

BELGIE - BELGIQUE
P.B. GENT X
BC 6178

# LIGABLAD

*Driemaandelijks tijdschrift van de liga van vlaamse zweefvliegclubs vzw*

*nummer 119*



*30ste jaargang  
juli • augustus • september 2009*

*Verantw. uitg.: Geert De Palmenaer • Tamboerkensstraat 42 • 9290 Berlare*

*kantoor van afgifte Gent X*

# LIGABLAD

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



30ste jaargang  
**juli • augustus • september 2009**

kantoor van afgifte Gent X  
driemaandelijks tijdschrift

liga van vlaamse zweefvliegclubs

nummer

119

P. 910168

# LIGABLAD

Driemaandelijks tijdschrift van de



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



**30ste jaargang • nummer 119  
juli - augustus - september 2009**

**Hoofredactie, redactieadres  
en verantwoordelijke uitgever:**

Geert De Palmenaer  
Tamboerensstraat 42, 9290 Berlare  
tel: 052/42 49 78  
GSM: 0474/86 71 97

**E-mail:**  
ligablad@skynet.be

**Aan dit nummer werkten  
verder mee:**

Bertels Peter (KACB) • Boudry Hjalmar (VZP) • Deschacht Heikki (KFC) • Gheysens Lennart (KAZM) • Huybreckx Marc (KACK) • Janssens Paul • Jansen Stijn (KACK) • Monika Oswald (LSV-Viersen) • Pauwels Patrick (LVZC) • Van Baelen Louis (KACK) • Van Dam Kris (KAZM) • Vanderveken Stéphane (KFC) • VanLaethem Hans (KAZM)

**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.zeevliegen.be of  
http://www.lvzc.be

**Betalingen:**

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

**Druk en opmaak:**

Sintjoris BVBA

kantoor van afgifte Gent X

**DEXIA**

Bank

Medewerkers blijven verantwoordelijk voor hun bijdragen. Overname van teksten toegestaan mits schriftelijke toestemming van de redactie.  
Teksten en foto's voor volgend nummer worden verwacht vóór 20 november 2009 op het redactieadres.

**Foto cover:** ademloos??? – foto: Lennart Gheysens

## Inhoud

Woordje van de redactie	
Nieuws van het seretariaat .....	1
Belgisch kampioenschap 2009 .....	2
Juniorenweekend 2009 .....	3
Nieuws van het promotieteam zweefvliegen .....	4
To walk again .....	5
Zweefvliegtuignieuws .....	5
Safety corner: the phantom dive .....	6
JWGC 2009 Rayskala .....	7
Onder de vleugel bij de vliegende reporters: dubbelinterview Darroze-Napoleon .....	8
Het hoekje van de boekenvreter .....	12
Wedstrijduitslagen .....	13
Wedstrijdreglement fotowedstrijd 2009 .....	14
Keiheuvel Cup 2009 - 8 en 9 augustus .....	14
KACK en lsv Viersen junior op het podium van NJW te Venlo .....	15
KACB : sportcommissie, vergunningen en bevoegdheden .....	16

## Woordje van de redactie

*Je kan het al merken aan de zon die van dag tot dag wat vroeger onder de horizon daalt, ons vliegseizoen loopt stilaan naar z'n eind toe. Een lang seizoen waarvan we gerust kunnen zeggen, "t Is mooi geweest." Blijkbaar (her)ontdekken steeds meer piloten onze COL want het ziet er nu al naar uit dat 2009 opnieuw een recordbrekend jaar zal worden. Hoewel met ons versnipperd luchtruim en wisselvallig klimaat de vrije vlucht-formule heel succesvol is, zien we dit jaar een opmerkelijke verschuiving van vrije vlucht naar opgegeven proef. Vrije vlucht mag dan wel vaak in een hoger aantal kilometers resulteren, de opgegeven proef blijft een uitdaging die bijzonder veel voldoening geeft wanneer ze volledig uitgevoerd kan worden. Met een opgegeven proef het maximale uit de dag halen weerspiegelt op meer dan één punt de kennis van het weer en de toestelprestaties. Bovenop de persoonlijke voldoening is het extra punt per kilometer dan natuurlijk meer dan verdiend.*

*Door enkele clubs is ook bewust voor de clubrangschikking gevlogen. Vooral de strijd om de 3e plaats tussen VZP en Albatros was hier tekenend. Albatros heeft echt alles uit de kast gehaald om de bovenhand te houden. Momenteel kunnen we alleen nog maar hopen*

*dat volgend jaar even spannend zal worden.*

*Het prachtige seizoen levert ons ook een eerste geslaagde Beker van Vlaanderen op. De 3 betreffende wedstrijden kenden een sterke opkomst en heel uitzonderlijk; uitsluitend vliegbare wedstrijddagen. Vooral tijdens de afsluitende Keiheuvel Cup was het BVV-klassement het gespreksonderwerp. Een kleine kanttekening hierbij is het steeds terugkerend samenvallen van één van deze wedstrijden met het BK.*

*In elk geval dankt aan de deelnemers die het opbrachten om aan al deze wedstrijden deel te nemen. Zij hebben ervoor gezorgd dat de eerste Beker van Vlaanderen geen leeg vat is geworden.*

*Graag maak ik jullie via dit voorwoordje nog even attent op onze jaarlijkse fotowedstrijd. Nu het weer wat minder wordt, is het misschien het ogenblik om eens in uw bestandsmappen te snuisteren en enkele foto's door te sturen naar fotowedstrijd@lvzc.be.*

*Probeer nog even te profiteren van de mooie najaarsdagen en veel pret toegewenst met de winteractiviteiten.*

Geert

# Nieuws van het secretariaat

## Hernieuwen van vliegvergunningen

Mogen wij nogmaals de aandacht vestigen op de '45-dagen regel'? Het KBAC-Reglement voorziet de mogelijkheid om alle vereisten voor de hernieuwing van de vliegvergunning in orde te brengen en aan te vragen tijdens de periode van 45 dagen voorafgaand aan de vervalddag. De checkvluchten met een instructeur kunnen dus in de periode van 6 weken voor de vervalddag worden uitgevoerd. Zo ook voor de medische keuring. Bij een medisch onderzoek uitgevoerd in deze 45-dagen-periode kan de nieuwe geldigheidstermijn keurig aansluiten op de vorige en kan er gewerkt worden met een vaste vervalddag. Mocht de keuringsarts hier geen rekening mee houden, kan je hem op deze regel wijzen. Geen enkele piloot hoeft een vliegdag te missen omwille van vervallen documenten wanneer hij/zij zes weken voor de vervalddag de nodige schikkingen neemt. "Express-aanvragen" en "stress-toestanden" zijn eigenlijk uit den boze... Een aanvraagdossier bestaat nog steeds uit: - origineel ingevuld en ondertekend aanvraagformulier dat eveneens door de clubverantwoordelijke is ondertekend - kopie van de medische verklaring - de blauwe doorschrijfkopie van het instructeursattest wanneer nodig. Zulk bevoegdheidsattest is 24 maanden geldig. Verifieer steeds of alle noodzakelijke vermeldingen zijn aangebracht, o.a. bevoegdheid, startwijze(n).

## VCL

Begin juli kregen we via het Bloso het bericht dat de Minister van Sport het werkingsverslag en de afrekening over 2008, het zesde werkingsjaar van de Vlaamse Cluster van Luchtporten, heeft goedgekeurd. Ondertussen werd het dossier ingediend om de erkenning als 'organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding' te behouden.

## EU-regelgeving

Vanuit de European Gliding Union, Europe Air Sports en de BZF werd er gereageerd op de laatste EASA NPA's (2009-01 – Ope-

rationaal Suitability Certificate, 2009-02 – Operational Requirements). Thans is het wachten op de publicatie van de respectievelijke 'Comment Response Documents' zodat we kunnen nagaan of de voorstellen al dan niet en hoe worden bijgestuurd. Tijdens de voorbije weken heeft Europe Air Sports met EASA maar ook met de EU-Commissie en met de betrokken administratie (DG-TREN) constructief overleg gepleegd. Alle partijen blijken stilaan te begrijpen dat er dringend bijsturingen nodig zijn voor de sport- en recreatieve luchtvaart.

## Symposium 2010

Het jaarlijkse symposium zal plaatshebben op zaterdag 6 februari in het Provinciaal Vormingscentrum te Oostmalle. In de voormiddag heeft de jaarlijkse instructeursconferentie plaats, in de namiddag is er een boeiend programma voor alle leden. Het volledige programma volgt in het nummer van december.

## Kadervorming

Op 15 november a.s. heeft de jaarlijkse studiedag plaats van de Raad van Instructeurs. Alle betrokkenen ontvangen rechtstreeks de nodige informatie.

## Promotie

Tijdens de voorbije maanden heeft de PR-Commissie op actieve wijze deelgenomen aan diverse manifestaties, zoals o.a. het 'Brede Scholen-project' in Kortrijk, 'To walk again' op het vliegveld van Overboelare, de Bloso-Zomertoer in Gavere, Lille en Kessel-Lo, de Bloso-Gordel in Dilbeek, de meeting Sanicole/Leopoldsburg, en de verschillende open-deur-dagen van de clubs.

## Incident/Accidentrapporten

Ondanks ieders inzet voor een veilig verloop van onze activiteiten, worden we helaas af en toe geconfronteerd met incidenten en soms met een accident. Wij verwijzen hier naar de gemaakte afspraken om alles te rapporteren aan de hand van de beschikbaar gestelde formulieren (aanwezig in de clubs

of beschikbaar via de website). Mogen we er nogmaals de aandacht op vestigen dat het rapporteren een belangrijk element is in het voorkomingsbeleid. Schaamte en gemakzucht zijn substantieven die hier niet op hun plaats zijn. 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 pdf-versie is beschikbaar op de FAI-website (<http://www.fai.org/gliding/sporting-code>) of via het secretariaat.

## Cursusmateriaal:

Verkrijgbaar via het secretariaat tegen de volgende ledenprijs:

- Veilig Zweefvliegen 7,50 € (11,50)\*
- Elementaire Vliegopleiding 5,00 € (7,00)\*
- Vliegboekje 2,50 € (4,00)\*
- 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!)
- vlieghoedjes (3,25 €)

## 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: 02/553 35 20 of kijk op [www.dopinglijn.be](http://www.dopinglijn.be) Hier kan je terecht voor gratis informatie en krijg je een antwoord op elke vraag. Wie sport moet weten waar de lijn ligt!

## KALENDER PROMOTIETEAM ZWEEFVLIEGEN

Datum	Plaats	Realisator/contactpersoon	Activiteit
Zat 29/08 Zon 30/08	Kiewit	ALB / luc.stultjens@gmail.com	Opendeurweekend Kiewit - Thema: 100 jaar vliegveld Kiewit
Zon 06/09	Dilbeek	VZP / bertcraeye@hotmail.com	De Gordel (BLOSO) (*)
Zat 12/09 Zon 13/09 Zat 19/09 Zon 20/09	Alle clubs	Niet van toepassing	Week van de sportclub Initiatief van BLOSO. Besteed extra aandacht aan open-deur-politiek (*).

Zat 19/09	Kortrijk-Heule	KFC / guido.sergeant@skynet.be	40 years KFC Deelname aan evenement Kortrijkse Sportraad in het kader van BLOSO's week van de sportclub.
Zon 20/09	Hechtel	LV / Frank@vandersmissen.eu	Promostand Hechtel Airshow - Samenwerking LV+ALB+LZC
Don 24/09	Leuven	LUAC / info@luac.be	Student welcome

(\* ) Alle clubs uit deze regio worden vriendelijk uitgenodigd om deel te nemen aan deze evenementen. Binnen uw club kan u hiervoor contact opnemen met de aangestelde PR-verantwoordelijke.

We beginnen zo stilaan te denken aan het volgende jaar met het promotieteam. Hiervoor doen we een evaluatie van het voorbije jaar. Tevens doen we een oproep voor suggesties waar we kunnen uitpakken met onze sport. Dit kan door middel van een artikel in één of ander tijdschrift of website, of door met een promotiestand naar één of ander evenement te trekken. Alle suggesties zijn welkom bij promotie@lvzc.be

## Belgisch Kampioenschap 2009



Vlaams onderonsje

**Dag 1:** We zijn er weer aan begonnen. Véél wind en om te beginnen blauw, later gevolgd door mooie Cu die op het einde van de dag wel wat groter werden. Een proef van 311 km voor de 15 m klasse en 340 km voor de open klasse stonden op het programma. De benen lagen naar het oosten, richting Eifel, dan iets zuidoost, west en terug naar het oosten vooraleer terug te keren naar St. Hubert. Eerste start om 13.00 uur en lijn open om 14 uur. Voor sommigen ging het héél snel, voor anderen wat minder. Tijl Schmelzer zette de goede prestaties van Weelde verder en werd 1ste met een gemiddelde van bijna 120 km per uur! Dan volgden de beide renklassers, dan Bert jr., Dennis, Miel en vooral Tim verloren tijd met een laag punt, waar ze moeilijk terug omhoog geraakten. In de open klasse vlogen de drie eersten samen met als gevolg een gemiddelde van 130 km/uur. Patrick Stouffs was de dagwinnaar.

**Dag 2:** De opdracht voor de tweede dag was een AAT voor beide klassen naar het zuiden. Afstanden tussen 157 en 242 km voor de 15m klasse en tussen 162 en 248 km voor de open klasse. De meteo was niet echt goed en tijdens het opslepen zag het er vrij bedenkelijk uit. Het bleek inderdaad een beetje een loterij. Sommigen kwamen laag, soms erg laag en geraakten redelijk goed terug weg, voor anderen was het een verloren strijd. Toch bleken de snelheden nog hoog te liggen.

In de 15 m waren twee Discussen de eersten met Dennis op 3 en Bert. jr op vijf.

In de open klasse was Yves Jeanmotte de snelste.

Tim en Eddy De Coninck waren de enige met een buitenlanding in de 15m klasse.

**Dag 3.** De voorspellingen waren vrij goed, met kans op buien. De opdrachten waren AAT's naar Bouillon, Bullingen en Adenau met een minimum vliegtijd van 3.30 uur. Afstanden tussen 265 / 441 km voor de 15 m, 276 / 453 km voor de open. Dezelfde richting ongeveer voor beide klassen. Net voor het openen van de startlijn was er inderdaad wat regen op het veld, maar de bui dreef langs. De meeste piloten zijn vertrokken rond twee uur, wel al met wat regen en overontwikkelingen.

Tim ging ver in de sector van Bouillon, als één van de weinige. De anderen gokten op beter weer in de sector Adenau. Het ging vrij goed voor iedereen, tot men in de sector Adenau kwam. Het grootste gedeelte werd afgeschermd door een grote bui, zodat men niet verder kon. Dit hield in dat men veel te vroeg terug thuis zou zijn.

Tot overmaat van ramp was dit laatste been ook nog heel goed, zodat de eersten meer sightseeing deden dan vliegen en nog waren ze te vroeg huis. De mannen die later kwamen, Tim en Miel hadden jammer genoeg dit goede weer niet meer. Ook deze dag kende zijn slachtoffers: Bert jr. moest na 136 km in de buurt van Dahlemer Binz aan de grond en J.L. Colson verloor veel tijd op een laag punt. Er werd meestal rond de 300 km afgelegd.

