

Galaconcert 70 jaar De Wouw...



(Foto: René Roekaerts)

Ons galaconcert op 9 november was een succes. Iedereen was tevreden over de organisatie en er werden voor onze 75ste verjaardag reeds “grootse plannen” gemaakt.

Meer hierover lees je op pagina's 3 tot 5

De Wouw op pensenkermis KSJ



Pensen bij de vleet...

(foto: Theo Stockmans)

Op 17 november was onze club te gast op de pensenkermis van de KSJ van Tienen. Over de pensen hebben we naderhand niet veel meer gehoord, over de “zweverkes” wel. Hoewel die “zweverkes” als alcoholvrije cocktails verkocht werden, begon Theo na enkele glazen toch een beetje in de wind te geraken. Naar 't schijnt zou Yves weten hoe dat komt... Waar diende die fles wodka ook weer voor???

Hoe het allemaal afliep lees je op pagina 5...

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Galaconcert	3
Speech Concert	3
Pensenkermis KSJ	5
Nieuwe voorzitter zweven	6
Opendeurdagen	6
Le Louroux 2001 (deel 2)	7
Nieuwtjes uit Zuid-Amerika	11
Charron 2001	12
Homologatie brevetten	13
Luchtkadetten	13
Christiane Solo	14
Gingen Solo	14
1000 km	14
Getrouwd...	14
Accu's en batterijen	15
Buitenlandingen 2/2001	18
Herhalingsles Reglementering	18
Eindstand Gerard De Praetere	19
Prikbord	20

Foto coverage

Galaconcert 9 november
2001

(foto: René Roekaerts)

Woordje van de redactie

Het eerste jaar van dit millennium zit er bijna op.

Het werd ontegensprekelijk overschaduwd door de eventuele vliegactiviteiten van de vzw Luchtkadetten op ons vliegveld vanaf de lente 2002. Hoe deze wolk zich zal oplossen is actueel nog een groot vraagteken. Elders in dit tijdschrift kunnen jullie vaststellen dat het bestuur van onze club de druk op de ketel verhoogt om tot een, voor ons, gunstige oplossing te komen. Zoals in het verleden zal ik jullie regelmatig op de hoogte houden van de evolutie in deze zaak. Trouwens als Voorzitter van de club is dit mijn plicht.

Sedert 9 november 2001 is de Koninklijke Vliegclub De Wouw 70 jaar jong. Dit werd op een gepaste en enige manier gevierd met een galaconcert met de Koninklijke muziekkapel van de Belgische Luchtmacht. Alle aanwezigen waren vol lof over de uitvoering en de organisatie. Ik hoop dat dit succes mag bijdragen tot het welzijn van onze club.

Dit woordje zou onvolledig zijn moest ik het niet hebben over de Charron beker. Onze onverhoopte, maar niet minder verdiende, derde plaats heeft ons zweefseizoen in pracht doen afsluiten. 31 clubleden hebben aan dit succes meegewerkt. Maar volgend jaar zal het moeilijkste komen. Wij zullen moeten bewijzen dat deze 3 de plaats geen toeval was. Maar wij kunnen het.

Nu maar hopen dat 2002 ons prachtig zweefweer mag brengen en vooral many happy landings.

Theo Stockmans

Nieuwe tarieven in Euro – 2002

◆ Lidgeld	€120
◆ Toetredingsbijdrage	€75
◆ Ligabijdrage	€140
◆ Sleep ticket	€20
◆ Doopvlucht (met video)	€30
◆ Minutengeld:	
Ka7, Ka8, Ka6cr	€0,10
Ka6E, Astir, Mistral	€0,15
SF34	€0,20 of €0,15 (les/check)

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart?

- ◆ Kerstkamp
- ◆ Uitreiking cheque concert
- ◆ Doellandingen
- ◆ Symposium
- ◆ Kaas- en wijnavond

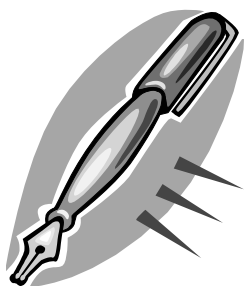
Activiteitenkalender

- ✓ **25 december '01-1 januari '02**
Kerstkamp met wedstrijd doellandingen
- ✓ **28 december '01**
Bespreking club-enquête en charronproeven
- ✓ **29 december '01**
Instructeursdag
- ✓ **13 januari '02**
Algemene vergadering zweven
- ✓ **26 januari '02**
Symposium LVZC
- ✓ **2 februari '02**
Kaas- en Wijnavond
- ✓ **15 + 22 februari '02**
Verplichte heropfrissingscursus luchtvaartreglementering
- ✓ **9 maart '02**
Algemene Vergadering Club
- ✓ **23 maart '02**
Vleugeltuitreiking

1 artikel in
Cumulus

=

2 uren
Winterwerk!!!



Artikels voor
volgende Cumulus:

16 maart 2002

Galaconcert 70 jaar De Wouw

Als ik onze genodigden en aanwezige clubleden mag geloven, was ons galaconcert een succes.

Eerst en vooral wil ik nog eens benadrukken dat de komst van de Luchtkadetten aan de basis ligt van deze organisatie. Zij die onze tijdschriften van een paar jaar geleden of de algemene vergaderingen van enkele jaren terug doornemen, zullen dit beamen. Dat de viering om ons 70 jarig bestaan zou samen vallen met deze problematiek is misschien toeval, of toch niet.



Alles klaarzetten voor het concert... (foto: Theo Stockmans)

Een sportclub in nood moet trachten om op een positieve manier in de belangstelling te komen. Zij moet door middel van een gedurfd evenement haar problemen aan de media kunnen kenbaar maken. Ieder clublid moet op zijn niveau hieraan meewerken.

Dit spreekt het publiek aan

Een dergelijke organisatie alleen uitbouwen is onbegonnen werk. En daarom wil ik langs deze weg oprecht mijn medewerkers Mattijs, Jörgen, Bart, Maarten en Jan danken. Zonder hen was het geen succes geworden en het was tevens aangenaam om met hen samen te werken.

Op de rekening zal een batig saldo blijven van ± 130.000,-BEF. Van de stad Tienen hebben wij nog een uitzonderlijke subsidie toegekend gekregen van 7500,-BEF. Dit bedrag zal, zoals vooropgesteld, evenredig verdeeld worden tussen 't Prieeltje en FONAVIBEL. De officiële overhandiging van de cheques zal gebeuren op woensdag 19 december 2001 in 't Prieeltje.

Wegens de puike organisatie gingen tijdens de receptie stemmen op om tijdens ons 75 jarig bestaan een taptoe te organiseren. Dit is een openlucht muziekhappening met meerdere muziekkapellen. Dit zou gebeuren in nauwe samenwerking met de stad Tienen en de 1 Wing uit Bevekom. Maar laten wij niet hardop dromen en laat ons, denk ik, 9 november eens bezinken.

Theo Stockmans

Speech concert

Mijnheer de Burgemeester,
Mijnheer de
Volksvertegenwoordiger,
Generaal,
Dames, Heren,
Beste clubleden,

Het is vandaag, 9 november, juist zeventig jaar geleden dat de Zeilvliegclub De Wouw boven de doopvont werd gehouden. Het is dan ook niet toevallig dat dit concert vandaag plaats vindt.

Het lijkt wel een beetje eigenaardig dat een sportclub, of beter gezegd, een vliegclub voor haar zeventigjarig bestaan een muziekevenement organiseert. Een vliegmeeting of een grootse opendeur was misschien logischer geweest. Daarbij komt nog dat de opbrengst van dit concert integraal verdeeld wordt tussen 't Prieeltje en FONAVIBEL.

Verschillende oorzaken liggen aan de basis van deze organisatie.

Een vliegclub haalt enkel de krantenkoppen als de milieunormen niet gerespecteerd worden of wanneer er een ongeval gebeurt; dus meestal in negatieve zin.

Met dit galaconcert wil deze sportgemeenschap een ander licht werpen op het sportvliegen en in het bijzonder op de Koninklijke Vliegclub De Wouw. Wij vormen geen gesloten groepje elitaire sportbeoefenaars. Onze leden, inwoners van Tienen of niet, trachten met zijn allen op een positieve manier bij te dragen tot het Tiense sportleven. Vanavond hebben zij zelfs hun beste beentje voorgezet opdat ook het Tiense cultuurleven er een graantje kan van meepikken. Wat toch als een unieke gebeurtenis mag gezien worden.

(Vervolg op pagina 4)

Speech concert

(Vervolg van pagina 3)

Door de opbrengst van dit concert te verdelen tussen 't Prieeltje en FONAVIBEL wil onze club de goede samenwerking onderstrepen tussen de stad Tienen en de Belgische Krijgsmacht.

