

Oeps... foutje!!!



(Foto van Yannis Agyropoulos)

Oeps, er zitten hier precies nog mollen van "voor den oorlog"!

Winterwerk



(Foto Guy Peeters)

Een noodzakelijk kwaad, maar..... in de winter wordt er aan de toestellen gewerkt om onze vloot luchtwaardig te houden. Tot op heden is er niet veel animo (praktisch niets). We zien altijd dezelfde personen in actie. Als er door de leden niet meer interesse betoont wordt voor het "winterwerk", zullen er volgend seizoen waarschijnlijk toestellen aan de grond blijven staan wegens "technisch niet in orde".

Etienne Boyen

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteiten-kalender	2
Verlenging van vergunning	3
VCL	3
Beste vrienden	4
Afronden	6
Is dit de limiet.	6
Torenvalken	7
Proeven	8
Beheerraad	9
Ligablaadje	10
Clubinsecten	11
Landen	12
Wielremmen	13
Beker Gerard De Praetere	14
Driedaagse van de Wouw	15
Charron beker 2002	15
Bevoegdheidsverklaringen	17
Gecertificeerd versus light	17

Foto coverage

Als al die gasten echt gaan komen vliegen

(Foto Guy Peeters)

Woordje van de redactie

In deze Cumulus vindt je verschillende artikels over de landing. Het is het meest cruciale tijdstip van gans de vlucht. De laatste maanden heb ik een paar keer mijn hart vastgehouden bij sommige landingen. Maar iedereen is zonder (erge) materiële of lichamelijke schade aan de grond geraakt. Maar het had anders gekund. Wij mogen het noodlot niet blijven tarten. En zeg nooit: mij overkomt dat niet. Vergeet niet dat de piloot kan verantwoordelijk worden gesteld tot het betalen van de franchise van 620 euro. Men lacht er altijd mee tot de piloot ze dient te betalen.

In deze editie vindt je enkele artikels over de fauna die op ons vliegveld te vinden is. Misschien eigenaardig in een tijdschrift over de luchtvaart. Het is eigenlijk een ideale gelegenheid om aan de buitenstaanders te tonen dat vliegvelden soms ideale habitat vormen voor sommige dieren. En voor de clubleden is het toch ook interessant de leefgewoonten te kennen van de dieren die men regelmatig in de weekends kruist.

Cumulus begint meer en meer te lijken op mijn persoonlijk blaadje. De bedoeling van ons tijdschrift is om de ideeën van zoveel mogelijk clubleden naar voor te brengen. Dit mag zowel positieve als negatieve kritiek zijn. Het zou de spreekbuis moeten zijn van de leerlingen en de instructeurs, van de overlandvliegers en de kerktorenvliegers, van de jongeren en de ouderen, van de Het moet een sfeerbeeld kunnen weergeven van gans onze gemeenschap.

De "winterwerkmaanden" zijn reeds een paar maanden lopende, of anders gezegd, wij zijn reeds in de helft. Maar men krijgt de ketting niet aan het draaien.

Het deskundig herbespannen van de romp van onze Ka 8 loopt op zijn einde. Het was een ideale of een unieke gelegenheid om aan dit ganse proces mee te helpen. Velen hadden goede voornemens om te komen helpen. Maar daarmee is het ook gebleven. Wij hebben twee mooie, verwarmde werkhuizen waarop vele clubs jaloers zijn, gebruik ze optimaal.

In elk geval wens ik aan iedereen prettige eindejaarsfeesten, een voo spoedig 2003 en vooral many happy landings.

Theo Stockmans

Foto voorpagina:

Als al deze ijverige studenten echt komen vliegen is er nog veel werk aan de winkel
Aan de professor zal het niet liggen.

Volgende keer in Cumulus...

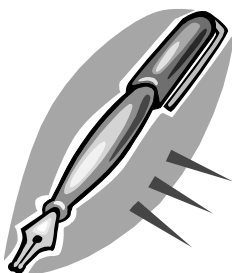
Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart?

- ✓ Kerstkamp
- ✓ Nieuw Charronreglement
- ✓ Theoretische lessen zweefvliegen
- ✓ Flora op ons vliegveld

Activiteitenkalender

- ✓ **25 januari:** Algemene vergadering zweefsectie.
- ✓ **08 februari:** Symposium Liga te Oostmalle .
- ✓ **15 maart:** Algemene Vergadering Club.
- ✓ **28 maart:** Vleugeluitreiking.

1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!



Artikels voor
volgende Cumulus:

02 maart 2002

Verlenging van zweefvliegvergunning

Vanaf 01 januari 2003 zal iedereen een vaste datum hebben waarop zijn vergunning vervalt. Wij gaan hetzelfde systeem kennen als bij de motorvliegers.

Het KBAC-Zweefvliegreglement zal als volgt aangepast worden: "Indien het geneeskundig attest werd afgeleverd in de periode van 60 dagen voorafgaand aan de datum van de wedergeldigmaking, blijft de initiële vervaldag behouden".

Een voorbeeld:

Je vergunning vervalt op 12 juni 2003; vanaf 13 april kun je naar de dokter gaan. Indien het geneeskundig attest wordt afgeleverd op 13 april, wordt je vergunning pas verlengd op datum van 12 juni 2003. Vroeger werd je vergunning verlengd op 13 april.

Let wel: indien je na 12 juni 2003 naar de dokter gaat, zal de "verlenging" van je vergunning ingaan op de datum dat je bij de dokter langs gaat.

Waarschijnlijk zal het zelfde systeem toegepast worden voor de technische controle van de zweefvliegtuigen.

Theo Stockmans



Vlaamse Cluster van Luchtsporten

De Vlaamse Cluster van Luchtsporten (zweven en modelluchtvaart) wacht actueel nog op zijn erkenning.

Die moet er normaal gezien in december komen. Dit wil nog niet zeggen dat wij subsidies gaan ontvangen, maar het is wel een noodzakelijke stap.

Tegen 1 april 2003 moet het werkingsverslag en afrekeningdossier 2002 worden ingediend.

In juni 2003 gaan wij dan van het BLOSO vernemen of wij onze, reeds uitgekeerde, subsidies mogen behouden.

Het gaat hier over een bedrag van ± 75.000,-€, waarvan 2/3 voorzien is voor personeelsuitgaven. Dit werd ons opgelegd door het BLOSO.

Het resterende 1/3 moet besteed worden aan de 4 verplichte basisopdrachten (werkingsopdrachten)

- informatiefunctie
- Begeleidingsfunctie (van clubs en kwaliteitscontrole)
- promotiefunctie
- aanspreekfunctie

Iets anders (bv een zweefvliegtuig voor de Liga) aankopen, mag niet. En er zal controle komen van het BLOSO, dat staat 100% vast.

Let wel, al deze bedragen worden gestort op de rekening van de VCL. Zij mogen in geen enkel geval broederlijk verdeeld worden tussen de Liga en de VML (modelluchtvaart).

Moest de VCL in het water vallen, zal dat voor de Liga een financiële aderslating worden van ± 5.000,-€.

De lidgelden voor 2004 zullen dan waarschijnlijk stijgen. Indien alles meevalt, zal er een daling komen van onze jaarlijkse bijdrage.

In de schoot van de Raad van Beheer van de Liga hebben wij reeds rekening gehouden met dit noodscenario.

In elk geval blijven we de goede moed erin houden.

Wordt zeker vervolgd in de volgende Cumulus.

Theo Stockmans

Ligaforum

Sinds enkele maanden is er eindelijk wat animatie gekomen op het forum op de website van de Liga (<http://www.lvzc.be/forum>).

Wil je op de hoogte blijven van de laatste stand van zaken op het vlak van transponderverplichting in Nederland?

Wie heeft er al ervaring met het slepen met ultralights?

Wat zijn de wijzigingen aan het luchtruim die recent aangebracht zijn, of wat kunnen we in de toekomst verwachten?

