

TOPSPORTBELEIDSPLAN

Ballonvaren

2004-2005

KNVvL, afdeling **Ballonvaren**

TOPSPORTBELEIDSPLAN 2004-2005

Inhoud

Voorwoord

1	Inleiding	3
1.1	Ballonvaren	3
1.2	Opleiding	3
1.3	Organisatie	3
1.4	De DBCC	4
2	Wedstrijdevenementen	5
2.1	Nederlandse wedstrijden	5
2.1.1	Nederlandse Kampioenschappen	5
2.1.2	Grand Prix en One-Day-FLy	5
2.2	Internationale wedstrijden	5
2.2.1	Europese en Wereldkampioenschappen	5
3	Beleidsdoel	6
3.1	Wat we willen bereiken op middellange termijn	6
3.1.1	Doel voor de komende jaren	6
3.2	Strategie: wat we gaan doen	6
3.2.1	Draagvlak	6
3.2.2	Kernploeg	6
3.2.3	Training	7
3.2.4	Wedstrijdervaring	7
3.2.5	Lichamelijke conditie	7
3.2.6	Motivatie en mentale conditie	7
3.2.7	Begeleiding	8
3.2.8	Materiaal	8
3.2.9	Veiligheid en gezondheid	8
3.2.10	Talentontwikkeling	8
3.2.11	Jaarprogramma	9
Bijlage 1	Scores Nederlandse ballonpiloten	10
Bijlage 2	Kernploeg Ballonvaren	11

1 Inleiding

Het bestuur van de afdeling ballonvaren van de KNVvL kiest nadrukkelijk voor de ontwikkeling van ballonvaren als wedstrijd- en topsport. In de afgelopen 25 jaar is de ballonsport in het algemeen uitgegroeid van kleine elite sport tot een internationale sport waar een groot aantal deelnemers uit diverse landen aan deelnemen. De competitie tussen de Nederlandse piloten heeft de laatste jaren vooral in de breedte aan kracht gewonnen steeds meer Nederlandse piloten doen mee aan internationale wedstrijden.

Dit topsportbeleidsplan is tijdelijk herzien in november 2004. Het is echter de bedoeling van de DBCC om het beleid medio 2005 opnieuw vast te stellen maar dan voor een periode van ongeveer drie jaar met als einddatum een WAG (World Air Games) of WK (wereldkampioenschap).

1.1 Ballonvaren

Het ballonvaren onderkent officieel (FAI) vijf klassen:

- AA Gas Ballonnen
- AM Roziere Ballonnen
- AS Superpressure Ballonnen
- AX Hete Lucht Ballonnen
- BX Hete Lucht Luchtschepen

Dit beleidsplan betreft enkel het hete lucht ballonvaren.

1.2 Opleiding

Om te kunnen ballonvaren is een intensieve opleiding vereist. Er zijn (a.g.v. veranderende regelgeving in de zeer nabije toekomst) in Nederland twee soorten brevetten te behalen. Namelijk een PPL (Private Pilot License) of een CPL (Commercial Pilot License).

Het brevet bestaat uit een theorie- en een praktijkdeel. Beide brevetten worden op dit moment nog uitgegeven onder auspiciën van de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW). Bij NK, EK en WAG wedstrijden geldt een minimum brevet ervaring van 50 uur.

In Nederland worden opleidingen tot ballonpiloot verzorgd op individuele basis door piloten met meer dan 200 uur ervaring.

1.3 Organisatie

De internationale koepelorganisatie voor luchtsporten is de FAI, de Fédération Aéronautique Internationale (zie www.fai.org). De FAI stelt regels vast voor wereldrecords en voor luchtsportevenementen. Daarnaast is de FAI betrokken bij regelgeving met betrekking tot veiligheid, training en het gebruik van het luchtruim, in samenwerking met de ICAO (International Civil Aviation Organisation). De FAI heeft een permanente vertegenwoordiger bij de ICAO.

