

Grote kuis



Op 28 augustus werd onze hangar eens grondig onder handen genomen zodat die er netjes zou uitzien voor de opendeurdagen...

Le Louroux



Ook dit jaar was onze club weer te gast op het vliegveld van Le Louroux. Je leest er alles over op pagina 4...

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Mijn eerste solo	3
Solo's en brevetten	3
Le Louroux 2005	4
B.K. Clubklasse	8
Zomerkamp EBTN	9
Nieuwe statuten	10
PcMet	10
Milieu	11
Gebruik piste en taxibanen	11
Bijna botsing	11
Opendeurdagen	12
Zweefvliegkalender	12
FLARM	12
Buitenlandingen	13
Beker Gerard De Praetere	14
Google Earth	14
Uitslag Charron.line	15
Colofon	16
Prikbord	16

Foto coverpage

Jan Bruyninckx in de
Ka7 OO-ZQO
(foto: Pieter Leyssens)

Woordje van de redactie

Het zit er weer eens op, ons zweefseizoen. Enkele nazomerse weekends in september maken toch nog iets goed van ons toch matig zweefseizoen.

Traditioneel staan de onderhoudsbeurten van onze zweefstoellen op het programma. Het klassieke winterwerk moet er voor zorgen dat wij bij het begin van de lente met een bijna nieuwe vloot het nieuwe seizoen tegemoet vliegen. Wacht niet te lang om er mee te starten. Einde september, begin oktober gaan onze technische controleurs een eerste controle doen van al onze toestellen. Daarna wordt de volgorde bepaald wanneer ze in ons werkhuis worden verwacht.

De milieuproblematiek zal de rest van het jaar en ook begin volgend jaar veel van onze energie en financiën opeisen. Uitstellen kan niet meer.

Zo snel mogelijk zullen wij de werken aan ons nieuw fuel platform laten starten. Indien mogelijk nog dit jaar.

Wij zijn een van de weinige clubs die de mogelijkheid hebben om ook 's winters hun vleugels uit te slaan. Kom regelmatig vliegen. Het bevordert ontegensprekelijk jouw veiligheid en ook die van de anderen.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

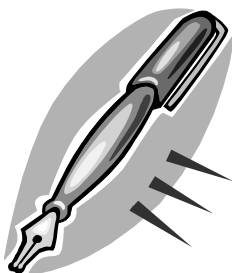
Wat kan je verwachten in de Cumulus van december 2005?

- ✓ Theorielessen zweefvliegen

Activiteitenkalender

- ✓ **Zaterdag 1 oktober**
Juniorendag (Keiheuvel)
- ✓ **Zondag 16 oktober**
Start theoretische lessen zweefvliegen
- ✓ **Maandag 31 oktober + dinsdag 1 november**
Gecombineerde vliegactiviteiten met de luchtkadetten

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 december 2005

Mijn eerste solo...

Zondag 10 juli 2005 begon voor mij als elke andere vliegdag. 's Morgens stond ik op om 8u30, at, maakte mij klaar en vertrok richting Goetsenhoven. Daar aangekomen ging ik eerst mee luisteren naar de briefing en daarna hielp ik de toestellen buitenzetten, waarmee er die dag gevlogen zou worden ...

Mijn eerste vlucht deed ik met André (instructeur van dienst). Deze ging redelijk goed, enkel de landing was niet helemaal wat het zou moeten zijn, maar dat verwonderde mij niet echt...

Later die dag deed ik ook drie vluchten tot 250 meter, om mijn landing nog wat te oefenen. De eerste daarvan deed ik nogmaals met André, maar ook die landing ging nog niet zonder foutjes, ik kwam namelijk veel te laag binnen...

De volgende deed ik met Yves, die ging al veel beter, alleen kon mijn afronding nog iets meer... Mijn laatste (dacht ik) deed ik ook met Yves, maar ik had verkeerd gedacht, bij het uitstappen wist hij mij te vertellen dat ik alleen mocht (moest) vertrekken....

Het verbaasde mij enorm en mezelf kennende wou ik het dus niet onmiddellijk geloven...

Daar zat ik dan alleen in de ASK-13 (OO-YDM), bijna klaar om opgesleept te worden (op de 35). Ik kreeg nog mijn laatste richtlijnen, voor het geval de kabel moest breken. En hoe kon het ook anders: nog enkele "geruststellende" woorden werden mij ingefluisterd. Ik moet zeggen dat die woorden op dat moment echt niet tot mij doordrongen. Ik probeerde mij zo veel mogelijk te concentreren op wat er van mij werd verwacht: "mijn eerste solo-vlucht maken".



Ik deed mijn check, de kabel werd ingehaakt en daar ging ik dan...

Ik was heel erg gespannen, maar hoe langer ik alleen achter de sleper hing, hoe rustiger ik werd. Ik trok los en dat gevoel was echt uniek: "daar hing ik dan helemaal alleen in de lucht, niemand die

commentaar gaf, niemand die zei wat ik moest doen, ik was op dat moment mijn eigen baas..."

Maar dan kwam de landing, alle spanningen die ik was kwijtgeraakt kwamen terug, ik wist dat dit mijn zwakste punt was (is). Uiteindelijk heb ik de zwever toch zonder problemen aan de grond kunnen zetten...

Daarna volgde mijn tweede solo, deze verliep al iets relaxer, maar de nodige spanningen waren toch nog altijd aanwezig...

Na mijn tweede geslaagde landing kwamen de felicitaties. Later in de kantine moest ik (allé, ons papa) natuurlijk zoals iedereen die voor het eerst solo gaat een rondje betalen en uiteindelijk werd ik ook nog gedoopt (alhoewel er niemand meer aan gedacht had...).

Ik ben vooral trots op mezelf, dat ik geslaagd ben, in datgene waarvan ik vroeger altijd had gezegd dat ik het nooit zou doen, laat staan kunnen...

Nathalie Vandewalle

Solo's en brevetten...

