



De winnaars van de prijs van de “BOERENBOND “

“De vergulde aardappel “



Ja, ja we hebben het gezien, maar het is wel die kleine die aan het werken is

In dit nummer...

Woordje v/d redactie	2
Moeke, vake ik ga even zweven	3
Persoonlijke noot	4
Opendeurdagen	5
Luchtdopen	6
Prestaties	7
Lidgelden	8
TMA LUIK	9
Gecertificeerd versus Ultralicht (deel 2)	10
2003: een bijzonder zweefvliegjaar	11
Charron beker 2003	12
Ontkoppelen	15
Kalender	16
Zweefvliegen in het Engels	16
Ligbijdrage omlaag	17
Buitenlandingen (echte)	18
Buitenlandingen (op vliegvelden)	19
Winterwerk	19



Woordje van de redactie

Bij de ontvangst van Cumulus Jaargang 9 Nummer 4 editie oktober-november-december zullen de dagen terug aan het lengen zijn.

Maar wij mogen van geluk spreken. Bijna iedere weekenddag konden wij vliegen.

Soms wat veel wind of te koud, maar dat moet je er bijnemen. Wij hadden zelfs een solist, Pol. Dit gebeurt niet ieder jaar. Zo vliegen onze wintermaanden toch iets sneller voorbij.

Soms is die periode sneller voorbij dan je denkt. Sommige winterwerken worden uitgesteld met als reden: wij hebben nog drie lange maanden.

Maar plots, midden februari steekt de eerste thermiek zijn nek uit. En dan, waar zijn onze zweefstoestellen.

Dan moet alles snel gaan, zelfs zeer snel.

En ieder jaar herhaalt zich deze situatie. Begin dus tijdig met het noodzakelijke winterwerk. Stel niet uit tot morgen, wat je vandaag kunt doen.

2003 was een thermiekrijk jaar, het noorden veel beter dan het heuvelachtige zuiden.

Topdagen hebben wij eigenlijk niet gekend, maar wel verschillende zeer mooie overlanddagen. 300 Km vliegen met onze SF 34 of Ka 13 kun je niet iedere jaar.

Maar tracht in 2004 nog beter te doen.

De voorbereidingen hiervoor beginnen in de winter, individueel of in groep, thuis of in ons clublokaal.

In naam van het Bestuur van de sectie zweefvliegen wens ik aan ieder clublid en zijn familie, een gelukkig en voorspoedig 2004.

Many happy landings;

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

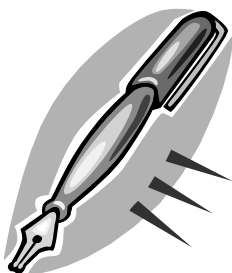
Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart?

- ✓ Bombardement EBTN in 1944
- ✓ Kerstkamp
- ✓ Nieuwjaarsfeest
- ✓ Algemene vergadering Zweefvliegen

Medewerkers

- ✓ Jan Hendrickx
- ✓ Barbara Vicca
- ✓ Theo Stockmans
- ✓ Sofie Beckers
- ✓ Michaël Dehert
- ✓ Mattijs Cuppens
- ✓ Guy Peeters

1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!



Artikels voor
volgende Cumulus:

02 maart 2004

Moeke, vake ik ga even zweven

Want zoals jullie al wel zullen weten, mag ik op 23 februari 2004 beginnen als studente aan de KLM Flight Academy in Eelde.

Ik moet nog wel een paar dingen in orde brengen voordat ik kan beginnen, maar de selectie is rond en ik ben bij de gelukkigen die mogen beginnen met de opleiding.

meer dan 1000 kandidaten in voor dus maar 120 plaatsen.

Er moet eerst en vooral serieus gezift worden want jammer genoeg kan niet iedereen toegelaten worden. Je moet dus eerst meedoen aan een selectie.

De eerste stap uit de selectie is een intelligentie-onderzoek. Dit vindt plaats in Driebergen, tegen Utrecht.

Dit is een psychologisch onderzoek. Ook deze proef vindt in Driebergen plaats.

Maar deze keer moet je een gesprek afleggen met een luchtvaartpsycholoog, een hele reeks vragen beantwoorden over je karakter en een oefening in groep uitvoeren, om te kijken of je voldoende kunt samenwerken en de leiding nemen.



Nu, vanaf het starten aan de school, is er ongeveer 97% slagingskans voor elke student.

De KLS (Koninklijke Luchtvaart School) start 5 keer per jaar met de opleiding en in elke klas zitten ongeveer 20 leerlingen.

Vermits de opleiding slechts twee jaar duurt, zorgt dat ervoor dat de school ongeveer 250 leerlingen telt.

Maar elk jaar schrijven er zich

Deze test bestaat uit 5 vragenreeksen, elk over een ander onderdeel; logisch denkvermogen, verbaal redeneringvermogen, technisch inzicht, ruimtelijk inzicht en rekenkundig denken.

Deze test houdt in om zoveel mogelijk goede antwoorden te geven in zo kort mogelijke tijd.

Slaag je in test 1, mag je door naar de tweede test.

Als je hier allemaal doorkomt, nodigt de KLS zelf je uit voor stap 3. Deze test vindt plaats in de KLS en duurt ongeveer 4 dagen.

Tijdens die 4 dagen, verblijf je in een hotel in Eelde en moet je naar de school gaan om je GVSS (Geautomatiseerd Vlieger Selectie Systeem) af te leggen.

Je krijgt ongeveer een week op

voorhand thuis een boekje toegestuurd dat je goed moet kennen.

Want de eerste test in die 4 dagen, is een schriftelijke test over de inhoud van dat boekje, dat vooral gaat over de werking van de instrumenten, de basis van het vliegen en ook het scanpatroon van de cockpit in elke fase van een vlucht.

De Frasca 141 is namelijk een simulator voor IFR-training. Je hebt dus geen buitenzicht, alleen maar de cockpit en een knie-pad waarop het patroon van de vlucht uitgelegd staat en het moment waarop je een bepaald manoeuvre moet uitvoeren.

De kunst is om zo weinig mogelijk fouten te maken, want een fout die niet onmiddellijk gecorrigeerd wordt, betekent een reset van de computer en deze reset betekent dan weer veel strafpunten.

Na deze schriftelijke test, maak je in de sim een vlucht om je kennis te laten maken met de werking van het systeem. Vanaf de tweede dag moet je telkens 2 vluchten per dag vliegen, met steeds verhoogde moeilijkheidsgraad.

Als de KLS je na een week per post meedeelt dat je geslaagd bent, mag je een afspraak maken voor de voorlaatste proef.

Deze vindt opnieuw in de KLS plaats en houdt een gesprek in met de toelatingscommissie. Dit zijn twee heren, één is het

hoofd van de theorie en de andere is het hoofd van de praktijk.

Zij gaan dieper in op het rapport dat ze ontvangen hebben van het instituut in Driebergen, op je studieresultaten in het middelbaar en ook op je prestatie tijdens het GVSS.