De FAI is een door het Internationale Olympische Comité erkende organisatie. De FAI is lid van de GAISF (General Association of International Sports Federations) en van de IWGA (International Word Games Association).

Nationale leden zijn vertegenwoordigd bij de FAI via hun National Airsport Control organisatie (de KNVvL). Actieve leden hebben stemrecht tijdens de jaarlijkse algemene vergadering.

De voorzitter, uitvoerende directors en secretaris-generaal van de FAI worden gekozen. De Executive Board implementeert beleid en besluiten van de algemene vergadering.

De administratieve staf, onder leiding van de secretaris-generaal, zetelt in Lausanne, Zwitserland.

Een afdeling van de FAI is de CIA, de Commission Internationale d'Aerostatique . De CIA bepaalt de internationale wedstrijdreglementen. Bovendien wordt in een jaarlijkse bijeenkomst van nationale vertegenwoordigers bij de CIA de lokatie en organisatie van internationale kampioenschappen vastgesteld.

De Nederlandse afdelingen ballonvaren is lid van de CIA en vaardigt jaarlijks haar voorzitter af naar de CIA-bijeenkomsten.

In Nederland zijn luchtsporten georganiseerd in de KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart). De KNVvL is gesprekspartner voor de Nederlandse overheid en voor nationale organisaties als het NOC*NSF. De KNVvL fungeert als coördinator van de zelfregulering op het gebied van recreatieve luchtvaart en vereniging van recreatieve piloten. De KNVvL heeft een hoofdbestuur, een bureau in Den Haag en tien afdelingen. Elke afdeling organiseert een bepaalde luchtsport of vliegsoort. Er zijn afdelingen parachutespringen, modelvliegen, ballonvaren, gemotoriseerd vliegen enzovoort.

Er is een jaarlijkse ledenvergadering van de KNVvL waar bestuursleden worden gekozen, décharge wordt verleend over de jaarrekening en het beleid van de KNVvL wordt vastgesteld. Stemgerechtigd zijn aangesloten leden (dat zijn afgevaardigden van de afdelingen).

De afdeling ballonvaren van de KNVvL heeft een bestuur dat verantwoordelijk is voor de organisatie en regulering van het ballonvaren in Nederland. Het afdelingsbestuur is gesprekspartner voor het ministerie van V&W (namelijk de IVW, de inspectie voor verkeer en waterstaat, divisie luchtvaart) met betrekking tot specifieke vergunningen, knelpunten en dergelijke.

De afdeling ballonvaren kent ook een wedstrijdcommissie (de DBCC) die twee hoofdtaken heeft: het organiseren van de NK en het organiseren van de kernploeg.

1.4 De DBCC

De Dutch Balloon Competition Club is in 1994 opgericht om het ballonvaren als wedstrijd sport in Nederland te stimuleren. De club organiseert heteluchtballonwedstrijden, waaronder het Nederlands Kampioenschap Ballonvaren onder auspiciën van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart. Jaarlijks organiseren leden van de club in verschillende regio's Grand Prix-wedstrijden, die meestal een lang weekeinde duren of zogenoemde one-day-fly's van één dag die bedoeld zijn om de leden van de club te laten trainen voor het NK. Het Nederlands Kampioenschap Ballonvaren duurt vijf dagen, met maximaal 7 of 8 vaarten. De drie of vier hoogst scorende piloten kwalificeren zich voor deelname aan het Wereld- of Europees kampioenschap in het daarop volgende jaar (NK 1998 kwalificeerde voor de WK in 1999, in Oostenrijk; het NK 1999 kwalificeert voor het EK 2000, in Luxemburg). Daarnaast begeleiden officials van de DBCC recordpogingen (ook weer namens de KNVvL) en organiseert de club trainingen voor met name observers: de officials die tijdens een ballonwedstrijd de ogen en oren zijn van de wedstrijdleiding en zorgen dat er rapport wordt opgemaakt van accurate posities, tijden en dergelijke ten behoeve van de scoring.

