

# LIGABLAD

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



*26 ste jaargang  
juli • augustus • september 2005  
kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift*

*nummer* **103**

P. 308893

# LIGABLAD

Driemaandelijkse 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



26ste jaargang • nummer 103  
juli • augustus • september 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 werkten  
verder mee:**

Joachim Aerts, Ben Heylen,  
Stijn Jansen, Paul Janssens,  
Sébastien Mathieu, Patrick Pauwels,  
Bert Schmelzer, Tijl Schmelzer,  
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 november 2005 op het redactieadres.

**Foto cover:** "Finish Steven" (foto: Kai Mönkkönen-Räyskälä)

## Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het secretariaat	1
Het hoekje van de boekenvreter	2
13th European Gliding Championship 2005 - Räyskälä	3
WK junioren een succesverhaal	4
Benelux wedstrijd 2005	5
Te koop	7
Belgisch kampioenschap Clubklasse	8
Zweefvliegtuignieuws	9
Overlandinitiatie Weelde	9
Weetjes	10
Flarm: alweer een nieuw speeltje?	11
3 WGC dames 2005 te Klix	11
Fotowedstrijd	11
EGC 2005, Nitra/Slovakia	12
Sportcommissie	13
No pain, no gain!	14
Flying with the master	14

## Woordje van de redactie

*Ons zweefvliegseizoen zit er weer eens op. Het zal in onze annalen geboekt staan als bijna marginaal. Zowel in ons landje als elders, werd er geweeklaagd. Echte superdagen, zoals wij die in het verleden hebben gekend, zijn er bij ons niet geweest.*

*Ook zijn onze lokale wedstrijden verwaterd. Het kan dus volgend jaar alleen maar beter, en dat is toch hoopvol.*

*Onze (Vlaamse) junioren hebben tijdens hun wereldkampioenschappen, in het Engelse Husbands Bosworth, een prachtprestatie neergezet. Gans de ploeg verdient hier meer dan een bloemetje. Dit voerspelt ook veel goeds voor de toekomst. De aflossing van de huidige generatie wedstrijd piloten is op komst. Laten wij allen hopen dat dit geen ijle woorden waren.*

*Dit Ligablaadje zal dus het voorlaatste zijn met mezelf als verantwoordelijke uitgever.*

*Ongeveer drie jaar geleden, toen Stéphane besloot om ermee te stoppen, werd niemand gevonden om deze taak op zich te nemen. Ik heb mij toen kandidaat gesteld, of beter gezegd, Jan Speetjens heeft me aangeduid om gedurende enkele jaren ons Ligablad verder te laten lopen.*

*Vorig jaar reeds, heb ik aan de Algemene Vergadering van de Liga laten weten dat ik op 31 december 2005 ermee zou stoppen. Tot op vandaag heb ik nog geen opvolger. Sommigen hopen misschien dat ik er nog een paar jaren mee doorgaan, maar mijn besluit staat vast.*

*Eventuele kandidaten kunnen steeds rechtstreeks met mij contact opnemen. Het Ligablad van december zou ik graag, tezamen met mijn opvolger van de pers laten gaan.*

**Theo Stockmans**

## Nieuws van het secretariaat

### Ligablad

Zoals reeds werd gemeld, zoeken we voor ons geliefd ledenblad een nieuwe hoofdredacteur.

Op de voorbije oproepen ontvingen we geen enkele reactie!

Vandaar nogmaals de oproep voor een nieuwe hoofdredacteur – en zomogelijk – enkele assisterende redacteurs.

Wie interesse heeft, stuurt een briefje of e-mail naar het secretariaat. We kunnen toch niet toelaten dat ons ledenblad volgend jaar niet meer zou verschijnen?

### VCL

Begin juli kregen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het werkingsverslag en de afrekening over 2004, het derde werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werden de dossiers ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden, alsook voor het bekomen van werkingstoelagen in 2006.

### EASA

Zoals reeds meermaals werd meegedeeld, zal het European Aviation Safety Agency steeds meer het doen en laten van onze sport gaan bepalen.

Het is nog steeds wachten op de verdere behandeling door de EC en het EP van het finale voorstel vanwege EASA voor wat betreft de 'Essential Requirements for Pilot Licensing and Operations', de organisatie van de administratie hieromtrent en de medische vereisten. Dit alles vereist ook een aanpassing van de 'Basis Regulation 1592/2002' en aldus parlementaire goedkeuring.

In verband met onderhoud en luchtwaardigheid, of 'Part M - Continuing Airworthiness' in EASA-taal, werd na de verwerking van de resultaten van de RIA-study (Regulatory Impact Assessment) einde juni een nieuwe 'NPA' (Notice to Proposed Amendment) gepubliceerd met voorstellen tot aanpassingen aan Part M. Een gezamenlijke werkgroep EAS/EGU werd samengesteld om deze voorstellen te onderzoeken en om een antwoord voor te bereiden. Einde september zal er nog een extra bespreking plaatshebben tussen de EASA-directie en vertegenwoordigers van EAS/EGU.

Zoals je zult opmerken, de zweefvliegsport verdedigt voortdurend haar belangen!

### Symposium 2006

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 4 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voor-

middag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Een volledig programma volgt in december.

### Kadervorming

In november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie. Voor de technische controleurs zullen opnieuw regio-vergaderingen worden georganiseerd.

### Technische Controle

Ofschoon het seizoen nog niet echt ten einde is, worden we reeds verplicht om aan de noodzakelijke winterwerken te denken! De procedure voor de gewone technische controle voor het hernieuwen van het BvL blijft ongewijzigd. Voor de goede orde herhalen we nog even de procedure:

- 1) De eigenaar vraagt een Controleplan aan: vult een blauw formulier in, stuurt dit naar het secretariaat en stort 12,00 €, en ontvangt per kerende het controleplan.
- 2) De eigenaar maakt met een Technisch Controleur van zijn club een afspraak voor de inspectie van het toestel.
- 3) Na de inspectie wordt het wit exemplaar van het controleplan (de roze kopie hoort in de Levensloopmap!) naar het secretariaat verstuurd en het nieuwe BvL volgt per kerende. Zorg er steeds voor dat de 'Levensloop-map' volledig in orde is! Vraag de documenten tijdig aan a.u.b. en wacht niet met de inspectie tot bij de aanvang van het nieuwe seizoen! De controleurs vliegen ook graag vanaf maart!!

Zoals reeds vermeld werd, zijn er voor toestellen die na 28 september 2004 in België werden ingeschreven nieuwe regels van kracht. Ook voor de export vanuit ons land zijn er wijzigingen. Raadpleeg steeds een controleur van je club of neem contact op met het secretariaat **alvorens** een actie te ondernemen.

### 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 (ter beschikking in de clubs of via de website). Mogen we er nogmaals op drukken dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Alleen door het onderzoeken en bespreken van situaties die fout zijn gegaan, kunnen we de opleiding en procedures bijsturen en de vliegveiligheid bevorderen.

### FAI/IGC

Alle informatie omtrent de initiatieven, activiteiten, wereldrecords, alsook alle documenten zijn beschikbaar via de FAI-website ([www.fai.org](http://www.fai.org))

### FAI-Sporting Code

Vanaf 1 oktober is de nieuwe "Section 3 – gliders & motorgliders" van kracht. Een html-en een pdf-versie zijn beschikbaar op de FAI-website of op het secretariaat.

### Zweefvliegkalender 2006

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

### Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- 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 € (3,50)
  - Sticker 'Zilveren C-brevet' 1,75 € (3 stuks: 5,00 €/toegestuurd 6,00 €)
- \* toegestuurd per post, na ontvangst van de betaling

### Promotiemateriaal

Voor opendeurdagen, PR-acties zijn beschikbaar:

- folders en posters (gratis!)
- FAI-video tapes (3,25 €/stuk)
- vlieghoedjes (3,50 €)

### 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 zo nodig bijsturen in overleg met de steller,
- de redactionele eindverantwoordelijkheid van het tijdschrift
- de productie in overleg met de drukkerij

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

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

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

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

## Het hoekje van de boekenvreter

We beginnen met een boekje dat slechts terloops zweefvliegtuigen vermeldt, maar dat zeker niet mag ontbreken in de boekenkast van wie zich voor vliegende vleugels interesseert en het boek van Horten bezit. Het gaat hier immers om de grote concurrent van de gebroeders Horten, John Northrop (er is ook Fauvel in Frankrijk, maar die wordt vaak over het hoofd gezien). **Edward T. MALONEY, Northrop Flying Wings**, Planes of Fame Publishers Inc. Corona del Mar, revised edition 1996. 112 pagina's 22 x 28 cm, talrijke z/w foto's, schema's en tekeningen, enkele fac similes van krantenartikels en vluchtverslagen.

northrop flying wings



Planes Of Fame

Het gaat hier om een auteursuitgave (weliswaar met medewerking van de Planes of Fame musea), en dat is er een beetje aan te zien. Helemaal professioneel kan je de layout niet noemen. Maar de documenten zijn van de bovenste plank. Vele foto's werden

nooit eerder gepubliceerd, en ook de schema's geven veel informatie over minder bekende aspecten van de Northrop vliegende vleugels. De vluchtverslagen geven enig inzicht in de werkelijke stureigenschappen van deze onorthodoxe toestellen. Het historische overzicht van de Northrop-geesteskinderen is toch nog vrij summier, en vooral kan de auteur zijn vooroordeel ten gunste van de vliegende vleugels moeilijk verbergen: echt objectief lijkt het niet altijd, het is soms moeilijk te weten wat propagandagegevens waren en wat de gemeten realiteit gaf. Maar dat is meestal zo in dergelijke werken: als je geen enthousiasteling bent, begin je er niet aan.

De meeste Northrop vliegende vleugels waren motortoestellen, maar toch werden er een paar als zwevers uitgetest, zo de testversie van de JB-1 vliegende bom: het moest een voortgestuwde bom worden met een V-1 pulse-jet motor en 3 400 pond springstof. Een aërodynamisch model op schaal 1/1 werd met een piloot aan boord en zonder voortstuwing opgesleept en voerde enkele vrije vluchten uit. Maar Northrop zag vooral voordelen voor vliegende vleugels van grote afmetingen, en dat leidde tot de bommenwerpers XB-35 en YB-49. Het schrappen van die programma's betekende voor Northrop het einde van zijn droom, en hij liet zijn maatschappij uit handen gaan. Destijds werden voor de schrapping technische mankementen aangehaald, maar latere verklaringen van Northrop en andere getuigen wijzen op zware politieke druk ten gunste van een concurrent. De huidige Northrop B-2 is een mooie revanche!

Nog een DVDdeetje! Dit is er een om niet noodzakelijk na te doen, want het gaat hem voornamelijk om snelle scheervluchten, het-

zij voor de landing, hetzij langs hellingen e.d. "Smoking" noemen de Britten dat, wellicht naar het "rooeffect" van de gedropte waterballast. **Smoking Vid 2004** werd geproduceerd door Jim CROWHURST, Adam LAWS en Shaun MCLAUGHLIN ([www.smokinvid.co.uk](http://www.smokinvid.co.uk), 2004). Die ploeg zat ook al achter een internetfilmje dat vele zweefvliegers ongetwijfeld gedownload hebben, en waar je o.a. de zweefvliegtuigen tussen de loodsen door zag "smoken".

Deze DVD-video is technisch veel volmaakter, maar toch iets braver uitgevallen dan de originele internetfilm. Het blijft echter de moeite waard voor wie houdt van snelheid en ritme. Er zijn ook enkele mooie kunstvlucht passages, vliegen tussen de wolken door, enz. Je krijgt ook een paar interviews van prominente junioren... en als extra's enkele uitspattingen zoals het uit-eenrijten van een caravan met sleepkabels of een wedstrijd "afdalen van een trap op een strijplank". De initiatiefnemers nemen zichzelf in ieder geval niet "au sérieux"!



Nog een woordje voor de techneuten: de DVD is opgenomen op een -R schijfje, let dus op dat je DVD-lezer compatibel is! Ik had aanvankelijk een probleem op mijn draagbaar toestelletje.