Als zij jou goedkeuren, word je tot slot nog medisch gekeurd.

Waarom vindt de medische keuring als laatste plaats? Wel, deze keuring kost 600 euro. En de proeven in Driebergen kosten 150 euro.

De andere twee testen zijn gratis, ze worden gefinancierd door de KLS zelf. Uit onderzoek is gebleken dat de meeste kandidaten falen in 1 van de 5 eerste proeven.

Het zou dus niet eerlijk zijn als je al medisch gekeurd was, al 600 euro zou uitgegeven hebben dus, en dat je dan nog zou afvallen.

Daarom wordt de medische keuring pas gedaan wanneer je zo goed als binnen bent.

Hoeveel kost de opleiding? De opleiding kost 101.000 euro.

Hier komt nog eens de huur van de kamer, 300 euro per maand, bij. Maar je kan deze ook mee financieren. Dan bedraagt jouw lening 150.000 euro.

Dit is bijzonder veel geld. Je betaalt voor een stuk ook de naam van de school natuurlijk,

MAAR... De KLS bied jou werkzekerheid bij KLM of bij één van de aangesloten maatschappijen bij Sky Team.

Je hebt dus werkgarantie. Daar komt nog eens bij dat het garantiefonds voor jou de lening begint af te betalen als je na 2 jaar, vanaf het afstuderen aan de school, nog geen werk als piloot gevonden hebt.

Hoe ziet de opleiding eruit? Gedurende de eerste 9 à 10 maanden, krijg je de theorie voor AT-PL.

Daarna ga je voor een half jaar naar Fort Pierce, Florida, voor de praktijkopleiding en nadien keer je nog eens voor een half jaar terug naar de KLS voor de opleiding op A310.

Was de selectie moeilijk? Tja, simpel is het zeker niet, maar de éne test is al gemakkelijker dan de andere.

Wat ik wel weet, is dat het zweefvliegen en de keren dat ik al aan motorvliegen gedaan had, mij zeker veel geholpen hebben.

Dingen die voor mij al evident waren, kon ik sneller afhandelen en mij dan concentreren op een ander onderwerp.

Barbara Vicca

Persoonlijke noot van de redactie

Als "iets" oudere, is het hartverwarmend om een jong lid dat nog niet zo lang geleden leerde vliegen in onze club zo een doorstart te zien maken.

En voor onze Barbara is dat allemaal gewoon, ge zet uw schou-

ders eronder en als uwe rug het toelaat is dat allemaal te tillen.

Ik denk in naam van alle leden van onze club Barbara veel geluk te mogen wensen.

Ik hoop dat je ons de toekomst

regelmatig een seintje (artikel) geeft zodat we je avonturen mee mogen beleven.

Barbara, wij zullen altijd een beetje meevliegen

Guy Peeters

OPENDEURDAGEN

Tijdens onze laatste opendeurdagen, in september, was er wat onenigheid over de beslissing om geen eenzitters te laten vliegen. Hierop zal ik mijn visie geven.

Waarom eigenlijk opendeurdagen ?

De bedoeling van deze clubactiviteit is niet alleen onze vliegclub bekendheid geven, maar vooral de werving van nieuwe leden, nieuwe leerlingen.

Zij vormen een belangrijke groep in onze clubgemeenschap.

Alvorens solo te gaan hebben deze toekomstige piloten een aantal vluchten nodig.

Dit brengt geld in de lade maar ook nieuw leven in de brouwerij.

Dat komt ten goede aan AL de clubleden. Kijk maar eens in de wintermaanden. $\frac{3}{4}$ van al de vluchten zijn lesvluchten.

Sedert onze laatste vleugeluitreiking hebben wij slechts één zweefpiloot die solo is gegaan. In vergelijking met de andere jaren is dit een werkelijke terugval. Een rede temeer om aan rekrutering te doen.

Wij moeten deze kandidaat leden op een zo best mogelijke manier ontvangen. De eerste contacten kunnen van cruciaal belang zijn. Deze ontvangst is een verantwoordelijkheid van IEDER clublid.

Daar de clubleden slechts op vrijwillige basis helpen aan de organisatie van opendeurdagen, is de opkomst soms betreurenswaardig. Nochtans

kunnen wij de helpende handen best gebruiken. Een opsomming van enkele taken: aan de ingang, uitleg aan de toestellen, parking, chauffeurs om bezoekers op de piste te brengen, de plank, ... en zo kan ik verder gaan.

Als je al deze taken gaat ont-dubbelen (iedereen wil af en toe eens iets gaan eten of drinken), dan komen wij ieder jaar clubleden te kort.

De verdeling van deze op

Foto : Theo Stockmans



drachten gebeurt in samenspraak met de leden.

Piloten met weinig ervaring zullen aan de ingang staan of zullen uitleg geven, de anderen zullen in principe terug te vinden zijn op de RWY.

Ik herinner mij nog heel goed de vliegmeeting in 1984, georganiseerd door onze club. Ik was verantwoordelijk voor de parking en had in versterking tien scouts gekregen. De parking bevond zich in de kazerne.

Wel, ik heb van gans deze vliegmeeting (noch zaterdag

noch zondag) iets gezien, tenzij veel auto's. Laat staan dat ik gedurende dit weekend zou gevlogen hebben. Nochtans waren er interessanter taken. Maar ik heb geen vragen gesteld bij mijn aanduiding als "parkingwachter" omdat het toch iemand moest doen en mijn opdracht in het belang van De WOUW stond.

De financiële opbrengst bedroeg iets meer dan 100.000,- BEF. Maar de tijden zijn verandert.

Voeg daarbij nog eens de leden die met een eenzitter willen vliegen. Wel dan worden de opendeuractiviteiten gerund met een handvol leden.

Trouwens ALLE clubleden die aanwezig waren op deze twee dagen hebben kunnen vliegen met een tweezitter. Waar is dan het probleem ? Gedurende 52 weekends kan er gevlogen worden:

Op TWEE vliegdagen zal het dan ook niet aankomen. Indien wel, dan moeten wij toch eens ernstig gaan nadenken over de organisatie van deze activiteit.

Als jonge piloten aan familieleden of kennissen hun vliegvaardigheden willen tonen, nodig hen dan uit op een van deze 50 andere weekends.

Trouwens, als wij naar andere clubs kijken, gebeurt het daar op een gelijkaardige wijze. Tijdens de Kempencup in WEELDE (4 dagen) wordt er niet gevlogen, idem tijdens de Fly In in DIEST.

Luchtdopen

In dit artikel zou ik het graag willen hebben over de opvang van luchtdopen.

Je kan de mensen het best uitleg geven door ze plaats te laten nemen in het toestel, op de plaats waar ze zullen gaan zitten tijdens hun vlucht.

Je geeft wat info over de instrumenten dwz niet te uitgebreid maar toch de basis zoals dat de *sneldheidsmeter* werkt in km/h en aan welke snelheid dat je gesleept wordt en met welke snelheid je zal vliegen als je in vrije vlucht bent.