2 Wedstrijdevenementen

2.1 Nederlandse wedstrijden

2.1.1 Nederlandse Kampioenschappen

Elk jaar worden de Nederlandse Kampioenschappen (NK) ballonvaren georganiseerd. Het NK kan door de CIA worden erkend als Categorie II evenement (echter qua organisatie wordt zij, ivm ervaring voor de wedstrijdpiloten, uitgevoerd ware het een Categorie I event). Hierdoor is het mogelijk dat deelnemers van de NK zich kwalificeren voor deelname aan Categorie I evenementen zoals EK en WK.

2.1.2 Grand Prix en One-Day-FLy

Gedurende het jaar worden onder auspiciën van de DBCC enkele één daagse wedstrijden (One-Day-Fly) en/of meerdaagse wedstrijden (Grand Prix) georganiseerd. Deze wedstrijden dienen als trainingswedstrijden en tellen op dit moment nog niet mee voor plaatsing in de kernploeg. De DBCC werkt aan plannen om dit laatste te wijzigen.

2.2 Internationale wedstrijden

Er is een uitgebreide internationale wedstrijdkalender waarbij een groot aantal landen open kampioenschappen organiseert. Regels voor internationale ballonvaarwedstrijden worden vastgesteld door de CIA . De huidige opzet van de wedstrijden bestaat al sinds 1973.

2.2.1 Europese en Wereldkampioenschappen

Iedere twee jaar vinden er Wereldkampioenschappen (WK) plaats. In het tussenliggende jaar zijn er de Europese Kampioenschappen (EK). Er worden geen aparte wedstrijden voor vrouwen gehouden.

Naast EK en WK zijn de vierjaarlijkse World Air Games (WAG) belangrijke internationale wedstrijden waaraan door Nederlandse piloten wordt deelgenomen. In 1997 werden in Turkije de eerste World Air Games gehouden, waar alle luchtssporten vertegenwoordigd werden. De World Air Games worden gezien als de 'Olympische Spelen' voor de luchtssporten, die gerekend mogen gaan worden tot Events of the First Category (zie FAI Sporting Code). In juni 2001 zijn de tweede WAG gehouden in Spanje.

Deze internationale wedstrijden worden een jaar tevoren voorafgegaan door pré-WK, pré-EK en pré-WAG die belangrijk zijn om het vaargebied te leren kennen en die door de wedstrijdorganisatie worden gebruikt als generale repetitie. Pré-wedstrijden zijn categorie II wedstrijden.

3 Beleidsdoel

3.1 Wat we willen bereiken op middellange termijn.

Nederland biedt weinig (natuurlijke) omstandigheden die bijdragen aan een hoog niveau van het ballonvaren. Er zijn geen bergen, het land is erg vlak en de wet- en regelgeving is zodanig dat mogelijkheden om te starten en te varen nogal beperkt zijn. Bovendien kent Nederland geen eigen ballonvaartindustrie waar ontwerpers en testpiloten emplooi vinden. Wel wordt er in Nederland veel commercieel met passagiers gevaren. Nederlandse wedstrijd piloten zijn dan ook amateurs of ervaren passagier piloten. Dit laatste gebeurt echter vrijwel altijd op veel grotere ballonnen dan die waarmee wedstrijd wordt gevaren, waardoor deze commerciële ervaring zich niet zomaar in kundig wedstrijd varen laat vertalen. De gemiddelde leeftijd waarop mensen voor het eerst beginnen met ballonvaren is, wegens de grote investeringen van tijd, geld en inspanning, ruim boven de twintig.

Desalniettemin telt Nederland ruim 200 ballonpiloten. Waarvan zo'n 20 tot 30 zich min of meer actief bezig houden met wedstrijd ballonvaren. Ondanks beperkte inspanningen van de afgelopen paar jaar (formering en begeleiding kernploeg, begeleiding bij wedstrijden enzovoort) scoren de Nederlandse piloten die deelnemen aan internationale wedstrijden bovengemiddeld (zie overzicht in bijlage).