Litt won voor Tijl (héél goed bezig) en Dennis. In de open won Wim Akkermans voor Stouffs en Jeanmotte.



kamp Huybreckx - Kell

**Dag 4.** Blauw en héél heet. De proeven waren rond de 380 km voor beide klassen. Men laat eerst de klein mannen voorop vliegen en dan de grote jongens hen inhalen, niet echt mooi vind ik. Later werden de proeven teruggebracht tot 300 km en een derde maal tot 200 km.

Toen men begon te slepen wisten we al dat niemand deze proef zou rond vliegen en de sukkelaars zonder motor (15 m klasse) allemaal zouden buitenlanden. Wat wil je met 700 m basis, bijna geen stijgen en redelijk veel wind. Het bleek ook zo te zijn, niemand slaagde erin om 100 km te vliegen, laat staan dat er 25% dit zouden doen. Geen geldige proef dus.

**Dag 5.** Weeral een dag van chaos. Iedereen moest zagezegd snel in piste want er werd superweer verwacht. Alle Vlamingen waren voor de briefing klaar maar van de Walen was er geen kat te bespeuren. Blijkbaar waren zij gewaarschuwd dat het niet hoefde. Er werd dan toch een proef gegeven. Weer met ongeveer dezelfde punten voor beide klasse: St. Mard - La Roche - Florenville/EX8 voor 207 - 220 km. Weer mocht de 15 m klasse koplopen.

Iedereen jammerde over te veel wind, moeilijk te vinden en te centreren thermiek en rare pompen. Lokale kennis bleek eens te meer belangrijk. Onze jongens namen nogal wat reserve voor de final glide omwille van de tegenwind en het bergop aanvliegen. De local boys gingen met minder hoogte en meer snelheid door. De pechvogel van de dag was Eddy De Coninck die al na 82 km als enige moest buitenlanden. Dagwinnaars waren Colson, voor Litt en



mannen vliegen, dames rusten en spelen



Dennis, Jef, Wim, Gitte en Tim

de Schmelzer brothers in 15 m, Jeanmotte voor Brialmont en Stouffs in de open. Jean-Luc en Manu vliegen zo veel mogelijk samen, kwestie van de plaatsen voor de selectie vast te leggen.

**Dag 6.** Om 8.30 werd er aan de caravan gemeld dat we snel in piste moesten, want de eerste start zou plaatsvinden om 11.15 uur. Snel de anderen verwittigen en opbouwen onder een dicht wolkendek. Vraagtekens alom: "Wat is dit nu weer voor onzin?" Op de briefing werd nog geen proef gegeven, dit zou gebeuren op de tweede briefing om 11.30. Ondertussen waren Jo en Monica Schoeters ook aangekomen met de Nimbus in de hoop van iets groots te kunnen doen.

Van de geplande 600 à 700 km restten er uiteindelijk nog 150 km voor 15m en 170 km voor de open. Iedereen verwachtte erg moeilijk weer maar uiteindelijk bleek het nog erg mee te vallen, diegenen die hun water gelost hadden voor de start hadden pech, het was wel bruikbaar geweest. Toch moest er tactisch gevlogen worden. Op sommige stukken snel, op andere plaatsen was voorzichtigheid geboden. In de 15 m klasse was de pechvogel van dienst Bert jr. die in het zicht van de meet strandde, 15 povere km's te kort.

Dagwinnaar werd Dennis voor Jaime en Michael Jeanmotte in 15m. Dennis komt in totaal op 2 te staan, Tijn op 3 maar slechts enkele punten voor Colson.

In de open werd naar goede gewoonte Yves Jeanmotte eerste voor Brialmont en Natowitz.

Monica en Jo hebben de hele meute aan het werk gezien, niet vanop de grond maar vanuit de lucht.

**Dag 7.** Voor vandaag is de opgegeven proef 366 km in 15m en wat meer in de open. Het gaat ver, eerst oost naar de buurt van St. Vith en dan een driehoek in het gebied Trier - Merzig - Idar Oberstein. Daar buitenlanden betekent 200km enkele rit heen!!!

De alternatieve proeven zitten nog rond de 300km.

Er werd toch beslist om de alternatieve proef te geven. Toch nog altijd net onder een stuk boven de 300 km. Ook nu moest men de Moezel over naar het zuiden voor een plaatselijke driehoek. De grootste angst had men van de smalle corridor tussen Bittburg en Luxemburg maar uiteindelijk bleek dit mee te vallen. Ook nu waren de keuzes weer moeilijk. Tim had erg goed gevlogen tot de laatste 20 km waar hij een klein half uur verspeelde om vanaf 150 m



stilte voor de storm

weer omhoog te sukkelen, Bert jr. maakte ongeveer hetzelfde mee maar vroeger en besloot dan maar van het uitzicht te genieten.

Dennis werd opnieuw dagwinnaar in de 15 m voor Colson en Tijn en naderde tot op 60 punten van Manu Litt.

In de open won Jeanmotte voor Wim Akermans en Brialmont.

**Dag 8.** Bewolkt en regenachtig. Perfect om rustig het ganse zootje terug af te breken en rustig naar de prijsuitreiking te gaan. Morgens zijn er verkiezingen en tot nader order is dit verplicht.

Al bij al een schitterende wedstrijd met 7 op 7 gevlogen. Zeer toffe sfeer, erg warm en erg koud. We hadden wel niet de grote snelle proeven van vorig jaar maar een zeer afwisselend spektakel. Op sommige dagen dachten we dat er niemand zou rondkomen maar eens te meer bleek over welke kwaliteiten zeer goede piloten beschikken. Hoedje af!!

Ook voor de organisatie en de keuze van de proeven onze felicitaties!!

In het totaal eindigde Wim in de open klasse op de 3de plaats met de LS-8 18m en Jef op 6 met de 18 m Discus, in de 15 m eindigde Dennis op 2 en Tijn op 4!!

Schitterend wat zij presteerden. De schrik bij onze confraters zit er goed in. Miel kwam op 8, Tim op 9 en Bert jr op 10. Met wat meer geluk hadden ook zij hoger gestaan, maar het kan niet altijd kermis zijn. Jammer dat Koen Vanderputten niet de ganse wedstrijd kon meevliegen.

Marc Huybreckx (KACK)

\* Uitslag Belgisch kampioenschap: zie nr. 118

## Juniorenweekend 2009

Op **zaterdag 10 oktober** organiseren de Junioren van Brasschaat voor de 5de keer het Juniorenweekend.

Bedoeling van het evenement is het samenbrengen van de zweefvliegjeugd in Vlaanderen en Nederland.

De voorbije jaren was dit steeds een groot succes. Vorig jaar organiseerden onze collega's van Diest een geslaagde editie, dit jaar zijn we bij EBBT er opnieuw volop tegenaan.

Naar jaarlijkse gewoonte zullen de junioren de dag zelf de mogelijkheid krijgen met verschillende (speciale) toestellen te vliegen aan zowel onze lier als met onze Pawnee.

Ook bij slecht weer zijn er verschillende evenementen voorzien.

Geslaagde tradities mogen ook niet worden stopgezet! Daarom sluiten we de dag af met een kippenkraam EN een spetterend feest!! Op dit gebied hebben we bij Brasschaat een reputatie hoog te houden... Tentjes en matrassen meenemen is dus de boodschap!

Graag nodigen wij iedereen uit om gezellig mee te eten en/of aanwezig te zijn op het avondfeest.

Zoals twee jaar geleden opteren we dus om een heus kippenkraam te laten aanrukken. Voor 12 EUR krijgt u dan een halve kip (of 2 hamburgers), gebakken aardappelen en een saladebuffet.

Gezellig tafelen met vrienden, of een leuke gelegenheid om nieuwe mensen binnen de zweefvliegwereld te leren kennen. Redenen genoeg om je zo snel mogelijk in te schrijven.

Inschrijven kan via het e-mail adres [inschrijven@juniorenweekend.be](mailto:inschrijven@juniorenweekend.be).

Meer informatie vindt u via onze website [www.juniorenweekend.be](http://www.juniorenweekend.be)

Wij hopen jullie allemaal te mogen ontvangen op 10 oktober!

Met vriendelijke groeten  
Juniorenteam Brasschaat.

# Nieuws van het Promotieteam Zweefvliegen

Op 10 juli 2008 gaf ik mijn ja-woord om het Promotieteam Zweefvliegsport te leiden. Het eerste jaar van het Promotieteam zit er dus reeds op. Even tijd voor een balans ...



Jonge belangstelling voor promoactiviteit

De structuur en communicatiekanalen zijn opgezet. Welliswaar blijft interne communicatie voor zo'n uitgebreid en verspreid team een hekel punt. Ook ondervinden alle medewerkers hoe moeilijk het is om binnen de weinige overblijvende vrije tijd zich in te zetten voor de promotie van onze sport en onze organisaties. Daarom nog eens een welgemeende dankuwel voor alle mensen die zich het voorbije jaar hebben ingezet voor de promotie van onze sport. En dit richt ik dan niet alleen tot de rechtstreekse medewerkers van het promotieteam, maar ook tot de talloze clubleden die hun PR-verantwoordelijke ondersteund hebben bij het realiseren van geplande acties. Of het nu een BBQ organiseren is, of een school bezoeken, of een affiche verspreiden of een promotiestand bemanen is, elk van dergelijke bijdragen is van enorm belang voor het draaiende houden van onze promotiewerking.

Hieronder volgt een beknopt overzicht van wat we het voorbije jaar met ons team verwezenlijkt hebben. Het ene initiatief was succesvoller dan het andere of sommige acties zijn gedeeltelijk voor verbetering vatbaar. Het allerbelangrijkste op dit moment is dat we ze gedaan hebben. Na jarenlang ideeën spuwen aan de toeg in de clubbar van wat we zouden moeten doen en zeer creatieve discussies op het forum wat er zou kunnen gedaan worden is er nu één en ander werkelijk gerealiseerd. En dat op zich is een ommekeer in dit verhaal.

Uit de ervaring van het voorbije jaar moeten we lessen trekken zowel op organisatorisch vlak als op het vlak van de selectie waarvoor we inspanningen leveren en waarvoor niet. Alle suggesties en contactgegevens om komende winter nieuwe acties uit te werken zijn van harte welkom op [promotie@lvzc.be](mailto:promotie@lvzc.be)

En hopelijk verleen ook jij bij gelegenheid een bijdrage bij de realisatie van één of andere promotie-actie in de toekomst. Veel medewerkers zien altijd dezelfde gezichten terug als er iets moet gedaan worden ... Als iedereen zijn steentje bijdraagt dan is een

degelijke promotiewerking echt wel een haalbare kaart.

Na mijn ja-woord in juli 2008 was de promotiestand op de Gordel in september 2008, gerealiseerd door VZP, mijn eerste leerschool. Daarna begon voor mij en een aantal collega's in het team een zeer intens jaar met regelmatige pieken in de werklust.

## Opstart Promotieteam Zweefvliegsport 2008 - 2009

- Krijtlijnen uittekenen in overleg met de Raad van Bestuur.
- Samenstelling team.
- Voorstelling in Ligablad, op LVZC ledenvergadering en symposium.
- Planningsvergadering op 1 maart 2009.
- Advies inwinnen van professionals inzake promotie/publiciteit.
- Niet alle aanbevelingen en ideeën zijn reeds gerealiseerd.

## Persberichten

Overzicht van uitgestuurde persberichten en daaruit voortvloeiende publicaties. Exclusief persberichten uitgestuurd door individuele clubs.

### Januari 2009: 8x rond de wereld met

#### Charron + symposium

→ Piloot en Vliegtuig

### Februari 2009: Brede school Kortrijk

→ Regionale kranten

→ Regionale TV

→ Radio 2 zowel regionaal als nationaal

→ Clubblad van Flander Aviation Society

→ Kortrijkse stadskrant

→ verschillende websites

→ visibiliteit bij Klasse → aanvraag voor onderdeel van wedstrijd voor leerkrachten

### Maart 2009: initiatiekampen

→ meer dan 1200 hits op LVZC website

→ [www.flyforfun.be](http://www.flyforfun.be)

→ initiatiekamp van Brasschaat primetime in VTM nieuws

→ Clubblad van Flander Aviation Society

### Maart 2009: To Walk Again te gast in

#### Geraardsbergen

→ [www.hangarflying.be](http://www.hangarflying.be)

→ regionale kranten

→ nieuwe aanvragen binnen en intussen gerealiseerd

### April 2009: Beker van Vlaanderen

→ [www.flyforfun.be](http://www.flyforfun.be)

→ Clubblad van Flander Aviation Society

### Juni 2009: Belgisch zweefvliegtteam naar

#### WK en EK

→ [www.flyforfun.be](http://www.flyforfun.be)

### Juli 2009: 2 updates over Belgische

#### prestaties op WK in Finland

→ [www.flyforfun.be](http://www.flyforfun.be)

### Augustus 2009: update over Belgische

#### prestaties op EK in Litouwen

→ [www.flyforfun.be](http://www.flyforfun.be)

We proberen verder om de zweefvliegsport bekend te maken op de sportredacties. Maar tot nog toe lijkt daarvoor (nog) geen plaats te zijn tussen koning voetbal en keizer wielrennen (met alle respect voor deze sporten natuurlijk).

## Websites

Regelmatige publicaties op

[www.flyforfun.be](http://www.flyforfun.be)

[www.hangarflying.be](http://www.hangarflying.be) → heeft inmiddels

minstens 1 initiatievlucht opgeleverd

Zweefvliegdagen en initiatiekampen aangekondigd op [www.wattedoen.be](http://www.wattedoen.be)

We zijn ook aanwezig op verschillende fora voor luchtvaartenthousiasten.

## BLOSO zomer sport promotietoer

Deelname van zweefvliegclubs met promotiestand en zweefvliegtuig in Geraardsbergen, Lille en Kessel-Lo (hier incl. simulator). Hoofdzakelijk te jong publiek om onmiddellijk te recrutereren, maar;

- Bij een aantal was de interesse zeer groot, hopelijk zien we ze binnen enkele jaren terug
- Misschien inspireren we enkele van de aanwezige jongerenorganisaties om samen iets op te zetten ?
- Voor de meeste deelnemers WAS zweefvliegen een onbekende sport en nu niet meer ...
- En dus ook niet meer voor grote broer of zus of voor de ma en pa ...
- Samenwerking met BLOSO was prima (=appreciatie in beide richtingen)
- Zweefvliegsport werd gepositioneerd als "normale" sport naast voetbal, wandelen, volleybal, etc. en dit is een zeer drempelverlagend signaal
- Samenwerking tussen verschillende clubs op zich is heel positief ervaren
- Bijna alle andere sporten kunnen beoefend worden vanaf ca 6 jaar; we moeten op één of andere manier een inhaalmanoeuvre maken.

## Opendeurdag Recreatief Vliegveld Grimbergen

Op 22 augustus II. leidden de mensen van LUAC een gemeenschappelijke ontplooiing met DAC in Grimbergen. De opendeurdag trok zo'n 7500 bezoekers aan. Er was heel veel interesse voor de infostand over de zweefvliegsport, met natuurlijk de simulator als eye-catcher. Het is duidelijk dat de opbrengst van zo'n evenement hoger ligt. Dit belooft voor het team dat binnenkort naar Hechtel trekt. Zowel de kinderen als de ouders slikten vlot de boodschap dat vliegen voor het plezier echt niet zo'n utopie is als wat men doorgaans veronderstelt (wegens de kostprijs). Ook enkele luchtkadetten passeerden de stand. Zien we ze terug na hun leven bij de kadetten ?