Voor de *hoogtemeter* kan je eens aan de wijzer draaien en de hoogte zeggen die je instelt en dan stel je een tweede in en laat je ze raden. Zo ben je bezig met de doop en wek je vertrouwen. En dan kan je zeggen dat op 500m de "echte" vlucht begint. *Thermiek-variometer* is misschien uit te leggen zoals een hete luchtballon, zo leg ik het toch steeds uit.

Je vliegt de warme lucht binnen en je zal stijgen, net zoals een warme ballon zal stijgen. De *variometer* is het toestel dat aangeeft of je nu in de bel zit of niet.

Het volgende waar je iets over vertelt is de besturing, *voeten en stick*. Je kan hen vertellen dat ze hun voeten in het voetenstuur mogen leggen, maar dat hangt af van de piloot natuurlijk, ik vertel hen dat ook niet altijd.

Een bocht naar links is dan een combinatie van links voet en links stick.

Je kan dan natuurlijk wat uitbreiden naar het touwtje dat het best uit te leggen is met een borstelsteel en je gaat dan op de borstel staan.

Maar dan ga je natuurlijk al wat

ver of te ver voor een doop, dat kies je ook weer zelf.

De *remkleppen* dan niet vergeten. Je gebruikt deze alleen tijdens het circuit.

Je kan je al inbeelden dat je zelf de doop bent en je komt lager en lager en dan vliegt er zo plots iets raars uit zo'n vleugel!!

HEH? En aan weerskanten! En als je wat geluk hebt, krijg je er een blauwe knie gratis bij!

Wel om dat te voorkomen kan je best ook vermelden dat er zulke "dingen" in de vleugels zitten.

Dan heb je natuurlijk nog het gele bolleke en het rode bolleke.



Foto : Theo Stockmans

Ook hier zeg je voor wat het dient.

Kortom het is geen hele waslijst dat je moet opsommen.

Kort de cockpit van binnen en betrek de mensen in je uitleg. Zo win je hun vertrouwen en stel je hen op hun gemak.

Als het een drukke dag is, is het soms moeilijk om alles uit te leggen en de doop op hun zijte uitleg te geven.

Je kan ook uitleg geven in eender welk clubtoestel; zolang het maar eenvoudig blijft. En als dan het moment daar is, kan je nog vlug alles eens overlopen.

Is je doopvlucht een kind van 10j, dan moet je niet zo een hele

"rim-ram" gaan verkondigen.

Wil je toch iets vertellen, probeer het dan zo eenvoudig mogelijk voor te stellen zoals, "als we achter het motorvliegtuig hangen, dan vliegen we zo snel als mama of papa op de autostrade rijdt". Het is misschien een gek voorbeeld, maar zoiets vinden kinderen leuk.

Voor de rest zullen ze al een enorm geniet hebben van de vlucht alleen. Ook hier moet je vertrouwen opwekken. Praat tegen hen, zoals "kijk hoe klein alles wordt" en "Hoe klein de mensen zijn" of hoeveel zwembaden er zijn, of een andere zwever in de lucht etc.

Het praten tijdens een vlucht is ook aan te raden bij volwassenen natuurlijk! Ze beginnen dan zelf ook te praten en dit is niet alleen leuk, maar het is ook een traukje om te na te gaan of ze ziek worden. Iemand die veel praat en plots kalm wordt, dan kan je je aan iets verwachten!

Als besluit wil ik zeggen dat dit mijn persoonlijke aanpak is. Misschien heb je wel een ideeetje opgedaan of een beter idee voor mij en anderen.

Natuurlijk hangt ook alles af van piloot tot piloot...wat je allemaal kwijt wil aan de mensen en wat niet, het is dus persoonlijk. Elke vlucht is anders, maar één ding blijft geldig. Jaag nooit achter de mensen, hits hen nooit op met 3 man zoals één persoon doet parachute aan, een andere zegt dan van stap maar in en de derde wringt zich ertussen om de straps aan te doen...etc.

Het wordt dan wel erg hectisch en dat is zeker niet leuk voor jou en de doop.

Sofie Beckers

PRESTATIES

De volgende prestaties werden door de Sportcommissie van de Koninklijke Belgische Aeroclub gehomologeerd

Vergadering van 26 maart 2003

<u>Theoretisch examen</u> ARGYROPOULOS Jean	<u>5 uur duurvluht</u> BOON Johan
<u>Vliegen met passagier</u> LEYSENS Pieter	<u>Zilveren kenteken</u> BOON Johan

Vergadering van 25 juni 2003

<u>Theoretisch examen</u> PORTAUW Edwin	<u>Vliegen met passagier</u> SEGERS Tom
<u>Vergunning</u> DEHERT Michaël PORTAUW Edwin	<u>5 uren duurvluht</u> DEHERT Michael PORTAUW Edwin

Vergadering van 01 oktober 2003

<u>Theoretisch examen</u> ABELS Sven	<u>50 Km afstand</u> HUENS Karl
<u>Vergunning</u> ABELS Sven	<u>Zilveren kenteken</u> HUENS Karl
<u>Vliegen met passagier</u> DEHERT Michaël	<u>3000 m hoogtewinst</u> PEETERS Guido
<u>1000 m hoogtewinst</u> ABELS Sven BIESMANS Koen	<u>300 Km afstand</u> PEETERS Guido
<u>5 uren duurvluht</u> VERHOEVEN Jelle	<u>Gouden kenteken</u> PEETERS Guido

Belangrijk

Alle proeven die in aanmerking komen voor een brevet moeten binnen het jaar gehomologeerd worden, anders worden ze waardeloos.

Ging solo

Paul HOUTVINCK

Slaagden in het theoretisch examen van technisch controleur:

- Jan BRUYNINCKX
- Johan BOON

Behaalde de bevoegdverklaring van sleepiloot

Jan BRUYNINCKX

Slaagden in het examen van "Beperkt certificaat van Radiootelefonist"

- ABELS Sven
- STOCKMANS Theo
- VICCA Barbara

Theo Stockmans

lidgelden voor 2004

De lidgelden voor 2004 blijven dezelfde als die van de vorige jaren en kunnen gevonden worden op de pagina 'voorwaarden en prijzen'.

Ook de tickettenprijs blijft ongewijzigd, dus 20,00 EUR voor leden en 30,00 EUR voor doopvluchten.

Bij het minutengeld vinden we één wijziging, nl. de huurprijs voor de SF34 is nu 0,15 EUR, zowel voor solo-, doop- als lesvluchten. Het duurdere dubbele tarief van vroeger komt hiermee te vervallen.

Voor het huren van een toestel voor een hele dag (op verplaatsing) passen we vanaf 2004 een nieuw systeem toe. Men betaalt een forfait van 200 minuten tarief minutengeld per dag. Ongeacht er die dag met het toestel gevlogen is of niet. Voor deelname aan wedstrijden blijft de huur nog steeds gratis.

Tarief winterwerk: nog steeds dient elk clublid jonger dan 65 jaar, elk jaar 20 uur voor de club te 'werken'. De prijs per niet-gepresteerd uur wordt voor 2004 verdubbeld en bedraagt nu 10,00 EUR.