Nederland kent een aantal getalenteerde en zeer gemotiveerde piloten, maar de omstandigheden om individueel de top te halen zijn niet ideaal. De kracht van Nederland moet gevonden worden in het optimaal bundelen van de aanwezige ervaring en middelen om zodoende met enkele toppiloten maximale prestaties te bereiken. Het Nederlandse model bestaat daarom uit een redelijk brede kernploeg van zo'n drie tot vijf piloten waaruit een selectie van maximaal 3 piloten mag worden aangewezen (soms mag 4) die deelneemt aan internationale wedstrijden. Voor een wat grotere kernploeg is gekozen om daarmee kennis over een groter aantal piloten te verspreiden.

3.1.1 Doel voor de komende jaren

De DBCC zich ten doel gesteld om in de komende jaren weer een Nederlandse piloot bij EK en WK bij de beste 10% te laten eindigen. Op de langere termijn hoopt de DBCC een Nederlandse piloot bij de top-3 te zien.

3.2 Strategie: wat we gaan doen.

De strategie behelst een aantal algemene voorwaarden om de Nederlandse piloot bij de wereldtop te krijgen. Verdere invulling van de strategie door de DBCC is gepland medio 2005.

3.2.1 Draagvlak

Het beleid wordt vastgesteld door de DBCC die verantwoording verschuldigd is aan het bestuur van de afdeling ballonvaren van de KNVvL. Toekomstig beleid moet er op zijn gericht zaken met de sporters te overleggen, over de betekenis die het beleid voor hen heeft en over hun mogelijkheden om er individuele invulling aan te geven.

3.2.2 Kernploeg

Er is een kernploeg van vijf beste of meest veelbelovende Nederlandse wedstrijd piloten (zie voor de selectiecriteria bijlage 2). Uit de kernploeg worden de piloten geselecteerd die deelnemen aan internationale wedstrijden

De leden zullen in elk geval deelnemen aan (indien zij worden gehouden) de pré-EK, pré-WK en de pré-WAG, ter voorbereiding van hun deelname aan de EK, WK en de WAG. De begeleiding door de DBCC kan naast het bespreken van een trainingsprogramma ook bestaan uit ondersteuning ten aanzien van de werkgever, ondersteuning bij het verwerven van materiaal van topkwaliteit, sportmedische begeleiding en dergelijke.

3.2.3 Training

De belangrijkste voorwaarde voor het hoog scoren is veel vaarervaring door de piloten voornamelijk in wedstrijden. Het gaat om het opdoen van zoveel mogelijk vaarervaring waardoor vaartechniek, inzicht, mentale training en communicatie worden geoefend. Daarom wordt van kernploegleden verwacht dat zij naast het NK ook meedoen aan de Grand Prix en One-Day Fly wedstrijden. Van kernploegleden wordt ook verwacht dat ze de beperkte mogelijkheden in Nederland optimaal benutten voor vaartraining. Naast het deelnemen aan wedstrijden zijn trainingsdagen noodzakelijk om te experimenteren met vaartechnieken, taken, materiaal en trainingsvormen. Bij voorkeur zal een trainingdag plaatsvinden onder leiding van een internationaal gerenommeerde (ex)wedstrijdpiloot. Ballonvaren is zeer afhankelijk van het weer. Het is daarom moeilijk trainingen in Nederland op langere termijn te plannen. De mogelijkheden zullen daarom worden onderzocht om ervaringen in het buitenland (Metz e.d.) mee te laten tellen voor de resultaten van de kernploeg.