Gingen solo

Declercq Koen
Moens Herman
Vandewalle Nathalie
Vandikkelen Hanne

Brevetten

5 uur duurvlicht
Christiane Gobert

1000 m hoogtewinst
Pieter Leysens *

50 Km
Pieter Leysens *

300 Km afstandsvlucht
Jan Waumans

Volledig "E" of gouden brevet
Jan Waumans

300 Km doelvlucht (diamant)
Jan Waumans

* Erkenningsdossier moet nog ingediend worden

Le Louroux 2005

Het is niet zo gemakkelijk om met mijn pen het papier dat hier voor mij ligt vol te schrijven. De heimwee naar ons kamp dit jaar is bij mij zeer groot. Alle nodige elementen om deze twee weken geslaagd te maken, waren zonder meer aanwezig. De gezelligheid rond, tussen en ook in de tentjes. Het lekkere eten dat we met z'n allen tevoorschijn toverden. En zeker niet te vergeten, we konden (bijna) iedere ochtend de briefing verlaten met een grote glimlach. Geen enkele keer zijn we nat geworden door de regen. Wel door het zwembad, dat door iedereen als redding na een warme dag werd aanschouwd. Ook de douches maakten ons wel eens nat, maar die werden toch zo veel mogelijk vermeden. Naast alle spinnen en insecten die rondvlogen en -kropen, kon je vaak nog "genieten" van een voetbad, doordat de aflopen meestal verstopt zaten. De muren kon je best niet te veel aanraken, want de kans dat er rotte stukken naar beneden vielen, was reëel. En als je dan toch geluk had dat ze juist met de tuinslang alles hadden afgespoten, kwamen de poesjes het nog op de grond liggende water oplikken.

zondag 31 juli

Met een buik vol verwachtingen en niet goed wetende wat er allemaal zou komen zat ik samen met Jan, al heel vroeg op de trein. Het weer was niet al te geweldig, dus onze hoop op beter, was zeer groot. Na drie en een half uur rijden vanuit Brussel kwamen we al aan in Tours, waar we nog een ander treintje konden nemen naar St. Maure De Touraine. Daar aangekomen stond Johan Vandewalle ons al op te wachten. (Hij was hier al drie dagen eerder aangekomen). Rond 13.00u waren we helemaal ter plaatse, en konden we onze tentjes al opzetten. Het weer was hier echt wel beter dan thuis, maar het was nog net iets te koud om in het zwembad te springen. Enkele uren later kwamen Nathalie, Eric, Myriam, Aline en Lies aan. Hun tentjes stonden nog maar juist recht of Pieter, Adelheid en Michaël waren er ook. Een beetje later werd ook Linde door Peter gebracht. Nadat alle tentjes recht stonden, konden we beginnen aan onze eerste "Franse" maaltijd: "le plat du jour" van het restaurant op de camping (voorgerecht: tomaat met sla, hoofdgerecht: een lap vlees, rijst en een saus, daarna nog kaas en brood en tenslotte nog een ijsje).

maandag 1 augustus

Na een nachtje tussen de vele ronkende dieselmotoren, was er een enorme wachtrij aan de douches. Aangezien we nog niet gewinkeld hadden, waren we genoodzaakt bij het ontbijt al Johan zijn beleg op te eten. Na de briefing monteerden we de Ka 7 en Ka 13. Michaël en ik gingen shoppen, terwijl Pieter (met de Ka 7) samen met Linde al een vluchtje maakte, daarna vloog hij ook nog eens met Jan. Eric vloog met Nathalie, en kwam landen om nog een vlucht met Michaël te kunnen maken. (Het was de bedoeling dat Michaël deze vakantie kon beginnen als hulpinstructeur.) Maar omdat we in de winkel niet direct alles konden vinden en daardoor enkele uren zijn weggebleven, stond Eric al heel lang op de camping te wachten. Ze vertrokken toch, en vlogen uiteindelijk nog 2 uur. Deze dag werd afgesloten met een eenvoudige, zeer lekkere spaghetti (die uren op het vuur heeft gestaan), en vele liters wijn.

dinsdag 2 augustus

Toen we uit onze tentjes kropen en naar de lucht keken, konden we onmiddellijk zien dat het echt super vliegweer ging worden. Eerst maakte ik met Pieter een verkenningsvluchtje met de Ka 7, we stegen bijna vanzelf tot 1000 meter en besloten overland te vertrekken. Samen met Eric en Michaël die met de ASK 13 vlogen, schreven we een proef van een kleine 300 kilometer uit. We stonden in verbinding met bijna onverstaanbare walky-talky's. Het was een prachtige vlucht! De landingen waren wel vrij spectaculair. Michaël en Eric zaten op 2,5 kilometer van het veld op 100 meter hoogte. Ze kwamen al van achter Loches waar ze nog net een laatste pomp hadden genomen, die hen tot 1400 meter



De kampplaats van De Wouw...

(foto: P.L.)

(Vervolg op pagina 5)

Le Louroux 2005

(Vervolg van pagina 4)

bracht. Ter hoogte van Loches zaten ze nog maar op 800 meter, volgens de GPS was dat 80 meter te weinig om op het vliegveld te geraken. Maar dankzij het grondeffect konden ze de laatste 100 meter nog juist overbruggen. Ze landden dwars over de piste (tussen de boom en het bos). Daarna moesten ze direct in hun auto springen, want Pieter en ik waren buitengeland op 2,5 kilometer van het vliegveld na een vlucht van 199,5 km. Dit was voor ons beiden een eerste ervaring met het "buitenlandingsgevoel". De ASK 13 had in totaal 258,7 km gevlogen. Na al deze avonturen zijn we nog mosselen met frietjes (of was het nu mosseltjes met friet) gaan eten.

woensdag 3 augustus

Na veel geprul om de Ka 7 terug te monteren vertrokken Pieter en Linde (Ka 7) samen met Eric en Jan (ASK 13) om ongeveer dezelfde proef als gisteren te vliegen. Maar het was wel veel moeilijker om boven te blijven, Linde en Pieter keerden terug en hadden toch nog 128 km gevlogen. Jan en Eric gingen door, ze moesten hard werken, maar geraakten terug van een vlucht van 210 km. Daarna konden we genieten van lekkere, zelf gemaakte balletjes in tomatensaus.

donderdag 4 augustus

Ondertussen was het al donderdag geworden, en was het een speciale dag voor Michaël en ook wel een beetje voor mij. Ik mocht (het kon niet anders, ik was de enige leerling) Michaël vergezellen op zijn eerste vlucht als hulp-instructeur. We maakten een mooie vlucht van ongeveer 65 kilometer, alleen naar het einde toe verloren we plots veel hoogte. Een circuit konden we niet meer maken, we zijn recht in final gaan, zo geraakten we toch nog

juist binnen. Ons menu voor deze gezellige avond was rijst met kal-koen, tomaatjes en sla.

vrijdag 5 augustus

Het weer was niet al te schitterend dus er was niemand die een echte lange overlandvlucht zag zitten. Jan en Pieter vertrokken en maakten een "stuntvlucht". Michaël en Adelheid gingen nieuwe fietsbanden kopen. Wanneer zij terug waren, wilde Michaël meteen de banden op de fietsen zetten. Maar nadat we met man en macht de band over de velg gekregen hadden, bleek het toch niet de juiste maat te zijn. Veel moeite voor niets. Gelukkig konden we al onze spanningen verlichten door de "zen zen therapie" (een soort van hoofdmassage) toe te passen. Een middeltje dat bij bepaalde personen echt wel ontstressend werkte, anderen vonden het niet zo aangenaam. Luc Vandebecq kwam aan en nadat zijn tent recht stond konden we gaan eten. Het menu voor deze avond: côte de boeuf, super veel vlees dat nog bijna helemaal ongebakken (dus nog helemaal rood) is. Ook Jan Waumans kwam aan. Hij heeft nog gesmuld

van onze laatste restjes vlees en groentjes en genoten van enkele glazen wijn. Terwijl Pieter en ik nog een duik in het zwembad maakten, zette Jan zijn tent op. Daarna kropen we rap in ons bedje, het was ondertussen al half twee.