Ik wil mijn toestel, instrumenten, GPS of radio verkopen en wil dat gratis laten weten aan zweefvliegend Vlaanderen (en Nederland, en af en toe ook Wallonië)...

Iedereen nu nieuwsgierig genoeg? Surf dan eens langs de ligasite en geef uw reactie op één van deze onderwerpen, of stel de vraag van 1 miljoen (Euro wel te verstaan)!



www.lvzc.be/forum

Mattijs Cuppens

De "COIN-COIN"

De coin-coin of kwak kwak (het gekwaak van een eend) is een "vliegtuig" dat ooit in onze club werd vervaardigd.

Het was een Duitser, Schulze genaamd, die bij Fred Molinet werkte. Fred Molinet was de eerste secretaris van onze club. Hij werd door Robert Vergne (zie artikel over het lieren in onze club) ook wel de gegenführer genoemd. Hij had een non-ferro bedrijf in Tienen waar zich nu Affilips bevindt.

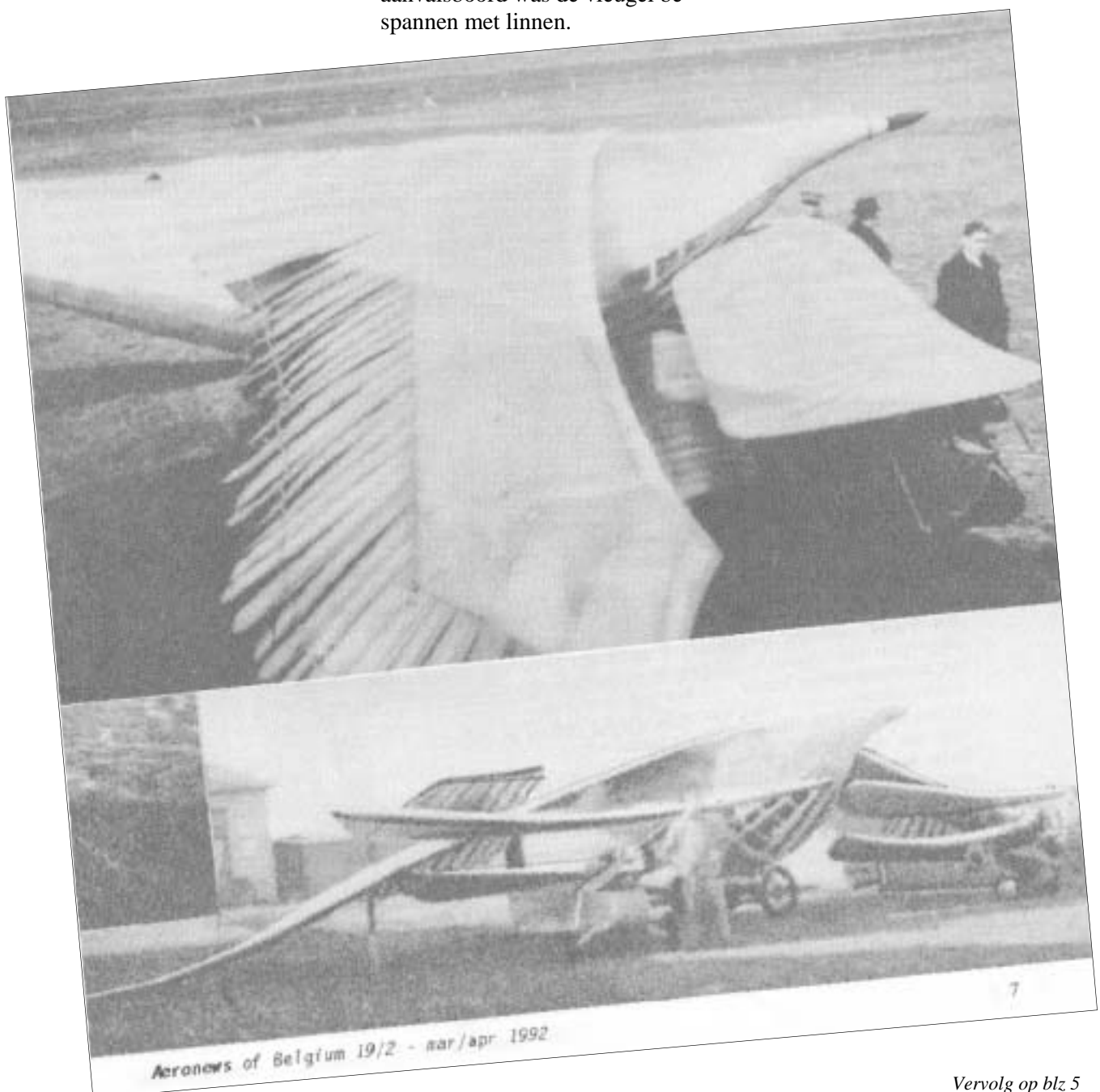
Die Duitser heeft alleen of samen met Molinet deze Coin-Coin vervaardigd. Dit gebeurde in een werkhuis te Saint Marie-Geest, op de weg van Tienen naar Geldenaken. In 1990 ben ik dat (vervallen) gebouw gaan bezoeken. Enige tijd later werd het afgebroken.

Het zweefvliegtuig had de vorm van een vogel (een dikke meeuw of zoiets).

De vleugels hadden een hoofdligger. Vanaf de hoofdligger naar de aanvalsboord was de vleugel gespannen met linnen.

Het achterste gedeelte van de vleugel bestond uit nagemaakte pluimen.

Deze waren gemaakt uit hout en plooibaar staal en bedekt met linnen, in juist dezelfde vorm als een pluim. En wanneer men zo een pluim vastnam - er waren er kleine en grote - en die dan in de dwarsligger zou gestoken hebben en naar beneden bewoog, dan zou het toestel naar voor bewogen hebben.



De "COIN-COIN"

Omdat Molinet wist dat George Nuyt (oud clublid) veel kracht had, moest hij proberen die nagebootste pluim recht naar beneden te bewegen, maar dat lukte niet.

Hij heeft het nochtans verschillende malen geprobeerd. Dus als die vleugels op en af zouden gegaan zijn, zou het toestel waarschijnlijk vooruit en naar boven zijn gegaan.

In de romp bevond zich een zetel voor de piloot. Nuyt: *Als ik voor de eerste maal het toestel zag, dacht ik dat de vleugels vanzelf op en af gingen.*

Er waren geen pedalen om de vleugels te laten bewegen. Er was wel een stuurknuppel die men naar voor en achter moest bewegen. Hiermee bewogen de vleugels zich op en neer.

Deze vliegende vogel zou in de lucht gebracht worden met een lier en daarna moest de piloot de vleugels in beweging brengen, zoals bij een vogel.

Nuyt: *Omdat ik militair piloot was, hebben Molinet en Schulze mij eens geroepen om te vragen of ik, als het toestel af was, er eens mee wilde met vliegen.*

Ik ging akkoord. Maar op een zeker ogenblik kreeg ik een telefoon van Molinet die zei dat Schulze er zelf wilde mee vliegen, spijtig voor mij.

Het afgewerkte toestel werd naar het vliegveld van Kiewit gebracht voor de eerste vlucht. Het werd op een soort afwerpbaar landingsgestel met vier wielen geplaatst.

Het toestel is helaas nooit hoger dan een paar meter geweest en daarna tegen de grond gevallen.

De mensendroom om een vogel na te bootsen was andermaal mislukt. De dochter van Evariste Pannecouque (hij is de stichter van de Koninklijke Vliegclub De Meeuw) heeft er als klein meisje eens kunnen in plaats nemen.

Tijdens de constructie van de Coin-Coin, heeft men er eens, als grap, een mand eieren onder gelegd.

Filmbeelden zijn er ook van. Een zekere Costel (Fransman), heeft die beelden eens gebruikt voor een film over de geschiedenis van de Luchtvaart.

