

Jantje zag eens krieken hangen...



Deze keer dus geen pruimen... Na een slepende ziekte is onze kriekenboom, na 60 jaar trouwe dienst, op 31 december naar de eeuwige boomgaarden vertrokken. In de plaats staan nu drie kersebomen, één Early Rivers zelfbestuiver en twee Hedelfingers. Zij zullen geplaat worden ten noorden van de vroegere.

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Sneeuwthermie	3
De uitvinder van de stick	4
Uitreiking cheque concert	4
Vlaamse Cluster Luchtsporten	5
Luchtkadetten	6
Laatkomers & vroegvertrekkers	18
Zweefvliegen bedreigd?	19
Op naar de zon	20
Grunau Baby Ila	20
Vergaderingen	22
De AAT-proef	23
Prikbord	24

Marc Ruymen eerste plaats in Charron Standaardklasse



Marc Ruymen (voor de slechtienden: links op de foto) behaalde dit jaar de eerste plaats in de Charronbeker Standaardklasse. Met zijn Discus 2B vloog hij in 3 proeven 5462 punten bij elkaar tijdens het Nationaal Kampioenschap te Saint Hubert...

Foto coverage

Uitreiking cheques in 't Prieeltje

(foto: Karel Vandewalle)

Woordje van de redactie

Bij het lezen van deze editie van de Cumulus valt op dat de vliegactiviteiten van de vzw Luchtkadetten een groot gedeelte van de inhoud opsloopt. Maar zij zullen een hypotheek leggen op de werking van onze vliegclub en de verdere toekomst van onze club. Aan ieder clublid wordt dan ook gevraagd al deze artikels met de nodige ernst te lezen. Daarom zal deze editie van ons tijdschrift aan alle leden van de club verspreid worden.

De inhoud van sommige teksten zal door de activiteiten in onze club (Algemene Vergadering en Vleugeluitreiking) gedeeltelijk achterhaald zijn. Nochtans geven zij een goed overzicht van de ondernomen acties van de Raad van Bestuur van onze club.

Maar laten wij de moed niet zakken. Wij zullen met zijn allen trachten om het tijt gepaste tijde te laten keren. Als Voorzitter van de club beloof ik, zoals in het verleden, jullie onmiddellijk op de hoogte te brengen van de laatste ontwikkelingen.

Maar laten wij met onze gedachten ook eens over het komende vliegseizoen zweven. Laten wij onze prestaties van vorig jaar bevestigen of zelfs nog beter doen. Langs zweefvliegwedstrijden om kunnen wij in de kijker komen en zo onze club en de zweefsport uit de onbekendheid halen .

Er is een spreekwoord dat zegt: onbekend maakt onbemind.

Theo Stockmans

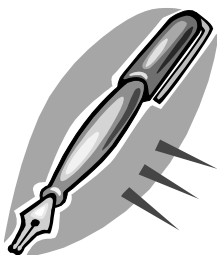
Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni?

- ◆ activiteiten vzw Luchtkadetten
- ◆ vleugeluitreiking
- ◆ Belgisch kampioenschap zweefvliegen
- ◆ Kempencup
- ◆ Kaiserwedstrijd
- ◆ driedaagse(?) van De Wouw
- ◆ Reeds 25 keer Cumulus!

Activiteitenkalender

- ✓ **23 maart '02**
Vleugeluitreiking
- ✓ **4—12 mei '02**
Nationaal Kampioenschap te Saint-Hubert
- ✓ **9—12 mei '02**
Kempencup te Weelde
- ✓ **25+26 mei '02**
Kaiserwedstrijd te Zwartberg
- ✓ **(18)-20 mei '02**
Driedaagse van De Wouw met BBQ op 19 mei(?)
- ✓ **6-20 juli '02**
Zweefvliegekamp te Le Louroux (F)



Artikels voor
volgende Cumulus:

9 juni 2002

1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!

Sneeuwthermie

Zondag 24 februari 2002 was een prachtige winterdag voor het zweefvliegen. Er blies wel een strakke westenwind maar hij stond mooi in de as van de RWY 24.

Rond 1200 uur kwamen er mooie cumuli opzetten met een bezettingsgraad van ongeveer 4/8. Als tweede vertrok ik met onze Ka 8 ZAR. Al spoedig steeg ik met een geïntegreerde 1m/Sec. Hoger dan 900m ben ik niet geraakt. De basis lag nochtans hoger. Dit mooie weder was echter van korte duur. Cirrostratus en daarna altostratus, kwamen onze hemel bedekken. Van stijgluchten was er geen sprake meer.

Door het wegvallen van de zon en de aanhoudende westenwind werd het fris. Omstreeks 1700 uur steeg ik op met de Ka 13 met aan boord een leerling. Gelost op 500 m begon ik met de klassieke oefeningen, boven de autostrade, iets ten zuiden van de afrit Hoegaarden. Gedaald tot 400m kreeg ik plots + 1m/sec op de vario. Eerst dacht ik aan wat dynamische stijgwinden van de autostrade en de TGV, wat ik probeerde uit te leggen aan mijn leerling, die ja knikte. Maar de naald van mijn vario ging naar een geïntegreerde 3m/sec met pieken tot bijna 4m. Snel kwamen wij in sneeuwbuien terecht. Samen met Yves, die met de Mistral vloog, zaten we snel op 1000m hoogte. Als ik naar boven keek kon ik wel de donkere vorm van een wolk ontdekken. De basis schatte ik nog zo'n 200m hoger.

Horizontaal was de zichtbaarheid redelijk goed, maar vertikaal begon deze met de sneeuwbuien te verminderen. Hierdoor zijn wij met volle remkleppen tot 500m gedaald gevolgd door een landing. Op de grond geen spoor van sneeuw maar wel van een fikse regenbui.

Hoe zijn deze stijgwinden in een sneeuwbui te verklaren? Na ietwat speurwerk denk ik de oorzaak gevonden te hebben.

In de loop van zondagnamiddag is er een warmtefront over ons land getrokken. De wolkenband die de voorste begrenzing vormde van veel vochtigere, maar ook veel zachtere lucht is met regen (aan de grond) over ons land getrokken, dus een warmte front (zie weerkaart).

In het meteo boek "Meteorology and flight" van Tom Bradbury, heb ik een artikel gevonden over "anafronts en katafronts". Dit zou ook een mogelijke uitleg kunnen geven over deze stijgwinden. Zie hier

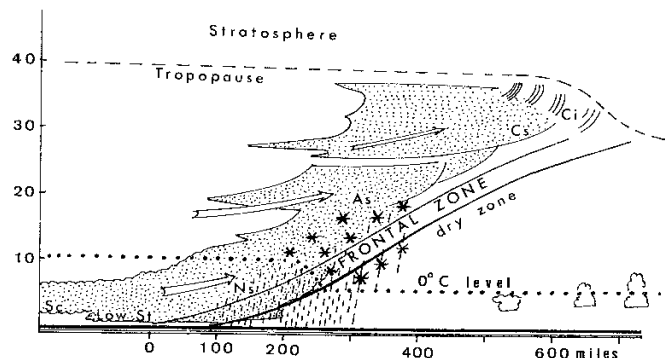
de vertaling; de bijgevoegde schetsen maken de tekst veel duidelijker.

Wolken en regen hangen af van hoe de lucht beweegt over de frontale oppervlakten. De lucht stijgt niet altijd boven dit oppervlakte. Soms is er een traag, dalende beweging in de plaats. Als de lucht over een frontale oppervlakte stijgt, spreekt men over een anafront. Wanneer de lucht gedwongen wordt om te stijgen, veroorzaakt de afkoeling een wolk en er ontstaat regen en het front is een actieve geheel.

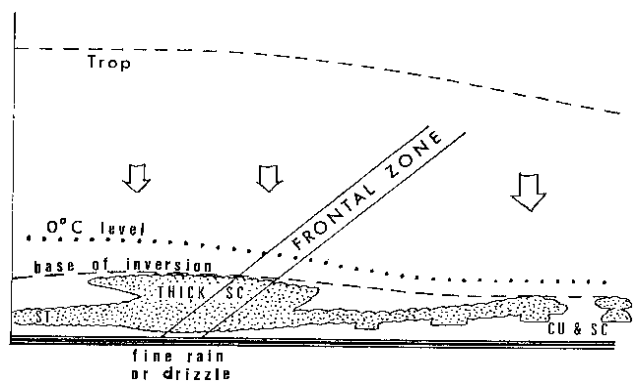
In elk geval, als er een algemene daling is van de luchtmassa, wordt het front een katafront genoemd (zie figuur 1).



Dalende warme lucht wordt relatief droog, also wordt de wolk verspreid en verdwijnt bijna of geheel de regen. Figuur 2 toont ons de dwarsdoorsnede van ana warmtefront. De lucht stijgt van links naar rechts en er ontstaan dikke lagen van wolken en regen (boven 0° C is dit sneeuw).



Figuur 3 toont ons een kata warmte front waar het dalen van de lucht de verspreiding van de hoge bewolking te weeg brengt en laat het enkel lage wolken over.



(Vervolg op pagina 4)

Sneeuwthermiek

(Vervolg van pagina 3)

Samengevat: anafronts zijn actief omdat de lucht stijgt;
katafronts zijn zwak omdat de lucht daalt

Theo Stockmans

Rechts: Weerssituatie op 24 februari 2002

Wie is de uitvinder van de stuurknuppel of "stick"?

Wist u dat in Kortenberg de stuurknuppel of stick werd uitgevonden?

De uitvinder Joseph Chantraine heeft in Kortenberg zelfs zijn straatnaam: het Joseph Chantraineplantsoen, gelegen in het bedrijvenpark Guldendelle.

