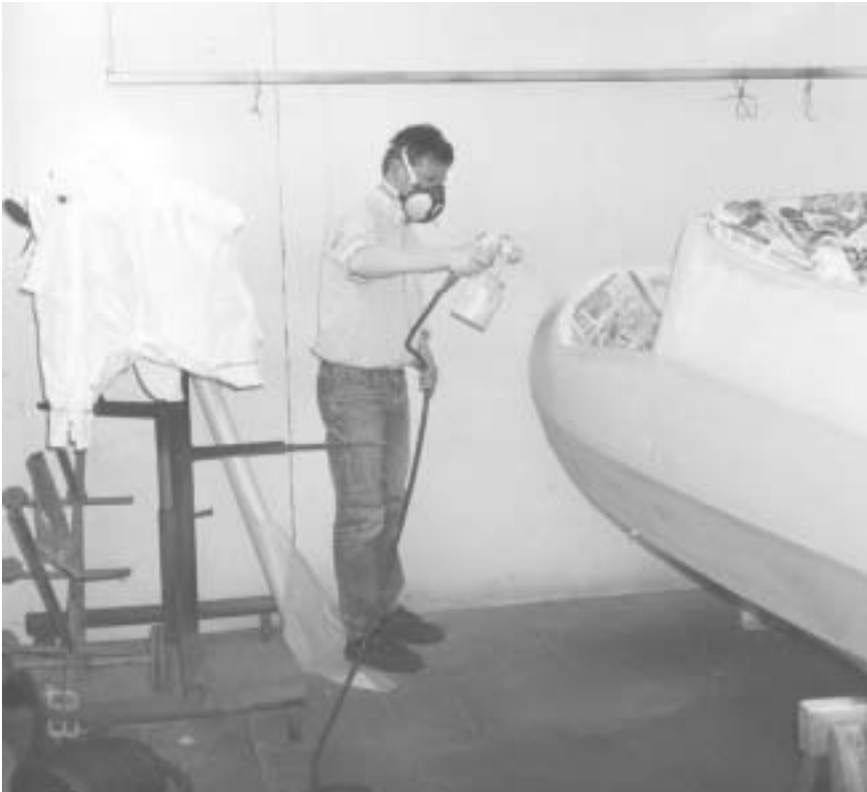


## Winterwerk...



(Foto: Guy Peeters)

Er zijn mannen die alles kunnen, een pintje drinken, goed eten, lesgeven, herstellen en hiermee bewezen ook spuiten.

## Symposium LVZC



(Foto: Guy Peeters)

En dan zijn er de mannen die het voor ons opnemen en het ook nog goed kunnen uitleggen. Cool als die vent uwe pa is, als club is het natuurlijk ook meegenomen.

## In dit nummer...

Nieuwjaar	3
Opendeurdag	3
Technisch controle	4
Borgstelling	5
Standplaatsen hangar	5
Vluchtstatistieken 2002	6
Winterwerk	7
De hazelaar	7
Charronbeker	8
Aanspakeijkheid	8
Loggers	10
Over andere zwevers	11
Statutenwijziging	12
Nieuw Charron-reglement	12
Kerstkamp	12
Vergaderingen	13
De vlier	14
Erkenning als "sportfederatie"	15
Te gek, die zondagen	15
Nieuwe commandant	16
Mijn lyrische tijd	17
Herhalingsles luchtruim	19
Look out	19
Prikbord	20

### Foto coverpage

Jelle wacht om te vertrekken in de Astir terwijl de ASK 13 landt.

(foto: Jean Argyropoulos)

## Woordje van de redactie

Bij het lezen van deze 1ste editie van jaargang 9 staat er een nieuw vliegseizoen voor de deur. Nochtans hebben de laatste maanden enkele mooie vliegweekends gehad. Daarom hebben de meeste van onze leden hebben reeds hun jaarlijkse checkvlucht achter de rug.

Wij hadden zelfs een vliegtag met thermiek tot +2m/s en een basis van 1000m, echt om van te snoepen.

Onze zweeftoestellen zullen ook allemaal uitgerust zijn met een logger. Dit zijn dure toestellen. Behandel ze met de nodige zorg. Leer omgaan met deze toestellen alvorens er mee te vliegen. Bestudeer deze loggers niet tijdens het vliegen. Het is een gevaar dat hierin schuil gaat. Je look out moet je hoofdbekommernis zijn tijdens het vliegen.

Het is ons tweede seizoen waar we onze activiteiten gedurende 10 zaterdagen **moeten** afstaan aan de Luchtkadetten. Ondanks deze zware handicap hebben wij ons ledenaantal kunnen handhaven. Met dank aan de leden die hun vertrouwen in De WOUW hebben gesteld. Maar onze sectie heeft er financieel zwaar moeten investeren, met resultaat zoals je ziet.

Het herbekleden van onze Ka 8 ZAR gaat naar zijn eindfase. Nog enkele details en hij vliegt terug. De werken aan onze Piper zijn nog volop bezig. Maar de werken vorderen in positieve zin.

De noodzakelijke luxe van een tweede sleper bewijst nu zijn nut. In plaats van een tweede sleper te onderhouden hadden wij een mooie zwever kunnen kopen, dat is waar. Maar het zou veel harder aankomen moesten we gedurende maanden aan de grond gestaan hebben.

Alvorens het vliegseizoen definitief in te zetten, denk eens rustig na over de vliegveiligheid. Achter iedere vlucht schuilt er gevaar.

Tot op de piste.

Theo Stockmans

## Volgende keer in Cumulus...

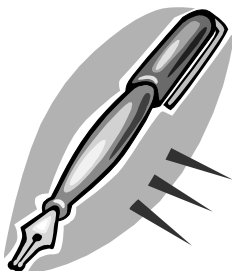
Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2003?

- ✓ Wedstrijdverslagen
- ✓ 3 daagse
- ✓ Ventus 2C X

## Activiteitenkalender

- ✓ **5 april:** Voorstelling Charron-reglement
- ✓ **16 april:** Herhalingsles lucht-ruim en loggers
- ✓ **24+25 mei:** Kaiserwedstijd.
- ✓ **29 mei - 01 juni:** Kempencup.
- ✓ **24 mei - 01 juni:** Belgish kampioenschap
- ✓ **07 - 09 juni:** 3 daagse
- ✓ **07 juni:** BBQ
- ✓ **20 juli:** luchtdopen Yeti
- ✓ **28 juni:** luchtdopen Apem
- ✓ **21 juli - 3 augustus:** Kamp Le Louroux
- ✓ **18 - 22 augustus:** vlieggkamp

1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
Winterwerk!!!



Artikels voor  
volgende Cumulus:

02 mei 2002

## Nieuwjaar vieren in het clubhuis.

Voor alle clubleden die de afgelopen maanden op Mars gewoond hebben: dit jaar hebben we oud op nieuw gevierd in het clubhuis. De opkomst was met ongeveer 30 leden voldoende om er een gezellige avond van te maken.



Om het mijzelf gemakkelijk te maken, had ik gourmet voorzien, zodat iedereen die een stuk gebakken vlees op zijn bord wilde, daar zelf voor moest zorgen.

Aan de tafels werd er gezellig heen en weer gebabbeld, en naarmate de avond vorderde (en de flessen wijn ook) werd de stemming beter en beter.



Als dessert had ik zelfgebakken (jaja) pannenkoeken met ijs en chocoladesaus voorzien. En terwijl een enkeling nog volop zijn pannenkoeken aan het binnenspelen was, passeerde middernacht zonder dat er veel aandacht aan werd besteed.

Na het bezichtigen van het vuurwerk (ons gratis aangeboden door de stad Tienen) werd de volumeknop op 10 gedraaid en kon het feest pas echt losbarsten.

Tafels en stoelen aan de kant, en dansen maar. Wanneer in de vroege uurtjes iedereen moe gedanst was, werd het omstreeks 5 uur tijd om huiswaarts te keren. Al zeg ik het zelf: Een geslaagde avond, en de afwezigen hadden ongelijk. Volgend jaar opnieuw?

**Jan Bruyninckx**



## Opendeurdag: van achter de plank

Het was een mistige morgen, die zondag de 13 oktober. De meteo voorspelde echter wel beter en respectabeler weer in de loop van de dag.

Enfin, de briefing bracht dan het moment van de waarheid, wie ging nu wat doen? Een paar mensen voor aan de parking, enkele voor een beetje uitleg te geven bij de vliegtuigen, en ikzelf mocht de plank doen.

Mijn ervaringen daarmee gingen toen enkel terug op een paar zondagmiddagen toen er maar weinig leden aanwezig waren, maar hiermee zou ik het vak dus wel leren ☺.

Allé, we zijn er klaar voor... Intussen was het wat opgeklaard en de eerste geïnteresseerden verschenen reeds. Ik moet zeggen dat er wel veel volk kwam opdagen, iedereen had dus wel een beetje zijn handen vol.

Het was wel indrukwekkend om te kunnen zien hoe snel na elkaar er gestart en geland werd. Vooral de nog niet-gedoopten vonden er wel een bezigheid in terwijl ze wachtten.

Dat was allemaal wel leuk tot de Ka-7 nogal vrij laag binnenkwam en al die mensen hun wreed moesten haasten dat ze op tijd uit de weg waren!

Datgene er buiten gelaten, vond ik het zelf wel een toffe dag en ik weet zeker dat al de andere mensen er net zo over dachten, gezien er toch heel wat van hen zich inschreven voor de theorielessen, allen succes daarmee trouwens!

**Jelle Verhoeven**



## Technische controle zweefstoestellen

Vanaf dit jaar heeft de Vlaamse Liga samen met de Franse Federatie een map ontwikkelt die **gratis** aan alle clubs en privé-eigenaars van een zweefvliegtuig aangeboden wordt.

Het gebruik ervan is dan **ook verplicht**.

Via internet kan men bij de constructeur deze lijsten opvragen. Een correcte inschrijving van de gevloggen uren klinkt logisch maar is in de praktijk soms ver zoek.



