

Lierstarts te Castricum



Links de Noordzee, rechts de duinen

(Foto: M.C.)

Op uitnodiging van de plaatselijke zweefvliegclub, gingen wij (Eric, Mattijs, Johan en Theo) onze SF34 demonstreren op het vliegveld van Castricum (NL).

Dit vliegveldje ligt midden in de duinen, op slechts anderhalve kilometer van de Noordzee. Er wordt enkel met de lier gestart, om het omliggende natuurgebied zo weinig mogelijk te verstoren.

Meer informatie over deze toch wel unieke club op dit even uniek vliegveld, kan je vinden op de volgende website: <http://www.ezzc.nl/>

Ka 6E verkocht



De ZJF na zijn laatste vlucht

(Foto: S.M)

De Ka 6E werd begin deze maand verkocht aan een Duitse koper. Voor de SF34 zijn er momenteel serieuze kandidaten. Ook de Ka 6cr staat te koop. Dit alles in het kader van de vlootvernieuwing in onze club.

In dit nummer...

| | |
|----------------------------------|----|
| Woordje van de redactie | 2 |
| Volgende keer in Cumulus | 2 |
| Activiteitenkalender | 2 |
| Vlootvernieuwing | 3 |
| Nieuwe statuten | 4 |
| EASA | 4 |
| Briefing afstandsvliegen | 4 |
| Nieuwe voorzitter | 4 |
| De Wouw goes Redbull | 5 |
| Sportcommissie | 7 |
| De jeugd van tegenwoordig | 8 |
| Proeven vliegen | 9 |
| Zelfstarters, een toegevoegde... | 10 |
| Le Louroux | 11 |
| LVZC op het autosalon | 13 |
| Buitenlandingen 2004 | 14 |
| Charron.line 2004 | 15 |
| Prikbord | 16 |
| Colofon | 16 |

Foto coverpage

Onze Piper Cub en SF34 op een mooie nazomerdag.

(foto: Sebastien Mathieu)

Woordje van de redactie

Het jaar is nog niet helemaal voorbij en toch zitten wij reeds met onze gedachten in 2005. Ieder clublid maakt een balans op van het voorbije zweefvliegjaar. Niet alleen de prettige maar ook de minder aangename vluchten worden eens onder de loupe genomen en de nodige lessen worden eruit getrokken.

Echte “stukken” werden er niet gemaakt. Dit is niet alleen aan de vaardigheid van onze piloten te danken maar ook aan onze instructeurs. Zowel zij, als ons sectiebestuur, zijn er terdege van bewust dat als wij op een negatieve manier in de kranten komen, dit een neerwaartse spiraal in ons clubleven kan losweken.

Onze sectie is langzaam haar “hout en doek” toestellen aan het vervangen door kunststofzwevers. Deze trend zet zich niet alleen in België door, maar ook in de ons omringende landen. De hoofdreden is het ontbreken van clubleden die voor het onderhoud zorgen van deze “hout en doek” zwevers. De leden hebben geen zin meer of vinden geen tijd meer om deze toestellen vliegwaardig te houden, eigenlijk spijtig. Hieraan hangt natuurlijk ook een prijskaartje.

Op het einde van dit jaar wil ik ook alle auteurs en fotografen bedanken die ervoor gezorgd hebben dat onze Cumulus blijft verder zweven.

En tenslotte wil ik langs deze weg ook iedereen een gezond en voorspoedig 2005 wensen.

Many happy landings.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

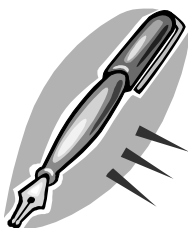
Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart 2005?

- ✓ Verslag symposium

Activiteitenkalender

- ✓ **Woensdag 19 januari:**
Stand zweefvliegen autosalon
- ✓ **Zaterdag 22 januari:**
Algemene vergadering zweefsectie
- ✓ **Zaterdag 5 februari:**
Symposium LVZC (Oostmalle)
- ✓ **Zaterdag 5 maart:**
Algemene vergadering De Wouw
- ✓ **Vrijdag 18 maart:**
Vleugeluitreiking (Vogelzang Kuntich)
- ✓ **Zaterdag 19 maart:**
Herhalingsles loggers en luchtruim
- ✓ **Zondag 17 april:**
Vlaamse Zweefvliegdag (opendeur)
- ✓ **14—16 mei:**
3-daagse van De Wouw
- ✓ **18—22 juli:**
Zomerkamp Goetsenhoven
- ✓ **1—13 augustus:**
Zomerkamp Le Louroux
- ✓ **11 en 18 september:**
Opendeurdagen zweefsectie

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!**



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 maart 2005

Vlootvernieuwing

Sedert onze laatste Cumulus is onze club een vliegwaardige ASW 19 en een (voorlopig) niet vliegwaardige Marianne rijker geworden. Onze Ka 6E (OO-ZJF) is verkocht en richting Trier (D) vertrokken. Onze Ka 6 Cr en onze SF 34 wachten nog op kopers. Voor deze laatste schijnt nu toch een serieuze (D) kandidaat opgedoken te zijn. Maar laat ons het vel van de beer niet verkopen vooraleer hij geschoten is.

De privé ASW 15 van Guy Beersaerts en Jean-Pierre Latour is enkele weken terug verkocht en is richting Berlijn vertrokken.

uren op Ka 8/Ka 13 moeten vliegen. Moest onze Ka 6 Cr niet verkocht geraken, zal dit toestel zeker als overgangstoestel blijven dienen.

Een beslissing is nog niet gevallen. Maar alvorens iemand voor de eerste maal op "plastic" te lossen, denken wij om deze piloot een aantal dubbelstarts (met (hulp)instructeur) op onze Marianne te laten uitvoeren tot wanneer de (hulp)instructeur hem/haar ervaren genoeg acht. Dit aantal starts zal dus verschillen van piloot tot piloot. Een vast getal wordt er niet op geplakt.

luatievlucht maken met een piloot die reeds een tiental uren solo bij elkaar gevlogen heeft.

Eens de piloot de Mistral en Astir onder de knie of onder zijn vleugels heeft, moeten wij ook de mogelijkheid geven om brevetten te halen, 5 uren en 50 km afstand. Ook op dit gebied staat nog niets op papier.

Na de Astir is de verleiding groot om met onze ASW 19 het luchtruim te kiezen. Na hoeveel uren en wanneer mag hij/ zij er mee overland ?

Allemaal vragen waar wij, vóór één maart, of voor het begin van het echte vliegseizoen, een antwoord op moeten geven. Het zal niet eenvoudig zijn en het is best mogelijk dat wij in de loop van het seizoen zelfs hier of daar moeten bijsturen.

Het zal een ganse aanpassing zijn in onze club, niet alleen voor onze jonge piloten, maar ook voor de (hulp)instructeurs. Nochtans voor iemand die regelmatig komt vliegen en zelf aan een instructeur eens vraagt om een dubbelvlucht, kan deze overgang weinig problemen stellen.

Veel vlieggenot.

Theo Stockmans



De nieuwe aanwinst van de club: de ASW-19

(foto: J.A.)

