiswaarts. De sfeer is een beetje surrealistisch, en mengeling van spanning, opgeluchtheid, heimwee... Op het afscheidsfeest geven de Finnen een rockrecital ten beste!



De team captain bij zijn dagelijks werk

De plechtige slotceremonie met prijsuitreiking vindt dan op zondagvoormiddag plaats in de sportzaal van Leszno. Naast de 4 nieuwe kampioenen (Andy Davis, GB, Standaard; John Coutts, NZ, Ren; Wolfgang Janowitsch, A, 18 m; Holger Karow, D, Open) en hun "runner-ups" worden ook de jongste (Johan Stormats, S) en de oudste (Karl Striedieck, USA) deelnemer gehuldigd, en wordt de ploeg met het beste gemiddelde resultaat (Nieuw-Zeeland, slechts 2 piloten) eveneens bekroond. Dat alles natuurlijk met de nodige redevoeringen (voorzitter IGC, vice-premier van Polen, burgemeester Lesno, enz.) en opluistering door plaatselijke culturele organisaties.

Tenslotte wordt de FAI-vlag gestreken en doorgegeven aan de organisator van de volgende WK: Zweden, juni 2006.

Ik wens van de gelegenheid gebruik te maken om een dankwoord te richten aan allen die de Belgische ploeg gesteund hebben tijdens deze WK, en in het bijzonder Aviabel die een financiële bijdrage heeft geleverd tot de deelnamekosten.

Tot de volgende keer!

Stéphane Vander Veken



Het vertrek van de ETA, duwen a.u.b.

## Verslag WK voor junioren in Nitra, Slovakije

Na een lange en vermoeiende wedstrijd is het tijd om even stil te staan en terug te kijken op drie fascinerende weken.

Behalve voor Bert jr. was het voor onze jonge piloten de eerste deelname aan een grote wedstrijd, en zeker eentje van dit niveau. Een aantal vluchtsituaties zoals directe landingen, bergvliegen, golf, cirkelen met 40 en meer toestellen in dezelfde bel, AAT opdrachten en zo meer zijn niet zo simpel te verwerken. Zeker een AAT opdracht verlangt niet alléén veel concentratie maar ook veel rekenwerk van de piloot. Een bijkomende belasting is het nauwkeurig in de gaten houden van de maximale toegelaten hoogte, TMA's, prohibited area's enz. Zonder degelijke instrumenten is dat een hopeloze opgave geworden. Ofwel installeer je de duurdere apparaten als LX, Zander, Cambridge e.a. in je toestel die zowat alles aankunnen, ofwel opteer je voor een type als een simpele Compac en vlieg je met Winpilot of één of ander gratis softwarepakket. Dit laatste geeft dikwijls ook de nodige gegevens voor heel wat minder geld. Alles moet natuurlijk wel werken. Op de rustdag hebben we vele uren gewerkt om de Aero van Tim in orde te krijgen want deze was door tijdsgebrek niet volledig klaar voor Nitra. De tweede week waren zijn vluchten dan ook veel beter.

Als ik van de Duitse junioren hoor dat het niveau van deze wedstrijd hoger lag dan de Juniorenkampioenschappen in Duitsland, zie met welk materiaal andere ploegen vliegen en ondersteuning krijgen vanop de grond via satellietbeelden tijdens de vlucht (hoe werkt dat eigenlijk?), dat vele andere piloten enkele jaren ouder zijn dan de onze en dat zelfs de Franse ploeg ook steken laat vallen dan ben ik fier op de resultaten die onze ploeg heeft neergezet. Ook de concurrentie is niet niks als je weet dat er junioren meevlogen op het grote WK in Polen en er zelfs een dagoverwinning behaalden.

Bijleren en zonder ongevallen terug thuis geraken was voor mij prioritair, de einduitslag interesseerde me maar matig in het begin, maar als ik dan moet meemaken dat Bert jr. een derde plaats verspeelde door enkele strafpunten te krijgen omdat hij wat hoog gegaan is doet dit wel pijn. Dit was ook een gevolg van een goede en correcte wedstrijdleiding die een Slovaakse deelnemer een buitenlanding gaf omdat hij één meter in een verboden gebied geweest was. (Zie je dit in Frankrijk al gebeuren met een Fransman?)

Bert jr. en Koen vlogen op een constant niveau, Bert met enkele ereplaatsen en Koen met enkele zeer mooie dagplaatsen. Tim heeft enkele pechdagen gekend bij het begin maar begon zich beter in zijn vel te voelen na de rustdag, Wim deed wat hij kon met de enige LS-4 in een veld van Discussen en

LS-8'ten en kon enkele mooie dagklassementen vliegen. Onze jongste, Tijn, ging met enkele ups en downs door de wedstrijd maar ging op de goede dagen goed mee. Van de fouten gemaakt op de mindere dagen moeten ze leren en zich optrekken aan de goede dagen, die bewijzen dat ze met de top meekunnen. Wedstrijden worden niet gewonnen op de goede dagen maar wel verloren op de slechte. Maar goed, zolang je niet elke dag rond de 25 ste plaats eindigt zit er nog veel progressie in.

Het weer hier was soms zéér moeilijk, soms fantastisch goed. Basis 2000 - 2800 meter, bellen van 2 - 4 en soms tot 6,5 m/sec, golf tot de maximum toegelaten 2750 m gebruiken alvorens af te vliegen, prachtig zicht en verscheidene dagen wind van 50 km/h zodat er in de final moest gerekend worden met een glijgetal van 1/15. Op enkele plaatsen is het moeilijker om buiten te landen, zeker in het reliëf, maar meestal is er geen probleem. Er zijn ook een aantal vliegvelden in het meest gebruikte vliegebied. Een zeer positieve factor is natuurlijk het goedkope leven ter plaatse. Een rondje voor 6 personen in de bar van het veld met twee maal water, twee maal cola en tweemaal bier kost je 1.25 euro, let wel met glazen van 30 cc en meer. Ook gaan eten is op zich niet duur. Een normale maaltijd met een drankje voor 180 frank. De nadelen voor mij zijn: je verstaat geen bal van de taal en het is vanuit Keiheuvel toch 1270 km rijden.

Wij zijn eigenlijk verplicht om nog eens terug te gaan want we hebben niet de kans gehad van het mooie landschap te genieten. Zeker de hoge en lage Tatra's wil ik nog wel eens doorkruisen.

Mijn dank gaat uit naar onze sponsors Terratec, FillFactory en de Liga die het betaalbaar maakten, naar de ouders van de piloten die in een uitstekende sfeer samengewerkt hebben en naar onze (mijn) junioren die in een zeer prettige sfeer drie van de beste weken uit hun leven achter de rug hebben. Zeker mag ik Remy, de ophaler van Wim, niet vergeten. Hij zorgde ervoor dat de verslagen hun weg naar het internet vonden. De boodschappen op het forum deden ook deugd en voor velen waren de dagverslagen toch een ideale manier om de wedstrijd te volgen.

Na dit artikel vind je een overzicht van de vluchten, km's en resultaten. Voor details kan je altijd nog naar de juniorensite.

Geloof me, er zit zweeftalent in Vlaanderen, niet alléén bij diegenen die er hier bij waren maar ook nog op andere plaatsen. Koester en verzorg hen want zij moeten er voor zorgen dat onze sport nog kan blijven bestaan en geef hen alle kansen die ze verdienen.

Marc Huybreckx

### OVERZICHT VLUCHTEN NITRA

#### Clubklasse

	afstand	snelheid	plaats
<b>dag 1</b> snelheidsproef 203 km			
Bert	175		25
Koen	203	62	18
Tim	175		24
<b>dag 2</b> AAT maximum 3,00 uur 131 - 357km			
Bert	207	69	2
Koen	223	63	16
Tim	58		36
<b>dag 3</b> AAT max 3,00 uur 161 - 415			
Bert	243	80	3
Koen	251	84	7
Tim	240	78	12
<b>dag 4</b> snelheidspr 205 km			
Bert	205	92	11
Koen	205	92	20
Tim	205	93	9
<b>dag 5</b> snelheidspr 263 km			
Bert	263	58	23
Koen	263	61	25
Tim	128		32
<b>dag 6</b> AAT max 4,30 uur 247 - 575 km			
Bert	418	91	4
Koen	468	94	6
Tim	394	86	13
<b>dag 7</b> AAT max 2,00 uur 124 - 175 km			
Bert	154	54	21
Koen	103		32
Tim	135	57	12
<b>dag 8</b> snelheidspr 432 km			
Bert	189		20
Koen	247		6
Tim	188		22
<b>dag 9</b> AAT max 4,30 uur 241 - 515 km			
Bert	428	93	7
Koen	418	92	18
Tim	390	87	19
<b>dag 10</b> snelheidspr 515 km			
Bert	515	95	25
Koen	515	97	23
Tim	515	94	17
<b>dag 11</b> AAT max 3,00 114 - 355 km			
Bert	285	94	9
Koen	295	96	21
Tim	280	93	11
<b>Totalen:</b>			
	Bert	3082 km	
	Koen	3191 km	
	Tim	2708 km	
<b>Standard</b>			
<b>dag 1</b> snelheidspr 221			
Tijn	115		30
Wim	181		21

**dag 2 AAT max 3 uur 242 - 471km**

Tijl	165		25
Wim	260	60	9

**dag 3 AAT max 3 uur 171 - 421km**

Tijl	100		35
Wim	244	71	29

**dag 4 snelheidspr 228 km**

Tijl	228	91	28
Wim	228	100	14

**dag 5 snelheidspr 305 km**

Tijl	68		22
Wim	65		26

**dag 6 AAT max 4,30 uur 327 - 634 km**

Tijl	437	86	22
Wim	31		34

**dag 7 AAT max 2 uur 154 - 323 km**

Tijl	194	71	13
Wim	190	69	16

**dag 8 AAT max 4,30 uur 285 - 617 km**

Tijl	458	102	21
Wim	443	97	26

**dag 9 snelheidspr 532 km**

Tijl	532	84	24
Wim	532	89	20

**dag 10 AATmax 3,00 uur 129 - 420 km**

Tijl	303	99	24
Wim	353	107	19

<b>Totalen:</b>	Tijl	2600 km
	Wim	2527 km

Indien geen snelheid vermeld: buitenlanding.

Rood: strafpunten wegens overschrijden hoogte (1 punt per meter de eerste keer, 2 punten per meter de tweede keer enz.)

AAT: assigned area task: proef waarbij rond enkele keerpunten cirkels getrokken worden waarin je willekeurig mag wenden. Indien je te vroeg terug bent wordt toch de volle tijd aangerekend.

Voor de daguitslagen kan je nog steeds terecht op de site [nitra2003](http://nitra2003).

Marc Huybreckx



# Ostend Air College

## B/FTO-001

Geïntegreerde opleiding tot lijnpiloot

ATPL (A)

059 314 281

[www.o-a-c.be](http://www.o-a-c.be)

## Het hoekje van de boekenvreter

Naar aanleiding van de wereldkampioenschappen te Leszno bespreken we twee Poolse werken.

*Szybowcowe Mistrostwa Swiata w Lesznie 1958 i 1968 - World Gliding Championships in Leszno in 1958 and 1968* (Drukarnia Stach, Leszno 2003, 60 blz 22 x 22 cm, 52 zwart-wit foto's groot formaat), is een fotoboek met tweetalig (Pools-Engels) commentaar samengesteld aan de hand van de beelden die werden opgenomen tijdens de twee vorige in Leszno gehouden WK's door de bekende Poolse fotograaf Henryk Frackowiak (1922-1994). Een buitenkansje om kennis te maken met de toestellen, de piloten en de zweefvlieggebruiken in die jaren. Alles hout en doek in 1958, nog veel hout, maar ook metaal en kunststof in 1968. Geen zweefvlieghoedjes, maar veel petten en enkele echt "crazy" hoofddekseks, veel blazers, pakken en dassen voor de officiële momenten. Een Sowjetploeg in trainingspak met pofbroek. En die herenkapsels! Voor wie het huidige vliegveld van Leszno kent, is het ook een gelegenheid om te zien hoe het er in 1958 was, met houten gebouwen

en militaire tenten, voor men er de nu nog bestaande moderne gebouwen neerplofte in 1968. En voor de "petite histoire": de wedstrijddirecteur in 1968 was de vader van de wedstrijddirecteur in 2003! Een mooi tijdsdocument, ontstaan uit het fotoarchief van Lucyna en Jan Soltysiak.

Als wij denken aan zweefvliegen in Polen, komen de namen Leszno en Bielsko Biala zo bij ons op. Eventueel denken we ook aan plaatsen die voor WOII Duits waren, maar nu in Polen liggen, zoals Grunau (Jezow). Maar voor de Polen zelf ligt de nationale bakermat van de sport elders. Ryszard NATER, Andrzej GLASS en Andrzej OLEJKO stelden dus een ode op ter ere van *Bezmiechowa, Chluba Polskiego Szybownictwa - The Pride of Polish Gliding* (Zygmunt Nater, Lesko 2003, 96 blz 21,5 x 28,5 cm, 117 foto's waarvan 16 in kleur, tweetalig Pools-Engels).

Bezmiechowa werd ontdekt in 1928, en de studenten van het polytechnische instituut van Lwow vlogen er regelmatig tot het begin van WOII. In 1930 werd er een heus zweefvliegcentrum geopend. Vanaf 1935 werden er ook nachtvluchten uitgevoerd. Wanda

Modlibowska vestigde in 1937 te Bezmiechowa een wereldduurrecord van 24 uur 14 minuten. Vele Poolse zweefvliegers waren er actief. Op 18 mei 1938 vloog Tadeusz Gora van hieruit 577,8 km ver op PWS-101, waarvoor hij de allereerste Lilienthalmedaille kreeg van de FAI. Na de oorlog werden de activiteiten even hernomen, maar in 1950 werd het veld gesloten. Pas in 1970 werd de plaats herontdekt door de zeilvliegers. Eind jaren '70 begon men te ijveren voor herstel van het vliegveld in zijn oude glorie. Het duurde echter tot 1991 eer het vliegveld opnieuw als dusdanig werd erkend, en tot 1998 eer er opnieuw een lokale aëroclub werd opgericht.

De vele foto's schetsen vooral de activiteiten van voor WOII, terwijl slechts enkele bladzijden gewijd zijn aan het hedendaagse. We ontdekken er dan ook bij ons weinig bekende zweefvliegtuigtypes, zoals de Komar, de Wrona, de Salamandra, veelal ontworpen van Waclaw Czerwinski. Er is zelfs een motorzwever bij, de ITS-8 (1937). Dit boek is dus ook weer een aanrader voor de geschiedenisfreak. Stéphane Vander Veken

# Sportcommissie

## VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 25.06.2003

Aanwezig: G. Van Pee/Voorzitter, J.P. Awouters, F. Dauw, G. Michiels, P. Pauwels, J. Servais, M. Van de Steene, G. Van Roy (secretaris)  
Verontschuldigd : R. De Coninck.

### 1. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 26.03.2003.

Zonder reactie van dhr. A. Penninckx sinds meer dan één jaar, wordt hij als ontslagnemend beschouwd.

### 2. Homologatie van Zweefvliegenprestaties

Zie bijlagen.

Volgende dossiers zijn geweigerd :

CLAEYSSSENS Stéphane (FCFVV) : proeven van 50 en 300 km en volledige zilveren brevet. Vlucht uitgevoerd in Frankrijk. Geen controle door Franse sportcommissaris, dossier getekend door "Chef-pilote".

HERMANS Ronald (LVZC) : alleen 300 km afstand voor het gouden brevet telt, dus geen diamant : foutieve ronding van een keerpunt : het correcte deel is meer dan 300 km vandaar het OK voor het gouden brevet.

SERMEUS Kurt (LVZC) : diamant 500 km afstand : geweigerd omdat de proef als een vrije afstand is gevlogen met keerpunten maar zonder "declaratie" zoals voorzien in de sportcode .

VIERSTRAETE Charles (BAC) : 300 km afstand voor het gouden brevet : afgekeurd wegens foutief rond van een keerpunt.