### Promotiemateriaal

Er is heel wat tijd gependend aan de selectie van geschikte communicatiemiddelen en promotiemateriaal. Het belangrijkste hierin wordt ongetwijfeld de promotient. Begroting en concept liggen momenteel ter discussie in de Raad van Bestuur.

### Simulator

Het voorbije jaar hebben we verschillende malen kunnen beroep doen op de simulator van DAC en LUAC. Hiermee hebben we enkele zaken bewezen:

1. Zo'n simulator is een troef in het promotiewerk
2. Het gezamenlijk gebruik van een simulator werkt als iedereen hiermee met de nodige zorg omspringt

Het voorbij jaar was te druk om intens met een nieuw simulatorproject bezig te zijn, maar de eerste gedachtenwissels hierover zijn toch al gebeurd. Het ligt nog verre van vast wie wat en hoe, maar dit lijkt wel een vervolg te krijgen. Nog even geduld.

### Andere acties

Verskillende clubs organiseerden hun opendeur of fly-in en stelden daarop hun club en onze sport voor.

VZA vertegenwoordigde onze sport op de Stampe Fly-In in Deurne in mei.

In Gent is een eetcafé annex luchtvaartmuseum open gegaan: [www.amelias.be](http://www.amelias.be). Best eens een bezoekje waard. We legden er reeds folders en er komt nog een decoratief spandoek over de zweefvliegspor.

Voor dit alles is heel belangrijk:

- Voldoende op voorhand plannen
- Op tijd de nodige mensen aanspreken voor medewerking
- Duidelijke afspraken maken wie wat tegen wanneer doet
- Gemaakte afspraken nakomen

Het volgende wordt de evaluatie van het voorbije jaar en de planning voor het komende jaar.

*Heikki Deschacht  
promotie@lvzc.be*

P.S.: mocht ik in dit overzicht iets of iemand vergeten hebben, mijn excuses en laat het mij gerust weten.

## To walk again

Wie droomt er niet van te vliegen. Voor sommigen lijkt het een onbereikbare droom. Zeker als je mindervalide bent. Mits wat planning, inzet is er veel mogelijk. En dat werd dan ook gedaan om de leden van To Walk Again een onvergetelijke dag te bezorgen.

Ergens vorig jaar werden de eerste contacten gelegd, eerst ietwat aarzelend, maar na een eerste kennismaking zat de pit erin. Het moest en zou lukken. Enthousiasme te over, maar alles dient nog praktisch geregeld te worden.

Het eerste punt betrof de keuze van het vliegtuig: de transfer van rolstoel naar vliegtuig (en omgekeerd) dient gemakkelijk gedaan te kunnen worden op de piste, zowel voor vertrek als na landing. Al snel bleek de voorste positie van een ASK-21 ideaal, cockpitkap gaat naar voren open - wat betekent dat je voor begeleiding van de transfer plaats voldoende hebt - en de hoogte van de cockpitrand is gelijk aan de hoogte van een rolstoel. Beter kon niet. Dit betekende ook dat het instructeurs waren die de vluchten vanop de achterste positie

uitvoerden. Een medewerker van To Walk Again en ook rolstoelpatiënt heeft luttele weken vooraf dit scenario getest en om eerlijk te zijn: Die zat even snel in de zwever en eruit als iemand zonder beperkingen. Dit typeert ook de leden van To Walk Again: sportief, geen grammetje vet dus lichtgewicht en zeer bij de pinken.

Tweede punt, maar van een mindere orde, waren de verplaatsingen op ons grasveld. Toch niet echt ideaal als je in een rolstoel zit. Maar de weergoden waren ons gunstig gezind: een zuidwestenwind, wat betekent dat de 21 in gebruik is en een landing aan de bar mogelijk is. Ideaal voor de transfer na de vlucht. Voor het transport op het veld werd een minibusje met lift van "bussen De Turck" ingezet.

Ten laatste diende de toegankelijkheid aangepakt te worden. Wat zich vertaalde in een loopplank naar de kantine, rubberen matten over het grasveld rond de kantine; niet veel zaaks en in een wip geregeld.

In feite dient er niet veel meer gepland, georganiseerd te worden dan voor een andere groep; en het enthousiasme van de deelnemers deed dit allemaal vergeten.

De vluchten waren een overdonderend succes. Immers, de meesten hadden er echt naar uitgekeken. Er vanuit gegaan dat dit voor hen gewoonweg onmogelijk was en nu toch werd gerealiseerd. Geen enkele moeilijkheid werd vastgesteld en het is dan ook volledig veilig verlopen. Waren er vooraf twijfels of we een lierstart gingen kunnen uitvoeren, dan werd dat scepisis snel de grond ingeboord. Zelden hebben we een dergelijke dankbaarheid gezien bij deelnemers aan initiatievluchten.

Gezien de leden van To Walk Again een de ganse dag in Overboelare doorbrachten, werden er ook nog andere sporten aangeboden en natuurlijk ook een gezellige BBQ. Samenkomsten zoals deze zijn er niet enkel om het sportief karakter van To Walk Again in de verf te zetten, maar zijn evenzeer een sociale gebeurtenis. En wie zijn wij om na onze vluchten die dag het sociale niet in de verf te zetten; VZP zou zichzelf verloochenen als we na een dergelijke plezante dag dit niet zouden doen.

*Hjalmar Boudry (VZP)*

## Zweefvliegtuignieuws

### DG Flugzeugbau

Op 9 juli 2009 kon de hoofdontwerper van DG, Wilhelm Dirks, samen met zijn medeontwerper Michael Harms de eerste vlucht van de zelfstarter DG-1001M uitvoeren.

De eerste indrukken waren bevredigend. De nieuwe Solo 2625 03 motor met elektronische inspuiting levert een startvermogen van 70 pk. Daarmee volstonden 280 m om op te stijgen van het drassige vliegveld van Bruchsal. Stijgvlucht bij 3 m/s, horizontale vlucht met 155 km/h bij 6300 rp/min. Het



DG 1001

toestel blijft voldoende stil om niet per se een koptelefoon te moeten opzetten. De aandrijving gebeurt volgens een volkomen nieuw systeem: geen ketting of tandriem, maar 5 V-riemen verbinden de motor met de schroef. Dit laat toe om de motor een zachtere ophanging te geven, wat minder trillingen overbrengt op de structuur. Er is ook redundantie, aangezien 4 riemen in feite volstaan om het volle vermogen te verwerken. Na de AERO 2009 had DG de verdere ontwikkeling van de elektrische thuisbrengver-

sie van de DG 1001 onderbroken, om eerst zekerheid te hebben over mogelijke staatoelagen. Aangezien subsidies werden toegezegd, gaat de ontwikkeling nu verder, maar de DG-1001M-productie heeft onder-tussen voorrang gekregen. De elektronaan-drijving zou zo ontworpen zijn, dat ze in de bestaande kast van de DG-1001T past. Zo zou een prototype vrij snel het luchtruim kunnen kiezen.

## Lange Aviation

De klanten die bij Lange bepaalde werkjes moesten laten uitvoeren, zoals het aanpas-sen van vroege toestellen aan de EASA-goedkeuring, waren de "lange" wachttijden beu. Lange heeft nu een adequate oplos-sing gevonden: hij heeft een aantal vlieg-technische bedrijven bevoegd gemaakt voor alle onderhoudswerkzaamheden. Het gaat om LTB Wöltje (Vinsbeck-Franken-berg), LTB Sebald (Nellingen/Alb), LTB Peter Neukom GmbH (Neunkirch / Schweiz). Op 7 juli 2009 startte van op de luchtha-



de Antares DLR-H2



de Antares DLR-H2 in vlucht

van Ham-burg het eerste bemande, met brandstofcellen zelfstartende vliegtuig, de An-tares DLR-H2, van het Duitse Centrum voor Lucht- en Ruimtevaart (DLR). De aandrijving werd ontwikkeld in het DLR-Instituut voor Tech-nische Thermodynamica, samen met de projectpartners Lange Aviation, BASF Fuel Cells en Serenergy (Denemarken). Kern-stuk en grootste innovatie van de Antares DLR-H2 is de directe aandrijving door een hoogefficiënte brandstofcel. De Antares

ven van Ham-burg het eerste bemande, met brandstofcellen zelfstartende vliegtuig, de An-tares DLR-H2,

DLR-H2 wordt in Hamburg bij Lufthansa Technik ondergebracht en zal daar tijdens de volgende drie jaren de brandstofcellen-activiteiten van de DLR steunen als vlie-gende testbank.

## Schempp-Hirth

De nieuwe tweezitter met welvingkleppen Arcus T (turbo) heeft voor zijn competi-tiedebuut de eerste plaats behaald bij het Duitse kampioenschap tweezitterklasse (20 m) in Aalen. De nieuwe kampioen is Christof Geissler met copiloot Christoph Wannemacher. Geissler gaf daarna zij indrukken over het nieuwe toestel. Hij prees bijzonder (t.o.v. de "kleine" Duo-Discus-romp) de verbeteringen van de verluchting, de in de wand verzonken zwanenhals van de microfoon, de afdekking van de voeten van de copiloot naast de voorste zetel, de betere inplanting van het waterballasthen-del en het opklapbare instrumentenbord vooraan. Met de «L»-stand en de drietraps Schempp-Hirth remkleppen is het nu mog-elijk om met constante snelheid extreem steil aan te vliegen om zeer korte landingen uit te voeren. Geissler vloog met vleugel-belastingen tussen maximaal 50kg/m<sup>2</sup> en minimal mit 44kg/m<sup>2</sup>.

## Sportine Aviacija

De nieuwe LAK17BT heeft in april de eerste testvlucht doorgemaakt. Het gaat om de thuisbrenger (Solo 2350 motor met 26 pk) van de B-versie van de bekende 15/18m-klasser. De vleugel is nieuw, met een pro-



LAK17BT

fiel dat een hoger maximum lift coëfficiënt bezit. De romp en de staartvlakken zijn on-veranderd overgenomen.

Voor de LAK 12 wordt nu de mogelijkheid geboden om de oorspronkelijke maximale levensduur van 20 jaar te overschrijden, via een 5-jaarlijkse inspectie en onderhoud. Een 5-jarige extensie wordt dan telkens toe-gekend op basis van de toestand van de zwever. Dit is van toepassing op de latere toestellen, of op vroegere toestellen die be-paalde wijzigingen ondergaan hebben.

## Streifly

Bij Streifeneder is er een nieuwe superzwe-ver ontstaan: de Nimeta, het jongste kind van Bruno Gantenbrink. Naast de tweezit-ter Eta wou deze nu een eenzits versie van het beest (30,90 m spanwijdte) bezitten. Op 21 juli was het zover, en Gantenbrink voerde zelf de eerste testvlucht uit. Een Nimbus 4 romp werd ingrijpend aange-past (romp-vleugelovergang, maar ook stuursysteem) om er de Eta-vleugel op te monteren, en het richtingsroer moest 20 % vergroot worden. De vleugels zijn af-komstig van het tweede prototype van de Eta, dat tijdens tolvluchtproeven gecrasht was. De motor werd onveranderd van een Nimbus 4 M overgenomen. Na een twee uur durende vlucht scheen Gantenbrink in zijn nopjes met zijn nieuwe speelgoed.



Nimeta, het jongste kind van Bruno Gantenbrink

## Windward Performance

Na de Sparrowhawk (ultralichte zwever waarmee Jim Payne zopas een indrukwek-kende reeks records heeft opgesteld over 500 km) ontwikkelt de Amerikaanse firma de Duckhawk. De meer conventionele af-metingen (15 m spanwijdte) en gewichten (slechts 300 pond leeg, maar 900 pond maximum) beloven hoge prestaties: glij-hoek 1:50 bij 50 kts voor 450 pond (1:52 bij 67 kts voor 900 pond), +11 / -9 g, Vne 200 kts. Wait and see!

Stephane Vander Veken  
Alle foto's: bedrijfsfoto's

## Safety corner: the phantom dive

Naar aanleiding van een recent ongeval met een nimbus 4Dm in het zuiden van Frankrijk meen ik dat het nuttig is om de Vlaamse zweefvliegers op de hoogte te brengen van een verborgen probleem dat zwevers van het type Nimbus, en de -ook veel gebruikte- Janus met zich meedragen. In juli dit jaar zijn twee Russische piloten opgestegen met een gloednieuwe Nimbus

4 DM. Een half uur na de start heeft een brandweerman het vliegtuig "zijwaarts" zien vliegen, en het was een "zwever in problemen" via de gsm aan het melden toen hij plots zei " en nu vallen de vleugels eraf".

Beide piloten overleefden het ongeval niet, want bij zijwaarts openende kappen is de kans dat je ze open krijgt aan hoge snel-

heid zo al erg klein. Gek dat de klanten toch geen veiliger systeem willen als ze een vliegtuig kopen dat tegenwoordig toch wel erg duur is.

Het onderzoek naar de oorzaken van het ongeval is nog aan de gang, maar de indicaties zijn dat het alweer over de "Phantom dive" gaat, en het is nodig dat piloten met dit fenomeen meer bekend gemaakt worden.

De term “Phantom dive” kent zijn herkomst in de late jaren 40, toen de RAF op Meteor vloog.

De Meteor was een tweemotorig straalvliegtuig, dat enkel als eenzitter gebouwd werd. De overgang van zuigermotoren naar jets, gepaard met de storingsgevoeligheid van de jetmotoren, gaven een hoge frequentie van ongevallen. De RAF bestelde een tweezitsversie, en de fabriek ging aan de gang om snel een oplossing te bieden. Ze namen een standaard eenzitter, zaagden er de neus af, net achter de stoel van de piloot, en zetten er een meter romp bij aan, waarin dan de tweede plaats gemaakt werd.

Toen het toestel in gebruik genomen werd, verscheen er op de betrokken basis een grote krater op het eind van downwind, en de tweezits Meteors schenen een sterke affectie voor die plaats te kennen, want ze doken er één voor één in. Gedurende lange tijd kon men de oorzaak niet vinden, en men sprak over de “Phantom dive”.

De oorzaak was uiteindelijk een gebrek aan stabiliteit om de top-as, waardoor het vliegtuig divergent ging gieren. Divergent wil zeggen dat de fout niet natuurlijk hersteld wordt, maar dat het gieren alleen maar erger wordt.

Een vliegtuig is zoals een windhaan, er is een grotere zijoppervlakte achter het scharnierpunt, waardoor de wind onze windhaan steeds in de juiste richting kan duwen. In het vliegtuig is het scharnierpunt het aerodynamisch centrum, een onzichtbaar punt dat achter het zwaartepunt ligt.

Stel je voor dat je een windhaan maakt die vooraan even veel zijoppervlakte heeft dan achteraan, je zult wel beseffen dat de wind hem nu niet meer kan in de juiste richting kan zetten, want de kracht voor het scharnierpunt is even groot als de kracht achteraan. Onze windhaan heeft geen stabiliteit meer.