Zoals reeds in de vorige Cumulus geschreven staat, is het de bedoeling van het sectiebestuur om als "hout en doek" enkel nog de twee Ka 13 en de twee Ka 8 te behouden. Na de Ka 8 komt dan de Mistral. Waar men in het verleden 40 uren solo (waarvan 10 starts op de Ka 6E) nodig had om Mistral te mogen vliegen, zal in de schoot van de vergadering van instructeurs, naar een vermindering van deze 40 uren moeten gezocht worden. Als we even realistisch willen blijven, kunnen wij van onze "jonge" piloten moeilijk verlangen dat zij deze 40

Waar wij ook aan denken is om de jonge solist regelmatig eens in dubbel te laten vliegen met een (hulp)instructeur. Dit kan zelfs een korte overlandvlucht zijn. Nu gebeurt dit veel te weinig. Zo kunnen wij de leerlingen veel beter volgen op gebied van vliegervaring en kunnen wij bijsturen waar nodig.

's Morgens, tijdens de briefing, zal een (hulp)instructeur (niet noodzakelijk de instructeur met dienst) doelbewust met onze tweede Ka 13 of kunststof twee-zitter een instructievlucht of eva-

Nieuwe statuten

In de vorige edities heb ik verschillende malen een Buitengewone Algemene Vergadering (BAV) aangekondigd om onze nieuwe statuten te laten goedkeuren. De wettelijke streefdatum is 31 december 2004. Omdat 80% van de vzw's deze datum niet halen, heeft de regering beslist deze datum met één jaar naar achter te schuiven, dus naar 31 december 2005.

De nieuwe tekst is bijna klaar, maar de scherpe kanten moeten er nog af. Daarna zal hij, voor onze Franstalige leden, nog in hun taal omgezet worden. Dit is niet verplicht, maar wij kunnen

moeilijk van onze Waalse broeders verlangen dat zij op deze BAV hun stem moeten uitbrengen voor een tekst waarvan zij de inhoud niet kennen of begrijpen. Indien onze club betrokken zou worden in een gerechtelijke zaak, zal enkel de Nederlandstalige versie van onze statuten gebruikt worden.

Op deze vergadering moeten dus 2/3 van de leden aanwezig zijn en hiervan nog eens 2/3 hun goedkeuring geven. Anders kunnen wij opnieuw beginnen. Het is gewoon de wet.

Wij gaan trachten om in het begin van de maand juni 2005 deze

BAV te organiseren. De uitnodigingen, samen met de nieuwe voorgestelde statuten, zullen aan alle leden toegestuurd worden. Ik zou de leden toch willen aanmoedigen om aan deze vergadering deel te nemen.

Indien wij niet aan het gestelde quotum komen, zijn wij verplicht een tweede vergadering bijeen te roepen. Dit wil zeggen: opnieuw om en bij de 150 uitnodigingen versturen. Dit vraagt niet alleen veel tijd, maar het kost ook geld, dat van jullie komt.

Theo Stockmans

EASA

Ik ga hier niet uitleggen wat de EASA betekent, kijk daarvoor het Ligablad na. Ondanks het feit dat het nog een beetje koffiedik kijken is, kunnen we toch al zeggen dat het onderhoud van zweef toestellen in de toekomst (ten laatste 01 januari 2008) duurder en complexer zal worden en het papierwerk zal toenemen. Alle toestellen, zowel privé als club, hout of kunststof, zullen jaarlijks gecontroleerd dienen te worden.

Op 25 november laatsleden na-

men onze technische controleurs deel aan een Liga vergadering (en het zal niet de laatste zijn) betreffende dit item. Spreek hen daar eens over. Tijdens ons volgend symposium te Oostmalle, op zaterdag 5 februari 2005, zal één van de onderwerpen de EASA zijn.

Een belangrijk gegeven bij de controle van een zweef toestel zijn de documenten.

Om ons toch een klein beetje voor te bereiden op deze verande-

ringen, vraag ik dat iedere eigenaar van een zweef toestel zorg draagt voor de documenten. Het reisdagboek correct ingevuld, de map met de levensloop volledig. Daarom steek je alle facturen of documenten die bij het toestel horen (instrumenten, radio, gordels, controles,...) op de juiste plaats in de map. Beter iets teveel dan iets te weinig. Het kan je in de toekomst veel tijd en miserie besparen.

Theo Stockmans

Briefing afstandsvliegen

In de loop van januari of februari 2005 organiseert onze sectie, op een zaterdagavond, een uiteenzetting over het afstandsvliegen. Iedereen is van harte welkom.

Als lesgever tracht ik Paul Janssens uit te nodigen (zie Ligablad 99). Indien het niet mogelijk blijkt, zal Marc Ruymen de briefing geven. De juiste datum staat nog niet vast. Hij zal op de website van onze club komen en ook in ons clubhuis uithangen.

Ik zou zeggen, allen op post, want het overlandseizoen wordt in de winter voorbereid.

Theo Stockmans

Nieuwe voorzitter

Zoals jullie ondertussen wel allemaal weten is er eind oktober een herverdeling geweest van de bestuursfuncties.

Johan Vandewalle en Michaël Dehert blijven respectievelijk secretaris en schatbewaarder. Mattijs Cuppens neemt het voorzitterschap waar tot aan de volgende algemene vergadering van de sectie.

Etienne Boyen blijft wel nog deel uitmaken van het clubbestuur als gewoon bestuurslid.

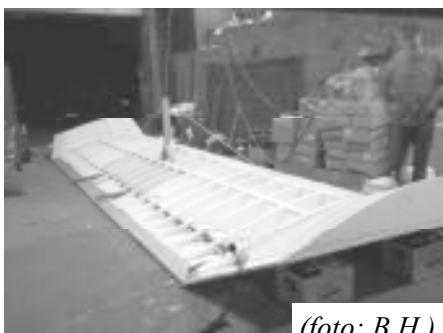
De Wouw goes Redbull...

Ergens in het begin van dit jaar werd er op televisie reclame gemaakt over een "Te land, ter zee en in de lucht"-achtig evenement genaamd "Red Bull Flugtag". Het was al sinds mijn prille jeugd een droom om aan zulk een spektakel te kunnen deelnemen. Ik stelde deze unieke kans voor aan mijn wekelijkse "toog" collega Jan Bruyninckx en we besloten het eens te proberen.

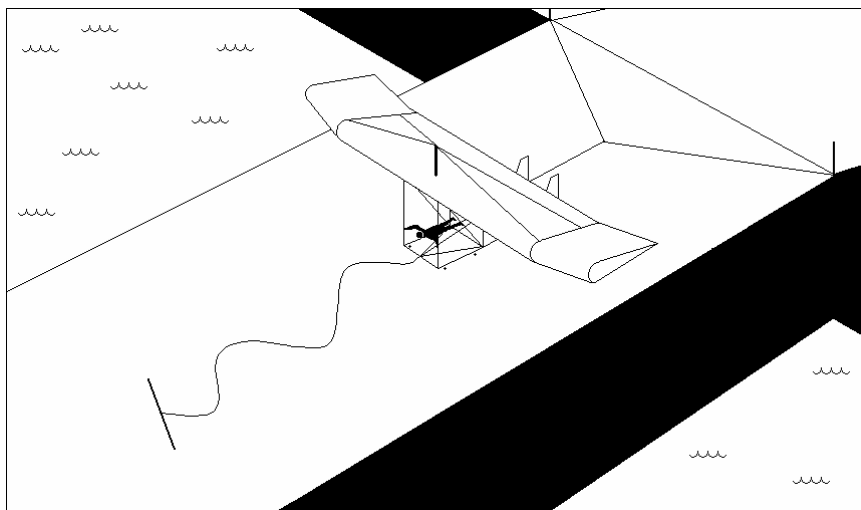
Onder het motto "hoe meer zielen, hoe meer vreugd" riepen we de hulp in van Burt Materne, Philippe Verbeeck en Sébastien Mathieu. Samen vormden we een team onder de naam "De vliegende bokken".