Stéphane Vander Veken

# 13th European Gliding Championship 2005 – Räyskälä



Diana 2 ballastdumping... (foto: Kai Mönkkönen - Räyskälä)

Voor het eerst werd een EK gesplitst over twee organisatoren, de wedstrijden voor de standaard-, 18 meter- en clubklasse vonden plaats in Nitra, Slowakije, voor de 15 meter- en open klasse gaven de piloten rendez-vous in Räyskälä, Finland. Het vliegveld ligt een 120 km ten NNW van Helsinki en is welgekend van vorige EK en WK's. Het Sport Aviation Centre pacht het ganse domein van de overheid, verzorgt de exploitatie, en voorziet in opleiding voor zweefvliegen, motor/ULM-vliegen en valschermspringen.

Als lid van de FAI - International Jury gaf men mij de kans om deze wedstrijd van topniveau eens langs de andere kant mee te maken. Jammer dat er geen landgenoten deelnamen. Een dynamische wedstrijdleiding en een jeugdige (12/16 jaar) grondequipe zorgden voor een vlot verloop. Korte maar duidelijke briefings, goede meteorinformatie (steeds met de nodige humor) en bovenal prachtige meteorcondities lieten de piloten buitengewone prestaties neerzetten.

Werd er tijdens de openingsplechtigheid door de piloten nog gegniffeld wanneer de wedstrijddirecteur sprak over mogelijke "Tasks with four digits", dan werd op de eerste wedstrijddag meteen de toon gezet: 1 011,8 km voor de openklasse en 833,8 km voor de 15 meterklasse!

Voor de eerste keer in de FAI-geschiedenis werd tijdens een wedstrijd een 1000 km proef gegeven!

17 van 20 deelnemers in de openklasse vlogen de proef rond, dagwinnaar werd Russel Cheetham (UK) met een gemiddelde van 117,2 km/u. Voor een heel wat piloten was dit tevens hun eerste 1000 km vlucht.

In de 15 meterklasse kwamen 21 van 22 piloten thuis, dagwinnaar was Janusz Centka met een gemiddelde snelheid van 117,5 km/u.

Hierop volgden nog proeven tussen 400 en 600 km. Na 8 dagen volgde een noodzakelijke rustdag voor de piloten. In de loop van de tweede week zwakte de meteor af van 'super' tot 'normale' condities. De 42 piloten vlogen in dit EK samen 199 729,20 km. Helaas werden de organisatoren ook geconfronteerd met enkele buitenlandingen, waarvan twee met totaal verlies van het toestel maar waarbij de piloten ongedeerd bleven. Turbo-vliegers, neem steeds tijdig de noodzakelijke beslissingen!

Na 12 wedstrijddagen voor de openklasse was Peter Harvey (UK – Nimbus 4T) de nieuwe Europese kampioen (10968 punten), gevolgd door Russell Cheetham (UK – ASW 22BE - 10 849 punten) en Gerard Lherm (F – Nimbus 4T - 10635 punten en met de steun van zijn hond!).

In de 15 meterklasse werd na 11 wedstrijddagen (een dag ongeldig wegens onweer) Steven Raimond (NL – ASW 27) kampioen met 10024 punten, gevolgd door Janusz Centka (PL- Dianaz - 9856 punten) en Leigh Wells (UK – Ventus 2 - 9735 punten).

In de openklasse was de Nimbus 4 (T, DT, DM) overduidelijk aanwezig naast enkele ASW's 22 en 25. In de 15 meterklasse regeerde de Ventus 2 (slechts 4 ASW's 27), maar was er wel een opmerkelijk toestel nl. de Diana 2 (nog als 'Experimental' maar met speciale Permit fo Fly).

Uit de nalatenschap van PZL heeft Bogumil Berés de rechten van de SZD-56-1 Diana opgekocht en dit toestel verder ontwikkeld tot een onconventionele 15 meterklasser (bv. side-stick) met een glijgetal van meer dan 50, en een vleugelbelasting variërend van 28 tot 58 kg/m<sup>2</sup>. Raadpleeg [www.beres.com.pl](http://www.beres.com.pl) voor de technische details.

Voor de organisatie waren het ook weken van intense arbeid en de nodige spanning. De logistieke zorgen vooraf, problemen met de "acceptance check" van enkele Oost-Europese deelnemers, een sleepvliegtuig met startproblemen, ... Dagelijks om 6 uur de eerste meteorbriefing en task-planning, voorbereiding van de briefing tegen 9:30 u (de eerste dag reeds om 8:30u), en tot laat in de avond activiteit in de scoring-office met de controle van de flight recorders. Enkele kleine software problemen met SeeYou werden door de makers prompt verholpen. De daguitsluiting van T. Bode in de openklasse, omwille van het niet onmiddellijk terugkeren naar het thuisveld nadat hij zijn proef had afgebroken, en de mogelijke steun aan zijn teamgenoot R. Schramme, gaf aanleiding tot een complaint en een protest. Uitgebreid onderzoek en een finale beslissing door de Jury brachten terug rust in het kamp maar stelde de wedstrijdleiding wel op de proef.

Samengevat: een prachtig EK zowel voor de piloten als voor de organisatoren!!

Voor zij die alle details van dit kampioenschap nog eens willen nalezen, raadpleeg [www.egc2005.fi](http://www.egc2005.fi).

Patrick

## 15m klasse - totaal klassement na Dag 11

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	1R	Steven Raimond	Netherlands	ASW 27	10024
2	BB	Janusz Centka	Poland	Diana 2	9856
3	LE	Leigh Wells	United Kingdom	Ventus 2	9735
4	HP	Michael Grund	Germany	Ventus 2	9531
5	5A	Henrik Breidahl	Denmark	Ventus 2	9432

## Open klasse - totaal klassement na Dag 12

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	N1	Peter Harvey	United Kingdom	Nimbus 4T	10968
2	E2	Russell Cheetham	United Kingdom	ASW 22BE	10849
3	EC	Gerard Lherm	France	Nimbus 4T	10635
4	Y4	Reinhard Schramme	Germany	Nimbus 4DM	10615
5	VB	Tassilo Bode	Germany	ASW 22BL	10276

## WK junioren een succesverhaal

60 gestresste piloten, afkomstig uit alle (uit)hoeken van de wereld, opgesloten op één vliegveld in de gietende regen en enkel op water en brood (aangezien het andere voedsel nauwelijks eetbaar is),.... Zo had dit verhaal ook kunnen beginnen.

Gelukkig is dit worst-case scenario niet uitgekomen. Ja, zelfs het beroemde/beruchte (doorhalen wat niet van toepassing is) Engelse eten was veel beter dan verwacht. Maar laat ons beginnen bij het begin. We schrijven het jaar 2004. Zes jonge piloten vechten een sportief luchtgevecht uit voor de beschikbare kwalificatieplaatsen voor het komende junioren WK. Nauwelijks een jaar later kunnen we dan op de ferry 4 jonge Belgen onderscheiden die naar de horizon turen om toch maar als eerste een glimp van de bekende Engelse krijtotsen op te vangen. Nauwelijks van de boot werd de jongste van de 4 door de ijverige douanebeambten opgevisst uit de rij wachtenden om aan een streng verhoor onderworpen te worden. De verdere reis richting Husbands Bosworth (HusBos voor de vrienden) verliep zonder enig probleem en na een eerste inspectie van het vliegveld, bleken de typische organisatorische problemen ook hier de kop op te steken. Geen stroom op de camping, veel te weinig douches,... Gedurende de wedstrijd zelf zou alles in orde zijn, zo werd ons verzekerd door de immer vriendelijke wedstrijdleiding. Zo vlug mogelijk werd werk gemaakt om ons Belgisch territorium in te palmen en met een plechtige openingsceremonie werd de nieuwste Belgische minikolonie voor de komende 3 weken officieel geopend. Trots wapperde de Belgische vlag hoog boven de rest uit.



Het belooft...

Wat gebeurt er nu zoal gedurende een 3 weken lange opsluiting op een eenzaam vliegveldje, midden in de heuvelachtige/glooiende Engelse countryside? Bier, eten, slapen, straffe verhalen vertellen (in alfabetische volgorde) en natuurlijk ook wel een beetje zweefvliegen. Het zal niemand verwonderen dat tijdens de trainingsweek vooral de eerste 2 categorieën aan bod kwamen. Een bijkomende niet te onderschatten taak in deze periode is het in orde brengen



Onze Belgische (Vlaamse) ploeg

van allerhande loggers, PDA's, ... Hier kwam onmiddellijk het bekende fenomeen van de "data transfer error" naar voren. Om een lang verhaal kort te maken: Dank aan onze Nederlandse kameraden, anders hadden we een ganse wedstrijd zonder juiste keerpuntencoördinaten en luchtruim moeten vliegen. Ook de keuring en aansluitende weging van vliegtuigen en piloten stond op het programma. Zoals op elke grote wedstrijd wordt de overgang van een trainingsweek die een veeleer ontspannen karakter heeft, en de echte wedstrijd, gevormd door een plechtige openingsceremonie waarin alle landen, uitgedost met vlaggen, doorheen de nabije stad paraderen en voorgesteld worden aan het grote publiek. Telkens weer komt daar toch reeds een competitiedrang van alle teams naar boven en worden heel stoer alle vlaggen vergeleken en gekeken wie de grootste heeft. En in alle be-

scheidenheid moet ik zeggen dat wij hierbij niet geheel onverdienstelijk waren. Na dit sterke begin van het Belgische team waren we natuurlijk verplicht om ook in datgene waarvoor we naar Engeland gekomen waren, de Belgische driekleur met trots te verdedigen, sterk te presteren... Na 9 dagen vliegen in goede (en nee dit is absoluut niet ironisch bedoeld!!) weersomstandigheden, over mooie proeven tussen 60 van de beste junioren uit de hele wereld, kunnen we met enige fierheid zeggen dat België in de eindrangschikking van het landenklassement op een 4de plaats terecht kwam! Persoonlijke successen waren een 3de dagplaats voor Tijn, 2de dagplaatsen voor Dennis en Bart en een dagoverwinning en 2de plaats voor Bert. In het totaalklassement kwamen Tijn en Dennis op zeer mooie resp. 16de en 12de plaatsen terecht in de standaardklasse, en Bart en Bert werden resp. 8ste en 5de in de



De kaart wordt nog eens grondig bestudeerd

clubklasse. Uit het zicht van de piloten en hun resultaten dus een meer dan geslaagde wedstrijd op bijzonder hoog niveau.

Er rest mij nu slechts nog één taak, en dat is het bedanken van alle mensen die dit überhaupt mogelijk gemaakt hebben. Bert Sen., Tim 1, Renaat, Antoine, Bigitte, Eddy, Patrick Pauwels, Sofie, Raf, Tim 2 en Jeroen. Zonder hun ondersteuning en organisatietalent zouden de 4 piloten niet eens in Engeland geraakt zijn. Bij deze wil ik alle crewleden hartelijk bedanken voor alle grote en kleine taken die zij telkens weer op zich genomen hebben. Ook jullie, die allen massaal in ons guestbook geschreven hebben danken we van harte. Er is natuurlijk één persoon in het bijzonder die ik namens het ganse Belgische team in de bloemetjes wil zetten; en dat is onze teamcaptain, super-équipier en mama: Hilde Schmelzer. Een volledig stressvrije wedstrijd, volledige logistieke ondersteuning, 4 jonge wildbrassen in het gareel houden ... en nog zoveel meer. Dat alles is de verdienste van deze ene persoon. Hartelijk dank.