Het “Bestuur der Luchtvaart” ligt aan de basis van dit initiatief.

De bedoeling is een betere kijk te krijgen op de levensloop van het desbetreffende zweefvliegtuig. Het is geen geheim dat er Belgische toestellen zijn die, laat ons duidelijk zijn, heel goed onderhouden worden maar waar er weinig over op papier staat.

Bijvoorbeeld, of alle TM's uitgevoerd zijn, door wie en wanneer, welke grote onderhoudsbeurten er ooit gebeurd zijn, of de instrumentatie regelmatig gecheckt worden enz....

Deze mappen hebben een vaste indeling waardoor de keurder sneller een beeld krijgt of alles in orde is. Ook vragen we de eigenaars zelf op te volgen of er van de constructeur uit verplichte veranderingen uitkomen.

Vorig jaar heeft het Bestuur der Luchtvaart bij de aanvraag van een certificaat voor uitvoer vastgesteld dat de uren die vermeld stonden op de keuringsbladen niet correct waren.

Dan volgt al snel de uitspraak “als men dat nog niet kan” hoe gebeurt dan de keuring ?????

Er is niets nieuws onder de zon, onze burens hebben reeds tientallen jaren zulke levensloop mappen. **Laat ons met zijn allen dit ernstig opvatten** en bewijzen dat wij dit in een **hobbysfeer** tot een goed einde kunnen brengen.

Wie weet staan er al kapers op de kust – officiële keuringsinstanties – die alles willen overnemen met het nodige prijskaartje voor de klant.

**Walter Vandewalle**

## Theorielessen zweefvliegen

Iedereen is er ongetwijfeld van op de hoogte dat onze club elk jaar een cursus theorielessen van het zweefvliegen geeft.

Dit jaar was ik één van de gelukkigen die deel mocht nemen.

De lessen vonden plaats op zondagen en gingen door in het briefinglokaal van de club. Ze gingen steeds van start om 9.30 en duurden, afhankelijk van de stof die de instructeur erdoor moest zien te krijgen, tot omstreeks 12.30.

Er was steeds een onderbreking van ongeveer 20 min ingelast. Sommigen onder ons maakten hiervan gebruik om hun blaas te ledigen, anderen om ze te vullen. Hoe dan ook, zelfs tijdens deze minuten had iedereen een doel.

De introductie ging van start op 27 oktober. Theo Stockmans vertelde wat meer over de gang van zaken in de club en over het doel van de lessen, nadien maakte Guy Beersaerts ons wat wijzer over de verzekeringen.

Op 3 november vond dan onze les aerodynamica plaats. Deze werd gegeven door Walter Vandewalle. Voor mij begon het al goed. Ik kon al niet aanwezig zijn omdat ik zelfs nog niet eens in het land was dat weekend. Nadien is Walter zo vriendelijk geweest om mijn resterende vragen te beantwoorden (hierbij nog eens bedankt!).

Op 10 november mocht Rudi Coomans ons wat meer vertellen over meteorologie. Hem wachtte een zware taak want nadien heb ik kunnen opmaken dat velen onder ons dit de moeilijkste stof vonden.

*(Vervolg op pagina 5)*

## Theorielessen zweefvliegen

*(Vervolg van pagina 4)*

Niettegenstaande, heeft hij dat zeer goed gedaan, aangezien niemand nadien nog onbeantwoorde vragen had.

Op 17 november is dokter Bruyninckx, die zelf gevlogen heeft, ons uitleg komen geven over de luchtvaartgeneeskunde. En niettegenstaande dit geen leerstof was, vond iedereen het toch interessant om eens te horen.

Op 24 november kregen we de basis van de reglementering van Luc Vandebecck. Tja, hoe maak je een saai hoofdstuk interessant? Wel, het is Luc in elk geval gelukt aangezien iedereen er tijdens en na de les, onder elkaar dieper op in ging.

Op 1 december heeft Luc nog uitleg mogen geven over het luchtruim en nadien heeft Guy Beersaerts het woord van hem overgenomen om ons wat meer te vertellen over navigatie. Ik heb kunnen opmaken dat velen onder ons dit het leukste hoofdstuk vonden.

Op 8 december en op 5 januari heeft Eric Vandewalle ons wat meer verteld over vliegtuigbesturing en over constructie.

Bij vliegtuigbesturing wek je het enthousiasme van iedereen op, want dat is zoveel als vliegen op de grond, maar hoe doe je datzelfde voor constructie? Wel, met didactisch materiaal. Ik had de indruk dat het een zeer goed idee was om bepaalde onderdelen van vliegtuigen te laten zien. Dat zegt zoveel meer dan woorden op papier.

Op 22 december heeft Piet Vanosmael ons richtlijnen gegeven in de wereld van de instrumenten. Volgens mij was het een goed idee om dit onderdeel op het einde van de lessenreeks te plaatsen want tijdens deze les klikken de laatste schakels van aerodynamica en vliegtuigbesturing op hun plaats.

Tot slot was er op 12 januari ook nog een herhalingsles gepland. Als we nog vragen hadden, konden we die toen aan een paar instructeurs stellen.

Dan rest er mij nog de instructeurs te bedanken voor de lessenreeks en aan mijn lesgenoten...

*LET'S FLY !!!*

**Barbara Vicca**

## Luchtkadetten

Onze club heeft van de Belgische Luchtkadetten v.z.w. een papier ontvangen waarop 10 zaterdagen vermeld staan waarop zij vliegactiviteiten ontplooiën op ons vliegveld.

Volgende dagen mogen wij dit jaar niet vliegen:

- 3, 10, 17 en 24 mei
- 6, 13, 20 en 27 september
- 4 en 11 oktober

Deze data werden eenzijdig vastgelegd door de BAC (dus zonder overleg).

Op die dagen zullen zij met één sleeptoestel en ± 4 (vier) zweefstoestellen ons vliegveld hypothekeren.

Op een goede vliegday hebben wij soms twee sleeptoestellen, 15 zweefstoestellen, motortoestellen en nog eens een aantal bezoekers op of in de onmiddellijke omgeving van ons terrein.

Op de vraag waarom zij EBTN voor hen alleen opeisen, kan ik ook niet antwoorden. Stel hen zelf eens de vraag.

En het is pijnlijk aan de grond genageld te staan bij het aanschouwen van hun activiteiten. Het is een harde realiteit.

**Theo Stockmans**

## Standplaatsen hangar en capaciteit startbaan

Momenteel vliegen er in onze club 24 zweefstoestellen. Om de veiligheid te kunnen garanderen, heeft het bestuur besloten dat er geen nieuwe standplaatsen worden toegekend in de hangars en geen nieuwe toestellen worden toegelaten op de piste.

De personen die in het verleden een aanvraag ingediend hebben en een positief antwoord hebben gekregen van het bestuur zijn natuurlijk wel nog welkom.

De anderen komen op een wachtlijst en worden toegelaten als er een plaats vrijkomt. Ook alle nieuwe aanvragen worden op deze wachtlijst geplaatst.

**Mattijs Cuppens**

## Vluchtstatistieken 2002

Maand	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
Doopvluchten	2	18	22	13	8	69	28	55	25	55	11	2
Buitenlandingen	0	0	0	1	3	11	6	13	0	0	0	0
"Normale" vluchten	42	105	181	125	86	189	218	160	65	32	58	20
Totaal	44	123	203	139	97	269	252	228	90	87	69	22

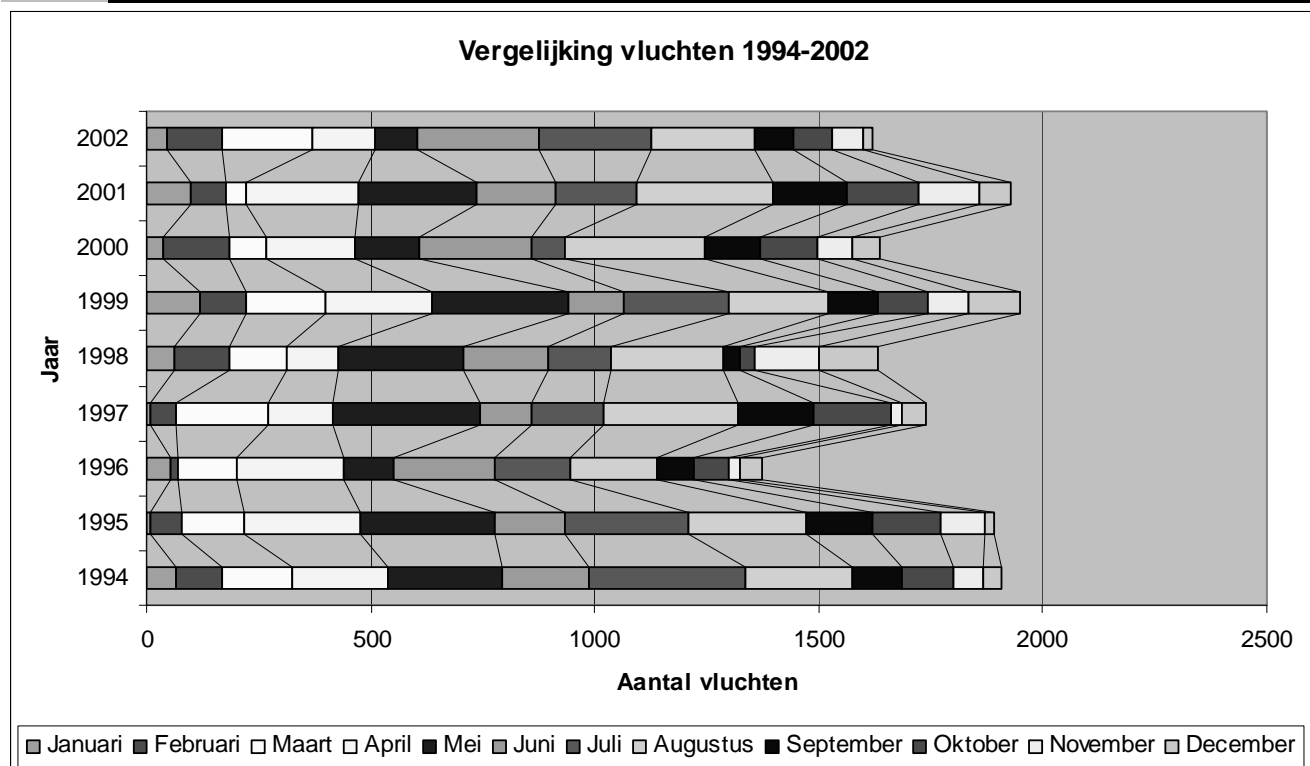
Vliegreun	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
Gemiddelde vluchtduur	13	15	39	65	65	72	99	81	54	19	16	15
Totaal	9,53	30,75	131,95	150,58	105,08	322,80	415,80	307,80	81,00	27,55	18,40	5,50

## Overzicht vluchten 1994–2002

Maand	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
1994	67	100	158	212	257	192	350	238	137	113	68	41
1995	8	69	140	259	300	156	276	263	124	150	99	22
1996	55	13	134	239	110	225	171	194	129	80	23	48
1997	10	55	206	146	326	118	159	299	174	171	26	54
1998	60	125	127	114	281	191	140	250	161	35	144	132
1999	118	102	179	239	305	124	234	222	170	111	89	114
2000	38	148	81	198	143	252	75	309	175	127	78	61
2001	100	77	46	251	260	180	181	305	130	162	134	70
2002	44	123	203	139	97	269	252	228	90	87	69	22

Vliegreun	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December
1994	15,63	26,67	84,27	116,60	188,47	118,40	285,83	154,70	36,53	26,37	18,13	8,88
1995	2,12	15,92	42,79	111,76	237,20	97,86	231,70	214,52	41,68	44,40	29,09	5,36
1996	11,92	2,60	49,13	211,12	128,33	258,75	182,40	174,60	62,35	25,33	5,75	11,20
1997	1,83	14,67	99,57	201,97	326,00	59,00	143,10	358,80	127,60	48,45	5,63	9,90
1998	11,00	27,08	44,45	102,60	248,22	155,98	200,67	204,17	45,62	19,25	33,60	30,80
1999	23,60	27,20	119,33	199,17	396,50	146,73	343,20	325,60	90,67	25,90	22,25	22,80
2000	7,60	56,73	33,75	201,30	143,00	197,40	75,00	236,90	96,25	38,10	14,30	10,17
2001	18,33	17,97	9,97	230,08	351,00	204,00	274,52	223,67	41,17	37,80	35,73	16,33
2002	9,53	30,75	131,95	150,58	105,08	322,80	415,80	307,80	81,00	27,55	18,40	5,50

### Vergelijking vluchten 1994-2002



## Winterwerk

### door werklozen?

Volgende vraag werd gesteld aan het "Vlaams Studie-en documentatiecentrum voor VZW's":

Bij ons in de vliegclub wordt aan ieder lid gevraagd om 20 uren te presteren ten voordele van de club. Dat kan zijn: werk aan vliegtuigen, gras afrijden, clublokaal verven, .... de bedoeling hiervan zijn de werkingskosten van de club te beperken.

Aan de clubleden die niet aan deze 20 uren komen, wordt gevraagd om, als compensatie, 5 Euro per niet gepresteerd uur te betalen aan de club; met een maximum bedrag van 100 Euro.

Aan de leden die meer dan 20 uren presteren, wordt geen financiële tegemoetkoming gegeven.

De vraag: leden die een werkloosheidsuitkering genieten, lopen zij geen gevaar voor de arbeidsinspectie?

### Antwoord:

Personen die een werkloosheidsuitkering genieten en vrijwilligerswerk doen moeten dit melden aan de RVA.

Zelfs indien men geen onkostenvergoeding ontvangt voor dit vrijwilligerswerk.

Zij zullen van de RVA een document ontvangen dat zal moeten ingevuld worden door de vrijwilliger zelf en door de VZW.

Doen zij dit niet dan lopen zij het risico geschorst te worden van hun werkloosheidsuitkeringen.

**Theo Stockmans**

## De hazelaar

Om toch iets meer te weten over wat er leeft en bloeit in onze nabije omgeving heb ik een kleine studie gemaakt over twee voorkomende struiken in de omgeving van onze loodsen.

De hazelaar, Latijnse naam: *Corylus Avelana*/ Frans: noisetier/ Duits: hasel/ Engels: hazel.

Het is meer een struik dan een boom, 3 tot 5 meter hoog. In Nederland en België komt hij vrij algemeen voor. Afhankelijk van groeiplaats en wijze van snoeien kan een plant door de vele uitlopers de indruk geven van een heel bosje.

De bladeren zijn rond, 10 - 15 cm lang, de takken grijzig.

De bloeiwijze is eenhuizig, tweeslachtig, dat wil zeggen dat er mannelijke en vrouwelijke bloemen zijn, maar beide in de zelfde plant.

Bij de hazelaar zijn de vrouwelijke bloemen klein en bladknopvormig, fel rood als ze bloeien. de mannelijke bloeivorm zijn de katjes, tot 6 cm lang.

Al vroeg vormen ze een (bedrieglijke) voorbode van de lente, want ze verschijnen ver voor de bladeren.

Op het hoogtepunt van de bloei vormen ze grote wolken stuifmeel, dat op de stamper van de vrouwelijke bloem de aanzet vormt voor de vrucht: de hazelnoot. deze noten zijn meestal pas in oktober eetbaar  
Is de hazelaar een boom of een struik?

Lastig, het is een struik, maar zo groot dat je hem tot de kleine bomen kan rekenen.

Heel opvallend in de bloeiwijze van de hazelaar zijn de vele scheuten die telkens van uit de basis

naar boven schieten. Een hazelaar is dan ook veelstammig.

In het voorjaar zijn de talrijke mannelijke katjes heel opvallend (lijken wel op die van de els). de vrouwelijke bloeiwijze is juist weer onopvallend.

Na de bloei ontluiken de bladeren. Dit zijn grote, bijna ronde bladeren die aan de onderkant behaard zijn. de bladrand is dubbel gezaagd wat een opvallend kenmerk is.

In de nazomer kan je bij de wat grotere' struiken na enig zoeken de talrijke hazelnoten vinden (kijk vooral goed aan de onderkant van de katten).

Rond oktober zijn ze rijp en zijn ze na een paar weken drogen goed eetbaar.

Deze hazelnoten zijn goed voor zenuwachtige magen, ze kunnen geeuwonger voorkomen, doordat ze lang in de maag blijven voor ze afgebroken worden. verder gunstig voor zwakken en suikerzieken en heilzaam bij een nierontsteking en afdrijven van gruis en tegen bloedarmoede.

30 gram katjes op water helpt vermageren, 10 gr op 0,5 l is een goed middel tegen de griep, 25 gr op 1 l water geeft een thee die reinigend is bij huidziekten.



Het hout van de hazelaar wordt( gebruikt voor stokken: wandelstokken, bezems, staken voor hekken, wichelroeden, speerschachten en lansen, als basis voor muren.

Na al deze toepassingen gelezen te hebben vraag ik maar één ding: breek deze planten achter loods zuid niet af, maar laat ze gewoon staan. de hazelnootjes kun je vanaf oktober rustig opeten.

**Theo Stockmans**

## Charronbeker

Opgelet, vanaf dit jaar gaat er een nieuw Charronreglement in voege.

Het volledig reglement vind je in het Vademecum of op de website van de Liga(www.lvzc.be).

Het is hier niet mijn bedoeling het volledig reglement bespreken, maar toch geef ik jullie enkele grote veranderingen mee:

- alle proeven worden met logger gevlogen (ook duurvluichten)
- alle proeven dienen ten laatste één maand na de vliegdatum ingediend worden langs de Charron on-line. Indien langer wordt gewacht, is de proef ongeldig.
- duurvluichten kunnen met ieder zweefstoel gevlogen worden; ongeacht de handicap
- er bestaan nog twee soorten afstandsvluchten: gedeclareerde vluchten en vrije afstand
- willekeurige coördinaten kunnen ook als keerpunten genomen worden
- optimax bestaat niet meer.
- de wedstrijdbonus werd afgeschaft

Proeven gevlogen met een fototoestel en een klassieke barograaf kunnen nog wel ingediend worden voor homologatie (50 km, 300 km, ..) maar niet meer voor de Charron.

**Theo Stockmans**

## Bestuurders en burgerlijke aansprakelijkheid in zweefvliegclubs

Gelukkig genoeg staan wij in ons zweefvlieg(club)leven, evenmin als in het dagelijks leven, niet of weinig stil bij onze mogelijke aansprakelijkheden.

Niettemin lopen de bestuurders, instructeurs en individuele leden (piloten) van een zweefvliegclub risico's waarvan ze zich beter bewust kunnen zijn. Hopelijk leidt deze beperkte inleiding tot een betere bewustwording van de juridische risico's, zodat ze zich hopelijk nooit voltrekken.

### De basisregels

#### Burgerlijke aansprakelijkheid

Volgens de basisregel van het aansprakelijkheidsrecht dient eenieder die door foutief gedrag aan een ander schade berokkend, deze schade te vergoeden.

Het gedrag waaraan men een beweerd fout dient te toetsen is dat van een "normaal, voorzichtig en

redelijk persoon, met dezelfde ervaring en opleiding" in dezelfde omstandigheden geplaatst.

Tussen de fout en de schade dient een oorspronkelijk verband te bestaan. De schade dient zeker en vaststaand te zijn. Hinder is geen schade. Foutief gedrag met schade noemt men ook wel een "onrechtmatige daad". De bekendste toepassing van burgerlijke aansprakelijkheid is de uitspraak "in fout zijn" bij een verkeersongeval.

#### Strafrechterlijke aansprakelijkheid

Een fout is geenszins gelijk te stellen met het begaan van een misdrijf.

Een misdrijf is een door het strafrecht gesanctioneerde inbreuk op een wet. De strafrechterlijke basisregel is dat alles toegelaten is, wat niet werd verboden.

Misdrijven zijn van "licht" naar "zwaar" onderverdeeld in overtredingen, wanbedrijven en misdaden.

Per categorie misdrijven is een an-

dere rechtbank bevoegd: de politierechtbank, de correctionele rechtbank of het Hof van Assisen. wegverkeermisdrijven ("overtredingen") of inbreuken tegen de luchtvaartreglementeringen zijn de bekendste voorbeelden van misdrijven die wij in zweefvliegverband kunnen begaan op de weg: met de aanhangwagen, maar ook op het vliegveld, of al zwevend in de lucht.

#### Gecombineerde burgerlijke en strafrechterlijke aansprakelijkheid

De burgerlijke en strafrechterlijke aansprakelijkheden kunnen gecombineerd worden.

Indien er een misdrijf wordt gepleegd, wordt dit meteen als een foutief gedrag beschouwd.

Dit houdt in dat men naast een veroordeling als burgerlijk aansprakelijke (vergoeding van de schade aan de tegenpartij), ook tot een geldboete of gevangenisstraf (strafsancties) veroordeeld kan worden.

*(Vervolg op pagina 9)*

# Bestuurders en burgerlijke aansprakelijkheid in zweefvliegclubs

(Vervolg van pagina 8)

Het bekendste voorbeeld daarvan is het "in fout" zijn bij een verkeersongeval, in combinatie met een misdrijf (snelheidsovertreding, voorrangproblematiek).

## Toepassingen in zweefvliegverband

De toepassingsmogelijkheden van deze aansprakelijkheidsprincipes zijn bijna onuitputtelijk.

### Voorbeelden:

- Het te laag aanvliegen van het sleepvliegtuig met een sleepkabel, waardoor men –in een veld of op straat– mensen verwondt met de sleepkabel of goederen (auto's, huizen,...) beschadigt.
- In landingscircuit 180° bochten waardoor men een ander vliegtuig dwingt buiten te landen, met schade als gevolg.
- Het tegen de richting in pompen, waardoor men andere vliegtuigen dwingt tot manoeuvres (botsingen) met schade tot gevolg.
- Het vliegen zonder verzekering, vergunning of passagierslicentie is een misdrijf.
- Een eenvoudige buitenlanding kan burgerlijke aansprakelijkheid opleveren: de schade dient vergoed. Een "buitenlanding" is burgerrechtelijk gezien dus een fout...
- Een clublid dat door een goot rijdt bij de landing en een wiel of de romp beschadigt is daarvoor aansprakelijk...
- Te hoog, te laag, of in een verboden zone vliegen is een misdrijf, waarvoor men beboet kan worden, of mogelijks zelfs gevangenisstraf riskeert.

- Vliegen bij onvoldoende zichtbaarheid, te veel wind, het niet volgen van signalen of het signalenbord...

Het niet respecteren van de voorrangregels in de lucht...

Indien men daardoor een ongeval veroorzaakt is men aansprakelijk voor alle schade ten gevolge daarvan!

### Instructeurs, vliegveldoversten en andere personen met bijzondere kennis of bevoegdheid

Deze categorieën clubleden dienen bijzondere aandacht te besteden aan het vermijden van burgerlijke aansprakelijkheid.

Immers, zij staan met hun bijzondere kennis, ervaring en bevoegdheid in voor de opleiding, het gedrag en/of het toezicht op anderen.

Zeker zij dienen zich in de eerste plaats aan de regels van de kunst te houden. Het is duidelijk dat zij "het" beter moeten weten dan de anderen. Ingeval er iets verkeerd loopt, zal hun gedrag getoetst worden aan dat van een instructeur, vliegveldoverste, of andere personen met dezelfde kennis of bevoegdheid (technische controleurs).

Wat voor een solist of bij een leerling nog niet als fout beschouwd wordt, kan bij een instructeur wel als fout beschouwd worden.

Daarnaast lopen zij het risico aansprakelijk te worden gesteld voor het gedrag van anderen! Zo zijn een club, en de instructeur(s) van dienst, verantwoordelijk voor de "rondvliegende" solist(en), leerlingen in dubbel, en mogelijk zelfs de andere piloten met vergunning!

Een vliegveldoverste is verantwoordelijke voor de personen die onder zijn instructie op het vliegveld aanwezig zijn (zo ook voor de

instructeurs).

De instructeurs of vliegveldoversten kunnen immers beschouwd worden als aansprakelijke "meester" van de persoon (of situatie).

### Bestuurdersaansprakelijkheid en aansprakelijkheid van de dagelijkse bestuurders

De basisregel is dat bestuurders of leden van het dagelijks bestuur geen persoonlijke verbintenissen aangaan, indien zij optreden voor de VZW.

Daaruit volgt dat de VZW aansprakelijk is voor de daden van de bestuurders, ook onrechtmatige, foutieve daden.

De bestuurder is -in principe- louter verantwoordelijk voor de vervulling van zijn taak als bestuurder.

Bestuurders zijn dus ook verantwoordelijk voor de tekortkomingen in hun bestuur.

Dit impliceert dat de VZW haar schade op een bestuurder kan verhalen. Daarvoor dient de VZW dan weer de fout van de bestuurder, de schade en het oorzakelijk verband aan te tonen...

Leden van de raad van bestuur en "dagelijkse bestuurders" van zweefvliegclubs (VZWs) dragen bovendien de bestuurdersaansprakelijkheid. Naast de toetsing van de fout aan hun hoedanigheid van bestuurder, dragen zij eigen wettelijke verantwoordelijkheden met aansprakelijkheden. Deze verantwoordelijkheid strekt zich uit tot zowel de club, derden als de leden.

Zo dienen bijvoorbeeld allerlei akten en stukken (brieven) van VZWs de naam en de hoedanigheid "VZW" te dragen.

(Vervolg op pagina 10)

## Bestuurders en burgerlijke aansprakelijkheid in zweefvliegclubs

(Vervolg van pagina 9)

Eenieder die aan een stuk meewerkt waarop één van deze vermeldingen ontbreekt (voornamelijk bestuurders), loopt het risico voor dat stuk persoonlijk aansprakelijk te worden gesteld.

Dit houdt in dat men geacht wordt het in eigen naam te hebben geschreven. Dit kan nog draagbaar zijn indien men een vermelding vergeet op een bestelling van een onderdeel, en de club dit later weigert te betalen. Erger, zelfs dramatisch, wordt het indien men in naam van de club op deze foutieve manier de laatste nieuwe prestatiezwever bestelt, en de VZW later vaststelt dat de financiën de aankoop niet meer toelaten...

Een bestuurder die een misdrijf pleegt (of er aan meewerkt) in de uitoefening van zijn mandaat, zal bovendien ook –uiteraard persoonlijk- strafrechtelijk veroordeeld kunnen worden.

Bestuurders die dus bijvoorbeeld bewust vliegtuigen niet verzekeren, “creatieve” boekhouding voeren, valsheid plegen, of verboden manoeuvres toelaatbaar verklaren zijn dus hoedanook de spreekwoordelijke si-gaar: burgerlijk, strafrechtelijk of beiden.

### Conclusie

Zweefvliegen is een veilige sport. Ook het besturen van een club, instructie geven of pleinoverste zijn is gelukkig genoeg “veilig” te noemen.

Aan de basis van deze veiligheid liggen de clubregels, wetgeving, gewoontes, maar vooral het gedrag van alle betrokkenen.

Respecteer de regels, en gedraag u normaal, voorzichtig en redelijk. Op deze manier blijven wij allemaal van aansprakelijkheden en lichamelijke of materiële schade bespaard.

Vliegen maar!

**Michaël Dehert**

## Loggers

Tijdens de laatste vergadering van het Bestuur van de sectie zweefvliegen werd overgegaan tot de aankoop van drie loggers, 1x Colibri en 2x LX 20.

Dit wil zeggen dat al onze zweef-toestellen uitgerust zijn met een logger. Wij zijn een van de weinige clubs die hiermee naar buiten kunnen komen.

Een logger is een mooi instrument op voorwaarde dat je er kunt mee werken.

De bediening ervan is niet moeilijk, alles is logisch opgebouwd. Maar oefening baart kunst.

M.a.w. alvorens een logger tijdens de vlucht te gebruiken, moet je er reeds mee geoefend hebben op de grond. En niet 5 minuten voor het vertrek.

Doe je dit niet breek je de logger af. Ofwel tracht je er tijdens de vlucht toch iets uit te halen en verwaarloos je volledig je look out. Dit kan dramatische gevolgen hebben. Begin eerst met de handleiding eens door te nemen. Van de Colibri hebben we zelfs een Nederlandstalige versie.

Daarna kruip je in een toestel waarin een logger is ingebouwd. Met de handleiding op je knieën manipuleer je de logger. Punt voor punt, anders loopt het fout.

Indien er zich problemen voordoen, vraag dan uitleg aan iemand met ervaring; Begin zeker niet op alle toetsen te duwen tot er toch iets te voorschijn komt.

Wanneer het zweeftoestel zich in de loods bevindt, zal de GPS functie niet functioneren. Je hoeft geen schrik te hebben dat het toestel zal stuk gaan. Indien het weder het toelaat, plaats je het toestel buiten.

Het aanbod aan proeven, opgeslagen in de logger, is ruim voldoende om iedereen aan zijn trekken te laten komen. Proeven gaande vanaf 50 km tot 500 km. Dus geen enkel probleem.

Er zijn nochtans enkele punten die aandacht vergen.

Alvorens te vertrekken, dien je je naam erin te zetten.

Deze handeling gebeurt individueel en manueel. Gebeurt het niet is de gevlogen proef ongeldig. Achteraf veranderen is onmogelijk. Of op de outprint je naam doorstrepen en er een andere opplakken kan ook niet.