Na de inschrijving, die gebeurde via het internet, kon het ontwerpen aanvangen. Al snel werd "het geitje", zoals we de vlieger later genoemd hebben, geboren op papier. Om een betere kans te maken op selectie werd het ontwerp tot in de puntjes besproken en geïllustreerd. Slechts de 50 beste ontwerpen mochten in Antwerpen op 6 juni de runway op taxiën. We werden geselecteerd...

Jet Import, een firma die instaat voor de import van Red Bull, stuurde één van haar mooie assistentes om ons te leren kennen en ons profiel op het internet te zetten, samen met alle andere deelnemers. Er restten ons nog slechts zes weken om ons "geitje" in mekaar te knutselen, dus hebben we de koe bij de hoorns gevat en zijn we inkopen gaan doen.



(foto: B.H.)



Als hoofdleverancier kozen we Merckx in Leuven (winkel van André Ruymen). Isomo, PVC-buizen, koppelstukken, lijmen, bevestigingsmaterialen, ... Ja, die dingen kosten meer geld dan ik had gehoopt. We beseften eigenlijk al onmiddellijk dat we het plan niet 100% konden volgen, omdat ons geitje dan niet sterk genoeg zou zijn.

Dankzij de oma van Jan hadden we de geschikte werkplaats om onze 10 meter lange vleugel te assembleren. Reeds na een paar dagen goed doorwerken kreeg onze vleugel toch al een mooie vorm. Elke dag groeide ons geitje een beetje meer. Het moeilijkste aan die vleugel bouwen, zou ongetwijfeld zijn het zwaartepunt te zoeken. Maar hiervoor konden we rekenen op technische ondersteuning van Marc Ruymen.

Ondertussen stuurde Jet Import ons alle details over het evenement, maar nog belangrijker... over de startbaan. Hoe krijg je een vliegtuig van om en bij de 150kg op 20m runway aan een snelheid van ongeveer 30 à 40 km/u? Ik dacht onmiddellijk aan een jet op een vliegdekschip... Een katapult...! Ik heb veel werk gehad om het team ervan te overtuigen om met een elastiek te werken.

Het principe: 7m elastiek voor het vliegtuig spannen. Het vliegtuig achteraan met een koord vast maken aan de runway. Elastiek vooraan uittrekken tot aan het einde van de runway met drie mensen. Deze drie mensen springen van de runway in het water, waardoor de elastiek nog eens 6m extra wordt uitgerekt. Daarna trekt de vierde persoon de paniekhaak los. Het vliegtuig vertrekt...(!?)

De laatste twee weken begonnen voor Jan en mij zwaar door te wegen. We hadden al ongeveer een maand elke dag aan onze vlieger geknutseld en de deadline naderde... Toen we twee dagen verwijderd waren van de "Big day", was de vleugel klaar om te bespannen. De romp, die we stukje per stukje gemaakt hadden, konden we ook al eens voor het eerst volledig monteren onder de vleugel, zodat we de vlieger in zijn geheel konden ophangen aan het punt waarvan we dachten dat het het zwaartepunt zou zijn.

Marc kwam eens kijken om te bepalen waar de piloot zich het best zou plaatsen in het tuig. Vermits we geen rolroeren gemontereerd hebben, gebruikten we hetzelfde stuurprincipe als een hang-glider of DPM (Delta Plane Motorised): verplaatsing van het

(Vervolg op pagina 6)

De Wouw goes Redbull...

(Vervolg van pagina 5)

zwaartepunt. Het zou spannend afwachten worden of dit effectief zou werken.

We gebruikten een soort krimpfolie om de vleugel te bespannen. Dit ging wonderbaarlijk goed en het resultaat mocht gezien worden. Met de reclame van Optiek Y. Ruymen en Merckx Leuven erop was het een mooie vleugel.

De laatste dag hebben we de laatste hand gelegd aan ons geitje en in de late uurtjes hebben we haar op de aanhangwagen geladen, die we van Eric en Walter Vandewalle mochten lenen.



(foto: B.H.)

Burt verzorgde alle benodigdheden die we op onze stand konden gebruiken: stoelen, tafels, bbq en de drank.

6 juni: The big day. Bij ochtenddauw waagden we ons tegen slakkentempo aan de grote tocht naar het verre Antwerpen. Er was reeds veel volk aanwezig op de kaai toen we aankwamen. Even inschrijven aan de balie e

n het monteren kon beginnen. Reeds om 10u zou de jury passereren voor de zogezegde "technische keuring". Linde maakte op het laatste moment nog een collage van foto's van het werk dat we aan de vlieger hebben gepresteerd. Wij waren nog lang niet klaar, maar ik denk dat we een goede eerste indruk gemaakt hebben op de groep be-

kende Vlamingen die in de jury zetelden.

Het spektakel begon om 12u. Tussen het knutselen door, konden we de andere deelnemers hun vliegtuigen bewonderen. Mooi, lelijk, groot en klein... alles is bij ons de revue gepasseerd. Slechts weinigen hebben kunnen zeggen dat ze gevlogen hebben. Iedereen kon alle vluchten, of beter gezegd alle duikvluchten, volgen op een heel groot scherm. Velen gingen met de neus recht naar beneden en raakten na slechts een paar meter al het water.

Met volle overtuiging dat wij het beter zouden doen, stonden we in de late namiddag aan te schuiven in de ellenlange file die zich gevormd had voor de runway. Het was een hete zomerdag en vele mensen kwamen schuilen voor de zon onder onze grote vleugel. De zenuwen begonnen ons allen parten te spelen toen het bijna onze beurt was om ons te bewijzen. Willem Guilmet, die ons de laatste dagen veel geholpen heeft, sluipt mee de runway op om ons een handje te helpen en natuurlijk ook om op de eerste rij te staan om de vlucht te aanschouwen.



(foto: B.H.)

Het is aan ons. We brengen ons geitje in positie. We bevestigen de koorden aan de stelling waar de runway zich op bevindt. Burt en Willem helpen mij in het vliegtuig. We zijn klaar om te vertrekken. De presentator interviewt Burt terwijl mijn zenuwen hun hoogtepunt bereiken. Jan, Phille en Sebba beginnen stilletjes de elastiek uit te rekken richting afgrond. Op dit moment besefte ik niet meer dat er duizenden mensen naar ons aan het kijken waren. De presentator telt af... het startschot volgt...

Jan en compagnie springen van de runway in het water. De elastiek spant zodanig hard dat je er bijna gitaar op kan spelen. Ik hou me klaar. Het toestel komt in beweging. "Hier gaan we...": dacht ik bij mezelf.....

Maar onze beurt komt tot een abrupt einde. Onze vlieger kantelt naar voren, komt op zijn neus terecht en de romp spat uit elkaar. Op het moment dat ik met mijn gezicht op de runway lig, besef ik dat het gedaan is. Ik hoor dat het publiek uit medelijden "Ooohhhh" begint te roepen.

(Vervolg op pagina 7)

De Wouw goes Redbull...