Joseph Chantraine wordt algemeen bestempeld als één van de belangrijkste vliegtuigpioniers van ons land. Hij werd geboren te Namen in 1870. Hij studeerde af aan de Leuvense universiteit, waar hij de ingenieurstitel behaalde. Van 1898 tot 1900 studeerde hij politieke en sociale wetenschappen en thomistische wijsbegeerte te Leuven.

Chantraine had heel wat brevetten van uitvindingen: in 1906 een brevet voor de kogelpen en in datzelfde jaar ook een brevet voor een klasseersysteem..

In 1907 vroeg Joseph Chantraine het brevet Nr 198483 aan voor zijn "aéromobile". Het was een speciaal vliegtuig. In tegenstelling tot de tweedekker uit de eerste periode van de luchtvaart, was dit vliegtuig een eendekker. Hij werd gedragen door drie stevige fietswielen en had een tweetakmotor. Die dreef met kettingen twee schroeven aan.

De vleugels waren van bamboe - een zeer licht materiaal - overtrokken met zeildoek. De besturing gebeurde door middel van een **stuurknuppel**. Dat was de grote vernieuwing.

In 1910 stierf Joseph Chantraine, amper 40 jaar oud.

Dit artikel komt uit een heemkundig Kortenbergers tijdschrift, gevonden door Griet Francart.

Theo Stockmans



Uitreiking cheque gala-concert 70 jaar De Wouw



Hakendover/Tienen - Vliegclub De Wouw uit Goetsenhoven bij Tienen schonk zopas de opbrengst van zijn benefietconcert aan het goede doel. Voorzitter Theo Stockmans overhandigde fier een cheque van 1.487 euro (60.000 frank) aan Fonavibel, een vzw voor wezen en weduwen van militairen van de Luchtmacht. Een tweede cheque van 1.487 euro ging naar 't Prieeltje in Hakendover, een dagcentrum voor meervoudig gehandicapte kinderen.

Verantwoordelijke Marijke Vananroye van 't Prieeltje was blij met de cheque. "We gaan het geld gebruiken om speelgoed voor onze kinderen te kopen. Dagelijks vangen wij vijftien gastjes op in het oud-gemeentehuis van Hakendover: de oudste is zestien, de jongste twee. De kinderen komen uit de wijde omgeving."

Bron: *Het Laatste Nieuws*

Vlaamse Cluster van Luchtsporten (VCL)

In het verleden kreeg iedere Vlaamse sportfederatie subsidies van het BLOSO, ook onze Liga. Enkele decreten hebben hier, spijtig genoeg, een einde aan gemaakt. Dit jaar krijgt onze federatie niets meer. De goede oude tijd is (definitief) voorbij.

De subsidiestroom is echter niet volledig dicht. Het BLOSO heeft een achterpoortje op een kier gelaten. Voor federaties met + 5000 leden is er, in principe geen probleem. Kleinere federaties, zoals de onze, kunnen ook nog iets meepikken, op voorwaarde dat er een cluster of steunpunt wordt gevormd met minimum 1000 leden. Daarbuiten dient er, voor het ontvangen van subsidies, een driejaarlijks beleidsplan opgemaakt te worden, kadervorming, aandacht voor de jeugd,... . Samengevat een hele berg administratief werk.

Daar deze sporten in een zelfde terrein dienen actief te zijn, was er aktueel slechts één luchtsport die in aanmerking kwam: de modelluchtvaart.

Tijdens een vergadering van de Raad van Beheer van de Liga, hebben de clubs unaniem het licht op groen gezet om gesprekken te starten met de Vereniging van Modelluchtvaart (VML).

Op 26 december 2001 werd dan de Vlaamse Cluster van Luchtsporten opgericht. De Raad van Beheer is samengesteld uit drie zweefvliegers en drie "Modelisten".

De Voorzitter is Jan Speetjens, Wim Reynders is secretaris en samen met mezelf zijn wij de drie zweefvliegers.

Alles loopt niet van een leien dakje. De modelisten dienen nog erkend te worden door het

BLOSO. De beslissing zal vóór augustus van dit jaar vallen. Dit zal normaal gezien niet voor problemen zorgen omdat er reeds een positief geluid kwam vanuit de BLOSO rangen.

De modelluchtvaart is niet zo gestructureerd als de Liga. Een van de vereisten van onze sponsor. Iedereen kan een telegeleid vliegtuigje kopen en er ergens mee gaan oefenen. Instructeurs of moniteurs kennen ze niet, brevetten of bevoegdverklaringen evenmin.

Wat hen eventueel ook kan afschrikken is de administratieve berg papieren die bij dit dossier gepaard gaat. De Liga werkt reeds jaren op een positieve manier samen met het BLOSO. En toch wordt er op het Dagelijks Bestuur regelmatig eens geblazen wanneer weer andere vragenlijsten dienen ingevuld te worden. Voor de modelisten is dit allemaal nieuw. Ik hoop dat het hen niet afschrikt.

Welke zijn de voordelen ?

De VCL zal ongeveer 75000 Euro subsidie ontvangen. Ik zeg dus wel de cluster en niet de Liga, noch de VML. Van dit bedrag gaat ongeveer 62000 Euro naar het personeel. Want het BLOSO eist dat er één voltijdse of twee deeltijdse functies worden ingevuld. De resterende 13000 Euro gaat naar werkingskosten. Voor de VCL zullen het twee deeltijdse arbeidskrachten worden: Patrick Pauwels en zijn echtgenote An. Zij zullen dus werken voor de cluster, dwz zowel voor de zweefvliegers als de modelisten. Dit gebeurt vanaf 1 januari 2002. De functies/ taakverdeling zullen in onderling overleg gebeuren.

Wat verandert er voorlopig voor ons zweefvliegers?

Om eerlijk te zijn, niets. Aanvragen voor vergunningen, bevoegdverklaringen of brevetten zullen gebeuren zoals in het verleden. De coördinaten van het secretariaat blijven ook hetzelfde. Trouwens het secretariaat van de Liga blijft verder bemand met één deeltijdse werkkracht. En meer nog, het secretariaat van de cluster is hetzelfde als dat van de Liga.

Verskillende taken (zowel van de Liga als de VML) zullen dus in clusterverband gebeuren. Maar de leden zullen er dus niets van merken.

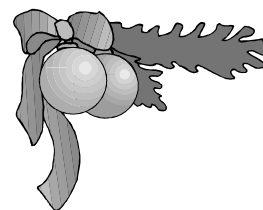
Maar of deze Vlaamse Cluster van Luchtsporten gaat slagen, zullen wij pas weten rond 1 augustus van dit jaar, hopen maar.

Theo Stockmans

Kerstkamp en wedstrijd doellandingen

Wegens het slechte weder zijn het Kerstkamp en de wedstrijd doellandingen niet kunnen doorgaan.

Er waren slechts 12 vluchten.



Theo Stockmans

Luchtkadetten

Wanneer je dit artikel gaat lezen, zal mijn tekst reeds achterhaald zijn (05 maart). Op de Algemene Vergadering van de club en tijdens onze jaarlijkse vleugeluitreiking heb ik uitvoerig dit onderwerp behandeld.

Zoals het er nu voorstaat, zal de vzw Luchtkadetten op zaterdag 20 april 2002 starten met haar vliegactiviteiten op ons vliegveld. De volgende zaterdagen zijn: 27/04, 04/05, 11/05, 18/05, 07/09, 14/09, 21/09, 28/09 en 05/10. Hierbij komt nog het weekend 31/08 - 01/09, de vliegmeeting te Bevekom.

Officieel werd onze club nog altijd niet op de hoogte gebracht van hun activiteiten.

Voor een buitenstaander lijkt dit niet veel, amper 10 vliegdagen op 100 weekenddagen, slechts 10%. Maar in werkelijkheid zijn het 10 vliegdagen tussen 27/04 en 05/10 (5 ½ maanden van het vliegseizoen) of bijna ¼, en dit is wel veel. Vooral voor een club die haar financiële inkomsten moet halen uit de weekend activiteiten. Voor de vzw Luchtkadetten is 10 zaterdagen weinig daar zij voor 100% gesubsidieerd worden door het Leger. Dus verlies lijden doen ze niet.

Als we de nadelen voor de zweefvliegsectie van nabij bekijken, komen wij tot een pijnlijke situatie. Wij betalen 260 Euro (120 lidgeld + 140 Liga) en wij kunnen 10 vliegdagen niet de lucht in. Onze klassieker "Driedaagse van De Wouw" kunnen wij ook niet organiseren. Ons jaarlijks, traditioneel opendeurweekend in september valt eveneens in het water. Dit alles zal niet alleen een grote, financiële weerslag hebben, maar tevens is een terugval van ons ledenaantal niet te vermijden. Dit brengt minder geld in kas en gaat zo maar verder.

Als men dan bedenkt dat hier 10 Km verder een ongebruikt militair

vliegveld ligt (Bevekom) met een Runway van 3 Km; dat een "militaire burgerclub" met dezelfde doelstellingen als De Wouw (het promoten van de Luchtvaart) een andere vzw het vliegen onmogelijk maakt; dat wij geen uitwijkmogelijkheden hebben zoals zij; dat Luchtkadetten diezelfde vliegdagen nog opereren te Oostmalle, Weelde en Florennes. Als wij dit alles onder ogen nemen, dan kunnen wij alleen maar geërgerd zijn. Geen enkel clublid of zweefpiloot kan dit begrijpen.

De leden van de vzw Luchtkadetten zijn ook zweefvliegers zoals wij. Zij hebben ook het recht hun geliefkoosde sport te beoefenen. Maar als dat moet gebeuren ten koste van een andere zweefvliegclub terwijl er alternatieven zijn, wel dan is dit een triestig gegeven. Vooral in een periode waar het zweefvliegen in Vlaanderen te kampen heeft met grote problemen.