Zo erg was het bij de Meteor niet, want de ingenieurs hadden de berekening gemaakt. Wat ze vergeten waren, was het volgende:

In downwind zetten de piloten de luchtremmen uit, dit waren remkleppen zoals wij ze op de Rhönlerche kennen, en ze zaten op 1 meter van de romp. Zij verstoorde de luchtstroom over het kielvlak, waardoor de stabiliteit afnam, maar nog net voldoende was.

Eenmaal tot de juiste snelheid afgeremd, kon de piloot de wielen laten zakken, maar nu kwam ook het neuswiel naar beneden, en dat had een zij-oppervlak dat de stabiliteit

tot nul deed afnemen. Als de piloot nu geen perfect gecoördineerde bocht deed, gierde de Meteor divergent weg, en met één vleugeltip eerst dook het toestel de grond in.

De beste oplossing was een groter kielvlak maken, maar dat bleek te duur, dus werden de procedures aangepast, en de luchtremmen moesten ingetrokken worden alvorens een goed verzorgde bocht naar base en final begonnen werd.

Zwevers van het type Janus en Nimbus hebben ook een vrij kleine stabiliteitsmarge over de top-as, als je de vliegtuigen vergelijkt met andere dubbelzitters zal het opvallen dat de lengte van de romp achter de vleugel doorgaans korter is.

Dit is op zich geen enkel probleem, maar jammer genoeg kennen de Janus en de Nimbus ook het probleem van de “rudder lock”

De rudder lock is een gevolg van “overcompensatie van het richtingsroer”, en dat is alles wat ik daarover ga zeggen, ik ga wel het fenomeen beschrijven.

#### HET IS NIET AANGERADEN DIT TE PROBEREN IN VLUCHT.

Vlieg aan 100km/u rechtdoor, en duw het richtingsroer volledig naar één kant in. Je gaat de gebruikelijke tegendruk op het pedaal voelen, maar plots ga je die druk volledig voelen wegvallen. Als je nu de voeten van de pedalen neemt ga je zien dat het richtingsroer niet naar de neutrale positie komt, maar dat het blokkeert in de volledig uitgeslagen positie. Dit komt omdat het kielvlak overtrokken is, en het richtingsroer wordt in zijn plaats vastgezogen.

Er is een vrij hoge kracht nodig om het richtingsroer weer uit deze positie te duwen, maar de kans op schade is praktisch nihil.

#### DESONDANKS IS HET NIET AANGERADEN DIT TE PROBEREN IN VLUCHT.

Nu zal je begrijpen dat de combinatie van een schuivende bocht EN rudder lock naar een totaal verlies van stabiliteit over de top-as leidt. Een overtrokken kielvlak kan tenslotte zijn werk als “windhaan” helemaal niet meer doen.

De essentie van dit artikel is een waarschuwing, ga NIET slippen met deze vliegtuigen, en let er steeds op dat u ervaren, en geroutineerd bent als u op deze vliegtuigen gaat vliegen.

Het bewijs van duizenden vliegreuen geeft aan dat deze vliegtuigen veilig blijven, zo-

lang er fatsoenlijk en deskundig mee gevlogen word, dus reden voor paniek is er niet.

Omdat ik het aan den lijve ondervonden heb, zal ik een beschrijving geven van de Phantom dive.

Vliegende tegen 100 km/u in een Janus, en het richtingsroer werd vol ingeduwd. Het vliegtuig ging slippen, en de vleugels werden horizontaal gehouden met gekruiste ailerons. De rudder lock begon, en gelijk begon de neus van het vliegtuig verder door te draaien naar het 90° punt, waar je anders een vleugeltip zou verwachten. Eenmaal het vliegtuig met de vleugeltip vooraan vloog, dook deze tip steil naar onder, en alle controle over het vliegtuig was verloren.

De enige remedie is een snel uitslaan van ailerons naar dezelfde kant als de originele uitslag van het richtingsroer, en een krachtige duw op de pedalen om het richtingsroer neutraal te zetten. De snelheid kan tijdens dit alles tot ver voorbij de limieten oplopen. Bij de Nimbus komen hier nog volgende feiten bij:

- de snelheidslimiet voor flaps o, of de positieve standen wordt snel overschreden, en een snelle selectie van “volledig negatief” is essentieel.
- Het openen van de remkleppen kan het oplopen van de snelheid beperken, maar zij moeten snel geopend worden, want ook zij hebben een snelheidslimiet.

In het ongeval van de Russische piloten hebben minstens één van deze zaken meegeholpen in het doen afbreken van de vleugels in vlucht.

In conclusie: lees het handboek van uw vliegtuig, let op met vliegtuigen van deze types, en vooral ga geen slippende landing maken met deze types.

Tot slot nog een opmerking. Ik ben van mening dat de slippende landing beheerst moet worden alvorens een piloot overland gestuurd wordt. Een slippende landing is een stabiel en veilig manoeuvre dat de marges verlegt, in het VOORDEEL van de piloot. Ik heb persoonlijk al buitenlandingen gekend waar een slip me gered heeft van een ongeval, en ik kan u overspoelen met verhalen van anderen die dezelfde mening zijn toegedaan. Laat u daarom niet overdonderen door de tegenhangers van de slippende landing, maar OEFEN, EN BEHEERS.

*Paul Janssens*

## JWGC 2009 Räkälä

Na een lange voorbereiding was het eindelijk zover. Ik ben onderweg naar mij eerste WK. Het zou een zeer lange toch zijn. Het WK junioren ging door in Räkälä, Finland. Enkele jaren geleden was het EK te gast in Räkälä. Het was toen de eerste keer dat

er een 1000 werd uitgeschreven en rondgevoegen op een wedstrijd.

Tijdens mijn voorbereidingen heb ik vele foto's en enkele filmpjes van Räkälä gezien.

Wat een mooi vooruitzicht!

Na een lange reis door Duitsland, Dene-marken en Zweden kwam nog een 12uur durende boottocht... Na een tripje van nog eens 2 uur kwam ik op de lokale rally wegen. Man dit is lachen. Dikke 32uur onderweg geweest, 1600km gereden en dan



Het Belgische juniorenteam

presenteren ze een echte WRC-etappe die leidde tot Räyskälä airfield. Hier waren Tijn en Hilde ook net aangekomen. Kamp België werd opgeslagen. Tijd hadden we genoeg, want donker zou het niet worden.

De volgende dagen kwamen ook Stijn en Pieter aan van hun lange trip en het team was volledig.

Wat zou het allemaal worden? Wat zijn de buitenlandingsmogelijkheden? Wat zal het weer doen de komende weken? Vele vragen kwamen op en deze werden al grotendeels beantwoord na onze eerste vlucht op Finse bodem.

Tijdens de eerste vlucht bleken de buitenlandingsmogelijkheden goed mee te vallen. 10km rond het veld was het onlandbaar. Tegenover grote delen van het overvlogen Finse landschap leken de Kempen onlandbaar. OK, misschien overdreven, maar over het algemeen zeer geruststellende omgeving. Ook het weer was niet al te slecht deze eerste dag.

De volgende dagen werd het weer nog beter. Rond 9u30 reeds CU. Om 11 vertrokken en toen al 2 à 3m stijgen onder de CU's. De officiële trainingsdagen waren volop aan de gang. De eerste dag de proef (360km) rondgevlogen en met Pieter nog verder gevlogen. Beide hebben we er een 500 van gemaakt. Tijn bleef nog iets langer weg. Zolang zelfs dat de wedstrijdleiding kwam vragen of hij nog aan het vliegen was.

Tijd voor het echte werk. Het WK werd geopend door een (korte) openingsceremonie. Al snel volgde de briefing en de eerste start. Het gerucht deed de ronde, men wou ons grote proeven laten vliegen. Dit werd al



Startvoorbereiding ??

snel duidelijk. 500+ voor de club-klasse en 600+ voor de standaard-klasse.

Ook de volgende dagen hadden we dit fantastische weer. Steeds werden grote proeven uitgeschreven. De wedstrijdleiding wou toch enkele 'meer tactische' dagen. Daarom viel de keuze van de wedstrijdleiding op een kleinere proef, in plaats van 3 dagen op rij een proef van rond de 500km. Met 97km/u vloog ik 360km rond. Op zich niet slecht, maar we zijn wel nog maar op de 37<sup>ste</sup> plaats op het WK...

5, 6 (training- en wedstrijd) dagen op rij hadden we fantastisch weer. Iets waar je enkel van kan dromen. Dit liedje moest dus eens eindigen. Het fantastische weer dat we gehad hebben, keerde. Het was nog steeds mooi, maar niet zoals de eerste dagen. Wat waren we verwend!

De eerste AAT's werden vrij laat uitgeschreven, maar dankzij een deskundige briefing door Tijn, konden we goed gewapend de strijd aan.

Uiteindelijk hebben we 9 van de 11 dagen gevlogen. Het hadden er zelfs 10 kunnen zijn.

Na het afsluitingsfeest volgde een korte slotceremonie en de prijsuitreiking.



's werelds mooiste finishlijn

Het einde van een fijne/fantastische wedstrijdervaring.

Wat een ervaring! Sommige dagen gingen iets minder, andere dagen gingen fantastisch. Ieder van ons heeft enkele mooie plaatsen kunnen vliegen.

Ikzelf heb 2 dagen veel punten verloren, maar voor de rest vrij constant kunnen vliegen. Door de 2 slechte dagen ben ik echter op de enige plaats waar ik niet wou eindigen; geëindigd...

Alle verwachting werden volledig ingelost. Het weer kon niet beter. Zelfs de Finnen waren verrast. Finland vanuit de lucht is ongelofelijk. De bossen, de meren, de velden,... De wedstrijd was vlot verlopen. Best vermoeiend, maar zeer fijn.

Al bij al kan ik terugkijken naar een wedstrijd waar ik meestal mijn eigen ding heb gedaan. Hierdoor kon ik goed zien waar ik ongeveer stond. Dit heeft geleid tot enkele mooie plaatsen. Soms had ik echter minder koppig moeten zijn en toch eens met de gaggel mee op stap moeten gaan. Door deze koppigheid heb ik vele punten verloren op 2 verschillende dagen.

Als laatste wil ik graag nog enkele mensen bedanken. Mijn hele ophaalteam, onze teamcoach Hilde en vooral mijn vriendin Linde.

Linde heeft me tijdens de voorbereiding ongelofelijk geholpen om de vlieger in orde te zetten. De voorbereidingen voor de trip, het verblijf ter plaatse,... En dan was ze op het WK zelf continu in de weer om alles voor mij in orde te zetten. Haar eigen proclamatie heeft ze laten staan om toch tijdig in Finland te raken...

Bedankt schat!

Peter Bertels (KACB)



Bedankt schat!

## Onder de vleugel bij de vliegende reporters: dubbelinterview Olivier Darroze - Eric Napoleon

Al een tweetal jaar speelden de bijna magische beelden van besneeuwde Alpentoppen die rakelings naast de vleugeltip voorbischuiven op mijn netvlies. Dit jaar is het dan eindelijk gelukt om, samen met enkele clubleden, wat tijd vrij te maken en 1000 km zuidwaarts te trekken op zoek naar deze droombeelden. Dat het zelfs in de zuiderse Haute Provence

niet elke dag feest is konden we persoonlijk vaststellen. Eén dag regen, de enige reden waarom men hier alles op stal laat, is de ideale gelegenheid om een gesprek aan te knopen met 2 van de mensen die de droom van velen werkelijkheid laten worden. Beide zijn tweevoudig wereldkampioen en instructeur aan het CNVV, Olivier Darroze, titelhoudend

wereldkampioen 18m klasse en 'chef Pilote' Eric Napoleon.

**Hoe ben je ertoe gekomen om te gaan zweefvliegen?**

OD: Mijn vader was modelbouwer en hij leerde mij balsahouten modellen maken en vliegen rond mijn tiende.



Het 'Battiment Sud', administratief centrum van het CNVV

Toen ik wat ouder was had ik op school een examen en mijn vader beloofde mij een zweefvliegopleiding wanneer ik slaagde.

### **Waar ben je dan uw opleiding gestart?**

OD: Ik ben beginnen vliegen in het CVVB, centre de vol à voile de Villefranche-sur-Saône. Dat is ongeveer 30km ten noorden van Lyon in de Beaujolais.

Ik heb daar mijn basisopleiding gekregen en vervolgens de overlandkwalificatie behaald.

Het is ook vanuit deze club dat ik mijn eerste wedstrijdervaring heb opgedaan.

Ik kreeg van het CVVB een Pégase ter beschikking om deel te nemen aan de Franse juniorenkampioenschappen.

Het is ook door het CVVB dat ik voorgedragen ben om te St.-Auban een instructeuropleiding te volgen.

### **Hoe ben je instructeur geworden te St.-Auban?**

OD: Doordat ik veel wedstrijden vloog kon ik het statuut 'sportif de haute niveau' krijgen tijdens mijn legerdienst.

Dankzij dit statuut was het destijds mogelijk om voor de duur van je dienstduur door het leger gedetacheerd te worden te St.-Auban. Dat kon ofwel als instructeur zweefvliegen of als sleeppiloot.

In 2001 ben ik zo 10 maanden, in opdracht van het leger, als instructeur werkzaam geweest te St.-Auban.

Op het einde van mijn dienstplicht heeft men mij hier gevraagd of ik geen interesse had om bij het centrum te blijven. Iets wat ik dan ook gedaan heb.



Olivier startklaar



Om 11h gaat alles in piste

### **Vlieg je ook motorvliegtuigen?**

OD: Ik heb mijn brevet van motorpiloot vorig jaar behaald.

### **Om te slepen?**

OD: Voorlopig nog niet. Ik heb nog niet voldoende uren om te gaan slepen. Misschien behoort slepen in de toekomst wel tot de mogelijkheden.

### **Doe je nog ander luchtspporten?**

OD: Ik ben ook houder van een ULM brevet en doe aan parapente.

### **Hoe verliep uw eerste wedstrijdervaring?**

OD: Mijn eerste wedstrijd was de Franse juniorenkampioenschappen in 1993 te Baigne. Er was toen een A en een B groep. De B groep was -3000, geen wedstrijdervaring en jonger dan 21 jaar. Ik eindigde tweede.

Hierdoor ben ik in de belofteploeg terecht gekomen. Vervolgens ben ik doorgeschoven naar de juniorenploeg en zo steeds hoger op.

### **Over welke faciliteiten kan je beschikken als wedstrijdpiloot beschikken?**

OD: We worden bijgestaan door de federatie en het CNVV. Gebruikelijk is er hier op St.-Auban een stage gedurende de maand april. De stage is zowel voor beloften, junioren als ervaren wedstrijdpiloten. Het CNVV stelt toestellen met volledige uitrusting ter beschikking voor wie geen toestel heeft.

### **Worden er ook stages ingericht op de wedstrijdlocaties?**

OD: Afhankelijk van welke wedstrijd en het landschap wordt er een 2-tal maand voor de wedstrijd een week stage ter plaatse georganiseerd. Wanneer het wedstrijdgebied gekend is doen we geen stage ter plaatse.

### **Wat is uw wedstrijdervaring?**

OD: Ik ben gestart in regionale en nationale wedstrijden voor beloften. Vervolgens ben ik drie maal nationaal juniorenkampioen geweest (1995-1996-1998). Die kampioenschappen werden destijds bijna uitsluitend op Pégase gevlogen.

Daarna heb ik deelgenomen aan de Europese juniorenkampioenschappen.

