

LIGABLAD

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



26ste jaargang
april • mei • juni 2005
kantoor van afgifte Gent X
driemaandelijks tijdschrift

nummer **102**

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



26ste jaargang • nummer 102
april - mei - juni 2005

**Hoofredactie, redactieadres
en verantwoordelijke uitgever:**

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

E-mail:

ligablad@dewouw.net

**Aan dit nummer werken
verder mee:**

Sven Abels, Jo Aerts, Stefan Bovin,
Eddy De Coninck, Wil Janssens,
Patrick Pauwels, Michel Pihard,
Jo Schreurs, Toon Van Gestel,
Stéphane Vander Veken

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: info@lvzc.be
internet homepage:
http://www.zweefvliegen.be of
http://www.lvzc.be

Betalingen:

Op bankrekeningnummer
068-2033341-54 ten name van v.z.w.
Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs

Druk en opmaak:

Sintjoris NV

kantoor van afgifte Gent X



Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 augustus 2005 op het redactieadres.

Foto cover: "Voorzitter Walter Geenen bij de openingsbriefing tijdens de Kempencup" (foto: T. Van Gestel)

Inhoud

Woordje van de redactie

Nieuws van het secretariaat	1
Het hoekje van de boekenvreter	2
Conclusies van debatgroep organisatie van theoretische opleiding	3
Overlandinitiatie	3
International Precision Landing Contest	4
Recordvlucht Bert De Wijs	4
Kiewit Cup 2005	7
Juniorendag 2005	9
Fotowedstrijd editie 2005	10
Zweefvliegtuignieuws	11
Kempen Cup 2005 te Weelde	12
Uitslag Belgisch kampioenschap 2005	13
Uitslag Victor Boin 2005	14
Te koop	14
Uitslag Kaiserwedstrijd 2005	15
Sportcommissie	15

Woordje van de redactie

Het weer wil tot hier toe niet echt meezitten. Er zijn wel een paar goede zweefdagen geweest, maar wij zijn normaal toch iets beter gewoon.

Het weer tijdens de verschillende wedstrijden was niet anders. De weergoden hebben niet alleen de organisatoren ietwat in de steek gelaten, maar ook de piloten. Het was soms hard knokken tegen het te lage plafond of de harde wind. Maar als je de uitslagen bekijkt, hebben de besten toch gewonnen.

De toekomstige procedure voor het technisch onderhoud van onze zweef toestellen begint ons veel kopzorgen te baren. De EASA tracht richtlijnen op papier te zetten, maar krijgt van her en der tegenwind. Actueel kan niemand voorstellen hoe onze toestellen, in het najaar van 2008, een geldig BVL kunnen

bekomen. Het is nog koffiedik kijken. Behalve, het gaat ingewikkelder en duurder worden.

Voor de zweef toestellen, ingeschreven in België na 28 september 2004, vraagt het DG Luchtvaart reeds een celboek, zoals voor de motorvliegtuigen en de kostprijs voor de ganse inspectie bedraagt meer dan 300,-€. De controle dient jaarlijks te gebeuren, ongeacht of het toestel van hout en doek is of kunststof. Waar dit gaat eindigen, niemand kan het zeggen.

Ik hoop dat onze geliefde zweef sport niet kapot gaat aan deze overdreven bureaucratie.

Nog veel zomers zweefvliegenot en vergeet vooral niet je Charron proeven tijdig in te brengen.

Theo

Nieuws van het secretariaat

Luchtruim

Er liggen enkele ontwerpen klaar tot wijziging van het luchtruim begin juli. De hoofd-instructeurs en secretarissen van de clubs zullen over de laatste gegevens beschikken. Dus informeer je grondig alvorens je vlucht te beginnen.

Terreinen

De werkzaamheden van de werkgroep 'Ruimtelijke aanspraken en sport', opgestart door de minister van sport, thans B. Anciaux, en gecoördineerd door het Bloso, komen in de eindfase. Tijdens de bijeenkomst van de 'Interdepartementale Werkgroep' op 24 april jl. werd de status van de diverse rapporten besproken. Voor de luchtsporten dienen nog enkele milieutechnische gegevens te worden aangevuld. Het einddoel blijft om in het najaar het finale rapport te kunnen overmaken aan de Vlaamse regering.

Clubbestand

In het najaar van 2004 had Zweefvliegclub Brugge reeds aangekondigd dat zij de activiteiten zouden staken. Ondanks alle inspanningen, en hier mogen we André Christiaens niet vergeten te vermelden, is het de club niet gelukt om in de Brugse regio een nieuw activiteitsveld te vinden. Het tijdelijk verleggen van de activiteiten naar Amougies was niet houdbaar. Begin dit jaar werd dan de ontbinding en vereffening doorgevoerd. Het positieve saldo werd geschonken aan de LVZC ter ondersteuning van de jeugd bij deelname aan internationale kampioenschappen. Onze oprechte dank voor dit mooie gebaar!

Na enkele constructieve gesprekken tussen de heren V. Wieme en P. De Meester, respectievelijke voorzitters van de KBAC en de Vlaamse Zweefvliegacademie, besloot de VZA om toe te treden tot de LVZC met ingang van het werkingsjaar 2005. Dit betekent dat de gehele zweefvliegsport in ons land binnen één overkoepelende structuur werkt.

KBAC-Sportcommissie

In het najaar zijn er nog twee commissievergaderingen gepland. De te homologeren dossiers worden verwacht op het secretariaat tegen 20 september en 15 november.

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

Kadervorming

In het najaar zal er een examen worden georganiseerd voor het bekomen van de bevoegdheid van KBAC-Sportcommissaris. De clubsecretarissen zullen de nodige informatie ontvangen.

European Gliding Union

Op 16 april jl. hield de EGU in Frankfurt een workshop in aanwezigheid van de heren Y. Morier en E. Sivel (EASA) over de resultaten van de 'Regulatory Impact Assessment' in verband met Part M - Continuing Airworthiness of anders gezegd 'Maintenance' en werd er eveneens het eigen EGU-voorstel besproken. Tijdens de 'Aero 2005' volgde nog overleg met de heer P. Goudou, Executive Director van EASA. Het is nu wachten op de publicatie van de NPA (Notice of Proposed Amendment) met de finale voorstellen tot aanpassing van Part M. Hierop volgt weer een consultatieperiode. Tegen het einde van 2005 zouden de definitieve regels moeten gekend zijn, die dan vanaf 2008 het onderhoud van onze toestellen zullen bepalen.

Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren. Mogen we er nogmaals op drukken dat het rapporteren een element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

Ligablad

Het hoofdredacteurschap dat Theo Stockmans in 2003 ad interim had opgenomen, eindigt in december. Vandaar de oproep voor een nieuwe hoofdredacteur en -zomogelijke - enkele redacteurs.

Leden die zich hiervoor willen inzetten sturen een briefje of e-mail naar het secretariaat, zodat we in september met alle kandidaten een gesprek kunnen voeren.

Fotowedstrijd

Zoals voorheen wordt ook dit jaar weer een fotowedstrijd georganiseerd. Meer informatie vind je verder in dit blad.

KBAC-Videowedstrijd

De KBAC organiseert voor de derde maal een videowedstrijd. Elke luchtsporddiscipline mag één film van 10 minuten indienen. De beoordeling gebeurt door een jury bestaande uit bestuurders van de KBAC en personen uit de filmwereld. De winnaar ontvangt een cheque van 250,00 €.

Leden die willen meedingen mogen hun film op het secretariaat bezorgen voor 1 december a.s.

Verkrijgbaar via het secretariaat:

Cursusmateriaal:

- Theorie van het zweefvliegen 18,00 € (21,50) *
 - Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,00)
 - Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (6,50)
 - Voortgezette Vliegopleiding 6,20 € (8,70)
 - Vliegboekje 2,50 € (4,00)
 - Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (2,50)
- * (= via post toegezonden)

LVZC-Vliegboekje - wit met LVZC-logo 3,50 €

FAI-IGC-promotievideo (Nederlandstalige versie) 3,25 €



Bart Huygen bij de start van het BK 2005
(foto: S. Abels)

ONZEKER OVER DOPING?

Wat doet doping met je lichaam?
Kan je van koffie positief testen?
Mag een sporter neusdruppels gebruiken?
Wat mag wel en wat mag niet?

Bel de DOPINGLIJN: 078-15 35 45

Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag.

Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

Vacature

Hoofdredacteur "Ligablad"

De vereniging is op zoek naar een nieuwe hoofdredacteur per 1 januari 2006. De functie houdt in

- nieuws verzamelen, ontvangen inzendingen zonodig bijsturen in overleg met de steller,
- de redactionele eindverantwoordelijkheid van het tijdschrift
- de productie in overleg met de drukkerij

Zomogelijk en bij voorkeur wordt deze functie opgenomen door een team waarbij onderling de bevoegheden worden verdeeld. Dit maakt het werk aangenamer en minder belastend.

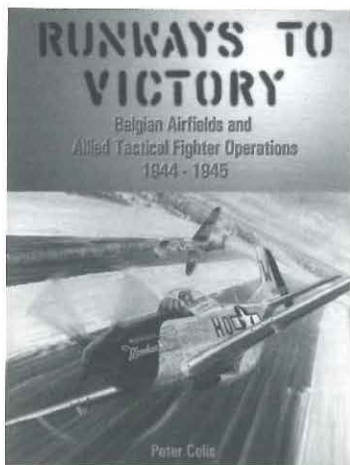
Uiteraard is dit vrijwilligerswerk, doch de materiële kosten worden vergoed.

Leden die zich aangesproken voelen, sturen een briefje of een e-mail naar het secretariaat ter attentie van de voorzitter van de raad van bestuur.

Het is de bedoeling om in september met de kandidaten te overleggen om een vloeiende overgang te verzekeren.

Het hoekje van de boekenvreter

Het gebeurt niet zo vaak dat er in België een luchtvaartboek gepubliceerd wordt. Daarom zullen we maar eens een werk bespreken dat niet echt zweefvlieggebonden is: *Runways to Victory, Belgian Airfields and Allied Tactical Fighter Operations 1944-1945* van **Peter CELIS** (MARHAV Publications NV, Luxembourg/Leopoldsborg, 2003, ISBN 90 805 63927, 362 blz. 22,5 x 28,5 cm, bijna 400 z/w en kleurfoto's). De auteur is F-16 vlieger te Kleine Brogel en heeft dit boek rechtstreeks in het Engels geschreven. Hierdoor werd het werk goed ontvangen in het buitenland, maar blijkbaar iets minder in België, zodat de uitgever nu via de clubs probeert het eigen publiek te bereiken.

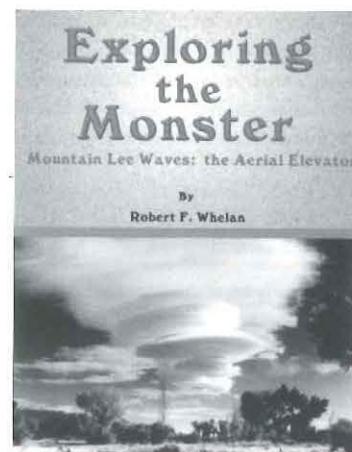


Het boek imponeert onmiddellijk door zijn volume en materiële presentatie. De veelheid aan foto's en informatie overweldigen, en als je een beetje amateur bent van WO II-luchtvaart zal je het boek moeilijk neerleggen voor je het volledig doorgenomen hebt. En toch dient gezegd dat het werk helemaal geen volledig beeld geeft van wat toen gebeurde. De auteur heeft zich vrijwillig beperkt tot de gedetailleerde beschrijving van de activiteiten op de vliegvelden Florennes, Chièvres, St-Truiden, Le Culot, Asch, Ursel

en Kleine Brogel. De overige vliegvelden worden weliswaar vermeld, maar slechts summier besproken. Jammer voor ons zweefvliegers, want geen van de uitverkoren vliegvelden wordt thans door een zweefvliegclub gebruikt. We kunnen de foto's dus niet gaan vergelijken met heden. Maar in het kader van de gekozen stof is dit wellicht HET boek.

Puur zweefvliegen dan weer met **Robert F. WHELAN**, *Exploring the Monster - Mountain Lee Waves: the Aerial Elevator* (Wind Canyon Books, Niceville, FL, 2000, ISBN 1-891118-32-3, 170 blz. 21,5 x 28 cm, talrijke z/w foto's). Het is de geschiedenis van de golfvluchten die werden uitgevoerd in het kader van het Sierra Wave Project (1951-1952) en van het Jet Stream Project (1955). Veel bekende namen in de kleine groep pioniers: Robert Symons, Larry Elgar, Bill Ivans, Harold Klieforth, Wolfgang Klemperer, Joachim Kuettner, Paul MacCready, Ray Parker, John Robinson, Harland Ross, Vic Saudek, Betsy Woodward... Velen zouden ook later een doorslaggevende rol spelen in het zweefvlieggebieden.

Dit boek is geen droge wetenschappelijke studie, je ontdekt de mensen achter de wetenschappers. Je leeft met hen mee als ze vechten om de leefbaarheid van het project, als ze oude toestellen oplappen en ombouwen voor hun wetenschappelijke doelen, als ze de eigenlijke vluchten uitvoeren in zware turbulentie en ijzige koude... Je beleeft ogenblikken van triomf (de hoogterecordvluchten van Ivans en van Edgar/Klieforth), maar ook van rampspoed. Zoals de dood van de jonge Karl-Erik Ovgard ten gevolge van zuurstofgebrek, bij een klim naar 37 000 voet. Of het ongelooflijke avontuur van Edgar, wiens Pratt-Read door de rotorturbulentie in drie gereten werd, waarbij hijzelf eerst met de neus meeviel, omdat zijn laars gekneld geraakt was in de pedalen. Pas na veel inspanningen slaagde hij erin zijn schoeisel af te werpen, om zich zo vrij



te maken en zijn valscherms te openen. Men berekende dat voor de breuk van het toestel minstens 16 G nodig waren, terwijl medisch onderzoek van de piloot eerder 20 G liet vermoeden (Edgar liep oogletsels op en was bont en blauw van de vele bloedstortingen). De foto van de brokstukken van de rompneus met de laars van Edgar nog erin geklemd is bijzonder ontroerend.

Whelan heeft lange gesprekken gehad met de overlevenden van het project, en heeft heel wat documenten geraadpleegd. De conclusie van zijn boek stemt toch wel tot enig pessimisme: ondanks de inspanningen die toen geleverd werden in vaak gevaarlijke omstandigheden, zijn de wetenschappelijke resultaten niet echt doorgedrongen tot de mensen die er het meeste baat bij konden hebben: de luchtvaartmaatschappijen en lijnpiloten. Nog steeds gebeuren er ongevallen met lijntoestellen waarbij de hevige turbulenties van de golfsystemen waarschijnlijk een rol spelen, zonder dat dit echt tot veranderingen van procedures leidt. Een beetje alsof de offers die toen gebracht werden, het beoogde nut niet hebben gehad. Alleen de zweefvliegers weten welke krachten er in de atmosfeer schuilen...

Stéphane Vander Veken

Conclusies van debatgroep organisatie van de theoretische opleiding

Uitgangspunt van de discussie was de vaststelling dat starten met de traditionele (winter)theoriecursus met aansluitend het theorie-examen niet aantrekkelijk is voor de werving van nieuwe leden. Ook bij het rendement van deze aanpak, zowel voor de club als voor de nieuwe leden zelf, die nog nooit gevlogen hebben, kunnen vragen worden gesteld.

Uit een rondvraag blijkt dat een aantal clubs dit al onderkend hebben en overgeschakeld zijn op een meer praktijkgerichte introductiecursus.

De werkgroep pleit voor een "gelaagde" vorm van initiatie en opleiding:

- In het kader van de rekrutering, een club-eigen initiatie voor de nieuwe leden, praktijkgericht met nadruk op vliegtuigbesturing en gedrag op het vliegveld.
- na de basisopleiding (minstens oefenvergunning) een examengerichte theorieopleiding (solo voor het examen);
- (tweejaarlijkse) refreshers, voor de belangrijkste onderdelen, met nadruk op luchtruim en reglementen

- opleidingen (hulp)instructeur/technisch controleur
- organisatie van radiocursussen.

Voor deze gelaagde opleiding kunnen volgende aanbevelingen gelden:

- inhoudelijk is de werkgroep het eens met de leerstof voorgesteld door de werkgroep olv Stéphane VDV, die de leidraad is voor de te beheersen kennis voor het theorie-examen;
- de werkgroep is het er tevens over eens dat er ook over de inhoud van de te kennen leerstof voor de theorieopleiding een consensus moet worden bereikt: hoe diepgaand moeten vakken zoals bvb. aërodynamica of constructie gekend zijn. Er moet gestreefd worden naar eenvormigheid. Het verwachte kennisniveau ligt anders voor een piloot die zijn vergunning wil behalen dan voor een instructeur of technisch controleur
- dit moet worden vastgelegd door een werkgroep binnen de Liga.
- waar de initiatiecursus een club-eigen gelegenheid is zou de voorbereiding voor

en het theorie-examen zelf per regio kunnen georganiseerd worden met als voordeel een synergie van de beschikbare capaciteiten in de clubs, zowel qua lesgevers (niet noodzakelijk instructeurs) als faciliteiten en lesmateriaal.

- de aanbeveling voor de organisatie van een, op de zweefvliegpraktijk gerichte, radiocursus, zo mogelijk als onderdeel van de cursus reglementen
- de organisatie van de theoretische opleiding (hulp)instructeur en technisch controleur moeten op het niveau van de Liga blijven

Theorie mag overigens niet beperkt blijven tot een gestructureerde cursus maar moet ook verwerkt worden in de praktijkopleiding waar dit mogelijk is (preflight en debriefing)

De werkgroep was tenslotte voorstander om de geldigheidsduur van het examen, minstens van de aan de actualiteit onderhevige vakken, zoals reglementen, in de tijd te beperken. Dit kan bvb. door het verplicht volgen van een aantal refreshers.

Stefan Bovin



Overlandinitiatie

4-8 juli Weelde

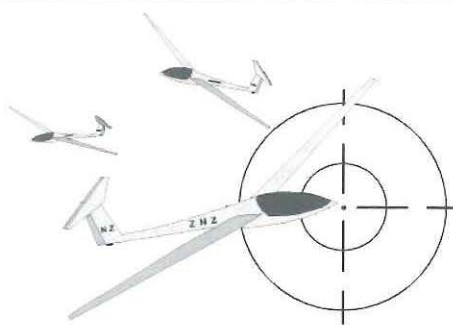
info:

Joachim Aerts (0477/856739)

<http://www.ebdt.be/overlandstage>



Kortrijk Flying Club



INTERNATIONAL PRECISION LANDING CONTEST

Saturday 17 September 2005

Airport Amougies (EBAM)

Info and subscription: kfc_wedstrijd@hotmail.com

Recordvlucht Bert De Wijs

Interview met enthousiaste KAC-er

door: de redactie Stick

Overgenomen uit "De Stick" het clubblad van de Kempische Aeroclub Weelde

Het kan vrijwel niemand bij de Kempische ontgaan zijn. Ons clublid Bert De Wijs vloog op 17 december vorig jaar zijn recordvlucht van 2221 km in het Andes gebergte in Argentinië. Met een gemiddelde snelheid van bijna 154 km/u legde Bert deze afstand af in 14 uur en 27 minuten. Een prestatie waarmee hij het vorig Nederlands record van 1252 km record aan flarden vloog.

Bert de Wijs, sinds 1975 lid van de Kempische Aeroclub, beoefent reeds 30 jaar de zweefvliegport. Hij was 30 toen hij met het zweefvliegen begon. Door zijn recordvlucht van 2.221 km ging de teller van zijn totaal aantal vliegreizen voorbij de 4.000 uur! Alleen al in het jaar 2004 was er de respectabele afstand van ruim 28.000 km overland in meer dan 400 uur, waarvan 113 uur in 2 weken in Argentinië.

Het vorige Nederlandse afstandsrecord stond op naam van Gerrit Kurstjens die in 1998, 1252 km aflegde tijdens een vlucht in Australië. Bert is met de overtuiging naar Argentinië gegaan, dat dit record te verbeteren zou moeten zijn. De redactie zocht Bert op en stelde hem een aantal vragen:

Waar en waarom ben je begonnen met zweefvliegen, waardoor is je passie ontstaan?

"Ik wilde al jaren gaan vliegen. Niet zozeer zweefvliegen, maar algemeen vliegen. Ik heb in mijn 20er jaren verschillende keren meegevlogen met een vriend uit Tilburg en

vond dit wel heel erg boeiend. Toen ik in Klein Ravels woonde, was dat op 2 km van ons veld. De weg oversteken, een zandpaadje door en ik was bij het clubhuis. Ja, dan was het nog maar een kwestie van inschrijven."



Wat drijft jou toch tot dit soort prestaties en waar haal je de motivatie en energie vandaan?

"Alles wat ik doe is met enthousiasme. Ik kan niet anders. Ik heb ook zeezeilen gedaan. Via Engeland en Bretagne tot op de Atlantische oceaan. Daarmee had ik hetzelfde. Maar ik kon mijn ogen niet van de cumulus afhouden welke tot op meer dan 100 km uit de kust nog prima te zien waren. Toen mijn maat het gezeur over die wolken na enige dagen helemaal zat was, riep hij: "als je het woord cumulus nog een keer uitspreekt, smijt ik je overboord."

Op dat moment heb ik de beslissing genomen: ik ga zweefvliegen! Want met mijn fanatisme kon ik maar een van beide sporten echt goed doen en dat was duidelijk toch meer zweefvliegen dan zeezeilen."

Toen je lid werd van de KAC, ben je toen direct overland gaan vliegen?

"Ik ben vanaf mijn eerste 15 uur vliegervaring alleen nog overland gaan vliegen.

Lokaal vliegen is eigenlijk nauwelijks nog voorgekomen, behalve als het plafond echt laag was, of met die dagen, dat je nauwelijks boven kunt blijven. Tegenwoordig kan ik volgens sommigen alleen goed vliegen,

"omdat ik een motor heb". Een zinnetje, waaraan ik gewend ben geraakt en alleen schouderophalend kan antwoorden. Mijn vaste ophaler was al die jaren mijn vrouw Mieke, die altijd klaar stond. Ik heb me nooit laten remmen om overland te gaan, hoe matig het weer ook was."

Vol trots noemt Bert de belangrijkste feiten op uit zijn zweefvliegcarrière:

"-Zaterdag 21 augustus 1977 aankoop Ka6 (de BW, nu van de KAC).

-Nog voor eind september 1977 het 1e volledige uur, 1e vijf uur en 1e 50 km overland.

-1982, 1e 300km ooit door iemand vanaf vliegveld Weelde gevlogen, met Ka6!

-1989, 1e 500 km ooit door iemand vanaf vliegveld Weelde gevlogen. Met Pegase.

-1990, 1e 1.000km, DG 600/17m (zonder motor).

-Daarna 17 maal > 1.000km vluchten en totaal maar liefst 180.000 km geregistreerde kms overland. Ik heb nog van elke vlucht 30 jaar lang, alle foto's en barogrammen bewaard. Hele dozen vol.

-Ook zonder motor nog meer dan 75.000km overland gevlogen.

-Eind 80er jaren Handicap der Kempen georganiseerd.

-1991, onderscheiding van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart.

-1991 Vertegenwoordiger geworden van DG-Flugzeugbau.

-1992 omgeschakeld naar DG-600M motorzwever. Vele wedstrijden gevlogen. Als DG vertegenwoordiger nog wat rondgekeken en beland bij DG-808C Competition.

-Oprichter en de laatste 3 jaar organisator van de Nederlandse Zweefvlieg Dag.

De laatste jaren heb ik me toegelegd op grote vluchten in het buitenland en na-

tuurlijk ook in België en Nederland. Bijvoorbeeld, afgelopen zomer ben ik vanuit België op stap geweest naar Zuid Frankrijk. Voorbij de Loire in midden Frankrijk ben ik omgedraaid omdat het weer matig werd. Ik ben toen geland op St. Hubert."

Je vlucht in Argentinië staat te boek als een Nederlands record, maar je woont in België en je bent lid van de KAC. Waarom geen Belgisch record?

"Je kunt alleen een nationaal record vestigen, als je de nationaliteit van dat land bezit. Ik ben Nederlander en heb niet de Belgische nationaliteit. Ik kan dus niet meedoen met de nationale Belgische kampioenschappen of een Belgisch record indienen."

Zijn er veel piloten die een 2000 km vlucht op hun naam hebben staan?

"Er zijn er een stuk of 12 op de wereld. De bekendste zijn Ray Linskey, Terry Delore, Klaus Ohlmann en Steve Fosset."

Heb je deze recordpoging in Argentinië alleen ondernomen of ben je met meerdere piloten vertrokken?

"Het vliegen in Argentinië is een enorm avontuur. Het grootste probleem: als je onderweg bent, is het bijna onmogelijk om buiten te landen. Er zijn veel stukken van 60 tot 80 km, waar geen enkele mogelijkheid is tot een landing, op geen enkele plaats. Als je dan naar beneden kijkt zie je in die kraakheldere lucht 150 tot 200 km ver. De coördinaten van de vliegvelden blijken ook vaak niet te kloppen. Klaus Ohlmann heeft met zijn stalen zenuwen (want die heeft ie werkelijk) in ca. 4000 uur in de loop van 7 jaar in Argentinië de omgeving heel goed leren kennen. Iedereen die daar vliegt, inclusief Steve Fosset, heeft met Klaus gevlogen. Er zijn daar gebieden die gewoon niet op kaart staan. En dan om je vraag te beantwoorden:

De grote kunde van Klaus werkt boven de Andes als landkaart. Ik zou boven sommige stukken niet hebben durven vliegen zonder de begeleiding van Klaus Ohlmann. Je hebt stukken met 10 m/sec stijgen! Er zijn ook stukken met eenzelfde dalen. Als je in



Klaar voor een van de vele starts die Bert maakte in Argentinië.



De gletsjers van de Tronador op 4.000 meter

15 minuten van 8.000m naar 3.300m zakt (valt) en je zit dan 300-600 m boven de rotsgrond, met als enige uitweg een droge rivierbedding boven in het gebergte, dan weet je echt, wat het is om niet te kunnen landen. Dat is me dus overkomen. Gelukkig vond ik daar wat zwak rommelig stijgen, langs de enige niet al te grote helling. Dat is iets, wat je zonder de enorme kennis van Ohlmann niet zo gedaan zou hebben. Ik zou zeker voor een weg verder van de bergen hebben gekozen. Maar dan is de geografisch kennis van hem, een enorme leer-schoon. Dus heb ik de meeste dagen met Klaus samen gevlogen. Zeker op de recorddag, welke een grote uitgestrektheid had. Je hebt wel een motor aan boord, maar dat telt helemaal niet mee. Want je gaat er van uit, zoals je hier ook doet trouwens, dat hij niet start, wat in Argentinië overigens ook eens is gebeurd. Zoals het behoort, was er toen een landingsplaats. Ik kan je verzekeren, dat ik in Argentinië veruit de spannendste momenten uit mijn 4.000 uur zweefvliegervaring heb meegemaakt."

Hoeveel pogingen heb je ondernomen voor je het record brak?

"Het was gewoon 2 weken lang trainen. Ik heb geluk gehad. Het begon met "gewoon" weer. Wat 300 km gevlogen vanaf een uur of een 's middags tot 's avonds. Dat weer werd beter met mooie thermiekdagen. Een wolkenbasis tussen 3.500 tot 4.000m waardoor we 600-700km per dag konden vliegen. Maar dat is nog steeds niets ongewoons in goede berggebieden. Het is een beetje vergelijkbaar met Spanje, alleen boven veel moeilijker landbaar terrein. Richting het zuiden zijn er alleen meren waar je op, of in kunt landen. Naar het noorden toe was het redelijk te doen. Soms was landen

mogelijk op wegen, maar zeker niet op zandwegen! Die zijn allemaal uitgegraven door graafmachines waardoor ze lager liggen dan de grond eromheen en ze zijn ook smaller dan de spanwijdte. Het gevolg laat zich raden.

Op asfaltwegen kun je wel veilig landen omdat die juist hoger liggen dan de grond eromheen. En auto's, die zie je bijna niet, want die zijn er maar weinig. Landen op een asfaltweg heeft een ander probleem-probleem. Je bent dan wel veilig geland, maar als het tegen sunset is, staat die kist midden op zo'n weg. Als daar dan toch een auto langs komt met een vaartje van 120-140 km/h! Je moet dus na het landen het toestel direct van de weg afduwen, alleen. Daar wordt ie niet beter van. Twee jaar geleden is er een Ventus 2Cm na motorpech boven in een (van bovenaf) redelijk uitzien gebied geland. De piloot leeft nog maar de kist niet meer!"

Zo'n verblijf met zoveel lange vluchten moet toch dood-vermoeiend zijn?

"Dat is het ook. In drie dagen tijd vloog ik in totaal 4.500km! Dan is een rustdag er tussenin hard nodig om bij te komen. De dagen zijn eigenlijk wel heel erg lang. Op de topdagen moet je om 4.00u opstaan, aankleden, meteo bekijken, eten, half uur naar vliegveld rijden, toestel klaarmaken, om 6.u starten. Landen om 21u, inpakken, zuurstof tanken, brandstof tanken, half uur rijden naar je huisje, warm eten, meteo kijken voor volgende dag, eten klaarmaken voor morgen -of nog kopen in tankstation- je e-mails doornemen, films wisselen, batterijen opladen enz. enz. Als je geluk hebt lig je rond 24.00 uur pas op bed. Na een dag of 3 ben je dan echt toe aan een dag rust."

Je praktische problemen moeten groot geweest zijn. Zijn er nou echt geen momenten geweest dat je dacht: ik geef het op?

"Nooit, zo zit ik niet in elkaar.

Naar Argentinië gaan vergt een enorme voorbereiding. Ik heb tegen Libert al 3 jaar geleden gezegd: dat record ga ik verbeteren! Verder heb ik er bijna met niemand over gesproken, tot korte tijd voor ik naar Argentinië vertrok. Met Klaus Ohlmann had ik al 1,5 jaar ervoor alle contacten. En 1 jaar ervoor moet je toch je vliegtuig en alles regelen. Je moet je RT in het Spaans kennen. Zoniet, blijf maar gerust thuis, dan redt je het niet. RT is sowieso in het Engels al een must, maar in Argentinië ligt dat nog veel moeilijker. Ik zal een voorbeeld geven:

De plaatselijke verkeersleider kent niet eens het woord "runway". Ze krijgen een locale opleiding en die voorziet daar niet in. Runway is: Pista, Taxiën is Rodaje. Downwind is Vienta en Cola. Hold position = Mantenga. Enz. Enz.

In 2004 heb ik samen met Klaus Ohlmann (de man die 3.000km op zijn naam heeft staan) in zijn Stemme (dat is een 2-zitter waar je naast elkaar zit) maar liefst 93 uur in dezelfde cockpit doorgebracht, tijdens 2 x 10 dagen in de Franse Alpen. Daar heb ik mijn bergvlieg-kennis even flink opgevijzeld en overland golfvliegen geleerd. Anders had ik deze reis zeker niet gemaakt. Het overlandvliegen in golfstijgwind is een heel andere techniek dan thermiekvliegen. Het verschil tussen de schoolboekjes en de praktijk is groot."

Maar wat waren nou je grootste problemen bij de voorbereiding?

"Het lijkt allemaal zo simpel, gewoon je eigen kist in een container, klaar. Maar zo

is het niet. Alle containers zijn vol en niemand staat zijn plaats af. Op het vliegveld laten de militairen maximaal 8 vliegtuigen toe, dus al vind je transport, dan is er weer geen plaats. Een ander vliegveld dan misschien? Je moet echt met meerderen zijn anders kun je het vergeten. Dus vindt maar eens een stel, die ook aan zo'n avontuur meedoen?

Nog wat praktische problemen:

Hoe regel je b.v. de zuurstof? Daarvoor hebt een zware zuurstofpomp nodig voor 200 bar druk. Een lagere druk kan niet met die lange vliegdagen.

Ook je voorbereiding met kaarten is zeer moeilijk. Recente luchtvaartkaarten van Argentinië zijn in Nederland niet te vinden. Dus die moet je ter plekke nog aanschaffen, maar dan nog. Het luchtruim is zo gecompliceerd dat je alleen met veel knip- en kleefwerk een duidelijke kaart kunt samenstellen. En die heb je echt nodig, want je vliegt de hele dag onder radiocontrole.....in het Spaans!

Tot overmaat van ramp werkte mijn iPq niet in de DG-400, ik had de verkeerde bekabeling bij me en de spindelmotor van 20 jaar oud begaf het, waardoor ik toekm gevlogen heb met motor uit. Want het ding wilde niet meer in.

Allemaal praktische problemen die moesten worden opgelost.

En dan de douane in Buenos Aires. Die hebben we om moeten kopen omdat ik teveel onderdelen bij me had. Op de luchthaven hebben we uren onderhandeld, waardoor we volgende vlucht gemist hebben. Maar eindelijk – na de beroemde briefjes- ging de wereld en de poort naar Argentinië met een grote glimlach open."



Het landschap zoals Patagonië er in hele grote delen uitziet

Nog van het mooie weer kunnen genieten?

"Argentinië ligt op 40 graden, ter hoogte van Spanje hier, en het was zomer. Dus onze gedachte was: bloedheet !!! Lekker korte broeken aan en shirts met korte mouwen. Nee dus!!! De wind van de grote oceaan blaast hoog de Andes in. Wordt daar steenkoud en daalt dan af naar onze oorden. Het bleef wel zomer, maar toch wel 10-15 graden lager, dan ik in Spanje gewend ben. Geluk bij een ongeluk: ik had niet veel tijd om rond te lopen en in de zwever was het 35 graden onder nul. Dus daar moest het skypak aan met warm ondergoed.

Als ik dit alles zo terugkijk, begin ik bijna medelijden met mezelf te krijgen."

Wat vindt je vrouw Mieke van je passie voor het zweefvliegen in het algemeen en je recordpogingen in het bijzonder, die toch niet zonder gevaar zijn?

"Ik zou bijna niet meer kunnen leven zonder zweefvliegen en Mieke heeft daarop een eigen leven ontwikkeld. Ze heeft er geen moeite mee. Ze heeft een heel actief leven met tennis, golf, en zwemmen en ze is een van de beste koks uit de Benelux. Daar genieten we samen van. En ze gaat veel mee met de camper. De laatste jaren vlieg ik nog meer dan vroeger.

Recordpogingen zijn niet per definitie gevaarlijk. In Spanje had ik al jaren terug de eerste Nederlandse vlucht van 1.100 km. Vliegen in de Franse Alpen, is zeker niet ongevaarlijker, dan normale recordvluchten, maar ik probeer goed op te letten. Je conditie en wilskracht moeten wel behoorlijk goed zijn."

Tot slot nog gefeliciteerd met je prestatie namens de Stick-redactie en wat nu? Is er nog een volgende uitdaging?

Bert denkt even na, en zegt dan: "Dat weet ik nog niet helemaal zeker, misschien ga ik dit voorjaar een trektocht maken door de Alpen. Toch ook heel opwindend, maar als het zover is laat ik het weten. Misschien goed voor een volgend artikel in de Stick."



Bert in zijn skypak en natuurlijk met zuurstof, tijdens zijn recordvlucht op 7.500 meter bij een grond-snelheid van 250 km/u.



Het plateau Infiernillo op 3.000 meter hoogte met zero landingsmogelijkheden

Vluchtgegevens recordvlucht

Pilot:	Wijs de Bert NL
Club:	Kempische Aero Club
sponsor:	www.avibenelux.com
Callsign:	D-KTTT
Model of glider:	DG 400/17
DAeC index:	110
type of glider:	glider with engine
Class:	18m
ENL:	wo
Date of claim:	2004-12-18 19:20
last update:	2004-12-18 19:00
IGC-File valid:	(2004-12-18 19:20)
Take-off location:	Chapel (Argentinië)
Departure:	S 40:16.250 / W 071:03.660 (09:45:57 UTC)
1st waypoint:	S 34:36.020 / W 069:33.950
2nd waypoint:	S 40:36.590 / W 070:56.280
3rd waypoint:	S 36:32.310 / W 070:18.160
4th waypoint:	S 40:11.670 / W 070:40.300
5th waypoint:	S 40:13.710 / W 070:57.280
Finish:	S 40:14.230 / W 070:50.280 (24:12:46 UTC)
Scoring distance:	2221.35 km
Points for the flight:	2011.37 km (153.8 km/h)
IGC-File:	4chl89b2.igc Task

artikel overgenomen uit "Stick", clubblad KAC

Kiewit Cup 2005

Dag 1, 14-05-2005

Ondanks slechte weersvoorspelling, toch nog een vliegday!

Nadat de meteo al dagen op voorhand erbarmelijk weer had voorspeld voor zaterdag 14 mei, werden we 's morgens dan toch al verrast met droog weer met lichte bewolking. Misschien niet meteen wedstrijdweer, maar we bleven toch al droog en enkele lokale vluchtjes als opwarmer voor het betere werk van de volgende dagen behoorden tot de mogelijkheid. Zonder weersverbetering zou de proef gecancelled worden om 15:00. Maar als bij die lokale vluchtjes waarempel nog voldoende termiek gevonden werd om boven te blijven, besloot de wedstrijdleiding op de valreep om de wedstrijd in 2

klassen te laten vertrekken voor een klein proefke, we zijn hier tenslotte toch allemaal om te vliegen! 89km voor de standaardklasse, en 129km voor de open/ren. De clubklasse blijft op de grond wegens te veel wind en te weinig tijd. De meesten hielden het al snel voor bekeken en keerden terug naar Kiewit. Maar enkele dapperen vertrokken toch, waardoor voldoende km's gevlogen werden om een geldige proef te behalen voor de open/ren klasse die gewonnen werd door Ken en Geert met de Nimbus 4DT. De proef in de standaardklasse was niet geldig, jammer genoeg voor Bart De Krock die na het eerste keerpunt toch nog tot op het vliegveld van Budel geraakte met de Libelle.

Dag 2, 15-05-2005

Een dag van contrasten.

Alleen in België kan men het meemaken dat twee tegengestelde seizoenen op één dag passeren. Je zal maar zweefvliegen als hobby hebben op een ochtend van de Kiewit Cup die zich aankondigt als een koude, winderige, regenachtige herfst dag, als dan even plots als onverwacht om vier uur 's namiddags de lente daar is met cumulusen, thermiek en alles erop en eraan.

Een verkenningsvlucht met de Bonanza die op 20 minuten half België rondvloog om de weersituatie waar te nemen in combinatie met enkele telefoontjes uit het Antwerpse waar de zon reeds begon te schijnen, betekende het startschot voor de deelnemers die zich halsoverkop mochten klaarmaken onder een op dat ogenblik nog volledig bewolkte hemel boven Kiewit. Ongeloof en twijfels



De overwinnaar van de Kiewit Cup/clubklasse, David Sannen, bij de landing (foto: ?)

onder de piloten, maar bij het optrekken van de eerste toestellen kwam de zon ook boven Limburg tevoorschijn.

De opgelegde 59 km voor de club klasse, de 104 km voor de standaard klasse en de 130 km voor de open/ren klasse werden zelfs ook nog door een aantal mensen rondgevlogen.

De winnaar in de club klasse was David Sannen met de Ka8.

In de standaard klasse won Koen Vanderputten met de Hornet.

En Hugo Mertens was met zijn Jantar2 in de open/ren klasse het snelste rond.

Proficiat aan allen die nog zo laat vertrokken voor een volledig geldige wedstrijddag! Sommigen begonnen zelfs nog om 18:00 aan hun proef terwijl de barbecue al aangestoken was.

Dag 3, 16-05-2005

En daar was de lente!

Dat Pinkstermaandag volgens de weersvoorspellingen de beste dag van de wedstrijd



Nu nog wachten op de eerste thermiek (foto: ?)

zou worden, konden we al een tijdje zien aankomen en dit werd uiteindelijk ook bevestigd. Een mooie ochtend met cumulus van elf uur, meer heeft een zwever niet nodig om het minder fraaie weer van de vorige ochtend snel te vergeten.

Om 12:45 werd de eerste kabel aangespannen en eens in de lucht bleek ook de thermiek stevig van de partij te zijn. Er kon dan ook snel gevlogen worden in de drie klassen. De club klasse kreeg een proef van 102 km, de standaard toestellen moesten 206 km rond vliegen en de open/ren klasse ging voor 266 km de lucht in. De vier slepers trokken de 36 deelnemers op minder dan een uur allemaal de lucht in. Om 15:30 scheerden de eerste toestellen van de club klasse reeds over de finish. Uiteindelijk kwam iedereen, op één buitenlanding na, terug binnen, de een al wat lager dan de andere, wat voor het nodige spektakel aan de finish zorgde. Met z'n allen samen werd vandaag maar liefst 6085 km gevlogen.

De winnaars vandaag in de club klasse werden David van De Winckel en Etienne Schillebeeks in de Ka7.

Ook vandaag was Koen Vanderputten de snelste met de Hornet in de standaardklasse.



Nog een laatste controle van de instrumenten (foto: ?)

Voor de open/ren klasse won Walter Geenen met de Ventus 2CM.

We kunnen de Kiewit Cup van 2005 dus als absoluut geslaagd beschouwen met 3 gelijke wedstrijddagen. We hopen dan ook

dat het amusementsgehalte bij alle deelnemers hoog genoeg was zodat we hen allen volgend jaar weer mogen verwelkomen op de Kiewit Cup van 2006!

Wil

EINDUITSLAG KIEWITCUP 2005 • 14-15-16 mei 2005

IMM		TYPE	PILOOT	HCP	DAG1	DAG2	DAG3	TOTAAL
Standaardklasse								
1	OO-YHI	Hornet	Vanderputten Koen	100	0	468,8 (1)	1000 (1)	1.468,8
2	OO-ZRK	Libelle	De Krock Bart	98	0	302,2 (2)	896,9 (2)	1.199,1
3	OO-YYO	DG300	Appeltans P. -Van De Winckel D. - Appeltans P.	106	0	106,1 (6)	876,1 (3)	982,2
4	OO-YOU	Astir Jeans	Wolfs Bart	94	0	0	771,2 (4)	771,2
5	OO-ZXO	DG 300	Piccart Guy	106	0	0	754,7 (5)	754,7
6	OO-ZGW	LS 7WL	Meyers Ivo	106	0	0	753,4 (6)	753,4
7	OO-YZH	LS1f	Aerts Joachim	100	0	0	738,3 (7)	738,3
8	OO-ZMB	ASW 15	Schrauwen Herman	98	0	0	734,8 (8)	734,8
9	D-0355	Libelle Std	Spruyt D.-Vanderputten Joris-Spruyt D.	98	0	209,7 (3)	119,8 (11)	329,5
10	OO-ZTQ	LS 4	Baerts Michel	106	0	192,7 (4)	101,5 (13)	294,2
11	OO-YRL	Pegase	De Coninck Eddy	104	0	177,7 (5)	99,2 (14)	276,9
12	OO-ZEX	Astir Jeans	Plessers Jacky	94	0	0	161,2 (9)	161,2
13	OO-ZKW	Twin Astir	Van Rooy Koen-Meerts Filip	92	0	0	135,5 (10)	135,5
14	OO-ZPM	LS 4	Speetjens Jan	106	0	49,9 (7)	74,3 (16)	124,2
15	OO-ZFP	ASW 19	Bovin Stefan	100	0	0	119,0 (12)	119,0
16	OO-ZEY	Twin Astir	Vanden Boer P.- Meyers I.-Vanden Boer P.	92	0	0	93,1 (15)	93,1
17	OO-ZZX	DG 300	Van Putten Frank	106	0	0	58,2 (17)	58,2
Open- renklasse								
1	OO-ZDE	Jantar 2	Mertens Hugo	116	133,6 (3)	781,3 (1)	894,3 (3)	1.809,2
2	D-KTOM	Ventus 2CM	Geenen Walter	120	151,4 (2)	598,9 (4)	1000 (1)	1.750,3
3	D-KHRL	ASH 25Mi	Bongaerts Eric - Sas Jan	126	108,9 (4)	606,9 (3)	563,1 (4)	1.278,9
4	OO-YZY	Nimbus 4DT	Evens Ken - Callewaert Geert	126	312,5 (1)	660,6 (2)	202,3 (6)	1.175,4
5	OO-ZYH	Janus	Luyckx J.- Haerens M. - De Corte F.	104	0	0	912,9 (2)	912,9
6	D-KAWN	ASW 20	Op 't Eynde Frank	110	0	47,8 (6)	300,8 (5)	348,6
7	OO-YBL	DG202-17	Van Dam Kris	110	0	219,4 (5)	0	219,4
8	OO-ZXU	DG202	De Bie Rudy	110	0	0	182,4 (7)	182,4

IMM	TYPE	PILOOT	HCP	DAG1	DAG2	DAG3	TOTAAL
Clubklasse							
1	OO-YAE	Ka 8b	Sannen David	78	0	312,5 (1)	965,9 (2) 1.278,4
2	OO-ZTJ	Ka7	Van De Winckel - Dirckx Kurt	76	0	0	1000 (1) 1.000,0
3	OO-ZKP	ASK 13	Albert Patrick - Szygula Danny	78	0	0	956,8 (3) 956,8
4	OO-ZEP	Ka6CR	Janssen Bart	84	0	0	950,1 (4) 950,1
5	D-1001	Pilatus B4	De Swert Guillaume	88	0	0	904,1 (5) 904,1
6	OO-ZKR	Ka 8	Snoekx Marcel	78	0	23,4 (2)	842,6 (6) 866,0
7	OO-ZIJ	Ka 8b	Daniels Eddy	78	0	0	753,6 (7) 753,6
8	OO-ZCK	Ka 8b	Schrayen Albert	78	0	0	675,6 (8) 675,6
9	OO-ZWV	Ka7	Holtappels Ludo - Pauwels Ellen	76	0	0	209,4 (9) 209,4

Proeven dag 1 :

Standaardklasse: 88,7 km : 1HASS - 1KEIH - 2BUDE - 1HASS

Renklasse: 129,6 km : 1HASS - 10RET - 20NEW - 1HASS

Proeven dag 2 :

Standaardklasse: 104,2 km : 1HASS - 1STTR - 10FOR - 10KWA - 1HASS

Renklasse: 130,2 km : 1HASS - 10LUM - 10LAN - 10FOR - 10KWA - 1HASS

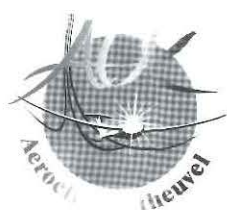
Clubklasse: 59,2 km : 1HASS - 10HAN - 10FOR - 1LEOP - 1HASS

Proeven dag 3 :

Standaardklasse: 205,8 km : 1HASS - 10STO - 10EGZ - 10ZNO - 10STR - 1HASS

Renklasse: 265,9 km : 1HASS - 10KES - 10NAM - 10ZNO - 10LAN - 1HASS

Clubklasse: 101,9 km : 1HASS - 1LEOP - 1ZUTE - 1STTR - 1HASS



JUNIORENDAG 2005

Waar: Aëroclub - keiheuvel
Wanneer: Zaterdag 1 OKTOBER!
Briefing: 9u30 in het leslokaal
Inschrijving: 15 €

Beste junioren,

Dit jaar organiseren wij de juniorendag op Keiheuvel!

Om 9u30 komen we samen in het leslokaal waar een briefing zal gegeven worden.

Deze dag kunnen jullie kennismaken met een lierstart aan 5 €/start.

Het inschrijvingsgeld bedraagt 15 € pp. Hiervoor krijgt u middagmaal + een grote bbq.

Inschrijven voor 18 september op het rekeningnummer: 320-4265883-87.

Als afsluiting geven we een mega party waarop iedereen wordt uitgenodigd!!

Voor inlichtingen **0494/13.39.85 Elke Sangeleer** of mail naar **roosenbart@hotmail.com**

Drank 's avonds en vluchten voor eigen rekening.

BE THERE !!

Fotowedstrijd editie 2005

Ook dit jaar zal er terug een fotowedstrijd worden ingericht door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs. Om het eens over een ander boeg te gooien gaan we dit jaar drie categorieën inrichten waaraan je kan deelnemen. De 'Klassieke' foto's waarvoor geen enkele speciale techniek werd gebruikt. 'Abstracte' foto's waar door een speciale fotografische techniek (samenspel van camerastandpunt, lens, perspectief, belichting...) het beeld een bijzondere kijk op de werkelijkheid geeft. En 'Trucage' waar de auteur zijn verbeelding de vrije loop kan

geven en het beeld het eindresultaat mag zijn van een combinatie van meerdere originele beelden.

De enige beperking is dat het onderwerp zweefvliegen gerelateerd moet zijn. En we zullen ons best doen om dat in de ruime zin te interpreteren. Een foto van een paar sokken dat hangt te drogen nadat je net niet ver genoeg bent gesprongen om over de gracht te raken die rond je buitenlandingsveld lag is wel zweefvliegen gerelateerd maar zal waarschijnlijk toch niet het gewenste ni-

veau halen om door de selectie van de jury te geraken. De foto's worden immers ook door de Liga gebruikt in haar publicaties en om promotie te maken voor het zweefvliegen.

In bijlage vinden jullie het volledige reglement en zodra mogelijk zullen we ook een pagina op het web zetten op de www.lvzc.be site.

Bij voorbaat dank voor jullie inzendingen en veel succes toegewenst,

Jo Schreurs en Jo Aerts

WEDSTRIJDREGLEMENT

Deelnemers	Iedereen die zijn Liga-bijdrage heeft voldaan (verder: Liga-lid) en lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (verder: de Liga) mag deelnemen aan de fotowedstrijd.
Onderwerp	Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.
Inzending	Inzendingen dienen toe te komen vóór 10 november 2005 op volgend adres: – Fotowedstrijd LVZC – tav Jo Schreurs, Termikkelaan 9 - 2530 Boechout. Foto's die later toekomen nemen deel aan de wedstrijd van volgend jaar.
Beoordeling	De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury en door de Liga-leden. Hiertoe zullen de inzendingen vanaf 1 december 2005 beoordeeld kunnen worden op de site van de Liga. Elk Liga-lid zal maximaal één top 3 mogen maken. De beoordeling van de jury en de Liga-leden zullen beide voor de helft wegen. De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd en niet te publiceren voor een publieke beoordeling. De winnaars worden in januari 2006 persoonlijk verwittigd.
Inzending	Elke inzending (zowel digitaal als analoog) bestaat uit een afdruk 18 x 24 cm. Zowel glanzend, mat, kleur of zwart-wit zijn toegestaan. De deelnemer heeft van zijn analoge foto het negatief. Van de digitale foto bezit hij het origineel bestand met een minimale resolutie van 2 048 bij 1 536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel). Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.
Klassen	Een deelnemende foto kan ingezonden worden om deel te nemen aan 1 van de volgende categorieën: • <i>Klassiek</i> (onbewerkte klassieke foto's) • <i>Abstract</i> (brengt het zweefvliegen op een originele manier in beeld) • <i>Trucage</i> (de opname is origineel – maar de bewerking met eventuele andere opnames maakt dat het niet echt kan zijn)
Informatie	Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, eventueel e-mailadres, naam van je club en aan welke categorie je deelneemt.
Auteursrecht	De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) en negatieven, die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen. Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

Door zijn deelname verklaart de inzender zich volledig akkoord met het reglement. Over de beslissing van de jury kan niet gecommuniceerd worden.

Tip: als je wijzigingen maakt op je foto's (bij trucage, verbeteren,...), sla je ze best op in een niet gecomprimeerde vorm (tiff bijvoorbeeld) en niet in jpeg.

Zweefvliegtuignieuws

Akaflieg Köln

Twee jaar geleden toonde de Akaflieg Keulen op de Aero Friedrichshafen de romp van de tweezitter LS11. Ditmaal was het toestel zo goed als vliegklaar en zou rond deze tijd zijn eerste vlucht moeten maken. De buitenvleugel stamt van de LS6. Een bijzonderheid is de lange, naar achteren scharnierende kap. Er zijn onderhandelingen aan de gang met de Sloveense firma AMS om tot serieproductie over te gaan. Het prototype heeft 21 m spanwijdte, voor de industriële productie zouden twee varianten aangeboden worden met 18 en 20 m.



BPB

De proefvluchten van de Diana 2 hebben wat vertraging opgelopen omwille van de hevige sneeuwval, de typegoedkeuring wordt nu in juni 2005 verwacht. Er is al een verdeler voor Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Inclusief een specifieke aanhangwagen met watertank kost de Diana 2, exclusief BTW, 58 000 €. Omwille van de voorziene glijhoek > 50, de brede waaier aan vleugelbelastingen (28-58 kg/m²) en een minimum daalsnelheid van 0,45 m/s hoopt de ontwerper dat deze zuivere 15m-machine zonder opsteektips ook de 18m-klasse van antwoord kan dienen, met daarbij een veel snellere montage (leeggewicht rond 182 kg).

Janusz Centka zal met de Diana 2 deelnemen aan de Voorwereldkampioenschappen in Eskilstuna, Zweden, van 13 tot 23 juni 2005, en aan de Europese Kampioenschappen in Räyskälä, Finland, van 28 juni tot 17 juli 2005. We zullen dus snel weten of het toestel qua prestaties aan die verwachtingen voldoet.

DG Flugzeugbau

De DG-808C Competition is weer een verdere verbetering van het bekende model. Zo werd de maximale massa opgevoerd tot 600 kg dank zij versterkte vleugeltips, is er een ballasttank in de staart ingebouwd, er is een sterker en beter gevoerd hoofd wiel, en een volledig herzien elektrisch circuit

met nieuwe elektronische controle-eenheid voor de motor.

Dietmar Poll

De LongFox, "gestrekte" versie van de Fox kunstvluchtweezitter, heeft op 11 mei voor het eerst het luchtruim gekozen. Tijdens de allereerste vlucht vloog trouwens de ACG-inspecteur Gerhard Lippitsch mee. Tijdens de tweede (solo) vlucht werden er zelfs eenvoudige kunstvluchtmanoeuvres gevolgen. Het toestel, als "experimental" toegelaten, draagt de doopnaam "Pinnocchio" ter ere van de lange neus.



Jochen Elser

Deze ingenieur heeft een elektrisch zelfstartstelsel en thuisbrengersysteem ontworpen voor inbouw in zweefvliegtuigen. Inclusief batterijen weegt een zelfstartstelsel (62 Ah) 60 kg, de thuisbrenger (40 Ah) 46 kg. De batterijelementen zijn ontworpen om gemakkelijk uit te nemen en te transporteren.

HPH

Bij de Tsjechische firma is de eerste romp voor de nieuwe 304 S "Scorpion" uit de mallen gekomen. Ook de werkzaamheden op de prototypevleugel vorderen goed. De roeren worden in prepreg koolstofvezel vervaardigd en zijn dus extreem licht. De bedoeling is om dit jaar nog de eerste vluchten uit te voeren. Op de Aero toonde HPH ook haar concept voor een thuisbrenger: de TBS straalturbine levert 400 N stuw-druk, weegt slechts 2,8 kg, heeft een diameter van 14 cm en is 44 cm lang. De voorziene 80 l tank volstaat voor anderhalf uur



stuwkracht. De beste prestaties zouden bij 240 km/h bereikt worden, met waarschijnlijk 2,9 m/s stijgen.

KKB

Kusbach, Kotolan en Bartonik, allen uit Holesov, Tsjechië, werken nu al 7 jaar aan een nieuw toestel, de KKB-15. Het 15m-toestel heeft een vleugeloppervlak van 10 m², 250kg leeggewicht, 500kg maximum vlieggewicht, met een beste glijhoek van 45 bij 133 km/h (bij 50 kg/m²) en een geringste dalen van 0,53 m/s bij 78 km/h. Het toestel moet ondertussen zijn eerste vlucht achter de rug hebben.



Schempp-Hirth

Sinds 4 maart is de Ventus-2bxR officieel door de EASA toegelaten met het door Streifeneder ontwikkelde integraalredingsstelsel RADA 500. Een wereldpriemur dus in de zweefvliegwereld.

Verder is er een nieuwe versie van de Duo Discus op de markt, de Duo Discus X. Twee nieuwigheden hier: een hoger en beter afgeveerd hoofd wiel met verder openende deurtjes (en dat nu ook vanuit de achterste zit kan bediend worden), en welvingkleppen die automatisch neergelaten worden bij het openen van de remkleppen om zo de aanvlieghoek steiler te maken en de landings-snelheid te verlagen (de geringe effectiviteit van de remkleppen was een veel gehoorde kritiek bij het oorspronkelijke toestel). De welvingkleppen zijn met de remkleppen verbonden via een gasdrukveer. Er is geen flap-hendel om ze afzonderlijk te bedienen. Het systeem zorgt er ook voor dat onvergrendelde remkleppen tijdens de start niet ongewild opengaan. Verder heeft de Duo Discus X ook winglets en een verhoogd maximaal vlieggewicht.



Sinha Tech

Dr. Sumon K. Sinha ontwikkelt (met o.a. financiële hulp van NASA) een Flexibele Samengestelde Oppervlakedeturbulator (Flexible Composite Surface Deturbulator, of FCSD) kleefband, waardoor de aerodynamische draagkracht verhoogd en de aerodynamische weerstand verminderd wordt. Ondertussen vliegt in de VS een Standaard Cirrus met een prototype tape over de ganze

spanwijdte van de vleugelbovenkant. De onderkant is voorlopig ongewijzigd. Tijdens een informele vergelijkingsvlucht met een ASW-28 leek de Cirrus nauwelijks aan prestatie in te boeten bij een vliegsnelheid van 80 knopen!

Windward Performance

Deze firma uit Oregon (USA) bouwt de ultralichte (75 kg leeggewicht) 11 meter

Sparrowhawk. Ze is net klaar met een ontwerp voor een renklasser, de DuckHawk (een oude Amerikaanse naam voor de slechtvalk). Het nieuwe toestel zou 136 kg wegen, met een VNE van 200 knopen en een glijhoek van 49:1. Wait and see!

Stéphane Vander Veken

Kempen Cup 2005 te Weelde

Het Hemelvaartweekend is het weekend van de Kempen Cup. Dan staan het Vliegvelde Weelde en de Kempische Aëroclub volledig ten dienste van de grote horde zweefvliegers die afzakken naar dit wijde oord waar zweefvliegen de sport is. Alle mensen die er rondlopen zijn zwever in hart en nieren.

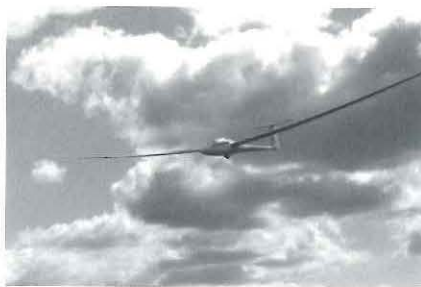
55 piloten waren naar Weelde gekomen om er in de drie klassen, de Club-, Standaard- en Open/Ren/18 meterklasse, te komen wedijveren met elkaar. De vorige twee jaren waren zeer succesvol want ze werden gezegend met respectievelijk vier dagen op vier en drie dagen op vier uitmuntend zweefvliegweer.

Hoewel de meteo deze keer niet zo optimistisch was, en dat is een zwaar understatement, werd door slechts één piloot afgemeld, en dan nog omdat zijn partner niet echt goed te been was.

Maar zoals we dat in Weelde gewend zijn, deden de wedstrijdleider en zijn kompanen alsof ze dit niet in de mot hadden en gingen door of er geen vuiltje aan de lucht was, maar dat was er wel.

De eerste dag, donderdag, was als een totaal dode dag aangekondigd, het zou waarschijnlijk zelfs niet droog blijven. Onder een grijze hemel, waar de zon amper wat licht doorkreeg, werd door middel van een snuffel toch thermiek waargenomen. Dus ging het deksel van de pot en kon de Standaardklasse van de lucht in. Ook de Open/Ren/18m klasse werd verder opgesleept. Tegen alle verwachtingen in werd het toch een wedstrijddag voor de Standaardklasse, met Robbie Seton, lid van de Woensdrechtse Club WBAC, die de volledige afstand van 168,3 km overbrugde en Weelde terug bereikte. De revelatie van de wedstrijd was Jeff Thielemans die met DG 300 op slechts 15 km van Weelde strandde. Zou het kunnen dat het vliegen op weduwschap ook voor zweefvliegers geldt? Luc Van Camp, ook van KAC, werd door te landen in dezelfde akker als Jeff, zeer verdienstelijk derde op handicap.

In de open/ren/18 m klasse voltrok zich een ongelooflijk spannend verhaal. Wim



Nimbus 4DT tijdens de landing

Akkermans kon het gras van de Kempische piste al ruiken toen hij op één kilometer van het veld toch in een akker moest gaan staan.

Prachtige prestatie van Wim, die op onze wedstrijd steeds hoge ogen gooit. Miel De Wachter knokte, samen met zijn zoon Johan in de Duo Discus, om dat jonge geweld te counteren. Het lukte hem bijna, want met 152 km kwam hij aardig in de buurt. Herman Peeraer, waarvan we ondertussen alleen maar grote tot zeer grote afstanden zien verschijnen op de COL, diende zich tevreden te stellen met een derde plaats. Misschien hebben deze 56 km hem wel meer moeite gekost dan zijn 780 km van een aantal weken terug.

De clubklasse werd niet meer opgesleept omdat te veel tijd was verstreken door het wachten op beter weer.

Alle hoop werd dus gevestigd op de volgende dag, de vrijdag.

Dit werd een zeer merkwaardige dag. 's Morgens een staalblauwe lucht die al vlug volslibde met zware stratifiërende cumulusen. De wind kwam uit het westnoordwesten en er vormden zich straten. De bovenbewolking was prominent aanwezig en we hadden er als wedstrijdleiding geen goed oog in. Toch namen we alle nodige stappen om tijdig te kunnen starten. Tegen de tijd dat het startmoment zich aandiende, schoof de alto-cumulusbewolking weg naar het zuidoosten en kwam Weelde opeens in een zeer gunstige weersituatie terecht. De zware cumuli werden opgelijnd in enorme straten die perfect aan de ideaal uitgezette proeven

tegemoetkwamen. Nagenoeg zonder onderbreking gingen deze straten door tot aan het eerste keerpunt, Seppe Aëro, en ze lagen volledig volgens de benen van de proef. Windsterkten van 35 kilometer per uur waren dank zij de straten geen echt probleem. Integendeel, zonder deze harde wind zouden er niet zulke mooie oplijningen zijn ontstaan. Dwars op de straten was het echter andere koffie: hier diende je echt de straten-techniek van Reichmann ooit gelezen te hebben. In mijn lange carrière heb ik nooit zo trouw aan dat principe moeten vliegen, met zo'n gunstig resultaat.

Een merkwaardige dag met merkwaardige prestaties. Hiervan getuigt de vlucht van Standaardklasser Dennis Huybreckx die je ook op de COL-website kan nakijken. Doen! (vlucht van 06/05/2005). Zoiets zie je niet elke dag.

Dennis presteerde het met LS 8 om door de start te gaan, 34 km naar Seppe te vliegen, dan helemaal terug naar tweede keerpunt Oud-Turnhout om daarna, op het derde been pas bij Weelde voor de EERSTE maal te draaien in thermiek. De gehele afstand tot dat punt werd geen bocht gemaakt; dit betekent ongeveer 75 km zonder draaien.

Uw dienaar werd tweede met zo'n 18 km/uur minder dan Dennis, terwijl Robbie op handicap ondanks een iets hogere snelheid op de derde plaats kwam. In de Standaardklasse komen alle gestarte piloten, op één na, rond.

De open/ren/18m-klasse kreeg een 187 km voor de kiezen, met een proef die minder gunstig lag ten opzichte van de wolkenstraten. Door de langere afstand dwars op de wind kwamen minder piloten rond en lag de snelheid ook lager. Maar ook omdat het vroegere tijdstip hen nog niet volop liet genieten van het verbeterende weer. Die dag staan de grote tenoren en vaste waarden op kop. Herman doet hier zijn reputatie alle eer aan door Wim Akkermans en Miel De Wachter achter zich te laten. Zes piloten bereikten Weelde niet en deden het laatste stukje terug met de wagen.

De Clubklasse ging als eerste klasse omhoog

omdat ze de vorige dag niet werden be-
diend. Maar achteraf bleek dit een vergiftigd
geschenk. Het weer was nog niet echt "rijp"
en daar hadden de KA 8-jes en dito toe-
stellen meer lasten dan lusten van. Dit
leidde tot 8 buitenlandingen in de
Clubklasse, maar toch presteerden 4 pilo-
ten het de volledige proefafstand te over-
bruggen. De besten waren de piloten van het
team Van Dam-De Keersmaecker-Meeusen-
Vantomme met Twin Astir aan 55 km/uur,
gevolgd door de bemanning van de ASK
21, Guy Lauwers-Koen Vanrooy met een
mooie 48.6 km/uur.

Op de derde plaats kwam het team Filip
Meerts-Kris Geudens op Twin Astir.

Vermoeid maar voldaan werd die avond
met verbazing en enthousiasme teruggeblikt
op de bijzondere ervaringen van de voorbije
dag.

Op zaterdag was het weer dan toch niet
goed maar dat werd ruimschoots goedge-
maakt door de ondertussen genoegzaam
bekende Barbecue van de Kempen Cup.
Veel eten en lekker volk, of omgedraaid ...?!

Zondag werd gehoopt op een goede af-
sluitdag. De vooruitzichten waren zeer op-
timistisch en er werden tegen de wens van
de weergoden in toch aanstalten gemaakt
om te gaan vliegen. Op de piste werden
om het uur nog een aantal briefings ge-

houden die moesten toelaten onmiddellijk
te kunnen inspelen op de actuele weerssi-
tuaties die om het uur omzeggens veran-
derden. Alle goede intenties en positief den-
ken van de wedstrijdleiding ten spijt bleek
het niet mogelijk deze dag te benutten en
werd met de prijsuitreiking de wedstrijd af-
gesloten. Een wedstrijd waarbij twee vlieg-
dagen uit de kast werden gehaald die er ini-
tieel niet in zaten. Met verwachting zien we
al uit naar de Kempen Cup van volgend
jaar.

Misschien ben je er dan ook weer bij?

Eddy De Coninck

DE ALGEMENE RANGSCHIKKING PER KLASSE:

Clubklasse

Nr	CN	Piloot	Land	Toestel	Punten
1	VJ	Van Dam-De Keersmaecker- Meeusen-Vantomme	B	Twin Astir	124
2	KB	Koen Van Rooy- Guy Lauwers	B	ASK 21	118
3	KW	Filip Meerts- Kris Geudens	B	Twin Astir Trainer(FG)	111

Standaardklasse

1	MR	Robbie Seton	NL	Discus	857
2	CM	Dennis Huybreckx	B	LS 8	836
3	AH	Jeff Thielemans	B	DG 300	726

Open/Ren/18m klasse

1	LC	Wim Akkermans	B	LS 3	1105
2	TM	Emiel De Wachter	B	Duo Discus T	1023
3	76	Herman Peeraer	B	ASW 20	788

(de volledige uitslagen te bekijken op www.kac.be)

Uitslag Belgisch kampioenschap 2005

15 m-klasse

Nr	CN	Piloot	Land	Toestel	Punten
1	JH	José Jaime	RVA	LS 8	3123
2	V	Jean-Luc Colson	ACA	ASW 27	3104
3	NY	Olivier Brialmont	ACUL	Discus 2	3008
4	MM	Manu Litt	CNVV	Ventus 2	2949
5	IWR	Pierre Renard	GLUB	LS 6	2726
6	XP	Paul Vandingenen	ACK	Discus T	2720
7	70	Frédéric Paepe	ACA	ASW 20	2709
8	MB	Jean-Claude Hotton	CAB	Discus 2	2690
9	BG	Olivier Corneillie	TAC	LS 7	2618
10	GE	Frédéric Baas	TAC	ASW 20	2239
11	OB	Christian Starck	RVA	Discus	2235
12	ED	Emiel De Wachter	ACK	LS 8	2228
13	520	Benoît Evrard	ACUL	Discus	2142
14	HC	Manuel Severin	GLUB	Pegase	2035
15	L19	Astrid De Backer	BVGC	LAK 19/15 m	1808
16	52	Yves Ruymen	DE WOUW	Discus 2	1637
17	ES	Bart Huygen	DE WOUW	ASW 19	980
18	NF	Philippe Mousset	CEVV	PIK 20 E	41

18 m-klasse

Nr	CN	Piloot	Land	Toestel	Punten
1	8Z	Patrick Stouffs	ACA	LS 8/18 m	3794
2	F2	Yves Jeanmotte	ACA	Ventus 2cT/18m	3674
3	RJ	Pierre de Broqueville	ACK	Nimbus 3T/25.5 m	3494
4	VP	Pascal Hanssens	CAPVV	Ventus 2cT/18m	2867
5	TS	Theo Stockmans	De Wouw	Ventus 2c/18m	2778
6	4A	Thierry Lemineur	GLUB	Ventus 2	2702
7	UG	Louis Dresse	CEVV	DG 800/18m	2591
8	X	Christophe Nyssen	RVA	Duo Discus	2554
9	LJ	Jef Kell	Brasschaat	DG 505 22m	2498
10	UU	Johan Lievens Daniel Thielemans	VZP	Duo Discus T	2186
11	LC	Bernard Denoncin	ACA	LAK 17/18m	1661
12	GA	Georges Pozzi	GLUB	LAK 17/18m	1393
13	VN	Bruno Pieraerts	GLUB	Duo Discus	441



Voorzitter BK 05 René-Philippe Dawant, met zijn ploeg tijdens de prijsuitreiking (foto: S. Abels)



De "podium-piloten" van het BK 05 (foto: S. Abels)

Uitslag Victor Boin 2005

Nr	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	Tijd	Afstand	Snelheid	Punten
1	Ka 8	00-ZPT	Bovin Stefan		02:09:00	94,9	44,14	1076,92
2	Ka 7	00-ZET	Govers Patrick	Dewitz Vital	02:37:20	94,9	36,19	1065,45
3	Ka 6	00-ZTM	Spruyt Daan		02:10:15	94,9	43,72	998,08
4	IS28B2	00-ZYP	Janssen David	Stinckens Albert	02:37:45	94,9	36,1	963,55
5	ASK 13	00-ZKP	Rene Paredis	Jos Hellings	02:34:54	79,3	0	779,91
6	Ka 8	00-ZOJ	Vandeputte Koen		02:40:41	77,7	0	764,17
7	Ka 8	PH-312	Jans Henk		02:52:51	66,8	0	656,97
8	Ka 7	00-ZQ0	Nuyts	Francart G	02:34:30	61,1	0	616,73
9	Ka 8	00-ZAR	Vandebecck Jelle		01:53:02	35,1	0	345,21
10	Ka 8	PH-372	Van de Berg Rutger		01:27:57	34,1	0	335,37
11	ASK 13	D-0240	Schulz Rudolf	Wembacher Marc	01:51:36	34,1	0	335,37
12	Ka 6	D-5705	Van de Ven Thomas		01:34:36	34,1	0	311,42
13	Ka 7	00-YII	Sangeleers Frank	Michiels Patrick	01:36:24	21,9	0	221,05
14	Blanik	00-ZOK	Narinx Peter	Gerits Marcel	01:41:04	21,1	0	212,98
15	Ka 8	00-ZKR	Speetjens Jan		02:01:14	21,1	0	207,52
16	Ka 7	00-ZTJ	Luyck Johan	Schrayen Albert	01:51:56	19,6	0	197,84
17	ASK 13	PH-367	Koevoet Marcel	Moulijn Tom				0
18	Ka 6	D-6123	Torsten Rudolf					0

Te koop

Ka 6 CR – 1964

Basisinstrumenten met o.a. akoestische vario
Open aanhanger
Tel.: 014/677922

Barograaf Winter 8000m

GPS 2000 Magellan
Valscherm
Tel.: 014/677922

Std Cirrus OO-YHP met gesloten aanhanger

Basisinstrumenten, radio 720 kanalen, Bohli variometer
Privaat gevlogen, ongeval vrij; 2267,33 uur;
Redelijke prijs
Patrick Decloedt
Tel.: 050/792659 of E-mail: depatronic@belgacom.net

Uitslag Kaiserwedstrijd 2005

Nr	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	Dag 1	Dag 2	Totaal
1	Ka 6	00-ZTM	Spruyt Daan		998,38	1000	1998,38
2	Ka 8	00-ZPT	Bovin Stefan		1076,92	895,86	1972,79
3	Ka 7	00-ZET	Govers Patrick	Dewitz Vital	1071,67	879,29	1950,97
4	Ka 8	00-ZOJ	Vandeputte Koen		782,54	1000,2	1782,74
5	Ka 8	PH-312	Jans Henk		672,76	990,09	1662,86
6	Ka 7	00-ZQO	Nuyts	Francart G	631,55	978,5	1610,05
7	ASK 13	00-ZKP	Rene Paredis	Jos Hellings	798,66	639,56	1438,22
8	Ka 8	00-ZAR	Vandebecck Jelle		353,5	957,13	1310,64
9	Ka 6	D-5705	Van de Ven Thomas		318,9	908,92	1227,82
10	Ka 7	00-YII	Sangeleers Frank	Michiels Patrick	226,37	947,7	1174,07
11	ASK 13	D-0240	Schulz Rudolf	Wembacher Marc	343,43	623,44	966,87
12	Ka 8	PH-372	Van de Berg Rutger		343,43	592,54	935,97
13	Ka 8	00-ZKR	Speetjens Jan		212,51	652,33	864,83
14	Ka 7	00-ZTJ	Luyck Johan	Schrayen Albert	202,59	406,11	608,7
15	Ka 6	D-6123	Torsten Rudolf		0	578,91	578,91
16	ASK 13	PH-367	Koevoet Marcel	Moulijn Tom	0	559,62	559,62



Zus Linde komt broer Jelle Vandebecck aanmoedigen tijdens de Kaiserwedstrijd



Stefan Bovin, een gelukkige overwinnaar van de "Victor Boin" 2005 (foto: ?)

Sportcommissie

VERSLAG van de vergadering van 16 maart 2005

Aanwezig: G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, L. Van Geyte, J.P. Awouters, G. Michiels, R. Verschuere, P. Pauwels, E. Lecloux, P. Ryken, B. Colpaert.

Verontschuldigd: R. De Coninck, E. Declercq
De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 01-12-2004:

Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Homologatie van de zweefvliegprestaties en brevetten para:

Alle dossiers worden aanvaard.

Chr. Coussée verzocht een herevaluatie van

zijn 300 km proef die door de commissie op 01-12-2004 werd afgewezen. Na nieuw onderzoek en rekening houdend met de gemaakte opmerkingen, wordt de proef alsnog gehomologeerd.

3. Homologatie van records

Modelluchtvaart:

- Categorie FC2 Team racing - 30-05-2004 - Paris - Luc en Jean Dessauy
- Parcours van 10 km in 3.15'9" min.

Valschermspringen:

- Formation Skydive 4 - vrouwen 27-06-2004 - Vliegfeld Spa - Team DIVA: M. Cops, D. Rymen, N. Van Tendeloo, S. Gijzen
- Formation Skydive 4 - mannen 27-06-2004 - Vliegfeld Spa - Team HA-

YABUSA: S. Ibens, D. Grauwels, A. Grauwels, R. Janssen

4. Resultaten van wedstrijden 2004:

Er werden geen resultaten ontvangen.

5. Reglementen voor wedstrijden in 2005:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

Zweefvliegen:

- Kempen Cup - 5 t/m 8 mei - Vliegfeld Weelde
- Kaiser Wedstrijd - 21/22 mei - Vliegfeld Zwartberg
- Victor Boin (clubklasse) - 21 mei Vliegfeld Zwartberg
- N.K. FAI - standaard-, 15m-, 18m- en

openklasse – 14 t/m 21 mei – Vliegveld St.-Hubert

Volgende wedstrijden werden ingediend bij de FAI:

Modelluchtvaart – CIAM-kalender

- F3A	- 21/22 mei	- Grandrieu
- F3J	- 11/12 juni	- Merksplas
- F2B	- 25/26 juni	- Herentals
- F3I	- 20/23 juli	- Othée
- F3M	- 23/24 juli	- Tongeren
- F2A, B, C	- 13/14 augustus	- Pepinster

Hang/paragliding – CIVL Category 2 event:

Belgian Open Championship:

16/17 april	- La Roche
28/29 mei	- Rochefort
18/19 juni	- La Roche
25/30 juli	- St. Hilaire (FR)
10/11 september	- 7 meuses

6. Allerlei / Divers

6.1. Examen sportcommissaris.

- Modelluchtvaart:
09-01-2005 – Brussel: 3 kandidaten zijn geslaagd.
- Ballonvaart:
18-02-2005 – St.-Niklaas: 4 kandidaten zijn geslaagd.
- Cfr. de vooraf gemaakte afspraken wordt R. Verschueren aangesteld als sportcommissaris voor microlight/paramotor. Hij is op 9 januari geslaagd voor het examen 'General Section' en zal nu een examen opstellen voor zijn discipline.
- Er wordt toestemming gegeven aan de BZF om zonodig nog een examen te organiseren in april.

6.2. Zweefvliegen:

p.m.

6.3. IJking van baro's / flight recorders:

Cfr. de Sporting Code dient de NAC een approval te verlenen aan instellingen, alvorens zij ijkingen mogen uitvoeren die vervolgens aanvaard worden voor de sport.

Thans zijn alleen instellingen in buitenland beschikbaar:

- Service Center Terlet (NL)
- Akaflieds (DE)

F. Dauw geeft informatie over Dimed Electronic Engineering – Antwerpen, P. Pauwels zal dit bedrijf contacteren, G. Van Pee bevestigt ASP te Zwartberg en Luc Van Geyte raadpleegt DAB/Deinze.

Omstreeks 19:30 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering, hierna volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvlieddossiers.

Volgende vergadering: 29 juni 2005 om 19:00 u

P. PAUWELS
verslaggever

Bijlage verslag commissievergadering 2005-03-16

BEVOEGVERKLARING VAN SPORTCOMMISSARIS

Nr.	Naam	Discipline
05/509	VERHELST Stefaan	Ballonvaart
05/510	HERDEWIJN Mieke	Ballonvaart
05/511	JANSSEN Jan Gerrit	Ballonvaart
05/512	VAN KERCKHOVE Piet	Ballonvaart
05/513	AWOUTERS Geneviève	Aeromodelisme
05/514	CASTERMANS Jean-Yves	Aeromodelisme
05/515	CREPIN Marianne	Aeromodelisme
05/516	VERSCHUEREN René	Microlights/ Paramotor

VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

a. Theoretische examen

COX Marnick	1987
FONTSEYN Marc	1958
DE BLOCK Paul	1954
HAEZEBROUCK Stijn	1979
DE BRUYN Tony	1964
MAHIEU Ruben	1986
DECLERCQ Francies	1960
NEIRYNCK Wendy	1974
DEGRYSE Jan	1955
VAN ACKER Peter	1963
DE PORRE Mariekje	1981
VINCKX Mark	1971
DE WILDE Kristof	1983
WAUTERS Wolfgang	1964
ECKHOUT Philippe	1946

b. Vergunning Zweefvliegpiloot

COX Marnick	1987
SCHOENMAEKERS Stefaan	1963
JANSSENS Erwin	1975
KEUTGENS Peter	1969

c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

KEUTGENS Peter	1969
----------------	------

d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

FRANSEN Johan	1973
---------------	------

e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

F.A.I.-BREVETTEN

1. D-BREVET

a. 1000 m hoogtewinst

DECRAEMER Jurgen	1979
VANDEBOSSCHE Dirk	1958
VANDENBERGHE Jef	1976

c. 5 uren duurvlicht

CEULEMANS Florent	1949
MONTEN Joris	1987
DE CORTE Filip	1973
NAVEAU Wim	1986
DECRAEMER Jurgen	1979
VANDEBOSSCHE Dirk	1958
HANSENS Jörn	1965
(29-09-2004)	

b. 50 km afstand

BUYSE Anton	1964
VAN GESTEL Dries	1980
DECRAEMER Jurgen	1979

d. Bekomen het zilveren kenteken:

BUYSE Anton	1964
HANSENS Jörn	1965
(29-09-2004)	
DE CORTE Filip	1973
NAVEAU Wim	1986
DECRAEMER Jurgen	1979

2. E-BREVET

a. 3000 m hoogtewinst

VERCAMMEN Jan	1956
---------------	------

b. 300 km afstand

c. Bekomen het gouden kenteken:	
VERCAMMEN Jan	1956

3. F-BREVET

a. 5000 m hoogtewinst

b. 300 km doelvlicht	
COUSSEE Chris	1968
(01-12-2004)	

c. 500 km afstandsvlucht

VAN ERCK Jan - Bart	1980
VERCAMMEN Jan	1956

d. Bekomen het diamanten-kenteken

4. 1000 KM - BREVET



Paul Vandingenen bij de start van een proef tijdens het BK 2005 te EBSH (foto: S. Abels)

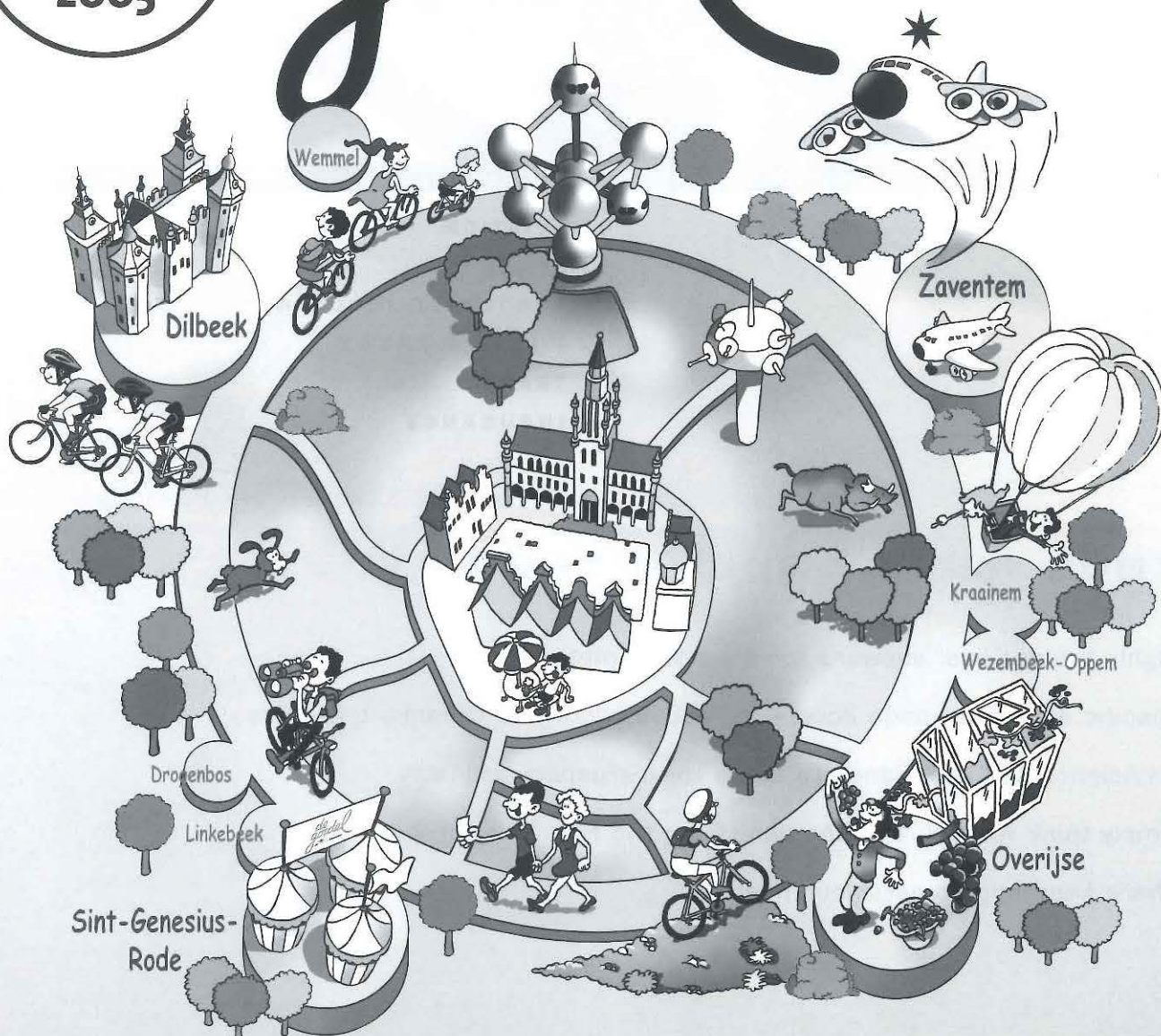
't is Feest!

25 jaar

de gordel®

4

september
2005



Hét fiets- en wandelfeest in de Vlaamse rand rond Brussel

02-380 44 44 | degordel@bloso.be | www.bloso.be

coproductie



in samenwerking met



Het Nieuwsblad





AVIATION
SPACE
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.