Uit een opiniepeiling bij de Luchtmacht, in 2000, is gebleken dat slechts 2 % van alle militaire piloten de Luchtkadetten opgeven als motivatie om militair piloot te worden.

Dit getal klopt met de werkelijkheid. Ik heb aan verschillende personen (militairen, zweefpiloten, gewone burgers,...) ook die vraag gesteld. En toeval of niet, iedereen geeft mij een getal in de buurt van 2. Hoeveel er militair piloot geworden zijn dank zij een burger-vliegclub, komt in deze enquête niet voor.

In Nederland bestaan er ook "Luchtkadetten", onder de naam van Jeugd Luchtvaart Opleiding (JLO). 150 jongeren worden jaarlijks geselecteerd op dezelfde basis als bij ons de Luchtkadetten. Daarna worden zij verdeeld onder de burger zweefclubs voor hun opleiding tot zweefpiloot. De

financiering gebeurt door de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht. Ieder jongere ontvangt ± 1000 Euro, bestemd om hun lidgeld, vluchten, .. te betalen. Het volledige budget dat de KNLu besteed aan de JLO bedraagt ongeveer 250.000 Euro op jaarbasis. De administratie gebeurt door een burgersecretariaat gesubsidieerd door de KNLu. Een tekort aan kandidaat militaire piloten kent de KNLu niet.

Als wij verder bij onze noorderburen kijken stellen we vast dat op iedere militaire vliegbasis een burgerzweefclub opereert. Of er nu Apaches of F16 gestationeerd zijn, dat maakt niets uit. Militaire zweefclubs bestaan er ook, maar die zijn amper 5 leden groot, waarom? De KNLu betaald de helft van het lidgeld bij een burgerclub, dit in het kader van de JLO. Militaire zweefpiloten zijn er in aantal. Jaarlijks worden de militaire kampioenschappen georganiseerd.

Als bijlage aan dit artikel vindt je een overzicht van de briefwisseling die het afgelopen jaar, aangaande dit item, werd gevoerd. Langs deze weg wens ik dan ook, in naam van de alle leden van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, Marcel Logist, Vlaams Volksvertegenwoordiger, te willen danken voor het stellen van de parlementaire vragen. Ik denk dat hij, spijtig genoeg, één van de weinige politici is die het opneemt voor een zweefvliegclub.

De Raad van Bestuur heeft de situatie dus niet laten betijen. De reden van deze brieven is de Heer Flahaut, minister van Defensie trachten te overtuigen dat er haalbare alternatieven zijn voor dit probleem.

Theo Stockmans

V L A A M S P A R L E M E N T



Tienen, 19 februari 2001.

Marcel Logist
VLAAMS
VOLKSVERTEGENWOORDIGER

Aan de heer André FLAHAUT
Minister van Defensie
Lambermontstraat 87

Mijn ref. : Sec/KB/Br.1592

1000

Brussel

*Mijnheer de Minister,
Waarde Kameraad,*

Betreft : *overheveling van het Militaire Centrum Voor Zweefvliegen van Brustem (St. Truiden)
naar Goetsenhoven (Tienen)*

Langs deze weg wens ik een beroep te doen op uw bereidwilligheid om mij te melden of de bewering klopt dat het Militaire Centrum Voor Zweefvliegen van Brustem (luchtkadetten) vanaf april 2001 gaat verhuizen naar het militaire domein van Goetsenhoven.

Indien deze verhuis op de voorziene datum doorgang zal vinden zou ik u dank weten mocht u de heer Theo Stockmans, Voorzitter van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, willen uitnodigen voor een onderhoud aangaande deze problematiek.

Zijn zweefvliegclub is al 70 jaar actief op het vliegveld van Goetsenhoven. In het geval de luchtkadetten naar Goetsenhoven komen, en dit gedurende ca. 20 weekends per jaar, is zijn vzw gedoemd om te verdwijnen. Het vliegveld is immers te klein waardoor zij deze weekends niet kunnen vliegen en niet vliegen betekent voor hen geen inkomsten.

De heer Stockmans vindt het spijtig dat een vzw (luchtkadetten) een andere vzw zomaar, zonder "boe noch ba", laat ophoepelen.

Hij stelt zijn hoop in u daar u, in uw hoedanigheid als minister van Landsverdediging, vooropgesteld hebt de samenwerking tussen de natie en het leger te zullen promoten.

Hij verzoekt u daarom om voor te stellen om de luchtkadetten van Brustem over te brengen naar Beauvechain in plaats van naar Goetsenhoven.

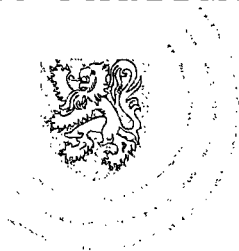
U kan de heer Theo Stockmans, wonende Nerm 123 te 3320 Hoegaarden, bereiken op volgende tel. nrs: 016/76.66.96. of 02/7016113

VLAAMS PARLEMENT
1011 Brussel
Tel. (02)552 11 11
Fax (02)552 11 22
marcel.logist@vlaamsparlement.be

KANTOOR
Grote Markt 42/1
3300 Tienen
Tel. - Fax (016)82 39 39

PRIVÉ
Lindebaan 17
3300 Tienen
Tel. (016)81 82 20

VLAAMS PARLEMENT



Tienen, 8 maart 2001.

Marcel Logist
VLAAMS
VOLKSVERTEGENWOORDIGER

Aan de heer André FLAHAUT
Minister van Defensie
Lambermontstraat 87

Mijn ref. : Sec/KB/Br.1592

1000

Brussel

*Mijnheer de Minister,
Waarde Kameraad,*

Betreft : *komst van de luchtkadetten naar Goetsenhoven (Tienen)*

In aansluiting op mijn schrijven dd. 19 februari jl met zelfde referte wil ik u, naar aanleiding van uw antwoord hierop dd. 26 februari jl met referte MLV 01-003674 SAT6:3380, verduidelijken dat het probleem niet de overheveling is van het Militaire Centrum voor Zweefvliegen naar Goetsenhoven.

Zij voeren immers geen vluchten uit tijdens het weekend.

Het gevaar zit in de vliegactiviteiten van de vzw Luchtkadetten op het vliegveld van de Koninklijke Vliegclub De Wouw. Dit is geen militaire eenheid, maar deze organisatie wordt wel volledig gesteund door het Militaire Centrum voor Zweefvliegen.

Met de meeste hoogachting,

Marcel LOGIST

VLAAMS PARLEMENT
1011 Brussel
Tel. (02)552 11 11
Fax (02)552 11 22
marcel.logist@vlaamsparlement.be

KANTOOR
Grote Markt 42/1
3300 Tienen
Tel. - Fax (016)82 39 39

PRIVÉ
Lindebaan 17
3300 Tienen
Tel. (016)81 82 20

V L A A M S P A R L E M E N T



Tienen, 29 maart 2001.

Marcel Logist
VLAAMS
VOLKSVERTEGENWOORDIGER

Aan de heer André FLAHAUT
Minister van Defensie
Lambermontstraat 87

Mijn ref. : Sec/KB/Br.1592

1000 Brussel

*Mijnheer de Minister,
Waarde Kameraad,*

Betreft : *overheveling van het Militaire Centrum Voor Zweefvliegen van Brustem (St. Truiden)
naar Goetsenhoven (Tienen)*

Langs deze weg wil ik u danken voor uw spoedig antwoord dd. 22 maart jl. met ref. MDN 01-005026 SAT6:3380 op mijn schrijven inzake de in hoofding voormelde problematiek.

De mensen van de Koninklijke Vliegclub De Wouw blijven zich, ondanks uw antwoord, zorgen maken over het voortbestaan van hun vliegclub.

Vandaar mijn verzoek om bij de vzw Belgian Air Cadets (BAC) aan te dringen om tot overleg te komen met De Wouw.

Gezien het vliegveld van Goetsenhoven qua afmetingen te klein is om de vliegactiviteiten van beide partijen te combineren zal de vliegclub De Wouw nog maar een (beperkt) aantal weekends per jaar kunnen zweefvliegen.

Vanwege deze beperking zal De Wouw, op termijn, gedoemd zijn om te verdwijnen daar ze financieel in de problemen zullen komen. Niet vliegen betekent voor hen geen inkomsten.

Een overheveling van de Belgian Air Cadets naar het vliegveld van Beauvechain, dat veel groter is dan dat van Goetsenhoven, zou een oplossing betekenen.

In het gezelschap van de heer Theo Stockmans, voorzitter van de vliegclub De Wouw, zou ik u willen verzoeken om door u, of door één van uw naaste medewerkers, gehoord te worden om een bevredigende oplossing voor beide partijen te zoeken inzake deze problematiek.

VLAAMS PARLEMENT
1011 Brussel
Tel. (02)552 11 11
Fax (02)552 11 22
marcel.logist@vlaamsparlement.be

KANTOOR
Grote Markt 42/1
3300 Tienen
Tel. - Fax (016)82 39 39

PRIVÉ
Lindebaan 17
3300 Tienen
Tel. (016)81 82 20

Goetsenhoven — cohabitatie BAC en DE WOUW—Vergadering 19 Sep 01**1. Deelnemers**

Kab MLV	Maj LEPEZ	02/5502910
COMOPSAIR	Cdt AUQUIER	02/7015395
MCZV	Cdt KNAEPEN	011/681066
DE WOUW	Cdt STOCKMANS	02/7016113
DE WOUW	Mr VANDEWALLE	016/601463
VSP	Maj ELENS	02/7014909

2. Doel

Een cohabitatie van de BAC en de Koninklijke vliegclub DE WOUW mogelijk maken, voor de zweefvliegactiviteiten tijdens de weekends.

3. Inleiding

Het MCZV vormt een officieel militair organisme dat verantwoordelijk is voor het onderhoud van de zweef- en vliegtoestellen die worden gebruikt door de BAC.

Door de herstructuratie van de LuM werd beslist om het vliegveld BRUSTEM te verlaten. Hierdoor moesten ook de activiteiten MCZV een andere lokatie krijgen.

Een inplanting van het MCZV te GOETSENHOVEN in het gedeelte van de militaire infrastructuur, dat niet voor vervreemding in aanmerking werd genomen, werd weerhouden.

De noodzakelijke aanpassings- en herstellingswerken aan de Ioodsen N & O zijn in een eindfase getreden, waaraan een verhuis van BRUSTEM naar GOETSENHOVEN mogelijk wordt in de periode Okt-Nov 01.

4. Standpunt BAC

De BAC wensen vanaf 2002 vliegactiviteiten te organiseren in GOETSENHOVEN in de weekends. In het weekeinde samenvliegen met DE WOUW is onmogelijk.

De grote vliegekampen (Paas- en zamerverlof) worden georganiseerd in WEELDE en OOSTMALLE, waardoor geen beletsel is voor de activiteiten van DE WOUW.

De BAC wensen over 9 a 10 weekends per jaar te beschikken (ingedeeld in twee periodes: na het Paasverlof tot begin Jun en vanaf het tweede weekend van Sep tot midden Okt).

Een minder goede oplossing zou erin kunnen bestaan om 10 zaterdagen te kunnen vliegen in dezelfde twee periodes als hierboven aangeduid.

5. Standpunt DE WOUW

De vliegclub bestaat reeds 70 jaar in GOETSENHOVEN.

De actuele vliegactiviteiten van DE WOUW laten geen ruimte meer over. Bovendien is het weer in de lentemaanden thermisch gezien veel gunstiger, waardoor de geplande BAC-activiteiten zeer nadelig zijn.

De komst van de BAC zou het einde betekenen van de vliegclub DE WOUW, omdat het ledenaantal (en dus de inkomsten) zou dalen, terwijl de vaste kosten dezelfde zouden blijven. De club zou uit mekaar vallen.

Het vliegveld van BEAUVECHAIN zou kunnen worden gebruikt door de BAC. DE WOUW heeft daarentegen geen uitwijkmogelijkheden, tenzij misschien naar BRUSTEM.

Indien toch zou moeten worden geopteerd voor het samenvliegen gedurende een aantal weekends, dan zijn ze voorstander om op zondag te vliegen. Voor de zaterdagen zou een herontplooiing naar BRUSTEM met de bevoegde autoriteiten (4 KDR en Stad ST TRUIDEN) worden onderzocht.

6. Besluiten

DE WOUW wenst verder te werken in haar huidige configuratie, dus zonder de aanwezigheid van een andere vliegclub.

Indien toch samen moet worden gevlogen tijdens de weekends, zal DE WOUW trachten te bekomen om op zaterdag naar BRUSTEM te ontplooiën.

FAX

KRIJGSMACHT
INTERMACHTEN TERRITORIAAL
COMMANDO
Staf ITC
Sectie GPAG
Kwartier Koningin Elisabeth
1140 BRUSSEL
Tf 92400+Ext:6113
FAX 9-2400-6011

De
Nr
Bijl : /

VOOR: VSP/Pln/I(voor Maj v/h Viw ELENS) Info : /

ONDERWERP: GOETSENHOVEN - cohabitatie BAC en de Koninidijke Vliegclub De WOUW
Ref

Graag had ik nog volgende commentaar op uw draft van 25 Sep 01

De juiste benaming van de vliegclub is:

Koninklijke Vliegclub De WOUW

Wij bestaan en zijn gehuisvest op het vliegveld van Goetsenhoven sedert 09 Nov 1931.

Par 5

De komst van de BAC zou het einde betekenen van de Koninklijke Vliegclub De WOUW.

Deze Par zou volgens mij nwteten verduidelijkt worden met volgende argumenten

- De Koninklijke Vliegclub De WOUW haalt haar inkomsten enkel van de leden. Een inkrimping van haar activiteiten betekent een daling van de financiële middelen. Wij ontvangen geen enkele subsidie.
- Daar wij 2 1/2 maand niet kunnen vliegen, zal ook het ledenaantal drastisch verminderen. De club zal uit elkaar vallen.
- Nieuwe leden die in het begin van het zweefseizoen wensen te starten, zullen afgeschrikt worden en wegblijven wegens het niet operationeel zijn van de vliegclub.
- De vaste kosten zullen dezelfde blijven.
- Wegens het dalend aantal vliegvelden in Vlaanderen, kan De Koninklijke Vliegclub De WOUW nergens anders terecht.
- de activiteiten in het voorjaar van de BAC zullen zeer nadelig zijn voor de prestaties van de zweefvliegsectie. Thermisch gezien is het weer in de lentemaanden veel gunstiger voor de zweefvliegsport. Juist deze maanden worden het zwaarst getroffen. Prestatiegerichte piloten zullen bijgevolg de club verlaten.

Par 6. Besluiten

De reden waarom De Koninklijke Vliegclub De WOUW wenst verder te werken zonder een andere vliegclub:

- Samenvliegen gaat niet
- De reeds in Par 5 aangehaalde redenen

Anders kan het lijken of wij het vliegveld voor ons alleen willen hebben.

Ministerie van Landsverdediging

Brussel, de 28-12-2001

De Minister

Aan de Heer M. LOGIST
Vlaams Volksvertegenwoordiger
Grote Markt, 41/2
3300 TIENEN

U/Ref : Sec/KB/Br. 1592O/Ref : MLV 01-015919 SAT 6 : 3747

Geachte Heer,

In antwoord op uw brief van 12 november 2001, wens ik U te melden dat er op 19 september 2001 een vergadering plaats vond tussen de bestuurders van de vliegclub De Wouw, de heren STOCKMANS en VANDEWALLE en de vertegenwoordigers van de bevoegde diensten van de Luchtmacht en van de v.z.w. Luchtcadetten van België.

Er werd herhaald dat :

Het Militair Centrum voor Zweefvliegen (MCZV) een officieel militair organisme is, dat verantwoordelijk is voor het onderhoud van de zweef- en vliegtuigstellen die worden gebruikt door de Luchtcadetten van België.

Ingevolge de herstructurering van de Luchtmacht werd beslist om het vliegveld BRUSTEM te verlaten met als gevolg dat de activiteiten van het MCZV op een andere locatie dienen plaats te vinden.

Een inplanting van het MCZV te GOETSENHOVEN in het gedeelte van de militaire infrastructuur dat niet voor vervreemding in aanmerking komt, werd weerhouden.

Zoals voorafgaandelijk werd vastgesteld bij de eerste contacten tussen beide v.z.w.'s, werd er tijdens deze vergadering bevestigd dat het, wegens redenen van vliegveiligheid, onmogelijk is om gelijktijdig vliegactiviteiten te organiseren in GOETSENHOVEN.

In dit kader heeft de vzw Luchtcadetten zich bereid verklaard om het initieel verzoek qua vliegactiviteiten in GOETSENHOVEN van 10 weekends per jaar, voorlopig te herleiden naar 10 weekenddagen per jaar. Dit voorstel werd door de voorzitter van de vliegclub De Wouw aanvaard, niettegenstaande zij als enige over de installaties van het vliegveld van GOETSENHOVEN wensten blijven beschikken.

Voor wat de praktische regeling der betrokkene weekends betreft, heeft De Wouw gevraagd om de zondag voor te behouden voor de vliegclub, gezien het clubbezoek op deze dag intenser is dan op zaterdag. De zaterdag zou bijgevolg worden voorbehouden voor de Luchtcadetten.

Beide concessiehouders zullen in het begin van elk seizoen afspraken maken met betrekking tot de bepaling van de vliegdagen. De vliegclub De Wouw heeft ook de intentie kenbaar gemaakt om een aanvraag te richten aan de bevoegde autoriteiten ten einde vliegactiviteiten in BRUSTEM te mogen organiseren tijdens de bovenvermelde 10 zaterdagen.

Tevens wens ik te herhalen dat de concessie waarvan de v.z.w. De Wouw geniet, haar precario werd toegekend en dat de v.z.w. Luchtcadetten van België, als onontbeerlijke rekruteringsbron voor kandidaat-piloten, door mijn Departement gesteund wordt.

Ingevolge deze schikking wordt het aantal vliegdagen van de vliegclub De Wouw zowel in de lente als in de herfst verminderd met maar 05 vliegdagen. De talrijke voordelen van alle andere weekends en verlofperiodes blijven behouden. Het aantal mogelijke vliegactiviteiten van de vliegclub verandert dus praktisch niet.

Tot slot ben ik van mening dat het voortbestaan van de vliegclub De Wouw niet in het gedrang wordt gebracht en dat de schikking, weerhouden tijdens de ontmoeting van 19 september 2001, aan uw verwachtingen beantwoordt.

Met de meeste hoogachting,



André FLAHAUT

Antwoord op vraag Nr 0217

Van de heer André SCHELLENS

Betreft : VZW Belgische Luchtcadetten –
Werkingskosten.

Ik verzoek hoogachtend lid hierna het antwoord op bovenvermelde vraag te willen vinden.

1. Werking van het Militair Centrum voor Zweefvliegtuigen voor het jaar 2001
 - a. Op de organisatietabellen van de Luchtmacht zijn elf militairen voorzien voor het Militair Centrum voor Zweefvliegtuigen.
 - b. Op basis van gemiddelde brutolonen voor het militair personeel, kan de brutoloonkost voor het Centrum geschat worden op 11,1 miljoen BF.
2. Werking van het secretariaat Luchtcadetten voor het jaar 2001
 - a. De Luchtmacht voorziet drie functies voor het secretariaat Zweefvliegen.
 - b. Op basis van gemiddelde brutolonen voor het militair personeel, kan de brutoloonkost voor dit secretariaat geschat worden op 3,03 miljoen BF.
3. Werkingskosten van de VZW Luchtcadetten voor het jaar 2001
 - a. De VZW Luchtcadetten van België is geen militair organisme en heeft een eigen boekhouding. Gezien de VZW gesubsidieerd wordt via de begroting van het Ministerie van Landsverdediging, is er wel een inzage in de boekhouding. De boekhouding voor 2001 is nog niet voorgelegd maar de VZW had voor 2001 420.000 BF ingeschreven in haar budget voor het onderhoud van de zweefstoestellen.
 - b. De VZW bezit geen eigen sleepvliegtuigen maar heeft de sleepvliegtuigen van het type Piper Cub van de Luchtmacht in bruikleen tegen betaling van 1.029 BF per vlieguur (tarief 2001). Bovendien kan de Luchtmacht zonder betaling de leerling piloten van de Koninklijke Militaire School een vorming zweefvliegen geven bij de VZW.
- c. De personeelsuitgaven (vergoedingen, maaltijden, intensieve dienst) van de militairen die in versterking worden gestuurd voor de kampen, worden ten laste genomen van de begroting van de Luchtmacht. Er is geen tussenkomst van de Luchtmacht voor de niet-militairen.
- d. Zie vraag c
4. Infrastructuur
 - a. De uitgaven voor de herinrichting en noodzakelijke aanpassingen aan de 2 loodsen op de militaire basis te GOETSENHOVEN in 2001 bedroegen 18,2 miljoen BF.
 - b. Aan de controletoren werden geen infrastructuurwerken uitgevoerd, louter opfrissingswerken. De kost hiervan bedraagt om en bij de 100.000 BF.
5. Materieel
 - a. De Luchtmacht bezit geen zweefstoestellen en op vandaag is de boekhouding van 2001 nog niet voorgelegd. In de begroting van de VZW Luchtcadetten voor 2002 staat 7.964.229 BF ingeschreven voor de aankoop van 2 nieuwe zweefvliegtuigen.
 - b. De Piper Cubs van de Luchtmacht dateren uit 1975 en werden toen aangekocht voor 393.000 BF per stuk. De oorspronkelijke motoren werden aangepast tot 180 Pk. Deze aanpassing kostte 1,8 miljoen BF.
 - c. De vier-trommellier die door de Luchtmacht in 2001 werd aangekocht, kost 11,5 mio BF.
6. Getalsterkte van de promoties leerling piloten Luchtmacht : aantal luchtcadetten en het aantal onder hen dat zijn vleugels kreeg als militair piloot :

1997 : 7 cadetten op 15 leerling piloten waarvan 6 hun vleugels kregen;

1998 : 9 cadetten op 19 leerling piloten waarvan 6 hun vleugels kregen;

1999 : 17 cadetten op 34 leerling piloten waarvan 6 hun vleugels kregen;

2000 : 11 cadetten op 39 leerling piloten, de vorming is nog niet beëindigd;

2001 : 10 cadetten op 39 leerling piloten, de vorming is nog niet beëindigd.

V L A A M S P A R L E M E N T



Tienen, 21 januari 2002.

Marcel Logist
VLAAMS
VOLKSVERTEGENWOORDIGER

Aan de heer André FLAHAUT
Minister van Defensie
Lambermontstraat 87

Mijn ref. : Sec/KB/Br.1592

1000 Brussel

Mijnheer de Minister,

Betreft: *overheveling van het Militaire Centrum Voor Zweefvliegen van Brustem (St Truiden) naar Goetsenhoven (Tienen)*

Op 28 december jl. ontving ik een antwoord van uw diensten betreffende de in hoofding voormelde aangelegenheid (zie bijlage 1).

Voormeld antwoord werd intussen voorgelegd aan de Koninklijke Vliegclub De Wouw.

Niet alleen hadden zij diverse bedenkingen bij dit schrijven, maar bovendien benadrukten zij nooit hun instemming te hebben gegeven aan het voorstel om de vzw Belgian Air Cadets 10 weekenddagen per jaar vliegactiviteiten te laten ontwikkelen op het vliegveld van Goetsenhoven.

Dit voorstel werd hen opgedrongen, maar werd nooit door hen aanvaard. Het voorstel werd eenzijdig voorgesteld door de vzw Belgian Air Cadets.

Zij wensen ook te beklemtonen dat de Belgian Air Cadets voldoende vliegactiviteiten kunnen ontwikkelen op de vliegvelden van Zoersel, Florennes en Weelde. De Wouw daarentegen is enkel beperkt tot vliegactiviteiten vanaf het vliegveld van Goetsenhoven.

Al hun verdere bedenkingen kan u terugvinden in hun bijgevoegde reactie (bijlage 2).

Met de meeste hoogachting,

Marcel LOGIST

VLAAMS PARLEMENT
1011 Brussel
Tel. (02)552 11 11
Fax (02)552 11 22
marcel.logist@vlaamsparlement.be

KANTOOR
Grote Markt 42/1
3300 Tienen
Tel. - Fax (016)82 39 39

PRIVÉ
Lindebaan 17
3300 Tienen
Tel. (016)81 82 20

Bijlage bij brief van 21 januari 2002

Geachte Heer,

Uw antwoord van 28 december 2001 heeft mijn volledige aandacht weerhouden. Ik heb dit schrijven onverwijld aan de Koninklijk Vliegclub De Wouw (KVDW) overgemaakt. Naar aanleiding van deze brief heeft de Koninklijk Vliegclub De Wouw mij haar bezorgdheid in verband met het voortbestaan van haar club kenbaar gemaakt.

In haar reactie stelt de KVDW dat de inplanting van de MCZV in Goetsenhoven geen invloed heeft op haar concessie aangaande het gebruik van het vliegveld te Goetsenhoven, daar de werkzaamheden van de MCZV buiten deze concessie vallen.

Hetgeen tijdens de vergadering van 19 september 2001 tussen de vertegenwoordigers van de bevoegde diensten van de Luchtmacht, de vzw. Belgian Air Cadets en de Koninklijke Vliegclub de Wouw gesteld werd.

Betreffende de vliegveiligheid en de onmogelijkheid van het gelijktijdig ontplooiën van vliegactiviteiten door beide vzw's te Goetsenhoven, juist is.

Aangaande het voorstel van 10 weekenden of 10 weekenddagen per jaar nooit door de KVDW aanvaard werd. Dit werd eenzijdig door de vzw Belgian Air Cadets voorgesteld. (zie nota Nr.-VSP/Pln/I 01-109353 van 3 oktober 2001).

De KVDW stelt dat de Belgian Air Cadets meerdere locaties heeft om haar vliegactiviteiten uit te oefenen. Daarentegen is de KVDW enkel beperkt tot vliegactiviteiten vanaf het vliegveld van Goetsenhoven.

De schikking zoals voorgesteld in het schrijven van 28 december 2001 heeft wel degelijk nefaste gevolgen voor de KVDW. De activiteiten die door de Belgian Air Cadets worden voorgesteld vertegenwoordigen 2,5 maand van het hoogseizoen, hetgeen een direct verlies op jaarbasis betekent van meer dan 30% voor de KVDW.

Ook de KVDW heeft tot doelstelling de luchtvaart te promoten. Reeds vele leden hebben de stap gezet vanuit de KVDW naar het militaire vliegwezen en de professionele burgerluchtvaart.

De concessie die werd toegekend, geeft aan de KVDW het volledige gebruiksrecht van het vliegveld te Goetsenhoven voor alle zaterdagen, zon- en feestdagen.

De KVDW heeft voor een behoorlijke ontplooiing van haar activiteiten en voor haar voortbestaan deze concessie in haar totaliteit nodig.

De KVDW verzoekt mij dringend u voor te stellen om de vliegactiviteiten van de vzw Belgian Air Cadets niet op het vliegveld Goetsenhoven te laten plaatsvinden.

Ministerie van Landsverdediging

Brussel, de 08-02-2002



De Minister

Aan de Heer Marcel LOGIST
Vlaams Volksvertegenwoordiger
Grote Markt, 42/1
3300 TIENEN

U/Ref : Sec/KB/Br. 1592

O/Ref : MLV 02-001978 SAT 6 : 4246

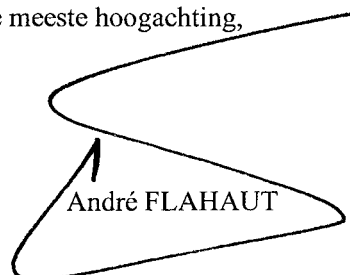
Geachte Heer,

Uw brief van 21 januari laatstleden betreffende het gebruik van het militair domein te Goetsenhoven door de vliegclub De Wouw, heeft mijn volle aandacht weerhouden.

Verwijzend naar mijn brief van 28 december 2001, bevestig ik dat de Luchtcadetten van België, als onontbeerlijke rekruteringsbron voor kandidaat-piloten, door mijn Departement gesteund worden. Zij kunnen genieten van de prioriteit tot het gebruik van de installatie te Goetsenhoven.

Indien er nog problemen met de v.z.w De Wouw mochten opduiken, zou haar concessie die precario werd toegekend, in vraag kunnen gesteld worden.

Met de meeste hoogachting,



André FLAHAUT

Laatkomers en vroegvertrekkers (Deel 1)

Om te beginnen zou ik een artikeltje uit het tijdschrift "Jericho" willen tonen. Jericho is het tijdschrift van de zweefvliegers van Schaffen en dit artikel komt uit de editie van januari 2001 en werd geschreven door Daniël Klijsma.

Op tijd beginnen

Acht jaar geleden ben begonnen met zweefvliegen bij DAC. Nu ik af en toe mijn eerste vliegboekje nog eens vastpak, valt het me op dat er regelmatig vluchten in geschreven staan die een starttijd hadden na 16.00 uur. En toch begonnen we die dagen rond 11.00 uur met vliegen. Hoe kan dat dan? Zeker pas om rond 14.00 's middags toegekomen? Neen, om 9.05 in de ochtend. En dan was ik al redelijk laat! Zeker 5 leerlingen waren er dan voor mij, en op een goede vliegtag betekende dat, dat iedereen een uurtje vloog en ik dus als zesde ergens rond 4 of 5 uur 's middags kon instappen voor een vluchtje. Toch was nagenoeg iedereen er tussen 9.00 en 9.30... Nieuwe leden zullen nu denken: "vluchten van een uur? Dat maken we enkel in Issoudun mee tijdens de stages, toch?" Oké ik geef toe dat het weer het dit jaar wel flink heeft laten afweten (nog flinker dan vorig jaar), maar er zijn nog duizend-en-één andere dingen te doen naast het eigenlijke zweefvliegen.

Tegenwoordig lijken er drie soorten van piloten te zijn: de ochtendploeg, de late ploeg en nog een kleine kern die er zowel 's ochtends als 's avonds bij is. Dit groepje beperkt zich echter tot een 20-tal mensen (op ruim 100 leden!). En dit is niet alleen zo in onze club, maar overal. Het is dus geen DAC-gebonden

probleem. Veel publicaties schrijven over dit fenomeen, maar toch zou ik het ook nog eens willen doen. Onze club (en ik denk nagenoeg geen enkel club) zal zijn leden niet verplichten om op een bepaald uur aanwezig te zijn. Ten eerste is DAC de baas niet over de tijdsindeling van de leden en ten tweede zijn we toch allemaal volwassen (min of meer) om zelf onze tijd in te delen.

Maar toch... als er goed overland gevlogen wil worden, zal er reeds vanaf 9.00 in de 'vroeg' ochtend begonnen moeten worden met de voorbereidingen. Hierbij denk ik aan (uiteraard) de toestellen buiten zetten, eventueel water in de toestellen doen die dat kunnen (dus niet een Ka- 8 volpompen met water!) en daarna de toestellen naar 'boven' doen (voor de nieuwen onder ons: 'boven' is aan de piste en 'beneden' is aan de hangaar). Daarnaast is er het eeuwig groeiende gras dat in toom moet worden gehouden. Dit kan het best gebeuren voor de vliegactiviteiten, aangezien de tractor het vliegbedrijf dan niet stoort. En natuurlijk kunnen enkel de mensen die het kunnen, met de tractor rijden... Wat hebben we nog meer? Een beetje opruimen in het werkhuis kan nooit kwaad, vuilbakken leegmaken, vluchten voorbereiden, noem maar op. Het grondige onderhoud aan alles gebeurt gedurende het winteronderhoud als iedereen in de club een aantal uren werk moet leveren (niet een aantal uren aanwezig zijn, maar werken, dat zijn twee verschillende dingen).

Wat is nu eigenlijk de moraal van het verhaal? Awel, het volgende: er zijn veel enthousiaste mensen bij ons in de club en enthousiasme is zoals een mes: in het begin snijdt het overal

doorheen alsof de zaken boter waren. Na verloop van tijd echter, zal het mes botter en botter worden totdat het niet meer snijdt. Met andere woorden, het enthousiasme van de mensen die nog steeds proberen om het vliegbedrijf te laten starten rond 9.00 uur wordt langzaam maar zeker afgeplat, aangezien er een hele hoop mensen het 'normaal' beginnen te vinden dat de toestellen al om 10.30 uur buiten staan en die onmiddellijk een briefing verwachten, waarna bij het opmaken van de plank ze vooraan op de lijst staan. 's Avonds wordt er rond 17.30 uur een pinjte gepakt, eventueel met vrienden, waarna er rustig naar huis kan worden gegaan. Bakken binnenzetten? Jaja, volgende keer. Nu geen tijd. Er zijn vrienden bij en we hadden al afgesproken. En de rest van de club loopt zich in het zweet...

Daniël Klijsma

En bij ons?

Toch misschien een paar opmerkingen over dit artikel:

Het kon evengoed met "Acht jaar geleden ben ik begonnen met zweefvliegen bij de KVDW" beginnen. 'Boven' is bij ons 'beneden' en 'beneden' is bij ons 'boven'.

Iedereen (ik zelf dus ook) komt wel eens te laat of moet al eens vroeger vertrekken. Dit is te begrijpen en ik denk dat niemand daar een probleem mee heeft.

In de informatiebrochure van onze club staat het volgende:

9.00 uur: zweevers buitenzetten,
10.00 uur: briefing,
10.30 uur: vliegen.

Laatkomers en vroegvertrekkers (Deel 1)

Volgens mij hebben veel leden deze brochure gekregen bij hun eerste bezoek in de club en waarschijnlijk iedereen heeft ze toch al een keer gelezen. Waarom passen de meesten het dan niet toe?

Het argument van laatkomers is dikwijls: "Ik moest met mijn vrouw nog naar..." of "ik woon in Leuven/Brussel dus ik kan moeilijk op tijd zijn". Maar: waarom kunnen diezelfde personen wel op tijd zijn op dagen dat er echt goed zweefweer verwacht wordt?

Er wordt dikwijls gezegd dat de leerlingen van tegenwoordig te laat komen. Volgens mij ligt de schuld bij de instructeurs. Deze hebben volgens mij een voorbeeldfunctie en moeten dus, tenminste als ze van dienst zijn, op tijd zijn en de laatkomers erop wijzen. Het gebeurt zeer vaak dat de DDI (instructeur van dienst) zelf te laat is. De leerling die op tijd is en moet wachten op de instructeur gaat denken dat dit normaal is en zal de volgende keer zelf te laat komen.

De hierboven genoemde dingen storen me niet echt veel, als ik maar goed heb kunnen vliegen. Maar de dingen die ik in het volgende deel ga schrijven (waarschijnlijk voor de volgende Cumulus) kunnen volgens mij niet door de beugel.

(wordt vervolgd)

Stijn Van den Eynde

Zweefvliegen, een bedreigde sport?

Als je de laatste jaren de problematiek rond het zweefvliegen in Vlaanderen hebt gevolgd, leer je, dat onze sport niet populair of niet gekend is bij het grote publiek of de beleidsmensen in ons land of gewest. Amper 900 zweefpiloten in gans Vlaanderen.

10 - 15 jaren geleden had onze sport relatief weinig problemen. Terreinen waren er voldoende; het luchtruim was bijna geheel van ons; geen lastige dossiers van het BLOSO en van het milieu hoefden wij ons niets aan te trekken.

De tijden zijn veel veranderd. Problemen zijn er genoeg, kijk maar eens in onze club. En als je gaat aankloppen bij de overheid, vindt je weinig gehoor om niet te moeten zeggen: het is vechten tegen windmolens.

Zweefvliegen is geen aantrekkelijke sport of massasport. Laten wij eerlijk zijn. Bij een wedstrijd ziet men de toestellen vertrekken en een aantal uren later zijn ze er terug. Een zoemertje met een al of niet lokale regenbui en het spektakel is over. Van een vlucht kan de bezoeker amper vijf minuten meepikken. En dit 30, 40 ... maal hetzelfde, echt eentonig.

Voor een buitenstaander niet echt spectaculair. Als je dan tegen die zelfde mensen gaat vertellen dat je een gesloten omloop of een Cat's Cradle hebt gevlogen, halen zij meestal hun schouders op of beleefde mensen wensen je onwetend en noodgedwongen proficiat.

De lage bekendheid van onze sport speelt ons overal parten. Wat wij in Vlaanderen of België nodig hebben is een Wereld of Europees kampioen. Iemand die een medaille haalt en die daarmee naast politici in de pers kan prijken. Pas dan zullen wij ietwat gehoor vinden en zal er volgens mij een positieve kentering komen. Pas dan zal men gaan beseffen dat zweefvliegen iets meer is dan rond de kerktoren draaien. Hopen dat deze ommezwaai er komt vooraleer het te laat is.

Theo Stockmans

Briefing Zwevers: 10.00u STIPT. Daarna (en op goede dagen liefst vóór de briefing): toestellen buitenzetten, wassen en checken (vooraleer ze in piste gaan). Aangezien de sponzen en zeemvellen van de club steeds verdwijnen lijkt het mij een goed idee om zelf dit materiaal steeds bij te hebben.

De persoon die verantwoordelijk is voor de plank, kijkt 's avonds na of alle vluchten correct en volledig zijn ingevuld, en of de ticketten compleet zijn. De laatste maanden is dit niet steeds gebeurd, met als gevolg: 'verdwenen' ticketten en dus een vlucht tweemaal moeten betalen, minutengeld aangerekend voor vluchten die men nooit gemaakt heeft, ... Denk eraan: volgende keer ben jij misschien de pechvogel!

Mattijs Cuppens

Op naar de zon

Op een druilige december diende ik op kantoor te zijn voor mijn jaarlijkse evaluatie. Die was niet slecht en als toetje op de taart mocht ik een week gaan werken in Disneyworld te Orlando, Florida.

Florida, The Sunshine State. Een minuutje later was er al een week extra verlof aangevraagd.

Nu begonnen pas de problemen:

Reispas? verlopen en diende een foto met witte achtergrond te hebben.

Verzekering? Even het secretariaat aanspreken om de verzekering uit te laten breidden tot de Verenigde Staten van Amerika.

Vliegvergunning? Oops. Hier heeft het secretariaat minder goed nieuws. Een Belgische oefenvergunning kan niet uitgewisseld worden.

Vliegveld? Wat ligt er in de buurt van Orlando. Even zoeken op de site van de Soaring Society of America (www.ssa.org). Hé, Seminole Lake Gliderport. Een zweefvliegveld op 25 minuten van Orlando. Dat is wat we zoeken.

Zwever? Ka7?, Ask13?, Ka8???

Daar is alleen maar aluminium en plastic!

Enkele mails later bleek dit geen probleem te zijn, dus boekte ik een kamer en een vlieger.

Op zaterdag 26 januari, hup de vlieger op en naar ginder. Bij aankomst is het weer zeer veelbelovend. Meer dan 25 graden, zon en dikke cumuli die de hele dag door maar blijven stijgen. Maar eerst nog een weekje werken.

Zaterdag 2 februari, eindelijk vliegen. Het vliegveld is gelegen tussen de bossen en is prachtig aangelegd. Om naar de gebouwen te rijden moeten je voorbij Cloud Street en Thermal Avenue om vervolgens linksaf de Soaring Lane in te slaan. Neen, dit is geen grap. Zo noemen de straten daar.

Aangekomen kan ik onmiddellijk de zwever instappen. Een Grob103 Twin Astir. Dus niet dralen, hop met de geit en weg met de instructeur. Zes vluchten later en een paar verassingingen verder waren we solo. In Amerika is het niet nodig een parachute te dragen. Wel is het vereist, voor iemand solo mag vliegen, om de "Box" uit te voeren. Dit is het volgende. Je vliegt in de hoge sleeppositie (zoals we doen in Goetsenhoven) en je laat je zakken door de schroefwind tot je in de lage sleeppositie zit. Vervolgens vlieg je in de wijzerzin rond de schroefwind. Niks aan gelegen.

Gekker ging het er aan toe de keren dat ze een koordbreuk nadeden (de 2^e verplichte oefening voor solo). De instructeur vraagt je hoe hoog ik vloog. Antwoord : 200 voet (60 meter !). Vervolgens werd er zonder waarschuwing de kabel losgetrokken en kon je maar zien dat je terugspettelde naar de landingsbaan. Dus na de eerste verbazing zo snel mogelijk draaien, mikken naast de bomen die langs alle kanten van de baan staan, en hup, landen zonder brokken.

Wat je onmiddellijk opvalt is de algemene staat van de zwevers. Ze zijn absoluut niet zo goed in orde als bij ons in de club. De reden : Iedere herstelling, groot of klein dient uitgevoerd te

worden door een erkende techniker. Dit merk je ook aan de prijs:

Het minutengeld is meer dan 3x zoveel als voor de SF34 (onze plasticen 2-zitter) en instructie is betalend (ongeveer €40 per uur). Ik prefereer het Goetsenhoovse tarief van een "pint" aan den toog. De slepen kost ongeveer evenveel als bij De Wouw.

Vliegen doe je daar in klasse E-luchtruim ("Echt goed uit je doppen kijken"-luchtruim). Thermiek is er het jaar rond, maar superweer zoals tijdens mijn werkweek was er niet meer.

Na een paar dagen wisselvallig en vooral winderig weer was de droom ten einde en mocht ik bijna 7 uur solo rijker terug naar ons plat winter-België.

Sven Abels

PH-102 Grunau Baby Ila

Of de geschiedenis van een Grunau Baby die begin van de jaren zestig in onze club vloog.

Deze Baby werd in 1939 gebouwd door de NV Vliegtuigbouw te Deventer en was het laatste toestel dat voor WO II aan de Nederlandse vloot werd toegevoegd. Op 29 december 1938 was de romp al in aanbouw en werden de vleugels ter inspectie aangeboden. Van de linker vleugel moesten een paar ribben vervangen worden. De verlijming was ook niet zo best. Ook daar moest naar gekeken worden. De rechter vleugel werd in orde bevonden. In 1939 ging het naar de stichting Nationaal Luchtvaartfonds te 's-Gravenhage.

(Vervolg op pagina 21)

PH-102 Grunau Baby Ila

(Vervolg van pagina 20)

Tot de oorlog heeft hij op Terlet gevlogen. Waar hij gedurende de oorlog opgeslagen is geweest, is nog steeds een raadsel. De romp werd in 1944 in de C.W.

beschadigd. Hiermee werd een tweede reeks proeven genomen met een zwaartepuntshaak. deze was 10 cm voorlijker ingebouwd dan in de PH-91 (eveneens een Grunau Baby Ila). De voorlopige opstelling werd de standaard-opstelling.

Op 15 juli 1952 ging het toestel deel uitmaken van de vloot van Eindhovense Aero Club.

In 1959 werd het toestel uit het luchtvaartregister gehaald, daar het verkocht werd in België. Sommigen beweren dat het daar onder de registratie OO-ZUN zou gevlogen hebben. Dit is echter niet waar. Bij het terugkopen naar Nederland is uit niets gebleken dat het ooit deze registratie gehad heeft. Men is in de war met een andere Grunau Baby, die wel in België gevlogen heeft.

Deze Grunau (PH-102) werd waarschijnlijk verkocht aan Avia Malonne, een Naamse club. In 1962 werd het toestel gekocht door onze club voor 7000,-BEF + 3000,-BEF voor de baro. Deze laatste doet nog altijd dienst in onze club.

Gerard Depraetere vertelde mij het volgende over het toestel. Het was een aangenaam toestel om mee te vliegen maar het ging niet vooruit, het stond bijna stil in de lucht. Je kon er ook niet lang mee boven blijven. Maar het was plezierig vliegen omdat je met je hoofd buiten zat.

Onze Grunau werd in september 1968 gedemonteerd en niet meer verzekerd. Tijdens de bestuursvergadering van 18 september 1970 werd gesproken

over de waarschijnlijke verkoop van de Grunau. Het was ten slotte einde 1985(?) dat Stephan Perneel het niet meer vliegwaardige toestel kocht van de club voor 18000,-BEF. De toenmalige voorzitter Michel Galand wenste dat de Baby in de club bleef.

Tussen 1968 en 1985 verbleef het toestel op zolder van de garage van Michel Galand te Waremmes. In 1984 moest hij dienen als static show op onze vliegmeeting te Goetsenhoven. Hij lag er werkelijk onder een laag stof, slechts één steunpilaar (auban) werd teruggevonden, geen instrumentenbord en de doek was op vele plaatsen zwaar beschadigd. Zijn kleur was kanariegeel.

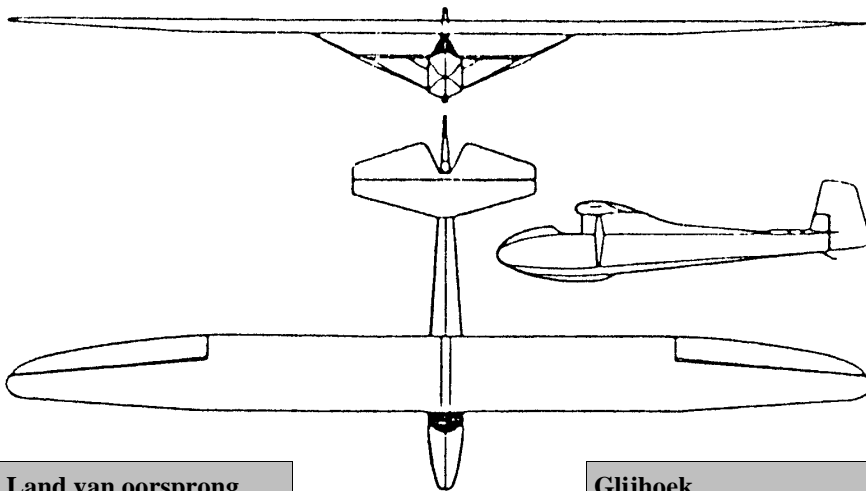
Na de aankoop door Stephane stond hij in een bergplaats tot

stevige prijs voor hebben. Naar verluid heeft Stephane er 18000,- gulden voor gehad (\pm 340.000,- BEF of 8400,- EUR).

Hij beschouwde het als een waardevol stuk antiek. Achteraf heeft deze brave borst wel gelijk gehad. Het toestel werd gekocht en gerestaureerd en vliegt sinds 24 mei 1997 als enig vooroorlogs Nederlands zweefvliegtuig weer in het Nederlandse luchtruim.

Volgens het Nederlands luchtvaartregister staat de PH-102 ingeschreven op naam van E.P. M. Janssen Groesbeek en is gestationeerd te Hilversum.

Ik moet er nog aan toevoegen dat de PH-102 niet dezelfde Grunau is die, vóór WO II, in onze club vloog en waarvan de afbeelding op een foto staat in ons clublokaal.



Land van oorsprong Duitsland		Glijhoek 1:17
Ontwerper E. Schneider Grunau	Spanwijdte 13,56m	Overtreksnelheid 40 km/uur
Eerste vlucht prototype 1932	Lengte 6,20m	Max. Snelheid 200 km/uur
Bemanning Eén	Hoogte 1,10m	Daalsnelheid 0,9 m/sec

enkele leden van de VHZ (Vereniging Historische Zweefvliegtuigen) hem ontdekt hadden. Het kostte nogal wat moeite om de Baby los te peuteren. de eigenaar wilde er een

Theo Stockmans

Vergaderingen

Het probleem met de activiteiten van de Luchtkadetten op ons vliegveld, is tijdens iedere vergadering aan bod gekomen.

Bestuur zweven op 30 november 2001

- ◇ ZAE zal hersteld worden
- ◇ controle Tost haken werd door fabrikant versoepeld
- ◇ zweefsectie zal heropfrissing luchtvaartreglementering geven
- ◇ contacten worden genomen om met ULM te slepen
- ◇ opleidingssteekkaart wordt verplicht
- ◇ Etienne werd verkozen tot nieuwe Voorzitter zweefsectie

Algemene Vergadering sectie zweefvliegen

- ◇ een jaaroverzicht werd gegeven; dit is terug te vinden in de Cumulussen van 2001
- ◇ de uitgaven(budget) zal in het teken staan van de activiteiten van de Luchtkadetten
- ◇ verkiezingen
 - om zich meer te kunnen toeleggen op het technische aspect in onze sectie, heeft Walter Vandewalle ontslag genomen als bestuurslid
 - Guy Beersaerts en Johan Boon werden voor twee jaar verkozen als bestuurder
 - Rudi Coomans, Theo Stockmans en Luc Vandebecck werden verkozen als bestuurder en als afgevaardigde bij het hoofdbestuur, eveneens voor twee jaar

Bestuur zweven op 18 februari 2002

- ◇ Herverdeling functies
 - Voorzitter Etienne Boyen
 - secretaris Guy Beersaerts
 - schatbewaarder Jo Delbroek
- ◇ Afgevaardigde bij technische cel: Johan Boon
 - zwevers Walter
 - auto's Jan Bruyninckx
 - aanhangwagens Luc Vandebecck
- ◇ hoofdinstructeur Eric Vandewalle
- ◇ Afgevaardigde Liga Theo Stockmans
- ◇ Winterwerk en vliegboeken Burt
- ◇ Afvaardiging hoofdbestuur Rudi en Luc
- ◇ Vergunningen Maria Renders, Guy en Jo
- ◇ De VVC heeft een goedgekeurde CN voor 1 jaar maar dient volgend jaar een rompmoificatie te ondergaan, dat ons opnieuw zeer veel geld zal kosten. Een kostenraming hebben we pas volgende maand.

- ◇ Het Bestuur besliste, na lang wikken en wegen, toch over te gaan tot een aankoop van 3 lx 20 toestellen, waarschijnlijk in Astir Mistral en Ka6e. De moving map en het meer uitgebreidere scherm gaven de doorslag. De reeds bestaande loggers komen dan in ondergeschikte toestellen te staan zodat we tegen 2003 bijna alle toestellen hebben uitgerust met loggers. Er wordt nu nog onderhandeld met de Liga betreffende een afbetalingsplan.

Raad van Bestuur van de club op 7 januari 2002

- ◇ Wielerpromotieclub heeft een concessie voor trainingen op ons vliegveld op dinsdag, woensdag en donderdag. Dit heeft geen gevolgen voor onze activiteiten.
- ◇ afgedankte koelkasten in de loods zuid zullen afgevoerd worden
- ◇ er zal een nieuwe AIP en Luchtwetboek aangekocht worden
- ◇ uitreiking cheque galaconcert werd een succes

Raad van Bestuur van de club op 5 februari 2002

- ◇ motorsectie start onderhandelingen om de RTO te kopen
- ◇ er worden vrijwilligers gevraagd om aanwezig te zijn bij de leveringen benzine; telt als winterwerk
- ◇ er zal strengere financiële controle komen op de vzw's
- ◇ restaurantdag VI Volksvertegenwoordiger Logist op 17/02
- ◇ er is een elektronische versie van de AIP in de maak

Raad van Bestuur van de club op 5 maart 2002

- ◇ het resterende bedrag concert(= 466,88 Euro) zal aan 't Prieeltje geschonken worden
- ◇ motorsectie vloog bijna 100 uren meer dan het jaar voordien
- ◇ er kan voor ± 161 Euro/ uur gevlogen worden met een flight simulator Boeing 737
- ◇ vleugeluitreiking 23 maart werd besproken
- ◇ lekken dak loods zuid worden hersteld

Theo Stockmans

Invoering van nieuwe proef AAT voor de Charron beker

AAT betekent Assigned Area Task. Dit is een op voorhand opgegeven proef met een zone rond elk keerpunt. De opgegeven proef moet voldoen een GO, m.a.w. maximum 3 keerpunten. Rond elk keerpunt wordt een zone (cirkel) toegekend met een straal van 10% van de afstand omsloten door de opgegeven keerpunten. Bij deze proef wordt een keerpunt als gerond beschouwd wanneer men zich bevindt in deze cirkel van betreffende keerpunt. De proef wordt als geslaagd beschouwd wanneer elk keerpunt op deze manier gerond is.

De gevlogen afstand wordt berekend in functie van de grootste veelhoek die men kan tekenen in het gevlogen traject. Er zijn reeds verschillende programma's (zoals Strepla, SeeYou, e.a...) die deze afstand automatisch berekenen wanneer men beschikt over een IGC file.

Het is vanzelf sprekend dat deze proef volledig tot zijn recht komt wanneer men vliegt met een logger, bijvoorbeeld Volkslogger, Colibri. Deze proef kan men natuurlijk ook vliegen met fotoestel. Dit betekent echter dat men in elke zone een keerpunt moet gaan zoeken dat vermeld wordt in de lijst van het Vademecum en dit punt dan nog moet gaan fotograferen in de FAI zone. Zoals men weet wordt deze zone bepaald door een hoek van 90° te tekenen rond de bissectrice van de twee benen. Omdat men het tweede been nog niet volledig kent is dit niet zo eenvoudig. De eerste die dit doet ga ik persoonlijk feliciteren. Dit was ook één van de redenen om deze proef in te voeren, m.n. het logger gebruik stimuleren.

Aan deze proef wordt 4 punten per kilometer toegekend. Dit ligt tussen de 5 punten voor een GO

en de 3 punten voor vrije afstand. Uit de voorbeelden die we zullen bespreken zal blijken indien men de AAT goed voorbereidt deze proef geweldig veel mogelijkheden heeft. Vroeger was het zo dat men elk keerpunt moest ronden in een zone achter dit punt. Soms had men op het keerpunt cumulussen, maar diegene die regelmatig overland vliegen weten dat dit niet zo is. Meestal bevindt het keerpunt zich in een blauw gat. Anderzijds koos men vroeger altijd een GO zodanig dat men bijna zeker was dat men deze proef met succes kon vliegen (om de 10% sanctie te vermijden). Achteraf kan men nog altijd op optimax vertrekken. In ons geval is dit meestal vanuit Goetsenhoven, wat thermisch niet de beste plaats is. Ook worden vanuit Tienen zelden grote proeven uitgeschreven, omdat men niet kan voorspellen hoe de meteo omstandigheden gaan zijn op 150 km hier vandaan en hoe vaak heeft men een proef al moeten afbreken omdat men gewoon een keerpunt niet kan ronden wegens de weersomstandigheden. Uiteindelijk kan men zich de vraag stellen: waarom niet vliegen waar het goed pompt i.p.v. te proberen het een of ander keerpunt te bereiken. Dat deze proef dan een minder beloond wordt is normaal.

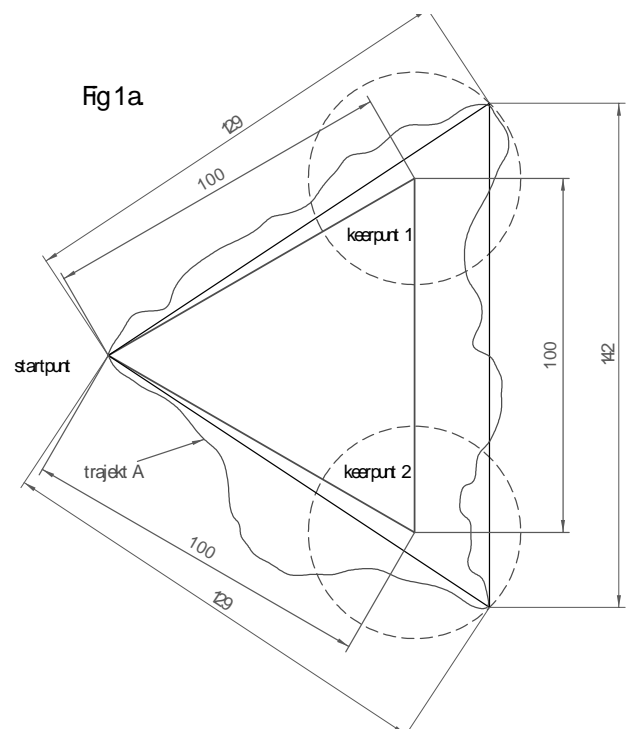
Als eerste voorbeeld (fig. 1) geven we een normale FAI driehoek. Zoals men kan zien worden er twee gevlogen trajecten A en B getekend. De oorspronkelijke afstand bedraagt

300 km. De cirkels rond de keerpunten hebben dus een diameter van 60 km. Traject A geeft een grotere afstand, traject B een kleinere. Men heeft dus de mogelijkheid de afstand aan te passen tijdens de vlucht.

Het best komt deze proef echter tot uiting wanneer men 3 keerpunten neemt met het tweede keerpunt terug in de richting van de startplaats. In het tweede voorbeeld wordt dit voorgesteld (fig. 2). De opgegeven afstand bedraagt 500 km. Traject A geeft ook hier weer een grotere afstand, traject B een kleinere. Theoretisch kan men dus in functie van de meteo tussen de grootte van de proef bepalen..

Zoals men kan zien geeft deze proef een zee van mogelijkheden, m.a.w. ik raad iedereen aan om dit tijdens het aankomende seizoen zeker eens te proberen.

Marc Ruymen





Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 8 Nummer 1
Maart 2002

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3220 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
Hoegaarden