Een papier erbij voegen waarop een sportcommissaris verklaart dat een andere piloot gevlogen heeft, lukt ook niet.

De proeven worden immers gecontroleerd aan de hand van een diskette.

De gegevens daarop kunnen niet veranderd worden.

Dit is niet alleen geldig voor een 300 km, maar ook voor een 5 uur, 1000 m hoogtewinst, Charronproef enz.

Zoals reeds hoger aangehaald: een logger houdt geen rekening met andere vliegtuigen.

Staar je niet blind op het LCD scherm van dit toestel. Anders gezegd, kijk naar buiten, verzorg je look out. het kan je leven redden. Het is slechts een hulpmiddel.

Een Colibri vervangt ook geen luchtvaartkaart. Deze logger bezit dus geen moving map; een LX 20 wel. Het geeft je enkel de afstand tot een bepaald punt.

Indien nodig, of bij voldoende interesse, kan de zweefsectie steeds een infoavond over deze loggers organiseren.

**Theo Stockmans**

## OVER ZWEEFVLIEGTUIGEN

Dit jaar, aansluitend aan het zweefkamp in augustus, hebben Magda en ik een vierdaagse reis naar Normandië gemaakt.

Op ons programma stond een bezoek aan de landingsplaatsen van WO 2 UTAH en OMAHA beach.

De stranden lagen er onder een licht bewolkte hemel rustig bij. Wij stonden nu op de plaats waar het verdere verloop van de oorlog een definitieve wending had genomen.

Beelden uit de film "De Langste Dag" kwamen in mijn gedachte op maar toch kon ik mij niet inbeelden hoe hevig deze inferno moet geweest zijn.

Regelmatig zagen wij oorlogsmonumenten ,kerkhoven,oude voertuigen en aan musea was ook geen tekort.

Ik bezocht een oorlogsmuseum te Arromanches en mijn aandacht werd getrokken door een schaalmodel van een zweefvliegtuig dat op sleep was achter een 2-motorig toestel.

Deze zweefvliegtuigen speel-

den een belangrijke rol in de strategie van de geallieerden en ik wou er meer over te weten komen.

In Normandië is er zelfs een volledig museum gewijd aan deze toestellen,toen ik dat las moest ik aan onzen Theo denken.

Het verdere verloop van onze reis hield in dat wij St Malo, Dieppe, Ponte du Hoc en andere bezienswaardigheden bezochten en ons tevens te goed deden aan de gastronomische specialiteiten van Normandië zoals o.a.de Calvados,Bénédictine,kazen en de overheerlijke oesters en andere zeevruchten.

Eens terug thuis ben ik op internet op zoek gegaan naar meer informatie over de gliders. Deze zweefvliegtuigen werden in de V.S. gebouwd bij o.a. Waco Aircraft Compagny Ohio en waren van het type WACO CG-4A.

Deze toestellen werden in september 1944 ,tijdens de operatie Market

Garden, massaal ingezet. In totaal werden toen zo'n 2500 WACO's vanuit Engeland door onder andere Dakota transporttoestellen en door Halifax, Stirling en Lancaster bommenwerpers naar hun landingsplaatsen gesleept.

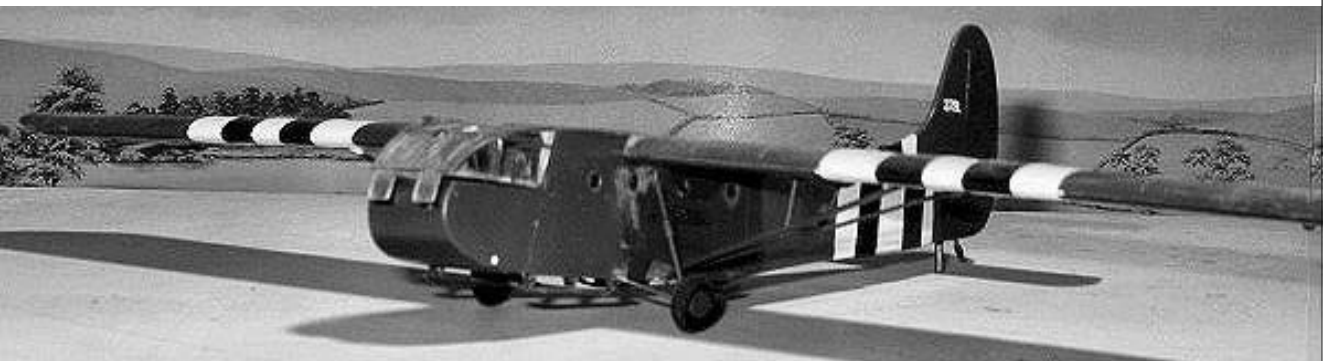
Verder werd de WACO ingezet in Sicilië, Normandië uiteraard en in Nederland. De WACO CG-4A had een uit stalen buizen geconstrueerde romp met houten laadvloer, houten vleugels en staartdelen.

Het geheel was met linnen overtrokken. De houten onderdelen werden hoofdzakelijk in meubelfabrieken in de V.S. vervaardigd.

Van het glijgetal heb ik niets teruggevonden, maar aan de vorm en het gewicht te zien zal dat niet spectaculair zijn maar dat was waarschijnlijk niet de bedoeling om prestatiebakken te produceren.

**Edwin Portauw**

### WACO CG-4A



**Bemanning:** piloot en co-piloot  
**Afmetingen:** (B x L x H) 25.5 x 14.8 x 3.8 m  
**Gewicht:** (leeg/totaal) 1680/4080 kg  
**Normale:** sleepsnelheid 190 km/h  
**Max.sleepsnelheid:** 240 km/h

**Lading:** 13 bewapende infanteristen of een jeep met bijhorende manschappen of, 75 mm houwtijzer met bijhorende manschappen .

## Statutenwijziging

Er is een nieuwe wet voor de VZW's op komst. Wanneer ze wordt goedgekeurd en wanneer ze van toepassing zal zijn is ons nog onbekend.

Ook onze statuten zullen (kleine)wijzigingen ondergaan.

Dit moet gebeuren met een Buitengewone Algemene Vergadering.

Met een Buitengewone Algemene Vergadering wordt die vergadering bedoeld waarbij volgens een uitdrukkelijke bepaling in de wet bijzondere formaliteiten moeten nageleefd worden, opdat deze geldig zouden zijn.

Het betreft hier de Algemene Vergaderingen die tot doel hebben: het wijzigingen van de statuten het uitsluiten van een lid de vrijwillige ontbinding van de vereniging

Onder statutenwijziging verstaat men elke wijziging aan een statutaire bepaling, dus ook bv een verplaatsing van de maatschappelijke zetel.

Volgens de wet kan zij slechts geldig beraadslagen, wanneer het voorwerp daarvan bijzonder is vermeld in de oproepingsbrief en wanneer 2/3 van de leden op de vergadering aanwezig zijn. de leden kunnen zich wel laten vertegenwoordigen door een volmacht.

Onze statuten voorzien dat een aanwezig clublid twee volmachten mag hebben.

Tot geen wijziging kan worden besloten, tenzij met een meerderheid van 2/3 stemmen.

Een fictief voorbeeld: wij zouden 90 leden hebben. Om geldig te kunnen beraadslagen moeten 60 leden aanwezig zijn.

En om de wijziging te kunnen aanvaarden moeten er hiervan 40 ja stemmen. Of anders gezegd, ongeveer 45% van ons totaal ledenaantal, moet ja stemmen.

Op het eerste gezicht niet veel, tot op het ogenblik dat men de stemmen aan het tellen is. De onthoudingen worden als negatieve stemmen geteld.

Zijn 2/3 van de leden op de eerste vergadering niet aanwezig of niet vertegenwoordigd, dan kan een tweede vergadering bijeengeroepen worden (minimum 14 dagen later).

Deze beraadslagen geldig, welke het aantal aanwezigen ook zij. Deze beslissing moet echter door de burgerlijke rechtbank bekrachtigd worden.

Om bij ons in de club stemgerechtigd te zijn, moet men eerst door de jaarlijkse Algemene Vergadering aanvaard worden.

Bij de statutenwijziging is er één speciaal geval: de wijziging van het maatschappelijk doel (moesten wij van onze vliegclub, bv, een voetbalclub willen maken).

Dan ook moet ook 2/3 van de leden aanwezig zijn om geldig te kunnen beraadslagen. Maar om tot de wijziging te kunnen overgaan moet ieder aanwezig lid ja stemmen, dus een eenparige beslissing.

Wanneer deze Buitengewone Algemene vergadering er gaat komen weet ik niet. In elk geval moeten, wij volgens onze statuten, ieder clublid binnen de veer-

tien kalenderdagen, bij gewone brief oproepen. In deze uitnodiging moet uitdrukkelijk vermeld staan dat het om een statutenwijziging gaat. Het voorstel tot wijziging moet zich eveneens in de brief bevinden.

**Theo Stockmans**

## Nieuw Charron-reglement

Zoals iedereen ondertussen wel al gehoord heeft, is het Charron-reglement dit jaar volledig herzien.

Marc Ruymen geeft op **zaterdag 5 april om 20.30u** meer uitleg over het nieuwe reglement. Iedereen is dus uitgenodigd.

<http://www.lvzc.be/charron/>

## Kerstkamp

Van al onze Kerstkampen was dit, qua weder, het slechtste. Amper 2 x 2,5 uren gevlogen. Veel leden zijn er dan ook niet op afgekomen.

Om dit vliegekamp iets meer bekendheid te geven, stel ik het volgende voor:

- de mogelijkheid te laten reeds zijn jaarlijkse vliegcheck 2004 te maken.
- wedstrijd doellandingen in te voeren.

Deze activiteiten kunnen dit uniek evenement terug leven inblazen.

Ik weet ook wel dat het weder de doorslaggevende factor is voor het welslagen van dit vlieggebeuren. Waar was immers de tijd dat wij op vijf vliegdagen, honderd starts telden?

**Theo Stockmans**

## Vergaderingen

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 18 september 2002

- ◆ langs Cumulus om werd aan de leden gevraagd wie zich een zweefstoestel wenst aan te schaffen
- ◆ opendeurdagen zweven zullen doorgaan op 12 en 13 oktober 2002
- ◆ theorielessen starten op 17 oktober
- ◆ het slepen met een ULM sleper werd besproken

### Raad van Bestuur van de club op 25 september 2002

- ◆ aanvraag voor poneywedstrijd op 27 + 28 september 2003
- ◆ nieuwe grasmaaier wordt aangekocht
- ◆ er werd beslist om voorlopig geen weekvluchten (ook vrijdagavond) meer uit te voeren
- ◆ er wordt gezocht voor een nieuwe formule vleugeluitreiking
- ◆ tijdens de laatste zaterdagactiviteit van de BAC, wordt er een gourmetavond georganiseerd

### Raad van Bestuur van de club op 21 oktober 2002

- ◆ problemen bij het onvolledig invullen van het fuelblad
- ◆ De deuren van hangar Zuid worden geleverd
- ◆ subsidie stad Tienen: ± 400 Euro
- ◆ er wordt een nieuwjaarsfeest in ons clublokaal georganiseerd
- ◆ OO-BFC zal waarschijnlijk toch Frans geïmmatriculeerd worden
- ◆ het nachtvliegen (motor) start vanaf 01 november
- ◆ herverdeling functies: zie elders in Cumulus

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 24 oktober 2002

- ◆ de romp van onze Piper zal een revisie ondergaan
- ◆ de weinige interesse van de clubleden voor het onderhoud aan onze zweefstoestellen wordt besproken
- ◆ de veiligheid tijdens onze opendeurdagen liet soms te wensen over
- ◆ er wordt gedacht om een opendeur te laten lopen over twee opeenvolgende zondagen

### Raad van Bestuur van de club op 19 november 2002

- ◆ aanwezig zijn bij de fuelleveringen = winterwerk
- ◆ geplande nieuwe wetgeving op de VZW wordt besproken (zie elders in Cumulus)
- ◆ er zal een haag rond de nieuwe mazouttank komen
- ◆ onze twee verwarmingstoestellen worden gekuist
- ◆ de lidgelden blijven voor volgend jaar onveranderd
- ◆ uit veiligheidsoverwegingen wordt er geen benzine meer geleverd bestemd voor niet-vliegtuigen
- ◆ ons veiligheidssysteem wordt aangepast

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 5 december 2003

- ◆ de VVC staat voor revisie in Grimbergen
- ◆ Astir, Mistral en Ka 13 worden uitgerust met een LX 20
- ◆ Ligabijdrage en lidgeld blijven onveranderd in 2003
- ◆ huurgeld loods blijft in 2003 onveranderd
- ◆ ULM slepen: procedure bij het bestuur der Luchtvaart is lopende

### Raad van Bestuur van de club op 18 december 2003

- ◆ OLI wordt verzekerd voor nachtvluchten
- ◆ prijsofferte voor herstelling baantje voor onze bar wordt gevraagd
- ◆ ons alarmsysteem in de bar wordt uitgebreid
- ◆ vliegveldhandboek wordt opgemaakt
- ◆ vleugeluitreiking gaat door op vrijdag 28 maart in feestzaal Vogelsang

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 16 januari 2003

- ◆ scoutsgroep De Wouw uit het Gentse, komen op 15 februari ±30 initiatievluchten maken
- ◆ ZAR is geleverd
- ◆ aan zelfstartende ULM zwevers zal een startgeld gevraagd worden

*(Vervolg op pagina 14)*

## Vergaderingen

(Vervolg van pagina 13)

### Raad van Bestuur van de club op 21 januari 2003

- ◆ een concessieaanvraag voor vrijdagavond zal gevraagd worden
- ◆ de bodemverontreiniging wordt besproken
- ◆ vliegprogramma BAC in 2003 wordt besproken

### Algemene vergadering sectie zweefvliegen op 25 januari 2003

- ◆ overzicht zweefvliegjaar 2002 werd gegeven (zie elders in Cumulus)
- ◆ Philip Verbeeck lokte een debat uit over: "vliegen à la carte"
- ◆ Etienne Boyen, Jo Delbroek, Eric Vandewalle en Mattijs Cuppens werden verkozen voor de duur van twee jaar

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 6 februari 2003

- ◆ romp VVC wordt gezandstraald en daarna terug bespannen
- ◆ er wordt nog 1 colibri en twee LX 20 aangekocht; alle toestellen zullen dus een logger hebben
- ◆ Burt blijft verder het winterwerk administreren
- ◆ kamperperiode Le Louroux werd besproken

### Raad van Bestuur van de club op 18 februari 2003

- ◆ er zal een aanvraag gericht worden aan stad Sint Truiden om er te kunnen vliegen tijdens de BAC activiteiten
- ◆ de boer dient het gras langs de RWY (30m) en langs de TWY (10m) terug in zijn oorspronkelijke staat te brengen.

**Theo Stockmans**



## De vlier

Een struik die in grotere getale voorkomt op ons clubareaal is de vlierstruik.

De vlier: Latijnse naam: Sambucus Nigra/ Frans: sureau/ Duits: Holunder/ Engels: elder tree  
De gewone vlier is een struik die vrij algemeen in ons land voorkomt en kan eeuwen oud worden.

Vroeger plantte men de vlier vlakbij de boerderij, het liefst onder het keukenraam omdat de vlier bescherming bood tegen kwade geesten, vliegen en ongedierte.

Bovendien trok ze goede geesten aan en was ze een veelzijdig geneesmiddel zodat men ze uit respect zij hoed ervoor af nam.

Als de vlier bloeit in mei, juni doet ze dat met crèmekleurige vijftallige bloemetjes die in schijnschermen bijeen staan.

Ze verspreidt een indringende, soms onaangename geur die licht bedwelmend is? De kleur crème bevat geel en wit en heeft daardoor een kalmerende, opwekkende en bemoedigende werking in zich.



In augustus krijgt de vlier bessen die, als ze rijp zijn, zwart vanbuiten en rood van binnen zijn.

Het zomerse uiterlijk van de vlier is vriendelijk, vrolijk en zacht. In de herfst toont de vlier ons zijn andere kant, het hout is dan taai en de struik lijkt veel strenger en statiger.

Zo kan de vlier enerzijds de strenge, starre mens zachter maken en anderzijds de te zachte en mee-gaande mens leren structureren en afbakenen.

De vlier reinigt het bloed en vult aan bij tekorten. Vliersap met citroen is een uitstekende middel bij griep. Voor de thee gebruiken we de bloesems. Ik zou zeggen: "gezondheid" en geniet van de ge-neugten van deze veelzijdige plant.

**Theo Stockmans**

## Erkenning als Sportfederatie

**BETREFT :**                    **Erkenning als 'Sportfederatie'**  
**Vlaamse Cluster van Luchtsporten**

De Liga heeft van de Minister van Sport de volgende berichten ontvangen:

### 1. Erkenning als Sportfederatie

De Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs v.z.w. is opnieuw erkend als "sportfederatie" met ingang van 1 januari 2002 en dit voor onbepaalde tijd, mits het blijven voldoen aan de erkenningsvereisten.

De erkenning staat volledig los van subsidiëring, en brengt ons geen centen!  
 Het is uiteraard belangrijk dat onze sport terug opgenomen is in het systeem van de federaties.

### 2. Vlaamse Cluster van Luchtsporten

De Vlaamse Cluster van Luchtsporten is erkend als "organisatie voor sportieve vrijetijdsbesteding" met ingang van 1 januari 2002, en dit voor de periode 2002/2005. Het decreet voorziet telkens een periode van 4 jaar (of olympiade).

Tevens werd meegedeeld dat de subsidiëringaanvraag voor 2002 werd aanvaard.  
 Dit betekent dat de ontvangen voorschotten in 2002 definitief verworven zijn op voorwaarden dat het afrekeningsdossier wordt goedgekeurd (in te dienen tegen 1 april - beslissing in juni).

De subsidiëringaanvraag voor 2003 werd ook aanvaard zodat er werkingsvoorschotten zullen worden uitgekeerd.

Dit is uitermate gunstig nieuws en dit zal opnieuw stabiliteit brengen.

Tijdens de Algemene Vergadering van de Liga, alsook de tijdens de aansluitende vergadering van de Raad van Beheer van de Liga, op 19 maart 2003, kan hierover meer toelichting worden gegeven.

**Patrick Pauwels**  
 Secretaris Liga

## Te gek, die zondagen!

Mmm, miljaar, zondagmorgen of beter gezegd, zaterdagavond het niet te laat maken. Koude auto in. Sigaretje rollen. Aangekomen. Geeeeuw!

Al snel stroomt het enthousiasme van de dag naar me toe. Borden volgeschreven, slides, schaalmodellen, kaarten, snelheidsmeters, hoogtemeters, instrumentenborden, stukken zwever, stukken romp, glasvezeldoek, koolstofvezels en lijm zetten de dag in. Je stapte eigenlijk aan boord van een grote zwever. Volgeladen

met passagiers die eigenlijk allemaal vooraan wilden zitten. Aan de stuurknuppel van voor stond, zat of liep een goede piloot.

Elke week stuurde die piloot zijn passagiers van wolk tot wolk. Van de start tot de landing werd ons alles duidelijker. Ah ja, de dag die dus vroeg begon, werd zeer interessant.

De passagiers, waaronder ik me ook bevond, stelden de stuurmanskunsten van de piloot wel eens op de proef..

Sommigen durfden wel eens de zwever uit zijn koers te brengen door zeer moeilijke vragen te stellen.

Tijdens de pauze konden we gezellig bij Etienne en Marcelline in de bar even nakaarten over de wijze waarop de piloot ons telkens weer in koers bracht.

Vanaf nu kon de dag zeker niet meer stuk want tijdens het tweede deel ging de grote poort op de achtergrond al open.

*(Vervolg op pagina 16)*

## Te gek, die zondagen!

*(Vervolg van pagina 15)*

Sommige passagiers werden nu al wat nerveuzer.

Zij wilden maar al te graag de stuurknuppel zelf in handen nemen.

De piloot vooraan rondde al snel de landing af zodat het tweede deel van de dag kon ingezet worden.

Met z'n drieën sjouwden we de zwevers naar buiten, laadden ze op de aanhanger en brachten ze naar de piste.

Met een andere piloot, ook al zagen we hem niet, werd de zwever aan het sleepvliegtuig gehangen en nu waren we echt weg.

Waaaauw dit was te gek, te mooi, ... onbeschrijfelijk. Alle lessen werden nu onmiddellijk in een fantastisch avontuur omgezet. Als je links en rechts kijkt, zie je je echt zweven.

De lucht rond de vleugels, ze dragen je! Gelukkig was de piloot achter me er nog. Want de aarde begon zo stilletjes gevaarlijk dichtbij te komen.

Hij stuurde de zwever samen met mij veilig op de grond. Hiermee eindigde de dag nog niet hoor. Neen, na het opruimen kon er nog gezellig nagepraat worden over de zweefavonturen.

De volgende dagen werden nu gekleurd door een onvergetelijk avontuur!

Bedankt.

**Koen Biesemans**

## Nieuwe commandant 1 Wing

Onze vliegplein Goetsenhoven maakt deel uit van de 1 Wing te Beauvechain.

Op 26 december 2002 werd Kolonel Vlieger Stafbrevehouder Michel SINGELE, commandant van de 1 Wing, bevordert tot Generaal-majoor.

Volgens de organisatietabellen bij Defensie wordt de 1 Wing bevolen door een Kolonel. Een bevelsover-gave hing dus in de lucht. Deze plechtigheid ging door op 29 januari 2003 op de basis.

Het bevel werd overgedragen aan Kolonel Vlieger Stafbrevehouder Thierry de Schrevel.

De nieuwe basiscommandant begint zijn loopbaan als officier bij de Luchtmacht in oktober 1973.

Hij vliegt op Marchetti, daarna op Fouga en is gebrevetteerd piloot op T 33 in april 1976.

Na zijn conversie op Mirage 5 te Bierset, wordt Adjudant de Schrevel in september 1976 geaffecteerd aan het 2de Smaldeel jagersbommenwerpers te Florennes. Na één jaar doet hij mutatie naar het 42ste verkenningsmaaldeel. Hier klimt hij op in de volgende echelons om het na 10 jaar als Officier Operaties van het Smaldeel te verlaten teneinde de cursus majoor te volgen.

Na deze cursus keert hij terug naar Florennes als Officier operaties bij de vlieggroep. Begin 1988 gaat Commandant Vlieger de Schrevel een cursus vliegveiligheid volgen in de USA, gevolgd door een conversie op F 16 te Beauvechain. Hij wordt veiligheidsofficier in de 2W Tac te Florennes.

Majoor Vlieger de Schrevel wordt daarna aangeduid als Commandant van het 11de Smaldeel in Sint-Truiden waar hij een conversie Operatie monitor Alpha Jet zal volgen.

Een jaar later wordt hij aangeduid om de Hogere Stafcursus (Stafbrevehouder) te volgen. Op het einde van deze leergang doet hij mutatie naar de personeelsdienst van de Luchtmacht waar hij verantwoordelijk wordt voor het beheer van het Varend Personeel.

Ondertussen Luitenant Kolonel geworden vertrekt hij in oktober 1993 voor zes maanden naar Ex Joegoslavië in de 'schoot van de operatie UNPROFOR. Hij maakt deel uit van het Stafpersoneel en is verantwoordelijk voor de luchtoperaties van de UNO en plant onder andere de opening van het vliegveld te Tuzla.

Na dit buitenlands verblijf vervoegt hij het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie te Laken waar hij militair professor wordt bij het departement Luchtmacht.

Na deze periode vervoegt hij opnieuw de 2 Tactische Wing te Florennes waar hij na een reconversie F 16, gedurende twee jaar de functie van Commandant van de Vlieggroep (OSN) uitoefent, dit tijdens de crisis in Kosovo (in Ex Joegoslavië).

In oktober 1999 keert hij terug naar de Staf van de Luchtmacht waar hij verantwoordelijk wordt voor "Public Relations en Protocol". Deze mutatie geeft hem de gelegenheid om de kwalificatie "transporteur" te bekomen. Hij voert gedurende drie jaar verschillende zendingen uit op Falcon 900.

Door de invoering van de eenheidsstructuur in ons Belgisch Leger gaat Kolonel de Schrevel over naar de Algemene Directie "Image & Public Relations" als adjunct Directeur Generaal. Hij voert deze functie één jaar uit als hij wordt aangeduid als nieuwe Korpsoverste van de 1 Wing

**Theo Stockmans**

## Mijn lyrische tijd...

Al vlieg ik dan bij de motorsectie, mijn eerste luchtavonturen begon ik halverwege de jaren '80 als zweefvlieger bij de Nederlandse vereniging ELZC. Dat was een aardige club en ik ben er lang lid geweest. En eigenlijk nog steeds een beetje lid, want met drie compagnons heb ik er nog een Breguet 904 staan. Maar dat is een verhaal op zich. Zoals zo vaak veranderen tijden, omstandigheden en interesses...

In mijn prille begin was de ELZC net als veel anderen een club van Rhönlerches, Ka-7's en Ka-8'en. En... van WIZ-lieren. Omdat in Goetsenhoven alleen de sleepstart methode gepraktiseerd wordt, lijkt het me leuk om iets over het lieren te vertellen.

Ik hoef jullie niet te vertellen dat de lierstart methode in Nederland de startmethode-bij-uitstek is. Voordelig voor omgerekend 100 Frank de lucht in! Al komt daar natuurlijk enige organisatie en infrastructuur bij kijken. Toen ik bij de ELZC begon te vliegen (voor zover je die benaming aan de 4-minuten vluchtjes in de Rhön kon geven) had deze club twee lieren van het uniforme WIZ-type. Dat waren zogenaamde twee-trommel liertjes die ooit met 90 schamele pk's begonnen waren en die gaandeweg steeds meer paarden onder en verlengstukken aan de motorkap kregen. Uiteindelijk mochten ze het doen met een heuse 5,7 liter Ford V8 die zelfs de zwaarste Ka-7 royaal de lucht in kreeg. In mijn jeugdige oogjes waren het indrukwekkende apparaten. Bij flinke wind konden ze een Ka-8 op 500 meter hoogte krijgen. Om de zuinigheid nog meer cachet te geven, waren ze omgebouwd op LPG.

De WIZ-lieren hadden echter een probleem: ze waren niet "hufferproof".

Een goede lierist had een subliem gevoel ontwikkeld voor de bediening van de stroeve gashendel. En dat was wel nodig om een Ka-8 niet tegen 140 km/u te katapulteren. Helaas waren er maar weinig sublieme lieristen en die waren uiteraard altijd de pineut. Maar omdat de ELZC geen sleepvliegtuigen bezat, sterker nog niemand had een brevet voor die dingen, was de club volledig op lieren aangewezen.



*Een WIZ-lier*

In principe werd van elke zweefvlieger boven de 18 jaar verwacht dat hij of zij de lier kon bedienen. Voorwaarde was dat je tenminste solo vloog, om voldoende vliegveld- en lierstart-inzicht te bezitten. In de praktijk werd je een week na je eerste solo bij de kraag gevat en op de lier gedeponeerd om een spoedopleiding "lieren" te ontvangen. Voor een twintigjarig jochie was dit eigenlijk veel spannender dan het vliegen zelf. Zo kwam al spoedig het moment dat ik alleen op die grote lier zat en in mijn eentje het vliegbedrijf "onder controle" had...

Een WIZ-lierstart ging ongeveer als volgt. Vanaf de lier zat je te uren naar wat zich een kilometer

verderop afspeelde. Op een gegeven moment kon je zien dat een vleugel horizontaal ging. Op dat moment startte je in anticipatie al de lier. Aan de andere zijde hadden de mannekes een circa 1 meter groot rond bord, gemonteerd aan een 2 meter lange steel. De ene zijde van het bord was oranje gekleurd (aanduiding voor tweezitters) en de andere zijde wit (voor eenzitters).

Na enige tijd werd dat bord in de lucht gehouden, hetgeen het signaal was om de lierkabel strak te trekken. Dat deed je door het inschakelen van de automatische 3-traps versnellingsbak. De steek-as van de juiste kabeltrommel had je vooraf al ingedraaid, zodat die trommel "aangekoppeld" was. Stationair werd zo de kabel met voetgangerstempo opgewonden, totdat de slip in de automaat de overhand kreeg en de trommel bijna stilstond. Kort daarna zag je aan de overzijde het bord naar beneden gaan, wat het sein was om weg te lieren. Afhankelijk van type en wind ging de stroeve gashendel dan naar voren en na vijf tellen had de bak tweemaal opgeschakeld en kon je een toe-

*(Vervolg op pagina 18)*

## Mijn lyrische tijd...

(Vervolg van pagina 17)

stel van de grond zien komen. De kracht op de lierkabel kon je beoordelen door de boog in de kabel. Bij een Ka-8 moest de kabel in een grote boog hangen, bij tweezitters hing deze wat strakker. Als het te snel ging, maakte de vlieger gierbewegingen met zijn richtingsroer. Naarmate het toestel hoger kwam, nam je geleidelijk gas terug, totdat je het vliegtuig onder een hoek van 70 graden zag. Dan liet je het gas los om de vlieger schokvrij te laten ontkoppelen. Op dat moment ontplooidde de kleine kabelparachute zich, zodat het kabelrestant met licht gasgeven enigermate strak op de trommel kon worden gewonden.

Zodra alle kabels waren ingelieerd, werden deze door een aangepaste landbouwtractor weer uitgetrokken naar de startplaats. Als alles meezat, kon een productie worden bereikt van 15 starts per uur.

Op zich een eenvoudige en efficiënte manier om een zwever in de lucht te krijgen. Echter, ook deze methode kende zijn haken en ogen. Als je tegen de zon in moest kijken, kon je de kleur van het bord niet zien. Je moest dan maar "gemiddeld" wegtrekken en aan het vliegtuig zelf zien wat het type was. Ik heb ooit een keer een ESG (zo'n plank met een stoeltje erop) omhooggelieerd. Ik kon het richtingsroertje driftig zien bewegen, maar dat roer was te klein om het vliegtuig zichtbaar te laten gieren. Die avond ben ik deze vlieger maar stilletjes ontweken... Bij erg koud weer kon de LPG de brandstofleiding doen dichtvriezen. Straktrekken was dan geen probleem, maar zodra de vlieger loskwam van de grond kon de motor stilvallen.

En dan was er het breken van de kabels. Om een beeld te krijgen van de potentiële ellende die daardoor kon ontstaan, is enig inzicht in de opbouw van een lierkabel gewenst.

Vanaf de lier naar het vliegtuig bezien, volgt eerst de feitelijke lierkabel (5 mm dunne, 3 strengen x 7 tieren staalkabel), dan komt de kabelparachute, dan een 30 meter lang voorloopstuk dat ervoor zorgt dat de vlieger die parachute niet in zijn bakkes krijgt als deze onverhoeds opent, en als laatste de breukstukken met ring eraan.

Meest voorkomend was de "breukstukbreuk"; de vlieger had dan te fors getrokken (of oké, de lierist te snel gelieerd... met een Ka-8 in turbulent weer was daar weinig voor nodig...). Voordeel van de breukstukbreuk was dat de kabel verder intact bleef, de kabelparachute mooi opende en de kabel netjes kon worden ingelieerd. Vervangen van het breukstuk was een fluitje van een cent. De ramspoed werd beduidend groter als de kabel brak tussen lier en kabelparachute. Het liereinde van de kabel sodemierde dan gelijk in no time omlaag. Twee tellen later kwam dan ook het "vliegtuig-einde" omlaag, nadat de vlieger had ontkoppeld. Dit losse einde dwarrelde dan min of meer naar beneden, afhankelijk van of en hoever de kabelparachute opening.

Afijn zoiets betekende dat het vliegbedrijf een half uur plat lag. Het losse kabeldeel moest dan 1) worden gevonden en 2) bij het andere einde worden gebracht. Als dat was gelukt, moesten de twee stalen uiteinden in elkaar worden "gevlochten". Een smerig karwei dat maar weinig mensen beheersten (waren ook nooit veel vrijwilligers voor). Eerst moesten

van beide kabeldelen de ruwe uiteinden worden afgeknipt of gehakt, waardoor een schone doorsnee werd verkregen. Daarna werden die stugge kabeldelen middels een priem elk vijf maal door elkaar gevoerd, waardoor over een meter lengte overlapping ontstond. De aldus herstellde kabel kon dan door de lierist verder worden ingelieerd. Zodra een kabel tien breuken had, werd deze vervangen. In de praktijk gebeurde dit na elk vliegseizoen.

In mijn beginjaren was er behoudens het eerdergenoemde "bord", geen enkele communicatie tussen lierist en startplaats. Een vlot herstel van een gebroken kabel stond of viel dan ook met de ervaring, het inzicht en de daadkracht van de pleincommandant.

Als het vliegtuig ten tijde van de kabelbreuk al redelijk hoog was, viel uiteraard véél kabel loodrecht naar beneden, vaak in een grote kluwen. Het ontwarren van zo'n kluwen, kabelspaghetti genaamd, kon in extreme gevallen een middag in beslag nemen.

Dat het mis kon gaan bleek toen Marjèl, een klein meisje met veel guts, haar eerste solo maakte. Ik lierde haar met de ASK-13 omhoog en vond dat ze maar matig steeg, ondanks dat ik volgas had staan. Toen ze al een behoorlijk eind was geklommen, keek ik recht voor me uit. De startplaats bleek aan het zicht onttrokken door een mega grote stofwolk... Toen drong het tot me door dat beide lierkabels *gelijktijdig* werden opgespoeld! De losliggende kabel sleurde met een noodgang over de grond. Om welk reden ook waren beide steek-assen in de trommels gedraaid. Ik had geen andere keus dan Marjèl gewoon verder oplieren.

(Vervolg op pagina 19)

## Mijn lyrische tijd...

(Vervolg van pagina 18)

Aan de kabel van Marjèl zat een kabelparachute, maar aan de andere kabel zat die niet omdat deze uit veiligheidsredenen was afgekoppeld. De voorloopstukken van beide kabels waren niet van gelijke lengte, en de delen tussen lier en kabelparachute dus ook niet. Waar de kabelparachute aan de kabel is bevestigd, zit een massief koppelstuk. Van een lierkabel die je over de grond inliert, zie je alleen de kabelparachute als een indicatie die naar je toe komt. Toen ik de "actieve" kabel bijna had ingelieerd, hoorde ik een harde klap. Het koppelstuk van de passieve kabel zat klem in de kabelgeleiding en de kabel was gebroken. Maar Marjèl had niks gemerkt en dat was het belangrijkste.

Een object dat bij een vliegbedrijf met crosswind permanent werd bedreigd, was de naburige forellevijver. De baan van de ELZC had de ligging 09-27 en de visvijver lag direct zuid van de oostelijke baanhelpt. Bij een noordoosten wind dreef een ontkoppelde lierkabel naar het zuiden af. Op zich geen probleem, want onderdeel van de lier-vliegopleiding is ten enen male het kunnen opsturen aan-de-kabel. In tegenstelling tot opsturen in vrije vlucht, geef je het toestel dan enige dwarshelling om – tegen de trekrichting van de lier in – uit de baan en tegen de wind in te kunnen sturen.

Met wat voeten blijft het piefje (of wolleke?) in het midden. Na ont-koppeling drijft de kabel terug naar de centerline of blijft in elk geval binnen de veldbegrenzing. Althans, voor de geoefende vlieger is dat allemaal geen probleem. Echter, het kwam voor dat het opsturen alleen met voeten en zonder dwarshelling geschiedde. Het vliegtuig werd dan afgedreven en na ontkoppeling werd het voor de lierist een hels karwei om de kabel binnen te halen. Met krijsende motor en het toerental in het rood probeerde je uit alle macht om de kabel binnen de omheining te hebben voordat deze aan lezijde de grond raakte. Als je zag aankomen dat dat niet lukte, stopte je de motor en liet de kabel naar beneden vallen, dikwijls in de bomen. Daarna probeerde je met stationair vermogen de kabel uit de bomen te trekken. Geweld mocht niet worden gebruikt, want dan zou de kabelparachute kunnen scheuren. Soms moest iemand de boom in klimmen om de parachute af te koppelen. Dicht achter de bomen lag de visvijver. En het is gebeurd dat vissers zich wezenloos schrokken omdat een kabelparachute van die rare zweefvliegers naast hen in de plomp viel... Forellen op het droge... De voorzitters van de ELZC werden dan ook geselecteerd op tact.

Charles Rousseau

## Look out!!!

**Dit artikel is zowel van toepassing voor de zweef- als motorpiloten.**

Bij het ontwaken uit de winterslaap is de look out van sommige piloten niet optimaal.

Nochtans is er geen verschil tussen een vlucht in het voorjaar of in de zomer. Tijdens iedere vlucht komt het gevaar om de hoek kijken. Daarbij komt nog dat de kans op een aanvaring in de lucht miniem is, maar niet uitgesloten.

Ieder ongeval is er één te veel. Zelf heb ik al een paar gezegd "oef, hier heb ik weer eens geluk gehad".

De voorrang van rechts moet nageleefd worden, de voorrangsregel tussen de toestellen (motor/ zweven) eveneens.

Maar bij aanvaringen zijn er enkel verliezers, wie ook de schuldige is.

Maar waartoe dient het een schuldi-ge aan te duiden als je zelf voor de rest van je jaren als gehandicapte door het leven moet? Als je nog leeft.

Daarom kijk veelvuldig uit als je vliegt. Alvorens een bocht te nemen, kijkt eerst in je sector. Dit geldt eveneens voor de bochten in het circuit Ga nooit van het principe uit: de "anderen" zullen mij wel zien.

Theo Stockmans

## Herhalingsles luchtruim en loggers

Net zoals vorig jaar organiseert onze club een herhalingsles over het luchtruim en het gebruik van de loggers. Deze gaat door op **woensdag 16 april 2003 om 20.00h in ons clublokaal.**

**Iedere piloot is verplicht deze les minstens éénmaal om de twee jaar te volgen.** Dit is zo beslist binnen de Liga. Personen die deze les vorig jaar al gevolgd hebben zijn niet verplicht aanwezig te zijn, de anderen wel, anders staan zij vanaf half april aan de grond!

Vanaf dit jaar zijn ALLE clubtoestellen uitgerust met een Colibri of LX20 logger. Vorig jaar werd al eens een les georganiseerd over het gebruik van deze loggers. De opkomst was toen redelijk mager. Gezien het feit dat dit jaar iedereen deze loggers zal moeten gebruiken, wordt deze les in combinatie met de les over het luchtruim gegeven.

Mattijs Cuppens

## 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

Guy Peeters  
 Theo Stockmans  
 Jelle Verhoeven  
 Walter Vandewalle  
 Barbara Vicca  
 Michaël Dehert  
 Erwin Portauw  
 Patrick Pauwels  
 Charles Rousseau  
 Koen Biesemans  
 Mattijs Cuppens  
 Jan Bruyninckx

### Foto's

Guy Peeters  
 Theo Stockmans  
 Yannis Agryropoulos

### Internet homepage

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

### E-mail

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

### Redactie

Guy Peeters  
 St Pieterstraat 33  
 3000 Tienen  
 tel.: 0498/88.16.57  
 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 9 Nummer 1**  
**maart 2003**

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

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