



Ons werkhuis diende als decor voor een huwelijksreportage

## Nieuwe hoofdredacteur Cumulus

Zoals de meeste clubleden het wel weten of gemerkt hebben, werd de taak van hoofdredacteur van onze Cumulus overgenomen door Guy Peeters.

Daar Mattijs einde september start met een zes maanden durende cursus komt dit eigenlijk goed uit. Een combinatie van beiden was zo goed als uitgesloten. In elk geval dank ik, in naam van gans de zweefsectie, Mattijs voor het gepresterde werk als hoofdredacteur en wensen wij Guy veel voorspoed en moed voor de komende jaren.

**Theo Stockmans**



## In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in de Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Relaas van "nen ouwe"	4
Aërodynamische stabilisatie	4
Nachtvlucht in Leszno	6
50 km van Griet	6
Pre wereldkampioenschap	7
Overland met de K13	8
Wat met de Charron proeven	8
De luchtkadetten	9
Nieuwe redacteur	9
Toestellen van bij ons : Bergfalke	10
Duitsland	11
Liga : DB & RvB	12
50 km van Yven	14
Brevetten	14
Vergaderingen	15
Sportkamp en solo	15
Buitenlandingen	16
buitenlandingen	17
Le Louroux 2002	17
Pilatus B4 – PC11	18

### Foto coverpage

Pre wereldkanpienschappen 2002 in Polen.

Onze Marc met Paul Van Dingenen

(foto: Bart Huygen)

## Woordje van de redactie

In juli en augustus hebben wij eindelijk onze gedachten eens werkelijk op het zweefvliegen kunnen zetten. En dit deed werkelijk deugd. Iedere weekenddag, iedere vliegdag de laatste thermiek kunnen uitknijpen, het was plezant.

Het vliegseizoen is qua prestaties matig geweest. Het lange weekend van 15 augustus maakte nog veel goed. Een paar 300 Km met een wolkenbasis van  $\pm 1500$ m deed ons afstandsseizoen afsluiten. Daarbij mogen wij zeker de 3 x 50 Km niet vergeten. Drie piloten die hierdoor hun volledig "D" brevet behaalden.

Een negatieve noot is het aantal solo's. Enkel Barbara ging sedert onze laatste vleugeluitreiking solo. In vergelijking met vorig jaar betekent dit een "crash" en is tevens verontrustend. Een club leeft met haar leerlingen. En veel leerlingen zijn er niet. Daarom zullen wij in de maand oktober een opendeurweekend organiseren en twee weken later starten onze theoretische lessen. Twee activiteiten die onze zweefsectie moet voeden met nieuwe leden. Maar het geeft ons tevens meer financiële armslag. Wegens het belang ervan vraag ik de medewerking van eenieder van jullie. Het is werkelijk nodig.

Het winterwerk 2002/ 2003 is langzaam maar zeker van start gegaan. Twee grote werken staan er op het menu: het op nul zetten van de ZAR en het schilderen van onze benedenloods. Wacht niet tot de laatste minuut en richt je tot de bestuursleden. Je aanwezigheid in de club gedurende de wintermaanden draagt eveneens bij tot het sociale leven.

En vergeet tussendoor je vliegkunde tijdens deze sombere herfstmaanden niet uit het oog te verliezen. Het betekent je veiligheid.

**Theo Stockmans**

Foto voorpagina:

Paul Van Dingenen & Marc Ruymen tijdens de openingsceremonie in Lezsno, Polen

Foto van Bart Huygen

## Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van december?

- ◆ De BZF en de KBAC
- ◆ Mijn oor suist ???
- ◆ De coin coin
- ◆ Wedstrijdvliegen in Lezsno

## Activiteitenkalender

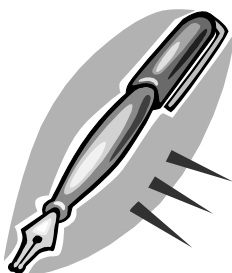
Gourmet avond  
05 oktober

Opendeurweekend  
12 – 13 oktober

Theoretische lessen zweefvliegen  
vanaf 27 oktober

Kerstkamp zweefvliegen  
Vanaf 26 december

1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
Winterwerk!!!



Artikels voor  
volgende Cumulus:

02 december 2002

## RELAAS VAN " NEN OUWE " DIE LEERT VLIEGEN

Eindelijk een droom in vervulling. 9 augustus: passagiersvergunning en 15 augustus: 5 uren Maar simpel was het niet.... Enkele uittreksels uit mijn dagboek.

### 7 augustus 1999

1ste lesvlucht met Henri. 50 minuten Ka 7. Henri deed het pompen. Ik mocht proberen recht door te vliegen. DAT LEER IK NOOIT!

### 21 augustus 1999

2de lesvlucht met Theo. 17 minuten SF die Theo helemaal zelf vloog. Zo zal ik het ZEKER nooit leren.

### 11 september 1999

5de lesvlucht met Yves. *"Gij doet alles zelf"* zei Yves. Sleper volgen lukte niet! Rechtdoorvliegen Begint. Bochten? Amai! Landen. *"Gij doet alles zelf"* zei Yves. *"Maar..."* zei ik. *"Niks te maren"* zei Yves *"NIKS TE MAREN"*... en na de landing : *"Awel dat was toch redelijk"* zei Yves *"Uw hoeveelste landing was dat?"*... *"Mijn eerste..."* OEPS!

### 4 december 1999

17de lesvlucht met Theo. We vertrokken vlak voor een wolk. Zwaar gezigzagd op de startbaan. Volgen van sleper OK. Hoera! Zelfs in rechte vlucht en tussen de sneeuwvlokjes daalden we niet. Langzaam dreven we af tot boven het kasteel. Dringend terugkeren onder de wolk in de regen. Min 5 meter dalen. Zeer laag in circuit en zware tegenwind. Theo landde veiligheidshalve zelf. Dank U Theo.

### 26 februari 2000

23ste lesvlucht met Theo. Kalm weer. Om discussies te vermijden: de hoogtes luidop gezegd. Les in pompen, maar er was geen thermiek. Ook in circuit gaf ik luidop de hoogtes.

Landing OK.

24ste lesvlucht met Theo. Redelijk gevlogen. Langzame bochten geoefend. Circuit goed. Ruzie van Theo omdat ik naar de grond dook in final. Sorry! *"Allez, houdt uw parachute maar aan en zet hem maar terug in piste"* zei Theo.

25ste vlucht. Ik moest alleen vertrekken. Redelijk nerveus. Vertrek: goed. Sleper volgen: goed. Hoogtes aflezen : luidop: 500... 540... LOS! ! Mijn nervositeit nam af. Ik voelde me ongelooflijk VRIJ. Met de trim op 70 km/h genoot ik van langzame bochten. Heerlijk!

### 8 april 2000

33ste vlucht. Solo met Ka 8. Goede start. Gelost boven suikerfabriek. Het pompte daar precies. Maar ik slaagde er niet in enige hoogte te winnen. Door te blijven prutsen veel te laag naar het vliegveld vertrokken. Zo laag dat Rudi me via de radio aanmaande met een links circuit te landen. En dat lukte redelijk. Dank U Rudi.

En dan volgden successen en teleurstellingen elkaar op. Stomiteiten begaan en geluk hebben. Wolken bestuderen en hopeloos verloren vliegen. Onvoorbereid (en dat heb ik geweten ) buitenland. Frustrerende pogingen om 5 uren te halen. En dan na 3 jaar eindelijk de bekroning.

Een wolkenrijke dag. Rudi jaagt me als tweede de piste op. Ka 6 CR. Wiel eraf ; Parachute aan; Check OK; Start. Onmiddellijk een pomp. Doodsimpel vliegweer. Eigenlijk wat eentonig. Ik vlieg twee keer van Hoegaarden naar Brustem heen en weer en dan als de verveling toeslaat wordt het plots wat slechter.

Op een kwartier ben ik 400 m kwijt. Vanaf nu vliegen we voor-

zichtiger. Iedere wolk bestuderen, testen, blijven hangen...

Na 4 uur in de lucht ontwikkelt zich een dikke wolk boven Landen. Te dik naar mijn goesting, vooral te "alleen". Ik verkiees plukjes boven Pietrain die heel wat zwakker zijn maar korter bijeen. Goede keus!

Ik heb de kans om in de buurt van Jodoigne gecontroleerd te zakken tot 1200 m en dan boven Jodoigne nog wat te blijven plakken. De 5 uren zijn binnen. Theo komt nieuwsgierig mijn nulletje proberen maar verdwijnt snel naar betere oorden. Voor mijn CR-ke is het tijd om binnen te vliegen.

Nog wat langs St.Jean Geest, Outgaarden, Hoegaarden geprobeerd maar de goesting is eraf. We vliegen rustig nog een 360 boven de windzak en met een zeldzaam geslaagde landing ronden we de dag af.

Allemaal bedankt voor de welgemeende proficiat's.

**Jan Hendrickx**



## Aërodynamische stabilisatie van een zweefvliegtuigaanhangwagen.

Het slingeren van een zweefvliegaanhangwagen is reeds vele jaren een bron van ergernis voor de zweefvliegpiloten in heel de wereld.