Bert Schmelzer (21)



De deelnemende landen

Ps.: Veel meer over dit evenement kunt U op onze website bekijken en nalezen: [www.belgianjuniors.tk](http://www.belgianjuniors.tk)

### Standaard klasse

Place	Points	Reg	Pilot	Country	Glider	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7	Day 8	Day 9
1	7322	R3	Mark Parker	GBR	Ls8 (15m)	470 5	911 3	944 10	856 9	862 2	976 5	622 25	758 10	923 4
2	7184	80	Jonathan Meyer	GBR	Discus 2	469 6=	999 2	921 14=	820 15	861 3=	770 12=	619 26	759 9	966 1
3	7172	70	Andy May	GBR	Ls8 (15m)	469 6=	1000 1	919 18	865 8	856 6	771 11	625 24	740 16	927 2
4	7105	W6	Stefan Leutenegger	SUI	Discus 2	234 25	829 13	951 8	810 16	741 11	979 3=	739 6	908 7	914 6
5	7018	PI	Markku Kuusisto	FIN	Discus 2	490 1	849 9	986 3	686 26	696 13	970 6=	753 4	751 11	837 16
12	6711	CM	Dennis Huybreckx	BEL	Ls8 (15m)	489 2=	855 7	937 11=	834 11	587 24	772 10	724 11	614 27	899 10
16	6367	MC	Tijl Schmelzer	BEL	Discus	83 26	727 20	886 22	845 10	586 25	755 22	727 9	954 3	804 23

### Club klasse

Place	Points	Reg	Pilot	Country	Glider	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7	Day 8	Day 9
1	7260	NAJ	Christoph Nacke	GER	Ls1d	447 7=	930 9	888 4	987 2	807 5	853 14	549 13	1000 1	799 15
2	7226	6H	Jan Rothhardt	GER	Ls1d	447 7=	916 10	885 5	984 3	809 4	851 15	559 11	983 3	792 16
3	7218	IF	Roman Mracek	CZE	Std. Cirrus	447 7=	1000 1	907 3	846 12	764 8=	989 4	609 1	901 10	755 19
4	7120	CN	Leeuwe Runhaar	NED	Std. Cirrus	405 13	956 5	839 9	967 4	835 1	899 10	504 19	814 19	901 9
5	7032	21	Bert Schmelzer	BEL	Std. Libelle	432 10	823 17	778 21	1000 1	770 7	962 7	538 14	985 2	744 22=
8	6680	PM	Bart De Krock	BEL	Ls4	484 2	915 11	687 25	650 23	647 19	969 6	517 17	876 14	935 4

## Benelux wedstrijd 2005-09-05

### Dag 1 - 6 augustus

Een prachtig ingerichte briefingzaal stond te wachten op de intocht van de deelnemers, hun aanhang, de organisatoren en de VIP's. De nodige brochures, informatie-mappen en reglementen waren per toestel klaargelegd. Daarbij horend nog de nodige gadgets en dorstlessertjes.

10u30: de grote intocht kon beginnen. Weerom overal vrolijke gezichten, een vriendelijke groet of warme handdruk en een zenuwachtige organisatie. Oef, alles lijkt te kloppen. De briefing kan beginnen. Zoals de traditie het wenst wordt het woord geopend door de heer Emsens, voorzitter van ACK. Iedereen wordt van harte verwelkomd en de hoogwaardigheidsbekleders worden vernoemd.



En nu nog vliegweer...



Gaan wij ze laten starten of niet?

"Misschien volgend jaar de wedstrijd organiseren in Australië of Zuid-Afrika?" droomt Claude even hardop. Graag ja, aan de piloten en zeker de organisatie zal het niet liggen, maar .....de centjes ervoor. Goed dan, toch maar roeien met de riemen die we hebben. Na een korte aanmoediging door de burgemeester van Balen, kan het serieuze werk beginnen. Rudy, Karel en Vital doen hun uitleg. Zo, we weten nu wat we vandaag kunnen verwachten. Maar er ontbrak iets. Ah ja, waar was de jaarlijkse miss en het vertrouwde en alom bekende gezicht van Patrick? Het eerste afgeschaft, kwestie van het verstand bij de proef te houden, het tweede even weerhouden wegens zijn gevraagde vertegenwoordiging bij de oldtimers. Maar we gaan hem nog zien en horen, wees gerust.

De voorspellingen waren niet echt optimistisch, de organisatoren des te meer. We zouden vliegen. Dankzij de bereidwilligheid van de EF werd een perfecte snuffelstart uitgevoerd. De radioboodschappen klonken vrij belovend. Een hele vloot aan slepers stond vol ongeduld op het startsein te wachten. Hun oogjes keken allen vragend naar Rudy. Hup met de geit, de open klasse vertrok. Gezien de vooruitzichten en meldingen positief bleken, werden alle klassen direct na mekaar tot een veilige hoogte gebracht. Maar dan gebeurt het, jantje de wind steekt een tandje bij. De bossen rond de Keiheuvel, en wijzelf ook, worden gezegend met een malse bui hemelwater. Niets aan te doen. Sommige deelnemers hadden dit natuurelement reeds ontmoet en mochten terug kennismaken met moeder aarde. De echte gelukkebbers konden het ontwijken en rondten de proef perfect af. Rudy was gelukkig. Hij lachte weer dat zijn lippen achter de oren verdwenen. De eerste wedstrijddag was geldig. Alle deelnemers waren

moe maar voldaan. Emiel, Roland en Erik waren de eerste overwinnaars. Proficiat aan hen al. Het gebruikelijk pintje werd genuttigd. De zwoele nacht kon beginnen.

### Dag 2 - 7 augustus

Drup, drup. De morgenstond heeft grijs weer in de mond. Karel zag het wel zitten. Het wordt beter zei hij, maar hij vergat te zeggen wanneer. De blauwe gaten waren zichtbaar en de grijze ertussen nog veel meer. De ene bui volgende de andere snel op. Cancellen was de boodschap. Maar eh sorry. Vergeten te zeggen dat er ook niet werd geboxed. De harde kern stond er al. Spijtig maar niets aan te doen. Sanicole organiseerde hun airshow. Als alternatief kon het tellen. Voor de anderen was de eerste rustdag een feit. Morgen beter.

### Dag 3 - 8 augustus

A ha, het grijs is verdwenen. In de plaats werd het pikzwart met zelfs het nodige licht en klankspel. Maar volgens Karel werd het beter.....

Loenhout daar is het mooi, dat wist Rudy te vertellen, en Meer ook. Dus de proeven werden alzo opgesteld. En ja hoor, het weer beloofde steeds betere condities. Ferdi Kuijpers werd bereidwillig gevonden om de snuffelstart uit te voeren. Dus maar wachten op positieve berichtgeving. Nog even wachten, nog even, nog ..... Spijtig, de basis wil maar niet stijgen. Cancellen maar weer. Verdorie. Daarvoor zijn we niet hier. Een enkeling wilde toch een sleep om lokaal wat te fladderen. Ook hij moest vaststellen dat we eigenlijk niets hebben gemist. Het nodige vocht werd aangewend om de tegenslag te verdrinken. Laten we toasten dat het spoedig beter wordt. En voor alle zekerheid werd deze handeling meermaals herhaald. Dank voor het onder begeleiding terugbrengen van Patrick.

### Dag 4 - 9 augustus

De morgenstond, allé het was al goed voormiddag, heeft veel hoofdpijn in de mond. Snel alles regelen was de boodschap. En het weer? Dit zou wel eens een heel goede dag kunnen worden, misschien wel de beste van de week. Vooruit, maar dat laatste zullen we maar niet teveel door vertellen. Dit wordt de Emsensdag!!! Maar waarheen leidt de proef. Och ja, Loenhout en Meer bleven de target. Twee keer raden wiens idee dit weer was. Het zou "lijden" worden. Maar het moet niet altijd gemakkelijk worden. Iedereen omhoog en het gevecht met de luchtmasse kon beginnen. Vooral de standaard klasse moest het onderspit delven in deze strijd met de natuurgoden. Elf van hun makkers haalden het einde niet, de andere klassen verloren telkens twee van hun kameraden. Maar de tweede wedstrijddag was binnen. Eddy, Ronald en Ton & Albert waren de laureaten van een toch wel vermoeiende dag. Een wel verdiende proficiat aan hen. Een veel gehoorde reactie van de dag: "Ik wist niet dat men zo laag nog kon vliegen" of een tweede "Wat was dat!!!". Voor de wedstrijdleiding kon het nakijken van de vluchten weer beginnen. Dit keer werd er niet afgesloten met het nodige vocht, maar snel een warm bedje. Blijkbaar zijn zij ook geen twintig meer.

### Dag 5 - 10 augustus

Allen weer fris en monter. Vliegen? Zeker, en dit keer zal Duitsland vereerd worden met ons bezoek. Kwestie van ook onze beruchte corridor Brogel-Eindhoven ook nog eens te gebruiken. De briefing verliep vlot. Felicitaties voor de dagwinnaars en een stressballetje voor de pechvogels. Ook opvallend is dat er tot nu geen enkele overtreding in hoogte werd vastgesteld (grapje). Al snel werd de leiding ervan verwittigd dat het eerste blauwe gat zich gemeld had boven Antwerpen. Kamp Lintfort, here we come. Een prachtige nimbus<sub>4</sub>, buiten wedstrijd, met vleugels om u tegen te zeggen, stond paraat om te snuffelen. Kwestie van meer draagvermogen te hebben, dacht de leiding. Basis 800 meter, klonk het al snel, maar richting Eindhoven regen of zoiets. Nu dat laatste verstonen we niet echt, het eerste des te meer. Go go go! Iedereen goed weg. De belletjes boven Keiheuvel worden weer goed bevolkt door zwevers allerhande. Het zal wel lukken, maar tot waar bleef de vraag. Enkelen meldden zich downwind. Hoe? Spijtig voor hen, maar gelukkig voor ons. Het gaat om technische problemen. Even oplossen en dan weer de beuk erin. Weg zijn ze.

De proef was blijkbaar goed gekozen. Moeilijk vliegen tot Venlo, also bekwamen we een eerste schifting. Maar eenmaal de Maas over werd het een superdag. De thuisblijvers hadden het niet gedacht. Veel sneller dan verwacht klonk het op de radio

"Keiheuvel, EF, twee minuten uit!" Wat?? Nu al!!!! Holderdebolder naar de finishwagen. Oef, net op tijd. De finishers volgen mekaar goed op. Alles verloopt zoals het moet. Goed gevlogen mannen. De loggers werden uitgelezen en met een glimlach binnengebracht. SUPERDAG klonk het in koor. Zelfs felicitaties voor de Karel. Hij heeft het bij het rechte eind gehad. Pluimpje voor hem. De vluchten werden gecontroleerd. Ai, er wordt weer wat afgeflirt met het luchtruim boven Eindhoven. Maar niet erg. Het is een feit, de proef is geldig. Wedstrijddag 3 is binnen. Filip, Ferdi, Joost & Herman werden uitgeroepen tot dagwinnaars. Proficiat mannen. Op naar nummer 4.

### Dag 6 - 11 augustus

Wat zal deze dag weer brengen? Straks barbecue, dat is al zeker. Maar daar zijn we eigenlijk niet voor gekomen. De weergoden zijn ons duidelijk weer niet gunstig gezind. Toch maar boxen, je weet maar nooit. Afwachten. Grounded waren we toch tot circa 13.00LCT. Een priority flight, type AN 30, moest passeren van Luik naar Eindhoven. De g.s.mmeke rinkelde langs alle kanten. Regen boven Kasterlee, Aarschot, Lommel, .... Maar hier niet. Wat doen we? Wachten terwijl Rudy nog maar eens de radar op internet ging bekijken. Dan weerklonk het verlossend bericht in de luidsprekers. Cancellen was weer de boodschap van de dag, maar de onweersdreiging was verdwenen. De woorden weergalmden nog door de Keiheuvelse bossen toen ook hier de hemelsluizen opengingen. Snel alles maar weer binnen. "Ach ja, Keiheuvel is shit-weer. Dat wisten we al, maar aan gezelligheid ontbreekt het hier nooit. Daarvoor komen we en hopelijk nog vele jaren." Alzo wist een deelnemer ons ook op te beuren. Gelukkig brak de lucht weer open zodat de BBQ kon beginnen, zelfs een uur vroeger dan voorzien. De eerste keer deze week dat Rudy eens iets vervroegt in plaats van uitstelt. Het nodige aan spijs en drank werd weer in grote mate aangevoerd. Voor sommigen in te grote mate, maar dat zou de volgende ochtend wel duidelijk worden.