Een eerste keer in 1997 in Duitsland waar ik in de clubklasse vloog (4<sup>e</sup> plaats) en een 2<sup>e</sup> maal op Terlet waar ik in de standaardklasse deelnam (22<sup>e</sup> plaats).

Door mijn eerste plaats in het nationale kampioenschap clubklasse van 2000 ben ik dan geselecteerd om deel te nemen aan de 2001 wereldkampioenschappen wereldklasse in Lillo, Spanje. Het was de eerste keer dat ik een wereldkampioenschap vloog en met de PW5 heb ik dat jaar mijn eerste wereldtitel behaald.

In 2002 heb ik in Hongarije deelgenomen aan de Europese kampioenschappen in de 15m klasse.

In 2004 was het kampioenschap in Lithouwen. Dat was geen al te beste wedstrijd, Ik heb veel dagoverwinningen behaald maar ook vele 'vaches'.

In 2005 ben ik op de Europese kampioenschappen standaardklasse in Nitra 3<sup>e</sup> geworden op Discus.

In 2006 was ik met een Discus 2 2<sup>e</sup> op de wereldkampioenschappen in Zweden, iets wat ik in 2007 nog eens herhaalde in Lithouwen.

In 2008 ben ik overgestapt naar de 18m klasse en heb met een ASG29 te Lüsse, Duitsland mijn 2<sup>e</sup> wereldtitel gevlogen.

### **Ga je uw titel verdedigen in de 18m klasse?**

OD: Dat weet ik op dit ogenblik nog niet. Ik denk dat ik het dit jaar wat rustiger aan ga doen.

Eens een jaartje geen topwedstrijden en wat meer tijd doorbrengen met mijn zoon-tje en mijn echtgenote. Misschien dat ik dan in 2010 mijn titel heerneem in de in de 18m klasse. Daarna ga ik misschien naar de open klasse om eens iets anders te doen.



Olivier en Philippe Levy, instructietechnieken bijschaven

### **Hoe is de sfeer tussen de piloten op Europees of wereldniveau?**

OD: Het gaat er allemaal heel vriendschappelijk en ontspannen aan toe.

Toen ik bij de junioren vloog was de competitiedrang sterker aanwezig. De deelnemers bevochten elkaar en men zocht ook na de vlucht geen contact met elkaar. Elk vloog zijn wedstrijd.

Op seniorwedstrijden is de sfeer gemoedelijker. Het zijn ook vaak dezelfde piloten die deelnemen. Na enkele wedstrijden leert je elkaar dan ook beter kennen en er wordt al eens een glas gedronken en wat nagepraat. Het is best gezellig.

### **De GP wedstrijden zijn een nieuwigheid in het zweefvliegen. Je hebt deelgenomen aan de GP van Nieuw Zeeland. Waarin verschillen deze wedstrijden van de klassieke wedstrijden?**

OD: Ja, dat was een moeilijke wedstrijd. Ik was niet vertrouwd met de omgeving en had slechts één dag kunnen oefenen. Het waren turbulente condities en ik had een beetje schrik om hard te gaan. Ik was eerder wat terughoudend.

### **Hoe ben je geselecteerd voor de GP?**

OD: Het was de GP van NZ en niet de World GP. De GP-organisatie had elke federatie één deelnemer toegestaan. Ik mocht namens Frankrijk deelnemen.

### **Is er een verschil met een gewone wedstrijd?**

OD: Het is zeker geen gewone wedstrijd. De strategie is vooral anders omdat men een regattastart neemt en ook het puntensysteem is radicaal. Je moet de overige deelnemers nauwlettend in het oog houden. Men kan technisch een goede wedstrijd vliegen en toch weinig of geen punten behalen. Wanneer je in een gewone wedstrijd 3 à 4 min. na de eerste finisht, kost je dat relatief weinig punten. Bij een GP kan het zijn dat iedereen binnen 3-4 minuten finisht zodat je ondanks een goede tijd geen punten scoort.

Om goed te eindigen moet je proberen om uit te lopen op de groep. Hiervoor moet je soms risico nemen en niet in de pulk blijven. Vooral in de bergen zijn meerdere routes mogelijk. Het is voortdurend opletten voor indicaties die beter stijgen aangeven. Als je de betere route kiest en niemand volgt je, dan maak je een betere kans dan diegene die in de groep blijven.

### **Beleef je nog plezier aan zweefvliegen wanneer je elke dag vliegt?**

OD: Er is een verschil wanneer je gaat vliegen als hobbyist, hetzij wedstrijden of gewoon in clubverband dan als beroepsinstructeur. De vluchten volgen elkaar op,

dag na dag en dit gedurende een ganze zomer. We vliegen soms 6 à 7 uur per dag. Dat vraagt fysisch heel wat inspanning. Het is een vermoeiende bezigheid. We gaan pas vrij laat naar huis, eten, slapen, ... en het is snel weer dag.

Het weekend is dan ook een welgekomen rustperiode om eens met andere dingen bezig te zijn.

Maar het blijft natuurlijk een interessante bezigheid. We bevinden ons in een mooie streek met goede condities en we hebben hier modern materiaal ter beschikking staan wat het zeker de moeite waard maakt.

### **Ben je nog actief in een club?**

OD: Ik ben enkel hier op St.-Auban actief als zweefvlieg-instructeur.

### **En als besluit?**

OD: De meteorologie is hier bijzonder goed en vliegen in de bergen is interessant en heel afwisselend.

De Alpen zijn ook een vrij groot werkgebied. We kunnen vluchten maken tot Zwitserland, Oostenrijk, ... Dat geeft ons de gelegenheid om altijd gebieden te ontdekken en dingen bij te leren.

Het is aangenaam vast te stellen dat ik nog steeds de indruk heb dat ik elke dag en bij elke vlucht zaken bijleer. Dat alles zorgt voor een blijvende motivatie en zin in het zweefvliegen.

### **Olivier, bedankt voor dit gesprek en tot morgen in de lucht.**

### **Eric, Sinds wanneer ben je 'chef pilote' van het CNVV?**

EN: Te St.-Auban waren destijds 2 organisaties, er was het SFA, dat instond voor de vorming van instructeurs en afhankelijk was van het ministerie van transport en er was het Centre National, dat eerder recreatief en sportief gericht was.

Ik was chef pilote van het Centre fédérale van 1990 tot 2003.

In 2000 zijn beide centra gefusioneerd in wat we nu kennen als het CNVV.

In 2003 ben ik een jaar nationaal trainer geweest en van 2004 tot 2006 was ik als sportleraar bij het CNVV actief.

In 2006 ben ik chef-pilote geworden van het CNVV.



Eric. De rode instructieoverall moet het groepsgevoel aanscherpen



Secretariaat CNVV

### **Waar ben je als instructeur gestart?**

EN: Ik ben hier te St.-Auban instructie begonnen geven in '88-'89 in het kader van de vervolmakingsstages. Het aanbod is ongeveer nog hetzelfde als toen. In 2000 met de fusie van de beide centra zijn we ook de vorming van instructeurs gaan verzorgen.

### **Worden alle Franse instructeurs hier gevormd?**

EN: Nee, We kennen 2 soorten instructeurs, de ITP en de ITV. De ITP heeft beperkte bevoegdheid en wordt ook regionaal gevormd. De ITV instructeurs worden uitsluitend hier in het CNVV gevormd.

### **Waaruit bestaat uw taak van chef pilote?**

EN: Eerst en vooral, ik hou van vliegen. Wanneer ik zeg dat ik graag vlieg, dan bedoel ik dat ik graag mijn ervaring en kennis overdraag. Moest ik deze passie niet bezitten dan zou ik mij ook niet kunnen engageren voor deze opdracht. Of ik nu met mensen vlieg met 20 jaar ervaring of 2000 vluchten, er is altijd iets dat je kan bijbrengen of analyseren.

Moest ik in mijn job niet kunnen vliegen dan zou ik het ook niet langer doen.

Er zijn geen stages van 15 november tot 6 februari maar het centrum blijft wel open. De werking van het secretariaat, de werkplaats en directie blijven verzekerd.

Tijdens deze periode hou ik mij vooral bezig met zaken zoals veiligheidsbeleid, algemene personeelsbezetting, verlofindeling etc., zaken waar tijdens het seizoen weinig tijd voor is.

Ik zorg er eveneens voor dat de instructeurs voldoende afwisseling krijgen in hun opdracht zodat hun taak niet eentonig wordt. Er is ook een verlofperiode van 3 weken en meestal kunnen we vroeg naar huis (17:00) Verder wordt er tijdens de winterperiode nogal wat recap opgenomen door de instructeurs. In de aanloop naar het seizoen zijn er ook regelmatig vergaderingen over diverse onderwerpen zoals veiligheid, sport, didactiek, vormingstechnieken, ... Tijdens het seizoen ben ik intens bezig met het algemeen management. Animatie, coördinatie, uurroosters, materieel, verzoeken van stagairs, ...

Ik informeer ook naar de algemene tevredenheid bij de stagairs en of ze hun verwachtingen ingelost zien.

Ook met de werkplaats is er intensief contact. De technische toestand van de toestellen noodzaakt soms aanpassingen in de planning. Het is ook noodzaak te weten welk materiaal beschikbaar is.

Elke week krijgen we tussen de 30 en 90 deelnemers van diverse nationaliteiten. Dat vraagt elke week opnieuw een aangepast dienstrooster. Ik regel het onthaal en voorzie het nodig aantal instructeurs per thema.

Bij het opstellen van de dienstrooster zorg ik er ook voor dat iedereen beurtelings zijn deel van de vluchtvoorbereiding zoals meetoebriefing, theoretische lessen etc. doet.

Bij mijn aanstelling heb ik voor polyvalentie gekozen. Men zegt wel eens dat een oogchirurg beter wordt naarmate het aantal operaties dat hij uitvoert. Je zou dit ook kunnen doortrekken naar de instructie en dat kan werken. Maar door steeds te focussen op eenzelfde thema gaat mogelijks de algemene kennis en motivatie achteruit.

Ik zie liever dat mijn instructeurs een brede basis hebben. Ze worden dan misschien geen echte vakspecialisten maar ze behouden hun passie voor de sport en da's eveneens belangrijk. Negen maand intensief met zweefvliegen bezig zijn hou je niet vol wanneer de passie er niet is.

Mijn voorgangers hadden voor elke discipline een instructiepoel gecreëert. Er was een groep voor kadervorming, hoog niveau, ontspanning, ... Elke instructeur bouwde binnen zijn taakgebied een sterke expertise uit maar wanneer je elke dag van 08:00 tot 20:00 uur hetzelfde moet doen verdwijnt al vlug de passie.

Door afwisseling in de job te leggen hou je ook de motivatie en zin in het vliegen vast. Neem nu een goede piloot met redelijk wat ervaring. Na verloop van tijd raapt die fouten op. Hij gaat minder aandacht schenken elementaire basisvaardigheden of gaat zaken zoals veiligheid verwaarlozen. Een instructeur met een brede basis zal in staat zijn om deze afwijkingen bij te sturen.

Omgekeerd schenkt het u als instructeur ook voldoening wanneer je een beginnend piloot kan begeleiden in het verder uitbouwen van zijn kennis en vaardigheid.

De polyvalentie legt een grotere druk op de instructeurs maar uiteindelijk worden zij er ook beter van.

### **Hoe worden de stagairs verdeeld?**

EN: Wanneer we ongeveer weten hoeveel personen er op welk thema intekenen stel ik de instructieteams samen. Vervolgens worden de beschikbare stageplaatsen ingevuld door de mensen van het secretariaat. Indien er bijzondere wensen zijn wordt ik hiervan op de hoogte gebracht en zorgen we voor een oplossing.



*Eric met enkele kandidaten ITP-opleiding*

De planning van de instructiestages werk ik zelf uit.

Naar mijn instructeurs toe probeer ik een zekere rotatie te waarborgen. Wie deze week met ervaren piloten buiten het locale gebied vliegt zal bvb volgende week met nieuwkomers vliegen en hen de vallei van de Durance en de plateaus leren kennen.

### **Hoe verloopt een dag?**

EN: Ik start de dag rond 8:30 met doorneemen van wat e-mails en het invullen van de opvolgfiches. Wat heeft men gedaan, wat gaat goed, wat niet. Waar heeft men gevlogen, terreinkeuze, gevlogen circuit, ...

Van elke stagiair die in het centrum komt vliegen wordt een fiche bijgehouden zodat we ook bij toekomstige stages een historiek hebben van de stagiair. Ook bespreken we de toestelverdeling voor de dag. De eenzitters worden verdeeld volgens beschikbaarheid en de wensen van de instructeurs en leerlingen.

Om 9:15 volgen de individuele debriefings. Elke stagiair de-brieft met zijn instructeur de vorige vliegtag en vervolgens worden de komende vluchten of toestelverdeling besproken.

Om 9:45 is er een half uur voorzien voor de meteo. Deze kan naar keuze in het Engels of in het Frans gevolgd worden. Aansluitend worden ook de vluchtvoorstellen en specifieke aandachtspunten behandeld.

Na de meteo is er een kleine pauze van  $\pm 15'$  waarna een uurtje theorie over een onderwerp dat meestal aansluit op de doelstelling van de dag. Voor de gevorderden kan dit iets grondiger zijn en 1h30 in beslag nemen.

Om 11h worden dan de toestellen buiten gezet en startklaar gemaakt. Rond 12h kan de refter opgezocht worden. De eerste starts gebeuren rond 13h. Afhankelijk van de meteo wordt er gevlogen tot  $\pm 19:00$ .

De dag wordt besloten met het kuisen en binnen zetten van de toestellen.

### **Is er een verschil merkbaar tussen de verschillende nationaliteiten?**

EN: Er is het vlak van vliegtuigbesturing en er is het overlandvliegen. Op gebied van vliegtuigbesturing is er weinig verschil merkbaar tussen de verschillende nationaliteiten. Van de Belgen weten we dat ze over het algemeen goed opgeleid zijn. Op gebied van overlandvliegen zijn er wel

verschillen merkbaar, hier merk je snel dat er geen opleidingsstructuur aanwezig is.

België kent geen echte centra voor overlandvliegen en dat merk je door de verschillen in vliegstyl. In landen waar een gestructureerde overlandopleiding bestaat zie je dat piloten min of meer volgens eenzelfde concept vliegen.

Ook bij andere nationaliteiten merken we verschillen in het concept van de vlucht. Zo zien we bij noordelijke landen dat er veel aandacht naar het vliegen gaat en er minder aandacht is voor bvb andere toestellen. Er zijn daarom niet noodzakelijk meer ongelukken of zo maar de accenten liggen anders. Dit heeft wellicht te maken met het feit dat er in het noorden veel minder toestellen vliegen. Hier is het verkeer veel intenser wat een sterkere look-out noodzakelijk maakt.

Eens een piloot met overlandkwalificatie een zeker aantal uren ervaring heeft stellen we vast dat er kleine foutjes in zijn vliegstyl voorkomen. Ze zijn zich vaak ook niet bewust van deze fouten en de fout op zich houdt ook vaak geen onmiddellijk risico in.