3.2.4 Wedstrijdervaring

De meest intensieve vorm van training is het deelnemen aan wedstrijden. Deelnemers krijgen ervaring met de wedstrijddiscipline (gang van zaken, drukte en stress, wedstrijd vaartvoorbereiding en voorgeschreven taken), kunnen hun eigen beslissingen en technieken vergelijken met die van piloten die beter presteren en daarvan leren en oefenen. Omdat het deelnemen aan wedstrijden een bijzonder effectieve vorm van training is, wordt het deelnemen aan internationale wedstrijden buiten het programma van de kernploeg gestimuleerd

Om voor de kernploeg in aanmerking te komen is het voor een piloot verplicht deel te nemen aan de Nederlands Kampioenschappen. De selectie voor de kernploeg vindt op dit moment nog geheel plaats op basis van resultaten behaald tijdens de NK. De DBCC overweegt of het mogelijk is ook punten behaald in internationale competities in de selectiecriteria op te nemen.

3.2.5 Lichamelijke conditie

Van de leden van de kernploeg wordt verwacht dat zij zelfstandig door middel van sportactiviteiten hun algemene conditie op peil houden. De sportactiviteiten die de kernploegleden ondernemen kunnen eventueel in overleg met de DBCC individueel worden gekozen; het kan gaan om verschillende vormen van krachttraining en conditietraining.

Er is niet veel bekend over specifieke conditietraining voor ballonvaren. Het is aannemelijk dat met name uithoudingsvermogen, concentratie, mentale conditie en incidentele korte krachtsinspanningen een grote rol spelen bij het varen. Onderzocht zal worden of het mogelijk is gebruik te maken van de NOC*NSF faciliteiten voor het doen van onderzoek naar de fysieke en mentale eisen die de sport stelt.

3.2.6 Motivatie en mentale conditie

Prestaties worden alleen geleverd door gemotiveerde piloten met zelfvertrouwen. Het gaat om de motivatie om lang geconcentreerd te varen (doorzettingsvermogen) en om te trainen. De motivatie van kernploegleden kan worden gestimuleerd door trainingsactiviteiten, maar ook door de status van wedstrijdpiloten binnen de ballongemeenschap en daarnaast in Nederland te verhogen. Dit laatste zou kunnen kan worden bereikt door positieve publiciteit met betrekking tot ballonvaren als wedstrijdsport.

Het goed presteren tijdens wedstrijden is afhankelijk van een aantal mentale processen. Piloten nemen een groot aantal beslissingen, sommige na overleg, sommige in een fractie van een seconde. Piloten dienen te beschikken over inzicht (met betrekking tot tactiek, meteo, terrein, vaartechniek, communicatie enzovoort) en zij moeten in staat zijn zich gedurende langere tijd te concentreren. Het is van belang dat piloten adequaat omgaan met spanning en stress en dat zij over doorzettingsvermogen beschikken.

Begeleiding door een sportpsycholoog en/of haptonoom kan bijdragen aan het vergroten van inzicht, concentratievermogen en doorzettingsvermogen. Voor de kernploeg wordt gestreefd om op de trainingsdag een sessie met een sportpsycholoog, haptonoom of vergelijkbare deskundige te organiseren.

3.2.7 Begeleiding

De begeleiding en integratie van de kernploeg is niet apart georganiseerd. Pogingen daartoe zijn in afgelopen jaren niet geslaagd a.g.v. de huidige grote mate van individualiteit in de ballonsport. De voorgenomen veranderingen in het beleid medio 2005 moeten er toe leiden dat een structuur ontstaat waarbij een teamcaptain kan ondersteunen met trainingen, briefings, groepsgesprekken en individuele trajectplannen. Tevens kan de kernploeg dan ondersteund worden voor organisatorische en logistieke zaken. De structuur met een teamcaptain is de afgelopen jaren reeds succesvol bewezen zijn door onder andere Duitsland, Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Deze teamcaptain en de DBCC zijn samen verantwoordelijk voor de selectie en begeleiding van kernploegleden en Nederlandse teamleden, voor het opstellen van jaarplannen, voor de organisatie van kernploegactiviteiten en voor het aanvragen van subsidies voor de topsport. Zij leggen verantwoording af aan de afdeling ballonvaren van de KNVvL.