Vooraf sedert 1986, het jaar waarin De Koninklijke Vliegclub De Wouw lid werd van de Tiense sportraad, ging onze club een stukje vormen van deze stad. De opbouwende en positieve samenwerking met de verschillende stadsbesturen getuigen hiervan. Namen durf ik niet noemen, ik zou er kunnen vergeten. Maar hun aanwezigheid op dit galaconcert, is een bevestiging van mijn woorden. Sedert 1931 mogen wij gebruik maken van het



militaire vliegveld van Goetsenhoven. Onze vliegclub mag zich nog gelukkig voelen om over een thuishaven te kunnen beschikken. In een Vlaanderen waar de beschikbare grond voor het sportvliegen meer en meer een rariteit wordt, is dit niet zo evident. In ons gewest werd de twee laatste decennia werkelijk geknaagd aan het aantal vliegvelden. Onze Vlaamse zweefpiloten moeten, noodgedwongen, in Wallonië gaan vliegen, waar er zelfs vliegvelden bijkomen. Van twee snelheden gesproken. En met de meest recente legerhervormingen ziet de toekomst er niet beter uit.

Ons vliegveld blijft bestaan. Meer zelfs, het Militaire Centrum voor Zweefvliegen, dat nu gestationeerd is op het vliegveld van Sint Truiden, zal dit jaar nog verhuizen naar Goetsenhoven. Dit is een militaire eenheid die verantwoordelijk is voor het onderhoud van het materieel van de vzw de Belgische Luchtkadetten, een vzw in de schoot van onze

Luchtmacht. Het is deze laatste organisatie die ofwel 10 weekends of 10 zaterdagen vliegactiviteiten zal hebben op ons vliegveld. Samenvliegen is wegens veiligheidsmaatregelen onmogelijk. Of anders gezegd, als zij vliegen moet De Wouw aan de grond blijven.

De Luchtkadetten hebben als doel: jongeren warm maken voor het beroep van piloot. Wel, onze club heeft dat ook. Ook De Wouw levert jaarlijks jonge, bekwame piloten af, zowel zweefpiloten als motorpiloten, zowel voor de burgerluchtvaart als voor de militaire luchtvaart.

In een burgerclub dient iedere vliegminuut, iedere vlucht betaald te worden door deze jongere, voor een luchtkadet is dit gratis.

Een burgerclub heeft dat geld nodig voor het in stand houden van haar vliegtuigpark en het onderhoud van de infrastructuur om te kunnen voldoen aan de strenge richtlijnen van het Bestuur der Luchtvaart en Vlarem, anders wordt zij gedoemd om een langzame dood te sterven.

Moet dit eigenlijk de oudste vliegclub van Vlaanderen overkomen ?

Al onze leden vragen zich luidop af waarom de vliegactiviteiten van de Luchtkadetten gedurende deze tien weekends niet kunnen doorgaan op het naburige militaire vliegveld van Bevekom. De Luchtmacht kan die keuze maken, wij, als burger, niet.

Ik hoop echter dat wij in de toekomst allebei onze geliefkoosde sport naar hartelust kunnen beoefenen.

In elk geval is dit geen afscheidsconcert van de Koninklijke Vliegclub De Wouw

Leve de Wouw!

Dit galaconcert is enkel mogelijk geweest dank zij de Koninklijke muziekkapel van de Belgische Luchtmacht onder de dynamische en kundige leiding van Kapelmeester Commandant Crepin. Hij staat borg voor een voortreffelijke uitvoering van een gevarieerd programma.

Uw applaus zal voor deze uitvoerders de mooiste beloning zijn voor hun toewijding en inzet.

Graag wil ik in naam van al onze aanwezige clubleden dit geschenk overhandigen aan Kapelmeester Commandant Crepin ter herinnering aan deze opvoering.

Theo Stockmans

Galaconcert 70 jaar De Wouw

Na maanden op voorhand plannen, vergaderen en discussiëren vond op 9 december het veelbesproken concert van onze vliegclub plaats in de stadsschouwburg. Van reeds vroeg in de morgen engageerde het organiserend comité, bestaande uit Theo, Maarten, Mattijs, Jörgen, Jan en mezelf, zich voor het voorbereidend werk. Deze avond was zeer belangrijk voor de club, dus alles werd tot in de puntjes voorbereid. Stijn was zo attent om ook een handje te komen helpen.

Het organiseren van de zaal, de foyer en de gang verliep vlotjes. In de namiddag arriveerde het muzikaal gezelschap van het leger. Tegen alle verwachtingen in, wensten zij een pintje te drinken voor hun repetitie. Tijdens de repetitie maakten we er gebruik van om ons beurt om beurt thuis te gaan omkleden. Iets voor achten terug aangekomen in de stadsschouwburg, bleek er al tamelijk veel volk in de gang te staan babbelen. In het eerst deel van het optreden zijn, naar mijn mening, veel mensen positief verrast over de mooie muziek die de muziekkapel wist uit de mouw te schudden. Jammer genoeg riep de plicht mij vroegtijdig uit de zaal om de tap in de gang te gaan voorbereiden.

Tot onze grote verwondering bleek de pauze een stormloop te worden naar de tap. Met ons vijven konden we amper volgen en alsof het niet erger kon, zag het er naar uit dat we zonder drank zouden vallen. Net voor het einde van de pauze snelden Jan en ik naar de brouwer, die we in pyjama aantroffen. Mijn jeepje volgeladen met alle soorten bieren en frisdranken, kwamen we na 30 minuten terug aan in de schouwburg. In allerijl uitladen zodat we toch nog iets van de tweede helft konden zien. Spijtig genoeg waren we te laat... De speech van Theo en het lied van de Wouw hebben we niet kunnen genieten. Toch ben ik er zeker van dat het de moeite was, vanwege alle positieve reacties die ik gehoord heb.

Het optreden was afgelopen en we stonden klaar voor een nieuwe stormloop, ook in de foyer... Nu bleek het eerder kalm te blijven in de gang, terwijl de foyer op volle toeren draaide. Hier verzamelden de genodigden en de hoofdsponsors zich voor een sociale babbel. Vermits vele tot in de late uurtjes gebleven zijn, en dan spreek ik niet alleen over de leden, mogen we toch spreken over een waar succes. Iedereen was tevreden en op de beginnersfoutjes van ons na, is toch alles goed verlopen. We mogen terugkijken op een mooie verjaardag van de club en ik hoop dat we er nog vele kunnen vieren...

Ik zou ook nog van deze gelegenheid willen gebruik maken om iedereen te bedanken die geholpen heeft om deze avond mogelijk te maken. Dank U

Bart Huygen

Pensenkermis KSJ Tienen

Op zaterdag 17 november organiseerde de KSJ Tienen haar jaarlijkse pensenkermis, met als centraal thema "vliegen". Om hun feestzaal in te richten hadden zij aan onze vliegclub gevraagd of het niet mogelijk was een "echt" vliegtuig te lenen. Omdat het zweefseizoen toch voorbij was, konden wij best een zwever missen.



Theo, Bart, Philip en ik zijn dan ook om 4 uur in de namiddag de Astir gaan installeren. Tegen een uur of 7 begon het volk stilletjesaan binnen te sijpelen. Vooral de *klein mannen* waren geweldig geïnteresseerd, en iedereen moest natuurlijk eens in de vlieger zitten. Verder toonden er toch ook enkele ouders interesse, waaraan we dan ook wat uitleg over de club hebben gegeven. De rest van de avond hebben we voornamelijk gevuld met pinten in onze *kamezool* te kappen, en toen we tegen 1 uur al de Jupiler opgedronken hadden, zijn we maar begonnen met de Astir te demonteren.

Nieuwe leden hebben we aan deze avond niet overgehouden, in het beste geval enkele luchtdopen. Maar misschien belangrijker is dat we een beetje positieve reclame hebben kunnen maken over de vliegclub onder de Tienenaars, wat zeker gelukt is.

Jan Bruyninckx

Vergaderingen

Raad van Bestuur van de club op 5 september '01

- ◆ probleem Luchtkadetten werd besproken
- ◆ organisatie concert werd besproken
- ◆ motorsectie zal op 23 september een uitstap organiseren
- ◆ OO-BFC zal een franse immatriculatie krijgen (F-GOFC)
- ◆ verwarmingsketel loods Zuid wordt gekuist
- ◆ weekend 15 + 16 september wordt er een afvalcontainer geplaatst

Raad van Bestuur van de club op 10 oktober '01

- ◆ de eerste twee punten (Luchtkadetten + concert) op de agenda worden bijgewoond door iedereen die een bestuursfunctie heeft in onze club
- ◆ lidgeld 2002: 120 €
toetredingsbijdrage 2002: 75 €

Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 24 oktober '01

- ◆ probleem Luchtkadetten werd besproken
- ◆ organisatie concert werd besproken
- ◆ evaluatie van onze opendeurdagen werd gemaakt
- ◆ dalend aantal inschrijvingen bij theoretische lessen, reden?

Raad van Bestuur van de club op 7 november '01

- ◆ probleem Luchtkadetten komt uitvoerig aan de orde
- ◆ stand van zake aangaande het concert wordt besproken
- ◆ aankoop EHBO kistje wordt besproken

Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 28 november '01

- ◆ verslag later

Raad van Bestuur van de club op 3 december '01

- ◆ onze kriekeboom wordt, wegens ziekte, afgezaagd
- ◆ evaluatie "concert" wordt gemaakt
- ◆ club ontvangt speciale subsidie Sportraad van 7500,-BEF voor ons concert
- ◆ problematiek Luchtkadetten
- ◆ oude frigo's worden afgevoerd

Theo Stockmans

Nieuwe voorzitter sectie zweefvliegen

Theo Stockmans heeft om persoonlijke redenen ontslag genomen op 14 november. De nieuwe voorzitter zal op de volgende vergadering van de raad van bestuur van de zweefvliegsectie verkozen worden.