### Dag 7 - 12 augustus

Rudy, Rudy! Wakker worden. De briefing moet worden voorbereid. De proeven! Geen antwoord. Na net niet de deur ingebeukt te hebben, werd ze op een kier geopend. Wat verscheen daar op een kiertje. Een schim in zodanige vormen dat er moeilijk een mens in kon worden herkend. Als dat de Rudy was, dan zal het plan trekken zijn vandaag. Allé, laten we maar eens zien wat we waard zijn. Volgens de meteo werd het goed in het

### Totaal klassement na Dag 4

Standaard					
#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	ME	Eddy De Coninck	BE	Pegase	1263
2	NX	Alders Martijn	NL	Ls 4	1120
3	FUN	Filip Damen	NL	Discus 2T	1119
4	L8	Gerjjan JG Kroon	NL	Ls 8	1099
5	DM	Bart van Stratum	NL	DG 300	852
6	LT	Tim Huybreckx	BE	std Libelle	807
7	L2	Luc Van Camp	BE	SZD-55	776
8	ED	Emiel De Wachter	BE	Ls 8	746
9	YS	Dominique Hayen	BE	Discus Cs	639
10	SEI	Frits Seijffert	NL	ASW 28	568
11	II	Milo-Freek Hacquebard-Dilweg	NL	Twin Astir	427
12	KH	Stijn Jansen	BE	Ls 4	421
13	G1	Peter Verhoeven	BE	DG 300	240
14	NJ	Herman van Veen	NL	Discus CS	233
15	SM	Martin Smit	NL	Ls-8a	185

### 15m 18m

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	KP	Ferdi Kuypers	NL	ASW 20C	2923
2	FLY	Ronald Kaay	NL	ASW 27b	2877
3	NC	Ger Kwant	NL	DG 800/18m	2588
4	EE	Niels de Boer	NL	ASH 26E	2411
5	CB	Pieter van der Meer	NL	Ventus 2CT	2325
6	MW	Nand Geuens	BE	DG-400 M	2246
7	M3	Ronda Berg	NL	Duo Discus T	2113
8	BU	Johan Lemmens	NL	Mini Nimbus	2064
9	LDS	Peter Kaasjager	NL	LS 8/18m	2044
10	HE	Walter Geenen	BE	Ventus 2CM	1894
11	76	Michel Bluekens	BE	ASW 27	1809
12	KV	Flor Wauters	NL	DG-400 M	1063
13	LR	Max Bloch	NL	ASW-27	1031

### Open

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Totaal punten
1	DX	Joost-Herman Wolff-Muller	NL	Nimbus 4DM	2733
2	RL	Eric Bongaerts	BE	ASH-25	2553
3	AJ	Ad-Chiel de Brouwer-Wynheymer	NL	Nimbus 4DM	2463
4	EF	Ton-Albert de Bruine-Alders	NL	DG-500m	1548
5	NV	Dirk-Bart Nieuwenhout-Groen	NL	ASH-25	1253
6	HFJ	Hugo Mertens	BE	Jantar 2	906

zuiden. Prima maar hoe geraken we daar. Het Belgisch luchtruim laat dit op een weekdag niet toe en via Duitsland ging ook weer niet. Daar was het weer te slecht. Op naar het noorden dan maar weer. Een venster zou zich aanbieden na het doortrekken van een regenzone. Kwestie van klaar te staan om te vertrekken.

Meteo OK, luchtruim OK, proeven OK, briefingzaal OK. Vooruit dan, zelf maar alles doen. Enkel de geluidsinstallatie kregen we niet aan de praat. Gelukkig waren onze stemmen krachtig genoeg om in de gehele zaal verstaanbaar te zijn. We kunnen Rudy dus duidelijk nog niet missen.

's Middags verscheen hij toch op het veld, samen met het beloofde venster. Maar net als zijn maag, kromp ook dit snel. Een vijf-

tiental strijdlustigen hadden zich gemeld. Maar de onweersdreiging was van alle kanten zichtbaar. Niet verstandig om te starten. Veiligheid primeert.

Cancellen! Het begint toch stilletjes aan eentonig te worden. Maar morgen zal het zeker weer lukken. Duimen maar.

### Dag 8 - 13 augustus

Laatste kans om de vierde wedstrijddag waar te maken. En ja hoor, de meteo belooft mooi weer en een degelijke proef kan opgemaakt worden.

Toch laat het weer zich niet van al te beste kant zien, niemand haalt de eindlijn. .... gevolg late, maar leuke prijsuitreiking.

Stijn Jansen

## Te Koop

Grondpost Avionic Dittel ATR 720 Comm met nieuwe batterijen. Vraagprijs 450 EUR. Tel 0496 10 79 73

## Belgisch Kampioenschap Clubklasse

Dit jaar vond het Belgisch kampioenschap Clubklasse plaats in St-Hubert van 30 juli tot 7 augustus. Ik had besloten om deel te nemen met de Asw 19 van de club.

Helaas hadden we geen geluk met de meteo gedurende het kampioenschap. Vrijdagavond in Goetsenhoven de Asw19 komen ophalen en vertrokken naar St-Hubert, heb ik vanaf Jodoigne tot in St-Hubert constant hevige onweders gehad. Dat beloofde voor de volgende dagen. Zaterdag begon nochtans schijnbaar goed. We kregen een proef en alle toestellen werden gemonteerd en in piste gebracht. Helaas moest de wedstrijdleiding de eerste wedstrijddag om 14 uur annuleren. De Asw19 mocht in de regen gedemonteerd worden en intussen voor de derde keer afgedroogd worden.

Zondagmorgen was het meteen duidelijk, regen, regen en nog eens regen. Maandagmorgen was er nog eventjes hoop, maar net toen de wedstrijdleiding ons op de middag de proef uitdeelde begon het zwaar te regenen. Over het al dan niet annuleren werd zelfs niet meer gediscussieerd.

Dinsdag, jawel dinsdag werd er gevlogen. De dag begon mooi en gedurende de voormiddag begonnen de eerste cumuli zich te vormen, die zich al snel in mooie straten begonnen op te lijnen. We kregen een speedtask van 261km opgegeven. De starttijd was voorzien om 13 uur. Ik werd als eerste opgesleept. Iedereen werd gelost boven de militaire piste. De thermiek was goed, tot 1,5 meter gemiddeld, maar de wolkenbasis was slechts een goede 800 meter AGL St-Hubert. Gelukkig stonden de wolkenstraten netjes opgelijnd naar het eerste keerpunt, St-Vith. Na het openen van de startlijn vertrokken ik al snel. Het eerste been van 64 km verliep vrij probleemloos en na het rond van het eerste keerpunt bleek ik deel uit te maken van een kopgroep van 3. Terwijl we juist gerond hadden kwamen de andere deelnemers ons laag tegemoet, we hadden een beetje voorsprong dus maar niet al te veel. Het was dus een kwestie om op het tweede been richting Bouillon zo weinig mogelijk fouten zien te maken. Tot op een paar kilometers van Bouillon ging alles zeer goed en snel, maar de condities rond Bouillon waren niet zo goed en het plafond was nog steeds niet hoger. De kopgroep van 3 was ook uiteengevallen. Ik heb Bouillon, als 2de, op 200 meter AGL laag gerond en dan een paar kilometers van veld tot veld en van nullekes tot 0,2-kes traag verder gevlogen tot ik gelukkig een betere bel vond die me wat meer werkhoogte gaf. Op 700 meter besloot ik de verzwakkende bel te verlaten voor een wolk boven het vliegveld van Bertrix. Boven Bertix op 200 meter aangekomen en jawel, de wolk gaf goed. Helaas

waren de wolken richting derde keerpunt, Baraque Fraiture, niet meer zo mooi en kwamen er zelfs redelijke blauwe gaten tussen te liggen. En dat met een laag plafond en een stijgend reliëf. Intussen werden de eerste buitenlandingen al gemeld op de radio. Dus wat snelheid terugnemen en zorgen dat ik rondkwam leek mij een goede zaak. Na de Baraque Fraiture laag gezien te hebben bereikte ik dan toch terug St-Hubert. Ik landde als 4e. Al de andere deelnemers bleken buitengeland te zijn. Het puntenverschil tussen de eerste 4 was dan ook slechts 50 punten.

Woensdag kondigde zich alweer een behoorlijke meteo aan. Maar gezien de grote kans op overontwikkeling werd een speedtask van 141 km opgegeven. Eens opgesleept bleken de condities vergelijkbaar met die van dinsdag, plafond van 800 meter en gemiddeld stijgen van 1 m/s. Ik liet mijn concurrenten een beetje voor mij vertrekken om ze onder de eerste wolk richting Florenville terug tegen te komen. Richting eerste keerpunt en tweede keerpunt Habay verliep alles vrij probleemloos. Voor we echter het eerste keerpunt goed en wel gerond hadden, werden de eerste buitenlandingen toch alweer aangekondigd. Na het rond van Habay werden de condities minder goed en al snel hingen we met 3 op 200 meter de randen van een bos aan't afzoeken terwijl we allemaal hetzelfde veld in het vizier hadden. Toch nog een loskomende bel gevonden, die langzaam maar zeker sterker werd. Een dikke tien minuten later konden we verder richting Houffalize. Maar de overontwikkeling kwam ons tegemoet. Nog snel een plafond genomen voor de "zwarte" strook en dan tegen finesse max de strook proberen te overbruggen. Ik vertrok eerst en koos om de rand van de overontwikkelde en uitgezaaide wolk te volgen. Hier en daar een paar lichte druppels regen maar het zakte slechts een kleine halve meter onder de hele rand. Uiteindelijk kwam er terug zon in zicht en een paar normale cumulussen. De eersten waren niet al te geweldig, maar ik besloot telkens een 100 meter bij te winnen om dan verder naar de volgende te vliegen.

Intussen kwamen enkele andere zwevers onder mij aan. Met nog een kleine 40 km te gaan moest ik proberen om deze voor te blijven. Na twee zwakkere wolken vond ik een goede bel onder een lange wolkenstraat. Even wat hoogte bijnemen en de straat volgen richting Houffalize. Daar moest ik 7 km een blauw gat induiken om het keerpunt te rond. Ik besloot naar diezelfde straat terug te keren en deze tot in St-Hubert af te vliegen. Op de terugweg naar de straat kwamen enkele andere zwevers mij tegemoet om het keerpunt te rond. Als ik mijn voorsprong wou behouden mocht ik dus zeker niet teveel tijd meer verliezen. Onder de straat aangekomen nam ik eerst nog wat hoogste bij tot 100 meter onder mijn final glide path en vertrok ik richting St-Hubert. Ik rekende erop dat de straat goed zou blijven geven en mij zo tot op mijn glijpad zou brengen. De straat gaf zelfs beter dan verwacht zodat ik halfweg St-Hubert zelfs tegen 200km/uur aan het binnenvliegen was. Uiteindelijk bleek ik die dag een 2e plaats behaald te hebben. De eerste vier piloten die dinsdag rondgekomen waren waren nu ook terug rond, al de andere piloten bleken opnieuw buitengeland. In de algemene rangschikking kon ik dus zo mijn 4e plaats versterken en het verschil met de eerste 3 heel klein houden.

Donderdag leek zich ook als een vliegbare dag aan te kondigen, maar de overontwikkeling trad vandaag wel degelijk op en snel. Waardoor een uur na het opslepen iedereen terug op St-Hubert landde zonder zelfs de startlijn gehaald te hebben.

Helaas kondigde zich nadien geen enkele vliegbare dag meer aan, waardoor ik op de 4e plaats eindigde met 94%. Spijtig dat we niet meer kunnen vliegen hebben, maar toch heb ik op deze wedstrijd veel geleerd en ben ik zeker tevreden met mijn 4e plaats met mijn eerste deelname aan een belgisch kampioenschap. Ik zou toch ook nog mijn ophalers willen bedanken voor hun geduld tijdens de veelal regenachtige dagen.

Sébastien Mathieu

### Clubklasse - Totaal klassement na Dag 2

CN	Pilot	Country	Glider	Reg.	Points	##
01	Corentin LEVEAU	CEV	Pegase	OO-YVI	1269	1
442	Amaury D'OTTREPPE	BVGC	Std. Libelle	OO-YAM	1245	2
BO	Olivier EVRARD	TAC	ASW 19	OO-ZNS	1221	3
ES	Sébastien MATHIEU	KVDW	ASW 19	OO-YDV	1194	4
JB	Bruno PIERAERTS	GLUB	Std. Cirrus	OO-ZBX	659	5
HC	Jean-Marc BOONEN	GLUB	Pegase	OO-ZHC	552	6
BS	Michael JEANMOTTE	ACA	LS 1 f	OO-ZBS	495	7
25	Bruno LE MAIRE	GLUB	Std. Libelle	OO-ZJX	451	8
729	Julie BODART	CAPVV	Std. Libelle	OO-ZNB	259	9

## Zweefvliegtuignieuws

### AMS

ULM-zweefers zijn "in", en ook AMS heeft een 15 m zelfstarter in huis: de Bee 15MB, met een van de Apis 2 afgeleide vleugel met flaperons. De ganse cel werd ten opzichte van de Apis herberekend en waar nodig versterkt. Als beste glijhoek wordt 1/39 aangegeven bij 94 km/h, en de DAeC heeft het toestel reeds een handicap van 98 toegekend. Leeggewicht 203 kg, max. vlieggewicht 322,5 kg, vleugeloppervlak 12,24 m<sup>2</sup>, Vne 220 km/h, belastingsfactoren +5,57/-3,57. Deze en ook andere AMS-producties zoals de LS-4b worden nu op de markt gebracht door Walter Eisele (<http://www.monte-baldo.de>).