Men kan natuurlijk ook nog altijd materiaal schenken aan de club ter waarde van het verschuldigd bedrag, maar dan moet er een factuur binnengebracht worden, of een bewijs van de waarde van het geschonken materiaal. De jaarlijkse checkvluchten met instructeur kunnen vanaf 25 december gevlogen worden.

Kijk ook even op onze kalender voor de geplande activiteiten voor 2004...

Mattijs Cuppens

Aanpassing TMA Luik

Zoals iedereen ondertussen wel al opgevangen heeft, is de TMA van Luik weer een stukje groter geworden. Jammer genoeg vond deze uitbreiding plaats in onze richting.

In de praktijk is er slechts één coördinaat gewijzigd, en de doorgang naar het noorden en zuiden blijven vrij. Vluchten naar het zuidoosten zullen echter richting zuiden moeten starten om zo de TMA te vermijden.

Hieronder volgt de beschrijving met de coördinaten van de nieuwe TMA:

Rechte lijnen die de volgende punten verbinden : 50°31'02"N - 005°07'01"E, 50°38'14"N - 005°04'08"E, 50°48'17"N - 005°19'53"E, 50°51'50"N - 005°29'33"E, 50°52'23"N - 005°34'08"E, 50°49'57"N - 005°38'50"E, langs de Belgisch-Nederlandse grens naar 50°45'42"N - 005°50'20"E, een cirkelboog met straal 6.5 NM met middelpunt 50°43'22"N - 005°40'50"E in wijzerzin tot positie 50°38'32"N - 005°47'50"E, 50°24'25"N - 005°23'40"E, cirkelboog met straal 6.5 NM met middelpunt 50°29'12"N - 005°16'50"E in wijzerzin tot positie 50°31'02"N - 005°07'01"E.

De ondergrens blijft 2500ft MSL (of 700m AGL EBTN) voor het grootste deel van de TMA.

Het gebied tussen de CTR van Luik en de Nederlandse grens werd wel omlaaggebracht tot 2000ft MSL, maar aangezien wij hier toch nooit komen is dat voor ons geen probleem...

Je kan deze zone ook terugvinden op de kaart hieronder.



Iedereen kan deze best op zijn luchtvaartkaart overtekenen aangezien deze nog niet is aangepast en we waarschijnlijk pas over enkele maanden een nieuwe versie kunnen verwachten.

Mattijs Cuppens

Gecertificeerd versus Ultralight (deel 2)

Sinds mijn laatste artikel in de cumulus van december '02 en een aangepast artikel in het Liga-blad is er een belangrijke en positieve evolutie in de ultra lichte motorzwevers gekomen.

Terwijl enkele projecten niet van de grond schijnen te komen (Cavok 10) en andere met ernstige ontwikkelingsmoeilijkheden kampen (Taurus), breken twee constructeurs echt door met door-dachte en prima vliegtuigen.

Beide zijn reeds goed aanvaard door een kleine groep van eigen-zinnige piloten.

Inderdaad, want de harde kern van zweefpiloten wil zwaar belaste zwevers die zelfs aan 200 km/u nog finesse behouden. (Zie de internetforums in Duitsland en Frankrijk). Maar de stijgende verkoopscijfers van de Apis en de Silent bewijzen dat er een gat in de markt is.

Gewoon de zweefpiloten die op een rustige manier meer uit hun hobby willen halen. Piloten die ook eens in de week willen vliegen, of 's avonds.

Misschien wel die mensen die anders naar de "gewone" ULM-toestellen zouden overstappen.

De evolutie van de Silent gedurende dit jaar: een nieuwe vleugel van 13 m (reeds vermeld in het Ligablad) die perfect elliptisch is met geïntegreerde winglets die niet naar achter gebogen zijn.

Een hoge slankheid en een vleugelbelasting van 34 kg/m². De flapstanden van deze vleugel evo-

luerden tijdens de testen van design (0° tot +12°) naar operationeel (-5° tot +5°). Daarbij blijft de Silent net onder de stalsnelheid van 65 km/u met motor ingeklapt.

Verdere gegevens zijn: glijgetal 39 aan 90 km/u, minimum dalen 0,6 m/s aan 85 km/u, leeggewicht 172 kg + instrumenten, opstijgen op 170 m gras.

Piet en Luc waren zo vol lof over deze zwever dat ze prompt een kit bestelden. Alleszins betekent de hoge vleugelbelasting dat deze versie zeer goed gaat doorsteken.

Ondertussen was ikzelf samen met Franz Vanautreuve naar Slovenië gereisd om er de evolutie

extra batterij voor de instrumenten standaard voorzien.

Ook de motorbediening werd eenvoudiger gemaakt. De Belgische specificaties zijn: 203 kg met basisinstrumenten, glijgetal van 40 aan 90 km/u, stalsnelheid van 59 km/u met motor op ralenti, minimum dalen van 0,58 m/s aan 65 km/u, opstijgen op 110 m gras.

De flapstanden zijn: +10°, +5°, 0, -3°, -6°. De vleugelbelasting is dezelfde als die van een Ka6: 24,5 kg/m². Met deze gegevens in het achterhoofd besloot ik dat dit het ideale toestel voor mij was. En ja, ik heb me laten verleiden en hoop mijn toestel volgend seizoen reeds te kunnen vliegen.



Momenteel vallen deze toestellen onder de ULM wetgeving. Een ULM vergunning voor 3-assige toestellen met flaps is verplicht. Uiteraard is een degelijke zweefopleiding met solovlucht op plastic een vereiste.

In beide toestellen zit men zeer diep met de voeten hoog in de neus. En ook het vliegen en het landen moet met zweeftechnieken gebeu-

ren.

van de Apis M te verkennen. Ook daar is heel wat veranderd. De productie is overgenomen door AMS-flight. Deze firma bouwt de DG-Elan zwevers en ook de rompen van de DG-1000.

Ze zijn er zich van bewust dat er in wettelijke kaders moet gewerkt worden en stellen alles in het werk om typetoelatingen te bekomen.

Zo hebben ze voor Frankrijk en België een gewichtsbeparing van 9 kg gerealiseerd en toch een

Verdere evoluties worden nog verwacht want ook de Test TST-10 is aan een zeer lage prijs beschikbaar. Afwachten echter of deze in de Belgische wetgeving past. (gewicht en stalsnelheid)

De zuivere zweerversies van bovenstaande toestellen kunnen voorlopig ook niet toegelaten worden. Misschien dat een type-toelating voor de motorversies daaraan iets kan veranderen.

Jan Hendrickx

2003: een bijzonder zweefvliegjaar

Het jaar 2003 was mijn spreekwoordelijk jaar van de de doorbraak in het zweefvliegen.

Na mijn solo op 5 augustus 2000 (na 41 vluchten) was ik begin 2003 nog steeds niet verder dan de Ka8 en ik had zelfs mijn 15-uren nog niet, mijn zweefvliegvergunning evenmin (88 vluchten, 12u30 solo).

