

Kaiserwedstrijd 2002



Men neme één Ka7, vers uit de koelkast... (Foto Theo Stockmans)

Tijdens het weekend van 25 en 26 mei nam onze club deel aan de jaarlijkse Kaiserwedstrijd te Zwartberg. Door het grillige weer werd er slechts 1 dag gevlogen. In elk geval deed onze ploeg het beter dan Sergio datzelfde weekend: ze werden 11e...

Lees er alles over op pagina 5!

Vleugeluitreiking



De vers gevleugelden...

(Foto Theo Stockmans)

't Gebeurt niet alle jaren, maar het is nu wel bewezen dat een vleugeluitreiking niet noodzakelijk een saaie bedoening moet zijn. Met de juiste muzikale begeleiding komt iedereen duidelijk in de sfeer. Dank aan Inge en haar zus, en natuurlijk ook Jean-Pierre. Of die nu met één of met twee handen speelde, wij hoorden het verschil niet (of zou dat aan de wijn gelegen hebben???)!

Alleszins een vleugeluitreiking die tot in de vroege uurtjes geduurd heeft, en die sommigen onder ons zich nog lang zullen herinneren...

In dit nummer...

| | |
|----------------------------------|----|
| Woordje van de redactie | 2 |
| Volgende keer in Cumulus | 2 |
| Activiteitenkalender | 2 |
| Luchtkadetten | 3 |
| Kempencup 2002 | 4 |
| Kaiserwedstrijd 2002 | 5 |
| Belgisch Kampioenschap | 6 |
| Driedaagse van De Wouw | 8 |
| Tussenstand G. De Praetere | 8 |
| Incidenten bij de start | 9 |
| Instructeursvergadering | 9 |
| 3 dagen van Goetsenhoven (1966) | 10 |
| Tweede caravan | 11 |
| Buitenlanden op Oud-Turnhout | 11 |
| Hoofdredacteur Ligablad | 11 |
| Algemene vergadering De Wouw | 12 |
| Besturen De Wouw | 13 |
| Toespraak Vleugeluitreiking | 14 |
| Vergaderingen | 15 |
| Besturen door de jaren heen | 16 |
| Buitenlandingen | 17 |
| Cumulus, een beetje geschiedenis | 17 |
| Prikbord | 20 |

Foto coverage

Yves en Sofie winnen de eerste plaats in de 3-daagse van De Wouw en nemen hun beker in ontvangst van Vlaams Volksvertegenwoordiger Marcel Logist.

(foto: Theo Stockmans)

Woordje van de redactie

Dit exemplaar van Cumulus is nummer 25, ofwel een zilveren jubileum. Het eerste nummer zag het daglicht in oktober 1995. Slechts heel weinig vliegclubs kunnen naar buiten komen met een clubtijdschrift. Niet alleen op dit voorecht maar tevens op de kwaliteit mogen wij terecht fier zijn. Ver buiten onze club krijg ik dikwijls positieve commentaar op de verzorgde inhoud, vooral omdat het een weerspiegeling geeft van ons clubleven, het is een ideale spreekbuis. Laten wij deze ingeslagen weg verder bewandelen.

Als je het artikel over de Luchtkadetten leest, kan je vaststellen dat er voor de Koninklijke Vliegclub De Wouw terug hoop is. Vooral na het bezoek van senator A. Schellens aan onze club, kwamen er kleine opklaringen in de zwarte wolkenmassa die boven onze club hangt. Hopen dat ook enkele zonnestrallen onze club mogen bereiken.

Zowel onze juridische raadgevers, de Buitengewone Algemene Vergadering als onze erebezoeker zijn de mening toegedaan dat onze club, samen met de Luchtkadetten, aan tafel moet gaan zitten om te praten over gelijktijdige vliegactiviteiten. Het moeten echte onderhandelingen worden en geen eenrichtingsgesprek zoals vorig jaar in september. Daarom moet er nu een neutrale gespreksleider aanwezig zijn.

Tien volledige weekends, zoals vooropgesteld in onze concessie, tijdens het hoofdseizoen aan de grond blijven kan onze club nooit aanvaarden. Dit zou trouwens het einde betekenen van De WOUW, en dat kan niet.

Versillende van onze piloten hebben deelgenomen aan wedstrijden, Belgisch Kampioenschap, Kempencup en de Kaiserwedstrijd. Zoals in de vorige Cumulus geschreven, dragen al deze deelnames bij tot de public relations van onze club.

De Olympische gedachte: "deelnemen is belangrijker dan winnen" is hier zeker op zijn plaats.

Het weder zit dit jaar weer niet mee. Wij lijken wel in de periode van de moessonregen. Er resten ons nog ± 2 maanden om overland te vliegen. Ik hoop dat ook hier de (weer)goden de beste wijn voor het laatst hebben gehouden.

Laten wij in elk geval vechten voor onze derde plaats in de Charronbeker. Vergeet vooral niet dat vele kleintjes een groot maken. En vele leden gaan ook met grote verwachtingen naar Le Louroux.

Volgende afspraak binnen drie maanden.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

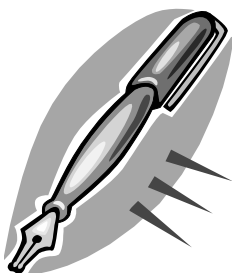
Wat kan je verwachten in de Cumulus van september?

- ✓ Revolutionair stabilisatiesysteem voor aanhangers
- ✓ Zweefkamp in Duitsland vóór WO II
- ✓ Zweefkamp te Le Louroux
- ✓ Toestellen van bij ons: Pilatus B4

Activiteitenkalender

- ✓ **06—22 juli '02**
Zweefkamp te Le Louroux (F)
- ✓ **05—09 augustus '02**
Zweefkamp te Goetsenhoven
- ✓ Theoretische lessen
zweefvliegen: later
- ✓ Opendeurweekend: wegens de vliegactiviteiten van de Luchtkadetten kan deze activiteit dit jaar niet doorgaan

1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!



Artikels voor
volgende Cumulus:

02 september 2002

Luchtkadetten

Op zaterdag 20 april 2002 hebben de eerste activiteiten van de vzw Luchtkadetten plaats gehad op EBTN. Om dit mogelijk te maken was er een aanpassing van onze concessie nodig.

De besluiten van dit aanhangsel nummer 20 luiden als volgt:

1. De vergunninghouder (*lees: De Wouw*) mag geen vliegactiviteiten uitvoeren op
 - a. 5 opeenvolgende weekends na de paasvakantie
 - b. 5 opeenvolgende weekends vanaf het eerste of het tweede weekend na 31 augustus 2002
2. Voor het seizoen 2002 geldt het vliegverbod enkel voor een zaterdag
3. Voor het seizoen 2003 zal in samenwerking met de Luchtkadetten van België en de vzw "De Wouw" een herziening gebeuren.
4. Alle andere artikels van het vergunningsbesluit blijven van kracht.
5. Onderhavig aanhangsel maakt, samen met alle aanhangsels, integraal deel uit van het vergunningsbesluit Nr 11 1391.

Deze concessie werd gedateerd op 24 april. Om eventueel op juridisch vlak klacht in te dienen tegen deze beslissing beschikt onze club over 60 dagen. Omdat deze actie onzentwege bepaalde risico's inhoud, werd in de schoot van ons Bestuur beslist een Buitengewone Algemene Vergadering samen te roepen op 01 juni 2002.

De bedoeling van deze samenkomst is de leden zelf laten beslissen over de te volgen weg.

De leden moesten nominatief stemmen over de volgende vragen:

1. De politieke weg door te onderhandelen
2. Zowel de politieke als juridische mogelijkheden uitbaten

De uitslag van de stemming was overduidelijk, iedereen opteerde voor het eerste. Onze leden hebben dus een duidelijk signaal gegeven naar het Bestuur over de te volgen richting.

Om de Algemene Vergadering optimaal te informeren, werden twee juristen, administratief recht, uitgenodigd om deze ingewikkelde materie toe te lichten.

Hun relaas:

Het probleem om onze concessie te verdedigen is dat er niet echt een "vijand" bestaat. Had in onze concessie gestaan dat onze club bijna niet meer mocht vliegen of moest onze vergunning gewoonweg ingetrokken geweest zijn, dan was het voor de juristen veel gemakkelijker geweest. Nu zijn er nog teveel onzekerheden zoals: zal onze club door deze tien zaterdagen of weekends ten onder gaan? Of is het absoluut uitgesloten om samen te vliegen? Voor 2003 spreken zij om terug rond tafel te gaan zitten. Vormen de Luchtkadetten een onmisbare schakel in de rekrutering van militaire piloten?

Een afgelijnd of hard verdedigbaar antwoord geven op al deze vragen is voor de juristen niet gemakkelijk. Het is een dubbeltje op zijn kant.