Schulze is later, vóór wereldoorlog II, uitgeweken naar Quito, hoofdstad van het Zuid-Amerikaanse land Ecuador. Zijn vrouw, en twee honden, zijn achtergebleven in België.

Theo Stockmans

Beste vrienden (medeclubleden)

Toen ik de cumulus overnam van onze goede vriend Mattijs was dat met het idee in mijn achterhoofd om op mijn manier ook iets nuttigs te doen voor de club.

Ik ben daar nog van overtuigd, maar, om deze taak goed te volbrengen heb ik de medewerking nodig van "alle" clubleden.

Hiermee bedoel ik, geef mij de kans om van de cumulus een uithangbord voor de club te maken.

Laat de cumulus het forum bij uitstek zijn waar je avonturen, interessante verhalen, activiteiten, nieuwigheden, voorstellen en nog vele dingen die jullie kunnen bedenken naar de club toe kunnen ventileren.

Ons clubblad kan zowel in als buiten het vliegseizoen aan velen plezierige momenten en informatie bezorgen.

Iedere verstandige piloot trekt graag lessen uit zowel de goede als minder prettige avonturen van zijn collega's.

Instructeurs, jullie enorme kennis van vliegen en toestellen komt alle piloten van pas, draag je kennis ook over via ons blad.

Voor het winterwerk, laat de cumulus een manier zijn om samen met onze internetsite op te roepen tot samenwerking en eventuele projecten kenbaar te maken.

Tenslotte, mensen van het bestuur : gebruik dit blad om aan de leden laten te zien welke enorme inspanningen jullie doen om de club leef en betaalbaar te houden.

Als jullie ideeën hebben voor nieuwe rubrieken laat mij dan iets weten, als je van zweefvliegen houdt heb jij zeker iets in je hoofd om aan de anderen te vertellen.

Guy Peeters



Afronden

Regelmatig ondervind ik, of hoor ik van andere instructeurs, dat verschillende piloten afronden met de remkleppen. Juist voor de "touch" sluit men een beetje zijn remkleppen en men komt zacht neder. En dat lukt meestal, maar niet altijd.

Het is een slechte gewoonte die men aankweekt.

Het afronden bestaat erin het toestel, op geringe hoogte (± 50 cm), evenwijdig te brengen met de grond en daarna de grond te vermijden door zeer langzaam de stuurknuppel naar achter te brengen. Of anders gezegd, het zweef-toestel trachten te overtrekken. Het raakt uiteindelijk de grond aan een snelheid die lager is als de overtreksnelheid.

Op het ogenblik dat het de grond raakt opent men volledig zijn remkleppen en tezelvertijd brengt de piloot de stuurknuppel naar achter.



Onze Mistral C tijdens de afronding

Deze twee bewegingen mogen ook niet te bruusk gebeuren maar ook weer niet te traag.

Als men "afrond" met zijn remkleppen is het onmogelijk een correcte en veilige landing uit te voeren. Trouwens de stuurknuppel is veel gevoeliger dan de remkleppen. Men kan veel juister afronden.

Ik weet ook wel dat het afronden met de stuurknuppel niet altijd perfect verloopt. Maar het percentage mislukte landingen is veel kleiner dan met de remkleppen.

Oppassen voor de toestellen waarvan de wielrem werkt bij volledig geopende remkleppen. Bij het te bruusk openen kan het toestel op het ghras gaan schuiven of kan de piloot het toestel op zijn neus zetten.

Theo Stockmans

Is dit de limiet ?

Bij het begin van het Argentijnse zweefvliegseizoen heeft de Duitser Klaus Ohlman een nieuw wereldrecord gevlogen. Met een afstand van 2646,6 km heeft hij zijn vorig record met 182,9 km verbeterd(*). Klaus heeft in de stijgwinden van het Andes gebergte een gemiddelde snelheid gehaald van 209,9 km/u. Dit is echt fabuleus, maar is het de grens?

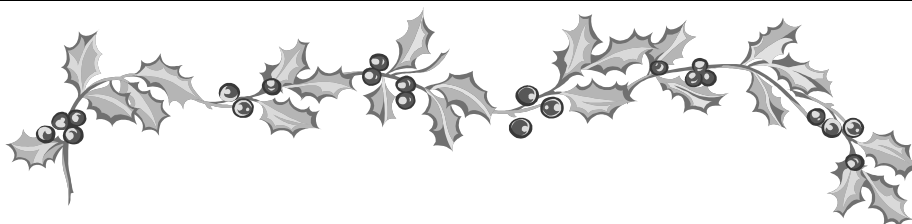
Klaus Ohlman is van beroep apotheker. Maar vorig jaar heeft hij zijn job opgegeven om van het zweefvliegen zijn beroep te maken. Zijn "werkplaats" is het Zuidfranse Serres. Daar vliegt hij meestal rond met zijn kanariegele Calif (tweezitter, side by side).

Hij heeft deze afstand gevlogen met een Nimbus 4DM. Een tweezit zweeftoestel met inklapbare motor, spanwijdte 26,5 m en een glijgetal van ± 60 aan 110 km/u.

Verschiede clubleden hebben dit toestel reeds zien vliegen in het Zuidfranse Saint-Auban.

() dit record moet nog wel gehomologeerd worden door de FAI.*

Theo Stockmans



Torenvalken

Iedere vliegtag ziet men meerdere torenvalken boven ons vliegveld "bidden". Wat zijn dit eigenlijk voor vogels?

De torenvalk (*Falco tinnunculus*) - totale lengte 32 - 34 cm; gewicht V 190 - 220 gram en 210 - 290 gram voor het M.

De torenvalk is, althans in Europa, de meest voorkomende roofvogel. Dit komt waarschijnlijk omdat hij weinig eisen aan zijn woongebied stelt; men ziet hem niet zelden midden in de stad? waar hij in kerktorens of andere grote gebouwen een broedgelegenheid vindt. Zo kan men hem ook aantreffen op torens van burchten en ruïnes; in het gebergte en andere streken waar rotsen en steengroeven zijn, nestelt hij in spleten en hopen.

Het meest broedt hij echter aan bosranden, in struikgewas of in alleenstaande bomen, waar oude nesten van kraaien of andere vogels beschikbaar zijn. Af en toe broedt hij ook in boomholten en nestkastjes, in de duinen langs de Noordzee zelfs op de grond.

De "biddende" valk

Om te jagen heeft de torenvalk steeds open land nodig. In de vlucht is hij al van ver te herkennen aan de lange spitse vleugels, aan de lange staart en vooral aan het kenmerkende "bidden" als hij voedsel zoekt.

Hij blijft daarbij fladderen op één plaats in de lucht alsof hij vastgeprikt is- en spreidt de lange staart al naar de windsterkte meer of minder recht naar onderen uit. Op deze manier kan hij het terrein nauwkeurig observeren. Meestal jaagt hij op veldmuizen.

Zodra hij bij het "bidden" een muis gezien heeft, laat hij zich zwevend een stukje zakken om dan op het gunstige ogenblik plotseling verticaal op de prooi te stoten.



Vaak komt hij echter met lege klauwen van de grond terug, omdat de muis nog net op tijd in zijn hol kon verdwijnen. Onvermoeibaar "bidt" hij op andere plaatsen verder, tot hij tenslotte bij het

♀

toestoten succes heeft en met de buit in de klauwen naar een hooggelegen plaats vliegt om hem daar op te eten.

Over het algemeen grijpt de torenvalk uitsluitende prooidieren die op de grond zitten of lopen?

Terwijl hij slechts zelden vliegend op insecten of kleine vogels jaagt.

Zijn voedsel bestaat dus voor ongeveer 85 procent uit muizen, voornamelijk veldmuizen? Dit houdt stellig verband met het feit dat hij het best kan "bidden" in open land, boven velden en weiden, waar vaak veel veldmuizen zijn.

Daarnaast vangt hij ook mollen en spitsmuizen, hagedissen, kevers en sprinkhanen.