Opendeurdagen

Op 22 en 23 september laatstleden hebben wij onze jaarlijkse opendeurdagen gehouden. De bedoeling van deze activiteit is vooral het rekruteren van nieuwe leden.

Onze opendeurdagen, met een maand later onze theoretische lessen, zijn ideale werkmiddelen die ons ledenaantal niet alleen op peil houden, maar tevens voor een verjonging zorgen voor onze sectie. Sommige kandidaat zweefpiloten overwinnen langs onze opendeurdagen ook hun drempelvrees. Langs een luchtdoop om komt men de theoretische lessen volgen en aansluitend wordt men in het voorjaar clublid. Een weg die verschillende van onze leden bewandeld hebben.

Het weer tijdens onze opendeurdagen zat niet mee. Over zaterdag valt weinig te zeggen. Zondag begon nevelig maar in de namiddag kwam de zon erdoor met ook de eerste luchtdopen. Het aantal viel nog mee. Naar het einde van de dag toe kwamen er cumuli binnendrijven met een basis van 200m AGL. Het was prachtig en romantisch vliegen tussen deze vlokken. Menige leden hebben kunnen snoepen van dit zeldzame weersfenomeen.

Minder goed verging het onze Piper. Een technische panne aan de "relais", hield onze sleper regelmatig aan de grond. Gelukkig konden deze onbeschikbaarheden opgevuld worden door onze Morane.

Al bij al kunnen wij spreken van tamelijk geslaagde opendeurdagen en volgend jaar hopen op beter weer.

Theo Stockmans

Le Louroux 2001 (deel 2)

17/7/2001 (dinsdag, eerste regendag)

8u30: Toch iets later dan gisteren. Iets trager ook... Hoe zouda komen? Het zal ook wel iets met het weer te maken hebben: HET REGENT!!! Jan is wel als eerste wakker. Hoewel, Jörgen is al gaan lopen ter voorbereiding van de (kwart?) triatlon in september of zoiets... De briefing om 10 u beperkt zich tot het weer: Slecht, slecht, slecht! Een warm front gevolgd door een koud front. We krijgen de raad om de zwevers te demonteren en in de remorquen te steken. We zullen het tijdens de opklaring tussen de twee fronten doen. In de gite wordt de tafel gezellig vergroot. Kaarten, computers, allerhande worden bovengehaald. Ik werk aan het dagboek.

13u: Het stopt heel even met regenen, tijd om te demonteren. Maar het is maar 'heel even', de Ka6 en de LS1 worden in de regen gedemonteerd. Na kletsnat te zijn geweest, smaakt spek met eieren toch ongelooflijk goed! Op dat moment komen Eric en Danny melden dat ze toch onweer en hagel voorspellen en dat ze de Dikke Twin gaan demonteren. We eten en ruimen rap af. Het regent dat het giet. Van zodra het wat over is: terug richting zwevers. Het zonnetje komt erdoor. Eric en Danny zijn kletsnat, maar ze lachen nog. Twin en ASW19 worden nog gedemonteerd.

De remorque van de Twin vindt nog een plaatsje in de hangar en we praten nog wat na in het clubhuis. Het is te laat om nog een uitstapje te doen. Johan B en Jörgen bereiden een 50 km circuit voor: ze beloven goed weer voor morgen. Dan maar naar de gite. De tafel wordt vergroot met 3 planken en iedereen zet er zich gezellig rond. Ze ligt in een mum van tijd weer vol kaarten en computers en het duurt niet lang of we beginnen te aperitieven. Pieter begint alvast aan het eetfestijn. Als Luc, Jelle en Linde toekomen, worden ze ertoe overgehaald ook in de gite te verblijven. "Allez, ge gaat toch niet in een tent slapen zeker?! Jelle en Linde moeten wel in het dubbelbed..." Ambiance verzekerd! Als Myriam (vrouw van Eric n.v.d.r.) met een deel van de Vandewalle kroost langskomt om Linde te verwelkomen, ontspruit spontaan een "Happy Birthday" uit de longen van de gitebewoners. Dat had ze niet verwacht. Een glaasje wijn hoort erbij natuurlijk! Het eetfestijn is voortreffelijk: bedankt Pieter! "t Is hier donker!" wordt vanaf vandaag het teken dat je wijnglas leeg is, dat je droog staat. ETIENNE!!! Op het einde van de avond vraagt Jan zich af hoe het mogelijk is dat er weer 5 liter wijn in onze magen is kunnen verdwijnen. Het is rustiger en niet zo laat als de dag ervoor. Het gaat vliegweer zijn morgen, hebben ze ons beloofd!

Culinaire tip van de dag

(Pieter Levssens): Kip in kleine blokjes, marinieren en de blokjes dan in een jasje van bloem steken, zorgt voor een heerlijk krokant gebakken kip.

18/7/2001 (woensdag, tweede regendag)

8u: Het is bewolkt en ik ben nog moe. Pieter ook blijkbaar. Om half negen slepen we ons tot aan de ontbijttafel. Het regent en het waait, voor de verandering. Dedju!



Jan aan de kook (foto M.C.)

We zullen dan toch een toeristisch uitstapje doen vandaag. Tijd genoeg voor de briefing begint, de zwevers monteren is uitgesloten met deze wind. Jean-Pierre staat er een beetje verveeld bij, hij kan het ook niet helpen dat het zo slecht weer is. Hij had nochtans beter voorspeld gisteren, maar het hogedrukgebied ten zuiden van ons is blijkbaar nog niet sterk genoeg om het slechte weer richting Goetsenhoven te duwen.

(Vervolg op pagina 8)

Le Louroux 2001 (deel 2)

(Vervolg van pagina 7)

De voormiddag brengen we door in het clubhuis. De jongere generatie maakt gretig gebruik van de gelegenheid om raad te vragen aan onze meest ervaren clubleden. Overland gaan doe je niet alle dagen! Plan is om met de 3 clubtoestellen samen een vlucht te maken in de omgeving, doel is 50 km. In de gite wordt de voorbereiding verder gezet. Kaarten worden geupdated met mekaars informatie. Pompen, vliegvelden en steden worden gemarkeerd. Routes uitgestippeld. Als ik er zo naar zit te kijken vanop de hoek van de tafel, vind ik het toch een gezellige bende. Voilà se, ik ben eindelijk bijgeschreven. Hoe kan het ook anders, met dat slechte weer heb je nu eenmaal tijd voor zulke zaken.

13u30: Als we nog een uitstap willen doen, moet het nu gebeuren. We rijden richting Angers voor een bezoek aan "le Musée Regionale de l'Air", gelegen op de luchthaven van Angers-Marcé. Het museum staat vooral in het teken van lichte vliegtuigen en zweefvliegtuigen. In een aangename, nieuwe hall staan tal van zweevers en moteurs uitgestald met hun geschiedenis erbij. Verschillende toestellen zijn nog in opbouw in de ateliers of zelfs in de hall. Het ruikt er naar verf. Het is er de bedoeling alle vliegtuigen opnieuw vliegbaar te maken. Buiten de aanwezige groep Franse kinderen gerekend, straalt de hall een

ongelooflijke rust uit... of is dat omdat we van het nietsdoen (lees: niet kunnen vliegen) een beetje tam geworden zijn. Als we rond zijn, wandelen we nog even het kleine luchthavengebouw zelf binnen. De enige mogelijke bestemming van hieruit blijkt Clermont-Ferrand te zijn.



Bijlage bij sollicitatiebrief voor technische dienst Lattoflex...(foto M.C.)

Er staan welgeteld 7 karretjes klaar om de vele valiezen van de meute passagiers mee rond het gebouw te rijden. Ik krijg dorst: "Drinkewiet?" Jörgen: "Watte? WINKEWIET???" Iets trager en beter gearticuleerd: "DRINKEN WE IETS?" JA! Het lijkt alsof ze na ons de stock terug zullen moeten aanvullen... Daarna terug richting Le Louroux, maar wel langs de supermarkt. We hadden wel voor 8000 BEF, minimum!!! De chipszakken vliegen door de lucht, maar de verpakking is toch niet zo stevig... KNAL. Ik heb alleen de "SHIT" van Jörgen gehoord. Onze voorraad is volgens Jan maar voldoende voor 2 dagen, zegt hij na reeds 2 dagen ervaring met onze vreet- en dranklust. En ja hoor, het is weer erg

lekker en veel. Danku Mattijs, voor het voorgerecht en Pieter en Jan voor het hoofdgerecht. 't Is 5 voor 11 en 't is nog steeds bewolkt en het waait. Hopelijk kunnen we morgen vliegen. Alhoewel, de verhalen worden hier straffer en straffer. 't Zal pijn doen. Rond half 1 geraken we toch in bed.

Hoewel, Griet heeft plots een camera nodig om te filmen hoe ze boven de bedden afbreken. Ze zijn echt ni moe te krijgen. Jelle blijft rustig toekijken hoe steeds meer lattenbodems sneuvelen en ik heb moeite om de camera stabiel te houden. Om half drie is het eindelijk rustig.