Daarbij komt nog dat deze juridische veldslag tegen het

Ministerie van Defensie een paar jaar kan aanslepen. En in afwachting van een uitspraak zou de minister wel eens onze precaire concessie tijdelijk (tot de uitspraak) kunnen opschorten of gewoonweg intrekken. Wij kunnen dit juridisch steekspel **misschien** winnen maar ondertussen zal onze club nog alleen op papier bestaan. Geen vliegveld of leden meer, een lege clubkas en misschien nog een paar versleten vliegtuigen. In deze situatie terechtkomen, wilt, denk ik, geen enkel clublid. Zelfs onze juristen gaven de voorkeur aan nieuwe onderhandelingen met de Luchtkadetten.

Op politiek vlak werd, langs Vlaams Volksvertegenwoordiger Logist om (onze oprechte dank hiervoor), senator A. Schellens uitgenodigd. Hij is ondervoorzitter van de parlementaire commissie van Defensie.

Op pinkstermaandag 20 mei 2002 hadden wij (Maarten Vijverberg, Andre Ruymen en mezelf), in ons clublokaal, een gesprek met hem. Wat ons positief opviel was zijn dossierkennis betreffende deze problematiek.

Ziehier een samenvatting van ons gesprek:

van senator Schellens

- 5 zaterdagen in september: zo laten
- geen parlementaire vragen meer stellen, anders komt de Minister van Defensie in een keurslijf te zitten
- concessie niet ondertekenen, maar een nieuw gesprek met de Luchtkadetten aanvragen
- nieuw gesprek over activiteiten Luchtkadetten 2003, met "neutrale" deelnemers

Luchtkadetten

- geen juridische veldslag leveren
- vliegvelden optimaal gebruiken, meerdere gebruikers per vliegveld. Hij was positief over het medegebruik van ons terrein door de wielrenners

ons standpunt

- 10 volledige weekends in het hoogseizoen afgeven: financieel niet leefbaar
- probleem vliegvelden, onze club heeft geen alternatief
- Nederlands systeem, een integratie van de Luchtkadetten in de burgerzweefclubs

Senator Schellens gaf een positieve indruk over de afloop, maar wonderen moeten wij nu ook weer niet gaan verwachten.

Om dit hoofdstuk van de Luchtkadetten af te sluiten, vindt je hieronder een samenvatting van hun (vijf) zaterdag-

activiteiten op ons vliegveld. Wij stellen vast dat voor slechts 5 (vijf) luchtkadetten een club van 140 leden een ganse vliegtag aan de grond wordt gehouden. Een persoon die zelfs niet weet dat aan een vliegtuig 2 vleugels hangen, kan dat niet goedkeuren.

Volgens mijn persoonlijke mening heb ik de indruk dat wij het juiste pad naar een oplossing aan het bewandelen zijn

Op donderdag 06 juni (verjaardag van de koning) kenden wij een normale vliegtag. Onze club had zowel motor- als zweefactiviteiten. En tussendoor kwamen er nog bezoekers. Ook de luchtkadetten kwamen, onaangekondigd, met een DG 500 vliegen. Alles verliep zonder problemen. Ik denk dat mits overleg en vooral met goede wil, samenvliegen moet gaan. Laten wij het eens proberen.

Theo Stockmans

Kempencup 2002

Van 09 tot en met 12 mei 2002 ging te Weelde de Kempencup door. Onze club had een talrijke vertegenwoordiging.

- Marc Ruymen in de standaardklasse
- Henri Note in de Renklasse
- Yves Ruymen & Philippe Verbeeck in de clubklasse
- Theo Stockmans in de clubklasse

Een laag luchtdrukgebied bleef boven onze kontrijen hangen. Dit bezorgde ons een stabiele luchtmassa. Een mistig wolkendek waaruit af en toe wat motregen viel, bleef deze vier dagen teisteren. Naar het einde toe werd het zelfs frisser.

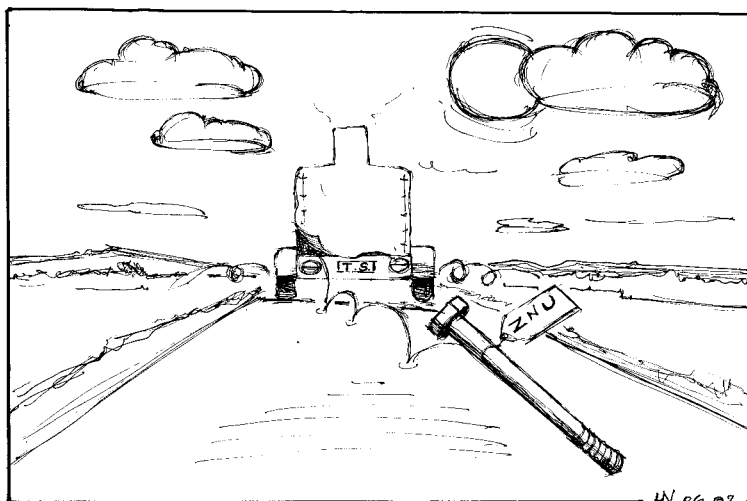


(foto: Theo Stockmans)

Resultaat: geen enkele vliegtag. Volgend jaar kan het dus alleen maar beter zijn. Met een dank aan de ophaalploeg die het eveneens vier dagen heeft volgehouden.

Theo Stockmans

| datum | kadetten | instructeurs | sleper | zweefstoestellen | |
|----------|----------|--------------|--------|------------------|-------------|
| | | | | eenzitters | tweezitters |
| 20 april | 7 | 5 | 1 | 0 | 2 |
| 27 april | 11 | 6 | 1 | 0 | 2 |
| 04 mei | 5 | 4 | 1 | 0 | 2 |
| 11 mei | 5 | 5 | 1 | 0 | 2 |
| 18 mei | 5 | 5 | 1 | 2 | 3 |



Op weg naar Weelde...

Kaiserwedstrijd Zwartberg, 2002

25 mei 06u00: Buiten ziet het er grijs en vochtig uit. Om 07u30 staan we vóór de gesloten poort van EBTN. Even later arriveert Theo om ons binnen te laten. We zijn goed op tijd om de KA-7 (ZAE), die gedemonteerd op zijn open aanhangwagen staat, verder te beschermen tegen de regen. In de gutsende regen vertrekken we (Theo, Ikzelf en Pascale) richting Genk (Zwartberg). Jörgen is Mattijs gaan oppikken in Leuven. Na enkele omleidingen (wegenwerken maar ook een klein vergissinkje van Theo) komen we net op tijd aan op EBZW voor de briefing (ware het niet dat ze een uurtje opgeschoven was). Jörgen en Mattijs zijn in de cafetaria al aan een colaatje aan het slurpen. Even later komt ook Guy Peeters toe.

Een uurtje later, op de briefing, na het welkomstwoordje van de wedstrijdleiding, zijn alle blikken gespannen gericht op de "meteo-dame" (zouden we in Tienen ook moeten hebben)... 't is vliegbaar. De eerste wedstrijddag zal zich niet beperken tot 88m MSL. De proef die op het programma staat: Zwartberg, Budel (Net over de Nederlandse grens), EBZH (Kiewit), Bree Kerk, Zwartberg. Elke piloot krijgt een verzorgd mapje met de wedstrijddetails. Het opbouwen van de toestellen kan beginnen.

Omstreeks 12u30 staan 19 zweevers, in een ongeveer dubbele rij, klaar voor de start. Om 13u00 wordt het startsein gegeven en twee sleeptoeustellen beginnen af en aan te vliegen. Een strakke zuidenwind blaast richting Budel, dus het eerste keerpunt zou niet al te veel problemen mogen geven. We staan redelijk vanachter in de rij

en rond 14u00 is het eindelijk onze beurt.

Na een moeizame klim in de eerste pompen, vertrekken we richting Budel, met een hoogte van nauwelijks 1000 meter. We zakken snel en moeten dus voortdurend op zoek naar nieuwe potentiële energie (ik wist niet dat Theo zo kon duvelen). Hierdoor wijken we uit naar het noordoosten i.p.v. recht naar ons noordelijk gelegen keerpunt te vliegen. Rechts hebben we een prachtig zicht op de Maas en een beetje hiervoor kunnen we een wit kruisje ontwaren...hmmmm de eerste buitenlander.