(Vervolg van pagina 6)

Teleurgesteld probeer ik mij te bevrijden uit koorden waarin ik verstrengeld geraakt ben. De presentator, op de voet gevolgd door de cameraman, vraagt aan mij een eerste reactie. Alvorens ik kon antwoorden, horen we een enorme slag en weg zijn de cameraman en de presentator. Tuurlijk...! De elastiek! De duikers hadden gevraagd aan Jan en co. om de elastiek te lossen.

Burt en ik toe hoe ons geitje van de runway wordt getakeld. Ik mag toch nog mijn reactie geven en vraag onrechtstreeks aan de jury voor de pechvogelprijs. Burt en ik springen uit solidariteit ook in het water om naar Jan en co te gaan.

Wat is er fout gelopen? Waarom loste de paniekhak niet? Duizend en één vragen raasden door ons hoofd...

krijgen kussen, bloemen, champagne.... Jan krijgt een droomvrouw (een Barbie van karton) en Burt neemt een grote cheque aan met vermelding: Pechvogel van de dag; Ballonvaart voor vijf personen. Deze belangstelling maakte onze grote afgang toch weer goed. Na de uitreiking konden we allemaal gulzig eten van de bbq die Burt zijn moeder voor ons had klaargemaakt.

Deze dag zullen mijn team en ik nooit vergeten. We hebben ons heel goed geamuseerd en we zijn niet met lege handen naar huis gekomen. Volgende keer gaan we winnen. Beloofd! Ik wil iedereen bedanken die ons gesteund en geholpen heeft. Ook een woordje van dank aan onze sponsors: Optiek Y. Ruymen, Merckx Leuven, Marc, Theo en Yves. Volgend jaar in de Cumulus: Red Bull Zeepkistenrace te Francorchamps...



(foto: B.H.)

Met grote verslagenheid kijken

mogen het podium bestijgen. We

Teruggekomen op stand, waar onze fanclub stond te wachten, roept men af dat de "Vliegende bokken" op het podium verwacht worden. Zou mijn verzoekje aan de jury aangekomen zijn? Ja, inderdaad... wij hebben de pechvogelprijs gewonnen. We

Bart Huygen

Sportcommissie

29 september 2004

Theoretisch examen

Koen BIESMANS

Vergunning zweefpilot

Koen BIESMANS

Vliegen met passagier

Koen BIESMANS

50 Km afstand

Michaël DEHERT

Zilveren kenteken

Michaël DEHERT

01 december 2004

1000 m hoogtewinst

Linde VANDEBEECK

Ging solo

Yves GEYSKENS

Herinnering !!!

Aanvraagdossiers voor homologatie van brevetten moeten ten laatste EEN jaar na de vlucht ingediend worden bij de Liga. Na deze datum wordt het dossier niet meer behandeld.

Je wordt niet persoonlijk verwittigd bij de homologatie van je proef. Daarom vraag ik jullie om de verslagen van de sportcommissie, persoonlijk, in het Ligablad na te kijken. Indien je dossier ingediend werd en je naam niet terug te vinden is in het verslag, neem dan onmiddellijk met mij contact op.

Theo Stockmans

De jeugd van tegenwoordig...

Het was 25 september, een zaterdagmorgen. Een wekker ging veel te vroeg, voor een zaterdag toch, af. Het weer was ook niet al te schitterend (what's new) en het zweefvliegseizoen zat er ook al enkele weken op. Maar het was die dag juniorenmeeting in Brasschaat en ik moest Jelle en Linde nog oppikken in Leefdaal. Naar goede gewoonte liet ik weer op mij wachten, even nog wat slaapzakken en matrassen inladen en we konden vertrekken richting Brasschaat.

een delegatie van 8 personen afleveren op deze juniorenmeeting. Het bleek dat we een van de eerste gasten ginder waren. En na een drankje en korte kennismaking met de junioren van ACB begaven we ons naar de piste. Alle zwevers stonden al in piste. Daar kregen we van de hoofdinspecteur een kleine briefing over de lierstart. Zij die geen lierstart ervaring hadden, konden met Blaniks vliegen, diegenen die wel al lierstart ervaring hadden, konden met de Ask-21 of Janus cT vliegen.

lang konden we niet blijven hangen, want op de grond stonden nog genoeg junioren te wachten op hun lierstart. Landen dan maar, en de doellanding niet vergeten! Uiteindelijk stond ik 14,5m van vlag stil, het had beter gekund, maar ik had mij laten vangen door het windhaanefect ...

Wat mij opviel was de ruimte die beschikbaar is op het vliegveld. De betonpiste is volledig ter beschikking van de motorvliegers, terwijl de zwevers alle plaats hebben om te landen op de zeer ruime grasvlakte die zich voor en naast de betonpiste bevindt. En het grasveld op zich is op basis van comfort ook al niet te vergelijken met de grasstroken op Goetsenhoven, die dan echt wel patattenvelden lijken. Fille had ook al enkele verschillen met Goetsenhoven opgemerkt. Maar ja, het gras zal op een ander altijd wel beter zijn dan op uw eigen veld ... Slechte uitdrukking trouwens in dit geval, want het gras is op EBBT effectief een pak beter dan op Goetsenhoven.

Intussen waren er al meer junioren aangekomen: van Kiewit, Weelde en Keiheuvel. De lierstarts en doellandingen volgden elkaar goed op. De resultaten van de doellandingen met wisselend succes; afstanden van tussen 20 meter en 2,30 meter werden opgemeten. Sommigen hadden echter het concept van deze doellandingen ietsjes anders opgevat, wat resulteerde in het rammen van het arme vlagje met bijhorende resultaten van 72 tot 90 meter.

Rond 17 uur begon het dan toch lichtjes te regenen en gezien iedereen die wou één of meer starts had gedaan, werd besloten de zwevers in de hangaar te zetten.

(Vervolg op pagina 9)



(foto: J.V.)

De tweede juniorenmeeting vond net zoals vorig jaar dus in Brasschaat plaats, georganiseerd door de junioren van ACB. Het concept was ten opzichte van de vorige editie lichtjes gewijzigd. De juniorenmeeting werd herleid tot 1 dag, maar wel met echte BBQ en fuif 's avonds. Overdag zou er weer gelierd kunnen worden op EBBT.

Tegen de vroege middag kwamen we uiteindelijk aan op het vliegveld van Brasschaat. Fille was er al en had Hanne, Nathalie en Wouter meegenomen. Samen met Jelle, Linde, Yven (of was het nu Nicola ;)) konden we dus toch

Tegelijk werd er ook een doellandingwedstrijd georganiseerd; de bedoeling was om de zwever zo kort mogelijk met de neus van het toestel bij de rode vlag te doen stoppen. Uiteraard zonder de wielrem te gebruiken. Het weer viel ook nog heel goed mee, gezien de voorspellingen. Er hingen zelfs enkele Cu boven Brasschaat.

Ik mocht de spits afbijten; parachute aantrekken, instappen in de front seat van de Super Blanik, kabel strak en 30 seconden later zaten we op 500 meter AGL. Even nog een Cu afzoeken, een klein beetje stijgen, maar al te

De jeugd van tegenwoordig...

(Vervolg van pagina 8)

De slaapzakken en matrassen werden geïnstalleerd in het leslokaal in het clubhuis. Tegen 19 uur werd de BBQ aangevat en aansluitend werd de fuif op gang getrokken. Voor de gelegenheid was één van de hangaars tot eet- en fuifzaalomgetoverd. De BBQ was dik in orde en zeer gezellig en op de fuif nadien waren het volk, de vaten bier en de DJ, die tegelijk als dansact fungeerde, present. Een geslaagde avond, want kennismaken met junioren van andere clubs was toch de hoofddoelstelling en dat is zeker gelukt.

In de vroege uurtjes konden de achterblijvers in het leslokaal zich te slapen leggen. Althans dat was de bedoeling toch, want juniorenmeeting en slapen bleek niet zo een schitterende combinatie. 's

Morgens, of maak er maar eerder 's middags van, konden we reke-



nen op een overvloed aan koffiekoeken als ontbijt.

De juniorenmeeting tweede editie zat er op, en we zagen en voelden dat het goed geweest was. Alleen was het verschrikkelijk spijtig dat enkelen het nodig vonden om het ACB clublogo te stelen en te beschadigen. Dergelijke incidenten

kunnen enkel tot gevolg hebben dat de organisatoren zich niet meer gemotiveerd zien om een juniorenmeeting te organiseren, of dat ze gewoonweg de toestemming niet meer krijgen van hun clubbestuur. Gelukkig werd het logo enkele weken later teruggevonden.

Het einde van deze tweede editie van de juniorenmeeting betekent ook het begin van de herfst- en wintermaanden, met korte vluchten en onderhoud aan de zwevers. Maar daarna kan een nieuw zweefseizoen weer op gang getrokken worden, zodat we op het einde daarvan weer veel te vertellen kunnen hebben op de derde editie van de juniorenmeeting!

Sébastien Mathieu

Proeven vliegen

Proeven vliegen bekijk ik als een soort examen dat ik telkenmale met een zekere voldoening afleg. Het is toch de bekroning van je vliegopleiding, van je kunnen. Het is een ideale manier om telkenmale je grenzen te verleggen, om je met elkaar te kunnen meten.

Er is vooreerst een theoretische basis vereist om met enig succes aan overlandvliegen te doen. Daarna begint de voorbereiding op de grond. Luchtvaartkaarten worden erbij gehaald en met de nodige software krijgen de proeven een vorm. Soms dagen op voorhand wordt de meteorologische evolutie van ons weerbeeld door de overlandvliegers van nabij gevolgd. De dag zelf wordt, in functie van de weersvoorspelling, de proef gekozen.

Het vliegen zelf moet feilloos gebeuren, om zo weinig mogelijk

weerstand te krijgen en de reissnelheid te verhogen.

Het ideale vliegtraject dient tijdens de vlucht uitgestippeld te worden. De sterkste thermiekbronnen moeten opgezocht worden. Deze moeten op de juiste manier aangevlogen worden, maar ook het centreren in het sterkste stijgen mag niet te lang duren. Het verlaten van de pomp moet op het juiste moment gebeuren. Tevens dien je rekening te houden met het labyrint van het luchtruim.

De grootste voldoening krijg je natuurlijk bij het uitlezen van je logger. Niet alleen de spannendste momenten, maar ook de vliegfouten kunnen eruit gehaald worden. Alle gegevens over de proef kunnen tot in de kleinste

details geanalyseerd worden.

Je tracht er de nodige lessen uit te trekken of je laat je hierbij helpen door een ietwat meer ervaren afstandsvlieger. Dit kan gezellig gebeuren bij een goede pint bier.

Zoals je gelezen hebt, moet het afstandsvliegen boeiend zijn. En geen twee vluchten zijn dezelfde. Een afstandsvlucht van 100 km kan even fantastisch zijn als een van 500 km.

Proef er zoveel mogelijk van.

Theo Stockmans



(foto: S.M.)

Zelfstarters, een toegevoegde waarde?

Het zweefvliegen staat onder zware druk. Overal ter wereld daalt het aantal actieve leden. Op internet, in vakbladen en clubbladen kan men opinies, verslagen, mogelijke oplossingen en promoties vinden die een oplossing voor dit nijpende probleem proberen te vinden. Enerzijds zijn er de jonge, gevorderde leden die het moe worden om rond de kerk te vliegen en bij gebrek aan verdere begeleiding afhaken. Anderzijds zijn er de liefhebbers die om diverse redenen niet de tijd beschikbaar kunnen of willen maken die het clubzweven vereist. Uitspraken als "ge moet er zijn op de briefing of ge hebt geen recht op een zwever" of "zweefvliegen dat is van 10 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds" doen sommige leden van zweefclubs meer dan eens de wenkbrauwen fronsen.



-Wat met de zelfstarters?

Deze mogelijkheid is reeds lang geleden uitgetoetst door verschillende knutselaars en later door de gevestigde zweverfabrieken in praktijk omgezet. De meeste zwevers kan men tegenwoordig in een zelfstart- of turboversie verkrijgen. Enkele jaren terug hebben enkele constructeurs zelfs toestellen ontworpen die wereldwijd in de ultralight klasse passen, maar die qua prestatie voor een goede clubzwever niet moeten onderdoen.

Zelfstarters worden echter door de klassieke zweefpiloot argwanend afgewezen.

Diverse uitspraken zijn in dit verband al gedaan. Zoals volgende:

-De piloot van een zelfstarter is niet begaan met de andere clubleden die wel hulp behoeven bij het vliegen.

Natuurlijk is dit een gegeven waar men terdege rekening mee moet houden. Maar... Overal zijn er profiteurs en overal helpers. Ook in een zweefvlieggemeenschap. Ook in onze club zijn er mensen die alle herstellingen en werk op zich nemen (al dan niet omdat ze toch maar de tijd hebben) en anderen die komen binnendrijven, zich een toestel toe-eigenen en na de vlucht "sorry maar ik kan niet blijven" verdwijnen. Toch zal een zelfstartende piloot die van zijn vlucht genoten heeft en een pintje blijft drinken van meer nut zijn voor de club dan iemand die misnoegd vertrekt omdat hij die dag niet of nauwelijks gevlogen heeft.

-Een zelfstarter haalt de spanning uit het zweven.

Hier wordt vooral de kleinere kans te moeten buitenlanden aangehaald. Buitenlanden, afgezien van het gevaar, vereist ook een ophaalploeg. Deze mensen, beloond met een friet, diner of slechts een pint, vliegen die dag soms zelfs niet om een onfortuinlijke piloot op te halen. Lovenswaardig, maar wat betreft vliegplezier erg beperkt. Ze zijn dikwijls zeer laat nog op weg en inmiddels nutteloos op het eigen

vliegveld. Eerlijk? De charme om "in de middle of nowhere" uren te wachten op mijn ophaalploeg kan mij persoonlijk niet bekoren. En die ene onvoorbereide buitenland die ik op mijn naam heb, heeft indertijd mijn vliegervaring eerder omlaagehaald dan verbeterd. Overal wordt door gebruikers van zelfstarters de mogelijkheid aangehaald om op mindere dagen toch wat overland te gaan snuffelen. Meestal raken ze zelfs nog terug zonder hun krachtbron aan te spreken. Een vrijetijdspiloot zal met een zwever niet van het plein durven vertrekken of zelfs helemaal niet vliegen. Bovendien moet men zelfstarters met tweetaktmotoren (niet 100% betrouwbaar) nog steeds beschouwen als een zwever, qua spanning dus niet veel minder.

-Zelfstarters brengen niets op voor de club.