Uitspraak van de dag

(Mattijs): "The sky is the limit? Nee, nee, the limit is het veld waarin da ge buitenlandt!"

Cullinaire tip van de dag

(Pieter): Looksaus op Grootpieters wijze. Mayonnaise, geplette look (VEEL), ketchup, gesnipperde uitjes, whisky (OOK VEEL), peper.

(Vervolg op pagina 9)

Le Louroux 2001 (deel 2)

(Vervolg van pagina 8)

Wist je dat:

- Mattijs een scherp staartbeentje heeft.
- Linde het hardst snurkt van al wie in de kamer van de jeugd slaapt.
- Griet Russisch praat in haar slaap.

19/07/2001 (donderdag, tweede vliegdag)

9u: Weeral later dan de vorige dagen. Het is verwonderlijk stil aan de ontbijttafel. Luc: "Vanavond om 11u 't bed in!" Het weer: om 9u zagen we nog blauwe hemel (5/8ste), maar nu is het al helemaal overtrokken.

10u: Op de club zijn ze blijkbaar ook een beetje te laat uit hun bed gekomen: "Les Belges sont les premiers". La meteo: SLECHT, SLECHT, SLECHT. Weer ni vliegen voorlopig. Jean-Pierre stelt voor om om 12u opnieuw een briefing te geven in de hoop dat de verwachte verbetering toch dezenamiddag zal plaatshebben. Terug naar de gite, we kunnen toch nog lachen. Eric en Danny komen vragen of we iets nodig hebben van de supermarkt. "Nee, ni direct, we zijn gisteren pas geweest." Jan: "JAWEL, breng al maar terug 5 liter wijn mee en mayonnaise en fruitsap en water en..." Danny: "Eric, stap maar uit den auto, ze moesten niks hebben." Eric als hij zijn neus binnensteekt: "Awel, geen kaarten en computers op tafel vandaag?"

Johan: "We hebben gemerkt dat, hoe meer we ons voorbereiden om overland te gaan, hoe slechter het weer wordt, dus..." In de gite wordt de scène van de bedafbraak van vannacht met de video terug afgespeeld. Johan en Piet kunnen hun ogen niet geloven, ze hadden wel iets gehoord, maar dat het zo erg was...



Liefste dagboek...

(foto Mattijs Cuppens)

12u: Briefing, 2de poging. Samengevat: het is onstabiel, maar het verbetert. Als we willen, mogen we vanaf 14u30 VLIEGEN. Lokale vluchten wel te verstaan. Dat laten we ons geen twee keer zeggen. Snel gaan eten en op naar het veld om de zwevers te monteren. We zijn zo rap weg dat 2 mensen worden opgesloten in de gite. Johan heeft nochtans geroepen: "Is hier nog iemand?", maar wist je dat je dat niet hoort als je aan het drukken bent (Luc). Jan kan ontsnappen langs het raam van onze slaapkamer en Luc wringt zich door het

kleine raampje aan de trap. "Ik ben lenig en smal genoeg", glundert hij. Het monteren van de dikke Twin gebeurt in 2 keer, dat zal Eric niet nog eens gebeuren. De Ka6 wordt ook ineens gestoken. De zon komt er steeds meer door en de sfeer is opperbest! Die is nooit slecht geweest hoor, maar als er kan gevlogen worden, daar kan toch niets tegenop.

Jan monteert zijn toestel ook, Piet is zelfs al lang klaar tegen dat Luc zich heeft kunnen bevrijden uit de gite. Om 15u10 vertrekken Mattijs en Eric als eersten in de dikke Twin. Dan is Piet weg en daarna vertrekt Pieter met Luc in de Ka7. Het pompt toch wel wat. Gemiddelde vlucht is 30 à 40 minuten. De Fransen lessen ook. Allez, ik kan ook vertrekken met Luc in de Ka7. Er zijn zo mogelijk nog meer putten in de gazon op de 03, of is dat omdat het 2 dagen geregend heeft.

(Vervolg op pagina 10)

Le Louroux 2001 (deel 2)

(Vervolg van pagina 9)

Stevige crosswind, amai, da's gene kak. Het is meer bewolkt dan daarnet. We slagen er niet in om aan te pikken en staan op 18 minuten al terug aan de grond. Met die wind is dat een goede oefening geweest. Ik kan op de late avond zelfs nog een keer oefenen met Eric, die me zegt dat ik overcorrigeer voor crosswind. Tja, overcorrigeren heb ik tijdens de sleep ook lang gedaan, bedenk ik dan. Ik leer het nog wel. (n.v.d.r. Ondertussen ben ik solo van 15 augustus en ik moest van Theo iets over mijn eerste vlucht alleen schrijven. Awel, bij deze is dit gebeurd ☺). Nu moet alles nog in de hangar gezet worden. Doel is de dikke Twin er gemonteerd nog verkrijgen. "On va essayer" disent les Français. En ja hoor, met vereende krachten en ideeën wordt het doel bereikt. Pieter, Jörgen en Jan zijn ondertussen al lang bezig met voorbereidingen van den BBQ. Iedereen die op de (2de) briefing was, werd uitgenodigd. Maar omdat Jean-Pierre niet kon, hebben we besloten vanavond te trainen met alle De Wouw leden en de "grote" BBQ vrijdagavond te houden. "Alle" Vandewalles en Henri en zijn vrouw zijn van de partij. Het zal weer heel erg lekker zijn. Jan heeft een klein ongelukje. Hij is in een nagel gestapt, die ging dwars door zijn sandaal. Gelukkig is hij ingeënt... Pieter heeft dit keer DRIE kommetjes van zijn saus op Grootpieters wijze gemaakt en zijn slaatjes zijn elke dag weer anders, HMMMMM.

Johan B staat in het middelpunt van de belangstelling aan de BBQ, zeker als op een bepaald moment zijn GSM afgaat.



Grote belangstelling voor de "oefen-BBQ" (foto: Mattijs Cuppens)

"Dag Suske, ge staat in het middelpunt van de belangstelling nu, zene. En ze zijn hier allemaal heel curieus voor wat da'k gaan zeggen." Ik had gelijk, het is weer heel lekker! En donker dat het geweest is, gelukkig was Mattijs er om voor licht te zorgen door het vaatje wijn binnen handbereik te zetten. Om het helemaal licht te maken, worden de kaarsjes bovengedaald. Ze blijven wel niet lang branden met die wind, maar Mattijs vindt ook daar weer iets op door een lepel vast te smelten in het aflopend kaarsvet. De rest van de kaarsen worden door Jörgen bijeen gezet op een schaalte met de pot mayonaise als windscherm. Om het flitsend te maken, haalt Johan zijn Philips flitser boven, tot grote ergernis van Mattijs en grote hilariteit van de kinderen (= al de rest dus). Nadat alles opgeruimd is, wordt er nog wat nagepraat met een glaasje wijn. Als Jörgen en Mattijs

ontdekken dat hun lattenbodems verdwenen zijn, nemen ze wraak door de kussens en slaapzakken van Linde, Jelle en Stijn uit het

raam te gooien. Pieter, die buiten staat te praten, is net te laat om het te filmen. Mattijs en Jörgen hadden de latten uit het bed van Stijn en Griet gehaald en bij hen gestoken, maar gezien haar toestand wordt er voor gezorgd dat de lattenbodem van Griet terug volledig is tegen dat ze uit het WC komt. Johan vindt een stabiel systeem om de deur van de kamer te blokkeren om frisse lucht in de kamer te brengen. Stabiel, als Pieter en ik eraf blijven natuurlijk. "Johan, JOHAN, JOHAAAAAN." Ze zijn duidelijk van plan het ganse huis wakker te houden. Ik zou echt niet weten hoe laat (vroeg?) het was eer het stil was...

Uitspraak van de dag (Griet Francart): "Doe dat nog eens vol, dan kan ik vannacht een andere taal dan Russisch spreken."

Pascale Martello

Nieuwtjes vanuit Zuid-Amerika

Alvorens je in een volgend artikel het vervolg te vertellen van mijn zoektocht naar een zweezitter bestemd voor het heropstarten van de zweefactiviteiten in de club van Uruguay, kan ik niet weerstaan aan het plezier om je de ongelofelijke geschiedenis te vertellen van een Argentijnse piloot uit de omgeving van Cordoba (Argentinië).

Tijdens de ochtend begonnen zich boven de bergachtige zone cumuli te vormen. Alhoewel de basis van deze wolken in de morgen niet hoger was dan 1000m, kon men in de loop van de namiddag een snelle ontwikkeling waarnemen;

Om 16u30, steeg de piloot Abel Sintora op aan boord van een geheel nieuwe Blanik L13, met als immatriculatie LV-DFP. Zijn doel was een hoogtewinst van 3000m te realiseren.

Zoals voorzien liet hij zich slepen tot 700m, en na het loskoppelen bochtte hij in een stijgwind van 3m/s onder de basis van een zwarte cumulus... en in enkele seconden veranderde deze 3m/s in 8m/s...en ging hij de wolk in om deze stijglucht tot 4500m te houden.