Een half uur later komen we in de buurt van "Budel Airport". In de verte zien we twee zweevers, die hun eerste keerpunt al gerond hadden, op weg naar Kiewit. Iets dichterbij, nog niet in Budel geraakt een ander toestel, veel lager, op zoek naar thermiek. Vóór we in Budel toekwamen zagen we hem landen (op 5 km van het vliegveld). Op het vliegveld van Budel zien we een Ka-7 die daar al geland was. Ons keerpunt gerond en met een hoogte van 700 meter, moeten ook wij nog iets te pakken krijgen om verder te kunnen. Het ziet er vrij slecht uit, vooral in de richting die we uit moeten voor ons tweede keerpunt. Gezien de wolken, proberen we ten oosten van het vliegveld, maar er valt niet veel te rapen.

Theo beslist om te landen in Budel, eerder dan met wind op kop door te steken om dan op enkele kilometers van Budel in een veld buiten te moeten landen. Na de nodige telefoontjes en de formaliteiten (landingstaks), begroeten we onze collega's (van de

Limburgse vleugels) in de cafetaria. Minder dan een uur later komt hun ophaalploeg toe en even daarna arriveren Jörgen, Mattijs, Pascale en Guy.

Terug in Zwartberg, kregen we te horen dat niemand de proef heeft uitgevlogen, maar dat er toch iemand in Kiewit is geraakt, een geldige dag dus. In plaats van de traditionele BBQ, konden we genieten van een heerlijk assortiment pasta's.

Zondag, de tweede en laatste wedstrijd dag: slecht weer en nog slechtere voorspellingen. Op de briefing, bevestigde de "meteo-dame" de voorspellingen en de wedstrijd werd besloten met de uitslag en de uitreiking van de prijzen. Met onze elfde plaats kregen we een fles wijn, die naar de onfortuinlijke copiloot (Jörgen) ging (Jörgen zou zondag, en ik mocht zaterdag met Theo meevliegen).

Het was een hele ervaring, de eerste keer dat ik een zweefvliegwedstrijd mocht meemaken (en dan direct als compagnon i.p.v. ophaalploeg). Bij deze wil ik dan ook iedereen bedanken: Theo, Jörgen, Mattijs, Pascale, Guy en al de anderen die meehielpen met onderandere: het demonteren en inpakken in EBTN, het monteren in EBZW, het demonteren en ophalen in Budel en tenslotte voor het terug monteren in EBTN. Uiteraard ook een dankwoordje aan de organisatie.

Hopelijk is het volgend jaar "super zweef weer" en doet KVDW terug mee. Ik zal er alleszins terug bij zijn, dit keer waarschijnlijk als ophaalploeg.

Pieter Leysens

Belgisch Kampioenschap St-Hubert

Helaas begon dit jaar de wedstrijd met slecht weer.

Aangekomen in St-Hubert kwamen de weersvoorspellingen, spijtig genoeg ook uit. Dit schiep wel de ideale gelegenheid voor vele piloten om hun Winpilot up-to-date te brengen. In het geval van Eddy, de luchtvaartkaart.

Inderdaad, dit jaar namen twee van onze piloten deel aan dit kampioenschap. Zondag beloofde de meteo al iets beter weer. Dus de deelnemers maakten alles in gereedheid om te vertrekken. Door het veel belovende weer, werd een proef van 200 km uitgeschreven. Beiden, Eddy en Marc, waren goed vertrokken, maar zijn buitengeland, juist na het tweede keerpunt. Dit stelde in feite wel een probleem voor mij als ophaalploeg, vermits ik de enige was. Gelukkig kon ik beroep doen op onze secretaris van de Liga, Patrick Pauwels, die zo vriendelijk was mij te vergezellen om onze twee piloten te gaan zoeken op het Duitse grondgebied. Uiteraard werd de vliegdag afgesloten met een heerlijk etentje op Duitse wijze: schnitzel met frieten.

Maandag waren de weergoden ons weer goed gezind en er werd besloten een 350 km uit te schrijven. Eddy heeft helaas, door radioproblemen, zijn vlucht moeten afbreken, maar voor Marc hadden we nog alle hoop. In de namiddag vertrokken reeds enkele aanhangwagens en het zag er naar uit dat mijn avond weer goed gevuld zou worden. Maar in de late namiddag begonnen de meeste zwevers toch binnen te komen. Uiteindelijk zijn er veel piloten binnengeraakt, ook Marc. De ophaalploeg was toch tevreden.

Dinsdag werd opnieuw gevlogen, een cats-cradle. Bij zulke proeven, op een wedstrijd, mag men ervan uitgaan dat velen gaan

buitenlanden en inderdaad. Met een verrekijker speurden Theo en ik de horizon af om Marc te zien aankomen, maar helaas... geen spoor. Marc lag op 10 km van het vliegveld en Eddy op 80 km. Hij lag terug in Duitsland, dus opnieuw Schnitzel, wat de pot schafte.

Woensdag werd spijtig genoeg minder goed. We hebben deze dag dan ook gespeneerd om een beetje sightseeing te doen: La Roche-en-Ardenne, Achouffe en Houffalize



(foto: Theo Stockmans)

De tijd begon te dringen om nog iets aan de score te doen. Dus besloten onze piloten alles op alles te zetten de donderdag. Een TDT-proef (Time Distance Task) was het verdict op de briefing. Goed en wel vertrokken, kreeg ik al na een uur telefoon van Eddy dat hij op plusminus 10 km van het vliegveld gestrand was. Marc, daarentegen, werd die dag winnaar. Zo werd ons gezegd tijdens het avondmaal in St-Hubert. Dit vroeg natuurlijk een uitgebreide viering en vermits de volgende dag niet veel belovend weer voorspeld werd, zou dit tot in de late uurtjes duren.

Vrijdag bleek dus inderdaad niet erg goed en we besloten toch even naar huis te gaan.

Zaterdag kon eventueel nog goed weer worden, maar dat was niet zo. Hierdoor werd de prijsuitreiking op zaterdag i.p.v. zondag gehouden. Als we onderweg waren naar St-Hubert, kregen we een telefoontje dat er moeilijk gedaan werd over de vlucht van Marc op donderdag. Zij werd zaterdag, al dan niet ten onrechte, afgekeurd. Marc heeft tegen die beslissing onmiddellijk klacht ingediend (meer hierover in de volgende Cumulus).

Op de prijsuitreiking kreeg Marc een grote Ardeense saucisse als "troostprijs". Hieronder volgt nog de officiële einduitslag van het Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen:

Het was weer een zeer aangename ervaring als ophaalploeg. De roddels doen de ronde dat er meer piloten van onze club geïnteresseerd zijn om deel te nemen aan dit kampioenschap. Ik roep daarom ook mensen op, om hier als ophaalploeg een unieke ervaring te komen opdoen.

Bart Huygen

Uitslag Belgisch Kampioenschap St-Hubert

| Plaats | Piloot | Toestel | Club | Score |
|--------|--------------------|-----------|------|-------|
| 1. | Yves Jeanmotte | LS8 | ACA | 2987 |
| 2. | Jean-Claude Hotton | Discus B | CEVV | 2961 |
| 3. | Olivier Brialmont | Discus 2 | ACUL | 2888 |
| 4. | Olivier Corneille | LS7 wl | TAC | 2819 |
| 5. | Bernard Delvaux | Discus 2 | ACA | 2700 |
| 6. | Bruno Pieraerts | Pegase | GLUB | 2090 |
| 7. | Christophe Nyssen | Discus | RVA | 2088 |
| 8. | Paul Van Dingene | Discus BT | ACK | 2080 |
| 9. | Manu Severin | Pegase | GLUB | 1938 |
| 10. | Emiel Dewachter | LS8 | ACK | 1935 |
| 11. | Marc Ruymen | Discus 2 | KVDW | 1556 |
| 12. | Benoit Evrard | Discus | ACUL | 1083 |
| 13. | Eddy De Reys | LS1 c | KVDW | 922 |

Uitslag Kaiserwedstrijd 2002 Zwartberg

| Plaats | Piloot | Toestel | Club | Punten |
|--------|------------------|---------|------|--------|
| 1. | Jean Van Gael | ASK 13 | LV | 1128 |
| 2. | Henk Jans | Ka 8 | WBAC | 795 |
| 3. | Patrick Govers | Ka 7 | ACK | 755 |
| 4. | Hugo Mertens | Ka 7 | ALB | 737 |
| 5. | Ronald Hermans | Ka 6E | DAC | 728 |
| 3. | Eddy De Coninck | Ka 8 | KAC | 711 |
| 7. | Jan Wouters | ASK 13 | KAC | 642 |
| 8. | Marcel Koevoet | ASK 13 | ZCR | 621 |
| 9. | Stefan Dammen | Ka 6E | ACK | 600 |
| 10. | Dave Janssens | ASK 13 | LV | 549 |
| 11. | Theo Stockmans | Ka 7 | KVDW | 504 |
| 12. | Marcel Pelzers | Ka 2b | ELZC | 504 |
| 13. | Rene Paredis | Ka 7 | LV | 504 |
| 14. | Peet Assman | Ka 8 | WBAC | 347 |
| 15. | Frank Sangeleers | Ka 7 | ACK | 216 |
| 16. | Frank Van Putten | Ka 6CR | DAC | 0 |
| 17. | Peter Narinx | Ka 18 | LV | 0 |
| 18. | Luc Knevels | Ka 8 | LV | 0 |
| 19. | Manu Kimpe | Ka 8 | ACK | 0 |

Driedaagse van De Wouw

Wegens de zaterdag-activiteiten van de Luchtkadetten is onze Driedaagse van de Wouw in 2002 een tweedaagse geworden. Onze traditionele BBQ van zaterdagavond werd verplaatst naar zondagavond.