Na een motorongeluk in 2001 vloog ik dat jaar zelfs maar 12 vluchten, waarvan 8 solo's. Dit was duidelijk niet optimaal was voor mijn zweefvliegbarometer.

In 2003 vond ik dan ook dat het hoog tijd was om daar iets aan te veranderen, en zo geschiedde het dan ook. Dit dankzij de vaste begeleiding ter plaatste van de inmiddels welbekende en alom geapprecieerde Adelheid...

Mijn vliegjaar begon op 16 februari 2003 met mijn 88ste vlucht, toen ik in de Bergfalke, onder begeleiding van Eric Vandewalle, mijn jaarlijkse check aflegde. Het vliegjaar begon dus vrij laat; voordien was ik echter ziek, en het weer was ook niet echt schitterend.

Nadien vloog ik op Ka8, Ka 13, SF-34 (dubbel) en Twin Astir (dubbel), om dan op 4 mei te worden "gelost" op de Ka6CR. Daarvoor diende ik eerst op de Ka13 OO-YDM met André Ruymen een check te vliegen met lierhaak.

Later werd vliegen op de Ka6CR een ware verademing. Immers, van zodra men 15 uren solo heeft, en dus ook de zweefvliegvergunning, mag men –na een goede check- vliegen op de Ka6CR.

Persoonlijk blijft de Ka6CR me bij als één van mijn favoriete vliegtuigen, gewoonweg omdat ik zo blij was eindelijk van de Ka8 te zijn verlost.

De toekomst lag nu open in deze leuke zweever met (te) kleine cockpit.

Deze kleine cockpit kwam wel goed van past in de hittegolf van voorbije zomer.

Minder zicht is niet alleen minder zonlicht, maar ook minder hitte.

Tussendoor volgde ik bij Theo nog een snelcursus "*buitenlanden in open veld*" (SF-34 OO-YZW, Eghezee 11 mei), waarna ik op 7 juni mijn 5-uren vloog op de "CR" (OO-ZNM).

De beruchte lierhaak van de "CR" leverde weinig of geen problemen op, behalve enkele geloste kabels bij de initiële start.

De lierhaak lost van zodra men met het wiel op de kabel rijdt. Dit kan gebeuren door de eerste schok bij het opspannen van de sleepkabel.

Inmiddels had ik enkele "slechte manieren" of "truuken van de voor" geleerd, zoals "op de staart vliegen", en mijn persoonlijke favoriet: doorlaten en aanpikken....

Zo werd ik eens voorbijgepompt door Guy Peeters, waarbij ik een ronde uit de pomp vloog, om dan beter gecentreerd aan te pikken en beter mee te stijgen.

Op 22 juni legde ik vervolgens mijn "20-uurs" check af bij Guy

Beersaertrts in de SF-34, waarna ik gelost werd op de Ka6E. De Ka6E (OO-ZJF) is grotendeels gelijk aan onze Ka6CR, met als voornaamste verschil het pendelroer: heel het horizontale "staartvlak" beweegt als hoogteroer.

Daarnaast is de cockpit een stuk groter, zeker in vergelijking met de "CR". Ook de "E" heeft een lierhaak, hetgeen wel enige aandacht vergt, maar verder geen problemen oplevert.

Ook de gevoeligheid van het gigantische pendelroer leverde weinig problemen op.

Inmiddels zat ik al aardig voor op het opleidingsschema van de club, volgens hetwelk je met de Mistral C mag vliegen vanaf 40 uur.

Na enkele vluchten Ka6E had ik al 40 uur, waarna ik dan nog tot de verplichte 10 vluchten moest komen om op de Mistral te worden gelost.

Op 13 juli organiseerde ik met de beperkte hulp van enkele "die hards" (grondhulp, initiatiepiloten, instructeurs en vooral William) een succesvolle initiatiedag zweefvliegen voor mijn medestudenten van de Master in Business Law.

Zoals we toen merkten lokt veel volk (op RWY 06) nog meer volk, zodat wij die dag meer dan 50 zweefvluchten plaatsvonden! Dag werd beëindigd met een lekkere BBQ van maison Etienne & Marcelline.

Eind juli en begin augustus gingen Adelheid en ik mee "bakken en braden" in de hittegolf op vliegekamp in het warme

Le Louroux.

Gezien de weersomstandigheden: blauwe thermiek en +30° C nam ik er daar genoeg mee om mijn 50 uren solo te volvliegen, teneinde in Goetsenhoven mijn passagierscheck te kunnen afleggen.

Dat vliegen in "Louloulou". is trouwens een echte aanrader. Een vreemd vliegveld, straffe slepers, alternerende circuits (links, rechts), sterke pompen (!!!) en vééééél plaats om te landen.

De zwevers van Goetsenhoven waren herkenbaar door hun korte landingen, of hun persoonlijke recordvluchten (Jelle: 300 Km, Guy: 300 Km, 3000 m hoogtewinst, Sven met een bijzondere IFR-navigatievlucht...). Pieter en ik legden succesvol onze doellanden af op de Ka6E.

Terug in Goetsenhoven legde ik op 10 augustus mijn passagierscheck af. Dit met Piet in de SF-34. Deze vlucht was ook mijn check Mistral, aangezien ik al 9 vluchten op de "E" had gevlogen.

Deze checkvlucht werd druk bekeken vanop de grond, wegens de hoge spektakelwaarde, op ingeven van Theo: links vrillen, rechts vrillen, bochten aan 150 km/h met 5G, stalls, ... allez hup.

Het beoogde "lage circuit" ging niet door, aangezien het niet te laag was.

De hoogtemeter achteraan gaf lager aan dan we werkelijk vlogen, zodat we een normaal rechts circuit vlogen. In final voor de hoofdpiste op de 35 liet Piet me nog op het laatste moment in het gras landen... Eind goed al goed, waarna ik mijn passagiersvergunning mocht aanvragen.

Op het "avond" zweefkamp van

eind augustus nam ik op 19/08 mijn eerste van inmiddels 24 luchtdopen mee: Luc Rems. Luc werd meteen lid en volgt nu de theorie- en praktijklessen.

Adelheid werd één van mijn vaste co-piloten, zodat ze nu niet langer van op de grond moet toekijken (of vanuit een andere zwever, met een gevuld zakje in de hand...).

Ook Koen Biesmans werd een "klant".

Op de twee opendeurdagen van 14 en 21 september was ik ook present om luchtdopen te geven, waaronder mijn opgemerkte – zeer enthousiaste- jonge grootmoeder van 78!

Met deze passagier was een zachte landing op de hoofdpiste aangegeven.

Dit bleek geen probleem dankzij de wielen van de Ka13 OO-YDN. Nu ze met mij "in den hemel" geweest is denkt deze gelovige vrouw echt dat ik de engel Michael ben,... of toch bijna.

Na het plotse overlijden van mijn vader op 27 september 2003 vloog ik enkele weken niet. Langs deze weg bedank ik de clubleden van harte voor het medeleven en in het bijzonder de bestuursleden en instructeurs die aanwezig waren op de begrafenis, met name Theo, Piet, Guy Beersaerts, Luc en André.
In nood kent men zijn vrienden.

Op 12 oktober hervatte ik rustig het zweven, waarna ik op 2 november met Theo vloog tijdens de harde cross-wind op RWY 24.

Leuk maar "zot" volk, die zwevers van De Wouw!

Het jaar was nog niet gedaan, of op 9 november vloog ik ook nog eens voor het eerst op "plastiek",

met een 1000-meter sleep in de Mistral-C. Even wennen: het scharnierende voetenstuur en de kleine stick bewegen vanuit de pols.

Na 25 minuten gewenning landde ik succesvol op de RWY 17, gefilmd door cameraman Jelle VDB (zie <http://jackass.madoka.be/dewouw/php/movies.php>).

Tot hier het verhaal van mijn druk zweefvliegjaar, waarbij ik alleen mijn maximale hoogtewinst van 998 meter moet betreuren.

Net geen duizend meter, waarschijnlijk aangezien Adelheid en ik verhuisden op de superdag 15 augustus... Maar de verhuis was ook de moeite!

Hoedanook: van 12 uur solo naar 65 uur in één jaar: Ka 8, Ka6CR, Ka6E, Mistral-C, Le Louroux., passagiersvergunning: qua vliegjaar volstaat dit, en vooral: het was dus een leuk vliegjaar.

Volgend jaar meer van dat. Mijn persoonlijke doelstellingen zijn: (méér dan) 1.000 m hoogtewinst, overlandvlucht(en), Astir en passagiers op de SF-34.

Michaël Dehert

P.S. De opleidingsvolgorde en voorwaarden in zweefvliegtuigen (Ka13, Ka8, Ka6CR, Ka6E, Mistral-C, Astir Jeans, SF-34) kan je lezen in het clubreglement op de website (www.dewouw.net via "voor de leden", "clubadministratie" en "clubreglement").

Charron Beker 2003

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

plaats	piloot	punten
<u>Open/ Ren klasse</u> (op 50)		
30	Guy PEETERS	2830,7
<u>Tweezitter klasse</u> (op 38)		
2	Theo STOCKMANS	5256,3
14	Eric VANDEWALLE	2370,4
20	Bart HUYGEN	1943,8
33	Walter VANDEWALLE	785,9
<u>Standaard klasse</u> (op 70)		
12	Marc RUYMEN	4879,1
13	Eddy DE REYS	4648,4
33	Jan WAUMANS	3294,3
36	Yves RUYMEN	3197,7
37	Jelle VANDEBEECK	3162,6
45	Piet VANOSMAEL	2732,4
47	Rudi COOMANS	2635,7
69	Guy BEERSAERTS	694,2
70	Eric VANDEWALLE	514,7
<u>Club klasse</u> (op 77)		
10	Jelle VANDEBEECK	2677,8
14	Bart HUYGEN	2324,3
22	Edouard VALVEKENS	1712,4
32	Yven MAUROO	1522,4
43	Philip VERBEECK	1166,3
56	Michaël DEHERT	898,8
58	Theo STOCKMANS	892,2
64	Marc RUYMEN	693,0
68	Eric VANDEWALLE	590,1
69	Karl HUENS	588,4
74	Sven ABELS	533,8
75	Mattijs CUPPENS	532,4

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

16	Jelle VANDEBEECK	3162,6
19	Bart HUYGEN	2324,4
27	Yven MAUROO	1522,4
33	Carl HUENS	588,4
35	Mattijs CUPPENS	532,4

Beker "Grootste opgegeven proef 2003"

Deze beker wordt uitgereikt aan de piloot die de grootste opgegeven proef met vertrek vanuit België, rekening houdend met de handicapfactor van het toestel. De motorclassse kan niet meedingen.

7	Theo STOCKMANS	308,0	394,87	15 augustus
		handicap-afstand	totaal gevlogen afstand	

Vijf leden hebben in meer dan één klasse deelgenomen. Indien wij de som maken, komen we tot het volgende resultaat:

Naam	Punten
Theo STOCKMANS	6148,5
Jelle VANDEBEECK	5840,4
Marc RUYMEN	5572,1
Bart HUYGEN	4268,1
Eric VANDEWALLE	3475,2

Onze club behaalde "slechts" een matige ZEVENDE plaats. Het is van 1995 geleden dat wij nog zo'n slecht resultaat bij elkaar vlogen. De oorzaak kan, volgens mij, terug te vinden zijn in de volgende domeinen:

- Verschillende piloten zijn niet, of amper terug te vinden in de uitslag van 2003;
- Vorige jaren werden de punten bij elkaar geraapt door onze "Charroncommissie", nu waren de piloten zelf verantwoordelijk;
- Ondanks het feit dat alle toestellen met een Logger zijn uitgerust, vergaten zij (of wat luiheid) hun naam erin te brengen;
- Sommige piloten waren niet vertrouwd met de Loggers;
- De motivatie om hun vluchten in te brengen;
- Motivatie om mee te dingen in de Charron.line;
- Of hadden sommige(n) misschien schrik dat hun luchtruim-overtredingen het daglicht zouden zien ?

Misschien zijn er nog andere factoren die meegespeeld hebben. Laat het mij weten zodat er lessen kunnen uitgetrokken worden voor het volgend Charronjaar.

Theo Stockmans

ONTKOPPELEN

Het ontkoppelen gebeurt niet altijd op een veilige manier. Als instructeur met dienst stel ik regelmatig vast, zowel bij leerlingen als bij “gevorderden” dat de procedure een automatisme is geworden, waarbij er nooit iets kan verkeerd lopen. Niets is echter minder waar.

Hoe kan je op een veilige wijze deze fase van de sleepvlucht uitvoeren ?

Bij een sleepvlucht tot 500m neem je vanaf 400m de gele ontkoppelingsbol vast (bij een vlucht tot 250m is dit vanaf 150m).

Het is mogelijk dat de hoogtemeter van het sleepvliegtuig en de zwever niet dezelfde hoogte aangeven.

Wanneer het sleepvliegtuig volgens je hoogtemeter iets te vroeg met zijn vleugels waggelt, hoef je niet achter die gele bol te zoeken.

Vanaf 450m kijk je ook regelmatig in de sector waarin je gaat wegdraaien, normaal gezien de rechtse.

Eens de sleper met zijn vleugels waggelt, trek je op een stevige, maar niet brutale, manier de gele bol naar achter.

Veiligheidshalve kun je deze handeling een tweede maal uitvoeren.

Daarna kijk je zeer goed of de sleepkabel wel degelijk los is. Indien je er 100% zeker van bent, draai je rechts af, een richtingsverandering van $\pm 90^\circ$ is voldoende.

Zoniet blijft men recht door vliegen.

De sleeppiloot moet ook zeker zijn dat de kabel los is alvorens

naar links af te draaien.

Daarom moet hij een paar seconden rechtdoor vliegen, zich vergewissen dat de kabel los is en dan pas wegdraaien naar links.

Hij “verliest” daarmee \pm VIJF seconden mee.

Op een dag met 60 sleepvluchten maakt dat amper VIJF minuten, dus nog geen sleep. Maar op VEILIGHEID staat geen tijd.

Wat gewoon uit den boze is, maar dat spijtig genoeg, toch door enkele zweefpiloten (of kamikazes) wordt uitgevoerd, is de “pull up” van het zweeftoestel na of tijdens het ontkoppelen, in de hoop enkel meters hoger te geraken.

In de veronderstelling dat de kabel niet lost en het sleeptoe-stel reeds draaiend wegduikt, zijn de gevolgen niet te overzien.

In onze club is, in 1985, een gelijkaardige voorval gebeurd.

Onze Morane OO-MIL sleepte een Mucha.

Op een hoogte van ongeveer 500m zijn bij de ontkoppeling-fase fouten gemaakt.

Hierdoor zijn het sleeptoe-stel en het zweeftoestel in duikvlucht geraakt.

Door de spanning op de sleepkabel kon noch de sleeppiloot, noch de zweefpiloot ontkoppelen. De zweefpiloot opende de remkleppen en had reeds zijn canopy afgeworpen, klaar om te springen.

De goden kwamen ons echter ter hulp.

De sleeppiloot kon ontkoppelen. De zweefpiloot is normaal geland op de RWY in gebruik, de 06.

Hij was zodanig in de war dat hij geland is met de sleepkabel. Deze is dus over de Hannuitsesteenweg gesleept.

De WOUW is hier op het nippertje ontsnapt aan een dodelijk ongeval.

Wat kun je nog eventueel doen in geval van een “dubbele” duikvlucht.

Heel weinig denk ik.

De zweefpiloot kan eventueel trachten het sleeptoe-stel in te lopen om alzo de spanning op de kabel te verminderen en men kan ontkoppelen.

Met een hout en doek toestel is dit niet zo evident.

Zeker geen remkleppen openen. Men verhoogt de weerstand en de spanning op de sleepkabel zal vergroten.

Een goede raad, beheerst iedere fase van de vlucht en leest eens aandachtig dit artikel.

Theo Stockmans

Kalender

Terug naar: Zweefvliegsectie

Zondag 21 december 2003	Theorielessen zweefvliegen Constructie (Clubhuis)
Zondag 28 december 2003	Theorielessen zweefvliegen Reglementering (Clubhuis)
Zondag 4 januari 2004	Theorielessen zweefvliegen Regl.+Navigatie (Clubhuis)
Zondag 11 januari 2004	Theorielessen zweefvliegen Herhalingsles (Clubhuis)
Zaterdag 17 januari 2004	Algemene vergadering zweefsectie (Clubhuis)
Zondag 18 januari 2004	Theorielessen zweefvliegen Examen (Clubhuis)
Zaterdag 7 februari 2004	Symposium Liga (Oostmalle)
Zaterdag 27 maart 2004	Herhalingsles Luchtruim en Loggers (Clubhuis)
Zaterdag 3 april 2004	Infoavond Le Louroux (Clubhuis)
Zaterdag 29 mei 2004	Driedaagse De Wouw + BBQ (Clubhuis)
Zondag 30 mei 2004	Driedaagse De Wouw (Clubhuis)
Maandag 31 mei 2004	Driedaagse De Wouw (Clubhuis)
Zaterdag 26 juni 2004	Planningsvergadering Le Louroux (Clubhuis)
Zondag 12 september 2004	Open deur dagen (Clubhuis)
Zondag 19 september 2004	Open deur dagen (Clubhuis)
Zaterdag 30 oktober 2004	Keuring en demontage toestellen (Clubhuis)

Zweefvliegen in het Engels

Inleiding

Op 18 augustus werd er mij gevraagd om een korte uiteenzetting te geven aan een groep buitenlandse kinderen die meededen aan een uitwisselingsproject met de stad Tienen.

Ik mocht zelf beslissen wat ik wilde vertellen en heb hen het volgende verteld:

De les

Natuurlijk, zoals het nu eenmaal gaat bij de jeugd, is het vrij moeilijk voor hen, om met volle aandacht een les te volgen in een vreemde taal, dus heb ik gebruik gemaakt van de projector en een video, zodat ze toch eens af en toe wakker werden.

Tijdens het spelen van de film

heb ik wat extra uitleg geven en verteld hoe het bij ons eraan toe gaat.

Tevens is het ook niet zo éénvoudig om woorden zoals “pomp”, “plastiëkbak”, “hout en doek” etc te vertalen, maar heb mijn best gedaan om alles zo verstaanbaar en eenvoudig mogelijk te maken en, jaja, dat allemaal in het Engels.

Volgende heb ik allemaal besproken:

Opbouw van een zweever adhv slide

- Cockpit-canopy
- Tail: rudder
elevator
- Wings: leading edge
trailing edge
ailérons

airbrakes

Film

Een deel van de film, kwestie om terug hun aandacht te krijgen en eens, na 10 verwittigingen aan te storende mensen, uit “mijne sloef” te vliegen.

Het mag ook gezegd worden dat ze daarna wel stil waren.

“A look inside the cockpit”

Adhv een schets op het bord in het leslokaal, heb ik dan de basisinstrumenten uitgelegd. Dit zijn de snelheidsmeter, variometer en hoogtemeter. Daarbij werd de stick en het voetenstuur vermeld. Dan was het de bedoeling dat ik de effecten van de stick en het voetenstuur zou uitleggen adhv een slide, maar mijn projector viel uit en heb ik alles mooi kunnen tekenen.

De werking van de instrumenten

Bij dit onderdeel heb ik de 3 hoofdinstrumenten besproken.

Ook hier heb ik mijn uiterste best gedaan om een zo'n mooi mogelijk tekeningetje te maken.

Van elk instrument heb ik twee

schetsen getekend; één met aanzicht zoals in de cockpit en dan een schets van het binnenwerk.

Van de hoogtemeter heb ik mechanisme uitgelegd van wat er gebeurt als we hoog vliegen en laag vliegen.

Voor de snelheidsmeter heb ik net hetzelfde gedaan maar dan met hoge en lage snelheid.

En natuurlijk de variometer niet

te vergeten als we vliegen in en buiten thermiek.

Film

Om te eindigen heb ik dan het 2^e deel van de film getoond en hen over onze "motor" verteld, thermiek. En dat we hierdoor, mooie, lange en prestatievluchten kunnen neerzetten.

Sofie Beckers

Ligabrijdage omlaag

In deze tijd van besparingen en economische crisis, gaat onze Liga bijdrage naar omlaag met 25,-Euro.

Overzicht

	- 65 jaar	+ 65 jaar
2002	140 Euro	122 Euro
2003	115 Euro	97 Euro

Wat ligt aan de basis van deze daling ?

Een paar jaar terug werden de BLOSO subsidies, door een decreet, voor de Liga afgeschaft. Met als gevolg dat de Raad van Bestuur van de Liga verplicht werd onze jaarlijkse individuele bijdrage op te trekken.

Het BLOSO liet nochtans de subsidiedeur op een kier staan.

Wij moesten wel een cluster van Luchtporten vormen.

Onze enige partner was de "Vereniging voor Model-luchtvaartsport (VML).

Zo ontstond een paar jaar terug de VCL (Vlaamse Cluster van Luchtporten) (zie ook Cumulus jaargang 8 Nummer 4).

Jaarlijks ontvangt de VCL (en niet de Liga) een subsidie van ongeveer 75.000, Euro.

Het BLOSO legt ons een verdeling op van 2/3 voor personeelsuitgaven voor het betalen van één voltijdse arbeidskracht. Het resterende 1/3 dient gebruikt te worden om de 4 basisopdrachten van de VCL, opgelegd, door het BLOSO, uit te voeren.

Deze zijn:

- informatiefunctie
- begeleidingsfunctie
- promotiefunctie
- aanspreekfunctie

Het is uit den boze dat er materiaal (zoals een zweef-toestel) wordt aangekocht. En controle van het BLOSO is er jaarlijks.

Iedereen moet er rekening mee houden dat, als de VCL ophoudt te bestaan, de subsidiekraan wordt dichtgedraaid.

Noodgedwongen zal onze jaarlijkse bijdrage dan terug stijgen.

We kunnen maar hopen dat het nooit zover gaat komen.

Theo Stockmans

BUITENLANDINGEN in 2003

Afgesloten op 06 december 2003

ECHTE BUITENLANDINGEN

DATUM	NAAM	PLAATS	TOESTEL	AFSTAND
13/04	Philip VERBEECK	LEUZE	OO-ZMW	26
13/04	Sofie BECKERS	TOURINNES SAINT LAMBERT	OO-ZTV	21,5
13/04	Edouard VALVEKENS	BEVEKOM	OO-ZYE	11
20/04	Marc RUYMEN	EZEMAAL	OO-YMR	4,7
11/05	Theo STOCKMANS + Michael DEHERT	EGHEZEE	OO-YZW	21,2
11/05	Barbara VICCA	TIENEN(GROOT OVERLAAR)	OO-ZOI	3
27/05	Eddy DEREYS	WAREMPAGE*	OO-YYV	19
27/05	Marc RUYMEN	HATRIVAL*	OO-YMR	5
29/05	Eddy DEREYS	LE MESNIL*	OO-YYV	52
29/05	Marc RUYMEN	BAILLAMONT*	OO-YMR	31
30/05	Eddy DEREYS	IZIER*	OO-YYV	41
30/05	Marc RUYMEN	SAINT HUBERT*	OO-YMR	2
31/05	Eddy DEREYS	MANDE SAINT ETIENNE*	OO-YYV	17
31/05	Marc RUYMEN	LIBRAMONT*	OO-YMR	14,5
07/06	Guy PEETERS	TILLIER	OO-ZMS	
07/06	Bart HUYGEN + Jan BRUYNINCKX	MARCHOVELET TE	OO-YZW	29
15/06	Andre RUYMEN	CIERGNON	OO-ZMS	70
15/06	Bart HUYGEN	CIERGNON	OO-ZMW	70
19/07	Bart HUYGEN	BUDINGEN	OO-ZMW	15
22/07	Jan WAUMANS	LOCHES**	OO-YDD	20
23/07	Henri NOTE	ORBIGNY**	OO-ZNF	20
01/08	Guy PEETERS	LOCHES**	OO-ZMS	16
09/08	Guy PEETERS	VIERZON**	OO-ZMS	145
28/07	Jan WAUMANS	LUCAY-LE- MÂLE**	OO-YDD	58
12/08	Guy PEETERS	LELOUR**	OO-ZMS	6
15/08	Bart HUYGEN + Michel DUPLESSIS	OPHEYLISSEM	OO-YDM	5
07/09	Rudi COOMANS	STRAMPROY (NI)	OO-ZBA	70

* vanuit SAINT HUBERT

** vanuit LE LOUROUX

HALVE BUITENLANDINGEN (landingen op een ander vliegveld)

11/05	Eddy DEREYS	CRAS AVERNAS	OO-ZTV	13
09/06	Yves RUYMEN	CRAS AVERNAS	OO-YMR	13
09/06	Bart HUYGEN + Eddy DEREYS	EBZH	D-O346	36,5
15/06	Eddy DEREYS	SOVET	OO-YDD	55
03/08	Theo STOCKMANS + Jelle VERHOEVEN	EBST	OO-YZW	16
07/09	Theo STOCKMANS	EBZH	OO-ZTV	36,5
07/09	Guy BEERSAERTS	EBST	OO-YLB	16
07/09	Eric VANDEWALLE	EBST	OO-YYV	16

WINTERWERK

Tijdens de laatste vergadering van de Raad van Bestuur van de sectie Zweefvliegen hebben wij beslist om de niet gepresterde uren winterwerk te laten vergoeden à 10 Euro/ uur, met ingang

Foto : Theo Stockmans

van 01 oktober 2003. Het vorige tarief, 5 Euro of 200 BEF, dateert nog van einde van de jaren tachtig. Ondertussen is het onderhoud

van de toestellen en vooral de prijs van het gebruikte materiaal fors gestegen.

Willen wij het zweefvliegen nog enigszins betaalbaar houden, moeten wij met zijn allen de handen uit de mouwen steken. Trouwens, samen iets presteren, bevordert de sfeer in onze club, vooral tijdens deze lange, kille wintermaanden, en werk is er voldoende.

Maar alvorens een winterwerk te starten, is het best dat je eens contact opneemt met een bestuurslid, om geen nutteloze arbeid te verrichten. Deze werkmethode is zinnvoller dan soms winterwerk te vragen voor een bepaalde periode. Soms komen er leden af die 1½ uur of soms ¾ uur winterwerk vragen. Dit kan niet. Het mag niet de indruk geven dat wij de mensen enkel willen bezighouden, neen het moet iets zinvol zijn, de club moet er wel bij varen.

Voor zij die hun jaarlijkse 20 uren presteren, verandert er niets.

Theo Stockmans

Prikbord



Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

€6,20 voor 1/4 pagina
 €12,40 voor 1/2 pagina en
 €24,80 voor een volledige pagina.

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

Colofon

Foto's

Theo Stockmans

Internet homepage<http://www.dewouw.net/>**E-mail**

peeters.guy@dewouw.net

Redactie

Guy Peeters
 St Pieterstraat 33
 3300 Tienen
 tel.: 0498 881657

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



Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows versie 2.x, 6.0, 7.0, Word 97, 2000
- MS Works voor Windows versie 3.0 en 4.0
- MS Publisher versie 2.0, 3.0, 97 en 98, 2000
- Wordperfect voor DOS of Windows versie 5.x en 6.x
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

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



Belgie Belgique
PB
3320 Hoegaarden
Bi 63 52

Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 9 Nummer 4
Van Augustus tot December 2003**

**Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden**

**Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden**

P.3A8067