In Midden-Europa, is de torenvalk deels standvogel, deels trekvogel, al naar het voedselaanbod en het weder. Bij de hier overwinterende torenvalken kunnen ook vogels zijn die uit meer noordelijke of oostelijke gebieden hierheen getrokken zijn.

(tekst komt uit: Grzimek dierenencyclopedie)

Theo Stockmans

FAI-PROEVEN

Tijdens wedstrijden worden er verschillende soorten proeven gevlogen. Nog zelden worden er klassieke driehoeken (of heen en terug proeven) gevlogen. De wedstrijdleiding kiest meestal uit een assortiment, zoals opgesomd in punt 19.1 van de FAI sportcode.

Hieronder vind je een vertaling van een gedeelte van de FAI sportcode, dat handelt over die verschillende proeven.

19 Proeven

19.1 De inrichter zal vermelden in de lokale reglementering welke type proeven vastgelegd worden, te kiezen uit:

* Assigned Speed Task (AST), opgelegde snelheidsproef, ofte snelheidsproef rond voorgeschreven keerpunten.

* Time Distance Task (TDT) ofte in tijd beperkte Cat's cradle

* Pilots Selected Task (PST), door de piloot geselecteerde proef.

* Assigned Area Task (AAT), opgelegde zone proef.

De organisatoren moeten er voor zorgen dat minimum 33% van de proeven verschillen van de primaire gebruikte proef.

19.2 Assigned Speed Task (AST), opgelegde snelheidsproef:

19.2.1 De inrichter zal een aantal keerpunten in volgorde bepalen.

19.2.2 De deelnemers zullen deze keerpunten nemen in de correcte volgorde, zoals opgelegd door de inrichters, en terugkeren naar de wedstrijdplaats in de korst mogelijke tijd.

19.2.3 De punten gegeven aan iedere deelnemer, zal rekening houden met de afgelegde afstand, zoals gedefinieerd in 21, en met de bereikte snelheid indien de piloot de volledige proef gevlogen heeft.

19.3 Distance Task (TDT), ofte in tijd beperkte Cat's cradle:

19.3.1 De inrichter zal een aantal keerpunten en een maximale tijdsduur bepalen.

19.3.2 De deelnemers zullen zoveel mogelijk keerpunten ronden binnen de voorgeschreven proefduur.

19.3.2.1 Er is geen limiet op het aantal maal dat een keerpunt gerond mag worden. Alhoewel na het ronden van een keerpunt, mag de deelnemer hier enkel maar naar terugkeren na het ronden van ten minste 2 andere keerpunten. Er is een uitzondering op deze regel voor de laatste 2 benen, dewelke gevlogen mogen worden als een heen- en terug van het eindpunt naar een keerpunt en terug.

19.3.3 De sluitingstijd van de proef wordt bepaald door het optellen van de opgegeven duur van de proef bij de tijd van de laatste geldige start van een deelnemer.

19.3.4 De lokale reglementen mogen vereisen dat de deelnemers hun eerste keerpunt moeten declareren voor het opstijgen.

19.3.5 De punten gegeven aan iedere deelnemer, zullen rekening houden met de afgelegde afstand, zoals gedefinieerd in 21. Er zullen geen snelheidspunten gegeven worden.

19.4 Pilots Selected task (PST), door piloot geselecteerde proef:

19.4.1 De inrichter zal een aantal keerpunten en een minimale tijdsduur bepalen.

19.4.2. De deelnemer zal zijn eigen proef bepalen door een aantal van deze keerpunten aan te duiden.

19.4.3 De volgende beperkingen zijn van toepassing op deze keerpunten:

19.4.3.1 Er mogen maximaal 10 keerpunten gebruikt worden.

19.4.3.2 Sommige keerpunten mogen ongeldig verklaard worden als eerste of laatste keerpunt.

19.4.3.3 De verkiesbare keerpunten mag men proberen te ronden in eenderwelke volgorde. Alhoewel na het ronden van een keerpunt, mag de deelnemer hier enkel maar naar terugkeren na het ronden van ten minste 2 andere keerpunten.

Er is een uitzondering op deze regel voor de laatste 2 benen, dewelke gevlogen mogen worden als een heen- en terug van het eindpunt naar een keerpunt en terug.

Vervolg op blz 9

FAI-PROEVEN

19.4.3.4 De inrichter mag een beperkingen opleggen op de volgorde van de aangeduide keerpunten

19.4.4 De deelnemer zal deze punten rond en terugkeren naar de wedstrijdlocatie.

19.4.5 De minimale tijdsduur voor de proef wordt bekomen door de opstelsom van bepaalde proefduur bij het tijdstip van de laatste geldige start door een deelnemer.

19.4.6 De punten gegeven aan iedere deelnemer, zal rekening houden met de afgelegde afstand en de snelheid, zoals gedefinieerd in 21.

19.5 Assigned Area Task (AAT), toegewezen zone proef.

19.5.1. De inrichter zal gebieden definiëren, welke de deelnemers in een voorgeschreven volgorde dienen binnen te gaan.

19.5.2 De gebieden mogen als volgt gedefinieerd worden:

* als het gebied tussen twee radialen, met als oorsprong de wedstrijdlocatie, of eender ander toegewezen punt, en gelegen tussen een minimum en/of maximum afstand van de site of dat punt, of

* als het gebied van een cirkel met een gegeven straal, gecentreerd op een GNSS (Global Navigation Satellite System) of op een geografisch punt.

19.5.3 De deelnemer zal de maximale afstand vliegen via deze gebieden.

19.5.4 Om de taak te voltooien zal de deelnemer een GNSS vluchtopname bezorgen met minstens één GNSS bepaald punt in ieder gebied, in de voorgeschreven volgorde.

19.5.5 De punten gegeven aan iedere deelnemer, zullen rekening houden met de afgelegde afstand, zoals gedefinieerd in 21, en met de bereikte snelheid indien de piloot de volledige proef gevlogen heeft.

19.6 Een proef mag niet geannuleerd worden behalve indien

16.9 van toepassing is, of als het weer als dusdanig verslechterd dat de proef niet rederlijkerwijze kan verlopen.

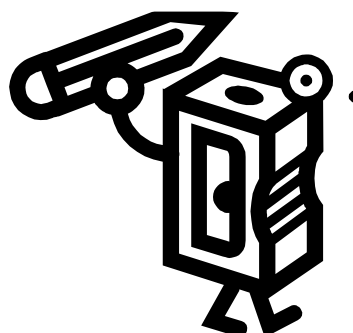
19.7 Waar mogelijk, zullen de klassen verschillende proeven vliegen, met de keerpunten zo gekozen om enig head-on conflicten te minimaliseren op ieder been, en om benen te vermijden van minder als 50 km. Deze laatste afstandsvereiste zal niet van toepassing zijn op het been van het laatste keer- of controlepunt naar het aangeduide laatste keerpunt.

Soms heeft men ook een AAST proef. Dit is een AAT proef waarbij de vluchttijd beperkt wordt. De piloot met de grootst, gemiddelde snelheid is de winnaar. Het is dus best mogelijk dat een piloot die buitenland winnaar is. Of een piloot die de proef rond, maar buiten de tijd, als laatste eindigt.

Zeker voor een buitenstaander, maar soms ook voor wedstrijd piloten, onbegrijpelijk. In elk geval is het niet bevorderlijk om de wedstrijden aantrekkelijk te maken. Maar dit is een ander onderwerp.

De tekst uit de sportcode werd vertaald door Sven Abels.

Theo Stockmans



Beheerraad club

Einde augustus heeft Maarten Vijverberg, om persoonlijke redenen, ontslag genomen uit de Raad van Beheer van de club.

Maarten was sedert 1998 schatbewaarder. Deze taak heeft hij op een voorbeeldige wijze volbracht. In naam van al onze clubleden danken wij hem hiervoor.