Over het weder hadden wij niet te klagen. Zondag 19 mei begon hoopgevend. Mooie cumuli met een basis van bijna 1500m lieten prachtige proeven verhoppen. Alle proeven, behalve mijn, gingen richting Ardennen. Het zuiden bleek de juiste keuze te zijn.

Ik ben ietwat laat vertrokken op afstand. Mijn eerste keerpunt (EBZH) was prachtig. Een 3,6 m/s geïntegreerd met een basis van 1500m. Mijn 2de keerpunt was Turnhout. Dit was niet meer zo evident. Een grijze wolkenmassa vanuit het westen overschaduwde de Kempen. Tot overmaat van ramp daalde de wolkenbasis tot \pm 1200m en de cumuli werden alsmar zeldzamer. Ik naderde mijn keerpunt tot op 6,3 km. Met een hoogte van 700 m was dit geen probleem. Maar daarna, een buitenlanding? Uit alle zekerheid ben ik op zoek gegaan naar meer

hoogte. Dit heeft me veel zweet gekost. Wegens de weinige buitenlandingsterreinen bleef ik altijd lokaal Weelde. Na bijna een ½ uur sukkelen piepte mijn Colbri op het keerpunt. Nu op naar volgende bestemming: Maaseik. Ondertussen was het bijna 1600 uur geworden en oostwaarts was het alles behalve rooskleurig. Ver verspreide cumuli onder een grijze hemel, alles behalve hoopgevend. Ik ging trachten om zwevend mijn thuisbasis te bereiken, dit langs Keiheuvel, Leopoldsburg en Kiewit (of Diest).



Met veel moeite haalde ik Kiewit waar een thermiekbel boven Ford Genk mij tot 1000m bracht. 300m hoogte te weinig om Sint Truiden te bereiken. Het werd dus een buitenlanding op EBZH.

Een terugsleep met de plaatselijke

Robin bracht me terug in EBTN. Daar vernam ik dat, waarschijnlijk, Yves de dagoverwinnaar of misschien wel de overwinnaar werd van onze driedaagse. Met onze Ka 6E lukte het hem om heen en terug Saint-Hubert te vliegen. Maandag begon ook veelbelovend. Maar al snel kwam er een stabiele wolkenmassa onze contreien tijdelijk terroriseren. Geen thermiek gedurende een paar uur. Nochtans is het mij nog gelukt om een lokale duurvlicht van \pm 4 uur te realiseren. Maar daarmee is dan ook alles gezegd.

Dus al bij al mogen we nog van een tamelijk geslaagde 3 daagse spreken. Hopen dat wij volgend jaar weer van een volledig 3 Daagse kunnen spreken en waarom niet met Luchtkadetten als deelnemers, zoals in 1966.

Om een volledige en correcte uitslag te

kunnen opmaken wordt aan alle deelnemers gevraagd mij zo snel mogelijk een outprint te bezorgen van hun vlucht. De uitslag zal in de Cumulus van september opgenomen worden.

Theo Stockmans

Tussenstand Gerard De Praetere 2002 (9 juni)

| Piloot | Datum | Duur vlucht | Toestel | Immatriculatie |
|-----------------|-------|-------------|-------------|----------------|
| Theo STOCKMANS | 21/04 | 383 | B4 | ZNU |
| Andre RUYMEN | 19/05 | 276 | Mini-Nimbus | ZMS |
| Bart HUYGEN | 02/06 | 276 | Astir | ZMW |
| Henri NOTE | 21/04 | 260 | Pik 20 | ZNF |
| Piet VANOSMAEL | 08/06 | 247 | ASW 19 | YDV |
| Marc RUYMEN | 02/06 | 245 | Discus 2 | YMR |
| Jan WAUMANS | 24/03 | 224 | LS 1c | YDD |
| Klaus KÖGLER | 21/04 | 220 | Ka 6CR | ZNM |
| Eric VANDEWALLE | 01/05 | 218 | ASW 15 | YYV |
| Yven MAUROO | 19/05 | 216 | Ka 6CR | ZNM |
| Guy BEERSAERTS | 21/04 | 184 | ASW 15 | YLB |

Incidenten bij de start

Het gebeurt zelden, maar het gebeurt ook in onze club, dat de piloot tijdens de start en op zeer lage hoogte (± 10 meter), iets abnormaal vaststelt. Dit kan gaan van een cockpit die niet vergrendeld is, een hoogteroer dat niet is aangesloten, de rolroeren die niet reageren, enz...

Hoe moet men reageren?

In alle gevallen verwittigt de zweefpiloot, langs de radio, de sleeppiloot en de grond. Men brengt ze op de hoogte van de vaststelling en zegt wat men van plan is te doen. Begin in geen enkel geval te panikereren, dat helpt je niets vooruit.

Gelieve hieronder enkele incidenten te vinden die reeds (niet noodzakelijk in onze club) gebeurt zijn met eventuele oplossingen.

Bij een open cockpit, een vergeten staartwiel, nog afgeplakte statische openingen...

Men vraagt aan de sleeppiloot een terugsleep met een finale van ongeveer een kilometer en zeker geen scherpe bochten laten maken.

Bij niet werkend hoogteroer:

Men vraagt aan de sleeppiloot je zeker tot 1500 meter hoogte boven het vliegveld te laten slepen. Daarna ontkoppel je en tracht het zweefstoestel te besturen. Probeer het ook eens met je trim, je weet maar nooit. Is er geen reactie, gebruikt je het valscherp.

Bij niet werkende rolroeren of richtingsroer:

Men vraagt aan de sleeppiloot je zeker tot 1500 meter hoogte boven het vliegveld te laten slepen. Daarna ontkoppel je en tracht het zweefstoestel te besturen. Je oefent in het bochten zonder rolroeren of zonder richtingsroer en dit door gebruik te maken van de secundaire effecten. Maak bochten met weinig inclinatie.

Indien je het toestel niet meer onder controle hebt en de snelheid loopt op, open je remkleppen. Probeer een tweede maal. Indien het werkelijk onmogelijk is je toestel horizontaal te krijgen en houden, gebruik dan je valscherp, maar hoog genoeg (minimum 700 meter).

Maak een groot circuit met weinig inclinatie. Verwittigt de grond om de landingsbaan (asfalt of gras) volledig vrij te houden.

Bij de twee voorgaande gevallen kan je misschien een terugsleep proberen. Maar zeker ben ik er niet van.

In elk geval als je het toch van plan bent, oefen je het best eens op een veilige hoogte (± 1000 meter) achter de sleper. Brengt de sleeppiloot hiervan natuurlijk op de hoogte. Indien het lukt, probeert het een tweede of derde maal. Daarna laat je de sleeppiloot je langzaam naar beneden brengen. Tezelvertijd verwittigt je de grond van je intenties en laat je de Runway volledig vrijmaken.

De minst goede oplossing bij al deze incidenten: loskoppelen wanneer men reeds in de lucht is. Dit eindigt dus met een onvoorbereide buitenlanding. Dit kan gevaarlijk zijn. Het is soms beter een kapotte canopy te hebben dan een beschadigde zwever.

Probeer ook nooit op lage hoogte terug naar het veld te draaien. Uw toestel kan in tolvlucht geraken met een fatale afloop tot gevolg. Land steeds recht door.

Maar bij dit al is er een spreekwoord dat zegt: "beter voorkomen dan genezen". Dus, doe uw checklisten telkenmale zeer grondig. Zij mogen in geen enkel geval routine worden. Eén fout is te veel.