Daar hij zijn objectief bereikt had opende hij zijn remkleppen en vloog hij terug richting vliegveld. De wind deed hem afdrijven naar het zuidoosten en hij bevond zich op een goede 10 km van het terrein, heel gemakkelijk bereikbaar.

Maar halfweg, op een moment van onbewustheid dat iedere piloot wel eens kent, ziet hij een krachtige cumulus in volle ontwikkeling en denkt hij bij zichzelf: waarom geen hoogtewinst van 5000m proberen

en een diamant behalen? Zonder zich het gevaar van zulk een type van Cb te realiseren.

Sintora vliegt in op de flank van deze wolk op een hoogte van 2000m. Na enkele seconden vliegen zonder zichtbaarheid, begint zijn variometer enorme stijgingen aan te geven: 5, 10, 20 en uiteindelijk 30m/s! Latere verbeteringen hebben aangetoond dat op die ogenblikken de verticale luchtsnelheid zeker 40m/s moet bedragen hebben.

Als we bedenken dat Sintora volledige bochten maakte in 30sec (een klassieke duur in thermiek), moet hij 1200 meter per minuut gestegen zijn per bocht... Op 2000m in de wolk gegaan, in twee en een halve minuut bevond hij zich op 8000m, na amper vijf volledige bochten genomen te hebben. Op deze manier passeerde hij de biologische limiet die een menselijk lichaam kan verdragen op die hoogte zonder zuurstof. Sintora, een oude jet-piloot van de Argentijnse luchtmacht, kende dus dergelijke problemen als hypoxie, maar met een zodanig brutale stijglucht ontging hem ook de mogelijkheden om tijdig in te grijpen. En toen hij zich er rekenschap van ging geven, was het reeds te laat. Zijn laatste herinnering was zijn hoogtemeter die op 6500m stond en dat hij poogde om met zijn valschermspringen..

Wat er volgde in de minuten die volgden: verlies van bewustzijn, kan alleen maar verondersteld worden. Maar als men zich baseert op de baro en de staat van de zwever, kan men bij benadering de feiten op een rijtje zetten.

Blijkbaar was de stijglucht niet

alleen sterk, maar met een grote diameter en niet turbulent en dit tezamen met de goede stabiliteit van de Blanik, heeft toegelaten om regelmatig te stijgen terwijl het toestel in de stijgende luchtkolom kon blijven zonder controle van de piloot!

Men heeft alzo kunnen zien dat de naald een hoogte van 12000m bereikt heeft, de limiet van dit instrument, waar zij geblokkeerd bleef. Door dit feit was het onmogelijk de eigenschappen van het dalen vast te stellen evenals de maximum bereikte hoogte.

Enkel ogenblikken later, heeft het toestel stuurloos de stijglucht verlaten en in een gelijkaardige daallucht terecht gekomen.

Men meent dat deze gebeurtenis het leven van Sintora gered heeft, die slechts enkele minuten op 12000m kan gebleven zijn (men moet rekening houden met de zuurstofinhoud van de wolk die hier hoger is dan op diezelfde hoogte in de vrije atmosfeer, en zonder twijfel ook, de buitengewone hermetische afsluiting van de nieuwe Blanik.

De daalsnelheid moet hoger geweest zijn dan 240 km/u, de limiet voor de Blanik in kalme lucht en 145 km/u in turbulente lucht en werd geschat tussen 300 en 400 km/u. Tegen deze turbulenties en snelheden, verloren de vleugels een beetje meer dan 3m aan beide vleugeltippen wat de spanwijdte tot minder dan 10m terugbracht; Een later onderzoek heeft aangetoond dat de vleugeluiteinden afbraken ter hoogte van de flaps, wat de rolroeren deed verdwijnen, ieder 3,37 m metende.

(Vervolg op pagina 12)

Nieuwtjes vanuit Zuid-Amerika

(Vervolg van pagina 11)

Zijn daalvlucht verder zettende, bereikte Sintora snel de hoogte waar er voldoende zuurstof aanwezig was op hem terug bij kennis te brengen. Zijn eerste herinnering was de grond terug gezien te hebben op een hoogte van ongeveer 1000m vanuit een linkerbocht naar beneden tegen 180 km/u.

De inspanningen om een einde te maken aan de rotatie bleven tevergeefs. Maar in de nabijheid van de grond trok hij brutaal aan de stuurknuppel en kwam terecht in een veld waarvan de omheining bij de landing uitgetrokken werd. Enkel de cabine had de landing weerstaan, de romp werd 25° gedraaid, juist achter de cockpit.

Enkele minuten later kroop Sintora uit de zwever met de baro in zijn hand en de burens voerden hem naar de weg 9 waar hij rustig de bus naar huis nam.

Andre Wyaux
(vertaling: Theo Stockmans)



Charron 2001

Ik geef hier enkel de officieuze resultaten weer van onze clubleden. De volledige uitslag is terug te vinden in het volgend Liga blaadje.

Clubklassement

Onze club behaalde, voor de eerste maal een 3de plaats op 14 deelnemende clubs. Slechts Keiheuvel en Diest gingen ons vooraf.

Juniorenbeker

Sedert dit jaar werd ook de juniorenbeker in het leven geroepen. De maximum leeftijd van de piloten bedraagt 25 jaar.

Op te merken valt dat op de 35 "junioren" er slechts twee meisjes voorkomen, allebei van onze club, proficiat.

Deze prachtige resultaten mogen niet alleen aan de piloten toegeschreven worden, maar tevens aan het tweekoppige "controle-team" (Marc en Bart) die er werkelijk, tot in de vroege uurtjes, de laatste druppel uitpersten.

Theo Stockmans

Clubklasse

2	Theo STOCKMANS	4238,1
7	Edouard VALVEKENS	2023,2
8	Philip VERBEECK	1621,3
14	Guido PEETERS	1162,0
25	Griet FRANCAERT	855,6
32	Pieter LEYSSENS	799,0
40	Jan BRUYNINCKX	703,0
41	Stijn VAN DEN EYNDE	677,0
42	Klaus KÖGLER	675,0
46	Jan HENDRICKX	660,0
52	Jørgen NUYTS	614,0
53	Johan BOON	612,2
60	Carl HUENS	573,1
64	Sofie BECKERS	550,1
66	Lesley MORSINK	540,9

Standaardklasse

1	Marc RUYMEN	5462,0
24	Luc VANDEBEECK	2268,1
32	Guy BEERSAERTS	1874,7
39	Jan WAUMANS	1522,3
42	Rudi COOMANS	1219,2
47	Jelle VANDEBEECK	954,0
48	Eddy DE REYS	934,2

Open/Renklasse

18	Henri NOTE	2252,2
26	Andre RUYMEN	1697,1
32	Yves RUYMEN	1006,3

Tweezitterklasse

4	Etienne BOYEN	2554,7
6	Eric VANDEWALLE	1830,5
7	Theo STOCKMANS	1716,0
10	Andre RUYMEN	1494,2
21	Jelle VANDEBEECK	583,7
22	Karel VANDEWALLE	525,0

Juniorenbeker

17	Jelle VANDEBEECK	954,0
19	Griet FRANCAERT	855,6
23	Jan BRUYNINCKX	703,0
24	Stijn VAN DEN EYNDE	677,0
29	Carl HUENS	573,1
32	Sofie BECKERS	550,1
33	Lesley MORSINK	540,9

Homologatie brevetten

Jaarlijks worden door verschillende leden proeven gevlogen die in aanmerking komen voor het behalen van brevetten, zoals duurvlicht 5 uur, afstandsvlucht 50 km, enz...

Vooraleer het brevet kan toegekend worden, dient deze proef gehomologeerd te worden door de sportcommissie van de Koninklijke Belgische Aeroclub en dit **binnen het jaar**. Gebeurt dit niet, dan kan deze proef niet in aanmerking genomen worden voor de toekenning van het desbetreffende brevet.

Deze sportcommissie is samengesteld uit sportcommissarissen van het zweefvliegen, valschermspringen, en vergadert gemiddeld vier maal per jaar. De leden van de commissie komen zowel uit het noorden als het zuiden van het land. De huidige voorzitter is zweefpilot Guy Van Pee.

Een goede raad: van zodra je een proef gevlogen hebt, vraag dan aan een sportcommissaris van de club om het dossier op te maken. Dit wordt dan overgemaakt aan de sportcommissie van de Koninklijke Belgische Aeroclub, langs de Liga om, die het ook nakijkt.

Een samenvatting van de verslagen van deze commissie verschijnt tevens in het Liga blaadje. Indien je naam ontbreekt, kunnen er vier mogelijke redenen zijn:

- je dossier werd niet opgemaakt
- je dossier werd wel opgemaakt maar niet overgemaakt aan de Liga
- je dossier werd wel opgemaakt en overgemaakt aan de Liga, maar is daarna spoorloos (nooit gebeurd)
- je proef werd afgekeurd door de sportcommissie van de Koninklijke Belgische Aëroclub.
In dit geval wordt de reden aan de club medegedeeld.

In elk geval moet de piloot er zelf over waken dat zijn dossier wordt opgemaakt.

Mag ik ook aan de sportcommissarissen vragen om geen dossiers meer op te maken voor proeven die ouder zijn dan 1 jaar. Op die manier geeft men valse hoop aan de piloot en brengt de sportcommissarissen zichzelf in verlegenheid.

Theo Stockmans

Luchtkadetten aan Landsverdediging, of beter gezegd aan de Belgische staat en dit in de ruimste betekenis.

In de schoot van de drastische herstructurering van onze Belgische Krijgsmacht, is er sprake om de beginopleiding van de militaire piloten te laten doorgaan in het burger. Aansluitend zou een screening volgen over de geschiktheid voor een verdere militaire opleiding.

Waarom kan de Luchtmacht iets gelijkaardigs niet met de Luchtkadetten toepassen en dit naar Nederlands model?

In Nederland worden jaarlijks 150 jongeren, jongens en meisjes, geselecteerd volgens criteria die te vergelijken zijn met deze van onze Luchtkadetten, om een zweefopleiding te volgen. Deze jongeren worden verdeeld over al de Nederlandse zweefclubs. De kosten van de opleiding (lidgeld, vliegen, verzekering) worden betaald door de Nederlandse Luchtmacht.

Deze opleiding wordt volledig geïntegreerd in de opleiding van de zweefclub. In het Nederlands zweefvliegtijdschrift "Thermiek" verschijnen regelmatig enthousiaste interviews met deze jongeren over hun opleiding.

Deze manier is niet alleen veel goedkoper voor de Nederlandse Luchtmacht, maar de burger-zweefvliegclubs worden er ook financieel beter van. Tevens kan de Luchtmacht het dubbel aantal kadetten rekruteren, voor minder geld.

Moest onze Luchtmacht overschakelen op het Nederlandse model, is ons probleem natuurlijk van de baan. Hopen maar.

Theo Stockmans

Luchtkadetten

Sedert de laatste Cumulus is er eigenlijk weinig nieuws onder de zon. Naar aanleiding van ons gesprek met de Luchtkadetten, op 10 september, hadden wij een officieel antwoord verwacht van de Minister van Landsverdediging op de parlementaire vraag gesteld door Vlaams Volksvertegenwoordiger Logist. Dit blijft echter uit. De rede is mij onbekend. Men

laat ons in het ongewisse. Of moeten wij het gezegde geloven: geen nieuws, goed nieuws?

Maar de tijd dringt en het bestuur van de club heeft niet stilgezeten. Onlangs werd door Volksvertegenwoordiger Marcel Logist een tweede parlementaire vraag gesteld aan Minister Flahaut aangaande: hoeveel kosten de

Christiane solo!!!

10 november, de dag na de viering van het 70-jarig bestaan van onze Koninklijke Vliegclub De Wouw...

Een zeer korte maar mooie dag.

Eindelijk ben ik ook eens piloot geweest. Ik zat al 20 jaar in het luchtvaartmilieu en heb nu eindelijk 14 minuten alleen gevlogen... Dit was één van de mooiste dagen uit mijn leven. Een beetje zoals een plechtige communie, ik voelde mij letterlijk "in den hemel"... Met grote ogen en oren geluisterd naar de laatste instructies van instructeur Eric. De sleep ging langzaam maar zeker tot op een stevige 500m. Michaella bracht mij naar de ideale plaats, en *yes yes*, die Ka 13 vloog ten minste nog altijd even goed, of nog beter.

Er gingen van die dingen van vroeger door mij heen: den Theo: "ja, vlà, ziedet, get alles alleen gedaan!" en ook Luc: "Maar gij zit scheef in uwe vlieger, 'k ga u vastbinden!". 'k Heb ook leren afronden in de lucht. De tijd begon te dringen en na een paar minuten kwam de wereldbol naar omhoog en dacht ik: ik moet gaan landen! Wat ik ook na een spannende final volgens de regels van de kunst gedaan heb...

Ik moet iedereen bedanken voor hun sterke medeleven, een grote steun voor mij. Er heerste een bijna magische sfeer, al die ogen die naar me keken... en een "oef" voor de Ka 13.

Nu de tweede sleep, en voorwaar, nog een keer, met dat ding op en neer. Wat gaat het geven? Nog eens 13 minuten erbij!

Hoewel het die dag niet regende ben ik toch niet droog thuisgekomen – ik werd onder een lekkende paraplu gedoopt. Even daarna werd in het clublokaal menig fles ontkurkt, en toen zo fier als ne gieter naar huis, met mijn mooi attest op zak...

Christiane Gobert



Gingen solo...

- ◆ Sven ABELS
- ◆ Christian GOBERT
- ◆ Thomas VAN ZEGBROECK
- ◆ William GERMEYS
- ◆ Edwin PORTAUW



Op zaterdag 27 oktober 2001 is Burt Materne in het huwelijksbootje gestapt met Inge Fouquaet.

In naam van onze club wensen wij het jonge paar veel geluk toe.



1000 km

Er zijn nog enkele Belgen die een 1000 Km gevlogen hebben, maar in duo. De FAI sportcode schrijft echter voor dat de piloot alleen aan boord moet zijn.

Overgenomen uit het Nederlands tijdschrift "Thermiek" van november 2001.

Theo Stockmans

FAI nummer	piloot	jaar	gevlogen in	toestel
123	Paul BOURGARD	1990	Australië	Nimbus 3
130	Jean-Paul CRUSTIN	1990	Spanje	Nimbus 3
131	Gaston PEETERS	1990	Spanje	ASW 17
342	Eric BONGAERTS	1999	Australië	LS 6
343	Eddy HUYBRECKX	1999	Australië	LS 6
364	Frank VAN PUTTEN	2000	Australië	LS 6 C

DE PROBLEMATIEK ROND ACCU'S EN BATTERIJEN

Het valt niet te ontkennen dat velen onder ons gebruik maken van accu's of oplaadbare batterijen. Het is me opgevallen dat deze zeer vaak worden mishandeld en dit bij gebrek aan de nodige kennis. Daarom heb ik een zo eenvoudig mogelijke samenvatting gemaakt van de technische kant van deze zaak. We zullen hier loodaccu's en Ni-Cd accu's bespreken en vergelijken met gewone alkaline batterijen.

Algemeen:

Alle accu's en batterijen bestaan uit twee platen van uiteen lopende vorm van geleidend materiaal, maar van verschillende samenstelling. Deze bevinden zich in contact met water waarin een agressieve stof is opgelost. Ook de zogenaamde "droge" elementen. Hierin is het water aanwezig in de vorm van gel, kristalwater of iets dergelijks zodat het niet kan weglopen. De twee plaatjes (elektroden) worden op verschillende wijzen aangetast waardoor een elektrisch potentiaalverschil - ook spanning genaamd - ontstaat en men via een verbruiker een stroom kan laten vloeien. Eens de chemische reactie uitgewerkt is, is het afgelopen. Bij de oplaadbare cellen kan door de stroom om te keren (niet de plus en de min) de chemische reactie omgekeerd worden zodat we na enige tijd weer in de begintoestand komen en er weer een geladen cel ontstaat. Als we een reeds geladen cel verder blijven opladen zal de overtollige stroom het water beginnen te ontbinden in waterstof en zuurstof. Bij "droge" cellen kan men geen water bijvullen zodat bij overlading deze door uitdrogen de geest geven. Dit moet bij alle accu's voorkomen worden.

Enkele begrippen:

Capaciteit:

Maat voor hoeveelheid energie opgeslagen in een cel of batterij, gemeten met een tien uur durende ontlading. Deze wordt uitgedrukt in Ah of mAh.

Vb: een accu van 50 Ah kan een stroom van 5 A leveren gedurende 10 uur en een 600mAh 60mA.

Ompolen:

Wanneer bij meerdere cellen in serie er een cel leeg raakt voor de anderen en men verder blijft ontladen, dan zullen de nog niet ontladen cellen een stroom door de lege cel trekken, zodat bij deze de plus en min van plaats wisselen en er meestal schade ontstaat.

Inwendige weerstand:

Wanneer we een verbruiker aan een stroombron koppelen gaat er een stroom lopen. Deze stroom ondervindt in de draden, in de verbruiker, maar ook in de bron zelf weerstand. Deze beperkt de stroom en zal ook voor een spanningsval zorgen. De inwendige weerstand is deze in de bron (batterij) zelf. Hoe kleiner deze is, hoe groter de stroom is die de batterij kan leveren en hoe minder de spanning hierbij zal zakken.

Zelfontlading:

De chemische reactie in een cel licht nooit helemaal stil zodat ondanks de inspanningen van de fabrikanten zelfs bij het niet gebruiken ervan deze stilaan leeg raakt.



Soorten cellen:

1. Alkaline batterij

Dit is de verbeterde vorm van de meer dan 100 jaar oude zink-koolstofbatterij met grotere capaciteit, nog steeds veel groter dan die van alle oplaadbare cellen. Bovendien is de kans op uitlopen kleiner en bij een goed merk is de zelfontlading zeer gering zodat ze lange tijd goed blijven. De inwendige weerstand is met de jaren verminderd maar toch nog aan de hoge kant zodat de spanning aanmerkelijk zakt van zodra men wat meer stroom trekt. Hun nominale spanning bedraagt 1.5 V. Deze spanning zakt gestadig naar mate de cel van vol naar leeg gaat. Ook stijgt de inwendige weerstand hierbij. Een zaklamp met alkaline batterijen geeft dus alsmaar minder licht. De gewone alkaline batterij is in principe niet oplaadbaar. Bij lage temperatuur zal de alkaline batterij niet veel geven.

2. Loodaccu's

Deze bevat platen van loodverbindingen en water met zwavelzuur. Loodaccu's kunnen zowel nat (autoaccu) als droog voorkomen. Hun nominale spanning bedraagt 2 V per element. De inwendige weerstand is vrij klein dus zakt de spanning veel minder dan bij de alkaline batterij zodat grotere stromen mogelijk zijn. Bij kortsluiting kan deze stroom gevaarlijk worden!!

De capaciteit is wel geringer voor zijn omvang. De zelfontlading is ook groter maar valt nog mee. In verre ontlading of lege toestand vreet het zuur de platen kapot en treed na zeer korte tijd onherstelbare schade op.

(Vervolg op pagina 16)

DE PROBLEMATIEK ROND ACCU'S EN BATTERIJEN

(Vervolg van pagina 15)

Dus een loodaccu moet altijd op spanning gehouden worden en indien leeg moet hij onmiddellijk opgeladen worden, zeker niet uitstellen.

Een 12 V accu (6 cellen) moet in rusttoestand een spanning van 12.5 à 12.8 V hebben.



Hoe het NIET moet...

(foto Mattijs Cuppens)

Koop geen accu met een lagere spanning!! Als bij gebruik de spanning onder 11 V zakt, vermijd dan verdere ontlading en laad de accu zo vlug mogelijk weer op. Vermijd zo mogelijk een laadstroom boven één tiende van de capaciteitsstroom om vervorming van de platen te voorkomen (snelladers zijn schadelijk). Bij het laden zal de spanning stijgen. Vermijd dat de spanning langdurig boven 13.8 V (2.3 V per cel) stijgt om overlading en uitdroging te voorkomen, dit is zeker belangrijk bij "droge" accu's waar bij vullen onmogelijk is. Het gas dat in de accu ontstaat is zeer explosief dus pas op voor vuur en vonken. Loodaccu's die lang niet gebruikt worden zoals in caravans enz... moeten regelmatig opgeladen worden of beter nog: constant aan een kleine lader hangen die de spanning op 13.5 V

houdt.

Bij het ontladen van de loodaccu zakt de spanning eerst snel naar 12.8 V, dan langzaam naar 11 V en dan weer snel. Dit laatste moet men vermijden. De spanning is veel constanter dan bij de alkaline-cel.

Deze opgegeven spanningen gelden voor 12 V accu's, reken om voor andere.

3.Ni-Cd accu

De Ni-Cd accu bestaat in alle mogelijke vormen en formaten en zijn bekend onder de vorm van oplaadbare batterijen van de zelfde vorm als alkaline batterijen ook zijn ze bekend onder de vorm van accublokken: voor zaktelefoons, video-apparatuur, radio's ...

De nominale spanning is slechts 1.2 V per cel. De zeer kleine inwendige weerstand zorgt ervoor dat de spanning maar weinig zakt bij grote stromen zodat in dat geval de spanning hoger blijft dan bij een alkaline batterij die veel verder door de knieën gaat. Hoewel de fabrikanten de capaciteit voortdurend opdrijven is deze nog steeds enige malen

kleiner dan bij vergelijkbare alkaline batterijen. Hoewel de spanning bij het laden ruim over de 1.3 V stijgt, kan bij ontlading op een vrij constante spanning van 1.2 V gerekend worden. In tegenstelling met de loodaccu kan door deze constante spanning te meten niet bepaald worden in hoeverre de accu nog geladen is. Een zaklamp met Ni-Cd accu's blijft steeds evenveel licht geven en gaat dan plots uit of zakt naar een lagere lichtsterkte als er meerdere cellen in serie staan. Vanaf dit ogenblik zal de lege cel beginnen ompolen en weldra ontstaat er tussen de plaatjes een overbrugging van metaalafzetting, de cel ligt dan in kortsluiting. De zwakke laadstroom gaat bij het heropladen van deze kortgesloten cel gewoon door deze overbrugging en de cel laad niet meer op. Om dit te voorkomen zijn veel toestellen (zoals camera's enz.) zo gebouwd dat ze uitvallen zodra de spanning vermindert. Bij veel andere toestellen (zoals accuboormachines, zaklampen, radiozenders enz) is dat niet voorzien zodat de gebruiker zelf moet stoppen als de spanning een sprong naar beneden maakt.

Meestal moet er dan zo nodig verder gewerkt worden, liefst tot er niets meer uit te krijgen is. Om deze reden komen dan ook zoveel accu's aan hun einde door ompoling. Je krijgt ze dan niet meer opgeladen.

Het is nochtans vaak mogelijk de omgepoolde cel weer op te kikkeren. Hiertoe moet men zeer kortstondig en in de goede laadrichting een zeer krachtige stroomstoot geven, soms meer dan 100 A !! Dit kan door middel van een andere accu of met een

(Vervolg op pagina 17)

DE PROBLEMATIEK ROND ACCU'S EN BATTERIJEN

(Vervolg van pagina 16)

grote condensator op 30 V geladen (capaciteit : $\pm 1000 \mu\text{F}$). Hierbij brandt de overbrugging door.

Zorg dat je de contactvonk niet op de batterij laat ontstaan, anders brand je een gat in het metaal van het omhulsel. Verder maak je een grote kans de inwendige verbindingen in de cel door te branden en dan is het pas definitief om zeep. Bij samengestelde accublokken wordt het een stuk moeilijker vooral als hierin elektronische componenten verwerkt zijn om overlading e.d. tegen te gaan. Deze laatste verdragen de zware stroomstoot meestal niet.

Laden van de Ni-Cd accu:

Dit gebeurt net als bij de loodaccu door de plus met de plus en de min met de min van een gelijkstroom bron te verbinden van voldoende hoge spanning zodat de stroom omgekeerd loopt dan bij het ontladen. Door het vlakke spanningsverloop is het niet mogelijk vast te stellen, aan de hand van de spanning, hoe ver de lading gevorderd is. Een spanningsbegrenzing zoals men bij een loodaccu kan gebruiken om overlading te voorkomen heeft hier dus geen zin. Om overlading te voorkomen volstaat het een stroom te gebruiken van niet meer dan één tiende van de capaciteit van de batterij. Eén-tiende-capaciteit-stroom laad de accu in 12 à 14 uren. Als er dan door te lang laden toch waterstof en zuurstof ontstaat, zorgt het nikkel in de cel voor een catalytische verbranding op lage temperatuur zodat er weer water ontstaat onder lichte warmteontwikkeling. Is de stroom echter groter, dan kan dit proces niet volgen en droogt de accu uit. Dus een accu van 600

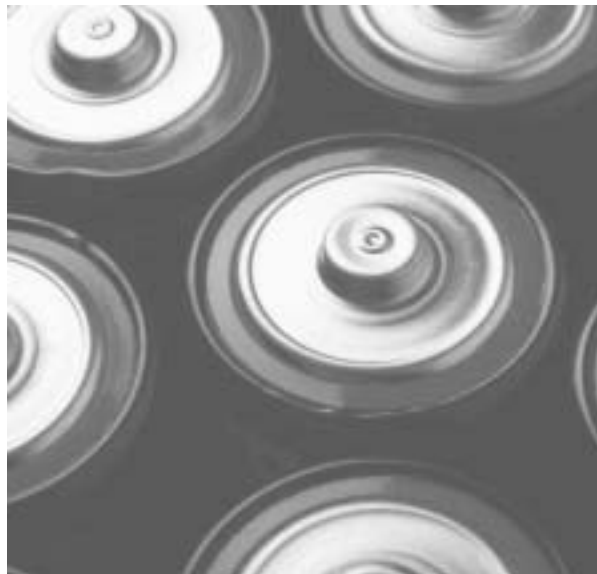
mAh laden we met 60 mA in 14 uren. Bij snelladen kunnen we ook 600 mA gebruiken gedurende één uur op voorwaarde dat deze cel dat verdraagt, we op tijd stoppen en dat we begonnen met een lege accu. De enige aanwijzing van het begin van overlading is een plotse stijging van de temperatuur. Een behoorlijke snellader meet dan ook de temperatuur in de accu. Bij een niet behoorlijke snellader zal de accu niet lang leven.

Ni-Cd accu's bereiken meestal hun volle capaciteit na enige malen laden en ontladen.

(nieuwe accu's zijn vlug leeg). Het regelmatig maar gedeeltelijk ledigen en weer opladen heeft als gevolg dat het niet gebruikte gedeelte er na verloop van tijd niet meer uit te krijgen is. Dit is het beruchte "geheugen-effect". Het wordt voorkomen door de accu regelmatig volledig te ontladen maar zonder ompolen. Bij het ontladen plaatst men het beste een weerstand over iedere cel afzonderlijk van bv. 1Ω en 2 W. Je kunt deze weerstanden op de achterkant van een batterijhouder solderen. Bij samengestelde accu's kun je enkel de spanningsverlaging van 1.2 V afwachten en de ontlading stoppen. Niet altijd eenvoudig.