Hij wordt opgevolgd door Piet Vanosmael. De secretaris (of secretaresse) wordt Magda Govaerts. Deze twee personen blijven in functie tot de volgende Algemene Vergadering van de club.

Ligablaadje

Het Ligablaadje, editie december 2002, dat jullie zullen krijgen of reeds ontvangen hebben, is het laatste met Stephane VANDER VEKEN als verantwoordelijke uitgever.

Na verschillende oproepen hebben enkele mensen zich bereid getoond het prachtige werk van Stephane verder te zetten.

Tijdens een vergadering in ons clublokaal, op 02 november 2002, werd een redactieteam gevormd met volgende mensen.

Theo STOCKMANS (De WOUW)	Verantwoordelijke uitgever Hoofdredacteur
Stephane VANDER VEKEN	Zweefvliegtuignieuws Zweefvliegtuigboeken
Johan FRANSEN	Nieuwtjes Bestuur der Luchtvaart Corrector Zweefvliegtuigpers(nationaal + internationaal)
Ivo Lens	Geschiedenis van de Liga Symposium verslaggever Commissienieuws(instructie, technische, Charron, .)
Michel Dierick	Wat leeft er in de verschillende clubs(uitpluizen clubtijdschriften en de clubwebsites)
Mattijs CUPPENS (De WOUW)	Corrector Website nieuws Computerman
Guy PEETERS (De WOUW)	Computerman

Het nieuwe Email adres, waarop je je artikels kwijt kunt, wordt: **ligablad@dewouw.net**

Deze lijst is onvolledig. Geïnteresseerden kunnen zich nog steeds bij mij aanmelden. Hun voornaamste taak is wel artikels schrijven en/ of verzamelen.

Ongeveer één maand voor het verschijnen van het Ligablaadje verzamelt het redactieteam om de inhoud van het tijdschrift vast te leggen.

Theo Stockmans

Ligabijdrage

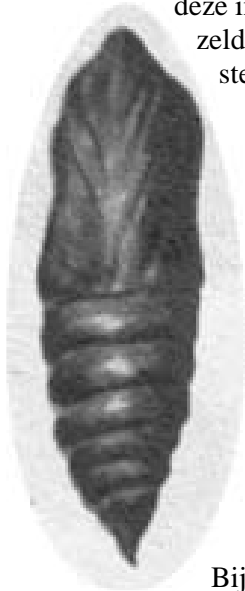
De ligabijdrage blijft voor 2003 onveranderd, namelijk 140,-€

Insecten op ons vliegveld

Aardhommels

Naast de oostelijke muur van ons clublokaal bevond zich een nest van aardhommels.

Dit werd niet vernietigd omdat deze insecten zelden of nooit steken.



Het zijn lieve, mooie insecten. Ik heb nooit geweten dat iemand door een hommels gestoken werd, sla ze dan ook niet dood.

Bij de aardhommels (*Bombus terrestris*) hebben de M een afmeting van 16 – 18 mm, de koningin 16 – 22 mm en de werksters 10 – 16 mm. Zij hebben een zwart met twee okergele banden en een wit achterlijfspunt.

Een hommelsstaat is éénjarig, en wordt elke lente opnieuw door overwinterde koninginnen gesticht. In de vroege lente zien wij dus alleen koninginnen vliegen.

In het begin doet de koningin al het werk, later nemen de werksters dat over. Deze werkstercocons worden als honingvaatjes gebruikt.

Het nest bevindt zich op ± 50 cm in de grond. De opening heeft een diameter van ± 2 cm, juist voldoende om de diertjes door te laten.

Het is best mogelijk dat op dezelfde plaats opnieuw een nest gevormd wordt; vernietig het niet.

Avondpauwoog

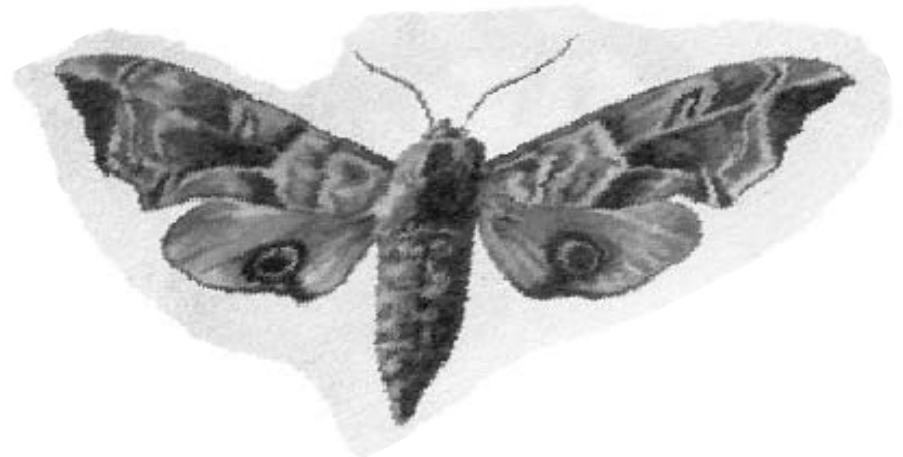
Rond de loods met de clubzwevers bevinden zich tal van populieren. Wat mij in de zomer opviel, was dat er verschillende takken kaal waren. De bladeren waren gewoon opgegeten door de rupsen van de avondpauwoog.



Ik heb er zeker een 20-tal kunnen tellen. Het zijn mooie, hellichtgroene rupsen met schuin naar beneden lopende dwarslijnen en een naar boven gericht staartje.

Zij worden ongeveer 6 cm lang en hebben een diameter van ±15 mm. Daar zij verschillende, kleine populieren bijna kaal gevreten hadden, heb ik er verschillende op naastliggende takken geplaatst.

Actueel bevinden zij zich in het "pop" stadium op onvindbare plaatsen. Volgend jaar (in de zomer) zullen er 's nachts prachtige nachtvlinders door ons luchtruim fladderen.



De avondpauwoog (*Smerinthus ocellatus*), ook wel pauwoogpijlstaart genoemd, is een nachtvlinder met een spanwijdte van 70 – 95 mm. De voorvleugels zijn roodachtig grijs, de achtervleugels ten dele rood, met een blauwe oogvlek.

De rups bevindt zich onder andere op de wilg en de populier.

De vlinder is niet zeldzaam in vochtige streken.

Theo Stockmans

Landen

Al in ons nummer van september 1999 heb ik er een artikel aan gewijd: het te laag binnenkomen.

Tijdens onze geslaagde opendeurdagen zijn wij, op het nippertje, ontsnapt aan een drama. Een van onze leden heeft tijdens een initiatievlucht op zeer lage hoogte en zeer traag onze bezoekers overvlogen, om daarna wat verder, als het ware, uit de lucht te vallen. Stoffelijke schade: nihil, lichamelijke schade: nihil; maar voor hetzelfde geld was het omgekeerde gebeurd en hadden wij onze opendeurdagen kunnen sluiten.

Een paar weekends later komt een tweezitter te laag binnen, raakt de grond $\pm 10\text{m}$ voor het begin van de piste. Een vleugel valt tegen de grond en raakt hierbij een ijzeren staaf die enkele centimeters boven de grond uitsteekt. Lichamelijke schade: nihil. Stoffelijke schade: een snede aan de onderkant van de vleugel. Dus, al bij al, veel geluk gehad.

Beide gevallen hadden eigenlijk dezelfde oorzaak: een inschattingfout.

De landingssnelheid ($V_{\text{land}} = V_{\text{stol}} \times 1,3 + \text{Wind}/2$) van je toestel moet je aanhouden tot het afronden. Als wij de V_{land} van een Ka 7 nemen (90 km/u) en trekken daar de V_{stol} af, komen wij tot een reserve van 30 km/u . Of met andere woorden: wij vliegen eigenlijk 30 km/u "te snel", waarom?

Het landen is de meest cruciale fase van de ganse vlucht. Men heeft maar één kans en het moet van de eerste maal goed zijn. Maar soms kunnen tijdens deze fase plots onvoorziene omstandigheden opduiken. Zo kunnen er plotseling personen over de RWY lopen, één van onze pistewagens rijdt de piste op, een motorvliegtuig snijdt je de pas af, een ander

zweefvliegtuig landt op jouw voorziene landingsplaats, ...

Als je nu aan de normale V_{land} landt, kunnen je met die 30 km/u "overschot" nog iets ondernemen. In de meeste gevallen sluit je eenvoudig de remkleppen en met een hoogte van 10m en een glijgetal van 20 geraak je nog 200m ver, 5m hoogte geeft je nog de helft, eigenlijk een mooie reserve.

Zelfs indien je op deze lage hoogte van richting moet veranderen (links i.p.v. rechts van de RWY moet landen), maak je steeds een gecoördineerde bocht. NOOIT met je voetenstuur, of NOOIT met de stuurknuppel alleen, maar steeds met beide stuurorganen tezamen. Het overschot aan snelheid vergeeft je echter gedeeltelijk deze fout.

Indien je nu te traag vliegt, kun je dit "reddingsmanoeuvre" vergeten. Men staat dan voor voldongen feiten. Soms begint men te panikeren en men tracht (als het nog kan) de schade te beperken. Dit kan soms fatale gevolgen hebben.

Als alles goed verloopt is er geen probleem, maar in geval van (blijvende) lichamelijke letsels beginnen de verzekeringen hun neus erin te steken en kan het voor de "boordcommandant" een financiële aderslating worden, een pijnlijke situatie waarover de meeste niet nadenken.

Ik zou toch aan iedereen die de bevoegdheid "vliegen met passagiers" bezit, vragen om toch hierover eens ernstig na te denken.

Dus hou altijd rekening met plots opduikende obstakels en vlieg steeds je normale snelheid tot op het laatste.

Waar moet je nu afronden op ons vliegveld? Het is voor onze vier verschillende landingspistes op dezelfde plaats. Het cijfer op de RWY, dat je de as van de piste aangeeft, neem je als afrondingspunt. Indien je op het gras land, schuif je dit cijfer, in je verbeelding, op het gras en de rest blijft hetzelfde.

Op die manier heb je op alle RWY's, een reserve van $\pm 15 \text{ m}$.



Dit kan het resultaat zijn van een harde landing...

Erger is het nog als je een initiatievlucht uitvoert. Je bent automatisch verantwoordelijk voor je passagier.

Je mag dan al eens een paar meters te kort komen, deze reserveafstand zal je probleem oplossen.

Vervolg op blz 13

Landen

Anders zul je vóór de piste “touchen”. Op de 06 of 17 rijd je dan door een afwateringsgoot en op de 35 is dit over een verhoogde weg. Op al deze plaatsen hebben verschillende zweeftoestellen reeds materiële schade opgelopen. Enkel op het gras, voor de 24, is er geen niveauverschil, maar daar staat dan weer één van onze sleeptoestellen.

Neem nooit het begin van de RWY als afrondingspunt. Het is echt gevaarlijk. Probeer NOOIT op deze manier te bewijzen dat je kunt landen, het kan je soms zuur opbreken.

Op welke plaats moet je nu landen? Zwevers zonder schaats trachten op de RWY te landen, maar het hoeft niet.

De andere toestellen landen op het gras, rechts van de piste. Is dit niet mogelijk, land links of indien het ook hier “bezet” is, zet je het toestel op het asfalt. Indien het mogelijk is kun je zelfs in het veld landen (niet als er grote gewassen staan). In een vroegere Cumulus heb ik dit item reeds uitvoerig behandeld.

Maar overvlieg tijdens de landing NOOIT op lage hoogte, en tegen lage snelheid, personen.

Verantwoordelijke piloot tijdens een vlucht met een tweezitter en waarbij twee piloten aanwezig zijn:

Indien er een examiner/ instructeur of hulpinstructeur inzittende is, is het de hoogste “in graad”.

Indien er twee instructeurs aan boord zijn, is het de piloot die al het langst die bevoegdheid heeft.

Indien de twee inzittenden allebei de bevoegdheid “vliegen met passagiers” bezitten, is het altijd de piloot in frontseat die de functie van boordcommandant waarneemt.

Indien slechts één van beide piloten deze bevoegdheid bezit, is hij de boordcommandant. Hij dient trouwens vooraan te vliegen.

Theo Stockmans

Wielremmen

De meeste zwevers hebben wielremmen. Als clubtoestel hebben wij slechts één toestel dat geen wielrem heeft: de Ka 7 OO-ZQO.

Alvorens met een toestel te vertrekken, kijk na of het een rem heeft en hoe ze bediend kan worden. Dit is niet voor alle toestellen op dezelfde manier.

Onze clubtoestellen

- Ka 8 door de remkleppen volledig te openen
- Ka 6 door de remkleppen volledig te openen
- Ka 13 door de remkleppen volledig te openen
- Astir fietsrem aan de stuurknuppel
- Mistral fietsrem aan de stuurknuppel
- SF 34 fietsrem aan de stuurknuppel

Andere voorbeelden

- Pilatus B4 fietsrem aan de remkleppen
- LS toestellen door de hielen aan het voetenstuur naar voor te duwen

Hou er ook altijd rekening mee (vooral tijdens de landing) dat de wielrem het eens kan laten afweten. Indien de rem niet werkt, herstel ze onmiddellijk, vlieg niet verder. Het kan je niet alleen veel materiële schade besparen maar ook financiële ellende.

Theo Stockmans

Beker GERARD DE PRAETERE

Datum	Immatriculatie	Type	Naam	Voornaam	Duur	Plaats
23-jun	OO-YDV	asw-19b	Vanosmael	Piet	8:45	1
29-jun	OO-ZNU	pilatus b-4	Stockmans	Theo	8:41	2
30-jun	OO-ZJF	ka-6e	Ruymen	Yves	6:30	3
30-jun	OO-YMR	discus 2b	Ruymen	Marc	6:23	4
23-jun	OO-ZMS	mini nimbus	Ruymen	André	5:42	5
15-aug	OO-ZNM	ka-6cr	Hendrickx	Jean	5:28	6
29-jun	OO-ZNM	ka-6cr	Bruyninckx	Jan	5:14	7
17-aug	OO-YDD	ls-1	De Reys	Eddy	5:14	8
17-aug	OO-ZMS	mini nimbus	Peeters	Guido	5:11	9
27-jul	OO-ZNM	ka-6cr	Waumans	Jan	5:06	10
16-aug	OO-YDV	asw-19b	Vandebecck	Jelle	5:02	11
15-aug	OO-ZJF	ka-6e	Leyssens	Pieter	4:50	12
2-jun	OO-ZMW	ka-6cr	Huygen	Bart	4:41	13
15-aug	OO-YYV	asw-15	Vandewalle	Eric	4:36	14
15-aug	OO-ZQO	ka-7	Segers	Jeff	4:32	15
15-aug	OO-ZWR	ka-7	Boyen / Guillaume	Ettienne / Robert	4:31	16
15-aug	OO-ZBA	asw-15	Coomans	Rudi	4:30	17
17-aug	OO-ZFU	twin astir	Vandewalle / Vandewalle	Johan / Karel	4:30	18
15-aug	OO-ZYE	ka-6br	Valvekens	Edouard	4:17	19
27-jul	OO-ZTV	mistral c	Kögler	Klaus	4:08	20
1-jun	OO-YLB	asw-15	Beersaerts	Guy	4:06	21
14-jul	OO-ZNT	bergfalke	Vandewalle / ?	Walter / ?	4:05	22
27-jul	OO-ZOI	ka-8	De Hert	Michaël	3:46	23
19-mei	OO-ZNM	ka-6cr	Mauroo	Yven	3:41	24
23-jun	OO-ZNM	ka-6cr	Segers	Tom	3:34	25
18-aug	OO-ZMW	jeans astir	Verbeeck	Philip	3:29	26
24-mrt	OO-ZNF	pik-20	Note	Henri	3:24	27
11-aug	OO-ZDR	ka-6e	Wyaux	André	3:10	28

Jelle Vandebecck

Uitslag "3 Daagse van de WOUW" - 2002

Ik heb deze uitslag opgemaakt aan de hand van de proeven ingediend voor de Charron, andere resultaten heb ik niet ontvangen.

Theo Stockmans

	Piloot	Toestel	Proef	Datum	Punten
1.	Yves RUYMEN	ZJF	GO 180 Km	19/05	1046,5
2.	Andre RUYMEN	ZMS	GO 115 Km + 68 Km optimax	19/05	722,6
3.	Eric & Karel VANDEWALLE	ZNT	CORR 82 Km(NG) + 71 Km Optimax	19/05	696,3
4.	Guy PEETERS	YZW	duur 3u 48'	19/05	228,0
5.	Yven MAUROO	ZNM	duur 3u 41'	19/05	221,0
6.	Edouard VALVEKENS	ZYE	CORR 34 Km(NG)	19/05	161,9

Charronbeker 2002

Als we de uitslagen van de Charron Beker bekijken (de volledige uitslag vindt je in het Ligablaadje), dat kan men besluiten dat beker in het buitenland beslist werd.

Het bewijs: wij nemen de eerste vijf van ieder klassement.

Dus bijna 50 % werden in het buitenland gevlogen. Als men die cijfers projecteert op het clubklassement, komt dit nog meer tot uiting. Iedereen kan natuurlijk buiten onze landsgrenzen gaan vliegen en er is voor die proeven ook nog een penaliserende van 20 %, maar toch.

Hieronder vind je een overzicht van de prestaties van onze clubleden.

Open/ Ren klasse (op 26)

plaats	piloot	punten
15	Guy PEETERS	2808,6
26	Andre RUYMEN	1151,9

Standaard klasse (op 44)

plaats	piloot	punten
4	Marc RUYMEN	4823,0
15	Jelle VANDEBEECK	3133,7
18	Eddy DE REYS	3086,4
25	Piet VANOSMAEL	2375,3
32	Guy BEERSAERTS	1882,7
37	Jan WAUMANS	1539,9
39	Rudi COOMANS	1352,0
41	Eric VANDEWALLE	1044,9

Club klasse (op 64)

plaats	piloot	punten
2	Theo STOCKMANS	4798,6
9	Yves RUYMEN	1711,8
14	Edouard VALVEKENS	1318,7
15	Michaella NIJS	1313,3
24	Jan BRUYNINCKX	985,7
29	Yven MAUROO	919,8
38	Pieter LEYSSENS	780,0
44	Jan HENDRICKX	717,0
48	Johan BOON	656,0
52	Philip VERBEECK	632,8
63	Edwin PORTAUW	517,4

Vervolg op blz 16

Charronbeker 2002

Tweezitter klasse (op 24)

plaats	piloot	punten
7	Eric VANDEWALLE	1968,3
9	Etienne BOYEN	1901,3
13	Walter VANDEWALLE	1335,3
24	Guy PEETERS	524,0

Clubklassement

Onze club behaalde een mooie 4 de plaats. Was het weder in Le Louroux iets beter meegevallen en als wij geen tien zaterdagdagen aan de grond hadden gestaan door de Luchtkadetten, dan hadden wij onze 3de plaats van vorig jaar misschien kunnen behouden. Want 5 x 300 Km maakt al snel 6000 punten.

klasse	proeven	buitenland	%
Club	15	10	66
Standaard	15	9	60
Open/ Ren	15	8	53
Motor	15	3	20
2-Zitter	15	6	40
Totaal	75	36	48

Juniorenbeker

Sedert 2001 werd ook de juniorenbeker in het leven geroepen. De maximum leeftijd van de piloten bedraagt 25 jaar.

5	Jelle VANDEBEECK	3133,7
12	Jan BRUYNINCKX	985,7
14	Yven MAUROO	919,8

Beker "Zuivere Afstand"

Deze beker wordt uitgereikt aan de piloot die de grootste afstand heeft gevlogen (opgegeven proef + Optimax), met vertrek vanuit België, rekening houdend met de handicapfactor van het toestel. De motorklasse kan niet meedingen.

1	Theo STOCKMANS	427,6	373,3	29 juni
5	Theo STOCKMANS	341,3	300,3	17 augustus
6	Marc RUYMEN	336,3	363,2	30 juni
9	Eddy DE REYS	325,3	318,3	17 augustus
		handicap-afstand	totaal gevlogen afstand	

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

Theo Stockmans



Andre met examiner Franz van Autreve (foto: Theo Stockmans)

Bevoegdverklaringen

In oktober hebben twee clubleden met succes volgende examens afgelegd:

Instructeur zweefvliegen:

– Piet VANOSMAEL

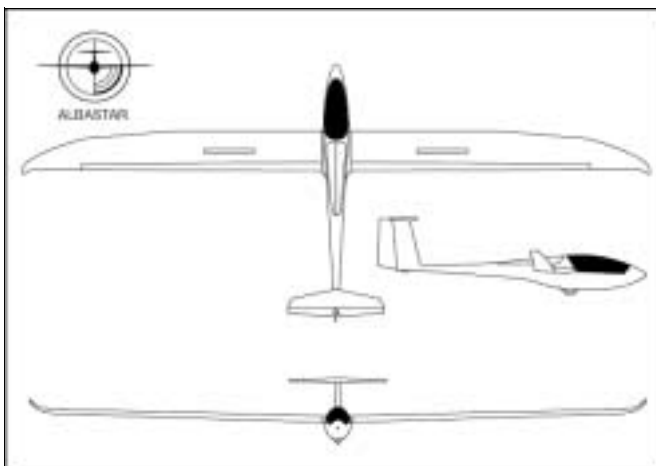
Hulpinstructeur zweefvliegen:

– Andre RUYMEN

Gecertificeerd versus ultralight

Al geruime tijd wordt in onze club de kostprijs en de beperkingen van het klassieke zweven in vraag gesteld. Er wordt gesproken over ultralichte slepers en over ultralichte zweevers met hulpmotor.

Piet, Luc, Danny en ikzelf zijn daarom naar Slovenië gereisd om een demonstratie bij te wonen van de Albastar 15m APIS M. Piet en Luc hebben er ook met de 13m APIS WR FAI gevlogen, een zweever van amper 120 kg. Beiden waren ze aangenaam verrast door de vliegkwaliteiten van dit toestel dat ondanks zijn geringe gewicht en strekking zelfs aan 150 km/u nog behoorlijk doorstak.



Ook de demonstratie van de gemotoriseerde versie was indrukwekkend.

Voor de nagenoeg geruisloze low pass tegen de landingsrichting in, gevolgd door een wingover om U tegen te zeggen en een zeer ruim gevlogen landingscircuit.

Franc Popit, de ingenieur belast met de motorisatie, heeft uitvoerig uitgelegd welke moeilijkheden overwonnen werden om de tweecilinder motor in de toch fijne romp te bergen.

Later heb ik in Parijs de voorstelling bijgewoond van de CAVOK 10, mijn persoonlijke droommachine. De ontwerper Christian Brondel heeft er een amateur video vertoond met de eerste sprongetjes op de startbaan en ook van de eerste vlucht. Uit zijn uitleg leerden we dat het niet evident is een motor vast in te bouwen met een schroef die uitklapt.

Ook waren zijn berekeningen van motorvermogen verkeerd. Hij koos bewust voor de trial motor omdat die onder alle omstandigheden bleef draaien en om het hoge koppel.

Alhoewel hij verder niet in detail trad kunnen we stellen dat de topsnelheid op motorkracht lager zal zijn dan voorzien. Verder bespaarde hij bewust 20 kg op de remkleppen. Hij roemde vooral de vliegkwaliteiten en liet uitschermen dat de polaire wel eens zeer goed zou kunnen zijn.