zaterdag 6 augustus

Er waren bijna geen wolken, het was dus blauwe thermiek. Pieter en Jan (Ka 7) hadden het op bepaalde momenten enorm moeilijk, maar zij vlogen toch nog 161 km. Jan Waumans en Luc Vandebecq maakten de eerste vlucht met hun vliegers. Ik maakte een lesvlucht met Michaël, we bleven ongeveer 3 uur boven. Peter kwam aan en Linde was super gelukkig. Wanneer iedereen geland was vertrokken we met z'n allen naar St. Maure De Touraine om pizza te gaan eten. We zaten op de bovenverdieping van het restaurant, het was er ontzettend warm, dus wanneer we terug op de camping kwamen, namen we nog een frisse, maar deugdloze duik in het ondertussen toch al een beetje opgewarmde water.



Geen overlandvluchten vandaag...

(foto: P.L.)

(Vervolg op pagina 6)

Le Louroux 2005

(Vervolg van pagina 5)

zondag 7 augustus

De Vandewalles (zoals we ze noemden) gingen naar kastelen kijken. Het was heel bewolkt en het duurde tot 16.00u voordat we een glimpje van de zon konden opvangen. De meesten hadden bij dit weer niet veel zin om te vliegen, alleen ik deed samen met Luc een lesvlucht (het begon steeds beter en beter te lukken, alleen het zelfvertrouwen was nog héél ver zoek). Michaël en Adelheid gingen fietsen. Ze hadden 26 km achter de rug, maar zagen er helemaal niet moe uit. We begonnen aan de voorbereiding van een reuze grote en lekkere BBQ. Veel later op de avond gingen we nog even zwemmen. Doordat de zon amper had geschinen was het water wel ijskoud. Pascale, Mattijs, Luc en Bram kwamen aan.

maandag 8 augustus

Het was ondertussen al maandag geworden, de voormiddag was het enige moment dat we met iedereen samen waren. De Vandewalles vertrokken in de namiddag, ze waren volop aan't inpakken. De anderen waren de Mistral en de Ka 8 aan't monteren. Er was ongelooflijk veel wind, echt veel werd er dus niet gevlogen. Het was wel lekker warm, het zwembad werd dan ook overvloedig gebruikt. Ik had niet zo veel zin om te zwemmen, maar daar ging de rest niet mee akkoord. Ze wilden mij met kleren en al in het water gooien. Met Mattijs al rennend achter mij aan, kon ik nog juist wegvlugten. Uiteindelijk lukte het hen toch en werd ik kletsnat. Het was al laat en het eten stond te sudderen, het werd stoofpot met rijst. Pascale had een alcoholtest meegebracht, en bijna iedereen blies al oranje of rood. Ik had rood, maar nadat ik azijn gedronken had was ik weer helemaal groen. Het trukje van

Yves is helemaal niet lekker maar het werkt echt!

dinsdag 9 augustus

Ondanks veel wind, hadden de meesten toch gevlogen. Ik wou liever niet, ik was te moe van het weinig slapen de vorige nachten. Ik ben naar de winkel geweest. Luc Pashuyzen reed met zijn auto, Bram ging ook mee. Koen Biesmans was in de buurt en was dan ook even op bezoek gekomen. Hij vloog samen met Pieter, nadat Pieter en Pascale een vluchtje hadden gemaakt. Koen en Pascale waren alle twee ziek geworden. Adelheid vloog met Michaël, zij bleven maar 10 minuten boven. Daarna waagde Michaël zich nog aan een vluchtje met Mattijs, zij bleven anderhalf uur weg. Linde vloog twee keer met de Ka 8, in totaal 1 uur 40 minuten. Jan vloog met de Mistral, ongeveer 2 uur. Luc P. vloog nog even samen met Luc, zij bleven maar 15 minuten weg. Na al die vluchten was iedereen oververhit en moe. Pieter, Bram en ik hadden zeker nog een uur gezwommen, we gooiden met mijn ondertussen wel heel beroemd "beestje" (waarvan de achterpoten al gesneuveld waren). Na onze zwemavonturen begonnen we aan de pannenkoeken.



Hanne bakt pannenkoeken

(foto H.V.)

Een recept hadden we niet, dus het werd pure improvisatie. Nadat ik een half uur had zitten mengen met twee vorken (de Vandewalles waren weg, dus een klopper hadden we niet meer) konden we dan toch beginnen bakken. Ik heb uren en uren staan bakken, maar amuseerde mij wel te pletter. Iedereen was heel goed gezind, de sfeer zat er echt in. Van mij mocht het nog uren doorgaan. Nadat iedereen overvol zat, kon ik toch ook een pannenkoek eten. Michel kwam nog even "bonsoir" zeggen, daarna ging bijna iedereen slapen. Ik bleef nog even naar de vallende sterren kijken, deze zagen we de laatste dagen meer en meer.

woensdag 10 augustus

Vandaag sliep ik lekker lang uit, wanneer ik wakker werd was de briefing al bezig. Het was al heel warm, maar ook veel wind. Vandaag werd het blauwe thermiek, niemand had veel zin om daarin te vliegen. Alleen Luc Pashuyzen ging van de grond, samen met Nico. 's Ochtends zijn Pieter en Pascale vertrokken, ze gingen er even tussenuit. Donderdagmiddag kwamen ze terug met hoop op goed weer, dan konden ze eventueel nog overland vertrekken. De sfeer was weer geweldig. Wij (Jan, Adelheid, Linde, Michaël en ik) gingen naar de winkel. Zo plezant had ik het nog nooit gehad tijdens het shoppen. We moesten nog langs gaan bij de pizzeria, reserveren voor donderdag. De kortste weg was door piepkleine steegjes, we werden bijna overreden door een grote camionet. Gelukkig was het zover net niet gekomen (Eric zou gezegd hebben "dat is min twee" of "vijf voor twaalf"). Mijn fototoestel was bijna de hele tijd in gebruik, om filmpjes te maken van de leuke momenten die we meemaakten.

(Vervolg op pagina 7)

Le Louroux 2005

(Vervolg van pagina 6)

Mattijs kreeg telefoon van Phille, hij zou proberen om vrijdag langs te komen. We zochten nog naar de beste slaappleats. We waren het er uiteindelijk over eens dat hij bij Mattijs kon slapen. Mattijs was dolgelukkig, Phille vertrouwde het niet helemaal...