3.2.8 Materiaal

Deelname aan internationale wedstrijden veronderstelt het gebruik van modern materiaal dat voldoet aan internationaal gestelde eisen (in casu geldige BVI en BVL bij de nationale luchtvaartautoriteit). Om bij ballonvaarwedstrijden hoog te kunnen scoren zijn een kleinere wedstrijd ballon, betrouwbare communicatiemiddelen, gps-ontvanger en back-up gps-ontvanger noodzakelijk (kosten ongeveer € 20.000). Van kernploegleden wordt verwacht dat zij er zorg voor dragen dat hun materiaal compleet en up-to-date is en voldoet aan de voorschriften.

3.2.9 Veiligheid en gezondheid

Veiligheid en gezondheid zijn vanzelfsprekende aandachtspunten voor piloten. Dat houdt onder meer in dat Nederlandse wedstrijd piloten alleen met gecertificeerd materiaal vliegen en dat zij beschikken over alle benodigde kennis en oefening om op een veilige manier te vliegen. Het houdt tevens in dat de piloten op hun sport afgestemde gezonde voeding gebruiken en dat zij zich onthouden van drugs- of dopinggebruik. Controles zullen waarschijnlijk uitgevoerd gaan worden door DoCoNed. Het dopingbeleid wordt echter niet zozeer door controles gevormd maar door het bewaken van het bewustzijn met betrekking tot doping. Het standpunt van de DBCC is dat dopinggebruik ongezond is en tot gevaarlijke situaties kan leiden, onder meer doordat het beoordelingsvermogen van piloten verminderd kan worden. De toekomstige teamcaptain zal voorlichting gaan verzorgen over doping aan de kernploeg.

Het is de bedoeling om op de trainingsdag een voedingsdeskundige uit te nodigen om de kernploeg voor te lichten over goede voeding in het algemeen en over geschikte voeding voorafgaand aan een inspannende vlucht. De mogelijkheden van een onderzoek naar geschikte voedingspatronen voor piloten door de NOC*NSF zullen worden onderzocht.

3.2.10 Talentontwikkeling

De selectie van een Nederlands team dat voldoende presteert om in een EK, WK en/of WAG hoog te scoren gebeurt op basis van een meertraps systeem. Van de ruim 200 actieve ballonpiloten in Nederland nemen jaarlijks zo'n 10-15 piloten deel aan de Nederlandse Kampioenschappen. Op grond van de ranglijst die de NK opleveren wordt een kernploeg samengesteld, en daaruit kiest de DBCC de Nederlandse selectie.

Om dit systeem in stand te houden is het van groot belang dat er voldoende mensen de sport gaan of blijven beoefenen en dat er van hen voldoende piloten deelnemen aan de NK. Om dit te bereiken is een publiciteitsbeleid nodig, moeten scholing worden ondersteund en moet deelname aan de NK worden gepropageerd.

De focus van talentontwikkeling ligt op de kernploeg en de focus van scouting ligt bij de NK. Dat neemt niet weg dat ook buiten NK en kernploeg gezocht zal worden naar manieren om Nederlands talent te ontdekken en te stimuleren deel te nemen aan de NK.

De in 2002 voor het eerst gehouden One-Day-Fly wedstrijden worden gecontinueerd. Op deze manier ervaren piloten de sfeer van een wedstrijd. Dankzij deze "low budget" eendaagse wedstrijden wordt voor aankomende wedstrijd piloten een aantal drempels geslecht die hen ervan zouden kunnen weerhouden zich voor de NK in te schrijven. Tegelijk biedt het de DBCC de mogelijkheid talentvolle piloten op te merken en te stimuleren aan wedstrijden deel te nemen. Zo kan ook de deelname van vrouwen aan de NK worden vergroot.

3.2.11 Jaarprogramma

Elk lid van de kernploeg stelt in overleg met de DBCC een eigen jaarplan op. Hierin staat welke doelen dat jaar nagestreefd zullen worden en op welke manier dat zal gebeuren. Het individuele jaarplan wordt mede bepaald aan de hand van de analyse van de sterke en zwakke punten van het voorgaande jaar. De piloot committeert zich aan zijn of haar individuele jaarplan. De DBCC en toekomstige teamcaptain zien erop toe dat de kernploegleden hun individuele plan volgen.