Theo Stockmans

Instructeurs- vergadering

18 april 2002

Opleidingskaarten

- ✓ in alle clubs van de Liga worden ze gebruikt, de piloten kunnen tijdens hun opleiding beter gevolgd worden
- ✓ 1ste kaart: tot eerste solo
- ✓ 2de kaart: vanaf eerste solo

Ledenverloop

- ✓ alle clubleden werden overlopen

Minimum vereisten voor het vliegen met de clubtoestellen

- ✓ check Ka 6CR: vlucht Ka 13 met lierhaak
- ✓ overland met SF 34: minimum 1000 Km overlandervaring

Luchtruim

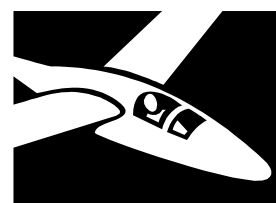
- ✓ alle toestellen (ook privé) dienen binnen de 3 jaar uitgerust te worden met een logger
- ✓ verplicht bijwonen van de cursus luchtruim

Incidentenboek

- ✓ dit rode boek moet nog beter ingevuld worden, maar wij zijn op goede weg

Loggers

- ✓ de Mistral en de Astir zullen met een Lx 20 uitgerust worden
- ✓ in de Ka 6E komt een colibri



De drie dagen van Goetsenhoven

anno 1966

Dertien bezetenen van het zweefvliegen hebben deelgenomen aan de driedaagse georganiseerd door De Wouw, Diestse Aëroclub en de Luchtmacht.

Een wedstrijd einde seizoen, records werden er niet gebroken, maar een sympathieke, familiale sfeer.

Vrijdag 9 september 66

Tweemaal: Goetsenhoven –
Temploux – Goetsenhoven:
144 Km

De anticyclon van september is stevig verankerd over België. De deelnemers nemen plaats in hun zweefstoel maar zonder grote overtuiging, de weersvoorspellingen van de Luchtmacht voorspellen zwakke thermiek in de loop van de namiddag, en zij hadden gelijk.

Na de "briefing" gegeven door Mr Galand en tijdens dewelke de commandant Ninane de officiële nota geeft, de luchtmacht en in het bijzonder de korpscommandant van Goetsenhoven, de luitenant Kolonel Lecomte heeft ons ten uitzonderlijke titel de toelating gegeven om het vliegplein te gebruiken en een gedeelte van de installaties van de basis, en dit terwijl de Elementaire VliegSchool actief was.

Bij deze gelegenheid moeten wij misschien onderlijnen dat alle deelnemers met open mond bleven voor de stunts van de moniteurs van de EVS, die onverschillig op de rug vlogen, behalve tijdens de landing.

Het was in de warme nevel dat de piloten vertrokken De top van de

bellen gingen niet hoger dan 650 m. En nochtans naam iedereen vastberaden de koers naar Temploux

Vijf piloten kwamen toe op het keerpunt, na "gepagaaid" te hebben boven de stoppelvelden. Vier piloten landden te Temploux, terwijl Michel Bluekens in groot sportief doen erin slaagde om terug de kaap naar Goetsenhoven te nemen; spijtig genoeg voor niet lang. Hij werd spoedig verplicht zijn nieuwe Ka8 neer te zetten op 8 Km van Temploux, te Meux.

Zaterdag 10 september 66

Goetsenhoven – Bierset -
Goetsenhoven :
78 Km

Nog altijd in de nevel, iedereen is sceptisch, het plafond boven het terrein is 500 m.

Men knutselt de zwevers in een atmosfeer van familiale ontspanning; er ontbreken nog alleen schommels om zich in een kindertuin te denken of bij "Moeder Siska"...

Weldra zullen er enkele ontsnappen en Drory en Orta melden zich per telefoon op ongeveer 15 Km van Goetsenhoven voor een buitenlanding.

Zonder nieuws van Van Assche, geruchten doen de ronde, hij zou het mistgordijn voorbij zijn, langs de radio meldt hij 1000m boven Bierset. De meeste piloten denken dat het een grap is en denken dat hun uur aangebroken is. Helaas, de namiddag gaat voorbij en het plafond blijft wanhopig tegen de grond geplakt. Het uur van de grote discussies betreffende vleugelprofielen en andere polaires is aangebroken. Ondertussen werkt Van Assche

onvermoeibaar verder en slaagt erin om tot Waremmes terug te komen. De Gentenaar eist voor zich een welverdiende eerste plaats toe.

Drory en Orta, respectievelijk tweede en derde, worden beloofd om de moed gehad te hebben te vertrekken.

Zondag 11 september 66

Temploux heen en terug :
72 Km

Opnieuw mist, en bovendien neemt de wind toe, hij is gewoonweg te sterk om te vertrekken. Daarbij is de wolkenbasis maximum 600 meter. Dit maal heeft men de les van gisteren geleerd, men waagt, men wil vooruit. Maar slechts de buitengewone Henri Stouffs – zoals Zorro – geraakt tot Temploux. Bravo Henri ! Terwijl hij zijn kinderen ophaalt op het vliegveld, voegt mevrouw Stouffs zich bij haar echtgenoot, men heeft zelfs geen tijd hem geluk te wensen.

Het peloton ligt verspreid in de velden. Hugo Paepe komt toch nog in het zicht van Temploux, maar moet landen met 31 Km.

Epiloog

Zondagavond, een klein smaakje van het late seizoen overspoelt de atmosfeer, men had het beter moeten doen, gedurende deze drie dagen. Het was niet gemakkelijk, maar iedereen naar het seizoen beschouwd om volgend jaar beter te doen, en vooral in België.

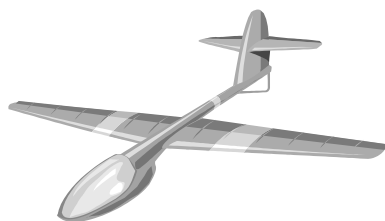
Kolonel Ronveaux eert ons door zijn bezoek, omgeven door M.

Aerts, voorzitter van De Wouw, dokter Sikivie en Michel Galand, ondervoorzitters. De eer valt ten deel aan de deelnemers, om de voorzitter van het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen de prijzen aan de besten te zien overhandigen. De beker van de overwinnaar is voor onze vriend Maurice Van Assche, terwijl het succes van de club van Gent bekroond wordt, Harold Drory ziet zich de traditionele "Louis d'or" opgespeld aangeboden door dokter Sikivie.

Bluekens haalt eens te meer een trofee binnen, terwijl Thirion zich samen met zijn vrienden te goed doet aan de fles whisky die hij gewonnen heeft.

M. Pacco, directeur van de Koninklijke Belgische Aëroclub haast zich om de resultaten te noteren; zijn aanwezigheid droeg eveneens bij tot het nationale karakter van deze wedstrijd te bevestigen.

M. Aerts, voorzitter van De Wouw, bedankte iedereen die bijgedragen heeft tot de organisatie van deze wedstrijd, in het bijzonder Jean Ooms, Michel Galand, Jean Pirotte en natuurlijk kolonel Kaisin voor zijn hulp(zijn piloten en sleeppiloten) en de meteo van de Luchtmacht.



Dit artikel komt uit "Conquête de l'Air" van november 1966. Het werd geschreven door Michel Galand, oud Voorzitter van de Koninklijke Vliegclub De Wouw en vertaald door Theo Stockmans.

Tweede caravan in de club

Sedert 06 juni is onze club een tweede caravan rijker. Onze club heeft deze gratis gekregen van Georges Van Noppen, onze vroeger mecanieker, onze dank daarvoor.

Deze vierpersoonskampeerwagen zal nooit in piste geplaatst worden. Hij zal gebruikt worden als slaapwagen tijdens wedstrijden of kampperiodes.

De technische toestand is goed, maar er moet nog aan gewerkt worden alvorens de technische controle te passeren. Dit is winterwerk. Hij zal dus pas in gebruik kunnen genomen worden vanaf 2003.

De kosten die deze werken met zich zullen meebrengen, stel ik voor, te laten dragen door de gebruikers. Men kan een dagprijs vragen.

Theo Stockmans

Buitenlanden op Oud-Turnhout

Zoals iedereen wel weet is het vliegveld van Oud-Turnhout reeds enkele jaren gesloten.

Enkele weken geleden ben ik daar buitengeland op de verlaten verharde piste. De piste ligt er nog steeds bij in redelijke staat. Helaas gaat er kortelings een poort komen waar niemand nog door kan behalve de boswachters en nog enkele mensen die een sleutel hebben.

Hier de telefoonnummers van de boswachters die je graag helpen om van het veld af te komen. Met andere woorden, ze zijn zeker niet tegen de zweefvliegers.

0479 679737
0477 448265

Men zegge het voort

Stan Taeymans

Gezocht: hoofdredacteur ligablad

Onze huidige hoofdredacteur van het Ligablaadje, Stephane Vanderveken, heeft reeds een paar jaar geleden te kennen gegeven deze taak op 31 december 2002 over te geven. Hij blijft bij zijn standpunt, maar aan wie?

Ondanks herhaalde oproepen is tot op vandaag geen enkele kandidaat hoofdredacteur komen opdagen.

Daarom deze dringende oproep aan onze clubleden. Ook aan de andere clubs werd dezelfde vraag gesteld, maar tevergeefs.