### **Is er dan een gevaarlijke zone waar men deze fouten gaat maken?**

EN: Ja! Ik denk dat men zo rond de 350-600 uur fouten begint te maken. Men heeft een zekere ervaring opgebouwd en gaat op zoek naar zijn grenzen. Men wil sneller en performanter gaan vliegen. Hierdoor negeert men bepaalde elementaire zaken en gaat risico's nemen om een doel te bereiken. Een beginnend piloot zal bvb vlug uit een thermiek gaan wanneer het te druk wordt. Een klassieke fout is dat men in de bel gaat rekenen op de oplettendheid en voorzichtigheid van anderen. "Ze zullen wel uitwijken"...

Ook gaat men meer zaken aan het toeval overlaten. Een ongeluk kan zijn oorsprong vinden in een banaliteit. Men verwacht bvb de ventilatie met de cockpitvergrendeling. Ook het verwaarlozen van de CRIS (Frans memowoord voor startcheck) is vaak een reden. Men vertrekt vlug vlug waarbij bvb de micro achter de parachute steekt of men zit bovenop de ontkoppeling en zoekt de gele bol.

Wij bevinden ons in de ideale positie om met ervaren piloten te vliegen. Het is een groot deel van onze performantietraining deze ingeslopen fouten te corrigeren. In clubs gebeurt dit vaak niet omdat de instructeurs te druk bezig zijn met basisopleiding, er een tekort is aan tweezitters of omdat een vlucht met instructeur slecht onthaald wordt door de ervaren piloot.

### **Na hoeveel tijd kan men alleen vliegen in de bergen?**

EN: Er zijn verschillende manieren om hier te vliegen. Om boven het reliëf te vliegen

(thermisch) is er geen bijzondere kennis nodig. Na 2à3 weken kent je de uitwijkvelden en ben je in staat u te oriënteren en met gemak >300km te vliegen tussen de 2 meren.

Men vliegt dan steeds met een finesse zo waarbij men steeds lokaal is van één van de vliegvelden in de buurt. Met een standaard klasse toestel is dit een vrij ruime marge waarbij men zelfs een poos door een -3m/s mag vliegen zonder in de problemen te komen.

Vanaf april tot augustus kan er boven het reliëf gevlogen worden.

Komt men lager dan moet men de vallei ingaan en lokaal van een veld opnieuw boven het reliëf stijgen. Op dit niveau ben je nog niet in staat om de 'pente' op te zoeken of beneden het reliëf te vliegen. Het is niet omdat je boven het reliëf kan vliegen dat je bergervaring hebt!

Om beneden het reliëf te vliegen is er veel meer ervaring nodig. Om je op uw gemak te voelen langs de helling moet je rekenen op zo'n 5 jaar stages. Tegen de avond wordt er soms wel eens langs de helling teruggekeerd waarbij we al de basis aanleren zoals traject, snelheid, opstuurhoek etc...

Februari-maart en september-oktober zijn het meest aangewezen voor het hellingvliegen. De weersomstandigheden zijn dan vaak minder en er wordt dan veel intensiever op de hellingen gevlogen. Deze periode kan je leren om van helling naar helling te vliegen.

Hier gaat het meer om het aanleren van de techniek. Wie hier leert hellingvliegen kan dit in principe overal toepassen. Hellingvliegen is hier hetzelfde als in Duitsland, Zwitserland, Nieuw-Zeeland en noem maar op.

We leren dan om langs de helling boven de kam uit te stijgen en over de vallei de volgende helling op te zoeken.

Wanneer je een eerste maal hierheen komt leren we je boven het reliëf vliegen en maak je kennis met de verschillende vlieg- en buitelandingsvelden. Op goede dagen ben je dan in staat om boven het reliëf te vliegen. Bij een tweede bezoek zal alles al veel eenvoudiger lijken en kan er verder gewerkt worden aan het hellingvliegen en opzoeken van golf. Om volleerd bergvlieger te worden moet je toch rekenen dat er 5 jaar 2 weken stage nodig zijn.

### Hoe worden de instructeurs gerekruteerd?

EN: We rekruteren via diverse kanalen zoals de internetsites van het CNVV of de federatie. Ook binnen de clubs worden de vacatures bekend gemaakt. Uit deze kandidaturen wordt dan geselecteerd.

De kandidaten krijgen een veiligheidssituatie voorgelegd waarvoor ze op basis van hun ervaring een oplossing moeten uitwerken. Verder hebben ze zich persoonlijke voorgesteld en moeten ze een les geven over onderwerp naar keuze. Dit wordt geëvalueerd op verschillende vlakken. De methodiek is voor mij erg belangrijk. Een instructeur moet kort en duidelijk zijn les overbrengen; Dit is de doelstelling en we gaan dat zo en zo doen. Een leerling heeft nood aan korte en duidelijke communicatie. Ook wordt er gekeken naar een eventuele meerwaarde. Vorig jaar zijn er 2 instructeurs bijgekomen. De ene had een ruime liervaring. Aangezien we binnenkort ook lierstart gaan invoeren zal hij instaan voor de implementatie van de lieractiviteit. De tweede had ervaring met simulatorbouw. Aangezien we ook de bouw van een simulator overwogen kwam zijn ervaring op dit vlak ook van pas. Intussen is de simulator bijna afgewerkt.

### Volgt er dan een interne opleiding?

EN: Inderdaad. De nieuwe instructeurs worden 'omgeschoold' naar mijn manier van werken.

Voor mij moet een instructeur volgende eigenschappen hebben;

- Zich kunnen inleven op het niveau van zijn leerling.
- Zich dicht bij de verwachtingen van de leerling plaatsen
- Weten wat de leerling van hem en het centrum verlangt en zijn verwachtingen inlossen.
- Zorgen dat de leerling het naar zijn zin heeft
- Polyvalentie
- 'factualité' zich aan de feiten houden en op basis hiervan beslissen.

Daarnaast wordt er ook gewerkt aan de groepsgeest tussen de instructeurs. Het uitwisselen en vergelijken van ervaringen is hiervan een onderdeel. Ook de rode vliegoveralls die we gebruiken versterken het groepsgevoel. Jaarlijks hebben we tussen de 1400 en 1800 stageweeken. Dit staat voor +3000 vlieg-



Fantastische werkomgeving

uren en 8000 sleepstarts. Vooral de laatste drie jaar kennen we een sterke groei.

We ontvangen veel clubs. Ook individuele piloten, eventueel met eigen toestel, zijn welkom. Zij worden ingedeeld in één van de groepen. De laatste tijd wordt er steeds meer op het materiaal van het centrum gevlogen en zitten we een beetje krap aan tweekitters. We zien ook dat vele stagedeelnemers blijven terugkomen.

De moeilijkheid bij ons is dat we elke maandag nieuwe mensen ontvangen die de omgeving van Gap, of de plateaus niet kennen. We moeten telkens vanaf nul beginnen. We creëren banden met vele mensen die terugkomen. Ze komen 3, 4 keer, elk jaar of soms 2 keer per jaar terug. Ze brengen vaak vrienden of kennissen mee en zo groeit de groep steeds aan.

### Komt men vaak terug?

EN: Het CNVV moet afrekenen met enkele vooroordelen die de ronde doen. Het is duur, het zijn de bergen, het is dit, het is dat... Het is inderdaad niet goedkoop maar ik heb de ervaring dat wie naar hier komt gecontamineerd is en terugkomt. De instructeurs zijn professioneel en sympathiek. Het is een mooie omgeving en de metecondities zijn ideaal. Zelfs wanneer het niet ideaal is, kunnen we toch nog mooie vluchten maken. Er is ook een bijzondere goede sfeer tussen de deelnemers. Wanneer een leerling hierheen komt, dan komt hij terug. Er zijn natuurlijk familiale en financiële omstandigheden die een rol spelen maar doorgaans komt men terug.

### Da's alvast wat ook ik ga doen.

**Bedankt voor dit gesprek en veel succes met het centrum.**

Meer info over het CNVV is terug te vinden op [www.cnvv.net](http://www.cnvv.net)

de vliegende reporters

foto: Ludwig Van Hoven & Nick Redant

## Het hoekje van de boekenvreter

Ditmaal gaan we weer de DVD-toer op. Twee nieuwe aanwinsten voor de videotheek. Laten we beginnen met *Lautlos am Himmel, Zwei Segelflieger und ihre Welt* van Otto C. Honegger (Praesens-Film AG, 8034 Zürich). Dit is een 55 minuten durende productie van de Zwitserse televisie ([www.sf.tv](http://www.sf.tv)), met 15 minuten bonusmateriaal. De uitzending dateert van 2002.

Onderwerp van de uitzending zijn zweefvliegers Guido Halter en Hans Peter Tinner. Zij vliegen van op Altenrhein, bij de Bodensee. Wij volgen Tinner tijdens een 883 km driehoek over de kamlijn van de Alpen tot vlakbij Wenen. Het camerateam volgt beide piloten ook op de voet tijdens hun deelname aan de Zwitserse nationale kampioenschappen in Montricher, aan de

voet van de Jura. Vervolgens nemen ze ook deel aan de Zwitserse Kunstvluchtkampioenschappen in Bellechasse. Tenslotte gaan ze tijdens de Europese winter naar Bitterwasser en pogen er de magische 1000-km-grens te halen.

Het professionele camerawerk en dito montage zijn zeker pluspunten van deze



productie. En er zijn ongetwijfeld mooie beelden te zien. Aan de andere kant is dit eerder een product dat zich richt tot de leek, vandaar de vele uitleg die beide vliegers in de nogal langgerekte interviews verstrekken. Doe daar nog bovenop dat alles in onvervalst "Schwyzerdeutsch" gebeurt, en je zit regelmatig eens de snelspoelknop in te drukken. Maar de luchtbeelden zijn wel de moeite waard.

Bij de bonusscènes zijn er ook een paar waar je de mogelijkheid krijgt om van per-

spectief te veranderen (multi-angle functie). Het blijft echter beperkt tot 2 camera-punten per scène.

De tweede DVD brengt dan weer een van de grote namen van het zweefvliegen in beeld: Reiner Sahn brengt ons *Im Himmel über Patagonien, Mit Klaus Ohlmann in den Anden* ([www.Sahn-Panorama.de](http://www.Sahn-Panorama.de)). De film duurt 28 minuten en werd opgenomen tijdens de Andesexpeditie 2004 in het kader van het *Mountain Wave Project* van de OSTIV in Argentinië.



Dat jaar werden er in de golf van het Andesgebergte niet minder dan 12 wereldrecords gevestigd. Sahn is met de meteorologen Carsten Lindemann en Dr. Jürgen Wenzel meegerisd, en heeft hun pogingen gevolgd om de grenzen te verleggen. Samen met Manfred Albrecht, Klaus Ohlmann en Dieter Memmert vliegen zij boven de prachtige maar indrukwekkende landschappen van Patagonië.

Wij vliegen mee op een 1600-km-vlucht met grondsnelheden tot 350 km/h, op hoogtes tot 8000 m AMSL, met temperaturen rond -30°C en een vluchtduur van 15 uur. Adembenemende beelden, waarbij de sfeerbeelden aan de grond het geheel mooi afronden. Cameratechniek is hier dan weer iets minder, maar bedenk dat je bij dit soort vluchten bezwaarlijk een minicamera aan de staart van je toestel kunt plakken: bij zulke temperaturen zou die snel uitvallen!

Stéphane Vander Veken

## Wedstrijduitslagen

### KAISERWEDSTRIJD-VICTOR BOIN 2009

Zwartberg, 27/28 juni 2009

**VICTOR BOIN 2009** (1e dag kaiser, clubklasse met handicap < 90)

Nr	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	Afstand	Punten
1	ASK 13	PH-497	Spruit Daan	Redant Nick	202,5	247,1
2	Ka 8	OO-YRV	de Keermaker Bart		178,2	219,7
3	Ka 7	OO-ZXJ	Govers Patrick	Dewitz Vital	143,7	181,8
4	ASK 13	OO-ZKP	Bovin Stefan	Stulens Kristof	125,3	159,7
5	Ka 8	OO-ZEN	Kenes Didier		98,6	125,4
6	Ka 8	PH-372	Van den Berg Rutger		93,5	118,9
7	ASK 13	OO-YJJ	Schrijvers Eddy	Jacques Dirk	87,1	110,0
8	Ka 2b	PH-1318	Jonker Henk	Moulijn Ton	41,6	53,9
9	Ka 8	OO-ZAO	Michiels Patrick		40,6	50,8
10	Ka 7	OO-ZAN	Piccart Guy	Habils Gilles	32,1	39,1
11	ASK 18	OO-YVM	Bielen Chris		35,0	36,1

\*Victor Boin afstandbepaling volgens OLC

**KAISER 2009** (algemene uitslag na 1 vliegdag)

Nr	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	tijd	km	Km/h	Punten
1	ASK 13	OO-ZKP	Bovin Stefan	Stulens Kristof	02:08:51	125,3	58,3	981,9
2	ASK 13	PH-497	Spruit Daan	Redant Nick	04:22:13	202,5	46,3	898,2
3	Ka 8	OO-YRV	de Keermaker Bart		03:50:25	178,2	46,4	853,5
4	ASK 13	OO-YJJ	Schrijvers Eddy	Jacques Dirk	01:50:33	87,1	47,3	697,6
5	Ka 7	OO-ZXJ	Govers Patrick	Dewitz Vital	03:33:20	143,7	40,4	691,3
6	Ka 8	OO-ZEN	Kenes Didier		02:35:40	98,6	38,0	541,9
3	Ka 8	PH-372	Van den Berg Rutger		02:41:41	93,5	34,7	469,0
8	Ka 2b	PH-1318	Jonker Henk	Moulijn Ton	01:04:20	41,6	38,8	461,0
9	Ka 8	OO-ZAO	Michiels Patrick		01:48:48	40,6	22,4	133,2
10	Ka 7	OO-ZAN	Piccart Guy	Habils Gilles	01:28:12	32,1	21,8	115,9
11	ASK 18	OO-YVM	Bielen Chris		01:32:50	35,0	22,6	112,6

\*Kaiser OLC km+ snelheidspunten.