Ni-Cd accu's verliezen door zelfontlading $\pm 1 \%$ van hun lading per dag. Dit maakt dat je voor nood- of reservebatterijen beter alkaline batterijen kan gebruiken, die op het kritieke ogenblik niet uitvallen en enige malen meer energie bevatten. Maar dan wel aan een veel hogere

prijs. Ni-Cd accu's verdragen wel ongeladen te blijven liggen.



4. Metaal hydride accu's

Deze liggen in de lijn van de Ni-Cd accu's. Ze hebben een veel grotere capaciteit en veel minder last van het "geheugen-effect". Ze kunnen echter niet de hoge stromen leveren die we van een Ni-Cd accu kunnen verwachten. Ze zijn dan ook geschikt voor kleine verbruikers die lang moeten werken.

Ik hoop met deze lange korte samenvatting te bereiken dat de lezer meer nut en plezier van zijn accu's en batterijen zal hebben en minder ontgoochelingen. De ontwikkeling van accu's is momenteel in volle expansie en er komen dan ook voortdurend nieuwe accu's op de markt. Daarom heb ik me dan ook beperkt tot de klassieke modellen. Als ze van een goed merk zijn en je ze behoorlijk behandelt, zullen ze meestal wel voldoening schenken.

Paul Morsink

Buitenlandingen 01-07-01 tot 12-12-01

DATUM	PILOOT	TOESTEL	PLAATS VAN LANDING	AFSTAND
1/jul	Vanosmael Piet	OO-YDV	Heron (Niet Vliegveld)	28 km
1/jul	Valvekens Edouard	OO-ZYE	?	?
20/jul	Vandewalle Eric - Vandewalle Danny	OO-ZFU	Loches	23 km (1)
20/jul	Vandewalle Johan	OO-ZTV	Le Louroux	2,6 km (1)
20/jul	Francart Griet	OO-ZJF	Manthelan	6 km (1)
20/jul	Waumans Jan	OO-YDD	La Cocardière	12 km (1)
22/jul	Boon Johan	OO-ZJF	Port-De-Piles	18 km (1)
22/jul	Verbeecq Filip	OO-ZTV	Le Grand-Village	42 km (1)
22/jul	Vandebeecq Luc	OO-YDV	Humeau	8 km (1)
22/jul	Waumans Jan	OO-YDD	Amboise-Dière (Vliegveld)	27 km (1)
22/jul	Beersaerts Guy	OO-YLB	Amboise-Dière (Vliegveld)	27 km (1)
25/jul	Verbeecq Philip - Vandewalle Johan	OO-ZFU	?	? (1)
25/jul	Beersaerts Guy	OO-YLB	Romorantin (Vliegveld)	76 km (1)
11/aug	Boyen Etienne-Van Den Eynde Stijn	OO-ZWR	Nameche	33 km
11/aug	Valvekens Edouard	OO-ZYE	?	?
11/aug	Waumans Jan	OO-YYD	Bierwart	25 km
11/aug	Peeters Guy	OO-ZJF	Zwartberg	47 km
18/aug	Stockmans Theo	OO-ZNU	Brustem	17 km
25/aug	Verbeecq Philip	OO-ZMW	Longchamps	23 km
25/aug	Peeters Guy	OO-ZTV	Longchamps	23 km
25/aug	Van Den Eynde Stijn - Vandebeecq Jelle	OO-ZQO	Maillen	45 km
26/aug	Ruymen Marc	OO-YMR	Avernas	12 km
26/aug	Ruymen Andre	OO-ZMS	Avernas	12 km

(1) Vanuit Le Louroux (F)

Herhalingsles luchtvaartreglementering

Op 15 en 22 februari 2002 organiseert onze club een heropfrissingsles luchtvaartreglementering. Deze les is door de Liga opgelegd en verplicht te volgen door elke piloot, op één van de twee avonden, waaruit men vrij kan kiezen.

Bij afwezigheid dient deze les gevolgd te worden in een andere club, en dient het attest hiervan overgemaakt te worden aan het clubbestuur.

Piloten die deze les niet volgden, zullen volgend seizoen niet mogen vliegen!

Deze heropfrissing zal jaarlijks gegeven worden en er moet nadien geen examen afgelegd worden. Er zijn wel plannen om in de toekomst een korte test over de kennis van de luchtvaartreglementering af te nemen bij het verlengen van de zweefvliegvergunning.

Een goede cursus reglementering is te verkrijgen als onderdeel van de zweefvlieg cursus in onze club, of op de website van Diest Aero Club (www.dac.be)... Of specifiek over het luchtruim is er de VFR-gids op de Ligawebsite (www.lvzc.be of www.zweefvliegen.be).

Eindstand Beker Gerard De Praetere 2001

	Datum	Type	Zwever	Piloot	Passagier	Duur Vlucht
1.	24/05/2001	M. Nimbus	OO-ZMS	Ruymen André		8:03
2.	22/04/2001	Pilatus B4	OO-ZNU	Stockmans Theo		7:40
3.	1/07/2001	Ka 6E	OO-ZJF	Peeters Guido		7:33
4.	18/08/2001	Discus 2b	OO-YMR	Ruymen Marc		6:59
5.	9/06/2001	ASW 19	OO-YDV	Vandebecck Luc		5:49
6.	20/05/2001	Ka 8b	OO-ZOI	Leyssens Pieter		5:27
7.	6/05/2001	Astir	OO-ZMW	Ruymen Yves		5:26
8.	9/06/2001	Ka 7	OO-ZWR	Boyen Etienne	Deleu Jan	5:25
9.	9/06/2001	ASW 15	OO-ZBA	Coomans Rudi		5:22
10.	13/05/2001	Ka 8	OO-ZAR	Francart Griet		5:20
11.	12/05/2001	ASW 15	OO-YYV	Vandewalle Eric		5:18
12.	24/05/2001	Pik 20	OO-ZNF	Note Henri		5:17
13.	20/05/2001	Ka 8	OO-ZAR	Costers Marc		5:15
14.	20/05/2001	Ka 6E	OO-ZJF	Vandebecck Jelle		5:13
15.	24/05/2001	Ka 6cr	OO-ZNM	Kögler Klaus		5:10
16.	24/05/2001	LS1	OO-YDD	Waumans Jan		5:01
17.	22/04/2001	ASW 19	OO-YDV	Vanosmael Piet		4:48
18.	6/05/2001	Ka 6cr	OO-ZNM	Bruyninckx Jan		4:46
19.	11/08/2001	Ka 7	OO-ZQO	Hendrickx Jean		4:36
20.	22/04/2001	ASW 15	OO-YLB	Beersaerts Guy		4:23
21.	1/07/2001	Ka 6cr	OO-ZYE	Valvekens Edouard		4:21
22.	20/05/2001	Mistral C	OO-ZTV	Beckers Sofie		4:09
23.	12/05/2001	Ka 6E	OO-ZJF	Boon Johan		4:04
24.	25/08/2001	Ka 8b	OO-ZOI	Segers Tom		3:56
25.	13/05/2001	LS1	OO-YDD	De Reys Eddy		3:56
26.	9/06/2001	Ka 6E	OO-ZDR	Wyaux André		3:54
27.	22/04/2001	ASW 15	OO-YYV	Vandewalle Walter		3:36
28.	21/04/2001	Ka 6cr	OO-ZNM	Van Den Eynde Stijn		3:30
29.	1/07/2001	Ka 8	OO-ZAR	Morsink Lesley		3:28
30.	13/05/2001	Mistral C	OO-ZTV	Vandewalle Johan		3:20
31.	14/04/2001	Astir	OO-ZMW	Huygen Bart		3:19
32.	21/04/2001	SF 34	OO-YZW	Cuppens Mattijs	Verbeeck Philip	3:14
33.	13/05/2001	Astir	OO-ZMW	Verbeeck Philip		3:12
34.	9/06/2001	Bergfalke	OO-ZNT	Vandewalle Karel	Vandewalle Johan	3:11

Prikbord



Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

250 BEF voor 1/4 pagina
500 BEF voor 1/2 pagina en
1.000 BEF voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Christiana Gobert
Paul Morsinck
Pascale Martello
Jan Bruyninckx
Bart Huygen

Foto's

Theo Stockmans
Mattijs Cuppens
René Roekaerts

Internet homepage

<http://www.dewouw.net/>

E-mail

clubhuis@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
Mechelsevest 48/0105
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
E-mail: mattijs@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 016/76.66.96
E-mail: theo@dewouw.net



Overname & of vermenigvuldiging van artikels, foto's en tekeningen is toegestaan mits vermelding van de bron...

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows versie 2.x, 6.0, 7.0, Word 97
- MS Works voor Windows versie 3.0 en 4.0
- MS Publisher versie 2.0, 3.0, 97 en 98
- Wordperfect voor DOS of Windows versie 5.x en 6.x
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

Oproep tot alle leden, kruip eens in de pen en schrijf ook eens een artikel voor ons clubblad!!!



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 7 Nummer 4
December 2001**

**Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3220 Hoegaarden**

**Kantoor van afgifte:
Hoegaarden**