Jaarlijks worden door vele zweefvliegers een groot aantal kilometers afgelegd achter het stuur van hun wagen, met in hun zog een aanhangwagen waarin een gedemon-teerd zweefvliegtuig zit.

De tijd dat zweefvliegen enkel rond de kerktoeren draaien was, ligt reeds ver achter ons. Wanneer het weer het toelaat, worden ook in België afstanden afgelegd van verscheidene honderden kilometers. Afstanden van 500 kilometer en meer zijn al lang geen uitzondering meer, en worden door meer en meer piloten gehaald. Als men bedenkt dat het wereldrecord afstandsvliegen momenteel ver boven de 2000 km ligt, dan weet men ook dat er zeer grote afstanden dienen afgelegd te worden met de aanhangwagen om het zweefvliegtuig terug op te halen.

Wanneer de zweefpilot 's avonds naar de ophaalploeg belt, met de boodschap dat hij honderdvijftig kilometer verder in een veld geland is, dan begint de lijdensweg. De ophaalploeg dient dan tegen een slakkengang met de aanhangwagen op pad te gaan om de zwever te gaan demontieren. Vaak is het al nacht wanneer ophaalploeg, piloot en zweefvliegtuig terug veilig en wel op het vlieg-veld aankomen.

Dat dit "veilig en wel" niet zo vanzelfsprekend is blijkt uit het feit dat er regelmatig ongevallen gebeuren met zweefvliegaanhangwagens, met een totaal verlies van zweefvliegtuig en aanhangwagen als gevolg. Daar de personen van de ophaalploeg

meestal geen eigenaar zijn van de combinatie zweefvliegtuigestel aanhangwagen, zijn zij ook niet bekend met de typische slingerbeweging eigen aan het type aanhangwagen.

Het is dus de keuze aan de ophaalploeg om traag te rijden, met als gevolg laat terug thuis te zijn, ofwel sneller rijden met het verhoogde risico op een ongeval tengevolge van het slingeren van de aanhangwagen.

Toen ikzelf vorig jaar als lid van de ophaalploeg, samen met Marc op weg was naar de Kempen Cup in Weelde, werd er geopperd dat er toch een oplossing voor dit probleem diende gezocht te worden. In het halfuurtje brainstormen dat daarop volgde, kwam er een elegante oplossing uit de bus. Wanneer men nu eens een stabilisatievin achteraan op de aanhangwagen zou bevestigen, die via een servo-motor zo aangestuurd wordt, dat zij de slingerbeweging tegenwerkt, zodat deze gedempt wordt en het slingeren stopt.

Hiermee zou het probleem opgelost zijn, namelijk men zou sneller kunnen rijden zonder het verhoogde risico te lopen bij een ongeval betrokken te raken tengevolge van het slingeren van de aanhangwagen.

Omdat het hier een regelsturing betrof, en dit in de lijn van mijn afstudeerrichting lag, was dit ook het geknipte onderwerp om mijn eindwerk over te maken.

### Oorzaak van het slingeren van een aanhangwagen.

Door de combinatie van de lange slanke vorm van de aanhangwagen met de enkele as, is de zweefvliegaanhangwagen erg gevoelig voor slingeren. Wanneer men te snel met een zweef-

vliegaanhangwagen rijdt, dan zal de rijwind op de slanke vorm van de aanhangwagen gaan spelen. Dit aërodynamische effect leidt tot een krachtenwerking op de aanhangwagen waardoor deze begint te slingeren.

Na enig zoekwerk bleken er reeds twee systemen op de markt die beweren het slingeren van de aanhangwagen op te heffen.

Het eerste systeem bestaat er in de dissel van de aanhangwagen van een inschakelbare klemkoppeling te voorzien. Wanneer lange stukken autosnelweg afgelegd moeten worden, dient men deze koppeling vast te klemmen op de trekhaak (bol) van het voertuig.

Het tweede systeem dat reeds op de markt is wordt voornamelijk toegepast op caravans. Men gaat tussen de achterbumper van de wagen en de caravan dempers plaatsen die weerstand moeten bieden aan de slingerbeweging van de caravan. Hierdoor wordt de slingerbeweging tegengewerkt en blijft de caravan het voertuig mooi volgen. Bij zweefvliegtuigaanhangwagens heeft een kleine hoekafwijking reeds een grote amplitude tot gevolg, waardoor dit laatste systeem minder goed geschikt is.

Vooraleer de stabilisatieregeling gebouwd kon worden diende er uiteraard eerst een kleine theoretische studie te gebeuren over het slingergedrag van de aanhangwagen. (frequentie, amplitude, enz...)

Daarna ben ik begonnen met het zoeken naar een geschikte sensor om de slingerbeweging van de aanhangwagen te detecteren.

Uiteindelijk heb ik een elektronische piëzo-gyroscoop gevonden die een signaal geeft in functie  
(Vervolg op pagina 5)

van de hoeksnelheid. (integratie van de hoekversnelling). Vervolgens heb ik een servomotor gezocht die krachtig genoeg was om de stabilisatievin aan te sturen. Daar de servomotor met pulsbreedtemodulatie aangestuurd wordt diende er ook nog een stuurcircuit gebouwd te worden, waarop de gyroscoop en de servomotor dienden aangesloten te worden. Nu het elektronisch gedeelte af was, kon ik beginnen met het bouwen van de stabilisatievin. Na heel wat "geklodder" met epoxy, plamuur en styrodur, ben ik uiteindelijk toch tot iets gekomen wat op een richtingsroer leek... (niet lachen beste lezer, het is allemaal niet zo simpel) Onderstaande foto geeft een duidelijker beeld over de gehele constructie.



### Maar hoe werkt de stabilisatieregeling nu eigenlijk?

De pulsator stuurt om de 20ms een puls van  $1520\mu\text{s}$  naar de gyroscoop. Wanneer de aanhangwagen niet slingert, dan zal deze puls ongeconditioneerd doorgestuurd worden naar de servomotor. Zolang de servomotor pulsen ontvangt met een duur van  $1520\mu\text{s}$  zal hij in zijn neutrale stand blijven staan. De aanhangwagen slingert immers niet. Wanneer de aanhangwagen begint te slingeren, dan zal de gyroscoop dit detecteren, en de pulsen komende van de pulsator zullen gemodu-

leerd worden in functie van het signaal, dat door de gyroscoop gegenereerd wordt. Het gemoduleerde signaal dat naar de servomotor gestuurd wordt zal de servo naar de overeenkomstige positie laten draaien. In eerste instantie zal de uitslag van de stabilisatievin niet voldoende zijn om de acceleratie van het uiteinde van de aanhangwagen te verminderen. Dit wordt door de gyroscoop gedetecteerd, en de breedte van de puls wordt op-nieuw gemoduleerd naar een nieuwe waarde. Wanneer deze nieuwe puls wordt door de servo wordt ontvangen, dan zal de stabilisatievin bijgestuurd worden naar de nieuwe overeenkomstige positie.

Elke 20 ms is wordt deze cyclus opnieuw doorlopen, zodat uiteindelijk een demping van de slingering van de aanhangwagen bekomen wordt. Het aansturen van de stabilisatievin zorgt voor een continue beïnvloeding van het signaal dat opgemeten wordt door de accelerometer. Immers:  $a = -\omega^2 A$

Als de amplitude  $A$  daalt, dan daalt ook de versnelling  $a$ . De pulsbreedte zal opnieuw gemoduleerd worden overeenkomstig dit nieuwe signaal, waardoor de servomotor in een nieuwe stand komt te staan. Wanneer de slingering volledig gedempt is, dan is de amplitude en dus ook de versnelling 0 geworden, zodat de stabilisatievin terug in de neutrale positie gestuurd wordt.

Na dat de gehele constructie theoretisch uitgerekend was, en alle

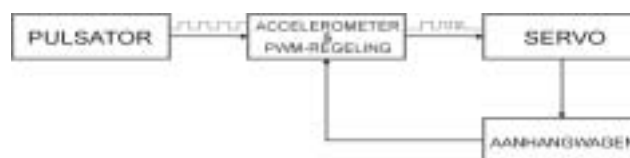
onderdelen gemaakt waren, diende de stabilisatieregeling uitgetest te worden aan de hand van een testrit. Bij de testrit werd vooral gekeken naar de invloed van de stabilisatievin op het rijge-drag. Tevens werd nagegaan of de stabilisatievin in staat was om een slingerbeweging van de aanhangwagen te dempen, zonder dat de chauffeur snelheid diende te minderen. Na een vergelijkende test uitgevoerd te hebben met de aanhangwagen (zonder stabilisatie met stabilisatie) was er een duidelijke verbetering in het rijgedrag merkbaar bij alle snelheden tussen 70 en 130 km/h. De aanhangwagen bleef veel beter het voertuig volgen, en ook slingerbewegingen die met opzet gestart waren, werden door de stabilisatievin gedempt. Bij de maximumsnelheid waarmee getest is (130 km/h) bleef de aanhangwagen nog steeds stabiel volgen, wat voorheen zeker niet het geval was.

Echter 100% voldoening geeft de regeling nog niet. De reactiesnelheid van de stabilisatie regelkring is nog niet hoog genoeg om een snelle, efficiënte demping van de slingerbeweging te bewerkstelligen. Door enkele aanpassingen aan de constructie te maken moet dit probleem eenvoudig op te lossen zijn.

Doch globaal gezien kan men besluiten dat de slingerbeweging van een zweefvliegaanhangwagen gedempt kan worden via aërodynamische weg. Nu blijft er enkel nog de vraag of het interessant is om zo'n stabilisatieregeling te commercialiseren. Voor sommige ASK 13 aanhangwagens misschien...

Om af te sluiten wil ik via deze weg mijn promotor Marc danken, evenals alle clubleden die mij met raad en daad geholpen hebben bij het maken van dit eindwerk.

**Jan Bruyninckx**



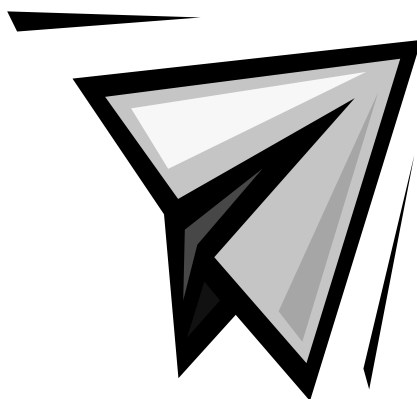
## Nachtvlucht in Leszno.

Als je denkt dat je alles al gezien hebt in het zweefvliegen, ben je wel verkeerd. Tijdens ons verblijf op het Pre wereld kampioenschap in Leszno, werd Marc en mezelf een unieke kans aangeboden om een nachtvlucht met een zwever te maken.

Een dag op de briefing werd er gezegd dat men, op verzoek, nachtvluchten kan organiseren voor de aanwezigen op het vliegveld. Zo een kans zouden we zeker niet laten liggen. Ik zocht de sleeppiloot op voor verdere informatie. Om 21 u30 vangen de activiteiten aan, wist hij mij te vertellen. Dus besloten we om die dag nog eens naar de BBQ te komen die er dagelijks georganiseerd werd door de club. Mijn honger was wel ver te zoeken bij het betreden het vliegveld ... Ik kan de sleper wel horen, maar niet zien...enkel een aantal vliegende lampjes. Mijn nieuwsgierigheid brengt mij op de piste in gebruik. Een rij van gas lampen en een verlichte "T" zijn de enige referenties die de piste zichtbaar maken. "Als de zwever opnieuw landt is het uw beurt": vertelt de plankiste mij. Het eerste wat ik zoek bij het instappen in de zwever, is de verlichting. Een pil-lampje blijkt het enigste... Zonder verdere briefing, vertelt de instructeur dat het lampje dient om de instrumenten te verlichten. Het eerste moment van de vlucht doet een beetje raar, omdat je enkel de drie lichtjes van de sleper kan zien. Maar de vlucht in het donker went redelijk snel. Ik heb het snel onder de knie. De drie lichtjes en alle lichtjes op de grond combineren snel een mooi perspectief. Eigenlijk goed vergelijkbaar met gewoon door de dag vliegen. Natuurlijk ben ik meer geconcentreerd op de sleep als anders, dus moest ik vaststellen dat ik het vliegveld niet meer

terug kan vinden... De instructeur wijst me de landingspiste aan. Vanaf hier genoot ik ten volle van mijn vlucht. Allemaal lichtjes op de grond met als enigste bekende het hotel, waar die avond een modeshow werd georganiseerd. Stilaan nadert het moment om te landen. Het circuit wordt uitzonderlijk hoog ingezet. Op 300m hangen we boven het aanknopingspunt. We beginnen het circuit en wat me opvalt, is de uitzonderlijke grootte van het circuit (misschien lijkt het alleen maar zo). De instructeur vertelt me dat we het landen samen gaan doen, maar ik voel duidelijk dat hij meer zelf stuurt dan mijzelf. In final heb ik in feite helemaal niet veel meer te doen.. Ik houd enkel mijn hand op de stuurknuppel, zoals een leerling bij zijn eerste vlucht. Dit gaf mij wel de gelegenheid om te kijken op welk moment de afronding moest beginnen. Met behulp van de nachtlampjes kan ik de grond zien naderen. Ik kan perfect inschatten wanneer er moet afgerond worden, maar de instructeur vertrouwt me niet genoeg... Niet tegenstaande was dit een vlucht om niet te vergeten. Het was een mooie ervaring. Ik kan me nu wel voorstellen dat men zonder referenties moeilijk of niet kan landen. Ik kan wel aan iedereen aanraden om dit eens te proberen. Gevaarlijk is het niet, het is gewoon iets dat elke zweefpiloot eens moet gedaan hebben.

### Bart Huygen



## 50 KM

Zondag 18 augustus besloot ik dat het een goeie dag was om mijn 50 km te proberen. Ik had al enkele mislukte pogingen achter de rug, die ondertussen beroemd en berucht zijn.

Yven besloot hetzelfde te doen en dus gingen we samen naar Zwartberg vliegen. Het was de bedoeling dat we daar zouden landen, papertjes laten invullen en ons terug laten opslepen richting Goetsenhoven. We vertrokken samen, Yven met de Ka 6 E en ik met de Ka 6 CR, maar door radioproblemen raakten we elkaar al vlug kwijt. Ik had in het begin wat moeilijkheden om hoogte te winnen boven Goetsenhoven, maar na een tijdje klungelen lukte het toch en vertrok ik richting Sint-Truiden. Onderweg wolkjes zat en ik kwam nooit lager dan 1100 m. Ik kwam zelfs een pompje van +5 tegen. In een uurtje legde ik de afstand tussen Tienen en Genk af. Eens boven Hasselt zag ik het vliegveld van Zwartberg liggen en kwam er op 1300 m aan. Terwijl ik me liet zakken moest ik enkel nog even het circuit bestuderen en ik kon landen. Toen kwam ik Yven opnieuw tegen en we landden bijna gelijktijdig. Hij was zeer snel vertrokken, maar bleek onderweg wat problemen gehad te hebben. Eenmaal op de grond liepen we nog enkele ex-clubleden van de Wouw tegen het lijf.

De prijs van een sleep tot Sint-Truiden bleek toch wel iets duurder dan verwacht en er werd besloten met de remorques af te komen, waarvoor we de ophaalploeg hartelijk bedanken. Na het demonteren nog enkele rondjes gaan drinken op het terras van EBZW en we hadden allebei een geslaagde 50 km achter de rug.

**Griet Francart**

## Pre Wereld Kampioenschap Zweefvliegen door het oog van de ophaalploeg.

Totaal onverwacht werd in juni aan Marc gevraagd of hij geïnteresseerd was om deel te nemen aan het Pre wereld kampioenschap zweefvliegen in Leszno. Natuurlijk zag hij er wel een zeer mooie ervaring in, dus samen met Marc en Paul Vandingenen (Keiheuvel) vertrokken we op 7 augustus richting Polen. In tegenstelling tot St-Auban moesten we



geen bergen trotseren, maar de rit bleek toch niet gemakkelijk eens we de grens van Duitsland-Polen over waren. De wegen lagen er op bepaalde plaatsen toch maar somber bij. Na 13 uren rijden bereikten we Leszno en dus ook het hotel. We beslisten eerst te overnachten en de volgende dag pas naar het vliegveld te gaan. Het hotel was mooi verzorgd en het eten was er lekker. De eerste nacht hadden we ieder een zolderkamer, maar na die nacht zijn we een kamer op gelijkvloers gaan vragen omwille van de hitte. In de morgen werd het tijd om het vliegveld eens te gaan verkennen en eventueel al eens te vliegen. Een plafond van 2300m en gemiddeld stijgen van 4 à 5 m belooft een fantastische wedstrijd. De eerste wedstrijddag beschreef de proef 206km. Het weer viel goed mee, maar was toch niet meer hetzelfde als de eerste dagen. Op een Jantar na, vloog iedereen rond van de standaard klasse. Voor mij als ophaalploeg

was het weer wel goed genoeg om de stad eens te gaan bezoeken. De volgende drie dagen kregen we Belgisch weer. Maar dit gaf ons de kans om een beetje site-seeing te doen. Een ritje in het Poolse platteland is wel mooi, een partijtje poolen(biljart) is ook niet mis en de pinten tot in de late uurtjes konden ook nog net, maar de derde dag regen was toch net

iets te veel voor de wedstrijdpiloten. We hebben natuurlijk ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om een deftig restaurant te zoeken, want die zijn niet dik gezaaid in de regio van Leszno. We moesten tot de conclusie komen dat het

Chinese restaurant het beste in de buurt was. De volgende dag zou beter weer moeten worden, want alle piloten waren uitgebabbeld en stonden scherp om terug te vliegen. Het werd beter voor slechts één dag...Met enkel in de vroege namiddag wolken, was de boodschap zo vroeg mogelijk te vertrekken. Marc, die even gewacht had op beter weer, heeft niet kunnen starten door het verslechterende weer. De twee dagen erop werd de wedstrijddag telkens uitgesteld en uiteindelijk afgelast. Dit was een niet zo aangename situatie. Vroeg opstaan voor de zwever te monteren en dan lang wachten in de piste om dan terug te moeten démonteren.

Vooraf het wachten in die hitte was nogal zwaar. Maar op één van deze dagen heb ik dan ook wel eens de kans gekregen om met de DiscusII rond te vliegen boven Polen. Een grote lo-

kale vlucht, met net geen volwassen CB's, was natuurlijk heel plezierig omdat het overall pompte. Het kampioenschap was al bijna halfweg en er werden nog maar twee geldige wedstrijddagen genoteerd. Het werd tijd dat het super weer van in het begin eens zou gaan terug komen, maar het werd nog eerst blauwe thermiek. Niet naar iedereen zijn zin, maar piloten op dit niveau worden verondersteld in elk weer goed te presteren. Voor mij was dit het ideale vakantieweer, maar de piloten hebben toch moeten afzien. De eerste dag geraakte iedereen nog net rond, maar de volgende dag in het blauw riep de plicht mij toch om Marc uit het veld te gaan halen. Theo, die ondertussen ook aangekomen was in Leszno, vergezelde mij om de Discus te gaan dépanneren. Een geluk dat we die dag de jeep van Yves, die toen ook aangekomen was, mochten gebruiken. Marc had wel heel mooi veld gekozen, maar de zwever zakte zo weg in de losse grond dat hij na slechts 20m al stil stond. Het was dus niet evident om de zwever daar te demonteren. De volgende dag stonden we even perplex als we het vliegveld opkwamen. Samen met het pre wereld kampioenschap werd ook het juniorenkampioenschap gehouden voor de Poolse jongeren. Die hadden de vorige dag hun eerste vliegdag gehad en waren bijna allemaal



(vervolg op pagina 8)

buitengeland. Er was wel één probleem: er was slechts één remorque per vier toestellen. Resultaat: het vliegveld lag vol met rompen en vleugels van zwevers. Het leek wel een zweefvliegtuigkerkhof. Maar ja, wij moesten ook terug monteren, ik was heel tevreden dat er zoveel versterking uit België daar was, want de Discus en de remorque hingen onder een dikke laag stof van de buitenlanding. Na de briefing bleek het weer blauwe thermiek te worden, dus de kans op buitenlanding was terug reëel. En inderdaad, na een 100km heeft Marc opnieuw een buitenlanding moeten maken. Toch had hij deze dag niet zo slecht gepresteerd, want de koploper van het kampioenschap lag al buiten op 15km. Na deze dag begon het weer stilaan te beteren. Er kwamen meer en meer cumuli de kop opsteken. Dit resulteerde in nog een aantal mooie wedstrijddagen. Deze hebben dagen veel goed gemaakt voor Marc en Paul. Vooral de laatste dag was terug super weer. Met een gemiddelde snelheid van 110 km/u rondde Marc zijn AAST-proef (Assigned Area Speed Task). De snelste die dag had een gemiddelde van 118 km/u. Een mooie afsluiter voor een wedstrijd. Een nacht vlucht met een zwever (zie artikel in deze Cumulus). En natuurlijk een après-zweefvliegen om niet snel te vergeten... Kortom deze twee weken en half waren een prachtige vakantie voor mij. Voor zij die het hun afvragen of Paul ook wel eens buitengeland is.... Hij had een turbo-ke. Dus ik moest enkel helpen met monteren en demontieren op het vliegveld. Anders had ik op mijn eentje misschien wel te kort gekomen... Met spijt in het hart vertrokken we terug huiswaarts op zaterdag 24 augustus. Het heeft een tijdje geduurd tot ik het werken terug gewoon geworden ben....

**Bart Huygen**

## Overland met de Ka 13.

Zoals iedereen weet, zijn we dit jaar opnieuw met een grote groep piloten op zweefvlieggkamp naar Le Louroux gegaan... en dit jaar hebben we de Ka 13 meegekregen! Omdat in Goetsenhoven onze Ka 13 alle vliegdagen gebruikt wordt als "lesbak", is het uitgesloten om ermee overland te vliegen. In Frankrijk moesten we dus van de gelegenheid gebruik maken om er ook eens een driehoek mee te vliegen. Op woensdag 17 juli is het dan zover, Jelle en ik krijgen de Ka 13 ter beschikking om een overlandvlucht te maken. 's Morgens op de briefing wordt superweer voorspeld, en verscheidene piloten schrijven een 300 km proef uit, een enkeling durft het zelfs aan om op 500 km te vertrekken... Jelle en ik houden het bescheidener: Louroux-Châtellerault-Blois vliegveld-Louroux: totaal: 212km. Walter en Danny Vandewalle gaan ons vergezellen met de Bergfalke. Het is reeds 13h gepasseerd wanneer we opgesleept worden, dus geen getreuzel als we willen rondgeraken. In de lucht blijkt het toch niet het voorspelde superweer, maar goed, er zijn cumuli à volonté dus we vertrekken. Eens Port de Piles gepasseerd pompt het iets beter, en uiteindelijk kunnen we zonder veel problemen ons keerpunt ronden. Op het eerste stukje van ons tweede been komen we "effe" laag te zitten (we hebben ons veld al gekozen), maar we vinden toch nog een pompke waarin we blijven draaien, totdat we de wolkenbasis bereikt hebben. Nu zijn we terug lokaal Louroux, en met een

beetje bijpompen onderweg komen we op 1200m aan boven het vliegveld. Omdat er nog steeds mooie cumuli te zien zijn besluiten we door te vliegen naar ons tweede keerpunt. Doch, hoe meer noordelijker we vliegen, hoe slechter het weer wordt. We besluiten de proef af te breken en terug te keren naar het vliegveld. Althans, dat is wat we dachten te doen... Op de terugweg krijgen we nogal veel dalen, en onze reservehoogte zakt van +200m naar -100m. We besluiten om van onze koers af te wijken om een pompke te zoeken nabij Loches. Uiteindelijk vinden we toch nog 0 positief op 400m boven ons buitenlandingsterrein. Iets verder zien we een klein plukje hangen, en we besluiten daar onze kans te wagen... Helaas, geen pomp, en onze oorspronkelijke pomp is verandert in -2m dalen. Vanaf nu gaat het snel, downwind, base, en in final scheren we op enkele meters boven een plaatselijk "boerken", die prompt rechtsomkeer maakt en naar huis keert. We staan in een veld nabij St-Senoch op ongeveer 20 km van Louroux, via de radio geven we de coördinaten door, en een half uurtje later zijn Walter, Danny, en Johan Vandewalle reeds ter plaatse met de remorque. We zijn dus niet rondgeraakt met de Ka 13, maar in totaal hebben we toch zo'n 87 km afgelegd, en bovenal, we hebben ons goed gemuseerd! Voor herhaling vatbaar dus!

**Jan Bruyninckx**

### CHARRON

**Alle Charron proeven afgeven bij Bart HUYGEN ten laatste op**

**zondag 6 oktober.**

## De luchtkadetten

Wegens de vakantie periode is er eigenlijk weinig nieuws onder de zon. Wanneer je deze Cumulus zult lezen zullen de 10 zaterdagen van de BAC bijna voorbij zijn. En zoals in de vorige Cumulus geschreven stond, werd op vraag van senator SCHELLENS, geen nieuwe stappen meer ondernomen voor de tweede periode.

Het is een zwarte periode in de geschiedenis van onze club. Als je zaterdag, wanneer zij vlogen, toch in onze club voorbij kwam, leek het wel de stemming van een begrafenis. Als je dan weet dat er 10 Km westelijk een vliegveld onbenut blijft, als je weet dat er 15 Km oostelijk eveneens een vliegveld ligt dat voor andere doeleinden wel mag gebruikt worden\*, dan kun je alleen maar je hoofd schudden bij het idee: is er dan toch niemand die het absurde van deze zaak inziet.

Een club zoals De WOUW, die van haar weekends moet leven, kan dit geen jaren aanhouden, geloof mij vrij. Een vliegclub wordt letterlijk en figuurlijk in de lucht gehouden door haar

vliegactiviteiten. Een sportclub leeft niet alleen van haar sport, maar ook de sfeer en haar sociale leven zijn van cruciaal belang.

Ik hoop dat de toekomstige onderhandelingen betreffende de activiteiten BAC 2003 in EBTN onder een ander gesternte zullen plaats hebben.

\* Aan De WOUW werd door 4 KDR geen concessie toegestaan voor de 10 zaterdagen op het vliegveld van Sint Truiden omdat men onzeker is over de toekomst van dit militair terrein. Maar andere verenigingen (motorcross, autosport, ..) krijgen er wel één, waarom ???.

**Theo Stockmans**



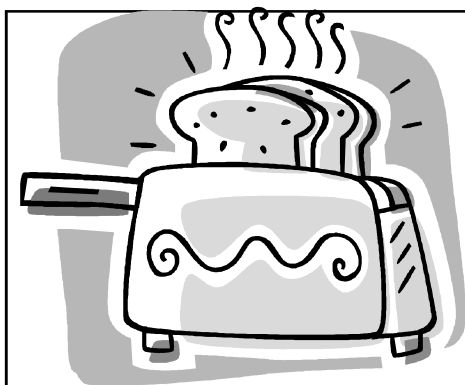
## Een woordje van dank aan een maat, een manusje van alles.

Proficiat Matijs, je hebt je pensioen echt wel verdiend. Mijn eerste Cumulus zit er bijna op, nu weet ik waarom je soms zo vermoeid was. En ik die dacht dat het met je privé leven te maken had, maar nee, alle uren die je in de schaduw bezig was met website, cumulus, liga en nog zoveel andere dingen voor de club zal er wel mee te maken hebben. Ik hoop dat je een welverdiende periode van rust en bezinning tegemoet kunt zien (grapje). Ik en veel mensen van de club denk ik met mij wensen je veel geluk met je carrière en studies. Ik hoop dat je nog veel voor de club mag betekenen in de toekomst. Nogmaals bedankt voor de manier dat je mij aan de gang hebt geholpen met de Cumulus, in de toekomst zal ik je nog wel eens om raad moeten vragen

.....

Tot slot, het zal me niet gemakkelijk vallen om het niveau dat jij aan de Cumulus gaf zo hoog te houden. Bedankt.

**Guy Peeters**



**Gourmet - avond op zaterdag 5 oktober inschrijven bij onze barman**

# Duitsland

Dit artikel is tot stand gekomen naar aanleiding van twee gesprekken die ik gehad heb in 1989 met twee clubleden die deelgenomen hebben aan één of meerdere vliegekampen in Duitsland.

**Van Jef Callebaut. & Gustaaf Van De Savel**

Als wij in Marburg kwamen en wij zagen daar die Duitsers met hun toestellen, zij hadden zelfs tweekitters.

Eerst moesten we er horizontaal mee vliegen, daarna naar links en rechts. De instructeur die achter je zat gaf de bevelen.

Ik moest loskoppelen toen wij zo een 500m hoog waren. Met de stuurknuppel moesten we op

de horizon vliegen. Dat heeft hij me dikwijls moeten zeggen. En na een half uur zaten we op 100m hoogte. Dat vergeet ik nooit meer. Daar waren ook instrumenten in. Maar niet te veel. Moest ik er alleen ingezeten hebben, zou ik snel naar beneden zijn geweest.

De laatste keer dat we naar Duitsland zijn geweest, was

Nr.	Datum	Vlugging	Start-Zeit	Vlug-BOUW	Hoë	Start-locatie	Belände	Startort	Opmerkingen, Toelagen, Wisselingen bij Startort
1	28/8/38	H 28 - E 50		R-			Marburg	G	
2				h					
3				h					
4				R					
5				h					
6				h					
7	30/8/38			h					
8				20°					
9	31/8/38	8-4-644 Kramel	16-20	18'	600	NH 2-4	Marburg - Ruppelsh	F	mit Ruppelsh
10			17 <sup>25</sup>	18'	600			F	
11	1/9/38		14 <sup>19</sup>	18'	600	N 2-3		F	
12	3/9/38	8-11-490 - 12m top		19°	15	N 1-2		W	
13		8-4-644 Kramel	10 <sup>44</sup>	8'	200			F	mit Ruppelsh
14			11 <sup>15</sup>	22°	500				
15									

Startort: G=Gieselerfeld, H=Halle, W=Weimar, F=Flugplatz, NH=Notenflug

Nr.	Datum	Vlugging	Start-Zeit	Vlug-BOUW	Hoë	Start-locatie	Belände	Startort	Opmerkingen, Toelagen, Wisselingen bij Startort
15	4/9/38	12m top							

Startort: G=Gieselerfeld, H=Halle, W=Weimar, F=Flugplatz, NH=Notenflug



## Duits Vliegboekje

Duits vliegboekje van Alfred Molinet, eerste secretaris van de zeilvliegclub DE Wouw. Hij was één van de deelnemers aan dit vliegekamp.

dokter Moers er niet meer bij, waarschijnlijk door zijn praktijk. Fred Molinet vloog ook wel, alles dat was meer proberen. Hij was in elk geval onze leider, Maar het was wel iemand die snel schrik had.  
van Gustaaf Van De Savel

Wat wij in Marburg am Lahn gezien hebben kunt ge vergelijken met: een labo en een keuken bij u thuis. Om te zeggen wat die mannen konden. Fröhwein mocht niet vliegen zolang dat het laatste vliegtuig niet geland was. Hij was verantwoordelijk voor alles wat er gebeurde op het vliegveld. Hij vloog heel graag. En van zodra alles aan de grond was maakte hij zich klaar. Dan nam hij een toestel en het werd al donker en toen ging hij de lucht in. Wij vlogen op het vliegveld, naast de rivier de Lahn die iets groter is dan de Grote Gete, . Hij was dus opgestegen en profiteerde van de avondthermie. Als hij dan goesting had om te landen kwam hij boven ons vliegen en riep: steek twee koplampen aan. Aan iedere kant een auto met koplampen aan. Naast een waterloop is er meestal een wandelpaadje van ongeveer 50 cm. Hierop landde hij dan in het donker enkel geholpen met de koplampen.

Als wij gingen eten moest ge het een en het ander erbij nemen. Als je aan tafel ging werd er altijd een kleine speech gehouden die erop neerkwam dat dit alles slechts mogelijk was door onze führer Adolf Hitler. Dit was in 1937, er was toen nog niets gebeurd. Toen gingen de grote mannen van Engeland nog spreken en onderhandelen met Duitsland. Maar niemand wist wat er ging gebeuren. Wij namen dit niet au serieux, maar het bestond. Wij gingen dan aan tafel maar mochten niet onmiddellijk gaan zitten. We moesten achter onze stoel blijven rechtstaan. Dit tot wan-

neer de baas, Frohwein binnenkwam, zich achter zijn stoel zette en zei: mahlzeit.  
En iedereen mocht dan gaan zitten en kwamen ze met eten. Maar in 1937 was boter in Duitsland een zeldzaamheid. Maar wij kregen zoveel boter om er ziek van te worden. Iedereen die er was kreeg klonten boter dit om ons te laten zien dat er hier niets te kort was. De tafel was zo geschikt dat er naast iedere Duitser een Belg zat, of omgekeerd. Dat maakte dat je altijd in gesprek waard met een Duitser. Ge kreeg dan dat brood dat geen middageten was, maar wel ontbijt. Wij smeerden ons brood normaal, maar de Duitsers smeerden het wel een vinger dik. Want als ze hier weg waren, hadden ze niets. Ze profiteerden er werkelijk van. Ze konden het werkelijk niet begrijpen dat wij onze boterhammen normaal smeerden. Als er geen boter meer op tafel was, gingen ze naar de keuken boter halen onder het mom dat de gasten er nodig hadden.  
De eieren waren wel gerantsoeneerd. Op ieder hard gekookt ei stond een stempel.  
Buiten de eetzaal is er nooit gesproken geweest over Hitler.

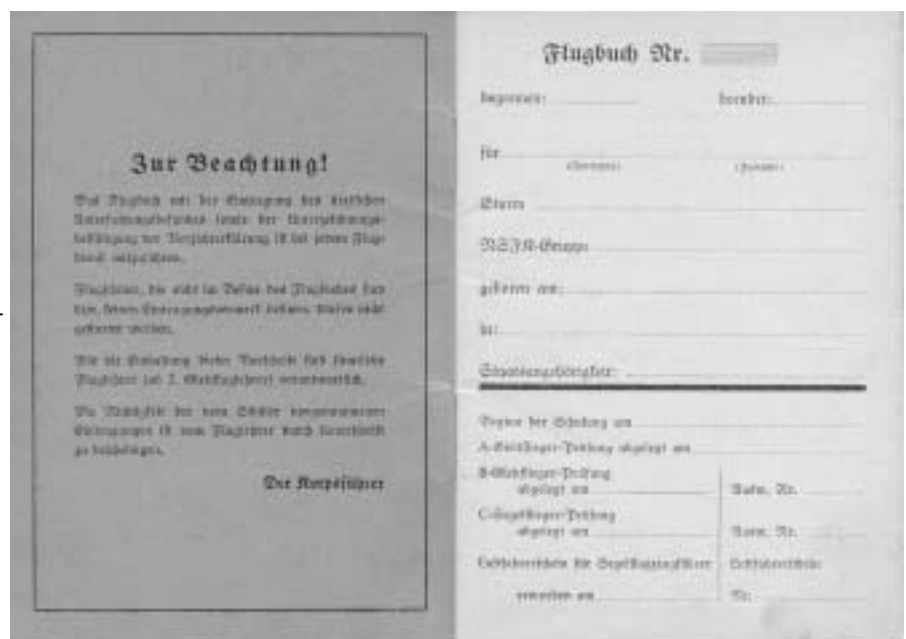
Als wij gingen vliegen stonden de toestellen, volledig uitgerust te

onzer beschikking. Wij hebben daar nooit iets moeten voor betalen, alles was gratis. Ik weet niet meer hoe het kwam dat wij er zijn mogen gaan vliegen, maar het was werkelijk een eer. Wij sliepen in de universiteit(van turunen of sport) van Marburg am Lahn. Daar werd aan roeien en zwemmen gedaan,. Wij kwamen er enkel om te vliegen.  
Degene die bij ons waren hadden hun studies reeds achter de rug en moesten een sport kiezen, zoals zeilvliegen, roeien, .

Een middag, na het middageten was het eens een goddelijk weder. Wij zaten er in een ronde en het kwam ervan dat er op het laatste eens gevochten werd tussen Frohwein en één van zijn leerlingen, een volmaakte atleet. Als er zo iemand in de stad verschijnt, draaien alle vrouwen zich om.

Op het ogenblik dat de leerling, Frohwein ging vloeren, springt hij recht met de woorden: uit alle respect voor mijn leraar. In België had hij hem zeker tegen de grond geworpen.

**Theo Stockmans**



## LIGA: Dagelijks Bestuur en Raad van Beheer

Sedert verschillende jaren maak ik deel uit van de Raad van Beheer van de Liga en sedert iets meer dan 3 jaar ook van het Dagelijks Bestuur van de Liga. Welke taken hebben zij en waarin verschillen ze van hun opdrachten?

Slechts weinig clubleden hebben hierin een duidelijk beeld. Nochtans kun je in het jaarlijks vademecum een overzichtelijk organigram vinden.

In dit artikel zal ik trachten om op een eenvoudige en summier manier een beeld te schetsen van deze bestuursorganen.

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs is zoals onze club een vzw met statuten. Alle Vlaamse zweefvliegclubs (14), met hun zetel in Vlaanderen, zijn lid. De Liga wordt bestuurd door een DB en een RvB.

De samenstelling van het DB is niet clubgebonden. Maximum bestaat zij uit zes leden. Deze worden, tijdens de Algemene vergadering van de Liga, verkozen voor een periode van 3 jaar. In de schoot van dit DB wordt een voorzitter, ondervoorzitter, schatbewaarder

aangeduid. De secretaris (Patrick PAUWELS), is in vaste loonkost. Samen met twee andere leden, waaronder mijzelf, vormen zij het DB. Zij komen ongeveer 6 x jaar samen of indien het nodig is.

Ieder lid van de Liga kan zich kandidaat stellen. Nochtans dient men een brede kijk te hebben op het Vlaamse en Belgische zweefvliegen en bereid te zijn om één of meerdere taken op zich te nemen. Het is dus veel, veel meer dan een "acte de présence".

De taak van het DB bestaat erin om de dagelijkse werking van de Liga te verzekeren. Dit om niet telkenmale de RvB te moeten samenroepen en om ook het werk van het secretariaat regelmatig en op een vlotte manier te laten verlopen.

In onze club kan men dit DB vergelijken met de besturen van motor- en zweefsectie.

Hieronder vind je een agenda van één der vergaderingen

**Theo Stockmans**

### Raad van Beheer

2002-08-30  
RvB/JS/pp/185  
1/2

AAN : De clubafgevaardigde/beheerder van de vennoot-leden

- |            |            |          |
|------------|------------|----------|
| - A.C.B.   | - K.A.C.   | - V.Z.P  |
| - A.C.K.   | - K.F.C.   | - Z.A.C. |
| - ALB.     | - K.V.D.W. | - Z.C.B. |
| - K.A.Z.M. | - L.U.A.C. |          |
| - D.A.C.   | - L.V.     |          |

De clubafgevaardigde van

- G.A.C. (Toetredend lid)

Hierbij nodigen wij u uit voor de vergadering van de Raad van Beheer op  
DONDERDAG 26 SEPTEMBER 2002 om 19:30 uur in het  
"Huis van de Sport" - Provinciale Sportdienst Mens & Beweging  
Boomgaardstraat 22  
2600 Berchem - Antwerpen

Vergaderzaal Nr. 7 - 2de verdieping

Tel.: 03/286 07 00

Bijgevoegd vindt u de agenda.  
Met vriendelijke groet,

Jan SPEETJENS  
voorzitter

2002-08-30  
RvB/JS/pp/185  
2/2

RAAD VAN BEHEER - 26 september 2002 - ANTWERPEN

### AGENDA

1. Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 18-03-2002.
- 2.1. Vlaamse Cluster van Luchtsporten  
Organisatie en werking
- 2.2. Bloso - Erkening als "Sportfederatie"  
Aanpassing R.I.O. - Deontologische code  
In bijlage vindt u een ontwerp van aanpassing.
3. Ligablad - Opvolging van St. Vander Veken per 01-01-2003
4. Problematiek Terreinen / Milieu
5. Evaluatie wedstrijden 2002  
Planning wedstrijden 2003
6. B.Z.F.  
Evaluatie Nationale Kampioenschappen 2002  
Organisatie N.K. 2003  
Relatie met de B.A.C.
7. K.B.A.C.
8. European Aviation Safety Agency  
Toelichting over deze nieuwe EU-organisatie - mogelijke gevolgen voor de zweefvlieg sport.
9. Administratieve mededelingen

#### 10. Rondvraag

In de volgende Cumulus zal ik het hebben over de **Belgische Zweefvlieg**federatie en de **Koninklijke Belgische Aëroclub**.

#### Gebruikte afkortingen:

VCL : Vlaamse Cluster van Luchtsporten  
BZF : Belgische Zweefvliegfederatie  
DV : Dominique Voortman(Voorzitter BZF)  
KBAC : Koninklijke Belgische Aëroclub  
PR : Public Relations  
BAC : Belgian Air Cadets

**Theo Stockmans**

## Mijn eerste 50 km overland

Zondag 18 augustus, DE dag waar ik lang op gewacht heb. Al vanaf het begin van dit jaar droomde ik ervan om overland te vliegen, om eens de Maas over te steken en De Ardennen te verkennen. Ik zag dat het een mooie dag was en ging dus met goede hoop naar het vliegveld.

Op de briefing hoorde ik dat men toch goed weer verwachtte en kon ik mij klaarmaken voor mijn eerste overlandvlucht samen met Griet. Theo riep ons even om een uitgebreide uitleg te geven met wat goede tips. Hij raadde ons aan om naar Zwartberg te vliegen en daar te landen. Ik heb dan mijn route uitgestippeld en de zenuwen kwamen aan, vooral voor het buitenland dat moeilijker wordt voorbij St-Truiden, terwijl Griet er toch wel rustig bij zat.

Als we de zwevers aan het kuisen waren zagen we direct hier en daar de wolkjes ontstaan, vooral in de richting naar Hasselt, dat was dus al geweldig goed. Griet vloog met de Ka-6 CR en ik met de Ka-6 E. Na Griet vertrok ik en de sleper had mij in een fantastische pomp afgezet, dank u wel Piet!!! Ik bereikte dus vlug de toegelaten hoogte en probeerde Griet op te roepen maar de zender werkte niet zo goed. Ik heb dan richting St-Truiden gevlogen en onderweg enkele keren gepompt, ik bleef altijd boven de 1200 m. Toen ik Hasselt bereikte zag ik

het Albertkanaal en het was gewoon prachtig om over het kanaal te vliegen, een ervaring die ik niet zal vergeten. Maar toen ik ondertussen Kiewit gevonden had kwam ik in min 5m/s, ik probeerde er zo snel mogelijk uit te vliegen en het positieve op te zoeken maar dat vond ik niet.

Ik verloor veel hoogte door te zoeken achter die straffe pomp en zat nog op 600 m boven Kiewit. En dan kwam mijn redding, ik zag wat verder een plukje groeien en kon zo gelukkig terug hoogte winnen. Uiteindelijk, na dat geknoei boven Kiewit, kwam ik aan op Zwartberg en daar was ik nog wat aan het rondvliegen toen ik in de verte een Ka-6 zag aan komen. Ik herkende de rode neus van de CR al van ver, dus dat moest Griet wel zijn.

Ik ben een toch wel "goed" opgevoede jonge man dus ik dacht "lady's first" en liet Griet eerst landen en ook om een beetje te zien hoe dat zij daar lande. Nadat ik aan de grond stond en onze papiertjes ingevuld waren, vroegen we om ons terug te laten slepen maar die Pawnee kost veel dus kwamen ze ons halen. Als de twee zwevers gedemonteerd waren hebben we nog wat op het terras gedronken en was mijn dag volledig geslaagd. Mijn eerste overlandvlucht was fantastisch en ik ben fier dat het mij de eerste keer gelukt is.

**Yven Mauroo**

## Behaalde brevetten

### Ging solo

Barbara Vicca

### 1000 m hoogtewinst

Barbara VICCA  
Yven MAUROO  
Edwin PORTAUW

### 5 Hr duurvlicht

Jan BRUYNINCKX  
Yven MAUROO  
Johan BOON

### 50 Km

Yven MAUROO  
Griet FRANCAERT  
Jan BRUYNINCKX  
Sofie BECKERS

### D brevet

Yven MAUROO  
Griet FRANCAERT  
Jan BRUYNINCKX  
Sofie BECKERS

## Bevoegdverklaringen

### theoretisch examen zweefvliegen

Pieter LEYSSENS  
Pascal MARTELLO

### zweefvlieglicentie

Pieter LEYSSENS

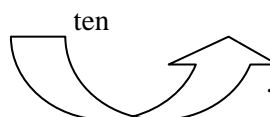
### vliegen met passagiers

Jan HENDRICKX  
Yven MAUROO  
Griet FRANCAERT

## BELANGRIJK

Dat ieder clublid nakijkt of deze lijst volledig is

**Opgelet:** de aanvragen voor homologatie van al deze brevet- of bevoegdverklaringen dienen binnen de zes maanden te gebeuren, anders zijn ze ongeldig. Het indienen is een verantwoordelijkheid van de piloot zelf.



## Vergaderingen

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 13 juni 2002

Problemen om de ZAE in te schrijven bij het Bestuur der Luchtvaart.

Verdeling der toestellen voor zweefkamp te Le Louroux. Sportkamp zweefvliegen gedurende de tweede week van augustus.

### Raad van Bestuur van de club op 18 juni 2002

Er zal met een sleeptoestel en zwever deelgenomen worden aan "25 jaar Tiense Sportraad".

Er zullen in de omgeving van ons clublokaal twee vuilbakken geplaatst worden.

De ondergrondse mazouttank aan loods zuid werd op kosten van Defensie vervangen door een

bovengrondse tank.

De achterstallige subsidies van de stad Tienen werden ontvangen.

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 21 augustus 2002

Modificatie aan OO-VVC, er werd gekozen voor de goedkoopste oplossing.

Beschadigde LX 20 van de Astir wordt hersteld.

Er wordt verf aangekocht om de verroeste loods verder te verven.

### Raad van Bestuur van de club op 27 augustus 2002

Controle eetwareninspectie clublokaal: geldig tot april 2004.

Het soms slordig invullen van ons fuelblad werd besproken. BFC zal misschien toch Belgisch

geïmmatriculeerd blijven.

Eventueel vergroting loods privé motorvliegen

de Moesel wordt laatste uitstap motorsectie.

Zweefkamp te EBTN is goed verlopen: één solo

Marc Ruymen werd 8ste in de pré wereldkampioenschappen te Leszno(Polen).

Slepen met ULM wordt onderzocht.

**Theo STOCKMANS**

Het item BAC werd tijdens iedere vergadering besproken.

## Sportkamp en ...solo !

Maandag, 5 augustus ging het sportkamp om 17.00u van start. Alles was aanwezig voor een geslaagd begin: de toestellen waren in topvorm, de piloten waren er klaar voor, het lucht-ruim was ter onzer beschikking gesteld, alleen de weergoden zagen het niet zo zitten.

*Resultaat: 1 vlucht.*

Dinsdag, 6 augustus,

17.00u. Opnieuw waren enkelen onder ons op het appèl, klaar om erin te vliegen, letterlijk en figuurlijk dan. Jammer genoeg kregen we van anderen het bericht dat er opnieuw enkele buien onze richting uitkwamen. Toch, na enkele uren, leken we er gespaard van te blijven. Maar we hadden ons allemaal al verdiept in wat de bar te bieden had.

*Resultaat: 0 vluchten.*

Woensdag, 7 augustus,

17.00u. Ok, nu moest het gaan

gebeuren. Het sportkamp was al halverwege en dus wilden we maar 1 ding: VLIEGEN! Ons wachten werd beloond: eindelijk gunstig weer!

*Resultaat: 14 vluchten.*

Donderdag, 8 augustus, 17.00u. Het weerbericht zag er voor deze dag het meest belovend uit en dus waren er velen afgezakt naar De Wouw. Het weerbericht scheen te kloppen en dus heb ook ik hier gebruik van gemaakt. Met als resultaat dat ik deze dag gelost ben door Theo Stockmans en dus voor het eerst alleen het luchtruim heb mogen kiezen. Ook vele doopvluchten zijn er deze dag gegeven.

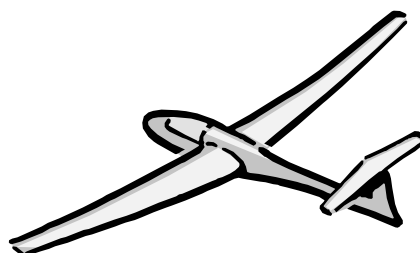
*Resultaat: 19 vluchten.*

Vrijdag, 9 augustus, 17.00u. Het begin van het einde van ons vlieggkamp. Het weer was nog steeds

gunstig en dus kwamen opnieuw een paar onder ons naar de club om een vluchtje te maken. Of was het voor Marceline haar heerlijke mosselen? Want hoe kun je een geslaagde week beter afsluiten dan met een mosselsouper?

*Resultaat: 12 vluchten en enkele gevulde magen.*

**Barbara Vicca**



## BUITENLANDINGEN

Afgesloten op 20 augustus 2002

### ECHTE BUITENLANDINGEN

DATUM	NAAM	PLAATS	TOESTEL	AFSTAND
06/07	Guy PEETERS	ISSODUN	F-	110(****)
21/04	Philippe VERBEECK	STEVOORT	OO-ZMW	25
19/05	Eddy DE REYS	NEROTH(D)	OO-YDV	95(*)
19/05	Marc RUYMEN	FEUERSCHIED(D)	OO-YMR	75(*)
20/05	Guy PEETERS & Johan VAN DE WALLE	JODOIGNE	OO-YZW	8,5
21/05	Eddy DE REYS	UDENBRETH(D)	OO-YDD	81,5(*)
21/05	Marc RUYMEN	AWENNE	OO-YMR	7,5(*)
23/05	Eddy DE REYS	LIBIN	OO-YDD	14(*)
24/05	Jan WAUMANS	SALIGNAC(F)	F-CGBR	12(**)
01/06	Pieter LEYSSENS	GOETSENHOVEN	OO-ZNM	300m
09/06	Edouard VALVEKENS	KORTIJS	OO-ZYE	16
09/06	Michaella NIJS	MAIZERET	OO-ZJF	36
09/06	Piet VANOSMAEL	NANNINE	OO-YDV	40
09/06	Sven ABELS	GOETSENHOVEN	OO-ZOI	650 m
09/06	Jean Pierre LATOUR + doop	GOETSENHOVEN	OO-ZFU	600 m
09/06	Theo STOCKMANS	STRAIMONT	OO-ZNU	112,5
23/06	Rudi COOMANS	LINCENT	OO-ZBA	9
23/06	Theo STOCKMANS	NOVILLE-LES-BOIS	OO-ZNU	26,5
29/06	Jelle VAN DE BEECK	HANNECHE	OO-YDV	25
29/06	Philip VERBEECK	HANNECHE	OO-ZMW	23
30/06	Marc RUYMEN	OPHEYLLISSEM	OO-YMR	6,5
11/07	Griet FRANCAERT	FRANCUEIL(F)	OO-ZJF	30(****)
15/07	Jan BRUYNINCKX	CHEVIGNYAU(F)	OO-ZJF	62(****)
17/07	Jan WAUMANS	LEUROUX(F)	OO-YDD	72(****)
17/07	Jan BRUYNINCKX & Jelle VAN DE BEECK	SAINT SENOCH(F)	OO-YDM	19,1(****)
17/07	Michaella NIJS	(F)	OO-ZMW	42,7(****)
19/07	Jan WAUMANS	CHENONSEAUX(F)	OO-YDD	35(****)
28/07	Theo STOCKMANS	BOLINNE	OO-ZNU	21
15/08	Jan WAUMANS	DURBUY	OO-YDD	60
16/08	Jelle VAN DE BEECK	ORP-LE-GRAND	OO-YDV	8,5
19/08	Marc RUYMEN	KUSLIN(P)	OO-YMR	60,6(***)
20/08	Marc RUYMEN	MYCIELIN(P)	OO-YMR	60,2(***)
25/08	Philip VERBEECK	SINT LAM-BRECHTS-HERK	OO-ZMW	28

\* vanuit SAINT HUBERT

\*\* vanuit SAINT AUBAN(Frankrijk)

\*\*\* vanuit LESZNO(Polen)

\*\*\*\* vanuit LE LOUROUX(Frankrijk)

## HALVE BUITENLANDINGEN (landingen op een ander 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 & Pieter LEYSSENS	BUDEL(NL)	OO-ZQO	27,5(*)
30/06	Bart HUYGEN & Jan BRUYNINCKX	CRAS AVERNAS	OO-YZW	13
11/08	Sofie BECKERS	SOVET	OO-ZJF	55
11/08	Walter & Karel VAN DE WALLE	HERON	OO-ZNT	28
11/08	Yves RUYMEN	SOVET	OO-ZMW	55
18/08	Etienne BOYEN & Barbara VICCA&	EBSH	OO-ZWR	88,5
18/08	Griet FRAN CART	EBZW	OO-ZNM	47,5
18/08	Jan WAUMANS	SOVET	OO-YDD	
18/08	Yven MAUROO	EBZW	OO-ZJF	47,5
18/08	Johan VAN DE WALLE & Andre WYAUX	CRAS AVERNAS	OO-ZFU	13
17/08	Philip VERBEECK	MAILLEN	OO-ZMW	44,5

\* vanuit EBZW

## Le Louroux 2002

Bij gebrek aan een gedetailleerd dagboek, zal het reisverslag van het zomerkamp.

Le Louroux 2002 heel wat beperkter uitvallen dan vorig jaar. Het schitterende weer heeft hier ongetwijfeld ook iets mee te maken.

Toen de meerderheid aan kwam in Le Louroux (6 juli), werden we direct verwend met een gezellige receptie met een overvloed aan wijn en nog meer heerlijke hapjes, waar iedereen op vloog, na de jaarlijkse spee-eech door de voorzitter.