### KEIHEUVELCUP 2009 (BVV 2009)

Balen-Keiheuvel, Belgium, 08/08/2009 - 09/08/2009

#### CLUB

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	MEL	Koen Van Rooy / Max Mink	KAC	ASK 21	505
2.	AO	Ward Gysemans	ACK	Ka 8	481
3.	2S	Stijn Vanden Boer	ALB	Std. Libelle	475
4.	KB	Lauwers / Meers / Van Den Broeck	KAC	ASK 21	467
5.	J	Jeroen Jennen	ACK	SZD 51 Junior	466
6.	ES	Ben Heylen	ALB	Twin II	462
7.	EX	Jan Gillegot-Vergauwen	ALB	Astir CS Jeans	446
8.	YW	Patrick Govers	ACK	Twin III	389
9.	WZ	Frédéric de Groote	KACB	Astir CS 77	368
10.	D34	Kris Van Dam / Dave Sannen	KAZM	Twin II	359
11.	VZ	Remi Vanderhoydonck	ALB	Astir CS Jeans	300
12.	BR	Manu Larose	KACB	Std. Libelle	264
13.	OU	Luc Stultjens	ALB	Astir CS Jeans	261
14.	ZC	Paul Hermans	KAZM	Astir CS 77	239
15.	AW	Joris Monten	ACK	Ka 8	185

\*overall results after day 2

#### SPORT

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	ED	Emiel De Wachter	ACK	LS 8	564
2.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS 6	544
3.	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	536
4.	ZY	Ken Evens	ALB	Nimbus 4DT	465
5.	FU	Louis Braspenning / Paul Wouters	KACB	Ventus cT 17.6m	433
6.	OI	Geert De Palmenaer	VZP	Pegase	409
7.	X89	Louis Van Baelen	ACK	ASW 20	406
8.	AJ	Jan Verammen	KAZM	Ventus b 16.6m	360
9.	KB	Pieter Beckx	KACB	Janus CT	352
10.	3Kc	Geert Callewaert / Johan Metten	ALB	Discus 2T/18m	273
11.	KH	Joris Van Doninck	ACK	LS 4	238
12.	EB	John Fabrie	KAC	PIK 20 D	220
13.	52	Bart Roosen / Luc Viggria	ACK	PIK 20 D	33

\*overall results after day 2

## KEIHEUVELCUP 2009 (BVV 2009)

vervolg

## SPORT XPDR

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	46	Dennis Schouten / Jan Schouten	KZC/ACV	DG 500M 22m	779
2.	W4	Johan Lemmens	WBAC	LS 6	736
3.	MW	Nand Geuens	ACK	DG 400	706
4.	E3	Stefan Bovin	LUAC	ASW 28/18m	640
5.	LT	Jef Kell	ACK	LS 7	592
6.	HE	Walter Geenen	KAC	Ventus 2cM/18m	582
7.	CM	Eddy Huybreckx	ACK	LS 8	518
8.	TQ	Rik Vanden Boer	ALB	LS 4	498
9.	KZ	Manu Kimpe	ACK	Pegase	438
10.	LX	Simon Berx	ALB	LS 4	337
11.	AA	Jurgen Decraemer	KACB	Ventus 1	294
12.	G1	Peter Verhoeven	ACK	DG 300	222

\*overall results after day 2

UITSLAGEN NATIONALE JUNIOREN WEDSTRIJD 2009  
1- 8 augustus 2009 Venlo. OPEN KLASSE

#	Callsign	Deelnemer	Club	Toestel	Punten
1.	KE	Tom Noppe	KeZC.	LS 4.	4111.
2.	VK	Bram Winters	VZC.	LS 8	4047
3.	RM	Jochen Schoeters	LSV Viersen	LS 4	3814
4.	SP	Hinse Osinga	AC Salland	Pegase	3697
5.	F8	Antal Bruijn de	ZCNOP	LS 8	3695
6.	WO	Ard Tielenburg	TZC	LS 4	3672
7.	MC	Herwil Gelder van	FAC	LS 4	3483
8.	68	Stefan Zuiderwijk	Gelderse ZC	ASW 15	3158
9.	88	Mark Besten den	GeZC	Std. Cirrus	2898
10.	H8	Joris Felsbourg	VC Haamstede	LS 8	2877
11.	E2	Ronald Stellaard	GeZC	Discus	2822
12.	YF.	Peter Litz	ZC Flevo	Discus 2	2705
13.	S3	Sebastiaan Rijks	ELZC.	DG 300	2701
14.	M6	Steven Metz	ACvZ	LS 6/17.5m	2662
15.	3P	Hans Leidenman	ACvZ	Ventus 2cM/18m	2416
16.	S4	Jeroen Sillen	ELZC	LS 4	2407
17.	YV	Peter Stienen	ZC Flevo	LS 3	2040
18.	VN	Bas Papen	VZC	LS 4	1293

## WEDSTRIJDREGLEMENT FOTOWEDSTRIJD 2009

## Deelnemers

Iedereen die lid is van een club aangesloten bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs mag deelnemen aan de fotowedstrijd.

## Onderwerp

Het onderwerp van de inzending moet zweefvliegen gerelateerd zijn. De inzendingen moeten origineel zijn en mogen niet eerder hebben deelgenomen aan een fotowedstrijd.

## Inzending

DIGITALE FOTO'S Alle foto's moeten digitaal ingestuurd worden vóór 1 december 2008 op volgend adres:

fotowedstrijd@lvzc.be of via [www.zweefvliegen.be](http://www.zweefvliegen.be) en dus is er geen af-druk nodig.

Van de digitale foto bezit de deelnemer het originele bestand met een minimale reso-

lutie van 2 048 bij 1 536 pixels (dit is een volwaardige 3 megapixel).

Elke deelnemer kan maximaal 5 foto's insturen.

Voor de uiterste inzenddatum kan een deelnemer zijn inzendingen aanvullen of omruilen.

Foto's die later toekomen nemen deel aan de wedstrijd van volgend jaar.

## Beoordeling

De inzendingen zullen beoordeeld worden door een jury.

De jury behoudt zich het recht voor om inzendingen die niet aan het reglement voldoen of van een te laag niveau zijn, te weren uit de wedstrijd.

De winnaars worden in januari 2009 persoonlijk verwittigd.

## Informatie

Elke foto dient vergezeld te zijn van titel, plaats en datum van opname, naam, adres, telefoonnummer, eventueel email-adres, naam van je club.

## Auteursrecht

De deelnemer verklaart auteur te zijn van de opname en de eventuele digitale bewerking. Hij kan dit aantonen met de originele bestanden (voor bewerking) en negatieven, die hij op eenvoudige vraag kan voorleggen.

Al de ingezonden foto's mogen door de Liga gebruikt worden met vermelding van auteur voor o.a. promotionele doeleinden en publicatie in het Ligablad en op de website.

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

## Keiheuvel Cup 2009 - 8 en 9 augustus

## Dag 1

Vrijdag namiddag voor de wedstrijd, voorspellingen van de meteo zien er niet echt belovend uit. Toch zaterdag op de briefing beloofd onze meteo-man, De Fons, een vliegbaar vensterje, al zijn niet alle weermodellen het eens hoe ver een storing oostelijk of westelijk zal trekken. Deelnemers krijgen een kleine opdracht in westelijke richting toegewezen en iedereen plaats zich op de runway onder het grijze wolkendek. Voor de eerste keer in de Kei-

heuvel Cup starten we op de 07, dit maakt het wat moeilijker voor het slepen, maar we zitten wel lekker dicht bij de bar. Rond 12u30 komen zeer traag de eerste kleine gaatjes te voorschijn in de lucht. Om 14u een snuffelstart en onmiddellijk daarna wordt het opslepen gestart, basis ongeveer 1000m en tot 2m stijgen worden gemeld. Blijkbaar is het weer steeds beter aan worden, mooie straten zijn zichtbaar van de grond. De proef ligt ook in de goede richting naar het westen, in het oosten zie

je de storing zo hangen. Vlak na de start wordt de finishlijn al bemand, want het kan snel gaan verwachten we. En inderdaad de eerste club-klasser meldt zich al snel aan, gevolgd door het hele peloton waar bijna heel de klasse finisht. Kort daarna de sport- en transponderklasse, alles verloopt vlot. In de clubklasse kan Jeroen Jennen (solo gegaan met Pasen en nu zijn eerste wedstrijd) de dagoverwinning behalen met 81,2km/u op de SZD-51 Junior. In de sportklasse haalt Emiel De Wachter de eer-

ste plaats met 102,2km/u op Ls8 en in de Sport-XPDR Dennis en Jan Schouten met 115,8km/u op DG500M. 's Avonds wordt de BBQ aangestoken.

## Dag 2

Zelfde scenario als zaterdag, een onzekere meteo. Er wordt besloten een A en B proef te voorzien voor elke klasse. Rond 11u begint de lucht stilaan open te trekken en om 12u30 lanceren we een snuffelstart die basis 750m en zwak stijgen meldt. Om 13u zien we een toestel uit Zoersel overvliegen. Dan maar snel de beslissing om te starten voor de B-proef, een klassiek traject Kempen en voor de transponders rondje Gilze-Rijen. Ook vandaag ziet het er weer mooi uit van op de grond, dikke cumuli maar wel een niet al te hoog plafond. En ook vandaag weer weinig tijd tussen de start en de finish, reeds om 16u komt de eerste deelnemer al over de lijn. Blijkbaar is het weer toch niet zo heel makkelijk geweest,

afscherming in het westen zorgt ervoor dat er toch een aantal buitenlandingen zijn. Zelfs het finish-aanvliegpunt, Lommel Kerk, blijkt jammer niet meer haalbaar te zijn voor veel piloten. Voor de club en sport klasse toch een snelle dag, de Sport-XPDR heeft het iets moeilijker gehad. De resultaten van de dag, in de clubklasse Koen Van Rooy op ASK21 met 94,9km/u, Sport klasse Koen Vanderputten met 114,3km/u op Ls6 en in de Sport-XPDR Dennis en Jan Schouten met 69,6km/u op DG500M.

Om half 9 is de einduitslag opgemaakt en start de prijsuitreiking waar de eerste plaatsen worden beloofd met de Emsens-prijs geschonken door onze voorzitter Claude Emsens. De "Albert Schmelzer Beker voor beste junior" wordt door Nicole Schmelzer uitgereikt aan Ward Geysmans die met een Ka8 de 2<sup>de</sup> plaats behaalde in de clubklasse.

Tevreden wordt de wedstrijd afgesloten, met deze 2 vliegdagen hebben we zeker meer gekregen dan de meteo had voor-



De winnaar van de Albert Schmelzer Beker voor beste Junior, uitgereikt aan Ward Geysmans  
Foto: Louis Van Baelen

speld. Ook voor de Beker van Vlaanderen goed nieuws, want nu zijn er 9 op de 9 vliegdagen overheen de 3 wedstrijden.

Tot volgend jaar !

Stijn Jansen (KACK)

## KACK en lsv Viersen junior op het podium van NJW te Venlo

Vorig jaar hadden we gepland de NJW (Nationale Juniorenwedstrijd) in Venlo mee te vliegen, maar de invoering van de transponderplicht stak hier een stokje voor. Wij, dat is de familie Schoeters, die op Keiheuvel vliegt. Onze piloot heet Jochen, is 18 jaar oud en lid van KACK en LSV Viersen. Hij vloog de RM, de LS4 van de Duitse club.

Wat is nu de NJW? De wedstrijd is een sportieve krachtmeting waarbij instructie en begeleiding een grote rol spelen, deelnemen mag iedereen met een geldige zweefvlieglicentie. Inschrijven kan als je 5 overlandvluchten hebt, voldoet aan de eisen voor de zilveren C. het D- brevet en nog geen meerdaagse wedstrijd hebt gevlogen. Er mogen twee gekwalificeerde vliegers, willekeurig wisselend, op een vliegtuig deelnemen. De wedstrijd wordt georganiseerd door de Venlose Zweefvliegclub onder auspiciën van de KNVvL. Tijdens de NJW worden de toekomstige wedstrijd-piloten in theorie en praktijk begeleid door ervaren wedstrijd-vliegers (scouts).

Na een schitterende vakantie in Stendal, waar Jo, Stijn en ik met de Nimbus, 67u en 4800km, Michaela met ASW19 en Ka8, 41u en 1100km en Jochen op LS4, 61u en 3150km gevlogen hebben, dropten wij op donderdagavond, tijdens onze terugreis, de RM in Venlo en gingen een nacht thuis in Balen in ons eigen bed slapen.

Vrijdag tussen 18.00 en 19.00u moest Jochen in Venlo zijn inschrijving persoonlijk



Jochen (rechts) in gesprek met Baer Selen

bevestigen. Vrijdagavond opende Jan Kok, voorzitter van de Venlose Zweefvliegclub, de wedstrijd en hij verwelkomde alle deelnemers van de 38<sup>e</sup> NJW. De wedstrijd-leiding was in handen van Robert Werts en Frank Holkamp.

Zaterdagmorgen werden alle 18 toestellen voor de briefing opgebouwd en zowel de jonge als ook de iets oudere piloten gingen een beetje gespannen naar de eerste echte briefing. De opdracht luidde 122km (Venlo- Dorsten- Wesel- Venlo), scouts waren Baer Selen en Francois Jeremiasse. Binnen 45min werd het hele veld door twee dubbeltrommellieren in de lucht gesleept. De aangekondigde afscherming kwam opzetten en de dag moest gecancelled worden.

Op de eerste dag hadden alle piloten het vliegveld vanuit de lucht gezien en tegen 20.00u vond de eerste debriefing plaats. Onderwerpen zoals opstellen van een

checklijst, eten, drinken en plassen voor, tijdens en na een vlucht werden door scouts Baer en Francois behandeld.

Zondag was een rustdag, het was nat en de opklaringen kwamen pas laat. Voldoende tijd om een voordracht van Marcel Hogenhuis over de geschiedenis van het vliegveld Venlo bij te wonen.

Maandag begon dan eindelijk de wedstrijd, er werd goede thermiek voorspeld, begin 11.00u bij 18°C, maximum temperatuur 22°C. Venlo- Marl- Groenlo- Borken- Venlo, samen 221km. Andy van Helden en Francois Jeremiasse waren de scouts. Jochen vertrok rond 13.04u als eerste richting Marl en natuurlijk werd hij door de bende ingehaald. "Als eerste vertrekken, dat doe ik ook niet meer", was later zijn commentaar. Die dag lag het gemiddelde tussen 52 en 74km/h, dagwinnaar was Ard Tielenburg op LS4. Aansluitend op de debriefing was er een discussieavond onder leiding van Baer Selen en Joep Geraedts, onderwerpen zoals welke informatie vinden wij op een ICAO kaart, Mcreadyinstellingen en maximumsnelheden werden besproken. Die avond gingen alle piloten vroeg slapen, pc\_ met had voor dinsdag "Hammerwetter" voorspeld.

En zo was het, 315 km luidde de opdracht, (Venlo- Coesfeld- Emmerich- Ahaus- Venlo), scouts waren Francois Jeremiasse en Robert Werts met copilote Michaela. Van de 18 toestellen kwamen er 17 naar huis

met gemiddelden van 56 – 84km/h. Winnaar was Hinse Osinga op Pégase. Op de debriefing zagen wij vele gelukkige gezichten, 11 piloten hadden hun eerste 300km gevlogen.

Woensdag, Steven Raimond, Rob Loois en Frank Hiemstra waren gearriveerd om de piloten te steunen, 205km moesten er gevlogen worden (Venlo- Brüggen-Horst-Marl- Wesel- Venlo). De scouts moesten hun best doen om er niet door te zakken, de thermiek begon laat en de eerste toestellen gingen tegen 14.30u over de startlijn. De snelste, Antal de Bruijn, vloog de opdracht met zijn LS8 in 2h31', goed voor een gemiddelde van 82km/h. Spijtig genoeg gebeurden er enkele luchtruimschendingen en zo moesten er strafpunten verdeeld worden. 's Avonds kwam het moment van de waarheid, de loggerfiles van de voorafgaande dagen werden in twee werkgroepen geanalyseerd. Kon elke piloot zich goed inschatten? Was het gemiddelde stijgen beter of slechter als hij dacht? Was de afstand tussen de bellen te klein of misschien te groot?

Donderdag, eindelijk een AAT, iets totaal nieuws. De afstand lag tussen 135/304 km met als keerpunten Venlo- Meijel- Kamp Lintfort- Stadtlohn- NJW opvang- Venlo binnen een tijd van 3u. Door de hitte bleven alle piloten tot enkele minuten voor de boxtijd in de koele schaduw. De afvliegtijden lagen allemaal rond 14.30u en Tom Noppe vloog in 3h.06' 221 km, goed voor een gemiddelde van 72km/h. Er was de een of andere buitenlandse landing maar voor de BBQ waren alle piloten weer op het veld. Allen smulden gezellig op het terras van de Strietser.