Het is geen gemakkelijke job, denkt maar eens aan onze Cumulus. Maar anderzijds is het uitdagend en in elk geval verrijkend. Men krijgt een bredere kijk op onze zweefvliegwereld, zowel in ons eigen landje als internationaal. Een aantal zweefvliegmagazines worden te uwer beschikking gesteld. Men leert vele mensen kennen.

Bij het lezen van het Ligablaadje moet de lezer zich niet alleen een beeld kunnen vormen van wat er leeft binnen de Liga, maar ook daarbuiten. Aan artikels is er meestal geen tekort. Maar het is aan de hoofdredacteur om een keuze te maken.

Wie voelt zich geroepen? Eventuele kandidaten kunnen zich bij mij aanmelden.

Theo Stockmans

Algemene vergadering De Wouw op 9 maart 2002

1. Welkomstwoord van de Voorzitter

p.m.

2. Controle der aanwezigheden

p.m.

3. Nieuwe en ontslagnemende leden

p.m.

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2001

p.m.

5. Verslag der activiteiten 2001

In telegramstijl en voor zij die op onze vleugeluitreiking aanwezig waren, een gedeeltelijke herhaling

Zweefsectie:

- technische problemen ADA
- Marc RUYMEN nam deel aan het Belgisch kampioenschap, maar heeft nog wat leergeld moeten betalen
- 3de plaats in de Charron beker, met een eerste plaats voor Marc RUYMEN in de standaardklasse

Motorsectie:

- geslaagde uitstappen naar Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland
- nachtvluchten te Charleroi
- individuele uitstappen naar Warschau (Polen) en Girona (Spanje)

Gemeenschap:

- Organisatie Galaconcert 70 De WOUW
- Problemen met de vliegactiviteiten vzw Luchtkadetten

2001 in cijfertaal

- 1479 uren motorvliegen
- 1787 uren zweefvliegen

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2001

- a. Motor
- b. Zweven
- c. Brandstof
- d. Gemeenschap
- (e). concert

7. Budget

p.m.

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2002

Jurgen RYCKEWAERT en Jan WAUMANS.

9. Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2001

p.m.

10. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2002

p.m.

11. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

p.m.

12. Statutaire verkiezingen

a. Zweefsectie: zijn uittredend en herverkiesbaar

- COOMANS Rudi
- STOCKMANS Theo
- VANDEBEECK Luc

b. Motorsectie : is uittredend en herverkiesbaar

- Maarten VIJVERBERG
- Geert PRAET heeft wegens persoonlijke redenen zijn ontslag gegeven.
- Magda GOVAERTS heeft haar kandidatuur gesteld als vervanger.

c. Onafhankelijken: zijn uittredend en herverkiesbaar

- RUYMEN Andre
- VANOSMAEL Piet

Ik heb geen nieuwe kandidaturen ontvangen

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. Als wij over onze schouders heen naar 2001 terugblikken, mogen wij terecht zeggen dat wij het allen zeer goed hebben gedaan.

Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

Alg.vergadering

Tevens wil ik hier, in naam van ons allen, Geert PRAET danken voor zijn positieve medewerking in de Raad van Bestuur. Geert maakt deel uit van ons bestuur sedert 1993. Gedurende deze 9 jaar was hij ondervoorzitter motorvliegen. Maar tevens was hij de verantwoordelijke voor de fuel. Een taak die misschien eenvoudig lijkt maar waarbij een grote verantwoordelijkheid en beschikbaarheid komt mee kijken. Geert heeft die naar algehele voldoening uitgevoerd.

Uitslag : daar het aantal kandidaten overeenstemt met het aantal vacante plaatsen, werd iedereen voor een termijn van twee jaar verkozen.

13. Objectieven 2002

Ik denk dat dit jaar volledig in het teken zal staan van de vliegactiviteiten van de vzw Luchtkadetten..

Ik heb de indruk dat zowel bij de motorsectie als bij de zweefsectie tientallen leden zijn die de ernst van de zaak niet inzien. Ik zal gedurende mijn uitzetting daar verder op in gaan. Het is niet dramatisch, maar toch.

Alle activiteiten van vorig jaar, ook het concert, stonden in het teken van de Luchtkadetten. De club, moet, vooral nu, zoveel mogelijk op een positieve manier naar buiten komen, of anders gezegd zoveel mogelijk ons bestaan of activiteiten positief verdedigen. En dat is ongelooflijk moeilijk. En daar **moet**, ik herhaal, **moet** ieder clublid zich voor inzetten. Het gaat over de toekomst van onze club, mijn beste leden.

Theo Stockmans

Besturen De Wouw

Bestuur motorsectie

| | |
|-----------------------|----------------------------|
| Paul VAN HAESSENDONCK | Voorzitter/ Schatbewaarder |
| Magda GOVAERTS | Secretaris |
| Ernest MOORS | |
| Maarten VIJVERBERG | |
| Danny VANDEWYER | |

Bestuur zweefsectie

| | |
|-----------------|-------------------------------------|
| Etienne BOYEN | voorzitter |
| Guy BEERSAERTS | secretaris |
| Jo DELBROEK | schatbewaarder |
| Eric VANDEWALLE | hoofdinstructeur |
| Johan BOON | technisch afgevaardigde met werkcel |
| Burt MATERNE | winterwerk & vliegboeken |
| Luc VANDEBEECK | aanhangwagens |
| Rudi COOMANS | milieu |
| Theo STOCKMANS | afgevaardigde Liga |

Andere verantwoordelijken (niet bestuursleden)

| | |
|-------------------|--------------------------------------|
| Marc RUYMEN | sportcommissaris + Charron |
| Walter VANDEWALLE | technische controle zweefvliegtuigen |
| Andre RUYMEN | GPS commissie |
| Maria RENDERS | vergunningen |
| Piet VANOSMAEL | sleeptoeellen |
| Jan BRUYNINCKX | auto's |

Bestuur Koninklijke Vliegclub De WOUW

| | |
|--------------------|------------------------------|
| Theo STOCKMANS | Voorzitter |
| Piet VANOSMAEL | Secretaris |
| Maarten VIJVERBERG | Schatbewaarder |
| Andre RUYMEN | Ondervoorzitter zweefvliegen |
| Magda GOVAERTS | Ondervoorzitter motorvliegen |
| Luc VANDEBEECK | |
| Rudi COOMANS | |
| Danny VANDEWYER | Verantwoordelijke fuel |
| Bart LISMONT | |

Toespraak vleugeluitreiking 23 maart 2002

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugeluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De Wouw .

In het bijzonder gaat mijn dank naar de Heer Logist, Vlaams Volksvertegenwoordiger, welkom aan Mevrouw Logist.

Aan de Heer Freddy Nolmans, Voorzitter van de Tiense Sportraad. Eveneens welkom aan Mevrouw Nolmans.

Het jaar 2001 zal de geschiedenis ingaan als somber en regenachtig. Wij hebben eigenlijk maar één seizoen gehad, de herfst. Nochtans zijn onze piloten in deze ongunstige weersomstandigheden bijna 3200 uren in de lucht geweest, waarvan 500 in het buitenland.

De motorsectie heeft enkele succesvolle uitstappen achter de rug naar Frankrijk, Groot Brittannië en Duitsland. Enkele onder hen gingen met clubtoestellen naar Spanje en Polen. Daarbij bekwaamden verschillende piloten zich in het nachtvliegen, niet in Tienen maar wel in Charleroi.

Voor onze zweefpiloten viel het weder iets beter mee dan het jaar voordien.

Onze club werd voor de eerste maal 3de in de Charronbeker. Dit is een regelmatigheids criterium onder de 14 Vlaamse zweefvliegclubs dat de nadruk legt op het afstandsvliegen. Marc Ruymen behaalde er een eerste plaats in de standaardklasse.

Nochtans is sedert vorig jaar boven ons vliegveld één onweerswolk komen te liggen. Af en toe komen er bliksemschichten uit of horen wij donderslagen. Deze cumulonimbus is nog altijd niet verdwenen, integendeel.

Deze dreigende wolk zijn de weekendactiviteiten van de vzw Luchtkadetten op ons vliegveld.

Een vzw zweefclub die volledig door Defensie wordt gesubsidieerd.

Officieel heeft onze club nog geen bevestiging gekregen. Op hun activiteitenprogramma staan nochtans 10 dagen. Vijf opeenvolgende zaterdagdagen vanaf 20 april en vijf opeenvolgende zaterdagdagen vanaf 7 september. Tien vliegdagen op een gans jaar lijken misschien weinig maar het gaat eigenlijk over een periode van 5½ maanden, of beter gezegd **het vliegseizoen**. Geprojecteerd op ons seizoen betekend dit ongeveer ¼, en dit is wel enorm voor een club die haar financiële inkomsten uit de weekends haalt. Het ledenaantal zal onvermijdelijk dalen en gaat zo maar verder.

Wat onze clubleden het meeste ergert, is dat er alternatieven voorhanden zijn.

Op minder dan tien 10 km ligt een militair vliegveld, Bevekom of Beauvechain. Dit vliegveld heeft twee landingsbanen van 3000m, de breedste meet 50m. Men kan ze samen gebruiken. Goetsenhoven heeft twee landingsbanen van amper 750m lang en 30m breed. Wegens de kruisvorm kan slechts één landingsbaan terzelfder tijd gebruikt worden. Qua oppervlakte betekend dit 9 x kleiner.

Enkel een burger parapente-club is tijdens de weekends actief te Bevekom. Waarom kunnen de Luchtkadetten, smaldeel Goetsenhoven, hun activiteiten daar niet organiseren? Dan kunnen wij allebei naar hartelust onze sport beoefenen.

Daarbij komt nog dat zij gedurende diezelfde dagen, ook nog vliegactiviteiten hebben te Oostmalle, Weelde en Florennes.

Voor een zweefpiloot of buitenstaander is dit onwaarschijnlijk maar de harde werkelijkheid.

De ene zweefclub wurgt de andere dood, echt griezelig.

De Wouw heeft geen alternatieven. De weinige zweefvliegvelden die Vlaanderen nog rijk is, zitten propvol. Een ander vliegveld openen is de reinste utopie. Vanuit de lucht gezien begint Vlaanderen één grote stad te worden. Laat ons aub de beschikbare plaats optimaal gebruiken.

In West- en Oost-Vlaanderen vielen de zweefvliegvelden als muggen. De zweefpiloten zijn noodgedwongen in Wallonië gaan vliegen. In Wallonië kennen de zweefclubs geen vliegveldproblemen. Ligt de fout hier bij de Vlaamse politici? Ik weet het niet.

Zweefvliegen is een bedreigde sport, geen vliegvelden meer, geen BLOSO subsidies meer, een alsmaar krimpend luchtruim, het gaat echt niet goed.

Alvorens over deze problematiek te eindigen, wil ik hier nog Marcel Logist bedanken voor het stellen van tal van parlementaire vragen. Hij is, spijtig genoeg, één van de weinige Vlaamse politici die het durft opnemen voor een vliegclub.

Vorig jaar heeft onze club, naar aanleiding van haar 70 jarig bestaan, op een voorbeeldige manier een galaconcert georganiseerd met de Muziekkapel van de Luchtmacht. Een batig saldo van bijna 3470 €bleef over. Dit werd, zoals vooropgesteld, evenredig verdeeld tussen 't Prieeltje en Fonavibel. Hierbij wil ik de stad Tienen bedanken voor de materiële en financiële steun die bij deze organisatie kwam kijken.

Theo Stockmans

Vergaderingen

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

Algemene vergadering club op 9 maart 2002

Zie elders in Cumulus

Bestuur zweven op 25 maart 2002

- ◇ alle aanhangwagens zullen een rode gereedschapskist aan boord hebben
- ◇ er komt een vergadering met alle sleeppiloten
- ◇ Theo vraagt om met ZQO deel te nemen aan Kaiserwedstrijd
- ◇ wegens brandgevaar wordt gevaar om de batterijlader niet gans de week aan de VVC te laten
- ◇ er komen nieuwe gasveren aan de aanhangwagen van de SF 34
- ◇ een budget van €500 werd voorzien voor de technische werkgroep

Raad van Bestuur van de club op 27 maart 2002

- ◇ verdeling functies(zie elders in Cumulus)
- ◇ functie fuel wordt overgenomen door Danny VANDEWYER
- ◇ controle eetwareninspectie: OK
- ◇ nieuwe wet op de VZW werd besproken, pas in voege einde 2002-06-11
- ◇ onze brouwer werd vervangen
- ◇ nieuwe belasting voor de club: voor onderzoeken van vliegtuigongevallen
- ◇ evaluatie vleugeluitreiking: OK

Raad van Bestuur van de club op 23 april 2002

- ◇ ondergrondse mazouttank aan verwarmingslokaal wordt vervangen door een bovengrondse
- ◇ vliegactiviteiten tijdens de werkdagen moeten zoveel mogelijk vermeden worden (concessie laat het niet toe)
- ◇ onze sceptische put wordt geledigd

Bestuur zweven op 29 april 2002

- ◇ voor OO-VVC wordt een bestek gevraagd voor de rompmodificatie
- ◇ alle radio's van de zweefstoellen zullen nagekeken worden
- ◇ er dient opnieuw werkgereedschap aangekocht worden voor het werkhuis
- ◇ de BBQ tijdens onze 3 Daagse zal doorgaan op zondagavond

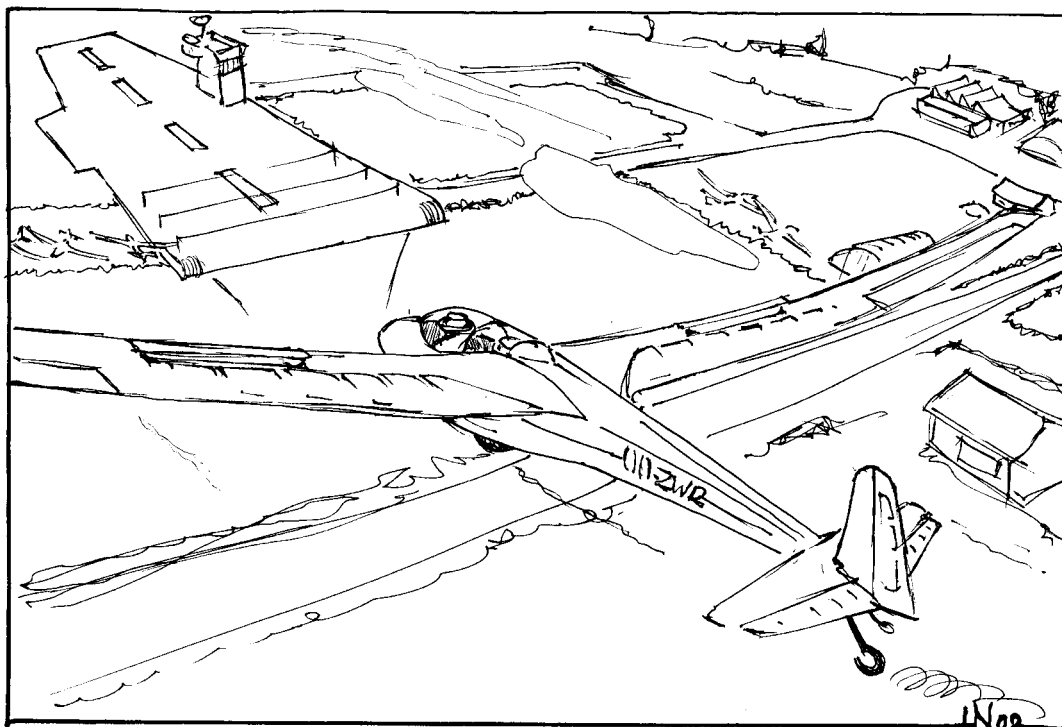
Raad van Bestuur van de club op 14 mei 2002

- ◇ slechts één punt werd besproken: onze aangepaste concessie
- ◇ op zaterdag 01 juni zal een Buitengewone Algemene Vergadering gehouden worden aangaande de te volgen weg betreffende het vorige punt

Buitengewone Algemene Vergadering van de club op 01 juni 2002

Zie bij artikel over de Luchtkadetten

Theo Stockmans



Bestuur van De Wouw door de jaren heen

| | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 00 | 01 | 02 | |
|------------------------|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| AUCQUIER Jean Louis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BLAUDE Paul | x | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BOYEN Etienne | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| COOMANS Rudi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DELLOYE Philippe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DEPRAETERE Gerard | x | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GALAND Guy | x | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GALAND Michel | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| GOVAERTS Magda | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HECKER Andreas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HECKER Andreas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HOEBANX Johan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LEENAERTS Carlo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LEMMERS Wilfried | x | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LISMONT Bart | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MAIA da ROCHA Rudolfjo | x | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MEURRENS Paul | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOENS Jozef | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOORS Ernest | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NJUS Michaella | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PERIN Paul | x | V | V | V | V | V | V | V | | | | | | | | | | | |
| PERNEEL Stefan | St | St | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PIRSON Christian | x | x | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| POLEUR Yves | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| POLEUR Yves | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PRAET Geert | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RENDERS Maria | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RENDERS Maria | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RUYMEN Andre | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RUYMEN Yves | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RUYMEN Yves | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| STELS Michel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| STOCKMANS Theo | x | x | x | x | x | x | x | St | | | | | | | | | | | |
| VAN HAESSENDONCK Paul | Sb | Sb | Sb | Sb | Sb | Sb | Sb | /V | V | V | V | V | V | V | V | V | V | V | V |
| VAN ROOY Patrick | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VAN WAEGENINGH Douglas | x | x | x | x | x | x | x | | | | | | | | | | | | |
| VANDEBECK Luc | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANDEBECK Luc | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANDERZIJPEN Julien | x | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANDERZWAALMEN Pierre | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANDEWYER Danny | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANDELDEREN Hans | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANOSMAEL Piet | | | | | | | | /Sb | Sb | | | | | | | | | | |
| VIJVERBERG Maarten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