Een grote tegenvaller was de afwezigheid van de KA6-E van



André Wyaux. De remorque was gevaarlijk verroest gebleken en kon niet meer tijdig hersteld worden. Gelukkig werden we uit de nood geholpen door Eduard Valvekens, die zijn KA6-BR ter beschikking stelde. Dit verdient een hartelijk dankwoord aan Eduard.

Ook dit jaar werden er prachtige proeven uitgeschreven maar werd er ook vlot buitengeland. Eén vogeltje is zelf van grote honger midden in een vogelzaad veld geland. Er werd een politierapport van opgemaakt en de piloot (pilote) moest zelfs in het zakje blazen.



Dit jaar hebben we tijdens het opslepen vrij veel last gehad van de economische drang van de franse club om de sleepduur zo kort mogelijk te houden. Met een Ka-8 tegen 130 Km/h achter het sleeptoestel is echt een avontuur. Gelukkig was de sleepkabel vrij lang. Gespreid over drie weken hebben we met 4 club -en 5 privé toestellen meer dan 300 uren gevlogen en werden er bijna elke dag proeven gevlogen.

Tijdens het kamp werden door 24 piloten meer dan 150 vluchten gemaakt. De kortste vlucht duurde 5 minuten (doellandingen) en de langste 7 uur 45 minuten (Piet, die als eerste opsteeg en als laatste binnen kwam die dag). Ik kijk al uit naar Le Louroux 2003.

**Pieter Lesysens**

*Fotos Guy Peeters*

## PILATUS B4 – PC11

De Pilatus B4 is een populair eenzit-metalen zweefvliegtuig van de standaardklasse (nu club-classe). Het toestel is zowel voor piloten die reeds enkele solo's hebben, en wel wegens zijn eenvoudige handelbaarheid, evenals voor de meer ervaren zweefpiloten, die zijn goede prestaties waarderen.

Het prototype, de B 4, werd door Ingo Herbot als privé-onderneming gebouwd en vloog een eerste maal in 1966. Pilatus, in Zwitserland nam over en ontwikkelde deze constructie verder. De eerste vlucht van de B4-PC11

volgde in 1972.

De vrijdragende hoogvleugel is uit twee delen en bestaat uit een "lichte legering" U-vorm, die met een rij klinknagels aan de buitenzijde-panelen is vastgemaakt.

De romp is een halfschalen-bouwwijze, van een lichte metaallegering, gelijkmatig vastgeklinkt. De ruime cockpit heeft een eendelige cockpitkap, de zit bezit een halfverstelbare rugleuning.

Het landingsgestel is al of niet

intrekbaar en het toestel heeft een vast staartwiel. Het hoofd wiel is, wanneer ingetrokken, door deurtjes bedekt. Het vrijdragende T-staartgedeelte is van een lichte metaallegering, met PVC spannen. De hoogteroertrim is van het type "veertrim".

In 1978 gingen de constructie- en verkoopsrechten voor de B4 over naar Nippi, Japan, de firma die onder meer de Albatros NP 10 bouwde.

**Theo Stockmans**

### Er bestaan 3 types van B:4

B4-PC11

B4-PC11-A (half accro- outside loopings en flickrollen niet toegestaan)

B4-PC11-AF (vol accro-alle figuren toegelaten - g-belasting: +7 tot -4,7)

Mijn toestel behoort tot de laatste familie.

### Technische fiche

Type: B4-PC 11

Eerste vlucht: 1972

Romplengte: 6,57 m

Vleugeloppervlakte: 14,04 m<sup>2</sup>

Slankheid: 16

Waterballast: /

Max vleugelbelasting: 24,93 Kg/m<sup>2</sup>

Overtreksnelheid: 62 Km/Hr

Overtreksnelheid: 62 Km/Hr

Max manoeuvresnelheid: 163 Km/Hr

Constructeur: Pilatus (Zwitserland)

Spanwijdte: 15 m

Hoogte: 1,57 m

Vleugelprofiel: NACA 643618

Leeg gewicht: 230 Kg

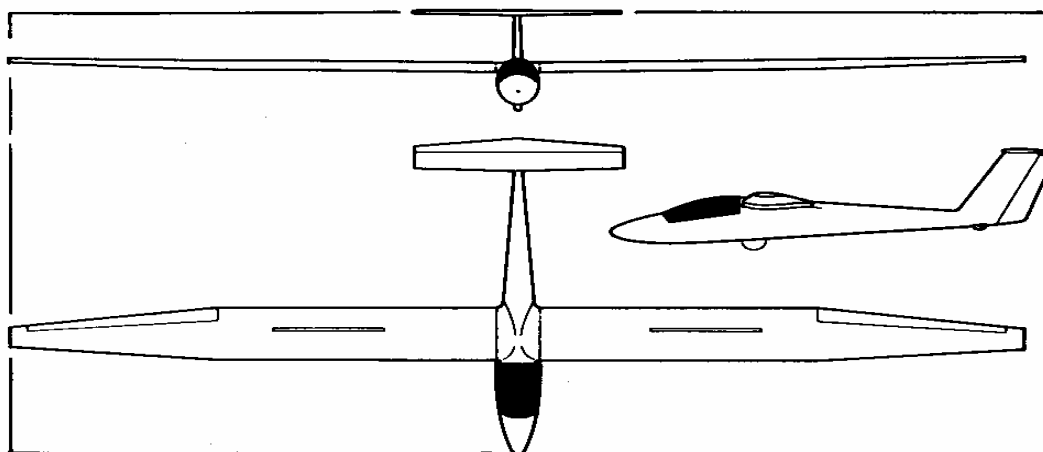
Max vlieggewicht: 350 Kg

Max vliegsnelheid: 240 Km/Hr

Min dalen: bij 72 Km/Hr/ 0,64 m/sec

Min dalen: bij 72 Km/Hr/ 0,64 m/sec

Beste glijgetal bij 85 Km/Hr/35 gemeten: 31



# Koninklijke Vliegclub "DE WOUW"

12-13 OKTOBER 2002

## OPEN DEUR ZWEEFVLIEGEN

- Maak kennis met een boeiende sport.
- Toegang gratis.
- Doorlopende luchtdopen aan 25 euro met gratis video over zweven.
- Flight simulator op groot scherm
- Bekijk Tienen en omgeving uit de lucht.
- Info over zweefvliegen.

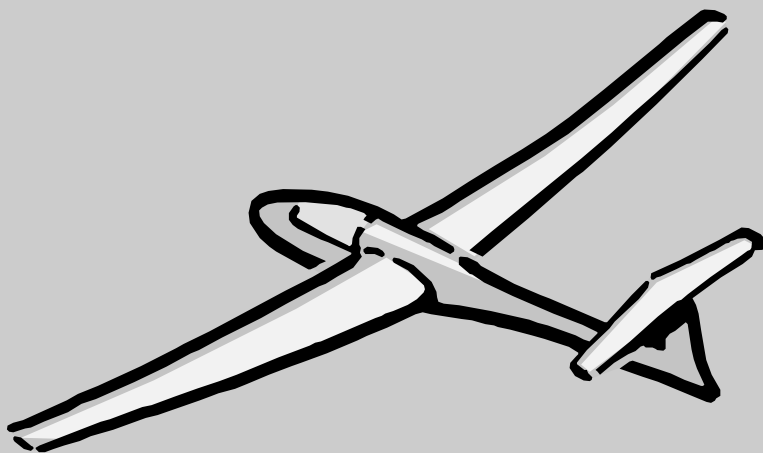
Vliegveld Tienen Goetsenhoven.  
Hannuitsesteenweg 350  
3300 Tienen

Leer zweefvliegen in eigen streek ( vanaf 15 jaar )  
Zweefvliegen: de basis voor elke piloot.  
Betaalbare vliegsport.

Info: tel 016 / 81 22 76

[WWW.dewouw.net](http://WWW.dewouw.net)

Start theorielessen zweefvliegen (10 lessen)  
27 oktober 2002 om 10.00 uur in het leslokaal op het vliegveld.



## Let op : radiocursus luchtvaart

Start van de lessen op 6 november 2002.

Beperkt aantal plaatsen

Inschrijvingen in het clubhuis

## 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

## 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](mailto:mattijs@dewouw.net)).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows versie 2.x, 6.0, 7.0, Word 97, 2000, 2002
- MS Works voor Windows versie 3.0 en 4.0
- MS Publisher versie 2.0, 3.0, 97 en 98, 2000, 2002
- 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!!!**

## Colofon

### Medewerkers

Theo Stockmans  
 Bart Huygen  
 Griet Francart  
 Jan Hendrickx  
 Jan Bruyninckx  
 Barbara Vicca

### Foto's

Theo Stockmans  
 Bart Huygen  
 Guy Peeters

### Internet homepage

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

### E-mail

[clubhuis@dewouw.net](mailto:clubhuis@dewouw.net)

### Redactie

Guy Peeters  
 St Pieterstraat 33  
 3300 Vissenaken  
 tel.: 0498/8816 57  
 E-mail: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans  
 Nerm 123  
 3320 Hoegaarden  
 tel.: 016/76.66.96  
 E-mail: [theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)



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 3**  
**September 2002**

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

**Kantoor van afgifte:**  
**Hoegaarden**