Het eten stond al lang op het vuur, Linde maakte Macaroni. Het was zeer lekker! Iedereen at zijn buikje vol. Luc Vandebecck, Johan Vandewalle en Jan Waumans gingen eten bij een oud clublid. Linde hield zich bezig met de diaboló, het was haar na veel oefenen gelukt om een "spaghettie" te doen. Jan en Adelheid mestten de tent nog eens uit terwijl Michaël, Bram, Luc P. en Mattijs zich aan een partijtje "jeu de boule" waagden. Jari en ik waren scheidsrechters, het was alweer reuze gezellig. De ballen vlogen zelfs tot in de tent van onze Engelse burens. Michaël won met 16 punten. Er werd vanavond heel wat gedronken, de mopjes waren alweer geweldig. Mattijs begon te filosoferen: "er is een tet van komen en een tet van gaan". Vanwaar hij het haalde was mij eventjes ontgaan, maar Linde vond het toch de moeite om op te schrijven. We zijn nog even naar de sterren gaan kijken, daarna kropen we ons tentje in.

Donderdag 11 augustus

Ik werd wakker van de muziek die Jan had opgezet, iets uit Duitsland met gejoel en koeien-geloei. Misschien was hij nog niet bekomen van gisteravond. Na het ontbijt speelden we met mijn diaboló. Michaël was er direct mee weg, Bram had er iets meer moeite mee. Op de briefing wisten ze ons te vertellen dat de dag weer met blauwe thermiek begon, daarna kwamen er toch nog cumulussen. Het werd enorm warm, tot 28° in de schaduw, ge-

lukkig was het boven in de lucht heel wat minder warm.

Vrijdag 12 augustus

Dit was de dag van alle restjes, de frigo werd uitgemest, de koekjes werden opgegeten. In de voormiddag gingen we naar de markt. Wanneer we terug waren, vertrokken Luc en Linde naar huis. Onze Hollandse campingburen keken niet zo vriendelijk, waarschijnlijk vonden zij dat onze muziek weer te luid stond. Pieter vloog alleen met de Ka 7, hij haalde zijn 1000 meter hoogtewist, en ook zijn 50 km. Mattijs maakte een vrije vlucht. Jan Waumans landde buiten op het vliegveld van Blois, een dik anderhalf uur rijden vanuit Le Louroux. Terwijl Michaël, Adelheid en ik Jan gingen halen, demonteerde de rest alle bakken. Wanneer we terug waren, konden we beginnen aan ons avondmaal: porc rôti. We zaten nog maar 5 minuutjes aan tafel, of Phille kwam aan. Nadat er nog enkele liters wijn opgedronken waren, doken we nog een laatste keer het zwembad in. Er waren opnieuw zeer veel vallende sterren.

Zaterdag 13 augustus

Inpakken en wegwezen was de boodschap! We waren om 12.30u vertrokken, maar kwamen pas na een lange en vermoeiende reis aan om half één 's nachts.

Het is wel spijtig dat ik al de leuke en bijzondere momenten zo moeilijk kan beschrijven. We hebben dit jaar prachtige vluchten gemaakt. Ikzelf heb niet zo heel veel gevlogen, mijn schrik om solo te gaan was zeer groot. Ik kan het nog steeds niet goed geloven, maar ondertussen heb ik wel alleen gevlogen. Ik ben met veel stress vertrokken, naarmate ik hoger werd gebracht door de sleper, kwam mijn zelfvertrouwen een beetje terug. Ik ben veilig geland, en was dolgelukkig! Eindelijk had ik datgene wat ik niet voor ogen durfde zien, toch kunnen overwinnen (welliswaar met een beetje dwang van mensen rondom mij).

Hanne Vandikkelen



Belgisch Kampioenschap Clubklasse

Dit jaar vond het Belgisch kampioenschap Clubklasse plaats in St-Hubert van 30 juli tot 7 augustus. Ik had besloten om deel te nemen met de ASW19 van de club.

Helaas hadden we geen geluk met de meteo gedurende het kampioenschap. Vrijdagavond in Goetsenhoven de ASW19 komen ophalen en vertrokken naar St-Hubert, heb ik vanaf Jodoigne tot in St-Hubert constant hevige onweders gehad. Dat beloofde voor de volgende dagen. Zaterdag begon nochtans schijnbaar goed. We kregen een proef en alle toestellen werden gemonteerd en in piste gebracht. Helaas moest de wedstrijdleiding de eerste wedstrijd om 14 uur annuleren. De ASW19 mocht in de regen gedemonteerd worden en intussen voor de derde keer afgedroogd worden. Zondagmorgen was het meteen duidelijk; regen, regen en nog eens regen. Maandagmorgen was er nog eventjes hoop, maar net toen de wedstrijdleiding ons op de middag de proef uitdeelde, begon het zwaar te regenen. Over het al dan niet annuleren werd zelfs niet meer gediscussieerd.

Dinsdag, jawel, dinsdag werd er gevlogen. De dag begon mooi en gedurende de voormiddag begonnen de eerste cumuli zich te vormen, die zich al snel in mooie straten begonnen op te lijnen. We kregen een speedtask van 261 km opgegeven. De starttijd was voorzien om 13 uur. Ik werd als eerste opgesleept. Iedereen werd gelost boven de militaire piste. De thermiek was goed, tot 1,5 meter gemiddeld, maar de wolkenbasis was slechts een goede 800 meter AGL St-Hubert. Gelukkig stonden de wolkenstraten netjes opgelijnd naar het eerste keerpunt: St-Vith. Na het openen van de startlijn vertrok ik al snel. Het eerste been van 64 km verliep vrij probleemloos en na het ronden van het eerste keerpunt bleek ik deel uit te maken van een kopgroep van 3. Terwijl we juist gerond hadden, kwamen de andere deelnemers ons laag tegemoet, we hadden dus een beetje voorsprong, maar niet al te veel. Het was dus kwestie om op het tweede been richting Bouillon zo weinig mogelijk fouten zien te maken. Tot op een paar kilometer van Bouillon ging alles zeer goed en snel, maar de condities rond Bouillon waren niet zo goed en

het plafond was nog steeds niet hoger. De kopgroep van 3 was ook uiteengevallen. Ik heb Bouillon als 2e op 200 meter AGL laag gerond en dan een paar kilometer van veld tot veld en van nullekes tot 0,2-kes traag verdergevlagen tot ik gelukkig een betere bel vond die me wat meer werkhoogte gaf. Op 700 meter besloot ik de verzwakkende bel te verlaten voor een wolk boven het vliegveld van Bertrix. Boven Bertrix op 200 meter aangekomen en jawel, de wolk gaf goed. Helaas waren de wolken richting derde keerpunt, Baraque Fraiture, niet meer zo mooi en kwamen er zelfs redelijke blauwe gaten tussen te liggen. En dat met een laag plafond en een stijgend reliëf. Intussen werden de eerste buitenlandingen al gemeld op de radio. Dus wat snelheid terugnemen en zorgen dat ik rondkwam leek mij een goede zaak. Na Baraque Fraiture laag gezien te hebben bereikte ik dan toch terug St-Hubert. Ik landde als 4e. Al de andere deelnemers bleken buitengeland te zijn. Het puntenverschil tussen de eerste 4 was dan ook slechts 50 punten.

Woensdag kondigde zich alweer een behoorlijke meteo aan. Maar gezien de grote kans op overontwikkeling werd een speedtask van 141 km opgegeven. Eens opgesleept bleken de condities vergelijkbaar met die van dinsdag; plafond van 800 meter en gemiddeld stijgen van 1 m/s. Ik liet mijn concurrenten een beetje voor mij vertrekken om ze onder de eerste wolk richting Florenville terug tegen te komen. Richting eerste keerpunt en tweede keerpunt Habay verliep alles vrij probleemloos. Voor we echter het eerste keerpunt goed en wel gerond hadden, werden de eerste buitenlandingen toch alweer aangekondigd. Na het ronden van Habay werden de condities min-

(Vervolg op pagina 9)



Belgisch Kampioenschap Clubklasse

(Vervolg van pagina 8)

der goed en al snel hingen we met 3 op 200 meter de randen van een bos af te zoeken terwijl we allemaal hetzelfde veld in het vizier hadden. Toch nog een loskomende bel gevonden, die langzaam maar zeker sterker werd. Een dikke tien minuten later konden we verder richting Houffalize. Maar de overontwikkeling kwam ons tegemoet. Nog snel een plafond genomen voor de "zwarte" strook en dan tegen finesse max de strook proberen te overbruggen. Ik vertrok eerst en koos om de rand van de overontwikkelde en uitgezaaide wolk te volgen. Hier en daar een paar lichte druppels, maar het zakte slechts een kleine halve meter onder de hele rand. Uiteindelijk kwam er terug zon in zicht en een paar normale cumulussen. De eerste waren niet al te geweldig, maar ik besloot telkens een 100 meter bij te winnen om dan verder naar de volgende te vliegen. Intussen kwamen enkele andere zwevers onder mij aan. Met nog een kleine 40 km te gaan moest ik proberen om deze voor te blij-

ven. Na twee zwakkere wolken vond ik een goede bel onder een lange wolkenstraat. Even wat hoogte bijnemen en de straat volgen richting Houffalize. Daar moest ik 7 km een blauw gat induiken om het keerpunt te ronden. Ik besloot naar diezelfde straat terug te keren en deze tot in St-Hubert af te vliegen. Op de terugweg naar de straat kwamen enkele andere zwevers mij tegemoet om het keerpunt te ronden. Als ik mijn voorsprong wou behouden mocht ik dus zeker niet teveel tijd meer verliezen. Onder de straat aangekomen nam ik eerst nog wat hoogte bij tot 100 meter onder mijn final glide path en vertrok ik richting St-Hubert. Ik rekende erop dat de straat goed zou blijven geven en mij zo tot op mijn glijpad zou brengen. De straat gaf zelfs beter dan verwacht zodat ik halfweg St-Hubert zelfs tegen 200km/uur aan het binnenvliegen was. Uiteindelijk bleek ik die dag een 2e plaats behaald te hebben. De eerste vier piloten die dinsdag rondgekomen waren, waren nu ook terug rond, al de andere piloten bleken op-

nieuw buitengeland te zijn. In de algemene rangschikking kon ik dus zo mijn 4e plaats verstevigen en het verschil met de eerste 3 heel klein houden.

Donderdag leek zich ook als een vliegbare dag aan te kondigen, maar de overontwikkeling trad vandaag wel degelijk op en snel. Waardoor een uur na het opslepen iedereen terug op St-Hubert landde zonder zelfs de startlijn gehaald te hebben. Helaas kondigde zich nadien geen enkele vliegbare dag meer aan, waardoor ik op de 4e plaats eindigde met 94%. Spijtig dat we niet meer kunnen vliegen hebben, maar toch heb ik op deze wedstrijd veel geleerd en ben ik zeker tevreden met mijn 4e plaats bij mijn eerste deelname aan een Belgisch kampioenschap. Ik zou toch ook nog mijn ophalers willen bedanken voor hun geduld tijdens de veelal regenachtige dagen ;)

Sébastien Mathieu

Zomerkamp EBTN 18-22 juli

Ons zomerkamp kende maar een matig succes. Ik kan begrijpen dat, 's avonds naar de club komen voor een vluchtje van 15', niet aantrekkelijk werkt. Of zij die tot 1700 uur dienen te werken en dan snel de wagen in om 20,-€ te betalen voor een start en een landing, wel men gaat er ook eens over nadenken.

Nochtans is het voor aankomende solisten een gelegenheid om onder ideale omstandigheden enkele lesvluchten mee te pikken. Men heeft het vliegveld en het lucht ruim bijna voor zich alleen, het is er kalm en de weersomstandigheden zijn 's avonds meestal het beste.

Tevens is het een van de weinige gelegenheden om in de week op ons vliegveld te kunnen vliegen. Ik vind het prachtig om allemaal die auto's van Brussel te zien terugkeren.

Maar wij moeten ook trachten om buitenstaanders naar onze club te lokken. Jaren geleden nam onze club deel aan de Tiense sportkampen. Misschien moeten wij terugkeren naar een gelijkaardige formule. Ik denk daarbij aan het systeem van Weelde dat een groot succes kent.

Het bestaat erin om gedurende een uur (zeker niet langer) informatie te verschaffen (film inbegrepen) over het zweefvliegen en

aansluitend een initiatievlucht. De deelnemers dienen zich wel op voorhand in te schrijven. Het aantal deelnemers is wel beperkt. Ik denk hier maximum vijf.

Men zou de theorie kunnen starten om 16.00 uur, een uur later de toestellen buiten zetten en aansluitend vliegen. Vóór 20.00 uur kunnen ze huiswaarts keren of de ouders kunnen ze komen afhalen. De kostprijs zou een doopticket zijn.

Wij moeten hier toch eens over nadenken en niet te gemakkelijk ja zeggen want deze jongeren, hoop ik, moeten ook nog geëncadreerd worden.

Theo Stockmans

Nieuwe statuten

De kogel is eindelijk door de kerk. De Koninklijke Vliegclub heeft nieuwe statuten. Wegens veranderingen aan de wet op de VZW's, werd iedere VZW verplicht zijn statuten aan te passen. De limietdatum werd wettelijk vastgelegd op 31 december 2005.

Daar het om een wijziging van de statuten ging, moesten 2/3 van de leden aanwezig zijn, fysiek of per volmacht. Zoals reeds geschreven in de vorige Cumulus, was een tweede Buitengewone Algemene Vergadering nodig. Deze tweede bijeenkomst heeft onze club ongeveer € 125,- gekost aan postzegels en fotokopie's, zonder te spreken over het werk.

Tijdens deze vergadering waren slechts 19 leden aanwezig. Nochtans was deze bijeenkomst geldig omdat het aantal aanwezigen van geen belang meer is. Langs deze weg wil ik nochtans alle leden bedanken die aanwezig waren op een of alle twee de vergaderingen.

De statuten werden unaniem goedgekeurd. Omdat onze vorige teksten juridisch goed in elkaar zaten, is er inhoudelijk weinig verschil met de huidige. Het is nu nog aan de Raad van Bestuur om ons Huishoudelijk Reglement aan te passen. Deze tekst mag in geen enkel geval in strijd zijn met de Wet of met onze statuten. Het is enkel een verduidelijking van deze laatste. Een Algemene Vergadering wordt voor deze goedkeuring niet meer bijeengeroepen; wettelijk hoeft het ook niet.

De leden kunnen natuurlijk, op eenvoudige aanvraag, een exemplaar ervan verkrijgen.

Welke zijn nu de "grote" wijzigingen?

- uitnodigingen voor vergaderingen of andere bijeenkomsten kunnen elektronisch verstuurd worden, mits het clublid hierom vraagt;
- om verkozen te worden als bestuurder van de club, moet de kandidaat minstens 25% behalen van de uitgebrachte stemmen; onthoudingen of ongeldige stemmen worden niet in aanmerking genomen.

Een voorbeeld: er zijn 40 stemgerechtigden

kandidaat	+	-	onthouding	ongeldig	verkozen
a	8	20	7	5	ja
b	1	0	39	0	ja
c	9	31	0	0	neen
d	1	0	0	39	ja
e	10	30	0	0	ja
f	1	5	21	13	neen

Er wordt dus enkel rekening gehouden met de kolommen + en -

Tijdens iedere vergadering waar er gestemd dient te worden zal dit telkenmale uitgelegd worden.

Theo Stockmans

PcMet

PcMet is een toepassing ontwikkeld door de 'Deutscher Wetterdienst'. Deze software haalt via het internet de laatste weerkaarten en weersvoorspellingen over. Hierdoor is het mogelijk 24u op 24u de laatste weerevoluties te bekijken en te analyseren.

Speciaal voor zwevers bevat deze toepassing ook 'TopTherm'. Deze applicatie, onderdeel van PcMet, voorspelt de weerscondities en weerevoluties speciaal afgesteld voor zweefpiloten. Op basis van de laatste weerevoluties wordt een voorspelling gemaakt die onder meer het volgende bevat:

◇ Voorspelling van het aantal haalbare overlandkilometers per ge-

bied. Uiteraard is dit slechts een indicatie en wordt de voorspelling geleverd voor de gemiddelde piloot met een standaardklasse toestel.

◇ Voorspelling van cumulus en andere bewolking per uur van de dag en voor verschillende hoogtes.

◇ Sterkte van thermiek per uur van de dag.

Op veel wedstrijden wordt deze software gebruikt, zowel tijdens de briefing als door de organisatie om de wedstrijdproef te bepalen. Verschillende malen is gebleken dat de voorspellingen accuraat waren. Dagen die verloren leken konden toch benuttigd worden doordat een gun-

stige vertrektijd en een gunstig werkvenster konden afgeleid worden. Zeer goede overlanddagen konden tijdig voorbereid worden.

Gezien de beperkte accuraatheid van de meteo geleverd door Belgocontrol zou PcMet een uitstekend werkmiddel zijn voor de ochtendbriefing.

De licentie voor PcMet is tweedelig. Voor de software dient éénmalig een licentie (€ 116) aangekocht te worden. Voor het downloaden van de weerkaarten en andere meteo gegevens dient een tweede licentie (€ 87) jaarlijks vernieuwd te worden.

Sébastien Mathieu

Milieu

In de vorige Cumulussen heb ik reeds de problematiek van ons milieuprobleem behandeld.

Samengevat:

- ◇ saneren van ons huidig benzineplatform
- ◇ bouw van een nieuw benzineplatform
- ◇ aanmaken zuiveringsinstallatie gebruikt water

De kostprijs van dit alles werd toen geraamd op 80.000,-€.

De timing werd als volgt vastgelegd (maar kan aangepast worden wegens onvoorziene omstandigheden):

- ◇ voor 31 december 2005: bouw nieuw benzineplatform
- ◇ voorjaar 2006: sanering huidig benzineplatform
- ◇ in de loop van 2007: aanmaak zuiveringsinstallatie

Van de stad Tienen werd ons een infrastructuursubsidie toegekend van 2.500,-€, voor 3 opeenvolgende jaren (2005 + 2006 + 2007). Dit mits jaarlijkse voorlegging van een factuur vóór 30 september van het betrokken jaar. D.w.z. indien wij dit jaar willen genieten van deze 2.500,00 €, moet er vóór einde september een factuur bij de Tiense Sportdienst toekomen. Anders kunnen wij er achter fluiten. Met terugwerkende kracht werken, is uitgesloten.

Twee ondernemingen werden gecontacteerd voor de bouw van ons nieuw benzineplatform. Met beide firma's hebben wij, ter plaatse, een onderhoud gehad en hun offertes vergeleken. Tijdens de bestuursvergadering van 13 september, heeft het Bestuur van onze club unaniem geselecteerd voor de firma Voets uit

Aarschot. Beide ondernemingen werken volgens Vlarem, maar de gekozen firma was merkelijk goedkoper.

Alvorens tot de uitvoering van de werken te kunnen overgaan, dient de firma Voets een detailuitvoering op te maken. Deze moet daarna, door De Wouw, overgemaakt worden aan het Ministerie van Defensie(1 CRI) voor goedkeuring. Pas dan mogen de werken starten.

Zoals je zelf kunt vaststellen, zal de firma dus niet "morgen" van start gaan. De werken zelf zullen ongeveer twee weken in beslag nemen.

Theo Stockmans

Gebruik piste en taxibanen

Op de pistes en de taxibanen hebben de vliegtuigen absolute voorrang.

Dit wil zeggen dat zowel motor – als zweefvliegtuigen, die opstijgen of landen, voorrang hebben op:

- pistewagens
 - privé-auto's, met of zonder zweefvliegtuigaanhangwagen
 - fietsen
 - motorfietsen
 - voetgangers
- samengevat, op alles.

Als men een landingsbaan of een taxibaan oprijdt, of deze nu in gebruik is of niet, moet men steeds voorrang geven aan deze luchtvaartuigen. Als een vliegtuig in moeilijkheden verkeert, mag de piloot de beslissing nemen om te landen op de landingsbaan die niet in gebruik is.

Een voorbeeld:

RWY 24 is in gebruik en wij rijden met de pistewagen van ons clublokaal naar het cijfer 24. Alvorens RWY 35 op te rijden, kijkt men eerst naar links en rechts, pas als alles veilig is, rijdt men verder.

Tijdens een gewone zweefvlieg-dag worden onze gelande toestellen teruggebracht met onze pistewagens. Alvorens de piste op te rijden, zet men de flikkerlamp aan en moet men er zich steeds van vergewissen of alles vrij is, dus geen luchtvaartuigen die aan het landen of opstijgen zijn. Eventueel laat je je bijstaan door een andere persoon. Andere toestellen of een laagstaande zon kunnen je zicht beperken.

Rijd zeker niet roekeloos de piste op, hoe dringend het ook mag zijn.

Theo Stockmans

Bijna botsing

Op zondag 28/08 is er een bijna aanvaring geweest tussen twee toestellen van onze club. Eén van de twee piloten had het andere toestel gezien.

Er is in feite niets gebeurd, maar het had anders kunnen uitdraaien.

Zoals ik reeds verschillende malen geschreven en gezegd (of gezaagd) heb, het geluk zal niet altijd aan onze kant blijven.

Ons luchtruim is in feite zeer groot, onze instrumenten zijn van groot belang en lang boven blijven is plezierig, maar de "look out" blijft het belangrijkste. En als het eens gebeurt, zijn de daaropvolgende discussies nutteloos, het is quasi zinloos een schuldige aan te duiden, het kwaad is geschied.

En ik heb de indruk dat er nog altijd clubleden zijn die denken: "mij overkomt dat nooit", maar zij hebben het verkeerd voor.

Theo Stockmans

Opendeurdagen 11 & 18 september

Onze opendeurdagen zijn mooi geweest. Ondanks dat 11 september letterlijk de mist is ingegaan. Wij kregen die dag wel \pm 40 bezoekers die om uitleg kwamen, maar vliegen was uitgesloten.

Tijdens onze tweede zondag, waren de weergoden ons werkelijk goed gezind. Een prachtige nazomernamiddag, een zalige temperatuur onder prachtige cumuli met een basis van + 1200m; eigenlijk teveel van het goede. Veel initiatievluchten die alle zonder incidenten zijn verlopen.

De bedoeling van deze opendeurdagen is nieuwe leden aantrekken en met onze club naar buiten treden. Laten weten aan de buitenstaanders dat er in Goetsenhoven kan gezwefd worden. Dat er ieder weekend initiatievluchten kunnen gemaakt worden. En het is niet alleen belangrijk om met hen een vluchtje te maken, maar ook een gesprek te voeren. Eens met de ouders of de man of de vrouw te kunnen babbelen. Op zulk een manier kun je sommigen over de lijn trekken.

De rechtstreekse of onrechtstreekse opbrengst van deze dagen gaat immers naar ieder clublid, de ganse sectie geniet ervan.

En toch moeten wij ons eens bezinnen.

Ik vind het persoonlijk een morele verplichting van al de leden om aan deze opendeurdagen mee te werken. Ik weet ook wel dat het soms moeilijk is om de twee dagen aanwezig te zijn, maar één dag moet toch wel kunnen. Verschillende leden hoor je ook wel eens zeggen: "er zullen wel voldoende leden aanwezig zijn, dus waarom moet ik er dan naar toe om te gaan helpen?" Maar als alle leden op deze manier gaan reageren, is er niemand.

Vorige zondag hadden wij zeker niet teveel helpende leden. Met de helft of zelfs een vierde had het ook gekund, maar op welke manier ???

Het is tevens ook aangenaam om de werkende leden eens af te lossen, dan blijft de koord niet altijd gespannen en kunnen die clubleden ook eens iets gaan drinken of met een kennis een babbeltje slaan en dit was nu niet altijd het geval.

Als zij die er steeds staan eens de vraag stellen: 'waarom wij altijd en de anderen niet?' en eens gaan afhaken omdat ze het beu worden, wel dan is het einde van onze sectie nabij. Wij kunnen niet overleven zonder opendeurdagen of theoretische lessen en dan zullen de beste stuurlieders aan wal staan.

En wij, ook de privé's, hebben allemaal de club nodig om onze sport te kunnen beoefenen.

Oftewel moeten wij ons allen eens bezinnen en de vraag stellen: moeten wij allen nog doorgaan met het organiseren van opendeurdagen, willen wij nog één of twee dagen per jaar opofferen voor onze sectie zweefvliegen? Dat iedereen van ons zich die vraag eens stelt.

Theo Stockmans

Zweefvliegkalender 2006

Omdat er vorig jaar TWEE kalenders verdwenen zijn (twee onbekende clubleden hebben een kalender meegenomen zonder te betalen) en omdat er ieder jaar problemen zijn om dit geld te innen zal men eerst zijn kalender moeten betalen. Pas daarna zul je hem in ontvangst kunnen nemen. Dit werd begin dit jaar beslist door de zweefsectie.

Theo Stockmans

FLARM

Flarm is een toestel dat je in staat stelt om andere luchtvaartuigen, die eveneens met Flarm zijn uitgerust, te ontdekken en dit in een straal van \pm 3 Km.

Hoe dit werkt en welke de voordelen en nadelen zijn, kun je in het volgend Ligabladd en op de website "Segelflug.de" lezen.

De Liga denkt eraan om dit toestel gezamenlijk aan te kopen. De kostprijs bedraagt max. € 600,-. Niet alleen onze club, maar ook de privé's kunnen een eventuele aankoop in overweging nemen.

In geen enkel geval vervangt dit toestel de "look out".

Theo Stockmans



Buitenlandingen

Buitenlandingen

Datum	Naam	Plaats	Toestel	afstand
15/05	Bart HUYGEN	Bras	OO-YDD	9*
15/05	Yves RUYMEN	Bras	OO-YMR	9*
15/05	Rudi COOMANS	Opheylissem	OO-ZBA	6
16/05	Bart HUYGEN	Schöneseifen(d)	OO-YDD	87*
16/05	Yves RUYMEN	Kall(d)	OO-YMR	
18/05	Bart HUYGEN	Laudesfeld(d)	OO-YDD	73*
19/05	Bart HUYGEN	Sassey sur Meuse(fr)	OO-YDD	70,3*
19/05	Yves RUYMEN	Sassey sur Meuse(fr)	OO-YMR	70,3*
20/05	Bart HUYGEN	Les Hayons	OO-YDD	28,7*
21/05	Bart HUYGEN	Bièvre	OO-YDD	29,8*
10/07	Rudi COOMANS	Noduwez	OO-ZBA	8
16/07	Philip VERBEECK	Widoorie	OO-YMR	
02/08	Pieter LEYSSENS & Hanne VANDIKKELEN	Le Louroux	OO-ZQO	2,5**

* vanuit EBSH ** vanuit Le Louroux

Landingen op een ander vliegveld

	Jelle VANDEBEECK	LFMX(fr)		39**
19/04	Jan WAUMANS	Saint-Croix(fr)	OO-YDD	31**
05/05	Sebastien MATHIEU	Budel(nl)	OO-YDV	47 *
15/05	Jelle VANDEBEECK	EBZH	OO-ZMW	36
19/05	Theo STOCKMANS	LFSJ(fr)	OO-YTS	49,5****
20/05	Theo STOCKMANS	LFSJ(fr)	OO-YTS	49,5****
21/05	Theo STOCKMANS	EBBX	OO-YTS	****
15/07	Jan WAUMANS	LFMX(fr)	OO-YDD	39**
13/08	Theo STOCKMANS	Maillen	OO-YTS	45,4
16/08	Jan WAUMANS	LFOQ(fr)	OO-YDD	70***
28/08	Sebastien MATHIEU	EBST	OO-YDV	16,9

* vanuit EBWE ** vanuit LFNF (Vinson) *** vanuit Le Louroux **** vanuit EBSH

Winterwerk

Vanaf 01 oktober begint ons nieuw winterwerkjaar. Wacht niet tot de laatste minuut om eraan te beginnen. Er is werk genoeg, neem contact op met een van de bestuursleden of technische controleurs.

20 uren is het minimum, maar niet het maximum.

Theo Stockmans

Bestuur zweefsectie

Op de vergadering van de zweefsectie eind september werden de bestuursfuncties herverdeeld. Om persoonlijke redenen heb ik ontslag genomen als voorzitter. Michaël Dehert neemt één van de volgende dagen mijn taken over. Jan Waumans wordt onze nieuwe schatbewaarder. Ikzelf blijf wel nog instaan voor de website, Cumulus, en ander drukwerk.

Mattijs Cuppens

Beker Gerard De Praetere

	Datum	Toestel	Immatriculatie	Piloot	Duur(min)
1.	16/05	Mini Nimbus	OO-ZMS	Andre Ruymen	454
2.	17/07	Ventus 2 Cx	OO-YTS	Theo Stockmans	385
3.	10/07	ASW 15	OO-YYV	Eric Vandewalle	370
4.	18/06	LS 1c	OO-YDD	Jan Waumans	362
5.	16/05	Ka 8	OO-ZOI	Tom Segers	327
6.	16/05	ASW 15	OO-ZBA	Rudi Coomans	324
7.	03/07	Discus 2b	OO-YMR	Yves Ruymen	298
8.	16/05	Ka 7	OO-ZQO	Pieter Leyssens & Jörgen Nuyts	278
9.	17/07	Discus 2b	OO-YMR	Philip Verbeeck	272
10.	26/06	Ventus 2Cxt	OO-YVT	Marc Ruymen	259
11.	16/05	Ka 8	OO-ZAR	Jelle Vandebeeck	253
12.	11/06	Ka 6 Br	OO-ZYE	Edouard Valvekens	252
13.	16/05	Ka 6 Cr	OO-ZNM	Michaël Dehert	244
14.	24/04	ASW 19	OO-YDV	Sebastien Mathieu	235
15.	17/07	Ka 8	OO-ZOI	Wouter Vandewalle	233
16.	10/07	Apis M	OO E 69	Jan Hendrickx	226
17.	16/05	Twin	OO-ZFU	Johan Vandewalle & Johan Boon	215
18.	17/07	Astir	OO-ZMW	Jan Bruyninckx	212
19.	03/07	Silent	OO E 91	Luc Vandebeeck	207
20.	16/05	SB 5	D-8947	Stan Vanuytrecht	186

Bekijk uw vlucht met Google Earth

Google Earth is een (gratis) toepassing van Google die u toelaat om de hele wereld in 3D te bekijken adhv zeer gedetailleerde satellietbeelden.

Maar het is ook mogelijk om uw vluchten adhv IGC files te visualiseren, en om keerpunten en luchtruim aan te brengen.

Google Earth kan gratis gedownload worden op de officiële site <http://earth.google.com/>.

Luchtruimbestanden zijn beschikbaar op http://lloydbailey.net/google_earth.htm. Helaas is er nog geen Belgisch luchtruim beschikbaar. De luchtruimbestanden kunnen per land gedownload worden. Unzippen en de *.kmz bestanden gewoon in Google Earth openen om ze in te laden.

Keerpunten kunnen gevonden worden op de website van Worldwide Soaring Turnpoint Exchange <http://soaring.aerobatics.ws/TP/>. Weer een *.kmz bestand.

IGC bestanden dienen eerst omgezet te worden naar een ander formaat voor ze ingelezen kunnen worden. Met G7ToWin <http://www.gpsinformation.org/ronh/> opent u de IGC file en bewaart ze in *.GPX formaat. Daarna opent u gewoon de GPX file om de vlucht te bekijken in Google Earth.

In SeeYou is het ook mogelijk om de vlucht af te spelen en satellietkaarten te installeren. Maar Google Earth is gratis en veel gedetailleerder. De vlucht afspelen is niet mogelijk en ook de hoogte wordt niet weergegeven.

Bron: www.planeur.net

Uitslag Charron.line 2005

Alhoewel de Charron pas op 30 september wordt afgesloten, zullen er zich vanaf nu tot 30 september geen grote veranderingen meer voordoen.

Ik vermeld hier enkel onze clubleden. De volledige uitslag kun je op de website van de Liga nakijken.

klasse	plaats	naam	Punten of Km
club	8	Jelle Vandebecck	1754,3
	39	Philip Vandebecck	702,6
	40	Sven Abels	688,1
standaard	13	Yves Ruymen	4182,3
	14	Sébastien Mathieu	4171,1
	26	Jan Waumans	3159,7
	50	Rudi Coomans	1599,8
Open/ Ren	3	Theo Stockmans	5279,4
	24	Andre Ruymen	1983,7
2 zit	7	Eric Vandewalle	2039,8
	8	Pieter Leysens	1234,1
	12	Michaël Dehert	894,0
	15	MattijsCuppens	776,0
motor	12	Marc Ruymen	3704,8
	21	Jan Hendrickx	812,2
junioren	8	Sebastien Mathieu	4171,1
	17	Jelle Vandebecck	1754,3
vrije vlucht	8	Yves Ruymen	444,54 Km
	10	Theo Stockmans	419,00 Km
opgeven proef	5	Theo Stockmans	353,08 Km

In de totaalstand eindigde onze club op een zevende plaats met 32981,9 punten. In totaal namen slechts 15 (vijftien) clubleden deel aan de Charron 2005. Wat ik toch wat aan de lage kant vind.

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



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!!!

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Griet Francart
 Sebastien Mathieu
 Hanne Vandikkelen
 Nathalie Vandewalle

Foto's

Pieter Leyssens
 Hanne Vandikkelen
 Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

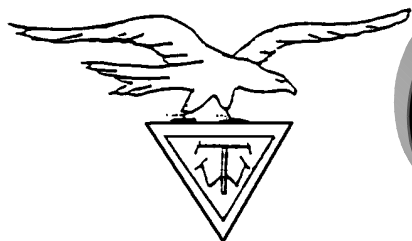
Redactie

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

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



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 11 Nummer 4
Van oktober tot december 2004**

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

**Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden**