

Nieuwe plank...



Willem demonstreert het gebruik van de plank. (Foto: K.B.)

Dankzij Luc Vandebecck hebben wij sinds enkele weken een nieuwe plank. Deze kan gedragen worden zoals de oude, of op de daarvoor voorziene staander geplaatst.

De nieuwe plank bestaat uit verschillende compartimenten. Eéntje waarin het 2e en eventueel 3e vluchtblad van de dag geplaatst kan worden, en één waarin de doopcificaten en lege vluchtbladen in bewaard kunnen worden. Ook het 'rode boek' vind hierin zijn plaats.

Bovenaan vind je dezelfde voorzieningen als op de oude plank: het actuele vluchtblad, 2 klemmen voor de tickets, een pennenhouder en natuurlijk een klok. Deze is radiogestuurd en moet dus niet meer manueel aangepast worden aan zomer- of wintertijd.

Bijkomend moet er ook dagelijks een formulier ingevuld worden met de geactiveerde low flying areas. Dit formulier wordt 's avonds bij het groene blad in de kافت gestoken.

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
50 km op 12 juni 2005	3
Kaiserwedstrijd Zwartberg	4
Navigatie en logging met PDA	6
Kempencup 2005	8
Grenzen verleggen	10
Stijgende benzineprijs	11
Zomerkamp EBTN	11
Uitslag 3daagse De Wouw	11
Buitengewone Algemene Verg	11
Belgisch Kampioenschap	12
Zei u: Zweefvliegen?	14
Zweefpetjes	14
Prestaties	14
Venstertjes	15
Charron.line en luchtruim	15
Prikbord	16

Foto coverpage

Stan Vanuytrecht, klaar met zijn SB5. Opvallend aan dit toestel is de V-staart.

(foto: K.B.)

Woordje van de redactie

Wij zitten weeral volop in het zweefseizoen. Er zijn al verschillende goede vliegdagen achter de rug maar de superdag(en) moeten, denk ik, nog komen. Wij moeten er op voorbereid zijn, onze logger geprogrammeerd en onze proeven moeten bijna in ons hoofd geprent staan. Proeven worden eigenlijk voor een gedeelte op voorhand gevlogen.

Dit alles helpt ons naar boven klimmen in de Charron. De twee "7 plaatsen" van de afgelopen twee jaar waren niet zo schitterend. Dit moet beter kunnen. Het afstandsvliegen is toch de bekroning van het zweefvliegen. Honderden km afleggen, zonder motor maar gedragen door de stijgluchten. Het is gewoon fantastisch.

Onze zweefvloot is terug volledig. Nu nog onze Piper en we staan er weer volledig.

Voor het komende winterseizoen (binnen drie maanden is het zo ver) gaan wij het onderhoud van onze toestellen iets anders aanpakken. Einde september begin oktober zal er op ieder toestel een inspectie gebeuren. In functie van de grote van het onderhoud zullen de toestellen het werkhuis ingaan. Hiervoor is natuurlijk de good wil nodig van ieder clublid.

Tracht om zoveel mogelijk de veiligheid te respecteren. Verzorg de look out, maak een correct circuit. Als wij mensen ontvangen die een initiatievlucht komen beleven, is eenieder van ons verantwoordelijk voor hun veiligheid. De meesten onder hen kennen de gevaren niet die schuil gaan op een vliegveld. Wij clubleden zijn allen verantwoordelijk voor deze mensen. Tracht hen op een beleefde manier dit duidelijk te maken.

Theo Stockmans

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

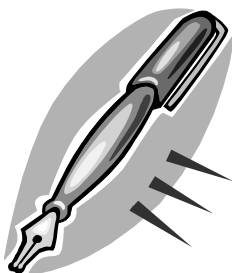
Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van september 2005?

- ✓ Zomerkamp
- ✓ Le Louroux 2005

Activiteitenkalender

- ✓ **zaterdag 25 juni:** 10 doopvluchten BDI;
- ✓ **vrijdag 1 juli:** buitengewone algemene vergadering KVDW i.v.m. goedkeuring statuten;
- ✓ **zondag 10 juli:** 10 à 12 doopvluchten VRG
- ✓ **zaterdag 16 juli:** 6 doopvluchten
- ✓ **zondag 17 juli:** circa 30 doopvluchten Leo's
- ✓ **18 tot 22 juli:** zomerkamp EBTN; doop en BBQ op 21/07 inclusief;
- ✓ **31 juli -13 augustus:** kamp Le Louroux;
- ✓ **zaterdag 10, 17 en 24 september en 2 en 9 oktober:** luchtcadetten
- ✓ **zondag 11 en 18 september:** opendeurdagen zweefsectie;
- ✓ **maandag 31/10 en dinsdag 1/11:** kaderdagen luchtcadetten
- ✓ **theoretische lessen:** start zondag 16 oktober, vervolgens zondagen 23 en 30 oktober; 6, 13, 20, 27, november; 4 december; 8, 15, 22, 29 januari 2006;



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

05 september 2005

50 km op 12 juni 2005...

Zaterdag 11 juni was een grijze dag. En zonder overtuiging haalde ik de Apis M uit de aanhanger. Echt veel zat er die dag niet in. Maar wat oefening in wolkjes kiezen en fronten aftasten brachten me toch via Jodoigne en Avernas naar Landen en Sint Truiden. Hoog genoeg snuffelend bleef ik in de lucht totdat dringende afspraken me naar de grond haalden. Een nuttige oefening voor mijn eerste overland.

Zondag 12 juni opende de lucht zich zo spectaculair dat ik deze dag niet mocht overslaan. Tussen twee karweien door haastte ik me heen en weer naar de briefing om met de Apis M rond de middag terug te keren.



Een helpende hand van Jan, met dank, en een half uurtje later was ik in piste. Na Eric vertrok ik als laatste en omdat volgens de plaatselijke radio de parking "goed" was stopte ik daar op minder dan 500 m mijn motor. Dikke pech. De parking deed het niet meer en pas na 25 minuten sukkelen rond de plein haalde ik 1300 m boven Wulmersum. Dat was voldoende. Met één oog op Jodoigne en één op Hannuit ging het zuidwaarts naar een grote wolk toe.

Doorsteken aan 110 km/u. Ingeschat naar de lessen die Marc ons gegeven had. 130, 140 waar het min 3 was. Bij positieve vario vertragen tot 80 km/u. Ja want het was echt kasseien rijden die dag.

Uitkijken naar de vijvers van Longchamps. Daar lagen ze, rechts voor. OK, ik zat in de goede richting. Maar nog voor ik in Eghezée was begon mijn maag serieus te protesteren. t' Is nie waar hé! Jawel! Toch maar zo voorzichtig mogelijk vooruit, laverend links en rechts de wolken volgend.

De grote steengroeve tussen Namen en Andenne tekende scherp af in de blinkende bocht van de Maas. Een sterke pomp bracht me in enkele toeren tot bijna 1400 m en onder de lange wolk erachter gleeed de Apis M met mij in sneltreinvaart en zonder hoogte te verliezen over het diepe dal. Prachtig.

Dat ging bijzonder goed. Alle verhalen over die verraderlijke sprong veranderden in zweverslactijn. Maar hoogmoed komt voor de val. Verder zwevend naar Courrière begon het te dalen en daar maakte ik de fout van de dag. Rechts van mij zag ik Eric pompen en dus vloog ik daar naartoe, een paar stevige thermieken negerend die zich op mijn weg bevonden.

Die paar kilometer dat me van hem scheidden gaven de doorslag. Min 3, min 4, en voor ik me er goed van bewust was had ik nog 530 m Goetsenhoven. Dat is amper 330 m grond. Eric weg, pomp weg, Jan in de penarie.

In een ongelukkig nulletje, dat me steeds verder oostwaarts dreef hield ik één oog op Maillen. Het pijnlijke besef dat een veilige motorstart in circuit boven dit ULM veld ging verdwijnen verdween toen na enkele hercentreningen het nulletje omsloeg in een 2 meter stijgen en dan in een 3 m geïntegreerd. Hoera! Volhouden

tot 1600 m, toen was het gedaan.

Dat knoeien plus de spanning plus het kwartier lang cirkelen deden mijn maag ook weer geen goed maar dit was niet de plaats om op te geven. Op de kaart, die vanaf Eghezée opengeplooid op mijn stick lag, was het niet ver meer. Sovet was niet te herkennen. Maar het wegenkruispunt en Ciney was ik nu voorbij. De 50 km waren een feit.

Daar ben ik ook tot de wolkenbasis geklommen en Saint Hubert lonkte. Maar mijn ingewanden beslisten dat het tijd was om terug te keren. Even voor de Maas was er weer het gezelschap van Goetsenhoven samen in de pomp. Maar voor mij werd het teveel. Ziek probeerde ik de anderen niet te veel te hinderen en knoeiend ben ik dan maar verder naar huis vertrokken. (Sorry aan wie ik voor de voeten gevlogen heb).

Na vijf grote halen lag Goetsenhoven onder mij. Prachtige wolkenstraten sierden de lucht. Een bescheiden hapje zou me nu wel verder helpen. Slecht idee. Dat hapje gaf de doorslag. Alleen volle remkleppen konden me nog redden.

Twee minuutjes later rolde mijn Apis M uit op het einde van de 24. Ziek maar toch voldaan dat deze eerste stap tot een goed einde gebracht werd. Ook de Apis M had de test glansrijk doorstaan. Eric formuleerde het als volgt : "Zet daar ne Jelle in en niemand volgt die nog." Dit jaar gaat een oefenjaar worden voor mij. Mijn vliegtijden klokken nu driemaal zo snel als de twee voorgaande jaren. Dank zij mijn Apis M en dank voor de vliegtoelating in De Wouw.

Jan Hendrickx

Kaiserwedstrijd Zwartberg

Overlandvliegen en wedstrijd-vliegen (niet) voor beginners?

Net als de vorige 11 jaren is er ook in 2005 een Kaisercup georganiseerd door onze vrienden van de Limburgse Vleugels uit Zwartberg.

En net als de vorige jaren was er een (weliswaar niet al te omvangrijke) delegatie van onze vliegclub De Wouw afgezakt om ... ja, waarom eigenlijk?

Wat bezielt een mens om een gans weekend op te offeren en naar het verre Limburg te trekken, om daar te gaan deelnemen aan een wedstrijd met een twintigtal oldtimers die stuk voor stuk een finesse hebben van minder dan 35?



Het antwoord zit eigenlijk al voor een groot deel in de vraag vervat. Beeld u eens in: een gans weekend rekening houden met helemaal niks, behalve met de menselijke basisbehoeften: eten, slapen en zweefvliegen (te ordenen en aan te vullen naar eigen goeddunken).

Neem daar nog bij dat je die ervaring mag delen met een ophaalploeg die gedurende het ganse weekend in een soort vakantie-stemming verkeert, en de basislijnen voor een geslaagde belevenis

zijn uitgezet.

Maar wat is in hemelsnaam het voordeel van in een oldtimer te stappen, er een (al dan niet geslaagde) proef mee te vliegen, om er tenslotte volledig geradbraakt uit te kruipen?

In ons landje met hypergecompliceerd luchtruim en dito reglementeringen wordt het nadeel van een 'bak' met weinig finesse stilaan verdrongen door het voordeel om een prachtige (veeleisende) proef te kunnen vliegen zonder voortdurend het risico te lopen om in verboden zones terecht te komen. Een proef van 200 km met een Ka7 kan ook voldoening schenken, het moeten niet altijd 500 km of meer zijn met één of andere 'plastieken bak'. Een buitenlandlanding met een Ka7, Ka8 of Ka6 is bovendien makkelijker tot een goed einde te brengen als dezelfde operatie met zo'n 'plastieken bak'.

En laat er nu toevallig elk jaar een zweefvliegwedstrijd zijn in Zwartberg mét oldtimers. Wat heeft een beginnend overlandvlieger/wedstrijdvlieger nog meer nodig?

Naar mijn mening enkel een wedstrijdvergunning, een paar gemotiveerde 'ophalers' en misschien een klein duwtje in de rug door het clubbestuur. Die wedstrijdvergunning is zelfs niet eens nodig als je met een 'ervaren' piloot mag meevliegen in een tweekit.

Laat u in godsnaam niet vangen door al die grootse toogverhalen over gevaarlijke buitenlandingen en fenomenale snelheidspunten, over geweldige proeven van meer dan 5 uren vliegen of over "die dag dat IEDEREEN buitenlag". Net als anderen was ik ook geïntimideerd door de (weliswaar sterk aangedikte) ervaringen van de anciens, maar er komt toch

een moment dat je alles eens zelf wilt en moet meemaken.

Al snel zul je merken dat het allemaal niet zo erg is als het lijkt. Overlandvliegen en wedstrijd-vliegen is in wezen niet zó verschillend van 'rond de kerktoren draaien' als op het eerste zich lijkt.

Een mooie Franse uitdrukking leert ons: "La meilleure pompe est toujours devant toi".

Maak u niet te veel zorgen over mogelijke buitenlandingen, één ding kan ik u garanderen: vroeg of laat heb je prijs (sommigen moeten daarvoor niet eens overland zijn).

Één van de mooiste dingen aan overlandvliegen is de voldoening achteraf, het besef het onderste uit de kan gehaald te hebben en veilig geland te zijn.

Voeg daarbij nog de factor competitie, en voilà, we zijn aan 't wedstrijdvliegen.

Ja maar, bij wedstrijdvliegen moet alles zo snel gaan!

Inderdaad, maar vergis u niet: om een 'gewone' overlandvlucht succesvol af te sluiten moet je ook niet gaan treuzelen of je ligt buiten. Of je nu gewoon overland vliegt, of deelneemt aan één of andere wedstrijd, het komt er gewoon op neer uw toestel te (leren) kennen. En iedere zweefvliegpiloot kan toch de glijcurve van het toestel waarmee hij/zij vliegt interpreteren.

Moraal van mijn verhaal: Na het behalen van je D-brevet krijg je een papiertje waarop in grote letters het woord

'wedstrijdvergunning' staat. De keuze is dan aan u: ofwel leg je dat papiertje ergens weg, ofwel gebruik je het.

Als deze uiteenzetting u heeft overhaald om het tweede te doen, ben ik een tevreden man.

(Vervolg op pagina 5)

Navigatie en logging met PDA voor niet-competitiepiloten

Elk jaar worden er meer luchtruimbepalingen opgelegd aan de zweefvliegers.

Om deze informatie, samen met andere gegevens te verwerken, gebruiken wedstrijdopiloten sinds enkele jaren een PDA met het programma WinPilot.

Het GPS-signaal en de barometrische hoogte worden geleverd door een FAI-goedgekeurde logger, die ook zorgt voor een IGC-bestand.

Voor FAI-brevetten, wedstrijden en de (Vlaamse) Charron is een FAI-goedgekeurd IGC bestand vereist.

Veel recreatiepiloten hebben een FAI-logger, of een Garmin GPS.

Wat dergelijke oplossingen op dit moment missen is luchtruimwaarschuwing.

Hier het relaas van mijn experiment waarmee ik sinds vele maanden vlieg, rij en wandel. Ik heb hier ongeveer 250 EUR voor uitgegeven.

De oplossing bestaat uit een PDA, een GPS signaal en software.

Als PDA heb ik op eBay (www.ebay.be) een tweedehands iPAQ 3630 gekocht.

Dit is de eerste generatie, maar voldoende voor navigatieprogramma's.

Het scherm is veel minder helder dan de nieuwere versies, maar van het reflecterende type en goed afleesbaar in het zonlicht (wanneer wij gewoonlijk gaan vliegen).

Je kan natuurlijk ook een recenter model iPAQ nemen b.v. een 38xx of 39xx.

Goede discussie hierover op

www.soarmn.com/cumulus/ppc.htm

Ondertussen zijn er voor nauwelijks meer nieuwe apparaten te koop.

De capaciteit van de interne batterij is niet belangrijk wanneer het toestel op het boordnet van het zweefvliegtuig kan worden aangesloten.

Voor een stand-alone oplossing bestaan er doosjes voor 4 oplaadbare NiMh AA-batterijen die ook 5V geven.

Ik heb ook ondervonden dat de LI-Ion batterijen van PDA's niet werken onder 0 graden.

Er was ook een expansion pack (of "sleeve") met twee CF slots bij een CF geheugenkaart.

Dit is nodig omdat de oude iPAQ's standaard geen slots hebben.

Nieuwere hebben 1 SD slot of 1 CF en 1 SD.

(CF = Compact Flash en SD worden ook in digitale fototoestellen gebruikt)

Of je slots nodig hebt en hoeveel hangt dus af van de PDA, de GPS oplossing en het nodige geheugen.

Ik heb een GPS gekocht in de vorm van Compact Flash kaart.

Deze wordt bovenaan in de iPAQ gestoken (eigenlijk in de sleeve) en krijgt zijn stroom vanuit de iPAQ batterij (ong 90 mAh).

Het voordeel van deze oplossing is dat ze stand-alone is en kan gebruikt worden in een zwever waar je zomaar niet aan de bedrading kan gaan prutsen.

Deze GPS is zoals alle die nu te koop zijn gebaseerd op een Sirf II chip.

Hiervan bestaan vele versies, belangrijk is dat ze het EGNOS-WAAS signaal kan ontvangen, waardoor de nauwkeurigheid toeneemt tot 3 meter horizontaal en 10 meter verticaal.

Je kan er een externe antenne op aansluiten, wat nodig kan zijn in de auto, maar niet in een zwever.

Wanneer je ermee in een holle weg in het bos gaat wandelen verlies je contact met de satellieten.

Hiervoor bestaan er versies met een Xtrack chip, die de ontvangst verbeteren.

Je hebt dan wel geen EGNOS functie meer, en ook vertraging van het signaal, niet goed voor in de zwever dus.

Verdere informatie op o.a.

www.gpspassion.com

Er komen nu ook SD kaartjes uit met GPS.

Je kan ook een GPS-muis gebruiken of een Garmin die je aan de seriële poort van de iPAQ aansluit met een speciale kabel.

Een recente PDA kan via Bluetooth draadloos met een GPS verbonden worden.

Wanneer je een IGC logger hebt kan je natuurlijk deze aansluiten aan de seriële poort (met een zgn null-modem, een gekruiste draad).

Dan heb je meteen barografische hoogte en FAI goedgekeurde log.

In dit geval neem je best een iPAQ, want veel recentere toestellen hebben geen seriële poort meer.

Om de PDA te monteren heb je een houder nodig.

Er zijn vele versies op de markt voor auto's, met zuignap of vaste montage.

Sommige piloten knutselen ook zelf een houder.

Als software heb ik de freeware GPS_LOG gekozen

<http://www.soaringpilotsoftware.com/>

(Vervolg op pagina 7)

Navigatie en logging met PDA voor niet-competitiepiloten

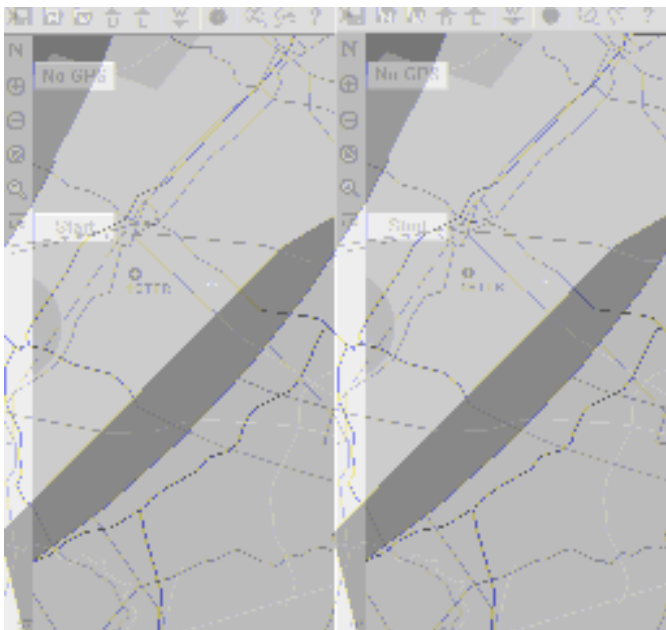
(Vervolg van pagina 6)

WinPilot gebruikers zullen hiervoor zeker de neus ophalen, maar zo te zien zijn er heel wat Europese piloten die hiermee vliegen.

De ontwerper Henryk Birecky brengt regelmatig verbeteringen aan.

Kaarten, luchtruiminformatie en keerpunten zijn te vinden voor België, Nederland, de Loirestreek, de Alpen enz.

Je kan ze (met de nodige moeite) ook zelf aanmaken.



Het programma en de kaarten nemen weinig plaats in en kunnen zelfs in het geheugen van de iPAQ geplaatst worden in plaats van op een geheugenkaart. Zo heb je maar 1 slot nodig wanneer je een GPS kaart gebruikt of zelf geen enkele bij een externe logger.

In dit laatste geval heb je geen backup.

Een iPAQ kan soms vastlopen en verliest zijn geheugen wanneer de batterij plat is.

Vastlopen in de "vlucht" heb ik nog niet meegeemaakt, wel het loskomen van de GPS kaart uit de slot.

Na opnieuw induwen ging het programma verder, en de logfile was niet onderbroken.

Toch een elastiekje ronddoen bij turbulent weer.

Op de usersgroup (http://groups.yahoo.com/group/GPS_LOG/) zijn er ook verhalen over het vastlopen door zonnestraling op de infraroodpoort van de iPAQ, best afplakken dus.

Het is eenvoudig om een task te definiëren (met details zoals vorm van startlijn en observatiezones) en te starten.

De gebruikelijke informatie bearing, track, afstand naar het volgende keerpunt, nodige hoogte, grond-snelheid, hoogte, wind, stijgen en dalen enz wordt getoond.

In de vlucht kan je andere keerpunten of buitenlandingsvelden kiezen.

Je hoort een alarm of gesproken tekst wanneer je binnen de vooraf ingestelde afstand van een verboden zone komt. Volledige informatie over de zone(s) is selecteerbaar op het scherm, maar misschien wat ingewikkeld in de vlucht.

De IGC-files kunnen zonder problemen in SeeYou ingelezen worden, maar de CharronLine weigert de file wegens ongedefinieerd loggertype.

Wanneer een GPS zonder barografische druk wordt gebruikt zijn de Flight Levels uiteraard niet correct. Dit hoeft op zich geen beperking te zijn omdat voor de meeste zones de horizontale separatie belangrijker is. De verticale wordt toch op de briefing meege-deeld.

Elke zwever heeft ook een mechanische en dikwijls een elektrische vario.

GPS_LOG heeft veel functionaliteiten, maar je vind er niet zo snel je weg in.

Het vraagt meer werk om de gegevens voor te bereiden en in te laden.

Als alternatief heb ik ook de demo versie van SeeYou Mobile geïnstalleerd

Deze software draait zonder problemen op de oude iPAQ's.

De kaarten en luchtruimgegevens zien er veel uitgebreider uit en zijn veel gemakkelijker te installeren vanuit de PC versie (daar betaal je ook voor).

Je vindt alles op www.naviter.si

Ook een simulator op PC en het gratis programma ConnectMe om loggers uit te lezen met de iPAQ (geen gesleur met portables meer).

SeeYou mobile is aantrekkelijk wanneer men al de PC versie gebruikt voor de voorbereiding en analyse van de vlucht, maar het kost evenveel als de marktleider WinPilot, die nog moeilijk in te halen is.

Er zijn nog andere softwares, o.a. op Palm.

Een overzicht op www.soarmn.com/cumulus/software-ppc.htm

Jan Waumans

Kempencup 2005

Ik had mijzelf voorgenomen om dit seizoen is van het wedstrijd-vliegen te proeven. De Kempencup in Weelde leek mij de ideale wedstrijd om hiermee kennis te maken. Zo gezegd zo gedaan, ik vroeg de ASW19 om deel te nemen aan de Kempencup in de standaardklasse en Bart zou mijn ophaalploeg worden. Buiten mezelf ging Theo ook meedoen met zijn Ventus 2Cx in de 18m klasse en Philip en Jelle hadden de Astir om mee te doen in de clubklasse.

De Kempencup wedstrijd wordt georganiseerd op het vliegveld van Weelde. Er is camping mogelijk op het vliegveld zelf en de sfeer is er heel goed. De wedstrijd wordt elk jaar georganiseerd in het weekend van OH-Hemelvaart, wat 4 wedstrijddagen oplevert.

Helaas voorspelde de meteo ni veel goeds voor het verlengde weekend. Met hoop op toch goed vliegweer vertrokken ik en Bart woensdagavond in Goetsenhoven richting Weelde. Phille zat nog vast in een of andere gigantische file rond Brussel, en Theo zou pas donderdagochtend zelf opkomen. In Weelde aangekomen werd onze moed op goed weer nog wat op de proef gesteld; we konden onze tent in de regen opstellen ... Dat belofde voor de volgende dagen.

Donderdag

De briefing zou de eerste dag om 10 uur plaatshebben. Eens uit de tent gekropen bleek dat het weer er toch goed uitzag. We monterden de ASW19 voor de briefing nog. Op de briefing bleek echter al vlug dat het weer niet goed zou blijven en dat er al redelijk vlug een dikke laag Cirrusbewolking en een matige wind de pret zou komen bederven. Er werd dan ook maar een proef van 153 km opgegeven. Die zou ons eerst naar Zutendaal leiden, om dan

over Nederweert (NL) langs Lommel terug naar Weelde te leiden. Eens alle toestellen in piste gemonteerd stonden bleek dat de meteovoorspelling helaas uitkwam. De Cumuluskes werden door de opkomende dikke Cirruslaag langzaam maar zeker verdrongen. Terwijl iedereen op de tarmac vrijwel hoe langer hoe zekerder werd dat deze wedstrijddag gecancelled zou worden vertrok Eddy de Conick met zijn Pégase voor een snuffelvlucht. Intussen was de lucht volledig grijs.



Sébastien in de ASW19

(foto T.S.)

De Pégase steeg niet fantastisch maar hij bleef wel boven. Tot ieders verbazing kwam een half uur later het signaal dat alle piloten zich klaar moesten maken voor vertrek. Verbazing alom onder de wedstrijd piloten, maar als er op wedstrijd gevlogen moet worden, dan wordt er ook gevlogen. De standaardklasse werd als eerste klasse opgesleept en gelukkig stond ik op de 4e startrij zodat ik toch al kon uitkijken naar andere zwevers om boven te kunnen blijven. Met de sleep op 600 meter aangekomen zette ik meteen koers naar de zwerm van intussen een 10-tal zwevers die in een pompke boven het vliegveld hingen. Iedereen hing in dezelfde

bel, of wat ervoor moest doorgaan, het was niet meer dan 0,3 meter stijgen geïntegreerd en met zo een massa zwevers kon niemand de bel eigenlijk tegoei centreren. Op de grond wachtten ze met het opslepen van de open klasse zelfs tot de zwerm wat uitgedund was. Langzaam begon de zwerm zich toch wat uit te zaaien, maar niemand leek echt te kunnen doorstijgen. Na het opslepen van de open klasse zijn dan ook heel wat zwevers doorgezakt en terug op het vliegveld geland.

Voor de clubklasse werd de wedstrijddag opgeschort. Ikzelf heb een uur lang rond het vliegveld zitten krabben tussen 250 meter en 500 meter. Ik geraakte zelfs niet door de startlijn doordat ik door de wind me er telkens weer van weg dreef. Na een uur had ik dan toch een bel van 1m die mij tot 800 meter bracht. Hoog tijd om de startlijn te nemen en proberen te vertrekken. Samen met een ASW20 ben ik dan op 600 meter boven Weelde vertrokken. Zwevend tussen 300 meter en 600 meter ging het via Arendonk richting Keiheuvel. Vanaf Arendonk kwamen we eigenlijk niets meer tegen en dus leek het zelfs

(Vervolg op pagina 9)

Kempencup 2005

(Vervolg van pagina 8)

al een straight-in Keiheuvel te worden. Een LS3 die ik onderweg was tegengekomen dacht dat er verder van het vliegveld weg wel nog thermiek te vinden zou zijn. Nochtans ik had een paar zwevers boven het vliegveld zien hangen, de vraag was alleen of ik nog hoog genoeg zou aankomen om te kunnen aanpakken. Op 2 km voor het vliegveld en op 200 meter vond ik dan toch terug een beetje thermiek, hier moest ik zeker terug hoogte zien te winnen. Terwijl ik steeg zag ik de LS3 aan de vijvers buitenlanden. De thermiek werd er zelfs beter en met 1300 meter kon ik in één steek naar zwartberg vliegen.

Daar tankte ik nog een beetje bij boven een veld waar een (zo bleek later) de ASW20 lag. In Zutendaal rondde ik het keerpunt in de regen. Met de regen dacht ik dat het wel helemaal gedaan zou zijn, maar op de terugweg naar zwartberg vond ik toch nog iets en kon weer stijgen tot 1300-meter. Hierdoor kon ik weer recht richting volgende keerpunt Nederweert (NL) doorsteken, waar ik een LS1 inhaalde. De thermiek was daar echter al heel wat zwakker. Dus keerpunt ronden en recht richting vliegveld Budel, hopen dat de piste daar toch nog iets zou geven. Helaas van Nederweert tot boven Budel helemaal niets tegengekomen. Ook langs de gebouwen van het vliegveld van Budel leek niets los te komen. Dan maar landen op Budel. Eens aan de grond bleek de LS1 ook net geland. En net toen ik men ophaalploeg gebeld had hoorde ik plots een fel motorgeluid; een Ventus2 had net op 50m boven het veld zijn motor opgestart. Budel is een mooi vliegveld, maar als iemand er ooit is van plan zou zijn te willen buitenlanden hou dan wel rekening met het volgende;

- je mag helemaal zelf je zwever van de betonpiste afhalen

- als je op de ULM graspiste land, moet het heel het vliegveld rond om aan de ingang te komen. De strook gras tussen de graspiste en de betonpiste mag je niet over!?
- Het kost u 18 EUR (achttien!) landingstaks
- Om 20 uur gaan de poorten van het plein onherroepelijk dicht. Dus als uw zwever dan niet buiten is, kan je de dag nadien nog eens naar Budel rijden om uw zwever te recupereren. En hoogst waarschijnlijk zal de overnachting van uw zwever in een hangaar ginder ook niet gratis zijn.

Gelukkig waren mijn ophalers er op tijd om zonder al te veel problemen voor 20 uur van het vliegveld af te zijn. Theo was meegekomen, hij vertelde dat hij niet vertrokken was voor zijn proef. Uiteindelijk bleek ik 117 km gevlogen te hebben. Goed voor een 7e plaats in het dagklassement. Er was 1 piloot rond in de standaardklasse, niemand in de open klasse die nota bene dezelfde proef hadden.

Vrijdag

De tweede wedstrijd dag zag er 's morgens al wat beter uit. Hoewel dat er een heel sterke wind stond. Op de briefing voorspelde de meteo matig tot zwakke en verwaai-de thermiek met een laag plafond. We kregen een proef van 163km; Weelde – Seppe(NL) – Oud-Turnhout – Drunen (NL) – Weelde. Benieuwd wat de dag zou brengen. De standaardklasse stond als tweede klasse in de startrij na de clubklasse. Ik stond in pole position voor de standaardklasse. Op de tarmac was het in de koude wind met af en toe wat regendruppels wachten wat de snuffelvlucht zou opleveren. Het resultaat was gunstig, dus werden met opslepen gestart. Intussen begon de wolken zich op

te lijnen in wolkenstraten. Het begon er dan toch nog niet zo slecht uit te zien. Ik werd opgesleept tot voor een wolkenstraat, en eens los vloog ik onmiddellijk naar de straat. Eronder aangekomen sprong mijn vario onmiddellijk naar de 3m. Als heel de wolkenstraat zo zou geven dan zou het nog een gezante vliegdag worden, hoewel het plafond slechts 800 meter was. En jawel, na het wat afvliegen van de wolkenstraat bleek dat het overal heel goed bleef geven. Ik moest nog een klein half uur wachten eer de vertrekpoort opening vermits ik als eerste opgesleept was. Eens de poort open ben ik redelijk snel vertrokken. Ik kon heel de wolkenstraat tegen de wind in volgen tot aan het eerste keerpunt, en dan dezelfde straat terugnemen met wind in de rug. Dat ging vlotjes. Terug aangekomen boven Weelde moest van straat gewisseld worden om Oud-Turnhout te ronden, maar gelukkig hing er een grote zwarte Cu recht boven. Richting Drunen was het wat lastiger omdat dat haaks op de richting van de wolkenstraten lag. En tussen de wolkenstraten in zit je dan recht in het daalgebied, met 800 meter plafond toch wel elke keer een spannende steek. Maar Drunen bereikte ik zonder al te veel problemen. Op de terugweg boven Tilburg kon ik aan mijn final glide beginnen. Op de dagrangschikking bleek mijn vlucht goed voor een gedeelde 4e plaats met een Discus.

Zaterdag

Deze vliegdag werd op de middag gecancelled wegens hevige regen en hagel. Dan zijn we maar met de ophalers een film gaan zien in Turnhout.

(Vervolg op pagina 10)

Kempencup 2005

Zondag

Helaas werd ook deze vliegdag gecancelled door te wisselvallig weer met regen en hagelbuien.

In de algemene rangschikking brachten de twee vliegdagen mij op een 6e plaats. Ik kon tevreden zijn met mijn eerste deelname aan een wedstrijd. Voor ik er aan begon had ik mezelf opgedragen om niet als laatste te eindigen, en gezien de eindstand kan ik dan ook niet meer dan tevreden zijn. Ik heb ook veel geleerd op die twee vliegdagen. Ik heb van het wedstrijdvliegen geproefd ... en het smaakt naar meer! Met dank aan de ophalers en voor de snelle interventie op Budel ;)

Sébastien Mathieu



Grenzen verleggen

Een ideale manier om zijn grenzen te verleggen of om zijn toetsel beter te leren kennen is deelnemen aan wedstrijden. Sommige dagen krijgen wij proeven voorgeschoteld dat ik mij soms afvraag: niemand gaat kunnen boven blijven, laat staan rond geraken. En toch kunnen de piloten boven blijven en zelfs sommigen geraken rond.

Bij ons in de club hadden wij zelfs nooit durven denken om met zulk een weer te vertrekken.

Risico's worden hier niet meer of minder genomen dan bij het gewone overland vliegen. Het valt zelden voor dat er ongevalen gebeuren bij het wedstrijdvliegen.

Theo Stockmans

Totaal klassement Standaard klasse

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Punten
1	MR	Robbie Seton	NL	Discus	857
2	CM	Dennis Huybreckx	B	LS 8	836
3	AH	Jeff Thielemans	B	DG 300	726
4	L2	Luc Van Camp	B	SZD 55	718
5	70	Stefan Bovin	B	ASW 19	709
6	E5	Sébastien Mathieu	B	ASW 19	691
7	ME	Eddy De Coninck	B	Pegase	668
8	MY	Hugo Jansen	B	LS 1-c	654
9	RK	Bart De Krock	B	Std. Libelle	604
10	XO	Guy Piccart	B	DG 300	504
11	BR	Joost Bertels	B	Std. Libelle	466
12	ZX	Frank Van Putten	B	DG 300	399
13	WM	Peter Bertels	B	Jantar 3	351
14	IKI	Ronald Rooij	NL	Discus bT	351
15	KE	Irene Vander Zwan	NL	LS 4	343
16	PW	Willy Kroon	NL	DG 300	325
17	DM	Joachim Aerts	B	LS 1 f	305
18	DSD	Danielle Schrier	NL	Discus	305
19	KH	Stijn Jansen	B	LS 4	305
20	MB	Herman Schrauwen	B	ASW 15	220
21	WA	Andre Van Deun	B	ASW 15	16
22	AE	Danny Verheyen- Yvo Meyers	B	LS 7	0
23	HI	Koen Vanderputten	B	Hornet	0

Totaal klassement Club klasse

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Punten
1	VJ	Van Dam-De Keersmaecker- Meeusen-Vantomme	B	Twin Astir	124
2	KB	Koen Van Rooy- Guy Lauwers	B	ASK 21	118
3	KW	Filip Meerts- Kris Geudens	B	Twin Astir Trainer(FG)	111
4	KX	Gert Lommelen	B	Astir CS Jeans	103
5	V5	Jan Brouwer- Tjalling Scholten	NL	ASK 21	89
6	AH	David Sannen	B	Ka 8	84
7	V7	Van Horsen Peter	NL	ASK 23	67
8	ZV	Godfried Donders- Manu Larose	B	Astir CS 77	14
9	XX	Jelle Vandebecck- Filip Verbeeck	B	Astir CS Jeans	9
10	PJ	John Fabrie	B	SB 5 b	9
11	ZET	Bart Roosen- Elke Sangeleer	B	Ka 7	6
12	WA	Tom Van Looveren	B	Ka 6	4
13	KA	Tom Geenen Jan Wouters	b	ASK 13	0
14	WU	Ad Kennes- Guy Meeuwis-Van Roelenbosch	B	ASK 13	0

Totaal klassement Open-Renklasse klasse

#	Callsign	Piloot	Club	Type	Punten
1	LC	Wim Akkermans	B	LS 3	1105
2	TM	Emiel De Wachter	B	Duo Discus T	1023
3	76	Herman Peeraer	B	ASW 20	788
4	BU	Johan Lemmens	NL	Mini Nimbus	544
5	LJ	Jef Kell	B	DG 500M 22m	536
6	TS	Theo Stockmans	B	Ventus 2c/18m	509
7	WN	Frank Op 'T Eijnde	B	ASW 20	462
8	KV	Flor Wauters	B	DG 400/17	456
9	E12	Bart Groen	NL	Duo Discus	448
10	AL	Rudy De Bie	B	DG 200	391
11	BT	Peter Bart Rutten	NL	LS 3	243
12	FU	Louis Braspenning- Paul Wouters	B	Ventus cT 17.6m	157
13	SAR	Sabine Scheffer- Marten Akker	NL	DG 1000/20m	128
14	EB	Marc Van Orshaegen	B	PIK 20 D	73
15	HE	Walter Geenen	B	Ventus 2cM/18m	32
16	CM	Roeland Van Der Spek- Jurgen van Staaden	NL	Janus CM	0
17	RL	Eric Bongaerts- Jef Daems	B	ASH 25M	0
18	BE	Bert De Wijs	NL	DG 800/18m	0

Stijgende benzineprijs

Wegens de permanent stijgende benzineprijs, is het bestuur van de sectie Zweefvliegen genoodzaakt geweest om enkele prijzen aan te passen.

Met onmiddellijke ingang:

- ♦ prijs van één minuut OO-ADA: 1,98 €

Met ingang van 01 augustus:

- ♦ één sleepticket: 22,00 €
- ♦ één ticket voor een initiatievlucht zweefvliegen: 33,00 €
- ♦ Wanneer men er tien ineens koopt: 30,00 €

Opmerking

De leden die na 01 augustus nog tickets zouden hebben van 20,00 € kunnen deze inruilen tegen een ticket van 22,00 €, mits een supplement van 2,00 € te betalen.

Theo Stockmans

Zomerkamp EBTN

Zoals naar jaarlijkse gewoonte organiseert de zweefsectie een vliegekamp van 18 juli t.e.m. 22 juli. Er kan dan gevlogen worden vanaf 1700 uur 's avonds. Op 21 juli is er een speciale regeling.

Op 21 juli, 's avonds, zal onze jaarlijkse BBQ doorgaan, geanimeerd met een doop voor de piloten die het afgelopen jaar solo zijn gegaan.

Wij hopen op een talrijke aanwezigheid.

Theo Stockmans

Uitslag 3daagse van De Wouw

Sinds enkele dagen is de definitieve uitslag van de 3-daagse van De Wouw bekend. Zoals iedereen ondertussen wel weet, moeten alle proeven volgens het Charron.line reglement binnen de maand op de website geplaatst worden.

Op 16 juni werden slechts 5 proeven opgeladen. Hieronder volgt het definitieve klassement.

	Piloot	Toestel	Datum	Start	Proef	Score
1.	Rudi COOMANS	ASW 15	16-05-05	EBTN	VV 312.8	<u>1276,7</u>
2.	Jelle VANDEBEECK	Ka 8	16-05-05	EBTN	OP 113.7	<u>728,8</u>
3.	Philip VERBEECK	Astir CS Jeans	16-05-05	EBTN	VV 152.5	<u>648,9</u>
4.	Jelle VANDEBEECK	Astir CS Jeans	15-05-05	EBTN	VV 81	<u>344,7</u>
5.	Mattijs CUPPENS	Astir CS Jeans	16-05-05	EBTN	HW 940	<u>200,0</u>

Winnaar dit jaar is Rudi Coomans. Jelle Vandebreeck wint de beker voor de beste deelnemer met een clubtoestel.

Er zijn die dag zeker nog grote proeven gevlogen. Waarom zijn deze niet tijdig op de Charron.line geraakt?

Mattijs Cuppens

Buitengewone algemene vergadering

Omdat wij tijdens onze BAV van 03 juni (goedkeuring nieuwe statuten) niet aan het vereiste quorum gekomen zijn, was het Bestuur van onze club wettelijk verplicht een tweede BAV samen te roepen.

Dit betekent een financiële aderlating van 100,-€ (fotokopies, postzegels, ...).

Dat de afwezigen (niet aanwezig, ook niet met volmacht) op de eerste BAV hierover eens nadenken.

Dan spreek ik hier nog niet over het werk dat sommige clubleden hebben moeten verzetten om deze tweede BAV te laten doorgaan.

Theo Stockmans

Belgisch kampioenschap te Saint-Hubert

Het Belgisch kampioenschap FAI klasse ging dit jaar door te EBSH van 14 tot 22 mei 05.

Van onze club namen volgende piloten deel:

- 15 klasse: Yves Ruymen (Discus 2b) en Bart Huygen (ASW 19)

- Open klasse: Theo Stockmans (Ventus 2cx)

Zaterdag, de eerste dag, heeft het vrijwel de volledige dag geregend. De zondag werd het een overtrokken dag. De 15m vertrok eerst en daarna de Open. Als het onze beurt was, kwamen ons zegen dat de ene na de andere 15m een buitenlanding maakte, dus gecancelled voor ons. Ondertussen stonden Yves en Bart in 't veld, op ongeveer 9 km ten zuiden van EBSH.



Bart Huygen klaar voor de start...
(foto S.A.)

De volgende dag, 16 mei, waren de weergoden ons beter gezind. Wij kregen een AAT proef met een vliegduur van 3u30. Ons eerste keerpunt ging naar Bièvre, iets ten N van Bouillon en daarna twee punten in Duitsland, Min afstand 259 km en Max. 403 km. Met het gros van mijn klasse vertrok ik. Maar door een iets minder goede kwam ik in mijn eerste sector ongeveer 200m lager te zitten dan de rest. In de omgeving

van Libramont kwam ik op 300m en moest noodgedwongen thermiek indoen. De anderen moest ik laten gaan en hadden ± 5 km een betere pomp dan ik. Ik zat dus gans alleen richting 2de punt. Op een bepaald ogenblik, ergens in Luxemburg zat ik weer op 300m. Wat links en rechts zoeken en na een kwartier zat ik weer tegen de wolkenbasis. Op ongeveer 20 km van Gerolstein, 2de punt, daalde de wolkenbasis met ongeveer 400m en van mooie cumuli was er geen sprake meer. Eventjes mijn cirkel in en richting Schleiden.

Het weer verbeterde niet. Ik had wel een paar Open klassers ingehaald. In mijn laatste sector ben ik maar eventjes geweest en daarna opzoek naar wat thermiek. Een zwarte wolkenluis verhinderde mij dat. Ik vloog richting zon, in de hoop dat ik er nog zou raken. Maar niets en ik kwam steeds lager te zitten, afstand tot EBSH, ongeveer 70 km. Ik had nog ongeveer 250m AGL en aangekomen boven een grote grasvlakte, dit ging mijn buitenlandingsterrein worden, deed ik mijn wiel uit en begon water te lossen. Ik vloog nog iets verder door, maar steeds lokaal van mijn veld, begon plots mijn vario te piepen. Snel mijn wiel in, waterkleppen dicht en pompen. Van een half metertje ging het, op laatste, naar bijna 3m/s. Ondertussen was de JH (José Jaime), mij gezelschap komen houden.

Daarna was er geen enkel probleem meer. Voldoende sterke Cumuli tot EBSH. De uitslag verbaasde mij wel, een derde gedeelte plaats met Yves Jeanmotte.

Dinsdag werd opnieuw een off-day maar woensdag ging een superdag worden. Voor de briefing begon, moesten alle zweeftoestellen in piste staan, klaar om te vertrekken.

En gelijk kregen de organisatoren. Voor het in piste zetten moest mijn Ventus nog eventjes de weegschaal pop. 480 kg, dus nog 20 kg over.

De Open klasse kreeg een heuse 502,2 km voorgeschoteld. Het verste keerpunt lag ongeveer 50 km over de Rijn of 189 km van EBSH.

Bij het vertrek was ik met de verkeerde groep, de 15m vertrokken, die een ietwat andere richting uit moesten. Daarna ben ik in Luxemburg wat op de sukkel geraakt maar plots kreeg ik het gezelschap Patrick Stouffs (8Z). Bij hem ben ik tot mijn verste keerpunt gebleven. Het was wel een enorme ervaring de Rijn overvliegen, vooral bij mooi weder. Op dat keerpunt kwam ik 200m lager te zitten dan de 8Z. En weg was hij. Dus maar alleen verder. Mijn verbazing was groot dat ik, ongeveer 70 km verder, de 8Z terug had ingehaald.

Zowel de 15m als de Open, hadden hetzelfde laatste keerpunt, Adenau, iets ten NW van de Nürburgring. Daar kwam ik Yves tegen. Als het weder zeer goed is, is de LS 8, 18m, iets te traag tegenover een Ventus 2CX. Ik moest werkelijk een paar maal op mijn rem gaan staan om de 8Z niet in te halen.

Zonder problemen ben ik geland met een gemiddelde snelheid van 91,8 km/h Ik was tevreden, mijn eerste 500 km vanuit België.

De derde wedstrijddag zijn wij, wegens de minder goede meteo, iets later vertrokken, omstreeks 15u30. Het werd een AAT richting Frankrijk. Van bij het vertrek maakte ik deel uit van een groep van vier, Yves Jeanmotte, Louis Dresse en Pierre de Broqueville. Daar het weer niet al te goed was,

(Vervolg op pagina 13)

Belgisch kampioenschap te Saint-Hubert

(Vervolg van pagina 12)

1000m basis, vlogen wij aan het beste glijgetal, 120 km/h.

Tot op onze terug bleven wij tezamen. Ter hoogte van het vliegveld van Sedan gekomen, werd het thermiekstil. Wij gingen met onze drie, Dresse was afgevallen, nog wat links en rechts snuffelen, maar iets meer. Ik was lokaal van het vliegveld van Sedan en heb het zekere voor het onzekere genomen en ben er geland.

Nog acht anderen, of ¼ van het deelnemersveld lag er tegen de grond.

Een derde plaats, ik was dus tevreden.

De vierde wedstrijddag was er veel wind. Er hadden zich enkele onbruikbare lenswolken gevormd en het plafond was niet hoog. Mijn vertrek was goed, ik zat juist achter Yves Jeanmotte, maar wat er toen gebeurd is begrijp ik nog altijd niet. Ik laat hem vertrekken en ik blijf zitten. Het kalf was verdronken. Ik ben daarna wat blijven rondhangen en tenslotte verder gevlogen. Maar ben moeten landen op het vliegveld van Sedan. De helft was rond, ik niet.

De laatste dag was nog slechter. Veel wind, wolkenbasis 800m en

Overall results after day 5					
Classe 18 metre					
##	CN	Pilot	Country	Glider	Points
1	BZ	Patrick Stouffs	ACA	LS 8/18m	3794
2	F2	Yves Jeanmotte	ACA	Ventus 2cT/18m	3674
3	RJ	Pierre de Broqueville	ACK	Nimbus 3T/25.5m	3494
4	VP	Pascal Hanssens	CAPVV	Ventus 2cT/18m	2867
5	TS	Theo Stockmans	De Wouw	Ventus 2c/18m	2778
6	4A	Thierry Lamineur	GLUB	Ventus 2	2702
7	UG	Louis Dresse	CEVV	DG 800/18m	2591
8	X	Christophe Nyssen	RVA	Duo Discus	2554
9	LJ	Jef Kell	Brasschaat	DG 505 22m	2498
10	UU	Johan Lievens Daniel Thielemans	VZP	Duo Discus T	2186
11	LC	Bernard Denoncin	ACA	LAK 17/18m	1661
12	GA	Georges Pozzi	GLUB	LAK 17/18m	1393
13	VN	Bruno Pieraerts	GLUB	Duo Discus	441

veel wolken. Ik vertrok als alleraf laatste en heb ervaren dat dit geen voordeel is. Toen de massa vertrok hing ik zeker 300m lager. Ik heb ze niet meer kunnen inhalen maar ben wel Pierre de Broqueville met zijn Nimbus 3 DT gevolgd. Op een bepaald ogenblik, toen ik nog 400m AGL had, heb ik hem laten vertrekken. Gelukkig, want achteraf heb ik vernomen da hij tot 200m AGL gegaan is. Voor mij had dit 150m geweest of nog lager. Op 10 km ten noorden van Bouillon, ben ik op 200m AGL gekomen. Met wat sukkelen ben ik terug tot 700m AGL gekomen, mijn keerpunt gerond en daarna richting 2 het keerpunt, Vielsalm. Er waren wolkenstraten maar het geheel overtrokken met stratus. Ik heb

ik deze plaats zeker vergeten.

Met mijn 5de plaats ben ik zeker tevreden. Ik totaliseerde ongeveer 75% en kom nu in de totaalstand op iets meer dan 68%. Volgend jaar dus nog beter; in elk geval ik heb weer veel bij geleerd.

Theo Stockmans

Overall results after day 5					
Classe 15M					
##	CN	Pilot	Country	Glider	Points
1	JH	José Jaime	RVA	LS 8	3123
2	V	Jean-Luc Colson	ACA	ASW 27	3104
3	NY	Olivier Brialmont	ACUL	Discus 2	3008
4	MM	Manu Litt	CNVV	Ventus 2	2949
5	IWR	Pierre Renard	GLUB	LS 6	2726
6	XP	Paul Vandingenen	ACK	Discus T	2720
7	70	Frédéric Paepe	ACA	ASW 20	2709
8	MB	Jean-Claude Hotton	CAB	Discus 2	2690
9	BG	Olivier Corneille	TAC	LS 7	2618
10	GE	Frédéric Baas	TAC	ASW 20	2239
11	OB	Christian Starck	RVA	Discus	2235
12	ED	Emiel De Wachter	ACK	LS 8	2228
13	520	Benoît Evrard	ACUL	Discus	2142
14	HC	Manuel Severin	GLUB	Pegase	2035
15	L19	Astrid De Backer	BVGC	LAK 19/15m	1808
16	52	Yves Ruymen	DE WOUW	Discus 2	1637
17	ES	Bart Huygen	DE WOUW	ASW 19	960
18	NF	Philippe Mousset	CEVV	PIX 20 E	41

dus niets bruikbaar meer gevonden en tenslotte, noodgedwongen op het vliegveld van Bertrix geland. Ik had mij deze laatste dag anders voorgesteld.

Ik stond trouwens slechts enkele punten achter de 4de; maar nu kon



Theo Stockmans in zijn Ventus 2Cx (foto S.A.)

Zeï u: zweefvliegen?

Niet alleen de mens doet sedert enige tijd aan zweefvliegen, in de natuur kan dit reeds sedert duizenden jaren.

Zweefvliegen zijn die vliegen die als kleine hélikoptertjes doodstil in de lucht kunnen staan. Ze leven meestal op bloemen en doen niet die vervelende dingen die andere vliegen zo'n slechte naam bezorgd hebben. Er zijn dan ook veel gespecialiseerde liefhebbers van deze soorten.



Veel soorten imiteren andere insecten, zoals hommels, bijen en zeker ook wespen. Voordat u in paniek wegloopt omdat er een wesp in uw tuin zit moet u eens goed kijken, misschien is het wel zo'n aardig zweefvliegje.

Zweefvliegen (Syrphidae) zweven vaak rond bloemen. Volwassen dieren leven op pollen en nectar; de larven van sommige soorten eten rottend plantaardig materiaal, andere eten bladluizen of andere schadelijke insecten.

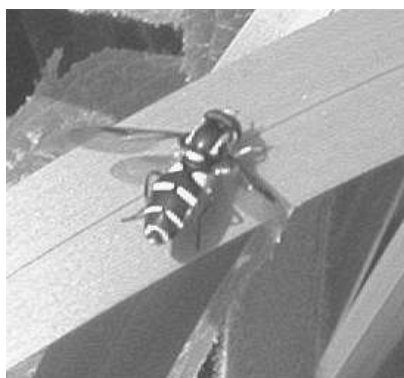
Er zijn zo'n zesduizend soorten bekend, waarvan er in de Benelux een driehonderdtal voorkomen. Ze zijn meesters in het nabootsen: al zijn zweefvliegen formeel onder te verdelen in zo'n tweehonderd soorten, informeel kunnen ze opgedeeld worden naar waar ze op lijken (wespen, bijen, hommels, zaagwespen, ...).

Het onderscheid tussen de originelen en zweefvliegen is op het eerste gezicht niet altijd duidelijk als ze stil zitten, maar eens ze gaan vliegen is er geen discussie meer mogelijk. Zweefvliegen zijn veel betere vliegers dan wespen, hommels of bijen: zo kunnen ze vaak doodstil blijven hangen in de lucht, en ze vliegen ook veel sierlijker rond.

Veel zweefvliegen zien eruit als bijen, met min of meer dezelfde lichaamsbouw en ook overal haartjes. Het is voor een niet-specialist praktisch onmogelijk om de verschillende soorten uit elkaar te houden, en ik ga er dan ook zelfs geen poging toe ondernemen.

Zweefvliegen (en andere vliegen) hebben slechts één paar vleugels, in tegenstelling tot bijvoorbeeld alle bijachtigen en hebben geen angels. De vleugel van een bij is een samengestelde vleugel, waarbij de voor- en de achtervleugel in elkaar haken tijdens de vlucht. Zweefvliegen zijn met één paar vleugels sneller en wendbaarder dan de meeste bijen. De voortplanting van deze insecten is bijzonder: Volucella zweefvliegen laten hun

larven in wespennesten opgroeien. Zij leven daar van de restjes van dierlijk voedsel en dode wespennesten. Het is een wonder dat deze zweefvliegen (zonder angel) bij de wespen kunnen binnendringen om hun eitjes te leggen zonder te worden herkend als vreemden. Ze eten nectar en stuifmeel. Door dat laatste zijn veel zweefvliegen ook goede bestuivers.



Koen Declercq

Zweefpetjes

Niet alleen bij ons in de club, maar een beetje overal, zie je zweefpiloten met petjes een nogal grote klep naar voor. Zo een klep neemt tijdens het vliegen veel van je look out weg, vooral naar voor en boven.

Als je plotseling moet optrekken of er komt iemand "head on" gevlogen is de kans reëel dat je hem niet ziet en misschien even erg, hij of zij jou ook niet. Over de eventuele gevolgen zal ik het hier niet hebben.

Daarom vraag ik aan de piloten die zulk een petje dragen, het tijdens het vliegen gewoon 180° draaien. Zo ontstaat er geen gevaar meer.

De ideale petjes zijn deze natuurlijk met een 360° klein klepje, die de meeste piloten dragen.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo:

Peter Agten

Behaalde zijn hoogtepunt van 3000m:

Jan Waumans

21 juli

BBQ en doop

**Inschrijvingen
t.e.m. 10 juli in
het clublokaal**

Venstertjes

Wanneer je eens alle cockpitkappen in onze club bekijkt, stel je vast dat er enkele barstjes vertonen. Meestal vertrekken zij vanaf de kleine venstertjes.

De oorzaak is meestal te vinden door aan de ontkoppelingsbol te trekken met een gesloten cockpitkap. Men gaat met zijn arm door het venstertje, voert een trekbeweging uit en oefent met de bovenarm of de elleboog op de randen van de opening een kracht uit. Soms is deze kracht sterker dan verwacht en het barstje is er zo in.

Of men voert dezelfde beweging uit maar met een vest aan. Terwijl men zijn arm erin heeft kan het zweeftoestel ook nog bewegen of de auto, rijdt toevallig, verder.

Dit alles kan men gemakkelijk vermijden door eerst de cockpitkap te openen en daarna aan de gele bol te trekken maar het vraagt iets meer tijd. Het open van de kap heeft ook niets te maken met het "ancien" zijn of leerling. Trouwens de meeste barstjes worden veroorzaakt door piloten die het, zagezegd, allemaal wel kennen of met hen gebeurd zoiets niet.

Er zijn toestellen, zoals een Ka6 of ASW 15, waarvan men de kap enkel kan openen door zijn arm in het venstertje te steken. Het gaat hier niets anders.

Ik weet ook dat een toestel met een barstje kan hersteld worden en het toestel hiervoor niet aan de grond kan blijven. Maar het oogt niet mooi en van een kleine scheur kan een grotere komen, enz. Persoonlijk zou ik in de kap van mijn toestel toch geen barstje willen.

Daarom zou ik aan iedereen van de club, voor de ouderen, willen vragen om eerst de kap te willen openen en daarna pas te willen ontkoppelen. Als de nieuwe leden het slechte voorbeeld zien...

Theo Stockmans

Charron.line en luchtruim...

Naar aanleiding van de controles die in de schoot van de Charron.line-jury gebeuren met betrekking tot het luchtruim, en de onduidelijkheid die daarover was ontstaan, bleek het nodig een duidelijk en consequent standpunt in te nemen aangaande de criteria die gehanteerd zullen worden bij het beoordelen van de legitimiteit van de gepubliceerde vluchten. Onderstaande tekst handelt specifiek over de luchtruimmaterie en sluit maatregelen over andere aspecten van het reglement niet uit. Gelieve dit bericht te publiceren en te communiceren naar alle COL-deelnemers van uw club.

Met betrekking tot het luchtruim:

Vanaf 01 juli 2005 zal de COL-jury alleen vluchten toelaten

§ die volledig buiten alle verkeersgebieden blijven, waarvoor een toelating van de betreffende luchtruimautoriteiten vereist is.

§ die gebruik maken van één of meerdere luchtruimen waarvoor een toelating verkregen is voor of tijdens de vlucht.

§ De piloot legt in dat verband in de rubriek "opmerkingen" op de proevenpagina een "verklaring op erewoord" af. De COL-jury beoordeelt de echtheid ervan en geeft een goedkeuring mee in dezelfde rubriek.

Dit alles impliceert enkele nieuwe gedragsregels:

- telkens een verkeersgebied, waarvoor toelating nodig is, wordt bezocht, is een "verklaring op erewoord" vereist.

- deze moet gedetailleerde info bevatten over alle bezochte verkeersgebieden waarvoor toelating vereist is

- teamvliegende piloten, waarvan bvb. piloot 1 de communicatie met de luchtruiminstanties onderhield,

dienen evengoed zulk een verklaring af te leggen, maar kunnen zich beroepen op en verwijzen naar de verklaring van piloot 1. Controle hierop is mogelijk aan de hand van de IGC-files van de vluchten.

- clubs die bijzondere afspraken hebben met verkeersgebieden, hetzij permanent of tijdelijk, brengen de COL-jury hiervan op de hoogte met gedetailleerde info over deze afspraken.

- de referentie voor luchtruimbeoordeling is de luchtruimsoftware van SeeYou. Eventuele afwijkingen met andere software in PDA's, loggersystemen, PC-evaluatieprogramma's, in combinatie met GPS-onnauwkeurigheden, dienen opgevangen te worden door tijdens de vlucht voldoende marges in te bouwen ten aanzien van de grenzen van de verkeersgebieden, zowel verticaal als horizontaal.

- er wordt nultolerantie toegepast bij de beoordeling van de vluchten

- alle vluchten worden gescreend.

- indien geen verklaring wordt meegeleverd, en de proef bevat een luchtruimschending, wordt ze door de jury verwijderd van de COL. Verklaringen achteraf worden niet aanvaard.

- de verklaringen op erewoord zullen door middel van steekproeven geëvalueerd worden. Indien een valse verklaring werd afgelegd zal de betrokken piloot uit de Charron.line-competitie verwijderd worden voor een periode van 3 jaar.

- Proeven die zulk een verklaring vereisen maar waarvan deze niet geleverd kan worden zullen van de COL verwijderd worden. De piloten waarvan we deze verklaringen verwachten zullen via e-mail verwittigd worden

De Charron.line jury

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
 Jörgen Nuyts
 Jan Hendrickx
 Koen Declercq

Foto's

Frank Vandersmissen (EBZW)
 Mattijs Cuppens
 Sven Abels
 Koen Biesmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
 Fonteinstraat 22
 3000 Leuven
 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.

Belgie Belgique
PB
3320 Hoegaarden
Bi 63 52



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 11 Nummer 3
Van juli tot september 2005**

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

**Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden**