

LIGABLAD

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



*24 ste jaargang
oktober • november • december 2003
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift*

nummer **96**

LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



24ste jaargang • nummer 96
oktober - november -
december 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:

Joachim Aerts, Stefan Bovin, Johan Franssen,
Paul Janssens, Ivo Lens, LSV Viersen,
Patrick Pauwels, Stéphane Vander Veken,
Emiel Verhulst

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 februari 2004 op het redactieadres.

Foto cover: stijgend in de laminaire lift van de golf boven het wolkendek (Joachim Aerts)

Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Een "BIGGS" zweefvliegweekend	2
Symposium 2004	4
Het hoekje van de boekenvreter	5
Fotowedstrijd 2003	6
Luchtportvereniging Viersen e.V. viert haar 75-jarig jubileum op 20.09.2003	7
Zweven in Nieuw-Zeeland	7
Zweefvliegtuignieuws	9
De keuze van een goede zonnebril	10
Werkgroepen Instructeursvergadering 2003	11
Resultaten Charronbeker 2003	13
"En dit jaar ga ik oogsten"	15
Sportcommissie	15
Mededelingen en service	16

Woordje van de redactie

2003 zit er bijna op. Een jaaroverzicht in getallen ga ik niet geven. Maar wat mij dit afgelopen jaar vooral opviel is de toename van de complexiteit die het beoefenen van onze sport met zich meebrengt. Op alle vlakken en in de meest uiteenlopende materies. De nieuwe wet op de VZW, de toenemende milieuwetten, de veeleisende Bloso administratie, de stijgende technische know-how, het krimpende luchtruim en de lijst is ver van volledig.

In de clubs wordt deze noodzakelijke informatie, naar best vermogen, verwerkt door een handvol vrijwilligers. Maar hoe lang nog? Weinig jongeren voelen zich geroepen om enkele van deze taken op zich te nemen. Om niet verzopen te worden in deze steeds maar stijgende informatiestroom en vooral om onze sport nog een redelijke overlevingskans te geven, zal onze verantwoordelijkheidszin een nog grotere rol gaan spelen.

Onze nieuwe website, een product van Mattijs, wordt eerlang boven de doopvont gehouden en regelmatig laten jonge schrijvers zich horen in dit Ligablad. Deze positieve noten moeten voor de jeugd een stimulans zijn om het roer geleidelijk over te nemen.

Zwevend Vlaanderen houdt momenteel zijn winterslaap. Enkele jongeren hebben de kans gegrepen om bij onze tegenvoeters in een paradijs hun vleugels uit te slaan. Zweefvliegen in een onbeperkt luchtruim, het lijkt wel een droom, maar voor deze jonge zweefpiloten is het werkelijkheid.

Of gaan wij binnen afzienbare tijd ook moeten emigreren om onze geliefde sport nog te kunnen beoefenen, ik hoop van niet. Laat ons daarom met zijn allen aan de kar duwen.

Theo Stockmans

Nieuws van het secretariaat

Bijdragen 2004

Tijdens de raad van beheer van 26 november II. werd het financieel plan - dat door het dagelijks bestuur werd voorbereid - besproken. Dit zal nog ter bekrachtiging worden voorgelegd aan de algemene vergadering in maart a.s. Gezien bepaalde opdrachten kunnen worden uitgevoerd binnen het werkingskader van de Vlaamse Cluster van Luchtporten vzw. beïnvloedt dit de begroting van de LVZC in gunstige zin. Concreet: **de individuele bijdrage kan voor 2004 met 25,00 Euro worden verlaagd!**

De Raad van Beheer heeft besloten om de bijdragen voor 2004 als volgt vast te leggen:

- vaste clubbijdrage: 300,00 Euro
- individuele bijdragen: 115,00 Euro voor de leden jonger dan 65 jaar
97,00 Euro voor de leden ouder dan 65 jaar

Nieuwe leden die toetreden na 1 augustus genieten een vermindering voor de bijdrage en verzekeringspremie en betalen respectievelijk 69,00 en 59,00 Euro.

Technische Controle

Eigenaars die hun toestel moeten laten keuren, kunnen bij de administratieve coördinator van hun club het noodzakelijke blauwe aanvraagformulier bekomen om een controleplan aan te vragen. De administratieve vergoeding hiervoor blijft behouden op 12,00 Eur.

Bij deze zouden we onze oproep willen herhalen om tijdig een CPL aan te vragen. Dit geeft de technische controleurs de mogelijkheid om hun werk degelijk te plannen. Zorg ervoor dat het toestel, maar ook de "Levensloop", klaar zijn voor de dag van de inspectie.

Indien je hieromtrent nog vragen hebt, spreek de administratieve coördinator van je club aan of neem contact op met het secretariaat.

Kadervorming

Tijdens de voorbije weken hadden de volgende initiatieven plaats:

- 26 september: Bespreking examinatoren
- 11 oktober: Bespreking omtrent de toekomstige selectiesystemen voor EK/WK's
- 2 november: Bespreking kwaliteitscel Technische Controle
- 9 november: Jaarlijkse studiedag van de Raad van Instructeurs
- 16 november: Voorbereidingsdag kandidaten technisch controleur
- 22 november: Workshop meteo - Belgocontrol
- 28 november: Theoretisch examen kandidaat technisch controleurs

12 december: Najaarsvergadering Charron-commissie

FAI-Sportcode

Een nieuwe uitgave van "Section 3" is per 1 oktober II. van kracht geworden. Dit document is raadpleegbaar via de website van de FAI (www.fai.org) waar ook een download-versie beschikbaar is (PDF of Word-formaat).

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

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

In 2004 worden de aanvragen voor homologaties verwacht op het secretariaat tegen 10 maart, 10 juni, 15 september en 15 november.

Symposium 2004

Het jaarlijkse symposium zal plaats hebben op zaterdag 7 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle met een boeiend programma voor alle leden. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats. Zie de aankondiging verder in dit nummer. Alle instructeurs ontvangen hiervoor een persoonlijke uitnodiging en agenda.

E.A.S.A.

De Fransman Patrick Goudou, ex-DGAC, werd aangesteld als "Executive Director" van het "European Aviation Safety Agency". In afwachting van de definitieve vestingsplaats, is dit EU-Agentschap van start gegaan in Brussel. De verdere personeelsformatie is lopende.

Het is de EG Verordening Nr. 1592/2002 (publicatieblad van 07-09-2002) dat het werkingskader van EASA vastlegt. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- het realiseren en behouden van een hoog, uniform veiligheidsniveau
- het bewaren van een hoog uniform niveau van milieubescherming
- het bevorderen van het vrij verkeer van personen, goederen en diensten,
- het verhogen van kosteneffectiviteit bij regelgeving en certificatie

In september 2003 werden de eerste 'Certification Specifications (CS)' gepubli-

ceerd. Voor onze sport vervangt 'CS 22' de gekende JAR 22.

Tegen 2004/2005 moet ook het luik 'Ops & Licensing' klaar zijn. De EU-commissaris De Palacio heeft gesteld dat een eerste voorstel van 'Essential Requirements' nog dit jaar moet worden voorgelegd.

Europe Air Sports (EAS), de groepering van de Europese nationale aëroclubs, heeft op 28 november II. een gesprek gehad met de heer P. Goudou, de Executive Director van EASA. Tijdens het weekend van 29/30 november had een bijzondere 'general meeting' plaats waar de evolutie van de EU-regelgeving uitvoerig werd besproken. Meer details volgen.

Zweefvliegkalender 2004

Zoals de voorbije jaren is de verspreiding ook dit jaar met succes verlopen. Er resten nog enkele exemplaren ... reageer snel a.u.b.

21,50 Eur/stuk afgehaald op het secretariaat of per post toegezonden na ontvangst van 23,95 Eur/stuk op bankrekening 068-2185945-77

Dank vanwege het Zweefvliegfonds voor jouw steun!

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)

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 af secretariaat.

Dank

Vanwege het secretariaat aan alle medewerkers, clubsecretariaten en leden voor het vlotte verloop van dit werkingsjaar. Wij zijn ervan overtuigd dat we met een positieve houding zoals in het verleden - naast de financiële CB's - ook de nodige Cu's zullen vinden om er een veilig en sportief vliegseizoen van te maken in 2004!

Uiteraard ook onze oprechte dank aan de bedrijven die onze werking hebben gesteund, nl. Aviabel, Omob, Aero 2003, AVI Benelux, True Track Pilot Shop, BAFA, Werbestudie Temnitz en Dexia-Bank.

WEDSTRIJDKALENDER 2004

Datum	Wedstrijd / plaats	Contact
20-23 mei	Kempen Cup Vliegveld Weelde Kempische Aero Club	Luc Van Camp Zittaart 26 2275 Poederlee Tel. 014/21 43 10
	Victor Boin - Voorbehouden aan de Open- en 15-meterklasse In combinatie met de Kempen Cup of Benelux wedstrijd	
29-31 mei	Kiewit Cup Vliegveld Hasselt/Kiewit Albatros Zweefvliegclub	Johan Metten Holsteenweg 29A 3520 Zonhoven Tel. 011/81 68 09
(nog niet bepaald)	Kaiser - wedstrijd (Ka 8-6-7-13) Vliegveld Zwartberg Limburgse Vleugels	Patrick Albert Slagmolenweg 99/1 3600 Genk Tel. 089/30 60 94
31 juli -8 aug.	Benelux / Keiheuvel Wedstrijd Vliegveld Keiheuvel/Balen Aero Club Keiheuvel	Rudy Jennen 17de Esc. Lichtvliegwezenlaan 8 2490 Balen Tel. 014/81 25 21
Nationale kampioenschappen:		
15 - 23 mei	N.K. Standaard/15-meter/18-meter Vliegveld St.-Hubert	FCFVV / CNVV / ACA /Openklasse
31 juli - 8 aug.	N.K. Clubklasse Vliegveld Temploux	CEVV/Cap VV

Een "BIGGS" zweefvliegweekend

Er was eens... een zaterdagvoormiddag op het einde van augustus. De voormiddag begon met slecht weer. Er zat dan ook niets anders op dan aan den toog te hangen met de "die hards" van KACB. Al snel ging die "toogpraat" over zweefvliegen - wat had je gedacht - maar niet met een zwever waar je zelf in kan. Het ging over modelbouw-zweefvliegtuigen. Het feit dat één van die "die hards" naast zweefvlieger ook modelzweefvlieger is, zal hier niet vreemd aan zijn. Veel kan ik me niet meer herinneren van al die toogpraat, maar na het bekijken van enkele foto's op internet, was ik toch enigszins verkocht. Onze modelzweefvliegende "die hard" had immers samen met een Nederlandse vriend een Benelux-gerichte vereniging opgericht - BIGGS genoemd, een piepjonge vereniging die zich toespitst

op de grote modelzweefvliegtuigen - en die had een website: www.biggs.nl. Ik moest toegeven dat ik niet wist dat zo iets bestond. Het verschil tussen de modelbouw (schaal 1 op 3, 1 op 4,...) en de grote broers en zussen (schaal 1 op 1) was soms niet te merken op de foto's. Een modelzweefvliegtuig met een spanwijdte van 6 meter. Zelfstarters met inklapbare schroef. In hart en nieren was en ben ik dan wel een zweefvlieger; datgene dat ik gezien had, rook naar meer.

Wil het nu toeval zijn of niet, het weekend van 13 en 14 september 2003 zou er een meeting - een "sleeptreffen" - plaatsvinden in Wieringermeer (Noord-Holland) waar naast modelzweefvliegtuigen ook modelmotorvliegtuigen zouden komen vliegen. De organisatie van deze meting was in handen van BIGGS, de vereniging waar onze

"die hard" van KACB mee aan de doopvont had gestaan. De uitgelezen kans dus om de kleine jongens eens aan het werk te zien - ja, klein is wel relatief bij een spanwijdte van 6 meter. Spijtig van die 250 kilometer tussen het Antwerpse en Noord-Holland, maar een mens moet nu eenmaal van tijd tot tijd zijn grenzen eens verleggen.



BIGGS

Wie is BIGGS ?
BIGGS staat voor
"Benelux Interesse

Groep Grote Schaalzwevers" en is een vereniging die begin 2003 werd opgericht door Martin Picqueur en Richard Branderhorst. Martin is een Vlaamse modelzweefvlieger die

mits de nodige concentratie en het nodige geduld lukt het wel. In plaats van die avond nog terug naar huis te rijden, had ik besloten om te blijven overnachten en ook de zondag nog mee te maken.

Modelvliegen is toch nog gans wat anders dan het echte zweefvliegen – op schaal 1 op 1 bedoel ik dan. Je moet immers alles op zicht doen en je hebt niet die feedback van de gevolgen van datgene wat je doet. Een getraind oog is ook handig. Waarom? Je moet immers – voor de verandering – op het zicht zien of je aan het stijgen bent of aan het dalen. Dit laatste heb je meestal na een tijd wel door als je modelzweefvliegtuig veel groter begint te lijken. Als je van links naar rechts of andersom vliegt, kan je je neusstand inschatten; vlieg je naar je toe of van je weg, kan je inschatten of je je vleugels horizontaal houdt. Meestal vlieg je echter een mix van de twee.

De zaterdagavond stond in het teken van de barbecue. Op een camping vlak aan de Waddenzee en op een boogscheut van de Afsluitdijk hadden de organisatoren een heus festijn in elkaar geknutseld. Na het opzetten van de tenten en de barbecue te

hebben aangestoken, was er geen houden meer aan. Er werd niet op een stukje vlees meer of minder gezien; er was voor iedereen meer dan voldoende. Niet alleen vlees, maar ook bier en wijn. Sommigen hebben wellicht af en toe eens een stuk vlees gegeten dat nog een beetje rauw was – bij gebrek aan licht moest je immers gokken wanneer je stuk kotelet of je saté gaar waren. De hond van Richard zal ook blij geweest zijn met de vele stukken – zwart geblakerd – vlees. Zij die er niet bij waren, hebben toch iets gemist. En, het zijn niet alleen zweefvliegers, maar ook modelzweefvliegers die onderling veel lol kunnen maken.



Van de zon genieten op schaal.

De zondag was min of meer een herhaling van de zaterdag. Er waren een aantal toestellen bijgekomen, onder andere het Fox Team Nederland dat met verschillende Fox'en acro vliegt. Ook een DG-1000 was van de partij. Ook op schaal is dit een toestel dat blijft vliegen. Je kan je zelfs afvragen hoeveel de finesse is van zo'n modelzweefvliegtuig. Zelf heb ik ook nog eens een vluchtje gedaan met de ASH-26. Ook nu viel het wel enigszins mee om iets of wat normaal te vliegen – geen dolfijnbewegingen, geen stalls,... Het zal echter nog wel heel wat oefening vergen om goed te leren vliegen.

Tegen iets voor 17 uur was het dan stilletjes aan tijd om terug huiswaarts te keren na een geslaagd weekend. Een heus "BIGGS zweefvliegweekend". Ik heb mij geweldig geamuseerd en achteraf gezien was het de moeite meer dan waard om het zweefvliegweekend op schaal 1 op 1 er voor een keer voor te hebben laten liggen. Eigenlijk is het zelfs een aanrader voor iedereen om eens met een modelzweefvliegtuig te vliegen. Je zal versteld staan van wat je (nog) niet kan. Een goede winteractiviteit?

Johan Fransen

SYMPOSIUM 2004

"Charron.line"

Een blik achter de schermen van dit prachtig systeem

Milieu en zweefvliegen

Wat zijn de doelstellingen van onze Milieucommissie en hoe kunnen wij haar daarbij helpen

Junioren en WK-vliegen

Het relaas van onze 5 piloten op het WK 2003 te Nitra

Platteland-vliegers en de bergen...

Praktische raadgevingen en adviezen van de 'meester'

Jacques Noël

Hierbij aansluitend heeft naar jaarlijkse traditie de uitreiking plaats van de "Charron-wisselbepers 2003", de F.A.I.-brevetten en de K.B.A.C.-bevoegdheidsattesten.

Eveneens worden de prijzen overhandigd aan de winnaars van de fotowedstrijd 2003

Zaterdag 7 februari 2004 om 14.00 uur

Provinciaal Vormingscentrum, Smekenstraat 61, te 2390 Oostmalle

ALLE LEDEN ZIJN VAN HARTE WELKOM

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.

Het hoekje van de boekenvreter

Vandaag gaan we nog eens de videotoeer op. Naast de klassieke VHS is er nu echter steeds meer materiaal op DVD beschikbaar. Dit is trouwens de enige mogelijkheid om onze eerste video op de kop te tikken, tenzij je iemand kent die de oorspronkelijke uitzending heeft opgenomen.

In Frankrijk of op RTBF kan je al geruime tijd een soort moderne versie van de schooltelevisie over wetenschappelijke onderwerpen volgen. De reeks noemt "C'est pas sorcier" (*'t Is geen getover* of *'t Is niet moeilijk*) en wordt bijzonder dynamisch voorgesteld door twee vertegenwoordigers van het mannelijke en één van het vrouwelijke geslacht: Fred, Jamy en Sabine. Hun leslokaal annex laboratorium is de aanhangwagen van een klassieke Amerikaanse truck. Vier uitzendingen over luchtvaartgebonden thema's werden nu op één DVD, "La conquête du ciel", gezet: "Les dirigeables, navires du ciel", "Les avions de chasse", "Les hélicoptères", en, je raadde het al, "Le vol à voile: ça plane pour les sorciers".

Hoewel de drie overige titels zeker niet te ver-smaden zijn, gaan we ons hier beperken

tot onze eigen sport. Anders dan in vele andere uitzendingen over zweefvliegen voor het brede publiek, hebben we hier nauwelijks inhoudelijke kritiek. Het is duidelijk dat er grondig werd nagedacht over alles wat op het scherm gebracht wordt. Met mooie experimentele opstellingen en éénvoudige hulpmiddelen worden alle principes van het zweefvliegen duidelijk gemaakt, van aërodynamica (Bernouilli, geïnduceerde weerstand, enz.) over besturing (inclusief haak-effect) tot de verschillende soorten stijgwind. Fred leeft de actie mee, voornamelijk te Saint-Auban en in de Zuidelijke Alpen met kampioen Olivier Darroze in één van de toestellen van het Nationaal Centrum, Sabine geeft uitleg bij bepaalde beelden, Jamy geeft de wetenschappelijke onderbouw vanuit het labo.

De zweefvliegbeelden zijn prachtig, de uitleg passend, de wetenschappelijke uitleg eenvoudig maar correct, het geheel is uitermate vlot voorgesteld, en zo'n 35 minuten uitzending is perfect aangepast om een nieuweling op een ludieke wijze de grondbeginselen van het zweefvliegen uit te leg-

gen. Nu nog zorgen voor Nederlandse ondertitels... dan hebben we een ideaal instrument om de would-be zweefvlieger voor het TV- of computerscherm te kluisteren. En zelfs voor de gevorderde is het best eens genietbaar. Deze DVD wordt uitgegeven door Warner Bros Video / France télévisions distribution / france 3 éditions en is een productie van Riff International Production. Weinig "extra's" op deze DVD, dat is het enige negatieve punt.

Naar aanleiding van een vraag over de gebruikte zweefstoestellen heb ik onlangs de twee versies van "The Tomas Crown Affair" weer eens doorgenomen: die van Norman Jewison met Steve McQueen en Faye Dunaway uit 1968, en die van John McTiernan met Pierce Brosnan en Rene Russo uit 1999. Beide zijn producties van MGM/UA en werden dit jaar door MGM-DVD uitgegeven.

Voor wie de films niet kent: miljonair Thomas Crown heeft een hobby, hij organiseert met veel humor gewaagde diefstallen. Dat zint natuurlijk de verzekeringsmaatschappijen

niet, en die sturen een premiejaagster op de hielen van de gentleman dief. De rest is een romantisch-intellectueel steekspel tussen de beide hoofdpersonages. Daarbij krijgen we wat beelden over het tijdverloop van een superrijke te zien, en warempel, in beide versies komt er zweefvliegen bij kijken.

Steve McQueen voert met een gele Schweizer 1-23 éénzitter (het type waarmee Paul Bikle zijn hoogterecords vestigde) wat eenvoudige kunstvluchtfiguren uit, duikt dan onder boomhoogte (Oei, waar is hij nu?) en komt zo weer landen op een veldje waar hij opgewacht wordt door een jongedame die hem een sleepkabel toegooit om het toestel weg te trekken. Bepert, maar vrij realistisch.

Pierce Brosnan in de achterste zit neemt Rene Russo mee in een Duo Discus voor een beetje hellingvliegen (enkele mooie beelden), dan legt hij de armen rond haar om te tonen hoe ze de knuppel moet besturen (Waar stopt hij de achterste knuppel? Gelukkig is dit een studio-opname!). De scène eindigt met een buitenlanding - de landing zelf krijg je niet te zien - in een veld met tractor, waarbij de filmmaker er op stond dat de kap naar links (averechts) moest opengaan, wat dank zij veel extra-brede tape en wat elektronisch bijwerken van het beeld prachtig geslaagd is en enkel een muggenziftende zweefvlieger als ik doet balen. Een ogenblik later haalt Brosnan zijn GSM boven en floep, hij zit

met Rene in zijn Bizjet. Van realisme gesproken!

Je zal wel gevoeld hebben dat ik meer van de McQueenversie hou, ondanks het iets gedateerde ritme. In de Brosnanversie voel ik nooit enige betrokkenheid van de acteurs met hun personage, alles is veel te koel. Maar ik moet toegeven dat in de remake de eindinbraak, geïnspireerd door een Magritteschilderij, een meesterstukje is. Beide DVD's bieden naast de film ook commentaar door de regisseur, trailers en een boekje (8 blz.) met productienotities. Voor amateurs van het genre, of voor wie absoluut die paar zweefvliegscènes wil bezitten.

Stéphane Vander Veken

Fotowedstrijd 2003

Ook dit jaar organiseren we een fotowedstrijd van de liga. Het tijdperk van de keerpuntfoto's behoort nu ondertussen wel definitief tot het verleden. Loggers, GPS-toestellen en boordcomputers in alle mogelijke formaten, hebben definitief hun intrede gedaan in onze zweefvliegumgeving. Maar ongetwijfeld heb je toch ook nog enkele leuke foto's genomen. In dat geval is de fotowedstrijd iets voor jou.

Het reglement van deze wedstrijd blijft in grote lijnen ongewijzigd (zie Ligabladen van de voorbije jaren). De afsluitdatum werd wel vastgelegd op 10 januari 2004, dus later dan gewoonlijk. Digitale foto's mogen ook meedoen (zie de winnaar van vorig jaar!)

Inlichtingen omtrent deze wedstrijd kan je bekomen bij Ivo Lens, Korte Dolagestraat 13,

3018 Wijgmaal, op het telefoonnummer 016/20.14.22.

Mailen kan ook op ivo.lens@minfin.fed.be.

Tijdens het jaarlijkse symposium kan je de inzendingen van alle deelnemers komen bewonderen. De drie winnaars zullen traditiegetrouw in de bloemetjes worden gezet.

Ivo Lens

REGLEMENT FOTOWEDSTRIJD 2003

Het reglement van de jaarlijkse fotowedstrijd van de Liga blijft ook dit jaar in grote lijnen ongewijzigd. Wat 2004 ons zal brengen, moeten we nog even afwachten.

- De afsluitdatum werd vastgelegd op **10 januari 2004**, dus later dan de voorbije jaren. Op die datum moeten de inzendingen toekomen op het Ligasecretariaat ofwel bij Ivo Lens, coördinator van deze wedstrijd, **Korte Dolagestraat 13 te 3018 Wijgmaal**, ivo.lens@minfin.fed.be. Gelieve dus geen inzendingen rechtstreeks naar de redactie van het Ligablad te sturen.
- Om deel te nemen moet je in principe lid zijn van de Liga, of verbonden zijn aan een zweefvliegclub die aangesloten is bij deze Liga. Beginnende piloten die in stage vliegen, of houders van een oefenvergunning, mogen in elk geval ook meedoen.
- Het gekozen onderwerp moet min of meer met zweefvliegen te maken hebben. Voor het overige mag je je fantasie de vrije loop laten. Er zal een jury worden samengesteld met mensen uit het zweefvliegmilieu. Deze jury zal alle inzendingen beoordelen op onder andere originaliteit, humor, compositie, technische hoogstandjes, enzovoort. Een jurylid mag zelf niet deelnemen aan de wedstrijd.
- Het is toegelaten om met gelijk welk fototoestel te werken. Digitale foto's en computerbewerkingen zijn eveneens toegelaten. De deelnemer moet wel zelf aan de basis liggen van zijn inzending. **Geen downloads van het internet, a.u.b.!**
- De inzendingen mogen nooit eerder hebben deelgenomen aan de fotowedstrijd.
- Er zullen door de jury drie winnaars worden uitgeroepen. Aan deze winnaars zal gevraagd worden om van hun winnende foto op groot

formaat (minimum 18 x 24 cm) een negatief op te sturen. De negatieven worden na het symposium gegarandeerd aan de eigenaars terugbezorgd.

- De winnaars worden in de loop van de maand januari 2004 persoonlijk verwittigd. Ze zullen hun prijs ontvangen tijdens de uitreiking op het jaarlijkse symposium. Alle andere inzendingen op fotopapier zullen daar ook worden getoond.
- Gelieve bij elke foto duidelijk **uw naam en de naam van uw club** te vermelden. Andere gegevens die je er kan bijvoegen zijn: een leuke titel of anekdote, plaats en datum van de opname, type zweefvliegtuig, uw adres, uw telefoonnummer of e-mail. Dit kan je best doen met behulp van een kleefbriefje of post-it, zodat uw foto niet wordt beschadigd.
- Per deelnemer worden er maximum 5 inzendingen weerhouden voor deelname aan de fotowedstrijd.
- En tenslotte nog enkele kleine lettertjes, al is het maar om juridische problemen te vermijden. Iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn eigen opnames. De redactie van het Ligablad kan onbepert gebruik maken van alle inzendingen voor publicatie of bewerking. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan de gewenste criteria voldoen, te weren uit de competitie. Door deelname aan deze wedstrijd verklaart elke deelnemer zich akkoord met dit reglement. Over de beslissing van de jury kan niet worden gecorrespondeerd. Tips en suggesties zijn echter steeds welkom.

Als je je geroepen voelt om mee te jureren, laat dan zeker nog iets weten. Bedankt voor je deelname en tot op het symposium. Succes!

Ivo Lens

Luchtsportvereniging Viersen e.V. viert haar 75-jarig jubileum (1928-2003) op 20.09.2003

Slechts ongeveer 100 jaar bestaat de sport zweefvliegen. Het is dan ook bijzonder opmerkelijk dat reeds 75 jaar geleden een groepje vliegenthousisaste 'Niederrheiner' begonnen hun lievelings sport uit te oefenen.

In 1928 werd de Vliegclub Mülgau e.V. uit de dorpen Kaldenkirchen, Dülken, Süchteln en Viersen officieel opgericht. Reeds in deze eerste uren was de vandaag nog steeds bekende naam August Verhufen een der oervaders. August Verhufen, die in de zweefvliegclubs in naoorlogse tijd als 'ehrenamtlicher Bauprüfer', d.w.z. controleur van zweefvliegtuigen, onvergetelijk is, activeerde na de tweede wereldoorlog opnieuw het zweefvliegen aan de Niederrhein en werd voorzitter van Luftsport Verein Viersen e.V..

Omdat na de oorlog in Duitsland het zweefvliegen verboden was, en de korte afstand naar Nederland en België lonkte, konden ze, vroeger dan ergens anders, opnieuw vliegen. Men vloog eerst in Venlo (NL) en vanaf 1955 in België: eerst in Zwartberg, en daarna op een heidelandschap in Neerpelt, waar een groepje zweefvliegenthousiastelingen uit Mol en Balen over een nieuw vliegveld berichtten. Zij vroegen de piloten uit Viersen bij de opbouw van het nieuwe vliegveld te helpen en te instrueren, omdat de Belgische club nog slechts in de opbouw fase was en noch over vliegtuigen, noch over instructeurs beschikten. Na korte beraadslaging en goedkeuring van de enorme zandvlakte, op welke gevlogen zou worden, kwam men tot een overeenkomst: de Aero Club Keiheuvel werd geboren te Balen - Keiheuvel (EBKH). Aan de Viersenaren werd het gastrecht en de bouw van eigen hangars in 1956 toegestaan. Deze overeenkomst werd in 1959 in contracten tussen de gemeente Balen / België en Viersen / Duitsland schriftelijk vastgelegd, alhoewel men hier tot heden nooit moest naar verwijzen, omdat er tussen beide clubs steeds vriendschappelijk

en heel goed samengewerkt werd en wordt. In de zomer 1956 gebeurden dan daadwerkelijk de eerste zweefstarts. Dit was vooral aan Albert Schmelzer te danken, die dan ook de eerste thermiekvlucht van meer dan een uur boven Balens 'zandbak' maakte. In een extra daglicht te stellen is de van in het begin Belgisch-Duitse samenwerking tussen de hoofdvlieginstructeurs Raymond Van Gestel (ACK) en deze Albert Schmelzer (Viersen), die tot in de late jaren 90 de lijn van beide clubs erg beïnvloed hebben, net zoals de voorzitters van beide verenigingen Michel Aerts en Klaus Oswald. Deze uitstekende samenwerking wordt vandaag nog voortgezet door de huidige hoofd-instructeur Jos Haepers en Peter Stein en de bestuursleden Claude Emsens, Dr. Emiel Van Vlerken e.a. (ACKeitheuvel) en Dr. Ewald Nipper, Dr. Bert Schmelzer en Lynda Hendrickx (LSV Viersen).

De huidige LSV Viersen e.V. bevindt zich in beste vitaliteit. De leden voelen zich goed in het gewenste internationale karakter van zijn structuur en bezit 2 hangars, 2 motorzwevers, 1 Twin-Astir II, 1 LS4, verder nog 5 privé-toestellen, en een Tost-lier.

Overlandvluchten werden altijd gestimuleerd. Op dit moment hebben de Viersenaren 2 junioren - Bert jr. Schmelzer en Tijn Schmelzer -, die tijdens de junioren wereldkampioenschappen in Nitra/Slowakije, België in de 5 - koppige delegatie verdedigd hebben.. Het is jammer, dat Albert Schmelzer, de grote motor van de Belgisch-Duitse vriendschap onder piloten, ons op 15.07.2002 verlaten heeft. Hij was trots op zijn levenswerk, en zou het zeker ook vandaag nog zijn, als hij 'seinen Verein' op het 75 jarige jubileum zou kunnen zien. Naar aanleiding van de dood van A. Schmelzer werd een prestigieuze junioren beker in het leven geroepen, die tijdens de jaarlijks in augustus gehouden Benelux



Albert Schmelzer, de grote motor

Cup op Keiheuvel als wisselbeker door de familie overhandigd wordt.

In het kader van de jubileumfeestelijkheden werd door de Deutsche Aeroclub het hoogaangeschreven Otto-Lilienthal diploma aan de AeroClub Keiheuvel / België, aan Raymond van Gestel (voormalig hoofd-instructeur ACK), aan Michel Aerts (voormalig voorzitter en hoofd-instructeur ACK), aan Claude Emsens (eerste voorzitter ACK) en aan ons bestuurslid Ingrid Gruber overhandigd.

Bezoek ons toch gewoon eens op een van de mooiste vliegvelden in Europa (EBKH) coördinaten: N 51° 10' 45" - E 005° 13' 20". Jullie zullen van de internationale vriendschap, die van deze plaats uitstraalt, enthousiast zijn.

Het bestuur van LSV Viersen e.V.

Zweven in Nieuw Zeeland

Toen ik in 1998 voor het eerst de videofilm "Windborn" en "Champions of the Wave" kreeg te zien, stond men besluit vast. Ik moest en zou naar Nieuw Zeeland gaan. Het was een land dat tot de absolute verbeelding sprak van elke piloot en een ideale speeltuin voor extreem zweefvliegen. Ray Lynskey en Terry Delore maakten van het zuidereiland een goudmijn voor afstand en snelheidsrecords. En zelfs nu Klaus Ohlmann in Argentinië orde op zaken stelt, heeft Nieuw Zeeland nog niets van zijn zweefvliegchar-

mes verloren. Als de Noordwester blaast, wordt er hier 100% gefeest. Omarama, gastvliegveld voor de WK in 1995, is een geschikte uitvalsbasis om "The Wave" te gebruiken als het goedkoopste en snelste transportmiddel. En hoewel het vliegveld en zijn dorpie van 300 man het zoveelste gat is op deze aardkloot, is het tegelijkertijd het Mekka voor piloten die hun ziel hebben verloren aan deze plek met zijn opmerkelijke vliegcondities. Zoals Steve Fosset, die overtuigd is dat het nieuwe hoogterecord binnen

handbereik ligt en op geregelde tijdstippen in Omarama aan te treffen is. Of zoals Gavin Wills, die Omarama de uitgelezen plaats vond om een "Mountain and Wave School" op te starten en piloten vertrouwd te maken met de verschillende facetten van het bergvliegen.

We zijn ondertussen vijf jaar later en ik ben mijn Ligabladverlag aan het typen op het bureau van Meneer Wills op het vliegveld van Omarama. Voor mij was het moment aan-



Gavin Wills geeft een leerling uitleg over de opbouw en structuur van de golf

gebroken om de daad bij het woord te voegen en na het vergaren van enige vlieg- en levenservaring alsook een financiële buffer, hebben we koers richting Kiwiland gezet. De bedoeling was om op zes maanden tijd Nieuw Zeeland een beetje te leren kennen via zijn mensen, natuur en zweefvliegen. Wat links en recht mailen, leverde mij een job op bij de vlietschool van Gavin Wills voor het ganse vliegseizoen. Aangezien ik niet over een motorvergunning beschik om als sleeppiloot aan de bak te komen en nog niet voldoende bergervaring heb om cursussen op te leiden, bestaat mijn taak voornamelijk uit ground support, allround klusjes, technische en organisatorische problemen oplossen, klanten begeleiden bij hun toestel en zorgen voor de huurvloot. In ruil voor mijn inspanning, krijg ik een gemeenschappelijk huurhuis, gratis know how, briefings en uitleg i.v.m. berg- en golfvliegen, gratis zwever en een extra vliegseizoen.

Hoe steekt de vlietschool nu juist in elkaar? Gavin is de big boss en organiseert tijdens het Nieuw Zeelandse zweefseizoen cursussen en sessies zoals berginitiatie, level 1, level 2, tasks en privé-lessen voor zowel Nieuw Zeelandse als bezoekende piloten van alle niveau's. Zijn vloot bestaat uit twee DuoDiscussen, een DiscusCS en een Piper Supercub. Daarnaast heeft hij nog toegang tot een stuk of vijf privé-bakken waaronder Twin Astir, LS 4, LS 3, DiscusB,...De ploeg rond Gavin is opgebouwd uit een handvol instructeurs, sleep-piloten en support crew. De meeste komen uit de UK en zijn professioneel of semi-professioneel met zweefvliegen bezig. Het Nieuw Zeelandse seizoen loopt van oktober tot maart met december en januari als drukste maanden. De infrastructuur van het vliegveld bestaat uit drie lange hangaars, een nieuwe piloten terminal, fuel-pomp en bungalowpark. Er zijn een 50-60

toestellen gestationeerd op het vliegveld en twee commerciële organisaties. Het plein wordt intensief gebruikt door privé-piloten en clubs (dagelijkse activiteiten en bezoekende stages).

Wat me meteen opviel was de bedenkelijke staat van veld en de verwoede pogingen om via irrigatie systemen een iets of wat deftige grasmat te creëren. Dat blijkt te lukken, enkel tijdens de droogste zomermaanden blijft het grotendeels één en al stof wat de plak zwaait. Omdat Omarama oostenlijk van de Zuid Alpen is gelegen en er regelmatig een noordwestelijke wind blaast, regent het merendeel van de wolken uit op de westflanken van Main Divide.

Mijn tocht startte half september in Auckland op het Noordereiland, want Nieuw Zeeland bestaat uit twee eilanden. Van daaruit ging het met de trein naar Hamilton en vervolgens al liftend met de rugzak verder naar het zuiden. Op enkele dagen was ik door het Noordereiland gesparteld via Te Kuiti, Taumarunui, National Park, Wanganui, Levin en Paraparumu. In Wellington nam ik de ferry naar Picton. Nog steeds liftend ging het verder naar Nelson en de westkust door Murchison en Reefton naar Greymouth. En uiteindelijk over de Alpen via Arthur's Pass naar Rangiora, noord van Christchurch. Het liften zelf verliep meestal vlot en de enige keren dat het een tijdje duurde vooraleer ik werd opgepikt was simpelweg omdat er geen verkeer was. We waren ondertussen twee weken verder. In Rangiora verbleef ik voor drie weken bij Bruce Drake, een zweefvliegtuighersteller en importeur. Bruce had ik leren kennen tijdens het WK Junioren in Issoudun en ik was bij hem altijd welkom had hij mij gezegd. Zijn zweef- en vliegverleden besloegen een breed spectrum gaande van wereldrecords, deelname aan WK's, motorvliegen, helikopterpiloot tijdens hertenjacht, opstijgen met een ASW 24 achter een




Boodschappen zullen nog even moeten wachten voor deze foto van een giga lenti bij sunset, kijkend in de zuidelijke richting vanaf Omarama

Hughes 500 helikopter en hoveren boven het vliegveld, een uitstekende relatie met alle zweefvliegbouwers, een kunstenaar in het optimaal verschepen van zweefvliegtuigen en trailers (wist je dat een propvolle eenzitz-Cobratrailer in een lege dubbelzitz-Cobratrailer past?!) en jaren ervaring en know how. Tijdens mijn verblijf hielp ik bij de workshop met vleugel, rompen, trailers en cockpitonderdelen en in en rond het huis met allerhande klusjes. Ik kocht me een goedkope auto en kreeg een rondleiding door de buurt want Bruce zijn vrienden waren geen gewone "boeren", het waren "vliegende boeren" met allemaal hun eigen airstrip en een dozijn vliegende tuigen in oude schuren en stoffige hangaars. Een belevenis. Ik vervolgde mijn tocht 350 kilometer naar het zuiden in mijn nieuwe aankoop en vestigde me in Omarama rond 20 oktober.

Het duurde een paar dagen voor ik wat vertrouwd was met de omgeving, de mensen, vliegveldprocedures en de gang van zaken. Het nieuwe seizoen kwam stilaan in beweging. Zwevers monteren, systemen en papieren checken, de eerste klanten die arriveerden, enz. Omdat de meeste piloten een dubbelzitzcursus hadden geboekt en er maar weinig de ambitie hadden om met de éénzitzer te vliegen, werd dit op geregelde momenten mijn gratis privé-bak. De toestellen waren prima uitgerust en redelijk nieuw met eds-zuurstofinstallatie, ELT, transponder met mode C, Cambridge GPS en Logger. Na enkele dubbels in de Duo, overland en lokaal, vloog ik met de DiscusCS in thermiek, heling en golf. En hoewel ik de laatste vier jaar op regelmatige basis in de Zuid-Franse en Oostenrijkse Alpen heb gevlogen, nam ik mijn tijd om aan het nieuwe landschap te wennen maar met een ambitieuze ingesteldheid. Zo vloog ik mijn eerste 200-300-400 kilometer vluchten in golfcondities en behaalde ik mijn laatste diamant, de 5000 meter hoogtewinst. Niet slecht voor het begin van het seizoen, vind ik.

Ik verwacht dat het vliegen en werken een beetje afhankelijk zal zijn van het aantal klanten dat gaat komen en de stafbezetting. Maar als ik een gaatje vind om een vlucht te doen, twijfel ik geen seconde want Nieuw Zeeland is een fantastisch land om te zweven met azuurblauwe gletsjermereen, besneeuwde bergtoppen, de typisch bruine rolling hills en de groene flat plains. Omdat dit verslag is geschreven bij aanvang van het seizoen zal het kleurrijkste gedeelte hoogst waarschijnlijk voor het tweede deel zijn. We verwachten nog wedstrijden, clubstages, bezoekers en heerlijke vluchten. Geïnteresseerde piloten kunnen altijd eens een kijkje nemen op de Diest Junior Team website waar de foto's geregeld worden bijgewerkt. <http://users.pandora.be/discus/>

Joachim Aerts



PILOT SHOP

Jeppesen Data Link
No. Surface Max Prog (SFC-FL240)

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
Web: www.tpilotshop.com

Zweefvliegtuignieuws

DG Flugzeugbau

Zoals gemeld wil DG de LS-8-lijn in productie houden zowel in standaard als in 18 m versie. Maar er zit een addertje onder het gras: om de LS-8 in Duitsland te mogen bouwen, zou DG het volledige personeel van LS moeten overnemen, volgens de Duitse arbeidswet. En daar wil DG niet van weten. Er wordt dus naar een oplossing gezocht in het buitenland! Hoewel de nieuwspagina op de website www.dg-flugzeugbau.de nog steeds geen beslissing meldt voor het al dan niet produceren van de LS-10 renklasser, is er toch een leveringstermijn voorzien (vanaf 2005). Alle hoop is dus nog niet verloren voor wie wacht op een vervanger voor zijn LS-6. Voor de LS-4 is geen verdere productie gepland, maar de levensduur kan op 12 000 uur gebracht worden, en via wijzigingen aan de waterballastzakken kan een hoger toegelaten gewicht van niet-dragende delen verkregen worden.

Eta

De 31 m superzwever Eta s/n 2 is bij de proeven voor de certificering verloren ge-

gaan. Het toestel van Walter Binder werd ingezet bij de vliegtests. Tijdens een van de laatste voorziene vluchten, waarbij een tolvucht uitgevoerd werd met asymmetrische ballastvulling, achterste zwaartepuntligging en positieve welvingsklepstand, brak de romp af tijdens de eindmanoeuvre. Gelukkig gebeurde dit op voldoende hoogte opdat Binder en zijn testingenieur zich met het valscherm konden redden. De meetapparatuur aan boord moet nu uitsluitel geven over het ongeval. Volgens Binder ligt het niet aan de stevigheid van het toestel (?), maar een ernstige controle van de rompstructuur lijkt toch aangewezen.

Filser

De Filser TRT 600 mode S transponder is nu in Duitsland toegelaten. Het toestel bevat een geïntegreerde hoogtecoder, weegt slechts 700 g, past in een 57 mm opening (lengte toestel 160 mm) en verbruikt slechts 0,1 A; de voeding moet tussen de 10,5 en 30 V leveren. Catalogusprijs 2.490,00 EUR excl. BTW, 2.888,40 EUR incl. Duitse BTW (16%). Zie website www.filser.de

HPH

De Tsjechische firma die al geruime tijd de Glasflügel 304 CZ en de standaardversie 304 C produceert, is bezig met de bouw van twee prototypes: de 304 S (15/18m) en SE (zuivere renklasse) zouden niet langer een facelift zijn van een bestaand toestel, maar volledig nieuwe zweefvliegtuigen gebaseerd op de allerlaatste snufjes op het gebied van aërodynamica en veiligheid.



304 SSE

Doelprijs is 50 000 à 55 000 EUR plus opties. Berekende glijhoek 45,3:1 voor de S 15 m, 51,2 voor de S 18 m, 48,6 voor de SE. Website: www.hph.cz

Sonex Ltd.

Deze VS-firma test nu de prototypes van 2 versies van hun aluminium tweezits motorzwever Xenos. De proeven vorderen vol-



Xenos

gens plan en de toestellen zullen weldra in kitvorm aangeboden worden tegen een voorziene prijs van 28 000 USD.

De twee prototypes zijn de 13,90 m Xenos N212XS met glijhoek van 24:1, 580 kg startgewicht met een Jabiru 3300 80-120 pk motor, en de 12 m kunstvliegversie Xenos N112XS met een 80-120 pk Aero Vee 2180 motor, een glijhoek van 21:1 en 477 kg startgewicht.

Motortype en spanwijdte zijn niet gebonden, zodat er feitelijk 4 combinaties mogelijk zijn.

Website: www.sonex-ltd.com/xenos.html.

Schempp-Hirth

Na de Duo Discus zijn er ook fabricagefouten gevonden bij de Discus CS, naar aanleiding van een ongeval in Frankrijk waarbij gelukkig geen slachtoffers vielen. Ook hier is een endoscopische controle van de lijming van de hoofdlijger voorgeschreven. En alsof dit niet volstaat, is er nu ook een "service bulletin" i.v.m. de Discus 2 en Ventus 2, waar het balansgewicht van het hoogteroer moet gecheckt worden naar integriteit en vasthechting. Echt een sombere periode voor deze constructeur.

Stéphane Vander Veken

De keuze van een goede zonnebril

Zonnestraling: het spectrum van de zon bestaat, naast zichtbaar licht, ook uit infrarood- (IR) en ultravioletstraling (UV). Deze twee laatste zijn onzichtbaar, maar hebben belangrijke effecten op ons oog. UV-A en UV-B bereiken het aardoppervlak; UV-C wordt in de atmosfeer tegengehouden. Vooral de meer energetische UV-B stralen kunnen schade berokkenen, bv. huidverbranding. Het zichtbaar spectrum beslaat een nauwe frequentieband van ongeveer 390 tot 780 nanometers. Dit noemen we licht.

Te veel zonnestraling kan schadelijk zijn voor het oog: infrarood licht wordt voor een groot deel geabsorbeerd in de lens en kan op de duur cataract (staar) veroorzaken. Ultraviolet licht wordt tegengehouden in het hoornvlies (cornea) en kan hoornvlies- en bindvliesontsteking veroorzaken. Daarnaast zijn kwaadaardige degeneraties van de iris door lichtenergie mogelijk.

Een overmaat aan zichtbaar licht, zoals op klare dagen en op grote hoogte leidt tevens tot vermoeidheid van het oog en beïnvloedt nadelig de gezichtsscherpte. Bij plotse verblinding kan gedurende enige seconden een "nabeeld" op het netvlies blijven geprojecteerd, wat bij thermiekvliegen met meerdere zweefvliegtuigen, ronduit gevaarlijk is.

Het dragen van een degelijke zonnebril biedt een uitkomst. De keuze van een goede zonnebril is daarom belangrijk. Naast de kwaliteit van de lenzen moet je ook letten op de vorm en de eigenschappen van de montuur. Een ideale zonnebril voor alle omstandigheden bestaat echter niet.

Fotoabsorberende lenzen bestaan in meerdere soorten. De primaire functie van gekleurde glazen is het absorberen van de UV stralingen en het reduceren van de lichtintensiteit. Ze maken het daglicht weer aangenaam en verminderen dat de pupil constant samengetrokken moet worden. Hierdoor wordt vermoeidheid vermeden.



De meeste zonnebrilfabrikanten delen hun lenzen in categorieën in op basis van de **transmissiewaarde**. Deze is een maat voor de hoeveelheid licht, uitgedrukt in percent, die doorheen de lens passeert, ten opzichte van het invallend licht. De absorptie wordt bereikt door het innemen van pigmenten die de stralen absorberen soms ook door het aanbrengen van een speciale coating die de lichtstralen moet reflecteren.

Cat 0 (of A) houdt ongeveer 8 à 15% van het zichtbare licht tegen. Het zijn praktisch niet gekleurde glazen, gebruikt bij vermoeidheid door luminescentielampen of beeldscherm.

Cat 1 (of A B) absorbeert ongeveer 20 à 40%. Deze zijn geschikt bij bewolkt weer en onvoldoende voor zweefvliegers.

Cat 2 (of B) houdt tot meer dan 50% van de lichtsterkte tegen. Deze zijn goed bij een "gemiddelde" lichtsterkte of lichte bewolking.

Cat 3 (of C) houden tot 80% van het zichtbare licht tegen. Deze worden gebruikt bij hoge lichtsterkte, zoals b.v. bij ons in de zomer.

Cat 4 (CD) zijn lenzen die 90% van het licht tegenhouden en gebruikt kunnen worden bij exceptionele omstandigheden van lichtsterkte, zoals weerkaatsing van licht op sneeuw, ijs of water, maar ook bij vluchten boven de wolken.

Glazen met nog sterkere absorptie worden in industriële omstandigheden gebruikt en komen hier niet in aanmerking.

Een goede zweefvliegzonebril moet praktisch 100% van de ultraviolet component tegenhouden (wat de meeste ook doen) en minstens 70-75% van het zichtbare licht. Bij aankoop moet je ook erop letten dat de nieuwe bril een Europees CE-keuringsmerk draagt.

De in de lenzen **gebruikte pigmenten** beïnvloeden ook de kleurwaarneming. Het gaat meestal om minerale pigmenten (metalen en hun oxyden) en organische pigmenten.

De veranderde kleurwaarneming is een subjectief gegeven bij de keuze van een zonnebril. Toch moet rekening gehouden worden met een kleurweergave die zo natuurlijk mogelijk is. Neutraal grijsgroene lenzen zijn hiervoor het best geschikt.

Het dragen van **fotochromatische glazen** is eerder af te raden. Deze verdonkeren op basis van de hoeveelheid UV-licht dat er direct op valt. Deze aanpassing gaat steeds met een zekere vertraging, die tevens afhankelijk is van de heersende temperatuur. Door de wisselende intensiteiten onder wolken of in het blauw is dit een belangrijk nadeel. Bovendien kunnen de glazen ongelijk verkleuren, wat kan interfereren met het dieptezicht.

Belangrijk is ook de **transmissiecurve** van de lenzen voor de verschillende golflengten in het zichtbare spectrum. Regelmatig wordt reclame gemaakt voor zgn. **contrastverhogende lenzen**.

Deze filteren vooral het blauwe licht. Dit is in overmaat aanwezig door lichtverstrooiing op in de lucht rondzwevende deeltjes en druppeltjes. Blauw, dat een kortere golflengte heeft, laat zich immers gemakkelijker verstrooien dan rood licht, met een langere golflengte. Ver verwijderde objecten worden met een blauwe sluier bedekt en schijnen daarom minder scherp. Het verstrooide blauwe licht geeft immers geen bijkomende contrastinformatie. De contrastverhogende werking berust op deze blauwfilterende werking. Op die manier vallen in de buurt rondvliegende vliegtuigen eerder op, kunnen de contouren van de wolken beter worden ingeschat, en worden condensmassa's bij blauwe thermiek duidelijker zichtbaar.

Naast het absorberen van licht moeten de lenzen ook van een degelijke **optische kwaliteit** zijn. Ze moeten correct zijn geslepen

om geen vormveranderingen van objecten teweeg te brengen. Het oppervlak mag zich niet gemakkelijk laten krassen. Glas, dat harder is, is hierin superieur ten opzichte van kunststoffen.

Vermits een zonnebril in de eerste plaats een beschermingsmiddel is, moet hij het oog beschermen tegen invallend licht uit gelijk welke richting. Dit houdt in dat het **lensoppervlak** vrij groot moet zijn.

Als nadeel brengt dit een groter gewicht mee, wat het draagcomfort benadeelt. Kunststof is hier dan weer lichter dan glas. Er bestaan zonnebrillen met **ontspiegeld glas**. Deze verminderen verblinding (glare) die ontstaat door de weerspiegeling van

een van achter de drager stralende lichtbron. Ook **polariserende zonnebrillen** scoren in dit verband hoog, maar let wel op voor interferentie met mogelijke polarisatie-eigenschappen van de cockpit.

De zonnebril mag het **gezichtsveld** niet verstoren, en moet een **perfecte pasvorm** vertonen opdat hij in turbulente weersomstandigheden of bij versnellingen vast op zijn plaats blijft zitten. Voor TMG-piloten moet het dragen van de zonnebril ook gebruik van headsets toelaten.

Een zonnebril ondergaat ook veel mechanische belastingen. Zorg voor een stevig model. Spring er zorgvuldig mee om en

berg hem weg in een stevige brillendoos. De meeste zonnebrillen verdragen geen solventen. Reinig ze steeds met water en wat detergent, maar liefst niet met solventen als alcohol of propanol, en zeker niet met ether of aceton.

Tot slot kan gezegd worden dat er geen ideale zonnebril voor alle weersomstandigheden en alle gebruikers bestaat. Bij het kiezen van een zonnebril moet daarom rekening gehouden worden met de gebruiksomstandigheden en de persoonlijke voorkeur van de drager.

Emiel Verhulst

Werkgroepen Instructeursvergadering 2003

Op het jaarlijkse symposium werden vijf werkgroepen opgericht waar de instructeurs een aantal hete hangijzers konden bespreken. Van twee werkgroepen werd een verslag opgemaakt. Hieronder de bevindingen.

1. Werkgroep over besluitvorming en risicobeheersing

De werkgroep bestond uit 15 deelnemers van 11 clubs, tamelijk representatief dus voor de LVZC.

Er werd voornamelijk gedebatteerd over het onderdeel "besluitvorming": hoe leiden we onze leerlingen op om correct en op tijd beslissingen te nemen? Wij moeten de leerling overtuigen dat zweefvliegen niet intrinsiek gevaarlijk is, maar wel risicovol. Iedere zweefvlieger moet leren met de inherente risico's zo om te springen, dat ze nooit een gevaar worden.

Een vertrekpunt was dat het merendeel van de ongevallen te wijten is aan verkeerde beslissingen. Waarom worden er zoveel verkeerde beslissingen genomen? In veel gevallen is stress een belangrijke factor, vaak verhoogd door het te late besef dat er iets fout aan het gaan is. Een correcte visuele waarneming speelt een belangrijke rol in het nemen van juiste beslissingen. Vooruit denken is een belangrijke stressvermindende factor.

Enkele tips: de instructeur kan in de eerste fase steeds luidop denken, zodat de leerling het denkproces kan horen, terwijl hij zelf nog bezig is met het louter technische aspect van het sturen. Vervolgens zal men overgaan naar een fase "Wat moet je nu doen?", en stilaan overgaan naar het stilzwijgen. Het kan ook belangrijk zijn de leerling te doen zoeken naar een alternatief voor de eerst gekozen oplossing (tweede beste keuze).

De leerling moet ook voldoende fouten

maken om uit die fouten te leren. Gebeurt dit niet spontaan, dan zal men de leerling bewust op een dwaalspoor of in een moeilijke stresssituatie trachten te brengen.

Een goede debriefing is belangrijk, dan kan men (naast de vliegtechnische aspecten) over de genomen beslissingen (goede en slechte) terugkomen en de alternatieven bespreken. Er werd trouwens betreurd dat het luik "besluitvorming" in de nieuwe opleidingsfiches niet geformaliseerd werd.

Het aspect "risicogedrag" werd minder besproken, misschien gewoon uit tijdsgebrek. Er werd wel gesteld dat "wie niet horen wil moet voelen", en dat een zweefvlieger die al herhaaldelijk op het matje geroepen werd voor gevaarlijke vliegmanoeuvres, gesancioneerd dient te worden.

Stéphane Vander Veken

2. Werkgroep training voor wedstrijdvliegen

Van bij het begin van de discussie was er een consensus dat training voor wedstrijdvliegen niet alleen niet prioritair op de agenda van de Vlaamse clubs staat maar dat er zelfs geen structurele voorzieningen bestaan om hieraan tegemoet te komen. Het zal wel geen toeval zijn dat deze discussiegroep de minste belangstelling trok.

Het accent van de discussie verlegde zich dan ook al snel van de training naar de voorzieningen voor beginnende wedstrijd-piloten.

Er werd herhaaldelijk de vergelijking gemaakt met Nederland, dat op Europees en wereldvlak al meer dan twintig jaar aan de top meedraait. Aan ons klimaat zal het dus alleszins niet liggen. Ter vergelijking heb ik enkele passages uit het Nederlandse Topsportbeleidsplan zweefvliegen 2001-2003 ingelast (°).

Er werd gebrainstormd over de oorzaken van dit gebrek aan belangstelling voor het wedstrijdvliegen. Er kan niet ontkend worden dat er ook in de Vlaamse clubs talent schuilt dat zich al bewezen heeft op internationaal niveau. Toch schitteren wij al jaren door bescheiden deelname van enkele individuele piloten. Een lichtpunt? Er blijkt een juniorenkern te bestaan die alleszins van zich laat horen.

Zonder dat er pasklare oplossingen werden aangeboden, konden uit de discussie volgende vaststellingen en voorstellen worden gedistilleerd.

A. Wedstrijdvliegen vanuit het perspectief van de Vlaamse Zweefvliegclubs

2.2 Van leerling tot wedstrijdvlieger (°)

Zweefvliegen is een echte verenigingssport. Er zijn vele faciliteiten en een flink aantal personen nodig om een zweefvliegtuig de lucht in te krijgen. De benodigde infrastructuur voor de beoefening van het zweefvliegen is bij deze clubs te vinden. Zij beschikken over vliegvelden, zweefvliegtuigen, startmiddelen, hangaar, werkplaats, kantine en bevoegde instructeurs, technici en sportcommissarissen. Tevens hebben zij de capaciteit om evenementen te organiseren.

De KNVvL en de clubs kunnen beschikken over het in een stichting ondergebrachte zelfstandig Nationaal Zweefvlieg Centrum Terlet, waar voornoemde faciliteiten ook aanwezig zijn.

Vrijwel alle beginnende zweefvliegers worden bij de clubs opgeleid. Na het behalen van het zweefvliegbewijs gaat een deel verder met het zich bekwamen in het maken van afstands- en/of snelheidsvluchten, of kunstvliegen.

Bij sommige verenigingen gebeurt dat onder begeleiding, maar vaak wordt dit overgela-



Ostend Air College

B/FTO-001

Geïntegreerde opleiding tot lijnpiloot
ATPL (A)
059 314 281
www.o-a-c.be

ten aan het initiatief van de betreffende zweefvlieger. Uiteindelijk stomen slechts enkelen na jaren oefenen door naar het wedstrijdscircuit

Voorwaarden binnen de clubs die het wedstrijdvliegen bevorderen of afremmen:

- De opleiding: organisatie van de gevorderde opleiding, met initiatie tot overlandvliegen, behoort door een recente wijziging aan de opleidingscriteria voor het behalen van de zweefvliegvergunning tot het opleidingspakket.
- De organisatie, infrastructuur en omvang van de clubs: maken uiteraard een verschil in beschikbaarheid van toestellen, instructeurs, mogelijkheid tot overlandinitiatie. Het materiaal van Vlaamse clubs is verouderd.
- De mentaliteit binnen de club: er bestaat geen cultuur van wedstrijdvliegen binnen de clubs. Sommige clubs leggen meer nadruk op het overlandvliegen, maar het wedstrijdvliegen blijft een zaak van individuen en valt buiten het pakket dat de club aanbiedt. Logistieke steun zou welkom zijn om beginnende wedstrijdvliegers te motiveren, ondermeer door het ter beschikking stellen van materiaal en ophaalploegen. Typisch Belgische mentaliteit van de clubs om diegenen die boven de middelmaat uitsteken af te remmen i.p.v. aan te moedigen. Vele clubreglementen qua gebruik van toestellen zijn ook in deze geest opgesteld. Uit de Charronresultaten blijkt dat de veelbelovende jongeren nagenoeg allemaal tweede generatie piloten zijn, die over de nodige logistieke en trainingsfaciliteiten beschikken om, buiten de clubs om, hun ambities waar te maken. Selectie van jongeren moet vroeg genoeg gebeuren, voordat familiale en professionele activiteiten een obstakel worden voor het verder doorgroeien in de sport.
- organisatie van clubwedstrijden: Het lijkt een beetje tegenstrijdig met het voorgaande dat er binnen de clubs wel een voldoende

aanbod bestaat van lokale en interclubwedstrijden die de beginnende wedstrijdvlieger aan zijn trekken kan laten komen. De financiële drempel ligt niet echt hoog in dit circuit. Vastgesteld wordt dat het deelnemersveld in de belangrijkste wedstrijden voor een groot deel ingevuld wordt door Nederlandse zweefvliegers, die blijkbaar wel de weg naar hier vinden.

Het wedstrijdvliegen in Nederland is op te splitsen in 4 delen (°):

- Gedurende het wedstrijdseizoen worden door veel verenigingen ééndagswedstrijden georganiseerd. Hieraan nemen per wedstrijd 30 tot 90 zweefvliegers deel, vanaf beginnende wedstrijdvliegers tot topvliegers.
- De zogenaamde "Juniorenwedstrijd" (JW), welke ieder jaar gedurende 10 dagen te Venlo wordt gehouden, is bedoeld voor de beginnende wedstrijdvlieger. Onder begeleiding van een ervaren mentor (vaak een kernploeglid) worden de eerste wedstrijdvluchten gemaakt, waarbij het leereffect van groot belang is. Het aantal deelnemers bedraagt 15 tot 30.
- De tweeweekse Zomerwedstrijd (ZW) te Malden vormt de tussenstap tussen leren en presteren. Hier wordt ervaring opgebouwd en kan men zich kwalificeren voor deelname aan de Nationale Kampioenschappen. Aantal deelnemers 20 tot 40.
- Tijdens de Nationale Kampioenschappen (NK) wordt gestreden om de titel in de drie internationale klassen waarin de zweefvliegtuigen zijn onderverdeeld. Deze wedstrijden vinden ieder jaar gedurende 9 tot 12 dagen plaats op het Nationaal Zweefvlieg Centrum Terlet. Aantal geselecteerde deelnemers 40 tot 50.

De eerste drie wedstrijden worden georganiseerd door verenigingen, terwijl de NK door de Afdeling Zweefvliegen van de KNVVL wordt opgezet en uitgevoerd.

B. Wat kan er vanuit de Liga aan gedaan worden?

- financiële ondersteuning? Wordt niet echt wenselijk geacht om beginnende wedstrijd-piloten te stimuleren. Wel logistieke steun onder de vorm van ter beschikking stellen van materiaal, ophaalploeg enz. Pas als de wedstrijdvlieger zich bewezen heeft kan er, naar internationale competities toe, gedacht worden aan financiële tussenkomsten. Voor EK en WK blijft de financiële drempel te hoog te liggen.
- Een taak voor de Wedstrijdcommissie: De wedstrijdcommissie brandt al jaren op een laag pitje en wordt recht gehouden door één persoon. Er zijn enkele, weinig succesrijke, pogingen ondernomen om aankomend talent te rekruteren voor trainingskampen. Deze zijn wenselijk naar Nederlands voorbeeld.
- Talentscout en verdere begeleiding, interclub training? Vanuit de wedstrijdcommissie wordt voorgesteld dat oudere wedstrijd-piloten de begeleiding op zich nemen. Detectie van veelbelovende jongeren kan ondermeer via de resultaten van de Charronbeker. Het Internet laat nu toe om veel gemakkelijker contacten te leggen voor het maken van afspraken voor trainingen en deelname aan wedstrijden.

2.5 De positie van het wedstrijdvliegen (°)

In de praktijk komt slechts een gering deel van de zweefvliegers tot het deelnemen aan wedstrijden.

De belangrijkste oorzaken zijn:

- De weg van leerling tot aspirant wedstrijdvlieger vergt al minstens vier jaren. Daarna heeft de potentiële WK-deelnemer nog zeker 4 à 5 jaren te gaan voor hij voldoende ervaring heeft opgebouwd om succesvol te kunnen deelnemen aan een EK of WK.
- Deze weg is zó lang, dat slechts weinigen deze (op eigen kracht) afleggen. Ondanks

het feit dat je al op 14 jarige leeftijd kunt beginnen met zweefvliegen, zijn de jongste WK-deelnemers dan ook ruim over de twintig.

- Daar komt bij dat het zonder eigen vliegtuig, waarvoor een aanzienlijke investering moet worden gedaan, niet alleen moeilijk is om in de kernploeg te komen, maar vooral om er in te blijven en ervaring op te doen voor deelname aan toekomstige EK's of WK's.

Het gevolg is dat er een grote kloof gaapt tussen de basis gevormd door de clubs en de top, zijnde kernploegleden c.q. de EK/WK-deelnemers. De clubs voelen daarom weinig betrokkenheid bij het wedstrijdvliegen van de top en de subtop. Het beleid van de Afdeling Zweefvliegen is weliswaar gericht op ondersteuning van de deelname aan WK en EK, omdat ze belangrijk zijn voor de ontwikkeling en voor de beeldvorming van de sport, maar de organisatie van Nederlandse

zweefvliegers is niet bereid hier veel geld voor te reserveren.

Ter sturing van en advisering over het wedstrijdvliegen heeft het Bestuur van de Afdeling Zweefvliegen een Commissie Wedstrijd & Selectie (CW&S) in het leven geroepen.

Zij coördineert de drie grote wedstrijden, de JW, ZW en NK, en legt het wedstrijdreglement vast. Een tweede taak is de selectie van de deelnemers voor EK, WK en junioren EK en het doen van een voorstel aan het ABZ tot uitzending van Nederlandse zweefvliegers naar deze evenementen. Tevens adviseert zij het ABZ over de besteding van gelden voor wedstrijden en topsport.

De commissie bestaat uit (oud-)wedstrijdvliegers en wordt bijgestaan door de kernploegmanager, een kernploeglid en de juniorencoach.

Ter stimulering van de topsport is de kernploeg ingesteld, welke bestaat uit de beste 12 zweefvliegers. Selectie voor de kernploeg en het bepalen van de rangorde in de kernploeg gebeurt volgens een punten systeem, waarin resultaten behaald tijdens de NK en internationale wedstrijden een belangrijke rol spelen.

De activiteiten van de kernploeg worden gecoördineerd en mede georganiseerd door de kernploegmanager.

Recent is een juniorencoach geïnstalleerd en wordt een juniorenkernploeg geformeerd. De beste zweefvliegers (maximaal 6) die jonger zijn dan 26 jaar en die gekwalificeerd zijn voor de NK kunnen op voordracht van de juniorencoach en met instemming van de CW&S in de juniorenkernploeg komen. De juniorencoach geeft leiding aan deze juniorenkernploeg.

Stefan Bovin

Resultaten Charronbeker 2003

Clubklasse 2003

#	Piloot	Totaal
1.	Koen VANDERPUTTEN	4618,3
2.	David SANNEN	4415,4
3.	Joost BERTELS	3449,0
4.	Peter BERTELS	3220,7
5.	David VAN DE WINCKEL	3126,3
6.	René VROLIX	3063,5
7.	Koen CROMBEZ	3015,8
8.	Joris VANDERPUTTEN	2959,9
9.	Marcel SNOEKX	2841,8
10.	Jelle VANDEBEECK	2677,8
11.	Stephane VANDER VEKEN	2673,6
12.	Rasto OSADSKY	2562,2
13.	Marc VAN ORSHAEGEN	2386,9
14.	Bart HUYGEN	2324,3
15.	Nick ADRIAENSEN	2294,4
16.	Peter NARINX	2085,0
17.	Andre VAN DEUN	2036,9
18.	Nico AERTS	2035,7
19.	Kurt DIRCKX	1999,1
20.	Erwin VANLOMMEL	1880,5
21.	Albert SCHRAEYEN	1833,2
22.	Edouard VALVEKENS	1712,4
23.	Ewald HOUBRECHTS	1710,9
24.	Michel BAERTS	1694,4
25.	Bart DE KROCK	1611,3
26.	Joeri COOLS	1604,7
27.	Eddy DANIELS	1591,8
28.	Stefaan DIRIX	1583,8
29.	Geert VAN HERZEELE	1562,7
30.	Guillaume DE SWERT	1534,5
31.	Tom DE RAES	1530,7
32.	Yven MAUROO	1522,4
33.	Eric COLBRANT	1510,9
34.	Diederik NAEYAERT	1498,7
35.	Peter STRACKX	1471,8
36.	Willy VAN GUYSE	1435,0
37.	Ronald HERMANS	1427,4
38.	Benjamin HEYLEN	1424,3
39.	Johan DETAILLE	1411,9
40.	Jeff THIELEMANS	1321,1
41.	Godfried DONDERS	1257,9
42.	Steven VAN LOVEN	1166,4
43.	Philip VERBEECK	1166,3
44.	Luc VIGGRIA	1060,7
45.	Wim NAVEAU	1055,4

46.	Paul VANDEN BOER	1052,2
47.	Paul HERMANS	1050,4
48.	Marcel GERITS	1047,7
49.	Johan FRANSEN	1018,4
50.	Vital DEWITZ	1016,3
51.	Tom NIMMEGEERS	1001,9
52.	Ad KENNES	989,1
53.	Bart VAN EYNDT	972,9
54.	Bert VAN EYKEN	953,8
55.	Guy HOUTEN	941,8
56.	Michael DEHERT	898,8
57.	Etienne SCHILLEBEEKX	898,6
58.	Theo STOCKMANS	892,2
59.	Joris VAN DONINCK	891,7
60.	Jan VERCAMMEN	825,5
61.	Frank VANDERSMISSEN	775,8
62.	Jos WILLEMS	737,5
63.	Kris VAN DAM	708,9
64.	Marc RUYMEN	693,0
65.	Pieter BECKX	681,4
66.	Peter BREUGELMANS	608,2
67.	Jacky PLESSERS	592,6
68.	Eric VANDEWALLE	590,1
69.	Karl HUENS	588,4
70.	Johnny FABRIE	587,2
71.	Guy WOUTERS	579,5
72.	Robert VERVOORT	571,7
73.	Bart ROOSEN	569,2
74.	Sven ABELS	533,8
75.	Mattijs CUPPENS	532,4
76.	Erik JEANDARME	525,5
77.	Filip DE CORTE	517,2

Standaardklasse 2003

#	Piloot	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	6492
2.	Tim HUYBRECKX	6218,1
3.	Dennis HUYBRECKX	5868,8
4.	Tijl SCHMELZER	5602,9
5.	Eddy DE CONINCK	5544,6
6.	Stefaan BOVIN	5452,9
7.	Koen VANDERPUTTEN	5380,8
8.	Wim AKKERMANS	4980,3
9.	Bert VAN EYKEN	4951
10.	Kurt SERMEUS	4896,2
11.	Paul VAN DEN BORNE	4879,1

12.	Marc RUYMEN	4861,6
13.	Eddy DE REYS	4648,4
14.	Ivo MEYERS	4644,6
15.	Frank VAN PUTTEN	4633,8
16.	Guy TEEUWEN	4566,7
17.	Emiel BUKENBERGS	4560
18.	Wim REYNDERS	4502
19.	Bart DE KROCK	4389
20.	Jan VERCAMMEN	4339,3
21.	Guy VAN PEE	4322,6
22.	Hugo JANSEN	4164,2
23.	Franz VAN AUTREVE	4099,2
24.	Guy LAUWERS	4071
25.	Joachim AERTS	4070,5
26.	Ronald HERMANS	3831,3
27.	Ronald VAN CAMP	3734,8
28.	Jody VERBOOMEN	3611,3
29.	Luc VAN CAMP	3502,1
30.	Danny VERHEYEN	3420,4
31.	Guy PICCART	3351,7
32.	Robert VERVOORT	3345,2
33.	Jan WAUMANS	3294,3
34.	Daniel KLIJNSMA	3239,9
35.	Jan SPEETJENS	3231,6
36.	Yves RUYMEN	3197,7
37.	Jelle VANDEBEECK	3162,6
38.	Herman SCHRAUWEN	3156,7
39.	Willy BAEKEN	3155,6
40.	Marcel SNOEKX	3089,1
41.	Alfons CEULEMANS	3070
42.	Godfried DONDERS	2944,9
43.	Nico VANLOMMEL	2775,6
44.	Johan METTEN	2740,5
45.	Piet VANOSMAEL	2732,4
46.	Jan VAN DER AUWERA	2646,3
47.	Rudi COOMANS	2635,7
48.	Michel BAERTS	2617
49.	Peter APPELTANS	2503,9
50.	Hedwig DEMUNTER	2478,9
51.	Dennis TESKE	2474,1
52.	Jozef SZEKER	2389,3
53.	Joris VANDERPUTTEN	2324,4
54.	Ludo TOURNEL	2272,1
55.	Jacky PLESSERS	2210,8
56.	Stijn JANSEN	2117,9
57.	Albert DIERCKX	2109,9
58.	Bert SCHMELZER	2058,5
59.	Frederik DE LEGER	1991,7

60. Andre VAN DEUN	1814,3
61. Guillaume DE SWERT	1617,1
62. Vincent MERTENS DE WILMARS	1605
63. Hugo THIBAU	1207,6
64. Francis LEBEAU	1009,4
65. Stephane VANDER VEKEN	1000,8
66. Patrick HUYBRECHTS	828,2
67. Paul VANDEN BOER	814,7
68. Gilbert VERBOOMEN	807,9
69. Guy BEERSAERTS	694,2
70. Eric VANDEWALLE	514,7

Open/Renklasse 2003

#	Piloot	Totaal
1.	Paul JANSSENS	8647,3
2.	Herman PEERAER	6569,5
3.	Constant TAEYMANS	6267,1
4.	Hugo MERTENS	5453,4
5.	Louis VAN BAELEN	5331,7
6.	Wim AKKERMANS	5215,3
7.	Jan - Bart VAN ERCK	4614,7
8.	Stephane PEETERS	4540,9
9.	Hubert DE BUSSE	4428
10.	Ronald HERMANS	4140,5
11.	Paul WOUTERS	4133
12.	Tom GEENEN	4077,2
13.	Willy TEEUWEN	4050,9
14.	Guy TEEUWEN	4039,3
15.	Bert VAN EYKEN	3948,2
16.	Ad KENNES	3804,9
17.	Louis BRASPENNING	3748,5
18.	Rudy DE BIE	3659,4
19.	Albert DIERCKX	3627,3
20.	Joachim AERTS	3625,6
21.	Wilfried CORREBEECK	3581,6
22.	Alfons JANSSENS	3468,4
23.	Dominique HAYEN	3358,4
24.	Peter DE COCK	3274,7
25.	Frank OP T EIJNDE	2983,9
26.	Jozef SZEKER	2959,1
27.	Peter WOUTERS	2948,5
28.	Hedwig DEMUNTER	2938,6
29.	Koen VAN ROOY	2898,6
30.	Guido PEETERS	2830,7
31.	Dirk ROGGEMAN	2796,7
32.	Willy VEKEMANS	2563,4
33.	Marc VAN ORSHAEGEN	2449,2
34.	Jan DRIES	2356,3
35.	Filiep GHEYSEN	2348,9
36.	Gunter VERREY	2316,9
37.	Paul NAVEAU	2224,5
38.	Stephane VANDER VEKEN	2113,5
39.	Daan SPRUYT	2104,1
40.	Thomas VAN ERCK	1972,7
41.	Ives VAN WINGENE	1806,4
42.	Kurt SERMEUS	1360
43.	Kris VAN DAM	1152,4
44.	Jody VERBOOMEN	1117,9
45.	Chris BOSMANS	1097,8
46.	Edward DEWERCHIN	760,7
47.	Julien GREGORIUS	738,6
48.	Tony VAN EECKHOUT	717,7
49.	Peter VAN GAEL	569,4
50.	Marcel GERITS	537

Tweezitterklasse 2003

#	Piloot	Totaal
1.	Paul JANSSENS	8142,3
2.	Theo STOCKMANS	5256,3
3.	Jozef SZEKER	4927,6
4.	Patrick GOVERS	4681,2
5.	René PAREDIS	4094,7
6.	Wim AKKERMANS	3983,2
7.	Robert LOBBENS	3974,5
8.	Filip MEERTS	3263,4

9.	Ken EVENS	3181,7
10.	Ludo VRANCKEN	3158,1
11.	Michel BAERTS	3128,6
12.	Jo SCHOETERS	2789,9
13.	Dirk VAN DONINCK	2480,4
14.	Eric VANDEWALLE	2370,4
15.	Jan EVENS	2359,9
16.	Frank VAN PUTTEN	2346,8
17.	Stijn JANSEN	2288,5
18.	Rudy DE BIE	2242,9
19.	Ludwig VAN HOVEN	2103,9
20.	Bart HUYGEN	1943,8
21.	Ivo MEYERS	1908,1
22.	Paul VAN DEN BORNE	1770
23.	Jan SPEETJENS	1756,9
24.	Albert DIERCKX	1623,2
25.	Tom GEENEN	1589,7
26.	Freddy BRAET	1530,8
27.	Erik JEANDARME	1427,1
28.	Joachim AERTS	1283,4
29.	Kurt SERMEUS	1217,4
30.	Bert VAN EYKEN	1081,5
31.	Danny VERHEYEN	911,8
32.	Peter VAN GAEL	896,8
33.	Walter VANDEWALLE	785,9
34.	Marcel SNOEKX	646,7
35.	Ad KENNES	630,8
36.	Wim NAVEAU	625,5
37.	Jacky PLESSERS	607,2
38.	Peter APPELTANS	512,4

Motorklasse 2003

#	Piloot	Totaal
1.	Luc DE PRETER	8189,9
2.	Bert SCHMELZER	6217,3
3.	Johan LUYCKX	6081
4.	Luc BEERTS	5999
5.	Tijl SCHMELZER	5894,2
6.	Pierre DE BROQUEVILLE	5886,7
7.	Eddy HUYBRECKX	5678,1
8.	Dennis HUYBRECKX	5232,9
9.	Jozef KELL	4860,7
10.	Paul VAN DINGENEN	4756,9
11.	Mark HUYBRECKX	4739,5
12.	Walter GEENEN	4703
13.	Jo SCHOETERS	4559,1
14.	Bert Jr SCHMELZER	4289,7
15.	Fernand GEUENS	3734,1
16.	Marc TEUGELS	3526,3
17.	Bert DE WIJJS	3430,6
18.	Guy GILDEMYN	3039,8
19.	Tim HUYBRECKX	2861,7
20.	Bart BOLLEN	2822,6
21.	Rudy VAN DE PUT	2405,3
22.	Jozef DAEMS	2117,1
23.	Jean VAN DEN PLAS	1621
24.	Tom GEENEN	1575,7
25.	Ken EVENS	1226,4
26.	Marc BELIEN	933,3
27.	Nic Henri DE BRIE	833
28.	Yves VERBURGH	519,6

Juniorenbeke 2003

#	Piloot	Totaal
1.	Bert Jr SCHMELZER	6492
2.	Tim HUYBRECKX	6218,1
3.	Tijl SCHMELZER	5894,2
4.	Dennis HUYBRECKX	5868,8
5.	Koen VANDERPUTTEN	5380,8
6.	Wim AKKERMANS	5215,3
7.	Bert VAN EYKEN	4951
8.	Jozef KELL	4860,7
9.	Jan - Bart VAN ERCK	4614,7
10.	Bart DE KROCK	4389
11.	Ronald HERMANS	4140,5

12.	Joachim AERTS	4070,5
13.	Jody VERBOOMEN	3611,3
14.	Joost BERTELS	3449
15.	Peter BERTELS	3220,7
16.	Jelle VANDEBEECK	3162,6
17.	Joris VANDERPUTTEN	2959,9
18.	Nico VANLOMMEL	2775,6
19.	Bart HUYGEN	2324,3
20.	Stijn JANSEN	2288,5
21.	Daan SPRUYT	2104,1
22.	Thomas VAN ERCK	1972,7
23.	Erwin VANLOMMEL	1880,5
24.	Guillaume DE SWERT	1617,1
25.	Bart DE KROCK	1611,3
26.	Tom DE RAES	1530,7
27.	Yven MAUROO	1522,4
28.	Benjamin HEYLEN	1424,3
29.	Jeff THIELEMANS	1321,1
30.	Wim NAVEAU	1055,4
31.	Joris VAN DONINCK	891,7
32.	Pieter BECKX	681,4
33.	Karl HUENS	588,4
34.	Bart ROOSEN	569,2
35.	Mattijis CUPPENS	532,4

Beker grootste vrije vlucht 2003

#	Piloot	Gevlogen afstand	Gehand. afstand
1.	Herman PEERAER	650,70 km	591,55 km
2.	Dennis HUYBRECKX	549,60 km	560,82 km
3.	Constant TAEYMANS	564,30 km	532,36 km
4.	Bert SCHMELZER	545,50 km	514,62 km
5.	Hugo MERTENS	574,00 km	494,83 km
6.	Louis VAN BAELEN	530,70 km	482,45 km
7.	Hubert DE BUSSE	528,00 km	471,43 km
8.	Eddy DE CONINCK	483,10 km	464,52 km
9.	Jan - Bart VAN ERCK	509,60 km	463,27 km
10.	Bert Jr SCHMELZER	453,40 km	462,65 km

Beker grootste opgegeven proef 2003

#	Piloot	Gevlogen afstand	Gehand. afstand
1.	Paul JANSSENS	659,40 km	588,75 km
2.	Tijl SCHMELZER	510,00 km	520,41 km
3.	Tim HUYBRECKX	502,20 km	512,45 km
3.	Bert Jr SCHMELZER	502,20 km	512,45 km
4.	Stefaan BOVIN	511,30 km	511,30 km
5.	Constant TAEYMANS	444,40 km	419,25 km
6.	Eddy DE CONINCK	434,00 km	417,31 km
7.	Theo STOCKMANS	308,00 km	394,87 km
8.	Hugo MERTENS	409,60 km	353,10 km
9.	Dennis HUYBRECKX	332,90 km	339,69 km
9.	Tijl SCHMELZER	332,90 km	339,69 km

Clubrangschikking

#	Club	Aantal piloten	Gemid. / piloot	Punten
1.	ACK	44	3471,2	152733,3
2.	DAC	37	2723,4	100765,8
3.	KAC	31	2862	88722
4.	ALB	41	2118,1	86843,8
5.	KAZM	30	2553,3	76598,5
6.	ACB	24	2638,5	63324,8
7.	KVDW	26	2040,8	53060,6
8.	VZP	9	2681,8	24136,6
9.	KFC	10	2376	23760,3
10.	LV	8	2197,7	17581,9
11.	LUAC	2	6821,4	13642,8
12.	GAC	1	3039,8	3039,8

“En dit jaar ga ik oogsten”

Toen ik dit jaar naar Vinon ging had ik een zeer specifiek doel. De jaren ervoor waren gebruikt om me te specialiseren en mensen les te geven in het bergvliegen. Dit jaar zou ik uitsluitend aan mezelf wijden. Ik vertelde mijn vriend Tim net voor mijn vertrek dat de tijd van zaaien gedaan was, dit jaar zou ik oogsten!

De eerste dag van het verlof werden twee zaken me duidelijk:

- 1) Het was zo heet in Vinon dat de insecten dood uit de lucht kwamen vallen.
- 2) Het was erg goed weer.

Dat tweede werd me de eerste dag al duidelijk met een eenvoudige vlucht naar de westhellingen van de Mt-Blanc, waar de basis op een ongelooflijke 3800 m lag. De Mt-Blanc is zo al ongelooflijk mooi, maar als je met die hoogte ook nog heel het Mer de Glace kan afvliegen word het bijna een religieuze ervaring.

De dag erop deed ik 740 km vrije vlucht, waarbij ik met verbazing tot 5100 m in thermiek draaide bij Zermat.

De volgende dagen gingen voorbij in een waas van hard en hoog vliegen, eten, en slapen. Er zat nog ergens een erg gemakkelijke opgave van 790 Km in. Luc de Mey zakte af vanuit België, en we vlogen zoals gebruikelijk verder met zijn ASH-25.

Mijn vader was ook in Vinon aangekomen, en hij wilde wat video-opnamen maken. Luc was nog aan het acclimatiseren, en ikke dus weg met mijne Pa. We hadden niets opgegeven, maar ik wilde hem best de Matterhorn eens laten zien. Het ging nog verder, en ik vloog uiteindelijk voorbij Zermat, de Rhonevallei in, en tot bij Munster. Luc was 's avonds een beetje hevig toen hij dat alles hoorde, en de dag erop wilden we naar de Furkapass gaan, net voorbij Munster, op de grens tussen Zwitserland en Oostenrijk. Ik wilde 900 opgeven, maar Luc blufte dat 900 een grapje was, dus gaf ik 1000 op. De start was erg goed, en om 16 uur waren we boven de Furka. Het tijdschema was nu weliswaar aan de nipte kant, maar het kon nog lukken. Bij de Dom rekende ik op een 6 m rotor-achtige bel in het midden van het dal,

die we in het heengaan genomen hadden, maar dat was ernaast gerekend, en we verloren 20 minuten met het weer omhoogschroeven bij de Dom. Bij Moustiers waren we om 19 u 05, en we stoven nu onder een fabelachtige confluence die tot 4 m gaf naar 3400 m. Bij de Cheval Blanc zakte onze wereld in elkaar toen Luc ons uitrekende dat we voor de Fin de vol niet meer konden binnengeraken. Voor zonsondergang was al helemaal niet meer mogelijk. Later bleek dat een bosbrand bij Briançon om 21 uur nog 5 m gaf tot 4000 m, en dat we het dus nipt gehaald zouden hebben, maar zoals reeds gezegd, niet meer voor zonsondergang.

De dag erop veranderden we de proef om de hoge bergpas bij de Matterhorn niet te moeten nemen, en we namen een vroege sleep. Het vertrek was weer erg goed, maar in de Maurienne was duidelijk dat het goede weer weg was. Daarbij kwam een laag Cirrus de zon bedekken. We zetten door, maar na het eerste keerpunt vlogen we teleurgesteld weer naar Vinon. De wedstrijd begon nu, en ik wilde de voorrang aan de 1000 km geven. Luc is erg competitief ingesteld, en het wrong hem een beetje dat ik met die plannen rondliep.

Op een dag was er erg goed weer voorspeld, en ik had bij de wedstrijdleiding gevraagd om uit de wedstrijd te gaan en een 1000 te proberen. Ze deden nog beter, gaven een briefing om 10 uur, en de start van de open klasse was om 11 uur voorzien. Er was een area task voorzien, waarin de kleinste proef een 560 zou zijn, en de grootste.....1100 km. Hier kon Luc mee leven, al had ik niet de indruk dat hij er in geloofde.



Zalig, ...

De start werd een half uur uitgesteld, en ik stond wat ongeduldig rond de zwever te draaien, kennelijk was er in Puimoisson nog een noordoostenwind, en dat duidde op gebrek aan thermiek, maar mijnen dikken teen vertelde me anders. Met de slepers ging het dan op weg naar Puimoisson, waarbij we op 1600 m ergens bij Valensole losgegooid werden. In Puimoisson deden we een zoemer naar 1200 m, en kregen boven de piste de eerste bel...3 m. De Serre de Montdenier ging ook goed, en op 2000 m ging het naar Beynes. Ons vertrekpunt voor de wedstrijd was Mezel, en we wachtten 5 minuten in een nulletje tot de startlijn opening, en dan stortten we ons op de Coupe. Op 1400 m gaf de Coupe zwakjes, er was nog geen zon op de helling, maar er was net genoeg NW-wind om ons tegen 120 zachtjes te doen stijgen. Op 1700 m zaten we eigenlijk 100 m te laag om zonder tijdsverlies naar Cheval Blanc over te kunnen steken, maar voorzichtig snuffelden we erheen, hopen op die wind. De helling gaf inderdaad puur op de wind, en al snel konden we de Combattants afvliegen, weliswaar tegen slechts 120, maar we kropen ook langzaam omhoog, en hadden aan de Dormillouse genoeg om via Morgon naar Guillaume te gaan. Hier had al wat zon op gestaan, maar aan Tete de Lucy stond een mooie Cu, en ik nam een risico en ging door. We konden een turbulente bel nemen door achten te vliegen, en op het Voie Royale konden we nog wat hoogte nemen. We stelden met pijn in het hart vast dat ons gemiddelde op het laatste uur slechts 70 geweest was, er was dus werk aan de winkel. Nu ging het recht over Peyre Heraute naar de Crete de Peyrolles, waar we naar 3600 konden gaan met een goede bel. Dit gaf ons de oversteek naar de Jafferou, waar de gebruikelijke Confluence ons een mooie glijvlucht naar Pointe de Ronce gaf. Hier namen we 3700 m, en ik hoopte op meer bij Pente de Charbonnel, maar die gaf niets, en dus gingen we door over de Italiaanse grens waar de gebruikelijke confluence pas aan het opbouwen was.

Paul Janssens

... wordt vervolgd ...

Sportcommissie

VERSLAG OVER DE VERGADERING VAN 01.10.2003

G. Van Pee/Voorzitter

Aanwezig : J.P. Awouters, F. Dauw, R. De

Coninck, E. De Clercq, G. Michiels, P. Pauwels, J. Servais, M. Van de Steene, L. Van Geyte, G. Van Roy (secrétaire)

Verontschuldigd : M Litt

De Voorzitter verwelkomt dhr. Erwin De Clercq, afgevaardigde van de Para-federatie.

1. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 25.06.2003

Het verslag wordt zonder opmerkingen aanvaard.

Betreffende de klacht van dhr. Zardini, heeft de Voorzitter zowel aan hem als aan dhr.

Herzog het standpunt van de Sportcommissie laten weten. Hierop is geen reactie meer ontvangen.

2. Homologatie van Zweefvliegenprestaties

Zie bijlage.

Volgende dossiers zijn geweigerd :

BEUSCART Fabien : hoogtewinst 1000 m. De GPS "Trimble" is geen flight recorder en wordt niet door FAI erkend .

JEANMOTTE Evelyne : afstand 500 km. Foutief ronden van de keerpunten.

VIERSTRAETE Charles : de homologatie van zijn vlucht van 300 km (geweigerd door de Sportcommissie van 25.06.2003) blijft afgekeurd.

3. Homologatie van records

Volgende records worden gehomologeerd:

ZWEEFVLIEGEN

Johan LUYCKX:

- Snelheid op driehoek 300 km, 15 meter-klasse
- Snelheid op driehoek 500 km, 15 meter-klasse

Baudouin LITT:

- Snelheid op heen-en-terug afstand 300 km, 15 meter-klasse
- Hij vraagt ook de erkenning van dit record in de open-klasse. Er wordt aan FAI gevraagd of dit mogelijk is.

4. Allerlei

- Welke kwalificatie kan men toekennen aan een instructeur die mislukt in zijn herkwalificatie-examen ? Dit geval is niet voorzien in het zweefvliegereglement. Hierover zal er beraadslaagd worden binnen de BZF.
- Hernieuwing van het mandaat van examiner zweefvliegen : de kandidaturen zullen bij volgende vergadering door de BZF en de FCFVV aan de Commissie voorgelegd worden.
- Er wordt bevestigd dat men geen afstandsproef 50 km kan homologeren ten name van een piloot die geen zweefvliegvergunning maar slechts een oefenvergunning bezit.

VOLGENDE VERGADERING: 10.12.2003

Met sportieve groeten, *Guy Van Pee*
Voorzitter

HOMOLOGATIE VAN RECORDS

ZWEEFVLIEGEN

Johan LUYCKX

15 m Class – General – Speed over Triangle course 300 km 121,41 km/h
Ventus bT 15 m – Fuentemilanos (Spain) – 07.08.2003

15 m Class – General – Speed over Triangle course 500 km 113,65 km/h

Ventus bT 15 m – Fuentemilanos (Spain) – 12.08.2003

Baudouin LITT

15 m Class – General – Speed over Out and Return course 300 km 156,90 km/h
Discus b – Boundary Peak (USA) – 05.07.2003

Open Class – General – Speed over Out and Return course 300 km 156,90 km/h *
Discus b – Boundary Peak (USA) – 05.07.2003

* Na akkoord van FAI

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

ABELS Sven	OP 'T EIJNDE Jean
CALLENS Michael	ROMMENS Michael
CLAESSENS Dirk	SCHOLLAERT Jean-Pierre
CLAESSENS Mathias	SCHOUWAERTS Leopold
CRAEYE Bert	VAN BEYLEN Kelly
DE BROQUEVILLE Priscilla	VAN DEN BROECK Werner
FRANCOIS Marc	VAN GAEL Jan
LAROSE Manu	VAN LOOVEREN Tom

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

ABELS Sven	LAROSE Manu
BOYDENS Stephan	MICHIELS Roland
BROUX Jan	REBRY Pieter
DE BROQUEVILLE Priscilla	SCHOETERS Frank
DE CORTE Filip	SCHOLLAERT Jean-Pierre
D'HONDT Bart	VAN GAEL Jan
GIELEN Marco	VAN LOOVEREN Tom
JEHIN Didier	

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

BAEKEN Guy	HOUBRECHTS Ewald
BREUGELMANS Peter	LAROSE Manu
DEHERT Michaël	NAVEAU Wim
DE RAES Tom	REDANT Nick
D'HONDT Bart	SCHILLEBEEKX Etienne
GIELEN Marco	VAN DEN BERGHE Jef
FRANSEN Johan	VAN GAEL Jan
GEURTS Ben	VIGGRIA Luc
GYPEN Jozef	

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

AERTS Joachim	VRANCKEN Ludo
VAN EYKEN Bert	

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

AERTS Joachim	VRANCKEN Ludo
VAN EYKEN Bert	

F.A.I.-BREVETTEN

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

ABELS Sven	SCHOETERS Frank
BAUDEWYN Melanie	SPRUYT Daan
BIESMANS Koen	VAN GESTEL Dries
FRANSEN Johan	VEREST Koen

c. 5 uren duurlucht

BAUDEWYN Melanie	REBRY Pieter
BOUDRY Hjalmar	SCHOETERS Frank
BROECKX Rudy	SPRUYT Daan
CLAESSENS Dirk	VAN LOOVEREN Tom
HOWE Stephen	VAN ROSSUM Sven
JEHIN Didier	VERHOEVEN Jelle
LAROSE Manu	VERHOLLE Wim
LEPELAAR Monique	

b. 50 km afstand

D'HONDT Bart
HUENS Karl
LAROSE Manu
SPRUYT Daan

d. Bekomen het zilveren kenteken:

BROECKX Rudy
D'HONDT Bart
HUENS Karl
LAROSE Manu
SPRUYT Daan

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

PEETERS Guido

b. 300 km afstand

BERTELS Peter
DIRIX Stefaan
MEYERS Ivo
PEETERS Guido

c. Bekomen het gouden kenteken:

PEETERS Guido

3. F-BREVET

b. 300 km doelvlucht

BERTELS Peter
DIRIX Stefaan

c. 500 km afstandsvlucht

TEEUWEN Guy
VAN BAELEN Louis
VANDERPOTTEN Joris

d. Bekomen het diamanten-kenteken

VAN BAELEN Louis

Mededelingen en service

Te koop

Pik 20 D - OO-ZNF - Bouwjaar 1977 - 1600 uren - LX 5000 FAI - nieuwe 760 kanalen radio - Standaard instrumenten - Gekeurde aanhanger - Hoezen - valscherf - batterij-lader - BO + toebehoren
Tel/ fax: 02/270 90.84