### Apex Aircraft (Robin)

De Robin 135 met Centurion 1,7 dieselmotor van Thielert heeft zijn typegoedkeuring

ontvangen en zal misschien ook als sleep-toestel aangeboden worden. Voorlopig heeft de motor slechts een potentieel van 1 600 uur, maar dit wordt lopend verhoogd, en Thielert neemt heel wat onkosten in deze aanloopfase voor zijn rekening. Toch opmerken dat Apex in moeilijke papieren zit naar aanleiding van een gerechtelijke beslissing waardoor de firma zou moeten opdraaien voor alle kosten veroorzaakt door de verplichte versteviging van de liggers van de DR-400 reeks. Indien Apex op de fles gaat, ziet het er slecht uit voor alle Robin Remorqueurs, die dan dreigen hun EASA typegoedkeuring te verliezen (EASA erkent enkel toestellen waarvan de producent gekend is, actief is en akkoord gaat om de technische opvolging van het toestel te verzekeren).

### DG Flugzeugbau

DG krijgt geregeld vragen rond de LS-10. De firma heeft in een verklaring duidelijk gemaakt dat de LS-10 volgens haar de moeite loont. Maar de gerechtelijke perikelen rond de overname van LS zijn nog steeds niet volledig opgelost, en de voor de typegoedkeuring en industrialisering benodigde 500 000 euro investering ziet DG pas zitten als die zaak definitief van de baan is. Wachten geblazen dus.

### Diana Sailplanes

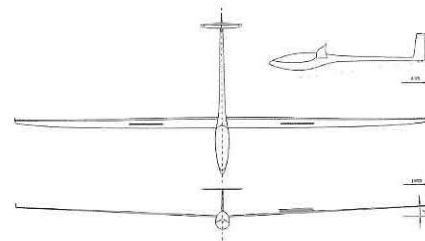
De Diana 2 van Bogumil Beres heeft haar eerste vuurproef glansrijk doorstaan: Janus Centka behaalde met het prototype 5 dag-

overwinningen en zilver op de Europese kampioenschappen renklasse te Räyskälä (Finland). Enkel Steven Raymond was hem de baas, maar met slechts 3 dagzeges. Er werden 11 proeven gevlogen.

### Shift

Dit is de naam van een zelfbouwproject dat je kunt ontdekken op <http://www.flyshift.com>. Het gaat om een 18 m toestel met een vleugeloppervlak van slechts 6,65 m<sup>2</sup> en een slankheid van 48,7, leeggewicht 120 kg, vlieggewicht tussen 180 en 370 kg (150 liter water), vleugelbelasting 27-55 kg/m<sup>2</sup>. Om de nadelen van kleine Reynoldsgetallen te compenseren, werden bijzonder weerstandsarme profielen ontwikkeld.

Eerste vlucht gepland tijdens de winter 2006/2007, afwachten dus.



Stéphane Vander Veken

## Overlandinitiatie Weelde

Van maandag 4 tot en met vrijdag 8 juli werd op het vliegveld van Weelde voor de eerste maal een initiatie voor beginnende overlandpiloten georganiseerd. Dit evenement viel binnen het kader van het twee weken lopende zomerkamp van de Kempische Aero Club en had als doel wat dieper in te gaan op zowel de theoretische als praktische aspecten van het overlandvliegen. Inschrijving en faciliteiten waren gratis, enkel voor de sleeptickets en georganiseerde maaltijden moest betaald worden. Bij aanvang van de stage hadden zich een 10-tal deelnemers en 4-tal begeleiders ingeschreven afkomstig van verschillende Vlaamse clubs. De begeleiders gaven in de voormiddag om de beurt enkele uren theorie en zouden in de namiddag, elk met een eigen toestel, de cursisten bijstaan in de lucht.

Het slechte weer dit jaar, was niet enkel de spelbreker op de meeste regionale wed-

strijden ook dit evenement moest er meteorologisch aan geloven. In vergelijking met de Kempen-, Kiewit- en Kaiser Cup die tenminste nog één deftige vliegdag hadden, waren het er hier exact nul op vijf! Pijnlijk detail is dan nog, dat er dag voordien en nadien redelijk overland is gevlogen, een bittere pil. Gelukkig werd de dag meer dan half gevuld met slides, projecties, anekdotes, foto's en straffe verhalen terwijl buiten de regen op de ramen tikte.

### Maandag 4 juli

Stan Taeymans stond in voor de dagelijkse meteo update en vertelde de deelnemers over de vliegveldprocedures op Weelde, het LFA-Golf systeem en het luchtruim tijdens week en weekend. Al snel werd duidelijk dat je als overlandpiloot over voldoende motivatie en kennis moet beschikken om de verschillende luchtruimen binnen en buiten

te vliegen. Met de bestaande en nieuwe gebieden is het een complexe onderneming geworden waarbij een misstap van één individu de ganse zweefvlieggemeenschap kan straffen. De grote FAI-vluchten zijn zowat verleden tijd, of alleszins niet evident, en rond het thema transponders heerst onduidelijkheid en wordt bang uitgekeken naar het verdere verloop. Mits de nodige afspraken en regelingen met de bevoegde instanties kan je best nog een aangename overlandvlucht maken, maar iedereen was het erover eens: het wordt er niet simpeler op en het contrast met het overlandvliegen van pakweg 25 jaar geleden is enorm.

### Dinsdag 5 juli

Eddy De Coninck toonde een powerpoint presentatie over gevorderd thermiekvliegen en wolken lezen, voorzien van de nodige uitleg. Een overlandvlucht bestaat uit het

nemen van beslissingen en volgt een zekere strategie. Er werden gedachten uitgewisseld aangaande de invloed van wind, zonnestand en hoge bewolking op thermiek en er werd gesproken over het herkennen van andere luchtmassa's, de op- en afbouw van een wolk en thermiek in berggebieden.

's Middags werd er iets vroeger met de les gestopt omdat Stan hoopte op een venster van vliegbaar weer dat ons een paar uur thermiek zou geven. Bert Jr. Schmelzer had zich ondertussen met de Discus bT bij de overlandgroep gevoegd als vrijblijvend begeleider. Er werd opgesplitst in vier groepjes met telkens één begeleider en twee deelnemers. De proef ging over Seppe en Dessel en wat kleiner voor de houten toestellen. Tot 15u waren we standby op het vliegveld met opgebouwde toestellen, maar een eerste regenzone jaagde alle zwevers terug in de aanhangwagens. Het werd ons niet gegund.

### Woensdag 6 juli

Het aspekt buitenlandingen werd behandeld door Guy Piccart. Wanneer men overland vertrekt, en dus niet meer lokaal is van het vliegveld, is het risico op een buitenlanding bestaande. Guy benadrukte dat niets nog standaard is wanneer er niet op het eigen vliegveld wordt geland. Referenties, aanknopings- en circuitpunten zal men niet terugvinden en zelf moeten inschatten. Een landingspatroon vliegen aan de andere zijde van het vliegveld, indien mogelijk, is al een goede oefening. Ook het voldoende trainen van doellandingen op eigen veld, "hier wil ik de grond raken en hier wil ik stilstaan", helpt later bij het buitenlanden. Als je lager komt, neem je de tijd om omgeving te inspecteren en draai je tijdig de psychologische knop om van vliegen naar landen. Verlies je landingsplaats niet meer uit het oog en maak het uitrollen zo kort mogelijk.

### Donderdag 7 juli

Het onderwerp hardware en software nam Stan voor zijn rekening. Hij toonde de meest relevante logger- en gps-types met hun voor- en nadelen. Er volgde een demonstratie van Seeyou, WinPilot en Seeyou Mobile. Voor de begeesterde overlandvlieger waren dit niet enkel handige speeltjes, maar tegelijkertijd onontbeerlijke hulpmiddelen die



Vluchtbespreking op het vliegveld

hem de weg toonden door, onder, naast en over de betreffende luchtruimen en andere gebieden. Wanneer een piloot besloot om zijn vlucht via igc-file online te zetten, had iedereen de vrijheid hem in te kijken en deze uit te wisselen. Geheimen waren er niet meer en via de 3D-afspeelfunctie met de nodige zoom- en landschapsinstellingen kon je de vlucht virtueel (her)beleven van op de eerste rij. Je vloog als het ware mee met de groten der aarde en kon gelijktijdig meerdere vluchten afspelen zodat duidelijk werd welke piloot de juiste of foute beslissingen had genomen.

### Vrijdag 8 juli

Eddy gaf een uiteenzetting over McCready vliegen en verduidelijkte het Reichmann-principe. Ook werd er gesproken over de werkhogtes tijdens vlucht en de juiste ingesteldheid om het maximale uit een vliegdag te halen. Daarnaast kwam de Charron.line aanbod. Er werd een beknopt overzicht gegeven van de puntenverdeling bij vrije vluchten en opgegeven proeven, binnen- en buitenland, beenlengte en klassemten. Ook het OLC en de conventionele wedstrijd werden nog kort aangehaald als voorbeeld waarbij piloten zich onderling kunnen meten en prestaties kunnen vergelijken.

Alle deelnemers keerden huiswaarts met een extra dosis kennis al bleef het sneu dat

we geen kans hadden gehad om de daad bij het woord te voegen. Vooral jammer voor de mensen die een toestel hadden gehuurd of speciaal verlof hadden genomen. Het druilerige weer had een echte domper gezet op de stage, gelukkig kon iedere piloot begrip opbrengen voor iets dat je duidelijk niet in de hand hebt en dat al maanden op voorhand vastlag. Dank aan alle begeleiders en cursisten die via persoonlijke inbreng en sappige anekdotes de leerstof nog wat extra kleur gaven.

*Volgende keer beslist beter.*

*Joachim Aerts*

#### Deelnemers:

Peter Bertels	ACB	Standaard Libelle
Tom De Raes	DAC	Ka6E
Bart Roosen	ACK	Ka8b
Michaël Dehert	KVDW	Astir
Ben Heylen	ACK	Pégase
Luc Frisch	VZP	Ka6CR
David Van Parijs	VZA	Astir
Jan Vercammen	KAZM	LS1d
Dries Van Gestel	KAC	Astir

#### Begeleiders:

Guy Piccart	DAC	DG 300
Stan Taeymans	KAC	PIK 20
Ronald Hermans	DAC	Pégase
Eddy De Coninck	KAC	Pégase
Bert Jr. Schmelzer	ACK	Discus bT

## Weetjes

### Avondcursus theorie motorvliegen PPL volgens JAR-FCL

Startdatum: oktober 2005 – Inlichtingen: WWW.aeroclub-keiheuvel.be of MEDEC @pandora.be

### Avondcursus theorie PPL volgens JAR FCL bij de Koninklijke Vliegclub De WOUW

Startdatum: begin oktober 2005 – Inlichtingen: p.vanhaesendonck@skynet.be of GSM: 0476/505460

## Flarm: alweer een nieuw speeltje?

Flarm is een nieuw woord in de zweefvliegscène, en zij die in het buitenland vliegen zullen er al wel eens over gehoord hebben. Het gaat hier over een instrument dat piloten een waarschuwing geeft wanneer ze op een botsingskoers met een obstakel of een ander vliegtuig zijn. Uw interesse is nu wel gewekt, hoop ik.

De groep Flarm bestaat uit Zwitserse ingenieurs, die op eigen houtje het systeem ontwikkeld, getest, en op de markt gebracht hebben. Mooi is dat het hier gaat om een groep die geen winst wil maken, enkel de verbetering van de vliegveiligheid is hun doel.

Flarm bestaat uit een doosje van 25 op 75 op 55 mm, waarin de electronica zit. Aan de voorkant heb je een serie LED-lampjes, die je op de hoogte brengen van de goede werking van het systeem, en die je ook laten zien waar het gevaar zich tenopzichte van u bevindt. Het doosje laat ook een serie geluidjes horen, in overeenstemming met de lampjes.

Uit het doosje steekt een 6 cm lang antenneetje, dat informatie met andere Flarm's gaat uitwisselen. Je krijgt een uitwendige GPS-antenne erbij, en die moet ergens in je vliegtuig gemonteerd worden. Een optie is het kleine herhalingspaneel met een tweede set waarschuwinglampjes, dat enerzijds een duidelijker zicht op de situatie geeft, en anderzijds op de tweede plaats van een dubbelzitter kan gemonteerd worden.

Flarm heeft in zijn geheugen een data-base van obstakels zitten (in de Alpen), en deze data-base kan u jaarlijks gratis updaten.

### Hoe werkt dat geheel nu ?

Flarm gaat tijdens de vlucht iedere seconde je positie bepalen, en je vliegbaan bereke-

nen. Deze gegevens worden elke seconde in een digitale pulstrein uitgezonden. De zender van Flarm is zwak, en dat houdt in dat je andere Flarm's pas binnen 2 tot 3 km kan ontvangen. Dit is echter ruim voldoende om je tegen een botsing te waarschuwen, en je batterijverbruik blijft laag. Wanneer jou Flarm nu een vliegbaan berekend die je in botsing zou brengen met een obstakel, ga je een eerste alarm krijgen wanneer de berekende tijd van botsing 18 seconden verwijderd is. Het alarm wordt heviger op 13 seconden, en nogmaals heviger op 8 seconden.

Wanneer een andere Flarm in de buurt is, gaat hij met jou Flarm gegevens uitwisselen. En weer ga je de serie alarmen krijgen wanneer een botsing berekend wordt.

Het lijkt allemaal eenvoudig, en sommigen van u zullen nu denken : " fijn, kopen zo'n ding, en dan ben ik veilig." Natuurlijk is dat niet waar.

Om een waarschuwing voor een ander vliegtuig te krijgen, moet dat andere vliegtuig ook met een flarm uitgerust zijn, en hier schuilt het eerste zwakke punt van het systeem.

Je kan de vliegbaan van een zweefvliegtuig wel gaan berekenen, maar als de piloot binnen 18 seconden van koers veranderd is de berekening niets meer waard, hier zit probleem nummer twee.

Het derde probleem is veel kleiner, bij het overvliegen van een kabel of een nader vast object, gaat de Flarm een alarm geven, ongeacht of je 10 of 1000 m over het object vliegt. De eerste keer is dat wel wat schrikken, maar op je display kan je een vast object leren herkennen doordat de Flarm geen indicatie " boven of onder" geeft.

### En hier nu de conclusies :

Ik dacht " nog een jaartje wachten, het kost 540 euro, en als weinig zweefers ermee uitgerust zijn, haalt het niet veel uit. Maar dat was buiten Gerard Herbaud gerekend. Hij kwam met een argument dat uiteindelijk voor mij, en veel andere piloten in Vinon, de doorslag gaf. " Wat ga je zeggen als je een botsing krijgt met een piloot die wel een Flarm heeft ? Als hij in de vliegveiligheid investeert, waarom meen jij dat niet te moeten doen ? "

Flarm heeft zijn beperkingen, maar het is wel een verhoging van de veiligheid. Alles wat ik vraag voor mijn 540 euro, is dat Flarm mij op een dag gaat waarschuwen voor die zwever die ik ECHT niet gezien had en dat die dag komt is een zekerheid, dat beseft u ook wel.

Dat je toch nog moet buitenkijken is logisch, denk ik. Er zijn motorkisten, delta's en parapentes die geen Flarm hebben en tenslotte vliegen we allemaal om buiten te kijken. Toen ik eerst met de Flarm vloog, en de alarmen kreeg dacht ik steeds " jaja, heb ik al gezien.", maar toch ga je nog eens wat verder kijken om zeker te zijn dat je geen ander verkeer gemist hebt. Nooit was dat tot nu toe het geval, maar alleen het feit dat je dubbel gaat kijken is goed.

Zou Flarm een goed idee zijn in België ? Absoluut. Hoeveel dagen wordt er lokaal gevlogen met een zicht dat op het randje van verstandig is ? Hoe vaak hebben we in België al geen geluk gehad ?

Flarm geeft kortingen bij groepsaankopen en het lijkt me een goed idee dat de clubs de investering eens gaan bekijken.

Paul Janssens

## 3 WGC dames (standaardklasse) 2005 te Klix

Rank	CN	Name	Ctry	Glider	1.Day	2.Day	3.Day	4.Day	5.Day	6.Day	Score
1	JB	Veprekova, Jana	Czech Republic	LS 8b	753	796	606	792	679	327	<b>3953</b>
2	59	Spreckley, Gillian	Great Britain	LS 8	695	1000	616	473	654	375	<b>3813</b>
3	S1	Kelman, Sarah	Great Britain	ASW 28	727	913	615	439	656	377	<b>3727</b>
4	SK	Biedermann, Joanna	Poland	LS 8	457	844	658	823	499	290	<b>3571</b>
5	3S	Schaich, Cornelia	Germany	LS 8	175	945	689	787	466	469	<b>3531</b>
11	19	De Backer, Astrid	Belgium	LAK 19	613	848	561	437	490	182	<b>3131</b>



### Fotowedstrijd

Ook dit jaar zal er een fotowedstrijd worden ingericht door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en dit maal bestaande uit drie categorieën; klassiek, abstract en trucage. Het onderwerp moet zweefvliegen gerelateerd zijn en inzendingen dienen vóór 10 november op het secretariaat toe te komen. De winnaars worden persoonlijk op de hoogte gebracht en verdienen zowel een prijs als eeuwige roem in het Ligablad en op het symposium. Het volledige wedstrijdreglement is na te lezen op het Liga-forum en in de vorige editie van het

Ligablad. Veel succes aan de deelnemers.

**EGC 2005, Nitra/Slovakia****Club class - Overall results**

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	BZ	Sebastian Kawa	POL	JantarStd.3	6640
2	HI	Frank Hahn	DEN	ASW-15A	6438
3	CX	Petr Koutny	CZE	Std.Cirrus	6119
4	ZIP	Jaroslav Tomana	CZE	Cirrus75	6110
5	L4	Thorsten Mauritsen	DEN	Std.Libelle	5876
27	BC	Olivier Corneillie	BEL	LS7	4366

**Standard Class - Overall results**

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	JB	Pavel Louzecky	CZE	LS 8A	6480
2	80	Andrew John Davis	GBR	Discus 2A	6066
3	FT	Olivier Darroze	FRA	Discus 2A	6023
4	SI	Viliam Kubovcik	SVK	LS 8S/15m	6006
5	AB	Michael Buchthal	GER	Discus 2B	5939
27	FD	Emiel De Wachter	BEL	LS 8A	4260
35	XP	Paul Van Dingenen	BEL	Discus BT	3270

**18m Class - Overall result**

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	WO	Wolfgang Janowitsch	AUT	Ventus 2CX/18m	6454
2	10	Ralf Fischer	GER	LS 10/18m	6298
3	LF	Petr Krejcirik	CZE	Ventus C/17,6m	6124
4	8T	Rolf Friedli	SUI	LS 8ST/18m	6091
5	210	Phil Jones	GBR	Ventus 2CX/18m	5917
27	2C	Marc Ruymen	BEL	Ventus 2CXT/18m	4266

Gezien het succes van de voorbije jaren, is de alom gekende

## ***Segelflug-Bildkalender 2006***

weer verkrijgbaar via het LVZC-secretariaat.

***Deze 37ste uitgave telt 13 prachtige kleurenfoto's van groot formaat (48 x 29 cm)***

Prijs: 22,50 € afgehaald op het secretariaat  
26,00 € toegezonden per post

Betaling door overschrijving of storting op rekeningnummer  
068-2033341-54 t.n.v. L.V.Z.C. vzw, 2530 Boechout

Maak gebruik van de inschrijvingslijst in je club !

Vanaf 15 november zijn de kalenders beschikbaar

# Sportcommissie

## VERSLAG van de vergadering van 29 juni 2005

Aanwezig

G. Van Pee, voorzitter, J. Servais, F. Dauw, J.P. Awouters, G. Michiels, R. Verschueren, E. Lecloux, P. Pauwels

Verontschuldigd:

R. De Coninck, L. Van Geyte, R. Paenen  
De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

### 1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 15-03-2005 :

Het verslag wordt goedgekeurd.

### 2. Homologatie van de zweefvliegprestaties:

Alle dossiers worden aanvaard.

Gezien de toetreding van de V.Z.A. tot de L.V.Z.C./B.Z.F. dienen een aantal dossiers te worden geregulariseerd. Een eerste reeks aanvragen wordt nu goedgekeurd.

### 3. Homologatie van records

Er werden geen dossiers ingediend.

### 4. Reglementen voor wedstrijden in 2005:

Volgende wedstrijdreglementen werden neergelegd:

- Zweefvliegen:

- Kiewit Cup – 14-16 mei - Vliegveld Hasselt
- Int. wedstrijd Keiheuvel/Benelux – 6-13 augustus - Vliegveld Balen
- N.K. clubklasse – 30 juli/6 augustus – Vliegveld St.-Hubert

### 5. Resultaten van wedstrijden 2005:

De volgende resultaten werden ontvangen:

- Zweefvliegen:

- Nationale kampioenschappen St.-Hubert.
- Kempen Cup Weelde
- Kiewit Cup Hasselt
- Kaiser wedstrijd Zwartberg
- Victor Boin wedstrijd Zwartberg

### 6. Allerlei

6.1. Franse vertaling FAI-Sporting Code – Section 3 Gliders & motorgliders:

J. Servais toont een exemplaar van deze publicatie van de F.F.V.V., waar Michel Van de Steene nog heeft aan meegewerkt.

De vergadering stelt dat alle examens worden afgelegd in het Engels, de officiële voertaal van de Sporting Codes, maar de Franse vertaling mag gebruikt worden als hulpmiddel.

6.2. Zweefvliegen – Erkende geneesheren: Op voordracht van de B.Z.F. worden de volgende geneesheren aanvaard: Dr. Tom Teulingkx, Westerlo en Dr. Jan Huysmans, Lommel

6.3. Zweefvliegen – Organisatiehandboek  
De volgende actualiseringen worden goedgekeurd:

- aangepaste lijst erkende geneesheren.
- model van de nieuwe lay-out van de oefenvergunningen.

6.4. Ijking van flight recorders / Etalonnage des flight recorders :

- Het bedrijf DAP bvba, Nederbosstraat 56, 9810 Eke wordt officieel erkend voor het uitvoeren van ijkingen.

6.5. Transfert van flight recordergegevens: Naast de traditionele diskette wordt het gebruik van CD's eveneens toegestaan.

6.6. Examen sportcommissaris model-luchtvaart:

Omstreeks 20:30 u sluit de voorzitter het algemeen gedeelte van de vergadering, hierna volgt nog de detailcontrole van enkele zweefvliedgossiers.

Volgende vergadering: 28 september 2005 om 19:00 u

P. PAUWELS  
verslaggever

### BEVOEGVERKLARING VAN SPORTCOMMISSARIS

Nr.	Naam	Discipline
05/517	BOURGEOIS Yves,	Aeromodelisme

### VERGUNNINGEN en BEVOEGDVERKLARINGEN

#### a. Theoretische examen

COOLS Sabrina	MEEUSEN Luc
DE BLOCK Francis	NEEFS Karen
DE BLOCK Ward	ROBEYS Kurt
DE BRUYN Thomas	VAN DE KEERE Raphaël
DE COOMAN Hugo	VAN ROEI Gustaaf
DE RIJCK Joeri	VAN UFFELEN Rob
DE ROO Jan	VERBELEN Sven
DE WILDE Gerrit	VERECKEN Alex
DHOOP Paul	VERREYNT Jan
DOCKX Maxim	VUEGEN Lode
GEEROMS Tom	WEVERS Elke
MANSENS Laurent	WEVERS René

#### b. Vergunning Zweefvliegpiloot

BAUDEWYN Melanie	GOYVAERTS Kevin
CEULEMANS Florent	MEEUSEN Luc
CRAEYE Bert	PAUWELS Eric
DE BRUYN Thomas	VANDEBEECK Linde
DE ROO Jan	VERBELEN Sven
	VUEGEN Lode

#### c. Bevoegdverklaring 'Vliegen met passagier'

VANDEBOSSCHE Dirk	VERBINCEN Walter
VAN DER AUWERA Karel	BUSSE Armand

#### d. Theoretisch examen voor 'Hulp-Instructeur'

DEHERT Michaël	DE PALMENAER Geert
----------------	--------------------

#### e. Bevoegdverklaring 'Hulp-Instructeur'

FRANSEN Johan

#### f. Bevoegdverklaring 'Instructeur'

DONDERS Godfried NUYDENS Jozef

### F.A.I.-BREVETTEN

#### 1. D-BREVET

##### a. 1000 m hoogtewinst

BOYDENS Stephan STAPPAERTS Guy  
KEYMIS Jean-Paul

##### b. 5 uren duurvlicht

DE BRUYN Thomas VERBELEN Sven  
SEGBERS Tom VUEGEN Lode  
VANDEN BOER Stijn

##### c. 50 km afstand

BOYDENS Stephan KEYMIS Jean-Paul

##### d. Bekomen het zilveren kenteken:

BOYDENS Stephan KEYMIS Jean-Paul  
KEUTGENS Peter (Overdracht BGA-dossiers)

#### 2. E-BREVET

##### a. 3000 m hoogtewinst

WAUMANS Jan

##### b. 300 km afstand

VROLIX René

##### c. Bekomen het gouden kenteken:

-

#### 3. F-BREVET

##### a. 5000 m hoogtewinst

-

##### b. 300 km doelvlicht

VROLIX René

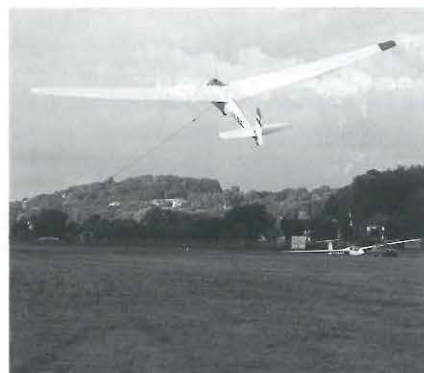
##### c. 500 km afstandsvlicht

##### d. Bekomen het diamanten-kenteken

-

#### 4. 1000 KM - BREVET

-



Lierstart, de toekomst?

## No pain, no gain!

2 Augustus, 10u00, blauwe hemel, de zon is al aan het warmen. Een half uurtje later zijn de eerste cumuli er al. Me haasten om klaar te zijn heeft niet veel zin als er geen sleeppiloot is. Ik glunder even naar de prachtige cu's die laag komen overuiven en maak me rustig klaar, samen met enkele Nederlanders die zich aan de nakende wedstrijd willen wagen.

Om 13u15 ben ik aan de beurt: de Scout trekt de kabel aan en voor ik het goed beseft, waggelt hij al met zijn vleugels. In een mum van tijd bereik ik de 500m, dat belooft! Ik bocht rechts en ben snel gecentreerd in een mooie 3m bel, die ik spijtig genoeg moet verlaten op 700m om de mannen van EBBL goedgezind te houden. Stick voorruit, en nu zo snel mogelijk weg uit de Keiheuvel Area om te kunnen klimmen tot de basis.

Ik kom aan boven Postel Abdij op 400 m en vind een magere 1,5m/s onder een prachtig bloemkooltje. Bij mezelf denk ik: "Wa zedde toch allemaal aan 't doen jong! Ge krijgt die Pegase (OO-ZKZ) niet omhoog!" Onder de wolk krijg ik 'stoempen' tot 3m, maar telkens ik indraai, is het weg!

Uiteindelijk klim ik tot 850m en ga ik voorzichtig verder op pad richting Borkel, met de bedoeling tussen de CTR van Eindhoven en Kleine Brogel weg te glippen in oostelijke richting.

Op 280m pik ik aan boven Luysgestel en klim tot 700m. Omdat het geen zin heeft om verder te ploeteren, besluit ik om terug te keren richting Keiheuvel. Terug boven de abdij van Postel, op 350 m, wordt het tijd om een bel te vinden. Niet dus: in -3m/s gaat het vlug, ik kies mijn akker, open mijn kleppen en hup, ik sta er. Een schamele 45 minuten vlucht en een buitenlanding op 12 km van het veld... No pain, no gain.

Ik doe mijn kap open en hoor plotseling de turbo van een DuoDiscus die net boven mijn veldje is komen loeren. Nog geen kwartier later hoor ik weer een turbo: wat een troost, dan zal het toch niet helemaal aan mij gelegen hebben. Nu ja, het (patatten)veld is prachtig, de landing zoals het hoort, maar het echte werk moest nog komen...

Door de voorgaande regenachtige dagen was de zanderige toegangsweg tot het veld omgetoverd in een modderbad. Niet te bereiken met de aanhanger dus. Wat een geluk dat ik kon rekenen op 2 gemotiveerde opalers! De enige oplossing die we hadden was het toestel naar de kant van het veld trekken en ter plaatse afbouwen. Een Pegase is nu niet 'difficult to rig' maar wanneer je zo'n 250m met een vleugel van ca 60 kg moet wandelen, krijg je toch lange armen. Een bezweet T-shirt, 2 verkrampde armen en handen later, zijn we na een dikke 2 uur



En nu?

klaar om te vertrekken en een frisse pint te gaan drinken.

Dat er nu nog maar eens iemand durft bewarten dat vliegen geen echte sport is!

Vriendelijke Vliegergroeten  
Ben Heylen, ACK.



En zeggen dat zweefvliegen geen zweetsport is

## Flying with the Master

Toen ik de kans kreeg van Sportavia om een wedstrijd mee te vliegen in Tocumwall, Australië, sprong ik een gat in de lucht (zie artikel Outback Shootout 2004). Maar wanneer ik ook nog te horen kreeg dat 4-voudig wereldkampioen Ingo Renner mijn mentor zou worden voor 2 volle weken, wist ik niet meer wat zeggen. In deze twee weken heb ik veel gezien, en hier volgt een weergave van wat ik heb geleerd. Let wel, dit is niet Ingo Renner aan het woord, maar mijn interpretatie daarvan na die twee weken.

### The Master himself

Ingo Renner is een levende legende in de zweefvliegwereld. Geen wedstrijd die hij niet heeft meegegaan (en gewonnen), geen zwever die hij niet heeft gevlogen. Hij is het bekendst geworden door zijn 4 wereldtitels (Rayskalla waar hij een Pik 20 won en Hobbs, Rieti en Benalla). Hiermee staat hij op eenzame hoogte.

Van geboorte Duits is hij al gauw naar Australië geëmigreerd en onder de vleugels van Bil Riley in 1970 instructeur geworden



The master himself

op Tocumwall. Hier heeft hij de faciliteiten en het weer gehad om zoveel mogelijk te trainen. Na een naturalisatie tot Australiër, heeft hij talloze Australische titels binnengehaald en van daaruit de wereldtitels.

Voor het zomerseizoen in Europa is hij instructeur van Oehrlinghausen waarmee hij ook jaarlijks in de Alpen gaat lesgeven. In Europa en Australië woont hij in de achterste zitplaats van de Duo-Discus waar hij meer dan 1000 uur per jaar in vliegt (hij heeft al meer dan 30000 uren in een zwever doorgebracht). Iemand waar je iets van kan leren dus.

### Thermiek: 'Lift is exactly there, where you find it.'

Het idee achter overland- en wedstrijdvliegen is gemakkelijk: Je moet de beste thermiek vinden en de afstand tussen deze belen zo efficiënt mogelijk overbruggen. Gelukkig is de praktijk heel wat moeilijker.

Om de juiste bel te kiezen moeten met een paar dingen rekening worden gehouden. Ten eerste: waar vind je de beste thermiek? Ervaring is het antwoord. En dan nog, iedereen kent die momenten waarop die prachtige cumulus zelfs geen halve meter geeft, of wanneer midden in een blauw gat

juist een hammer-bart opduikt die je niet had voorzien. 'Lift is exactly where you find it.' Tijdens de wedstrijd namen we voldoende hoogte om over een geïrrigeerd gebied te vliegen, deze hebben namelijk lagere temperaturen dankzij de overvloed aan water, en dus minder krachtig stijgen. Normaal gezien, want midden hierover kwamen we de tweede beste bel van de dag tegen. 'You never know', zuchtte Ingo.



5,5+m/s is meestal de moeite om in te draaien

Normaal gezien kom je op een glijstuk ook meer dan één bel tegen. Wanneer moet je nu indraaien? En welke bellen moet je laten staan? Je kiest eigenlijk een verwachte stijgssterkte die je met grote waarschijnlijkheid gaat tegenkomen, aan de hand van de thermiek die je reeds gehad hebt en de wolkenoptiek die voor je ligt. Als je begint te glijden dan pak je pas de volgende bel aan als je op of onder de helft van de basishoogte zit (uitgezonderd wanneer de wolkenoptiek zeer sterk veranderd), of als de stijgssterkte een halve meter groter is als de verwachtingswaarde.

Ook de doorsteeksnelheid pas je aan, aan de verwachtingswaarde (McReady-theorie). Ingo Renner vliegt echter met vaste snelheden, in plaats van de sollfahrt-naald na te vliegen. Enkel als er sterk zakken of een goed dragende lijn is past hij de snelheid wat aan. Tot halve basishoogte kun je deze snelheid gemakkelijk handhaven. Vanaf dan vertraag je geleidelijk aan met de overgebleven hoogte (de beroemde good speed if you do-good glide if you don't regel).

Uiteraard is het belangrijkste naar buiten kijken. Het ongelooflijkste wat ik met hem heb meegemaakt, was toen we op 300 meter zaten met slechte vooruitzichten. Ik vroeg wat ik moest doen, en Ingo antwoordde rustig als altijd: 'Just a bit to the right and wait 5 seconds, 4, 3, 2... Here it is. Turn right.' Een mooie 2 meter was het resultaat. Toen ik vroeg hoe hij dit nu wist, antwoordde hij dat ik naar de grond moest kij-

ken. Het duurde een tijdje voor ik zag wat hij bedoelde: Een zachte spiraal trok door de velden, en legde het graan een beetje plat. Ik vroeg hem of hij dit vaak zag. 'Oh, a couple of times every flight.'

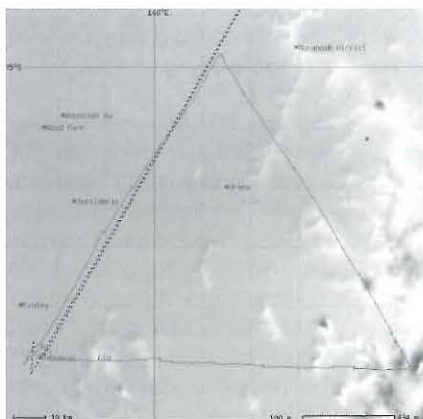
### Blauwthermie: 'Straight on track, what else would you do?'

Zoals de meeste mensen vond ik blauwthermie een beetje afschrikwekkend. Het vraagt moed om overland te vliegen zonder aanwijzingen waar je terug kan stijgen. Het was dus mijn grote geluk dat we pakweg de helft van de wedstrijd in blauwthermie gevlogen hebben, omdat Ingo Renner wereldwijd als een autoriteit op dit vlak wordt gezien. Hier heb ik zonder twijfel het meeste bijgeleerd.

Hij staat bekend als de man die rechtdoor vliegt. Geen compromissen, en slechts geringe afwijkingen zijn uitzonderlijk toegelaten. Om dit te begrijpen moet je eigenlijk ook weten hoe Australië opgebouwd is. Het bestaat uit gigantische homogene gebieden, waar weinig contrasten in zijn. Kleine dorpen, kleine bossen, boeren die hun veld ploegen, ..., zijn volgens hem niet de moeite om voor rond te vliegen. Hij gelooft namelijk niet, dat je kunt zeggen waar een thermiekbell nu juist is losgekomen (Het fenomeen: AHA, deze kleine groep huizen hebben de thermiek getriggerd!). Met een beetje wind worden de thermiekslangen immers kilometers verder gedreven. En als je iets hoger bent, is dit nog moeilijker in te schatten.

Hij gelooft wel in grote gebieden ontwijken, waar de kans op goede thermiek geringer is (geïrrigeerde gebieden, downwind van een rivier,...), en dat je in de goede gebieden moet blijven.

In deze gebieden vliegt hij kaarsrecht op koers, rekening houdend met de windverplaatsing bij het thermieken. Wat ik met kaarsrecht bedoel, zie je op de igc-trace. Enkel voor heel welbepaalde zaken vliegt hij een beetje rond, zoals voor grote bossen op een zandgrond, grote fabrieksterreinen, steengroeven,...



Recht door zee...



Een blik op het dorre Australische landschap

Hij zei wel dat hij in Europa nog iets anders vliegt, en voor mij zou het dus heel interessant zijn om dat eens te zien. Wat me vooral opviel was zijn rust. Op een gegeven moment zaten we 355 km uit, op 350 meter boven grond. In mijn hoofd zag ik de dagenlange terughaling via kleine Australische weggetjes al voor mij. Ik vroeg wat ik moest doen, en hij antwoordde kalm: 'Straight on track, what else would you do?' Het enige dat we zeker wisten, was dat achter ons enkel zakken lag... Een beetje verder stond een kleine anderhalve meter, en met wat geduld waren we weer op weg.

### Thermiek centreren

Thermiekbellen kunnen verwacht en onverwachts opduiken. Tussen mij en mijn broer is er de eeuwige discussie van het optrekken. Stel: je bent hoog genoeg, je komt stijgen tegen waarin je nog lang niet moet draaien (ook al is het een middelmatige bel). Wat is dan het meest voordelige. Trek je dan je snelheid eruit zodat je trager vliegt, en langer in de bel blijft en dus meer hoogte wint? Of niet, en minder tijd verprutst, en je gemiddelde snelheid (tijdelijk) daalt? Zo ja, hoeveel snelheid dan? Ga je 80 vliegen? Of ga je slechts 20 km/h trager vliegen dan je doorsteeksnelheid? Vele vragen, en het antwoord is niet duidelijk. Alleszins verschilt het afhankelijk van: je vliegtuig, waterballast, je hoogte, de sterkte (of verwachte sterkte) van de bel, en ook de breedte van de kern...

Je snelheid er helemaal uittrekken is in vele gevallen geen goede oplossing. De energie die je verspeelt bij het optrekken en aandrukken, is veelal groter, dan de winst in hoogte die je maakt. Geen snelheid eruit halen is dan weer om een heel andere reden slecht als je bij grote snelheid doorsteekt. De kans dat je een goede bel doorvliegt, en te laat indraait, en zo verschrikkelijk veel

tijd verspilt bij het te goed centreren, is dan groot. Zoals altijd, zijn extremen nooit goed, en is een beetje de snelheid eruit halen zeker niet de slechtste oplossing.

Heb je dan besloten om in te draaien, is het belangrijk snel en juist te verleggen. Als je je eerste cirkel driekwart hebt rondgevlogen, weet je normaalgezien waar het beste stijgen zit. Leg dan plat, iets voor het beste stijgen. En wacht niet té lang om terug in te draaien. Weerom zijn alle situaties anders. Maar wel belangrijk is niet meer dan één keer per 360° te verleggen. Anders wordt je cirkelstraal te groot en verlies je de bel uit het oog. Als je meer dan twee bochten hebt gedaan, en de bel is een halve meter of meer onder de verwachtingen, moet je zeker afvliegen. Anders verlies je gewoonweg te veel tijd. Afvliegen doe je ook als het stijgen begint af te zwakken, ook al ligt dit aan je eigen centreerfouten. De belangrijkste fout die verreweg het meeste tijd kost, en ook de voornaamste reden van een traag gemiddelde, is het te veel tijd verliezen in een te zwakke bel. Je mag gewoon geen genoeg nemen met middelmatig stijgen, ook al biedt het je de psychologische zekerheid van hoog en droog te blijven. Bij het afvliegen is het uiteraard belangrijk in de bel nog aan te duiken zodat je in het zakken al je gewenste doorsteeksnelheid hebt.

### Voor de startlijn: 'I don't like to poker.'

Iedereen kent het wachtspelletje voor de afvlieglijn. Een paar gekken vliegen uiteindelijk als eerste af omdat het nu toch echt wel laat aan het worden is. 5 minuten later heeft de gigantische pulk van aasgieren ze ingehaald. Er zijn er die nog langer wachten en het grote risico van een buitenlanding erbij nemen. Komen ze wel rond, is de kans op een goede plaats zeer groot, omdat ze in het beste deel van de dag vliegen, en omdat de mensen die vroeger zijn afgevlogen, de goede thermiek 'markeren'. Maar zweefvliegen is geen pokerspel. Als je een meerdaagse wedstrijd meevliegt, is de kans dat je op één van die dagen het veld niet haalt zeer groot. Dit is dramatisch voor de uitslag.

Hoe moet het dan wel? Je moet je niks aantrekken van de concurrentie. Ga van je eigen intuïtie en ervaring uit om het ideale moment te kiezen en laat je niet beïnvloeden door de anderen. Vroeg afvliegen is niet per definitie slecht. Zeker als de weersverwachtingen niet helemaal duidelijk zijn, kan dit een tactische goede zet zijn.

Je eerste doorsteek is lang, en je komt redelijk laag aan in de eerste klim. Omdat je hierin zoveel tijd doorbrengt, moet deze zeer goed zijn. Is dit niet zo, dan moet je een tweede afvlucht overwegen. Optimaal is als de eerste en de laatste bel even sterk zijn (en

het gemiddelde stijgen tussendoor natuurlijk iets beter). Dan weet je dat je van het ideale weervenster gebruik hebt gemaakt.

### Final glide

De extreem lage (enkele meters boven de grond), snelle en verre aanvluchten, waar men de hoogte direct omzet in snelheid en dan boven de grond de snelheid omzet in afstand, ziet men tegenwoordig op grote wedstrijden. Deze manier is sneller als de klassieke manier waarin men met een vaste snelheid rustig naar huis vliegt. Maar veel onveiliger. En het belangrijkste tijdens een wedstrijd (en ook in het algemeen) is dat men de volgende dag terug kan vertrekken in een heel vliegtuig. Hij drukte me erg op het hart me hier niet aan te wagen.



Het einde van een snelle en lange finalglide.

### AAT: 'A bit unfair'

Als een wedstrijd gehouden wordt enkel en alleen om de beste piloten aan te duiden, moeten alle piloten dezelfde kansen krijgen, en de factor geluk zoveel mogelijk beperkt worden. AAT-tasks vormen voor deze wedstrijden geen eerlijke formule. Tijdens één van onze vluchten hadden we bijvoorbeeld het geluk, juist voor een front te finishen. Dit was veel sneller genaderd als 's ochtends voorspeld, en geen mens die dit had kunnen voorzien. Anderen hadden een iets grotere route gekozen, en moesten met veel minder krachtige bellen naar huis sukelen. Tijdens de Outback Shootout en vele andere wedstrijden, waar de 'fun-factor' belangrijk is waar er een groot verschil in toestellen en niveaus van piloten bestaat, is de AAT een goed alternatief, maar niet voor grote, officiële wedstrijden.

Moet er toch een AAT gevlogen worden, dan is het zeer handig bepaalde zaken in acht te nemen. Elke wedstrijd heeft zijn eigen regels, en het is zeer belangrijk deze goed te kennen. Zo kan het soms voordeliger zijn niet te finishen, en vlak voor de lijn 'buiten te landen'. Vooral de verdeling van punten tussen snelheid en afstand moet uiteraard zeer goed in het oog gehouden worden bij de beslissing 'te keren' (na twee vliegdagen hadden we door dat 'distance-hunting' in deze wedstrijd toch niet de beste

manier was om veel punten te krijgen, en de snelheid een belangrijke factor was).

Op voorhand de route bekijken is zeer belangrijk, dat je eigenlijk al weet in welke sector je verder doorgeliegt, en in welke je kort afdraait. In het oosten van Tocumwall had het dit jaar wat meer geregend en daar was het weer telkens dus minder goed. Daar hebben dan ook zo weinig mogelijk tijd proberen te verliezen. Kies ook een vaste koers, waar je zo min mogelijk van probeert af te wijken (behalve als het weer zich anders ontwikkelt als voorzien). Dit zorgt ervoor dat je niet begint te zwalpen. Dit is iets dat je toch vaak ziet als men loggertracks bekijkt. Een keerpunt wordt optimaal genomen met een thermiekbel die liefst zo laag mogelijk wordt aangepakt. Als het een downwind-keerpunt is, moet je dit zien als een verlenging van je huidige been, bij een upwind-keerpunt als het begin van het volgende been.



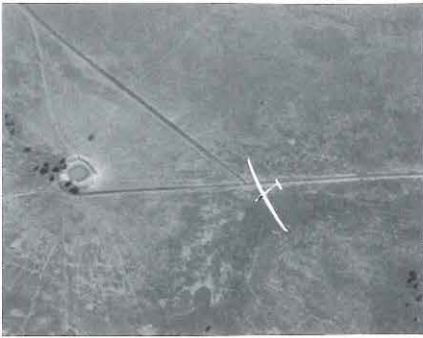
En als het dan toch fout loopt, kan je nog altijd proberen de sleper in te halen na de terugsleep.

### Waterballast: '... is overrated.'

Waterballast is altijd een onderwerp van discussie. Vele toppiloten gieten hun vliegers altijd tot overlopen vol. Theoretisch gezien is dit onzin. Heel interessant hierover zijn de artikelen van Herman Leucker. Dit betekent niet dat waterballast overbodig is. We hebben elke dag water meegenomen, uiteraard aangepast aan de weersomstandigheden. Enkel op de laatste dag zaten we 'vol' (120 km/h gemiddeld over 600km).

### Veranderingen over de laatste 40 jaar: 'Little has changed.'

De laatste grote verandering in de vliegtuigbouw, die een verandering in vliegstyle heeft veroorzaakt, was de overgang van hout naar plastic. Nadien zijn de vliegtuigen uiteraard beter geworden, de gemiddelde snelheden hoger en de afstanden groter, maar de manier van het vliegen zelf is onveranderd. Wanneer ik iets vroeg zei hij regelmatig dat alles reeds geschreven was, wat er te schrijven viel (vooral verwijzend naar de boeken van Helmut Reichmann), omdat deze theorieën (zoals bijv. McReady)



Ventus 2CM gevlogen door Tony Tabart

bewezen en onveranderlijk zijn. Lezen en herlezen wat reeds 30 jaar geleden neergepend is, is zeker geen verloren tijd.

Nieuwe instrumenten onthaalt hij met dubbele gevoelens. GPS maakt de navigatie gemakkelijker en dit zorgt ervoor dat je je beter kan concentreren waar het echt om draait. Als de honderden extra snufjes op de lpaq's meer aandacht vragen dan nodig, worden ze vergiftigde geschenken. Onontbeerlijk voor competities is een goed werkend paar muggenpoetsers, want het effect van een vuile of natte vleugel wordt maar al te vaak onderschat.

**Psychology: 'During a contest, I ask myself: what would I do if I wouldn't be here? The answer is always: I would fly gliders anyway.'**

Elke sportwedstrijd wordt in het hoofd van een sportman gewonnen. Psychologie is ongelofelijk belangrijk, zeker in een sport waar alles draait rond concentratie en interpretatie van de omgeving. En volgens mij ligt hier dit de grootste kwaliteit van Ingo Renner: zijn kalmte.

Tijdens een wedstrijd is het belangrijk niet te experimenteren. Je bent met iets bezig wat je graag doet, en wat je waarschijnlijk ook zou doen als je niet op die wedstrijd was. Een professionele instelling: er is, objectief bekeken, geen verschil met een gewone overlandvlucht.

Tijl Schmelzer



Foto: J. Aerts



Foto: J. Aerts

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 Avibel, the Company from the Heart of Europe,  
where knowledge meets your needs.



This new edition - consisting of 13 colour photographs - will bring you closer to the fascination, experience, dynamic and beauty of gliding. The back page informs you in 3 languages about details such as type of

gliders, history and technical developments. The format of 48 x 29 cm, the glossy paper and the table model make this calendar worldwide unique.

**37<sup>ème</sup> Edition**

Ce calendrier vous présente 13 posters spécialement sélectionnés et vous fera découvrir avec fascination les techniques du vol à voile, l'alliance de l'aventure aéronautique et la féerie de la nature. Au verso, des informations techniques en 3 langues concernant les aéronefs, leur historique et leurs évolutions vous transporteront à travers le monde l'aviation. Par son impression sur papier glacé d'excellente



qualité au format 48 x 29 cm et son calendrier pliable et détachable, unique en son genre, il vous accompagnera tout au long de l'année.