Nu hadden we al 4 wedstrijddagen en wat zou vrijdag brengen? Goed nieuws was dat er vier scouts gearriveerd waren, Maurits

Dortu, Jeroen Verkuijl, Ronald Termaat en Patrick van Bremen-Schneider, ook zij kwamen de wedstrijdvliegers steunen. Opnieuw was het heet en blauw, maar vorming van Cu was voorspeld! 13.00u, de eerste scouts werden opgetrokken. Zoals hun voorgangers moesten ook zij zweten en hun best doen om er niet door te zakken. "Nog 2°C te weinig, wij wachten nog even" was de beslissing van de wedstrijdleiding. Plotseling tegen half twee vorming van de mooiste cumulussen met straatvorming, binnen 45 minuten hangt iedereen in de lucht. 5 minuten na opening van de startlijn was iedereen vertrokken, het pulkvliegen kon beginnen. 15 piloten vlogen 158 km (Venlo- Brüggen- Venlo- Dorsten- Venlo) met gemiddeldes hoger dan 80km/h. Dagwinnaar werd Herwil van Gelder op LS4 met een gemiddelde van 90km/h. Nadat de eerste piloten hun finalglide aankondigden werd het in het zuiden van het vliegveld erg donker, na Jochens landing moesten wij snel demonteren. De helft van de toestellen kwam droog in de aanhangers, de anderen waren niet kwaad voor de welkome afkoeling. 20 minuten stortregen en dan was het voorbij. In Aken was het erger, daar stonden de straten blank. Ronald leidde de debriefing, onderwerpen zoals de optimale finalglide, het afvliegen van wolkenstraten en het rond van keerpunten werden besproken.

Zaterdag, laatste wedstrijddag, het regent. Briefing uitgesteld tot 11.30u, iedereen bleef nog even in zijn tentje liggen. Volgende briefing om 13.30u; uit het westen komen opklaringen. Nog even wachten, en dan komt de opdracht van de dag: 15.00u "Bowling", de laatste dag wordt gecancelled. Ja, het is waar, er waren in het westen opklaringen. Op de Keiheuvelcup vloog Jeroen met de junior 108 km met een gemiddelde van 81km/h en Ward met de Ka8, 67km/h. Spijtig genoeg konden wij dat



Prijsuitreiking van links naar rechts: Bram Winters(2), Tom Noppe(1), Jochen Schoeters(3)

mooie weer vanuit Venlo niet zien. Pas laat 's avonds toen wij de remorque klaarzetten zag ik de "Belgische opklaringen" waarin de zon onderging.

En wie heeft nu de 38° NJW gewonnen? Eerste plaats was voor Tom Noppe op LS4 van de Kennemer Zweefvliegclub met 4111 punten. Tweede werd Bram Winters op LS8 van de Venlose zweefvliegclub met 4047 punten en derde Jochen Schoeters op LS4 van KACK en Luftsportverein Viersen, de enige buitenlander, met 3814 punten. Maar niet alleen die drie, ook de anderen hadden gewonnen. Iedereen was tevreden, iedereen had veel bijgeleerd en veel toffe mensen leren kennen. De wedstrijdleiding was enthousiast over de discipline van de deelnemers en de 5 wedstrijddagen. Alle dagen was de stemming fantastisch en ook de scouts voelden zich thuis in Venlo.

Na de prijsuitreiking, afspraak op de beachparty in de "Strietser", het clubcafé van de Venloër zweefvliegers. Eindelijk relaxen en een lekker pintje! Wie daar de deuren gesloten heeft weet ik niet, ik reed onder sterrenklare hemel naar België.

Dank u wel, Venlose zweefvliegers, tot volgend jaar op de 39° NJW!!!

Tekst en Foto's: Monika Oswald (LSV-Viersen)

## KACB: Sportcommissie, vergunningen en bevoegdverklaringen



### VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 17 JUNI 2009

Aanwezig

J. Aerts -voorzitter, G. Van Pee, G. Michiels, J.P. Awouters, L. Marenne (nieuwe vertegenwoordiger FCFVV), J.-M. Mullenders, E. De Leenheer (nieuwe vertegenwoordiger BFP), P. Pauwels  
Verontschuldigd  
E. Lecloux, J. Servais, R. De Coninck, R. Paenen, N. Vanhuffel

De voorzitter opent de vergadering om 18:30 u.

**1. Aanvaarding van het verslag van de vergadering van 01-04-2009:**  
Het verslag wordt goedgekeurd.

**2. Records:**  
N/A

**3. Reglementen van wedstrijden 2009 :**

Volgende wedstrijdreglementen werden ontvangen:

**3.1. Zweefvliegen:**

- Keiheuvel Cup 08-09 augustus 2009

**4. Ontvangen resultaten:**

**4.1. Zweefvliegen:**

- Kiewit Cup

- Kempen Cup

**5. Homologatie van prestaties:**

**5.1. Zweefvliegen**

Alle dossiers worden aanvaard behalve de aanvraag van B. Schillebeeks – 300 km afstand/doelvlucht wegens niet conform aan de sportcode

**6. Allerlei:**

**6.1. Examen Sportcommissaris**

Zweefvliegen van 15-05-2009 –Evaluatie van de resultaten.

Er is betwisting over één der vragen voor Sectie 3 Zweefvliegen. Na verder onderzoek blijkt de opmerking terecht, de vragenlijst voor Sectie 3 werd aangepast.

Omdat deze wijziging de uitslag van de kandidaten niet beïnvloed m.b.t. geslaagd zijn of niet, worden de resultaten van het examen bevestigd.

### 6.2. Organisatie examen Sportcommissaris modelluchtvaart:

J.P. Awouters zal een examen inrichten – datum en locatie in functie van de kandidaten.

Paramotor :

Examen kan worden georganiseerd in combinatie met dat van de modelluchtvaart, de vragenreeks werd op punt worden gesteld door de betrokken federatie.

Ter herinnering: Alle vragenreeksen moeten conform zijn met de laatste editie van de betrokken sporting codes.

### 6.3. KBAC-Zweefvliegereglement

Op verzoek van de BZF wordt Dr. Jean SIMON aanvaard als keuringsarts.

De lijst in het Organisatiehandboek wordt overeenkomstig aangepast.

### 7. Planning vergaderingen 2009:

woensdag 07 oktober - 02 december om 18:30 u

Omstreeks 19:15 u wordt de vergadering gesloten.

P. PAUWELS - Verslaggever

## VERGUNNINGEN / BEVOEGDVERKLARINGEN

### Theoretische examen zweefvliegvergunning:

Jean-Pierre BEELEN	Wim CARDINAELS
Jonas BELMANS	Jeremy COPPENS
Herbert BRAEKMANS	Jeroen DE MAEYER

Danny DUPONT  
Bart GEERKENS  
Hans GEUBBELMANS  
Britt HAEPERS  
Peter HENDRIKX  
Jeroen JENNEN  
Guido KENIS  
Jan LEENEN  
Romy LEYSEN  
Franciscus LUB  
Jan MATTHEUS  
Katrien MATTHEUS  
Jorik MICHIELS  
Thijs MICHIELS  
Patrick NAEGELS  
Rik PAEPEN  
Glen PEETERS  
Mattias ROMMENS  
Elke SANGELEER

### Praktisch examen zweefvliegvergunning:

Dirk DIERCKX	Glen PEETERS
Christophe HEYNEN	Koen PIERLET
Jeroen JENNEN	MATTIJS PRAET
Didier KENENS	Ruben SNYERS
Jorik MICHIELS	Chris VANDERSEYPEN
Patrick NAEGELS	Hans VAN LAETHEM

### Bevoegdheid 'Vliegen met passagier':

Wim DELEU	Peter TOMASSEN
Flinn GRYSEELS	Gustaaf VAN ROEI
Jorik MICHIELS	

### Theoretische examen hulp-/instructeur:

Jan DIELENS	Frank VANDERSMISSEN
Bart ROOSEN	

### Praktisch examen bevoegdheid 'Hulpinstructeur':

Howard VAN DONINCK

### Praktisch examen bevoegdheid 'Instructeur':

Jan-Bart VAN ERCK	Lode VUEGEN
Thomas VAN ERCK	

Jan SCHREURS  
Marc SEYEN  
Rudi SMEULDERS  
Ruben SNYERS  
Sandra TERMONT  
Ruben TIRI  
Danny UBACHS  
Kirsten UYTTERHOEVEN  
Els VAN BURM  
Jos VAN DE WEYER  
Robert VAN HEEL  
Lien VAN HOUT  
Ward VAN HOUT  
Wiet VAN HOUT  
Marc VAN MECHELEN  
Johan VAN OLMEN  
Michael VAN PEEL  
Nele WITTERS

## F.A.I.-BREVETTEN

### 1. Zilveren brevet:

#### 1.1. 1000 m hoogtewinst:

Christiaan BIELEN	Carl RENCKENS
Tine DELCON	Peter TOMASSEN
Didier KENEN	Fabienne VAN DER LINDEN
Jorik MICHIELS	Chris VANDERSEYPEN
Koen PIERLET	Sophie VANDEWALLE

#### 1.2. 5 uren duurvlicht:

Geert BOLLENS	Gwen GRAIND'ORGE	Pieter CUSTERS	Gilles HABILIS
Frédéric DE GROOTE	Jeroen JENNEN	Tine DELCON	Ruben SNYERS
Orlando DE SCHRIJDER	Gustaaf VAN ROEI		

#### 1.3. 50 km afstandsvlucht:

Christiaan BIELEN	Fabienne VAN DER LINDEN
Didier KENENS	Johan VANHOYLAND
Jorik MICHIELS	

#### 1.4. Bekomen het zilveren kenteken:

Christiaan BIELEN	Jorik MICHIELS
Frédéric DE GROOTE	Fabienne VAN DER LINDEN
Gwen GRAIND'ORGE	Johan VAN HOYLAND
Didier KENENS	

### 2. Gouden brevet:

#### 2.1. 3000 m hoogtewinst:

Dries VAN GESTEL

#### 2.2. 300 km afstandsvlucht:

Edy VAN DER LINDEN

#### 2.3. Bekomen het gouden kenteken:

Dries VAN GESTEL  
Tijl SCHMELZER (op datum 01-04-2009)

### 3. Diamanten brevet:

#### 300 km doelvlucht:

Dries VAN GESTEL

#### 500 km afstandsvlucht:

Geert CALLEWAERT



AVIATION    AEROSPACE INDUSTRY    PILOTS & CREWS    TRAVEL    INSURANCE

## YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

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

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

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



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0361 (AR 4/7/1979 - MB 14/7/1979)



# ***Juniorenweekend***

*Back at EBBT - 10 oktober 2009*



Sponsored by:



[www.juniorenweekend.be](http://www.juniorenweekend.be)



# Open Dag Glider Pilot Shop



Zondag 8 november 2009 organiseert Glider Pilot Shop een Open Dag voor alle Belgische zweefvliegers in de Officier's Mess te Beauvechain

## Dagprogramma:

- 11:00 Opening...koffie, thee, sapjes, gebak
- 13:00 "Hoe werven we jongeren" door Belgian Air Cadets
- 13:45 "EK Zweefvliegen 2009 in Litouwen" door Bert en Tijn Schmelzer
- 14:30 Pauze...koffie, thee, sapjes, fris en snacks
- 15:30 "Belgische Kampioenschappen '09 & '10" door Philip van Ishoven & Michel Pihard
- 16:15 "Grand Prix Nieuw Zeeland en Chili" door Uli Schwenk
- 17:00 Borrel...sapjes, fris, bier, wijn en snacks
- 19:00 Einde

Voor, tussen en na de presentaties kunt u onder het genot van een hapje en een drankje de zweefvliegmarkt bezoeken...hier treft u onder andere aan:

LX Navigation...o.a. LX 8000  
 Naviter...SeeYou  
 Jaxida...hoezen  
 Mertens Fallschirmbau...parachutes  
 Radio's en transponders  
 Schempp-Hirth...Arcus  
 Alexander Schleicher...ASH 31Mi  
 DG/LS Flugzeigbau...DG-1001M  
 Glider Art...zweefvliegkunst



Tevens kunt u LX instrumenten inleveren voor calibratie, reparatie, upgraden en updaten en bespaart u verzendkosten. Uiteraard kunnen ook andere merken loggers door ons gecalibreerd worden. Indien u uw logger op 8 november bij ons aanlevert voor calibratie profiteert u van het actie-tarief van 35 euro. U kunt ook parachutes (alle merken) aanleveren voor re-packing en keuring door Mertens Fallschirmbau voor 45 euro.

U krijgt bericht zodra u uw logger en/of parachute weer bij ons kunt afhalen.

Toegang tot de Open Dag van Glider Pilot Shop in Beauvechain is gratis, maar in verband met de catering verzoeken wij u zich aan te melden met behulp van het contact-formulier op onze website: [www.GliderPilotShop.be](http://www.GliderPilotShop.be) (Geef a.u.b. aan met hoeveel personen u komt. Tevens kunt u aangeven of u parachutes ter keuring of instrumenten ter calibratie, reparatie of updaten meeneemt...laat ons dan alvast weten om welk instrument het gaat o.v.v. type, serienummer en software-versie). Voor meer info: [www.GliderPilotShop.be](http://www.GliderPilotShop.be)

Hartelijk dank en tot ziens in Beauvechain!

## Openingsaanbiedingen Glider Pilot Shop:

Parachute re-packen en keuren - parachute inleveren op NZD	(geldig t/m 08-11-2009)	van € 49	vóór € 45
Logger/vluchtreorder iken - logger inleveren op NZD		van € 39	vóór € 35
Upgrade LX 7007 > LX 8000 - mogelijk t/m dec. 2009		van € 1.725	vóór € 1.635
LX 7000 pro - vluchtcomputer aan te sluiten op GPS of Flarm		van € 1.675	vóór € 1.595
LX 7000 pro + Flarm RedBox SD/IGC - incl. ijkbarogram		van € 2.500	vóór € 2.390
LX 7000 pro + Colibri SD/IGC/ENL - incl. ijkbarogram		van € 2.535	vóór € 2.425
LX 7000 pro + Colibri-Flarm SD/IGC/ENL - incl. ijkbarogram		van € 3.085	vóór € 2.975
Lithium-Ion accu - 16,8Ah - 14,4V - 1560gr - 150x65x94mm		van € 519	vóór € 475
Ultra-lichte headset - gel oorkussens - electret microfoon		van € 189	vóór € 169
Zuurstofstelsysteem - éénpersoons "on-demand"-stelsysteem EDS 02D1		van € 765	vóór € 725
Nieuw: BendixKing AV8OR - Multi Function Display: Autonavigatie - VFR luchtvaartnavigatie - Entertainment - PDF-viewer - input voor externe GPS met kabel of bluetooth - in combinatie met SeeYou Mobile:		nieuw...	vóór € 739
		van € 1.018	vóór € 975

**[www.GliderPilotShop.be](http://www.GliderPilotShop.be)**  
**[info@GliderPilotShop.be](mailto:info@GliderPilotShop.be)**