### 3. Reglementen manifestaties 2003

De reglementen van volgende manifestaties werden door de Commissie gecontroleerd

Zweefvliegen:

- Kiewit Cup – 7-9 juni 2003 – kiewit/Hasselt
- 15de Benelux kampioenschappen Zweefvliegen en
- 19de Keiheuvel Internationale Zweefvliegwedstrijd – 2/9 augustus 2003 – Keiheuvel
- Belgische Kampioenschappen – 24/31 mei 2003 - Saint-Hubert

### 4. Resultaten van manifestaties

De Commissie heeft volgende resultaten ontvangen :

Zweefvliegen :

Belgisch Kampioenschappen – 24/31 mei 2003 – Saint-Hubert  
Kempen Cup 2003 en « Victor Boin » – 29/31 mei en 1 juni 2003

De 10de Kaiser-Wedstrijd en het Belgisch Kampioenschap Clubklasse 2003 konden niet doorgaan wegens slechte weersomstandigheden

VOLGENDE VERGADERING : 01.10.2003

Guy Van Pee  
Voorzitter

## VERGUNNINGEN EN BEVOEGDVERKLARINGEN

### a. Theoretische examen

BIUNKENS Tony	PORTAUW Edwin
DE RAES Tom	ROOSEN Bart
LOCKEFEER Herman	SCHOUWAERTS Astrid
LUYKS Luc	SWAEGERS Ken
MICHIELS Roland	WILLEMS Jos

### b. Vergunning Zweefvliegpiloot

DEHERT Michaël	ROOSEN Bart
DE RAES Tom	SCHOUWAERTS Astrid
HOUBRECHTS Ewald	WEVER Chris
LEPELAER Monique	WILLEMS Jos
PORTAUW Edwin	

### c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

BERTELS Joost	SEGRS Tom
GEUDENS Kris	VEREST Koen
JANSSEN Bart	WEVER Chris
PEETERS Willem	

### f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

DEMUNTER Hedwig

## F.A.I.-BREVETTEN

### D-BREVET

#### a. 1000 m hoogtewinst

AERTS Nico	LENS Bavo
BERTELS Joost	LOMMELEN Gert
BERTELS Peter	OSADSKY Rasto
BREUGELMANS PETER	SCHILLEBEEKX Etienne
DE RAES Tom	STRACKX Peter
DIRCKX Kurt	THIELEMANS Jeff
HOUBRECHTS Ewald	VAN DEN BULCK Frans
HOWE Stephen	

### c. 5 uren duurvlucht

AERTS Nico	LENS Bavo
BERTELS Joost	LUYKS Luc
BERTELS Peter	OSADSKY Rasto
BREUGELMANS Peter	PORTAUW Edwin
DEBEUF Eddy	SCHILLEBEEKX Etienne
DEHERT Michaël	STRACKX Peter
DE RAES Tom	VEREST Koen
HOUBRECHTS Ewald	

### b. 50 km afstand

AERTS Nico	LOMMELEN Gert
BERTELS Joost	OSADSKY Rasto
BERTELS Peter	STRACKX Peter
DIRCKX Kurt	VAN DONINCK Joris
EYKENS Emile	VIGGRIA Luc
FRANSEN Johan	WOLFS Bart

### d. Bekomen het zilveren kenteken:

AERTS Nico	OSADSKY Rasto
BERTELS JOOST	STRACKX Peter
BERTELS PETER	VIGGRIA Luc
DIRCKX Kurt	WOLFS Bart
EYKENS Emile	

### E-BREVET

#### b. 300 km afstand

DONDERS Godfried	WOUTERS Paul
HERMANS Ronald	

### F-BREVET

#### b. 300 km doelvlucht

DONDERS Godfried	WOUTERS Paul
------------------	--------------

#### c. 500 km afstandsvlucht

HUYBRECKX Dennis	SCHMELZER Tijl
HUYBRECKX Tim	



Waar is de sleper?

## Mededelingen en service

### Vakantie te huur

ruime villa vlakbij St.-Auban (uniek zweefvliegcentrum) Haute Prov. - 14 Pers. zwembad alle comfort tel (0032) 02/2521174 of 02/2572050 of 0475/367295