Voor het ballonvaren als topsport wordt jaarlijks een jaarplan opgesteld door de DBCC. Bedoeling van het jaarplan is om het beleid zoals vastgelegd in het topsportbeleidsplan concreet vorm te geven.

Het beleid wordt indien nodig na enkele jaren herzien.

Bijlage 1 Scores Nederlandse ballonpiloten

Bereikte resultaten van Nederlandse ballonvaarders op World Air Games, EK en WK en van de afgelopen jaren.

WK 1995 Battle Creek USA; 86 deelnemers uit 33 landen.

10	Henk Broeders
35	Mathijs de Bruijn
42	Fokken Jan
79	Karel Abbenes

EK 1996 Schielleiten Oostenrijk; 80 deelnemers uit 24 landen.

9	BROEDERS, Henk
14	FOKKEN, Jan
31	DE BRUIJN, Mathijs
43	VAN GAMEREN, Rene

WAG 1997 Kapadokya-Nevsehir Turkije; 59 deelnemers uit 29 landen.

6	Mathijs de Bruijn
---	-------------------

WK 1997 Saga Japan; 112 deelnemers uit 39 landen.

27	KOOISTRA, Pieter
29	FOKKEN, Jan
31	BROEDERS, Henk
58	BARENDS, Koen

EK 1998 Katrineholm Zweden; 77 deelnemers uit 23 landen.

17	Henk Broeders
19	Mathijs de Bruijn
35	Jan Fokken
39	Cornelis van Helden
51	Pieter Kooistra

WK 1999 Bad Waltersdorf Oostenrijk; 90 deelnemers uit 32 landen.

21	De Bruijn Mathijs
29	Fokken Jan
61	Kooistra Pieter

EK 2000 La Rochette Luxemburg; 79 deelnemers uit 23 landen.

6	KOOISTRA, Pieter
18	DE BRUIJN, Mathijs
39	BROEDERS, Henk
56	FOKKEN, Jan

WAG 2001 Sevilla Spanje; 98 deelnemers uit 31 landen.

22	Henk Broeders
24	Mathijs de Bruijn
40	Cees van Helden
51	Jan Fokken
92	Henk Lubbers

WK 2002 Chatterault Frankrijk; 99 deelnemers uit 36 landen.

8	Mathijs de Bruijn
18	Henk Broeders
37	Pieter Kooistra

EK 2003 Vilnius Litouwen; 68 deelnemers uit 25 landen.

6	DE BRUIJN Mathijs
24	BROEDERS Henk
58	FOKKEN Jan
63	VAN KALKEREN Hendrik

WK 2004 Mildura Australië; 87 deelnemers 32 uit landen.

38	DE BRUIJN Mathijs
65	BROEDERS Henk

Bijlage 2 Kernploeg Ballonvaren

De kernploeg Ballonvaren bestaat uit 3 tot 5 leden.

Op dit moment plaatsen de beste drie deelnemers van het laatste NK zich automatisch voor de kernploeg.

Het voorstel is om dit medio 2005 als volgt aan te passen. Selectie voor 3 plaatsen in de kernploeg geschiedt dan aan de hand van de resultaten van de Nederlandse Kampioenschappen plus de resultaten van de one-day-fly's van de laatste 3 jaar.

Hierbij telt in één gegeven jaar de score van het NK voor 66,7% en beste score van een one-day-fly voor 33,3%. Voorts tellen de scores van het laatste jaar voor 100%, het voorlaatste jaar voor 80% en de score in het jaar daarvoor voor 60%.

De eerste drie op deze manier geselecteerde sporters wordt gevraagd deel te nemen aan de kernploeg.

De resterende plaatsen, evenals plaatsen die ontstaan doordat top-drie-sporters niet deelnemen aan de kernploeg, worden aangewezen door het bestuur van de DBCC.