Hierna volgt een summiere opsomming van voor en nadelen:

SILENT-IN:

voordelen:

- ◆ Goedkoop toestel (ook in bouwkit verkrijgbaar)
- ◆ In productie en snel beschikbaar.
- ◆ Snelle motorontplooiing (12 sec)
- ◆ Computergestuurde motor met lambdasonde en begrensd toerental wanneer koud.

Gecertificeerd versus ultralight

nadelen:

- ◆ Basistoestel met weinig luxe en afwerking.
- ◆ Vrij lange aanloop op gras: 180 m (150 m beton)
- ◆ Finesse van een goede Ka6E (>31)

15m APIS M:

voordelen:

- ◆ Zeer zuiver afgewerkt product.
- ◆ Finesse 39-40 aan 92 km/u
- ◆ Sterke motor. Take off op 120 m gras.
- ◆ Zeer veilig vlieggedrag.

nadelen:

- ◆ Zwaarste vleugels van het drietal (38 kg)
- ◆ Lange remorque.
- ◆ Nog niet toegelaten in België.
- ◆ Motorontplooiing 20 sec.



(een Apis in volle glorie)

CAVOK 10:

voordelen:

- ◆ Ontworpen als zuivere zwever (in 15 m versie)
- ◆ Tweedelige vleugels, korte romp en korte remorque.
- ◆ Strecking 25, 13% profieldikte en hoogste vleugelbelasting.
- ◆ Finesse 40+ en vlakste polaire
- ◆ Snelle en eenvoudige schroefontplooiing en mogelijkheid om de motor te starten met ingeklapte schroef.

nadelen:

- ◆ Motor met laag vermogen.
- ◆ Aanloop op beton: 160 m (gras waarschijnlijk 195 m)
- ◆ Te landen met draaiende schroef zoals motorvliegtuig.
- ◆ Slechts beschikbaar na september 2003.

Uit een vergelijking van gepubliceerde en geschatte polaires zou ik stellen dat de SILENT-IN zich kan meten met een Ka6E, marginaal slechter in het pompen maar beter boven de 110 km/u.

De 15m APIS M en de CAVOK 10 kunnen de vergelijking met plasticbakken van de vorige generatie goed doorstaan in het hogesnelheidsgebied, maar zijn beter tussen 90 en 110 km/u.

Omwille van hun flaperons kunnen ze ook pompen aan een lagere snelheid zonder verlies van enige bestuurbaarheid. Volgens Piet is de Apis zwever een "super Ka8".

Brondel vertelde mij ook dat zijn toestel (en ook de Apis) ontwikkeld is volgens JAR22, maar dat de ultralight klasse niet de dure procedure (600.000 €) vereist voor de toestellen gecommmercialiseerd kunnen worden.

Voor de prestatiegerichte piloot schieten deze nieuwe ontwikkelingen zeker tekort.

Voor de "zondagsvlieger" die ten allen tijde wil vertrekken, die in zwak weer wat verder wil gaan en vooral niet met buitenlanden wil geconfronteerd worden zijn ze een aanrader.

De mogelijkheid te starten op een ULM-vliegveld brengt ook het vliegen op een zonnige zomeravond binnen de mogelijkheden. (opmerking: alleen de APIS kan in Avernas veilig vertrekken).

We zullen in de toekomst nog vele ontwikkelingen zien bijkomen. Zoals de tweezitters TAURUS, CAVOK 20 en de eenzitter TEST TST-10m.

Surf eens naar www.pipistrel.si en lees de Franse krantenartikels.

Nu maar hopen dat dromen werkelijkheid worden.



Jan Hendrickx

Belgische Luchtkadetten

Op 05 oktober 2002 was het de laatste zaterdag-vliegdag van de Luchtkadetten. In onze club werd deze grijze periode afgesloten met een gourmet. Spijtig genoeg kende deze samenkomst een miniem succes. Maar aan plezier ontbrak het niet.

Enkele weken vóór 05 oktober deed, in onze club, het gerucht de ronde dat de cadetten het samenvliegen met De Wouw eens wilde proberen. Omdat deze activiteit toch enige voorbereiding vergde, nam ik, schriftelijk, contact op met Commandant Knaepen, verantwoordelijke voor het Militaire Centrum voor Zweefvliegen (MCZV). Ik kreeg het volgende antwoord: zoiets is bij de Luchtkadetten nooit besproken geweest, trouwens, ik heb al problemen om vier cadetten tezamen te laten landen in Goetsenhoven.

In januari 2001 heeft De Wouw de cadetten uitgenodigd om, tijdens het weekend 25/26 mei 2001, eens naar onze vliegactiviteiten te komen kijken. Dit met de bedoeling voor een eventueel samenvliegen. Spijtig genoeg, niemand gezien, ze waren het "vergeten".

Tijdens een vergadering in september 2001, hebben de cadetten, en NIET De Wouw, gewoonweg gezegd dat samenvliegen in Goetsenhoven onmogelijk is.

Trouwens in onze concessie-aanpassing (opgemaakt in functie van **hun** wensen) staat uitdrukkelijk vermeld dat De Wouw geen enkele vliegactiviteit mag hebben op de dagen dat zij vliegen.

Dit zijn de woorden van de cadetten en niet van Stockmans. Telkens de kans zich heeft voorgedaan om eventueel samen te vliegen, heb ik die niet laten liggen. Van al deze voorvallen zijn er getuigen; ik ben **nooit** alleen naar een vergadering geweest.

Het doet mij niet pijn, maar het maakt me wel kwaad dat er verschillende mensen zijn, vooral buiten De Wouw, die nog altijd denken dat ene zekere Stockmans dwars ligt. Niets is echter minder waar.

Regelmatig duiken er geruchten op die later waardeloos blijken te zijn. Zij zorgen enkel maar voor onenigheid in onze club. Voor mij telt wat er op papier staat, niets meer.

Ik vecht, samen met het Bestuur en de clubleden, voor het bestaan van deze club, en dat kan ons niemand kwalijk nemen; in tegenwoordig, het is onze plicht.

De Wouw heeft geen keuze uit drie vliegvelden (Bevekom, Goetsenhoven en Sint-Truiden) om haar sport te beoefenen. Het is gewoon een kwestie van te overleven.

En in de fabeltjes dat Defensie ons vliegveld zou aanpassen om naast elkaar te kunnen vliegen, geloof ik al lang niet meer. Trouwens wij moeten niet in de verre toekomst kijken, wij moeten met onze beide voeten op de grond blijven. Wat telt is vandaag, morgen kan het te laat zijn.

Je moet zelf met het "zwaard van Damocles" bedreigd worden, anders begrijpt men, of wilt men deze situatie niet begrijpen, echt triest.

Theo Stockmans



Ons lestoestel (ASK13) in volle actie

(Foto Guy Peeters)

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 alle-
maal 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 Stock-
mans. Tel: 016/76.66.96

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Guy Peeters
Sven Abels
Jan Hendrickx
Jelle Vandebecck

Foto's

Theo Stockmans
Guy Peeters
Yannis Agyropoulos

Internet homepage

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

E-mail

clubhuis@dewouw.net

Redactie

Guy Peeters
St. Pietersstraat
3300 Tienen
tel.: 0498/88.16.57
E-mail: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

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



Overname & of vermenigvul-
diging van artikels, foto's en
tekeningen is niet toegestaan
zonder mits vermelding van
de bron.

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een
personal computer beschikken kunnen hun teksten bin-
nenbrengen 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, XP
- MS Works voor Windows versie 3.0 en 4.0
- MS Publisher versie 2.0, 3.0, 97 en 98, 2000, XP
- 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 spe-
ciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden
(naast de keukendeur in het clublokaal).

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



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 8 Nummer 4
december 2002**

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

**Kantoor van afgifte:
Hoegaarden**