V : voorzitter
St : secretaris
Sb : schatbewaarder

V/ : tot oktober 91

/V : vanaf oktober 1991

V.Sb : voorzitter en
schatbewaarder tot
oktober 1991

Buitenlandingen (2 juni 2002)

| Datum | Piloot | Plaats | Toestel | Afstand (km) |
|-------|----------------------------------|----------------|---------|--------------|
| 21/04 | Philippe VERBEECK | STEVOORT | OO-ZMW | 25 |
| 19/05 | Marc RUYMEN | FEUERSCHIED(D) | OO-YMR | 75(*) |
| 19/05 | Eddy DE REYS | NEROTH(D) | OO-YDV | 95(*) |
| 20/05 | Guy PEETERS & Johan VAN DE WALLE | JODOIGNE | OO-YZW | 8,5 |
| 21/05 | Marc RUYMEN | AWENNE | OO-YMR | 7,5(*) |
| 21/05 | Eddy DE REYS | UDENBRETH(D) | OO-YDV | 81,5(*) |
| 23/05 | Eddy DE REYS | LIBIN | OO-YDV | 14(*) |
| 24/05 | Jan WAUMANS | SALIGNAC(F) | F-CGBR | 12(**) |

* vanuit SAINT HUBERT

** vanuit SAINT AUBAN (F)

Buitenlandingen op een vliegveld

| | | | | |
|-------|---------------------------------|--------------|--------|---------|
| 19/05 | Theo STOCKMANS | EBZH | OO-ZNU | 36,5 |
| 20/05 | Walter VAN DE WALLE | CRAS AVERNAS | OO-YYV | 13 |
| 25/05 | Theo STOCKMANS 1 Pieter LEYSENS | BUDEL(NL) | OO-ZQO | 27,5(*) |

* vanuit EBZW

Cumulus, een beetje geschiedenis...

Ik herinner het me als was het gisteren. Toch is het reeds meer dan 5 jaar geleden dat we onze "Cumulus" boven het doopvont hielden. Het idee onstond tijdens het voorjaar van 1995. Ik was pas lid van de club en het verbaasde me dat we geen clubblad hadden. Theo was meteen gewonnen voor het idee. Ik herinner me niet meer van wie de suggestie kwam maar we waren het er snel over eens, ons blad zou "Cumulus" heten. De allereerste Cumulus verscheen in oktober '95.

De vormgeving van deze eerste uitgave vergde de nodige tijd, alles was immers nieuw. Bij de volgende nummers zou er nog wat gesleuteld worden aan vorm en inhoud maar al snel lagen de hoofdlijnen vast: klasseringen, vluchtstatistieken, vaste rubrieken, ...

Het was niet altijd even eenvoudig om tijdig over voldoende interessante artikels te beschikken. Toch slaagden we er in om 1 nummer te laten verschijnen in '95, 4 in '96, 3 in '97,

In '99 was het omwille van tijdsgebrek voor mij moeilijk om ons volgende nummer op tijd klaar te krijgen. Mattijs heeft toen die taak "tijdelijk" op zich genomen.

Ondertussen was ik door omstandigheden ook geen lid meer van de club. Dit had voor gevolg dat Mattijs definitief de redactie van Cumulus van mij overnam. De redacteur van een blad moet toch ten minste op de hoogte zijn van wat er binnen de club leeft. Bijgevolg zal iedereen het met mij eens zijn dat Mattijs

de geknipte persoon was om mij op te volgen. Telkens wanneer ik weer eens een nieuwe Cumulus in mijn brievenbus vind ben ik blij te mogen vaststellen dat mijn werk nog steeds verdergezet wordt. Ik hoop dan ook dat Mattijs op de steun van alle clubleden mag blijven rekenen zodat de toekomst van ons clubblad verzekerd is en ik nog vele Cumulussen mag ontvangen!

Freddy Beeken

Cumulus, een beetje geschiedenis...



Oktober 1995...

Onze club heeft eindelijk weer een eigen clubblad. Freddy Beeken neemt de taak van hoofdredacteur op zich. In dit eerste nummer kan hij al onmiddellijk verslag uitbrengen over de crash van onze ZZL tijdens het zomerkamp in Keiheuvel, het Benelux Open Aerobatic Championship dat te Goetsenhoven werd georganiseerd, The Flying Dutchman (of wie herinnert zich René van de Esschert nog!?), enz...

April 1996...

Enkele wijzigingen aan de lay-out. Wat het meest opvalt zijn de foto's op de frontpagina. Er zijn ondertussen ook enkele vaste rubrieken bijgekomen: *Uit een ver verleden*, *Soft-Wings*, *Wist-je-dat....*, *Icarus*, ...

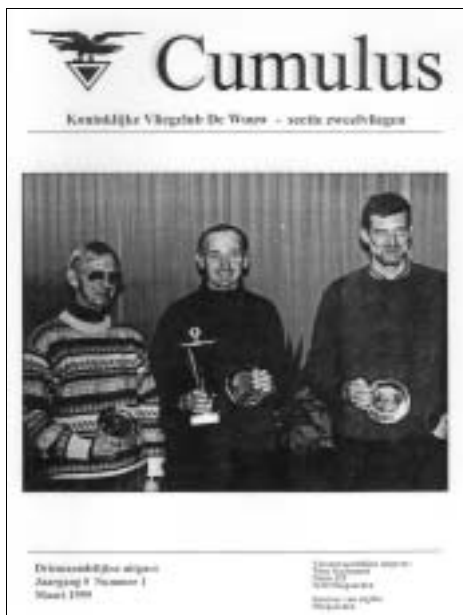
Wegens gebrek aan kandidaat-schrijvers zijn deze rubrieken tegenwoordig niet meer in alle nummers terug te vinden, behalve de *Wist-je-dats*, maar die zijn verhuisd naar de website...



Mei 1997...

Cumulus krijgt een compleet nieuwe look. ons clubblad heeft vanaf nu een gekleurde omslag. Als we het verhaal in de Cumulus mogen geloven kwam de Sint toen nog per helikopter naar de club, en droeg Zwarte Miet een strooien rokje, en speelde Zwarte Piet op een viool met gesprongen snaren!

Cumulus, een beetje geschiedenis...



Maart 1999...

De redactie verhuist, tijdelijk... Freddy kon dit nummer niet tijdig klaarkrijgen en roept dus de hulp in van Mattijs. Uiteindelijk blijkt de verhuis definitief. Na 11 nummers stopt Freddy ermee, maar dat wil natuurlijk niet zeggen dat u daarmee op uw honger moest (en moet) blijven zitten...

September 2000...

Dankzij Philip Verbeeck krijgt onze Cumulus nu een kaft in vierkleurendruk. Er zijn ondertussen ook weer wat wijzigingen aan de lay-out geweest. Kwestie alles een beetje aan te passen aan de smaak van de nieuwe hoofdredacteur...



Juni 2002...

U heeft ondertussen het 25 nummer van Cumulus in uw handen. Waar wij in het begin een oplage van een kleine 100 exemplaren hadden, werd dit nummer op 190 exemplaren gedrukt. Niet alleen de leden van de zweefvliegsectie krijgen dit nummer, maar ook tal van mensen die de club de laatste jaren op één of andere manier gesteund hebben. Uitzonderlijk krijgen ook de leden van de motorsectie dit nummer (net als het vorige), zodat ook zij op de hoogte blijven van de stand van zaken met de Luchtkadetten...

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.

€6,20 voor 1/4 pagina

€12,40 voor 1/2 pagina en

€24,80 voor een volledige pagina.

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Bart Huygen
 Pieter Leyssens
 Freddy Beeken
 Michel Galand
 Stan Taeymans

Foto's

Theo Stockmans

Cartoons

Henri Note

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



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, 2000
- MS Works voor Windows versie 3.0 en 4.0
- MS Publisher versie 2.0, 3.0, 97 en 98, 2000
- 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!!!



Overname & of vermenigvuldiging van artikels, foto's en tekeningen is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 8 Nummer 2
Juni 2002**

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

**Kantoor van afgifte:
Hoegaarden**