Feit is dat een zelfstarter (normaliter) geen sleep behoeft. Nochtans, indien de piloot van deze zelfstarter lid wil zijn van de door hem gekozen zweefvlieggemeenschap zal hij toch zijn lidgeld moeten betalen. Wil hij behoren tot de elite die "bovenblijven" tot een erezaak gemaakt heeft, in tegenstelling tot de anderen die op motorkracht ergens een koffietje gaan drinken, zal hij dus meer lidgeld moeten ophoesten dan in bijvoorbeeld de meeste ULM clubs gebruikelijk is.

-Misschien kunnen zelfstarters wel een toegevoegde waarde betekenen voor een club.

Piloten die door werk of familiale omstandigheden minder tijd beschikbaar hebben, kunnen nu ook van zweven genieten. Zweefvliegers die nu in de zomer pas laat op de avond kunnen vertrekken of in de winter zelfs niet vlie-

(Vervolg op pagina 11)

Zelfstarters, een toegevoegde waarde?

(Vervolg van pagina 10)

gen, kunnen hun vliegreuen gemakkelijk verdubbelen.



De meeste clubs limiteren (terecht) het aantal privé-zwevers. Op een goede dag ver-

oorzaken teveel toestellen een ware opstopping, vooral wanneer onvoldoende slepers voorhanden

zijn. Zelfstarters daarentegen behoeven slechts enkele minuten tijd om te vertrekken. Sommige ULM motorzwevers vertrekken zelfs dubbel zo snel als een traditionele sleep. Piloten die minder tijd hebben, maar toch veel willen vliegen, zouden geholpen zijn met een eigen zelfstarter. Gega-

digden die nu afzien van het zweven omdat ze de vele wachturen niet kunnen opbrengen zouden

welkome clubleden kunnen worden die niet alleen met hun lidgeld de clubkas helpen spijzen, maar die ook het aantal actieve zweefvliegpiloten kunnen opkrikken. Niet te vergeten, dit levert een bijkomend aantal handen om clubzwevers 's avonds binnen te zetten. Natuurlijk gaan sommigen de lagere kost en het gemak van een ULM club verkiezen. Maar misschien kan er een oplossing uitgedokterd worden die het voor deze toekomstige leden extra aantrekkelijk maakt om bij een zweefvliegclub aan te sluiten.

Tot hoog in de lucht.

Jan Hendrickx

Zweefvliegen, andere kampactiviteiten en een analyse van mijn eerste buitenlandse landing tijdens Le Louroux

Onze clubreis van 2004 naar Le Louroux (voor de nieuwe leden: Frankrijk) was een bijzondere. Zo was ik "alleen" op reis en vierde ik mijn 29^{ste} verjaardag in clubverband met een echt verjaardagsfeest (dat was nog eens een verrassing)!

De sfeer in de gîte was heel goed, dit in tegenstelling tot het vliegweer.

Het weer... had de sfeer kunnen doen kantelen, maar dat gebeurde dus gelukkig niet. In tegenstelling tot het constante warme weer van 2003 zagen we tijdens Le Louroux 2004 overdag alle (on)weerfenomenen voorbijkomen, maar dan vooral slechte... Sterke wind, regen, onweer, sluierbewolking, ... kortom "plat" vliegweer.

Was het weer dan al kommer en kwel? Neen, vanaf 's avonds was het wel goed weer (tot 's morgens), met mooie (vallende) sterrenhemels als gevolg, en aan de

horizon voorbijtrekkende zomerstormen (met hallucinante bliksems en weerlichten),... Goed weer om buiten te eten en een (illegaal) kampvuurtje te stoken.

Gelukkig was er één echt goede lokale vliegtag met een plafond van 1800 à 1900 meter en pompen van 3 à 5 meter: een werkelijk fantastische ervaring! Deze dag gebruikte ik om te wennen aan de Astir (OO-ZMW), aangezien ik daarop slechts in Le Louroux 2004 werd gelost.

De dagen dat het weer niet vliegbaar was ging ik o.m. met Jan Waumans wijn kopen in de coöperatieve in Bleré (waaronder 2 Magnums crémant de Loire voor op mijn verjaardag), maar bezochten we ook in groep de Futuroscope in Poitiers, of we gingen op verkenningstocht langs een vervallen kerk/abdij en huizen in rotswanden. Daar kwam Johan Boon tot de vaststelling dat hij altijd al barman had willen zijn... in een hol... in een rotswand (maar wel de moderne versie met leren zetels en een echte toog).



Johan Boon heeft zijn roeping als barman gemist...

(foto: M.D.)

(Vervolg op pagina 12)

Zweefvliegen, andere kampactiviteiten en een analyse van mijn eerste buitenlanding tijdens Le Louroux

(Vervolg van pagina 11)

De eerste buitenlanding:

En toen kwam er de 15^e augustus. Het weer was weeral niet denderend, maar beloofde volgens de meteo toch wel overlandvluchten toe te laten. Bijna iedereen maakte zich dan ook op voor vluchten naar en via Chatelleraux. Onder meer Sebastien (Astir), Piet (ASW19), Walter en Wouter (Bergfalke) en ikzelf (Ka6E) zouden vanuit Le Louroux alvast naar Chatelleraux vliegen.

Jan Waumans was naar de plaatselijke gewoonte als een van de eersten vertrokken, om na een geslaagde vlucht als laatste terug te keren!

Nadat ik bij mijn check vaststelde dat de radio van de Ka6E niet werkte (bleek daags nadien alleen aan te lage batterijspanning te wijten), werd mijn vlucht uitgesteld, tot ik de draagbare radio van Luc Vandebeek mee kreeg (gelukkig maar).

Toen ik uiteindelijk vertrok, hoorde ik op de radio dat iedereen al bijna halverwege Chatelleraux, of al aan Port-de-Pile zat. Als (over)enthousiast “volleerd” overlandvlieger met welgeteld één overlandvlucht ervaring (99,7 km...) zat er volgens mijn maar één ding op: de achtervolging inzetten, en ASAP aanpakken bij de rest.

Tijdens mijn eerste pompen luisterde ik regelmatig op de radio naar de positie van Sebastien: hij bleek al richting Port-de-Pile betrokken. Daarheen dus. Mijn eerste pomp bracht mij tot 900 meter (St. Catherine de Fierbois), mijn volgende tot 920 (St. Maure de Touraine), ... De meteo had een hoger plafond (1.400 m) aangegeven, dus ging ik ervan uit dat dit onderweg nog zou stijgen...

niet dus.

Enkele pompen “naar beneden” verder kwam ik op 700 meter aan bij Bossée. In Port-de-Pile, kon ik nog slechts tot op 800 meter pompen... Mijn logger gaf aan dat ik niet meer lokaal Le Louroux was.

Aangezien ik niet meer zeker terug kon geraken (niet meer lokaal Le Louroux, maar ook niet voor Chatelleraux), kon ik best “doorgaan” richting Chatelleraux. Zo gezegd, zo gedaan, en ja, iets ten zuiden van Port-de-Pile, richting Chatelleraux kwam ik Sebastien (onder me) tegen met de Astir. Samen gingen we verder richting Chatelleraux... 700 meter, 600 meter...

De laatste pompen die we samen namen (hij al beter dan ik) waren er blijkbaar zelf nog niet van overtuigd of ze stegen of daalden... tot Sebastien en ikzelf beslisten om andere oorden te gaan opzoeken. We verlieten de pomp diagonaal van mekaar..., wie maakte de juiste keuze?

Op hetzelfde moment verlieten Sebastien en ik onze laatste gezamenlijke pomp. Hij vloog verder richting Chatelleraux, ik ging een groot bos opzoeken naast St.Ustre.

Men (de lokale piloten, en onze bekende clubgenoten) had me in Frankrijk twee dingen gezegd: “blijf uit de vallei” en “bij gebrek aan thermiek kan een bos nog wat thermiek geven”. Vandaar dat ik op 450 meter naar een groot bos nabij St. Ustre vloog... geen thermiek...

Inmiddels voelde ik mijn eerste buitenlanding al aankomen, en ik keek dus al uit naar een buitenlandingsveld. De adviezen van

Theo (waarmee ik al eens buitenlandde in Eghezée) indachtig lette ik op 1. een voldoende groot veld, 2. afwezigheid van hindernissen, of op een veilige afstand: elektriciteitsdraden, verlichtingspalen,... en 3. bereikbaarheid van het veld voor de ophaalploeg.

Ik koos dan ook voor een groot veld naast een kleine weg, die vlak naast de grote baan van St. Maure naar Chatelleraux lag. Verlichtingspalen gezien (uit de buurt), evenals de vlakbij gelegen TGV-lijn, en ook de bijhorende elektriciteitsdraden. Veld gekozen boven 400 meter.

Maar toch nog even proberen weg te geraken. Niet toevallig lagen naast het gekozen buitenlandingsveld zéér grote fabrieksgebouwen: 400 meter links, zigzag rechts... weer niks.

Ondertussen zat ik nog maar op 250 meter: buitenlanden dus! Inmiddels had ik via de radio de Wouw-genoten verwittigd van mijn komende buitenlanding, en de locatie...

Links circuit, snelheid, ruim boven de elektriciteitsdraden en palen, landing... En een zeer korte remafstand met de Ka6E in een veld dat slechts de dag voordien werd geploegd. Goede buitenlanding en vlucht over, maar er zou nog een buitenlanding volgen ...

Slechts enkele minuten nadat ik geland was; ik was net uitgestapt en had mijn parachute uitgedaan, hoorde ik iets suizen. Ik dacht dat het het geluid was van de TGV of een aankomende trein; zoals gezegd lag het veld vlak naast de spoorlijn. Toen er geen trein voorbijkwam, zag ik dat het geluid van de Bergfalke (op de

(Vervolg op pagina 13)

Zweefvliegen, andere kampactiviteiten en een analyse van mijn eerste buitenlanding tijdens Le Louroux

(Vervolg van pagina 12)

plank van de Fransen de "DHL") kwam die mijn landingsterrein overvloog op een 300-tal meter.

Ik riep de Bergfalke op (ik dacht Eric, maar het bleek Walter) op de frequentie van Le Louroux om te zeggen dat het een goed landingsveld was, zonder reactie. Nadien lukte het wel op de Franse "overlandfrequentie": "goed vlak veld om te landen, geen hindernissen" waarop "OK, we komen eraan" volgde.



De Bergfalke in het veld... (foto E.VDW.)

Walter en Wouter probeerden eerst ook nog wel om weg te geraken door boven de fabrieksgebouwen naar thermiek te zoeken... helaas. Even later landden ze vlak naast me in hetzelfde veld. In dit pas geploegde veld had de Bergfalke slechts enkele meters nodig om te stoppen. Dit

tot de grote verbazing van Walter. Wouter bleef zoals gewoonlijk "Mister cool" en was niet echt onder de indruk.

Nadat de ophaalploegen werden verwittigd (bijna de hele familie VANDEWALLE en Hanne), demonteerden we, met de hulp van het lokale "publiek" al de Ka6E, en nadien met de ophaalploegen de Bergfalke.

En om dit verhaal af te maken: Sebastien haalde keerpunt Chateaux en kon na (weeral) een lage passage (op +/-500m) van onze landingsplaats nog terugkeren naar Le Louroux. Piet kwam "vanuit het niets" en vloog op "grote hoogte" over onze landingsplaats, en was zo vriendelijk om ons via de radio daarop te wijzen (grapjas!).

Uit dit alles leerde ik toch enkele belangrijke zaken.

Fouten:

1. Ik leefde de ongeschreven "regel" (buiten competitie, en niet op een voorspelde superdag) dat men beneden 1000 meter beter niet aan een overlandvlucht

begint, niet na.

2. Na mijn landing stelde ik vast dat er twee valleien naast mekaar lagen. Ik was geland in één van deze twee valleien. Deze plaatsen zijn notoir voor hun buitenlandingen.

3. Ik landde in de kant van de vallei waar de wind daalwinden veroorzaakte: aan de andere kant waren een stijgwinden mogelijk (was ook zo volgens Piet).

4. Ik had geen oog voor de opkomende sluierbewolking, die de thermiek smoorde, en dus de oorzaak was van de buitenlanding.

5. Tenslotte bleek dat ik met een lichte rugwind geland was (dit kan bij een klein veld en sterkere wind een "overshoot" veroorzaken).

Conclusie:

Bij overlandvluchten en buitenlandingen letten op:

1. De 1000-meter regel
 2. Aankomende bewolking
- Windrichting, i.h.b. voor landing en t.o.v. de vallei: stijgen/dalen.

Op naar volgend seizoen voor meer overlandvluchten en Le Louroux!

Michaël Dehert

LVZC op het autosalon

Dit jaar zal de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs een stand hebben met 1 (motor)zwever en 1 ULM-zwever op het 83e Internationaal Automobielsalon van Brussel "Lichte Bedrijfs-, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's", dat doorgaat van 15 tot 23 januari op de Heizel.

Onze club zal deze stand bemannen op woensdag 19 januari. Hiervoor zoeken wij 2 vrijwilligers die van 10 tot 18.30u deze taak op zich willen nemen. Zij krijgen van de Liga natuurlijk een gratis inkomkaart...

Kandidaten kunnen zich bij mij melden via email (mattijs@dewouw.net).

Mattijs Cuppens

Buitenlandingen 2004

| Datum | Piloot | Plaats | Toestel | Afstand |
|-------|---------------------------------------|--------------|---------|---------|
| 25/04 | Yves RUYMEN | BONNINE | OO-YMR | 31 |
| 25/04 | Jelle VANDEBEECK | JODOIGNE | OO-YDV | 9 |
| 02/05 | Philippe VERBEECK + Sebastien MATHIEU | JAUCHE | OO-YDN | 9 |
| 17/05 | Yves RUYMEN | BAAR (D) | OO-YMR | 120* |
| 19/05 | Yves RUYMEN | COMPOGNE | OO-YMR | 22* |
| 20/05 | Theo STOCKMANS | TROINE (Lux) | OO-YTS | 33* |
| 20/05 | Marc RUYMEN | BURET | OO-YVT | 34* |
| 23/05 | Bart HUYGEN | GOETSENHOVEN | OO-ZMW | 1,9 |
| 23/05 | Luc VANDEBEECK | ORP-JAUCHE | OO-YDV | 7,7 |
| 29/05 | Rudi COOMANS | HAMOIS | OO-ZBA | 51 |
| 29/05 | Theo STOCKMANS + Silvain WINNEN | OPHEYLISSEM | OO-YDM | 4 |
| 24/07 | Jelle VANDEBEECK | KINROOI | OO-ZMW | 73 |
| 31/07 | Eddy DEREYS | LAROCHE | OO-YDD | 68*** |
| 02/08 | Jelle VANDEBEECK | SCHALTIN | OO-ZMW | 28*** |
| 03/08 | Jelle VANDEBEECK | BERTRIX | OO-ZMW | 73*** |
| 15/08 | Michael DEHERT | SAINT USTRE | OO-ZMW | 29** |
| 15/08 | Walter + Wouter VANDEWALLE | SAINT USTRE | OO-ZNT | 29** |
| 15/08 | Yves RUYMEN | BONNEVILLE | OO-YMR | 35 |
| 22/08 | Sebastien MATHIEU | ZOUTLEEuw | OO-ZMW | 13 |
| 29/08 | Sebastien MATHIEU | HAKENDOVER | OO-ZTV | 1 |
| 29/08 | Rudi COOMANS | MEEUWEN | OO-ZBA | 57 |
| 29/08 | Andre RUYMEN | ALKEN | OO-ZMS | 25 |
| 29/08 | Bart HUYGEN | DIEPENBEEK | OO-ZMW | 36 |

* vanuit SAINT HUBERT

** vanuit LE LOUROUX

*** vanuit TEMPLoux

Buitenlandingen op een vliegveld

| | | | | |
|-------|-------------------|--------------|--------|--------|
| 26/04 | Theo STOCKMANS | LFMX | OO-YTS | 40* |
| 15/05 | Theo STOCKMANS | LFSJ (sedan) | OO-YTS | 49,5** |
| 15/05 | Yves RUYMEN | LFSJ (sedan) | OO-YMR | 49,5** |
| 17/05 | Theo STOCKMANS | EBSH (Mil) | OO-YTS | 1** |
| 20/05 | Yves RUYMEN | UTSCHEID (D) | OO-YMR | 66* |
| 29/05 | Philippe VERBEECK | EBKH | OO-ZMW | 47,8 |
| 29/05 | Philippe VERBEECK | MAILLIEN | OO-ZMW | 45,4 |
| 27/06 | Andre RUYMEN | EBST | OO-ZMS | 17 |
| 24/07 | Eddy DE REYS | EBST | OO-ZTV | 17 |
| 31/07 | Sebastien MATHIEU | MAILLEN | OO-ZTV | 47,8 |
| 01/08 | Yves RUYMEN | EBNM | OO-YMR | 35 |
| 15/08 | Edouard VALVEKENS | EBKH | OO-ZYE | 47,8 |
| 15/08 | Edouard VALVEKENS | EBST | OO-ZYE | 17 |
| 29/08 | Theo STOCKMANS | EBST | OO-YTS | 17 |
| 29/08 | Sebastien MATHIEU | EBZH | OO-ZTV | 36 |

* vanuit SAINT AUBAN (Fr)

** vanuit SAINT HUBERT

*** vanuit TEMPLoux

Uitslag Charron 2004

Ik herneem hier enkel de uitslagen van de clubleden. De volledige uitslag kun je terugvinden op de website van de Liga en in het Ligablad.

| plaats | piloot | punten |
|---|------------------|--------|
| <u>Open/ Ren klasse</u> (op 43) | | |
| 6 | Theo STOCKMANS | 4986,2 |
| 16 | Andre RUYMEN | 3583,0 |
| <u>Tweezitter klasse</u> (op 33) | | |
| 19 | Jelle VANDEBEECK | 1707,7 |
| 21 | Bart HUYGEN | 1402,6 |
| 28 | Mattijs CUPPENS | 797,7 |
| 21 | Jan WAUMANS | 559,5 |
| <u>Standaard klasse</u> (op 74) | | |
| 13 | Yves RUYMEN | 4161,8 |
| 21 | Eddy DE REYS | 3379,1 |
| 36 | Jelle VANDEBEECK | 2507,6 |
| 39 | Rudi COOMANS | 2345,5 |
| 50 | Luc VANDEBEECK | 1517,8 |
| 51 | Bart HUYGEN | 1505,1 |
| 54 | Jan WAUMANS | 1385,7 |
| 58 | Philip VERBEECK | 1113,0 |
| 70 | Guy BEERSAERTS | 616,7 |

| plaats | piloot | punten |
|-----------------------------------|-------------------|--------|
| <u>Club klasse</u> (op 49) | | |
| 4 | Jelle VANDEBEECK | 3265,0 |
| 11 | Sebastien MATHIEU | 1817,9 |
| 12 | Yven MAUROO | 1771,4 |
| 14 | Edouard VALVEKENS | 1634,3 |
| 19 | Bart HUYGEN | 1377,3 |
| 44 | Sven ABELS | 714,9 |
| 49 | Michaël DEHERT | 570,9 |

Motor klasse(op 26)

| | | |
|---|-------------|--------|
| 8 | Marc RUYMEN | 5030,8 |
|---|-------------|--------|

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

| | | |
|----|-------------------|--------|
| 15 | Jelle VANDEBEECK | 3265,0 |
| 22 | Sebastien MATHIEU | 1817,9 |
| 23 | Yven MAUROO | 1771,4 |

Beker "Grootste opgegeven proef 2003"

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

| | | | |
|---|----------------|------------------|-------------------------|
| 8 | Theo STOCKMANS | 353,08 km | 423,08 km |
| | | handicap-afstand | totaal gevlogen afstand |

Beker "Gaston PEETERS" (grootste vrije vlucht)

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

| | | | |
|---|------------------|------------------|-------------------------|
| 8 | Jelle VANDEBEECK | 426,92 km | 333,00 km |
| | | handicap-afstand | totaal gevlogen afstand |

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

| Naam | Punten |
|------------------|--------|
| Jelle VANDEBEECK | 7480,3 |
| Bart HUYGEN | 4285,0 |
| Jan WAUMANS | 1945,2 |

In de totaalstand behaalde onze club, zoals vorig jaar, een 7de plaats. Persoonlijk had ik op een betere plaats gehoopt.

Ik weet ook dat een betere plaats je financieel niets bijbrengt en dat in een club de Charron niet het belangrijkste is. Onze toestellen moeten technisch in orde zijn, onze boekhouding en administratie moeten regelmatig bijgehouden worden, onze aanhangwagens dienen vlot te lopen, het

gras moet kort gehouden worden, en ik zou zo nog heel lang kunnen doorgaan en daarbij zelfs onvolledig blijven.

Proeven vliegen doe je vooreerst voor jezelf, maar automatisch help je daarbij ook de club. En het is toch plezierig te kunnen vaststellen dat je club vooraan gerangschikt staat.

Hopelijk volgend jaar toch iets beter (heb ik dat vorig jaar ook niet eens geschreven?).

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

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Griet Francart
 Michaël Dehert
 Jan Hendrickx
 Sebastien Mathieu
 Bart Huygen

Foto's

Michaël Dehert
 Eric Vandewalle
 Bart Huygen
 Jelle Vandebeeck
 Sebastien Mathieu
 Jean Argyropoulos

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
 Heldenplein 7C
 1930 Zaventem
 Tel. 0486/76.76.34
 E-mail: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

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

Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows
- MS Works voor Windows
- MS Publisher
- Wordperfect voor DOS of Windows versie 5.x en 6.x
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

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

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

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



Cumulus

Belgie Belgique
PB
3320 Hoegaarden
Bi 63 52

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 10 Nummer 4
Van oktober tot december 2004**

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

**Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden**