

## Opendeurdagen in Avernas



Tijdens de opendeurdagen op het ULM-vliegveld van Avernas op 26 augustus, werd onze club uitgenodigd om er met enkele toestellen te gaan landen. Marc en André Ruymen besloten deel te nemen aan deze "airshow" met de Discus 2 en de Mini Nimbus en konden rekenen op een uitgebreide ophaalploeg. Yves kreeg echter geen toestemming om met de Ka 7 te volgen...

*(foto Lesley Morsinck)*

## Jong en oud in de club



Zonder commentaar...

*(foto: Karel Vandewalle)*

## In dit nummer...

Woordje van de voorzitter	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Vliegplezier	3
Vliegfun in Oostenrijk	3
Le Louroux 2001	4
Bewondering voor vrijwilligers	7
Kempencup 2001	8
Nieuwe commandant 1e Wing	10
Diamanten leden	10
Galaconcert	11
Yes, ik vlieg solo	12
Overlandvliegen	12
Vergaderingen	13
Voorwaarden 50 km	13
Brevetten	13
Eerste overlandvluchten	14
Eindstand Gerard De Praetere	15
Grote club-enquete	16
Wist je dat...	17
Charron	17
Prikbord	18

### Foto coverpage

De Wouw op kamp in Le Louroux (F).

*(foto: Mattijs Cuppens)*

## Woordje van de voorzitter

Ons vliegseizoen (lees overlandvliegen) zit er weer eens op. Het vloog letterlijk en figuurlijk voorbij. Ons seizoen was niet schitterend, maar in elk geval veel beter als in 2000. Verschillende 50 km en 5 uren vluchten werden bij elkaar gevlogen.

Zowel het vliegekamp in het Franse Le Louroux als ons eigen te EBTN kunnen als een succes beschouwd worden. In Frankrijk konden, ondanks het minder goede weder, verschillende leden proeven van het overlandvliegen en de sfeer was er uitstekend. Alle deelnemers dromen reeds van een volgende editie. Het uitstekende weder tijdens ons plaatselijk kamp leverde twee solo's op. Een welverdiende proficiat aan Pascale en Yven.

Bij het verschijnen van deze cumulus rest ons nog 1½ maand van ons galaconcert, van ons 70 jarig bestaan. Lees eens aandachtig mijn artikel over dit, voor onze club, zo belangrijk evenement. Verhef deze activiteit tot een waar feest waarover men nog verschillende jaren zal praten.

Op 19 september hebben Eric Vandewalle en ikzelf deelgenomen aan een vergadering met de Luchtcadetten over het toekomstig gebruik van ons vliegveld. Om niet in detail te gaan, werden volgende voorstellen gedaan: onze club vroeg gewoon om de vliegactiviteiten van de Luchtcadetten te laten doorgaan op Bevekom; zij deden volgende tegenvoorstellen: maximum 10 vliegweekends of maximum 10 "vlieg-zaterdag". Deze weekends situeren zich tussen: na de paasvakantie – einde mei en de maand september. Ik wil er nogmaals de nadruk op leggen dat het slechts voorstellen zijn. De staf van de Luchtmacht en de Minister van Landsverdediging dienen nog hun goedkeuring te geven. Zij zouden dus ten vroegste na Pasen 2002 komen vliegen.

En vergeet bij dit alles ons zo nodig winterwerk niet. Spring eens binnen en neem contact met de verschillende verantwoordelijken. Het initiatief moet van jezelf uitgaan, niet van de bestuursleden. Met een klein beetje initiatief en verbeelding moet iedereen in staat zijn zelf zijn 20 uren in te vullen.

Waarom geen combinatie winterwerk - zweefvliegen ?

**Theo Stockmans**  
Voorzitter

## Volgende keer in Cumulus...

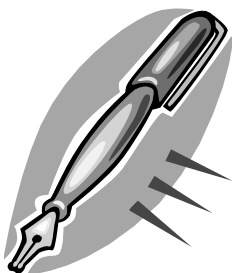
Wat kan je verwachten in de Cumulus van december?

- Opendeurdagen
- Galaconcert
- Vervolg vliegekamp Le Louroux
- 20e editie Cumulus!

## Activiteitenkalender

- ♦ **21 oktober**  
Start theoretische lessen
- ♦ **9 november**  
Galaconcert
- ♦ **1 december**  
Kaas- en wijnavond
- ♦ **24 - 28 december**  
Kerstkamp zweefvliegen

1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
Winterwerk!!!



Artikels voor  
volgende Cumulus:

17 december 2001

## Vliegplezier...

Hallo vrienden, zweefvliegen kan plezierig zijn. Het vraagt natuurlijk wel wat inspanningen: ieder weekeinde rond 9u30 op de club en dan maar hopen dat die verdomde meteo ons hart een beetje sneller laat kloppen.

In ieder geval, persoonlijk mag ik nog altijd niet klagen. Mijn beginnersgeluk blijft duren. Ik heb nu meer dan 60 uren solo bijeengeschrapt met als bonus gelost op Ka6E, en Mistral c, mijn eerste vluchten op een "plasticbak", dat is weer eens wat anders.

Op een zaterdagmorgen ziet het er redelijk goed uit, dus maar een paar mensen lastig gevallen om mijn doellandingen te mogen doen, met een goed resultaat. En het logisch gevolg, dezelfde namiddag richting Zwartberg voor mijn 50 km. Ik had er altijd van gedroomd om heen en terug te geraken maar hoogmoed komt voor de val (landing). Allé, ik moet zeggen, de mensen van Zwartberg waren heel vriendelijk en voor een kleine 3000 BEF heb

ik een sleepje laten doen richting Sint-Truiden. De sleper geraakte echter serieus uit koers en pootte mij aan 140 km per uur af richting Diest op 950 m. Met een tegenwind van een dikke 20 knopen heb ik verdomme serieus mogen krabben om via een omweg op EBTN te geraken, en na het kortste circuit van mijn even korte carrière nog veilig kunnen landen op Goetsenhoven.

Met meer dan 50 uren in mijn boekje heb ik ook de door mij begeerde passagiersvergunning binnen. Zoals afgesproken is de eerste passagier mijn liefste vrouwtje geweest. Ik zal haar altijd in stilte blijven bewonderen voor deze heldendaad.

De volgende week zaterdag voor de eerste keer écht overland (Ivoi, ongeveer 50 km, en dan als de situatie goed is naar Florennes) totaal dus ongeveer 150 km. We besluiten om met drie zweevers te vertrekken, Fille met de Astir (om voor alle zekerheid een specialist buitenlandingen bij te hebben), Stijn en Jelle - de Ka7 boys - en

ikzelf met de Mistral.

We geraakten niet gemakkelijk weg (blauwe thermiek) maar van dorp tot dorp vliegend valt het nog best mee. Dan maken we echter een serieuze blunder, we beginnen te laag de doorsteek over de Maas met als resultaat 180 ° keren aan de Maas, na nog drie kwartier "krabben" heb ik mogen vaststellen dat Fille een aangename vent is om drie uur in de blakende zon als gesprekspartner te hebben op een proper, vers geploegd veld.

Bedank Luc en kompanen voor de moeite om ons te komen halen, en terloops: Luc ook nogmaals bedankt voor die heel leerzame terugsleep met als toemaatje een vlucht zonder instrumenten op SF-34, ik persoonlijk vond dat een zeer leerzame bezigheid.

Tot vliegens,

**Guy Peeters**

## VLIEGFUN IN OOSTENRIJK

De eerste helft van juli ben ik in Oostenrijk een aantal vluchtjes in de bergen gaan maken. We besloten om onze vakantie op een vliegveld door te brengen, via segelflug.de de bestemming gekozen en dat is Leoben/Timmersdorf in Steiermark, Oostenrijk geworden. LOGT is een vliegveldje omringd door bergen waar voornamelijk gezweefd wordt, een gras piste van +- 900m, en even zichtbaar als Le Louroux... Verder kan je er zweevers mee naartoe nemen of ginder huren, ze hebben er een beetje vanalles: Blanik, Ka8, Discus, Libelle, een SF-25 motorzwever...

Ik vloog er met een Blanik L13, met een instructeur. Mijn eerste ervaring met bergvliegen, zeer tof en mooi, en de instructeur liet me zelf vliegen dus het was zeer leerrijk.

Er is daar ook golf, maar daar heb ik niet van kunnen genieten; het beste zweefweer is er in mei-juni. Nochtans is 800 km overland daar de normaalste zaak van de wereld, en van hoogtebeperkingen hebben ze ook niet veel last... Het vliegveld is uitgerust om gasten te ontvangen, er is een kleine camping en een paar kamers met keuken en dergelijke en ze zijn er heel vriendelijk.

Prijzen voor de sleep zijn vergelijkbaar met de onze, het minutengeld is wel x 3. Hun website is [www.segelflug.at](http://www.segelflug.at), waarop je heel wat informatie en foto's vindt.



**Griet Francart**

## Le Louroux 2001

### 14/07/2001 (Zaterdag, de dag ervoor)

REGEN, REGEN, REGEN.

Pieter is pas om 5 uur vannacht thuisgekomen van 't werk. "Mattijs, we komen rond 3 uur dezenamiddag."

16u15: Net op tijd om de Ka7, die reeds gedemonteerd was, op de remorque te helpen zetten en in te pakken tegen regen en wind. Nog steeds regen, regen, regen. Alles gebeurt in de half leeggemaakte hangar. Nummerplaat erop, lichten testen: OK, buiten het mistlicht. De Ka6E nog en na alle zwevers die buiten stonden terug te hebben drooggemaakt, zitten we om 19 u met onze benen onder tafel voor een spaghetti en een croque van Marceline.

Ondertussen zijn Piet en Mattijs op zoek naar een manier om het lood te smelten. "Marceline, mogen we uwen oven efkes gebruiken?" BLIKSEM, richting Mattijs. "We zullen het wel in Frankrijk doen." We mochten ineens blijkbaar de Ka8 ook nog meenemen, maar Johan Boon kon niet meer op tijd een trekhaak geïnstalleerd krijgen.

Morgen om 8u wordt er afgesproken. Theo denkt dat we nooit op tijd zullen weggeraken: "Tot morgen, als ik terug ben van de mis, staan jullie hier nog!!!" We zullen wel zien...

### 15/07/2001 (Zondag, dag van het vertrek)

8u: File aan de poort van Vliegclub De Wouw. Mattijs, Piet, Stijn en Griet met hun respectievelijke ouders en wij twee komen bijna tegelijk toe. Johan B komt om 5 na 8 ook toe:

nog net binnen het academisch kwartiertje. We zullen Theo eens bewijzen dat we op tijd kunnen vertrekken.



*Klaar om te vertrekken*

Vooraf voor wat het lood betreft, wordt de hangar leeggelplunderd. Het is nog geen 9u als we de poort terug buitenrijden in konvooi. Mattijs en Stijn met de remorque van Piet, Pieter en ik met de Ka7, Piet trekt de Ka6E en Johan sluit de rij. Etienne komt net toe, van Theo nog geen spoor.

Pas op de autosnelweg stoppen we al op een parking omdat het dekzeil op de Ka7 volgens Piet nogal los zit. Niks aan de hand, het zit vast genoeg. Laatste Finastation voor de grens is stop nummer 2: Tankbeurt voor Pieter on the company. Piet wil ESSO en Johan tankt Shell.

We rijden de grens over en de zon schijnt. In de verte zien we prachtige cumulussen. Rond half twee is de honger zo groot dat we moeten stoppen. De bedoeling was dat we onderweg iets kochten, maar één blik in de frigobox van Johan maakt al snel duidelijk dat er geen geld zal moeten uitgegeven worden. Pieter en ik eten het broodje op dat we in België kochten, Griet

heeft haar koeken bij en de rest is de vrouw van Johan dankbaar voor haar goede zorgen. Dat kan nooit alleen maar voor onderweg

*(foto Mattijs Cuppens)*

geweest zijn, maar voor een ganse week! Nu snappen we hoe het komt dat hij die 15 kilo niet is kwijtgeraakt... Het bier laten we voor wat het is, want we hebben nog een heel eind te rijden.

Op naar Parijs. Ik neem het stuur over van Pieter. "Binnenbocht, Pascale, binnenbocht, pas op!" Het is wel even wennen met zo'n gevaarte achteraan, het lijkt wel of de remorque de controle over het stuur heeft in plaats van ik, maar na een tijdje ben ik minder gestresseerd, het lukt aardig. We beginnen traag tegen 85 à 90 km/u, maar iemand heeft blijkbaar tegen Mattijs gezegd dat dat te traag was. We doorkruisen de autosnelwegen rond Parijs tegen een snelheid van 100 à 110 km/u. Pieter is klaarwakker. Het gaat heel vlot, maar heel even file, echt maar heel even.

Het eerste tankstation op de A10 stoppen we voor koffie en wafels en voor een bezoek aan de sanitaire installaties uiteraard.

*(Vervolg op pagina 5)*

## Le Louroux 2001

*(Vervolg van pagina 4)*

Nog 200 of 250 km te gaan?  
Discussie. GPS? Discussie. We hopen rond 18u aan te komen.

Pieter neemt het stuur terug over en ik dut in. Ineens: "Hola, dieë groene!" Ik ben klaarwakker als Pieter op zijn rem gaat staan en de 4 knipperlichten opzet. Ik zie nog net een groene wagen al slingerend richting pechstrook rijden vóór Mattijs. Beide linkerbanden zijn stuk. De rubber van vooraan is er zelfs helemaal af. Waarschijnlijk heeft hij de beton links geraakt. Klapband of in slaap gevallen? We zullen het nooit weten. Wat we wel weten: we hebben veel geluk gehad!!!

Langs Ste Maure de Touraine, Bossée en smalle, verlaten wegen komen we rond 18u30 aan bij de aerodrome. GSM: Mattijs: "Hallo?" Jörgen: "Ik zie ulle, als ge een groot bord ziet, gericht naar de andere kant aan de linkerkant van de weg, daar moet je in." Mattijs in zijn linkerspiegel kijkend: "Ja lap, we zijn er al voorbij."

Jean-Pierre, Johan VdW en Jörgen zijn van het welkomstcomité. Aanhangwagens worden afgekoppeld en een vriendelijke mevrouw met veel laweit leidt ons rond in de gite. Op het eerste zicht leek die veel te klein, maar het is heel compact ingericht. Ieder zoekt en vindt zijn plekje. Pieter en ik slapen op het gelijkvloers in de tweepersoonskamer. De rest verdeelt zich over de twee andere slaapkamers: jeugd en oudere jeugd.

Ondertussen wordt er voor ons eten gezorgd, namelijk Johan VDW heeft voor ons een avondmaaltijd gereserveerd in de

cafeteria van de camping. 't Schijnt dat het er lekker is. Als we daar aankomen, staat de tafel al gedekt, ... binnen... We hebben alles buitengedragen, met zo'n weer gaan we toch niet binnenzitten zeker! Voor 12 personen gedekt? We zijn maar met 8, 9 met Jan Waumans die nog moet arriveren. Wie zijn die 3 anderen dan? "Je ne sais pas", zegt die madam met veel laweit. Awel, wij hebben het ook niet geweten, want er is niemand komen opdagen.

De Jan zal onderweg al gegeten hebben, da's niks, dan hebben wij meer, want ze hadden gelijk: het was heel lekker en veel. Aperitif maison (2x!!!), home made pizza, kip met champignons en gebakken patatjes, lekkere wijn, kaas bij brood en dan nog 2 bollen sorbet ijs. Gelukkig is Emanuelle met de grote ogen (he Stijn...) er, het dochtertje van de bazin. Ze helpt me met het dessert. Ook Jan, die ondertussen is toegekomen, wil er wel wat van. Ik eet veel liever kaas...

wind gaan we rond middernacht richting gite. Het belooft een mooie dag te worden morgen!

### **16/7/2001 (maandag, eerste vliegdag)**

7u: Gestommel boven: we zijn wakker.

7u30: iedereen is wakker. Medeling van Jörgen: "Griet heeft koppijn." De zon schijnt aan een stralend blauwe hemel.

8u: Pieter en Jan vertrekken naar de bakker. (het is de enige keer dat Pieter op tijd op is om mee naar de bakker te gaan).

8u15: aan de ontbijttafel met croissants, chocoladebroodjes en stokbrood met choco. En koffie natuurlijk, al laat die wel heel erg lang op zich wachten. Bij het maken van de boodschappenlijst wordt ontkalker niet vergeten!

Terwijl Jan, Mattijs en Johan gaan boodschappen doen, worden



*De cumulussen waren al op de afspraak... (foto Mattijs Cuppens)*

We krijgen nog een extra fles wijn, Eric en Danny VDW komen ons ook nog vervoegen. Moe, maar voldaan en een beetje in de

in de gite de kaarten bovengehaald.

*(Vervolg op pagina 6)*

## Le Louroux 2001

*(Vervolg van pagina 5)*

De CTR van Tours wordt vakkundig door Jörgen op de kaarten getekend, aan de lopende band.

10u: Briefing. Jean-Pierre Cole (de voorzitter) en de enkele aanwezigen van de lokale club heten ons welkom. De streek wordt uitgelegd en de betekenis van 'les boules à Pépé'. Naar 't schijnt is het vliegveld zo moeilijk terug te vinden, dus het is heel belangrijk dat je veel herkenningspunten hebt. "Faire un circuit" betekent hier "overland gaan".  
Kuntermaaraanuitzene.

Vanaf 14 u worden pompen van 4m/s voorspeld. 't Is OOK wel ne showkikker, die voorzitter. Ambiance verzekerd. Onze namen zijn een probleem voor hem: Piet wordt Pierre, Griet wordt Marise, hoe komt 'em erop... We zijn een beetje uit ons lood geslagen als hij spreekt over de Belgische avond, die zal plaatshebben op zaterdag den 21ste. Mattijs: "Hoe? Den 20ste toch, de vrijdag!" "Mais non, votre fête, c'est quand-même le 21! J'ai invité 100 personnes, les voisins inclus." Nochtans stond in de e-mail 20/7, probeert Mattijs nog, maar er zit niets anders op dan William en Yves te verwittigen dat ze een dag later mogen komen. Na de belofte dat er vanavond een drink wordt gegeven ter ere van onze aankomst en na de betaling van de inschrijvingen en licenties aan Jacqueline, begeven we ons naar de zwevers om ze te monteren. In dit prachtige weer is dat een plezier om te doen. 't Wordt een echte vliegtag en iedereen is blijgezind.

12u30: Snel een hapje eten. Stijn is niet te houden en vertrekt direct

met een instructeur van hier voor een verkenningsvlucht om de streek wat beter te leren kennen vanuit de lucht. De meesten onder ons zullen dat ook doen. "De plank? Ja pakt ze maar mee!" 't Is gewoon zalig: er wordt vertrokken vanop de 21 en dat is op 50 m van de achtertuin van de gite. Johan neemt 3 vouwstoeltjes uit zijn auto en we installeren ons naast Jacqueline en haar entourage. Ze doet blijkbaar de boekhouding EN de plank.

De Ka6 en de Ka7 worden gehaald. Jörgen vertrekt als eerste, daarna Stijn (die al terug is met de Marianne) en Pieter in de Ka7. Die Fransen hebben een speciale regeling nu wij hier zijn: links worden de tweezitters opgelijnd achter mekaar, in het midden de Franse toestellen en rechts de Belgische toestellen. Er is daar plaats zat. Allez, we zijn vertrokken. Grappig hoe Jacqueline worstelt met de uitspraak van onze namen.

Om 20 na 5 is het mijn beurt voor een ver(her)kenningsvlucht met Alain Gros (nee, hij is niet echt dik) in de Alliance 34. Ik mag vliegen. Den eerste keer met ne plastic. Stick in de buik geldt nu niet. Als we in de lucht zijn, merk ik dat ik eigenlijk te laag zit, het sleeptoestel verdwijnt soms, maar het valt mee. Als we loskoppelen, geen probleem meer. Iedereen zei dat het vliegveld zo moeilijk terug te vinden is, maar toevallig kijk ik er recht naartoe na het loskoppelen. 'Le lac de Louroux' en 'le bois percé' zijn duidelijk zichtbaar, herkenbaar. De N10, de autosnelweg, de spoorweg, "les boules à Pépé", het vliegveld van Sorigny, Corméry met zijn steengroeve, Loches in de verte, Ste Catherine, het kasteel van

Grillemont, Ste Maure de Touraine, dan richting Chinon. We zien de koeltorens van de kerncentrale in de verte. l'Ile de Bouchard. Allez, de kaart erbij: 't ziet er allemaal niet zo moeilijk uit... met een instructeur erbij. De pompen zijn onregelmatig, maar krachtig. Alain wil maar niet beginnen draaien als de vario maar 1m/s aanduidt, wij in Tienen zijn dan al lang aan het draaien. Boven Pouzay dan eindelijk de beloofde 4 m/s. Na ongeveer een uur moeten we toch stillekesaan terug. We zitten nog op 1800 m, 20km ver. Aan 170 km/u richting Le Louroux. We zijn vlakbij en nog 800 m. Volle remkleppen dus. Circuit langs links, da's eens iets anders. Landen tegen 110 km/u, ik heb het constant kunnen houden deze keer, echt waar Bart. De instructeur helpt me wel wat met terug oplijnen, ik heb me laten verrassen door de stevige crosswind. Zalige vlucht over een mooie streek.

Vanop de grond luisteren we naar Jacqueline's radio om te weten te komen waar Piet, Jan, Griet, Danny en Eric zijn. De Fransen denken dat er Spanjaarden op hun frequentie zitten. Tja, talenknobbels zijn het duidelijk niet. Griet heeft haar 1000m hoogtewinst gehaald, Jörgen ook, maar hij is zijn baro vergeten op te zetten...

Terwijl we aan het wachten zijn tot Piet, Jan en de dikke Twin binnekomen, zijn de Fransen al lang verdwenen. Als Piet landt, duwen we hem met vliegtuig en al tot aan zijn aanhangwagen. Pieter: "Dedju, da'k mijne camera hier ni bij heb". 't Was echt wel een koddig zicht. (nvdr: 5 uren film is nog ni genoeg zeker?)

*(Vervolg op pagina 7)*

## Le Louroux 2001

(Vervolg van pagina 6)

De Franse toestellen worden vakkundig in de enorm grote hangar gezet, zodat nog plaats is voor de Ka7. 't Is toch opvallend, het vliegtuig van de voorzitter gaat er ook hier als laatste in...

Daarna staat ons minimum één glaasje schuimwijn te wachten. 't Is feest, 't is feest, 't is nog nooit zo plezant ni geweest. William belt ondertussen om te vragen of hij mag komen landen vrijdag. Jean-Pierre zegt dat het OK is op voorwaarde dat hij minstens 200 flesjes bier meebrengt. Komt dik in orde!

Na een glas of drie trekken we naar de gite om te koken. Allez, Jan en Pieter dirigeren en de rest voert uit en aperitieft ondertussen verder wel te verstaan. De tafel wordt buitengezet en de kat die steeds in de buurt van de gite loopt, wordt Theo gedoopt. Op een bepaald moment roept Pieter: "Sech, heeft er iemand de look gezien? We gaan toch geen spaghetti eten zonder look, zeker!" Johan: "Ziedesindevuilbak" Awel merci!

Rond 10 uur kunnen we eindelijk aan tafel. De pas gekochte wijnvoorraad moet er die avond al aan geloven. Gelukkig hebben

de Vandewalles ook een fles bij, maar zelfs dan moeten we "terug" overschakelen op Pastis. Het wordt een gezellige avond met wijn, kaarsjes en veel zatte praat. Geen zorg, 't staat allemaal op video, hoewel er wat "sexuur" (nvdr = censuur) zal moeten gebeuren.



Johan: "Ha, ik heb juist het water vast!" Die fles Pastis en dat glas 'ananassap' zullen we maar vergeten zeker? (foto M.C.)

Ze geven regen voor morgen en om 00u30 zijn de sterren al verdwenen. We kruisen onze vingers. Serieus in de wind begeven we ons rond half 2 richting bed. Hoewel...

Mattijs vindt blijkbaar de geur van Jörgen zijn schoenen

ondraaglijk, zelfs als ze buiten staan op de vensterbank. Dan er maar iemand anders mee ambeteren, in de andere kamer bijvoorbeeld. Johan laat zich echter niet verrassen, gritst de schoenen uit Mattijs zijn handen en gooit ze in 1 beweging uit het raam, de straat op. De hilariteit wordt nog groter als 'den Theo' (= de kat) er in een grote boog omheen loopt. "Ziedewel da ze stinken!" Omdat er toch auto's kunnen overrijden, gaat Mattijs de schoenen van 4000 BEF (in solden!) van de straat halen.

Om 2u is het dan eindelijk stil in het huis der Belgen. Niet dat het Jan stoort, die is rustig door het tumult heen geslapen en ziet pas de volgende morgen op de video wat er zich in de kamer heeft afgespeeld.

**Wist je dat:** Johan Boon look in de vuilbak bewaart, volgens Mattijs had hij nog plannen die avond en mocht de look niet gevonden worden.

**Tip van de dag (Pieter):** Hartjes uit de look halen, want die verteren niet goed. Dat maakt het gerecht minder zwaar.

**Pascale Martello**

## Bewondering voor vrijwilligers

"Ik heb veel bewondering voor de belangeloze inzet van vrijwilligers. Hun motief kan niet anders dan sociale betrokkenheid zijn. Ze offeren in deze egoïstische maatschappij hun vrije tijd op voor anderen. Ik sta wel wat sceptisch tegenover die structuren waarin vrijwilligers worden uitgebuit, in die zin dat op deze mensen wordt gerekend om een job te doen die anderen in een normale werksituatie moeten vervullen. Een vrijwilliger mag eigenlijk alleen maar ingezet worden voor taken die bijkomend en aanvullend zijn. Ook vind ik dat

vrijwilligers geen extra kosten mogen hebben. Zij geven hun tijd en inzet, en wanneer ze dan bv. zelf de verplaatsingskosten en dergelijke moeten betalen, dan vind ik dan misbruik maken van hun goedheid. In de thuiszorg een beroep doen op vrijwilligers zal meer en meer een noodzaak worden. Daarvoor zou ook meer een noodzaak worden. Daarvoor zou ook meer erkenning moeten komen. Mensen worden ouder, en zijn middelen om thuisverzorging toe te laten maar in de maatschappij die we nu kennen is het niet altijd mogelijk om iemand in een

thuiszorgsituatie op te vangen. Op mij doet men vooral beroep voor 'goede doel' en dat op zich vraagt al veel van mijn vrije tijd. Globaal gezien denk ik ook dat vrijwilligers wel waardering krijgen voor hun inzet en zich aan een schouderklompje of een dankbare handdruk moeten optrekken. Maar dáár moet je het natuurlijk niet voor doen."

Baron Dirk FRIMOUT, astronaut, overgenomen uit De Zondagskrant (editie Oost-Vlaanderen) van 09 september 2001.

## Kempencup 2001

Normaal voorzien van donderdag 24 tot en met zondag 27 mei werd de Kempencup 2001 dit jaar uitgesteld tot het weekend van 30 juni – 1 juli. Reden: Het mond en klauwzeer dat bij de Hollanders tierde uit ons kleine apenland proberen te houden.

Zaterdagmorgen was het dan zover. Afspraak om 7 uur 30 op het vliegplein te Goetsenhoven. De deelnemende piloten uit onze club waren dit jaar Marc Ruymen met zijn Discus en natuurlijk Theo met zijn Pilatus. Mattijs, Stijn, Jörgen en ik waren ophaalploeg. Langs de autostrade volle gas tot in Weelde, en eens aangekomen was het wachten op de briefing, want het weer was blijkbaar niet zo schitterend. Er werd toch een proef uitgeschreven, en de start werd pas voorzien rond 3 uur omdat men eerst nog een koudfront wilde laten passeren. Tegen 3 uur werd begonnen met de standaardklasse op te slepen. Daarna volgden de clubklasse en de open/renklasse.

Theo was nog maar juist in de lucht en we voelden de eerste regendruppels al. Na een klein kwartiertje stond hij dan ook al terug aan de grond. Een geluk dat aluminium niet roest, want er is een pak regen uit de lucht gevallen. Marc houdt het 2 uur vol in de lucht, maar ook hij landt terug op het vliegveld zonder het eerste keerpunt gerond te hebben. Beide zwevers dan maar terug demonteren, en hopen dat niemand voldoende kilometers gevlogen heeft om de eerste wedstrijddag geldig te kunnen verklaren.

's Avonds werd er traditiegetrouw een barbecue gehouden. Na eerst nog een tussenstop te maken op de grote markt in Turnhout, werd de avond afgerond in de bar van de luchtkadetten te Oostmalle. Eens iedereen goed en wel in zijn

slaapzak gekropen was, dommelde ik al gauw in... ware het niet dat een van de piloten zich had voorgenomen om tijdens de nacht heel het bos rond het vliegplein om te zagen.

Wanneer we 's zondags bij het ochtendkrieken naar buiten kijken zien we dat het weer er al een heel stuk beter uitziet dan 's zaterdags. Hier en daar is er al zelfs een cumulus te zien.

Theo is in alle staten, tijd om te eten is er niet, want "zijnen bak" moet onmiddellijk gemonteerd worden. Op de briefing werd gemeld dat de eerste vliegdag ongeldig was, omdat niemand voldoende afstand had gevlogen. De uitslag van zondag zou dus bepalen wie de winnaar van de Kempencup 2001 werd.



*De Wouw in uniform...*

*(foto Theo Stockmans)*

Er werd niet meer getreuzeld, en al gauw waren alle bakken de lucht in getrokken. Mattijs heeft zich onmiddellijk in het gras te slapen gelegd. Hij was volledig KO. Waarschijnlijk slecht geslapen... Na een paar uur zien we de eerste clubklassers finishen. Naar goede gewoonte verwachten we dan ook dat Theo binnen enkele ogenblikken gaat binnenkomen, en we lopen alvast naar de finishlijn. Maar wat blijkt? Van Theo is er nog geen sprake, tot plots na een uur wachten in de verte een kleine stip opduikt. Het blijkt pilatusman

te zijn die 'volle gas' naar de finishlijn doorsteekt. We kunnen tot beneden de rivetten uit zijn vleugels horen springen wanneer hij een vliegende finish maakt. Nu beginnen ook al de eerste standaardklassers en open/renklassers te finishen, maar Marc is nog niet te zien. Een uurtje later is het zover, ook Marc finisht, midden tussen de andere standaardklassers. Nu nog snel de bakken uit elkaar halen, en dan naar de prijsuitreiking.

Marc haalde een zesde plaats in de standaardklasse, en Theo werd derde in de clubklasse. Niet slecht, maar de laatste jaren waren we toch beter gewoon. Nu de uitslag gekend was konden we op ons gemak terug naar Goetsenhoven bollen.

Veel leven was er in het clubhuis niet meer. Slechts enkele "die-hard" clubleden waren daar gebleven om de uitslag van de wedstrijd te horen.

Het zijn twee toffe dagen geweest, en zeker voor herhaling vatbaar zowel voor piloten als voor de ophaalploeg. Waarom volgend jaar niet met meer piloten deelnemen? Ik ga alvast terug mee!

**Jan Bruyninckx**

## Kempencup 2001—Uitslagen

**Standaardklasse**

Driehoek F.A.I.-Plus: BAARLE &gt; 20IMA &gt; 1KEIH &gt; 3GREF &gt; 20NMG &gt; 1WEEL

282 KM

Rangsch	Club	1e Piloot	Type	Hkap	Wnr	Kenl	Starttijd	Lndngstijd	Afst	Pen	Snelh	Puntn
1	ACK	De Wachter Emiel	LS 8	108	ED	OO-YIL	13:58:00	17:10:01	282,00	0,00	88,12	925,93
2	LSV	Schmelzer Bert Jr.	LIBELLE STD	98	21	OO-ZTF	13:05:18	16:59:03	282,00	0,00	72,39	885,38
3	KAZM	Van Putten Frank	DG 300	106	ZX	OO-ZZX	13:53:24	17:31:25	282,00	0,00	77,61	860,01
4	GEZC	Groen Bart	DISCUS CS	108	E2	PH 1076	13:09:04	16:47:54	282,00	0,00	77,32	841,83
5	KAC	Van Den Borne Paul	JANTAR ST 3	100	PS	OO-ZPS	13:09:00	17:25:20	282,00	0,00	66,01	814,03
6	KVDW	Ruymen Marc	DISCUS B	108	52	OO-YMR	13:59:34	17:51:38	282,00	0,00	72,91	807,49
7	LUAC	Bovin Stefan	ASW 19 ST.	100	70	OO-ZFP	12:59:10	17:19:24	282,00	0,00	65,02	805,71
8	LSV	Schmelzer Tijl	DISCUS BT	108	MC	D-KMMC	13:07:17	17:04:44	282,00	0,00	71,26	794,62
9	ZHVC	Muller Jan	DISCUS CS	108	V8	PH 1043	13:11:00	17:10:29	282,00	0,00	70,65	789,90
10	ACB	Filleul Nico	JANTAR ST 3	100	WM	OO-ZWM	12:52:00	17:38:08	282,00	0,00	59,13	756,21
11	KAC	Lauwers Guy	ASW 15	98	PP	OO-ZPP	13:20:00	18:30:33	282,00	0,00	54,48	516,21
12	ACK	Huybreckx Tim	LIBELLE STD	98	GM	OO-ZGM	13:08:32	18:13:52	282,00	0,00	55,41	516,21
13	ALB	Appeltans Peter	DG 300	106	XO	OO-ZXO	12:52:00	19:04:55	282,00	0,00	45,37	477,25
14	ALB	Verheyen Danny / Meyers Ivo	LS 4	106	TQ	OO-ZTQ	12:52:00		268,00	0,00		453,55
15	KAC	Jansen Hugo	LS 1 D	98	MY	OO-ZMY	12:52:00		211,90	0,00		387,89
16	ALB	Van Pee Guy	DG 300	106	ZR	OO-ZZR	12:52:00		169,00	0,00		286,01
17	ACK	Verhoeven Peter / Bukenbergs Emiel	DG 300	106	G1	D-1184	12:52:00	17:26:44	0,00	0,00	0,00	0,00

**Clubklasse**

Gesloten Omloop PROEF: 1WEEL &gt; 10MEA &gt; 20RAV &gt; 20EFT &gt; 1WEEL

167 km

Rangsch	Club	Piloot	Vliegtuig Type	Hkap	Wnr	Kenl	Starttijd	Lndngstijd	Afst	Pen	Snelh	Puntn
1	DAC	De Krock Bart	KA 6E	86	AS	OO-YAS	12:03:00	15:42:19	167,00	0,00	45,69	1140,49
2	ZHVC	Van Horsen Peter	ASK 23	92	V7	PH 929	12:16:00	15:42:14	167,00	0,00	48,59	1086,96
3	KVDW	Stockmans Theo	PILATUS B4 INTR. WIEL	88	NU	OO-ZNU	12:12:00	16:39:45	167,00	0,00	37,42	1052,44
4	ZHVC	Brouwer Jan / Leenheer Tom	ASK 21	92	V5	PH 759	12:13:00		138,57	0,00		708,65
5	ACB	Vervoort Robert	ASTIR CS	96	WZ	OO-ZWZ	12:03:00		138,60	0,00		679,27
6	KAC	Geenen Tom	KA 6	84	BW	OO-ZBW	12:02:00		114,70	0,00		642,44
7	KAC	Meerts Filip / Wouters Jan	TWIN ASTIR VAST WIEL	92	KW	OO-ZKW	12:07:00		119,40	0,00		610,61
8	ACK	Heylen Freddy / Heylen Benjamin	KA 7	76	HA	OO-ZHA	12:18:00		88,00	0,00		544,78
9	KAZM	Gorrebeek Wilfried	ASTIR CS	96	ZC	OO-ZZC	12:04:00		37,30	0,00		182,80
10	KAC	Van Orshaegen Paul / Van Doninck Rene	M 200	84	GC	OO-ZGC	13:10:00		28,53	0,00		159,80
11	ACK	Taeymans Frans / Taeymans Gert	KA 7	76	II	OO-YII	12:17:00		18,00	0,00		111,43
12	KAC	Van Deun Andre / Engelen André	ASK 21	92	KB	OO-YKB	12:10:00		18,15	0,00		92,82
13	ACK	Jansen Stijn	KA 6E	86	BF	OO-ZBF	12:11:00	16:45:12	0,00	0,00	0,00	0,00
14	WBAC	Jans Henk	KA 8	78	A2	PH-312	12:07:00	15:47:42	0,00	0,00	0,00	0,00

De volledige uitslag en foto's van de wedstrijd kan je vinden op de website van de Kempische Aeroclub (www.kac.be)...

## Nieuwe commandant 1 Wing

Zoals de meeste clubleden wel weten, valt ons vliegveld onder de bevoegdheid van de 1 Wing te Beauvechain. Sedert vrijdag 29 juni 2001 heeft deze eenheid een nieuwe commandant, Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Michel Singele.

Hij volgt hiermede Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Pierre Cornut op die sedert oktober 1999 bevelhebber was. In naam van onze club danken wij Kolonel Cornut voor zijn zeer positieve samenwerking. In de huidige militaire detente is het voor een Korpscommandant niet altijd gemakkelijk een gulden middenweg te volgen tussen het militaire en het civiele.

Hieronder vindt u het curriculum vitae, als piloot, van Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Michel Singele.

Hij werd geboren te Brussel op 12 juli 1952.

Hij beleeft zijn eerste contacten met de luchtvaart en de luchtmacht als hij lid wordt van de Luchtkadetten van België.

Zijn echte militaire loopbaan start in 1971 wanneer hij zijn intrede doet in de Koninklijke Militaire School als leerling van de 111 promotie "Alle Wapens". Op het einde van zijn vliegopleiding op Marchetti, in januari 1976, wordt hij toegevoegd aan een promotie leerling piloten van de USAF (United States Air Force). Na zijn vorming op T-41, T-37 en T-38, krijgt hij zijn vleugels van piloot in Williams AFB (Air Force Base) in maart 1977.

Hij vervoegt dan de 1ste Jachtwing Alle Weer te Beauvechain waar hij geconverteerd wordt op F 104G.

Hij vervoegt dan het 349ste Smaldeel waar hij de functies vervult van piloot, WTTO en flight commander om uiteindelijk als officier operaties te eindigen. In september 1979 maakt hij deel uit van de eerste groep piloten van het smaldeel om de conversie op F 16 te volgen en hij zal op dit vliegtuig blijven vliegen tot in oktober 1984.

In 1991 wordt hij aangeduid als commandant van de vlieggroep van de 2de Tactische Wing te Florennes. Hij ontdekt er de opdracht van de jager-bommenwerper door opnieuw F 16 te vliegen.

Bezorgd voor het rentabiliseren van zijn brevet van piloot en na vele jaren op Fouga Magister te hebben gevlogen, begint hij aan een conversie op transport vliegtuig in 1997 als niet organieke piloot en wordt hij boordcommandant HS 748 in juni 2000.

Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Michel Singele is gehuwd met Christiane Dejaegher en is woonachtig te Incourt. Zij hebben twee kinderen, Valérie (21 jaar) en Cédric (18 jaar).

De tekst werd overgenomen uit de brochure van de bevelsovername.

**Theo Stockmans**

## Diamanten leden (01/10/2001)

NAAM	DOELVLUCHT 300 km	VRIJE VLUCHT 500 km	HOOGTEWINST 5000 m
COOMANS Rudi	X		
BOYEN Etienne	X		
DELEU Jan	X		
DEREYS Eddy	X		
HUYGEN Bart	X		
NOTE Henri	X		
RUYMEN Andre	X		
RUYMEN Marc	X	X	X
RUYMEN Yves	X		
STOCKMANS Theo	X	X	X
VANDEBEECK Luc	X		
VANDEWALLE Eric	X		
VANOSMAEL Piet	X		

## Galaconcert

De organisatie komt in zijn eindfase.

Financieel hebben we reeds meer dan 100.000,-BEF op onze rekening en daar kunnen wij ruimschoots onze onkosten mee betalen. Aan onze begunstigen kunnen wij reeds een "chequesken" overhandigen. Maar er zijn nog  $\pm$  300 kaarten aan de man te brengen. En dit moet gebeuren.

Momenteel zijn er nog maar weinig leden die een kaart gekocht hebben. Onze club telt momenteel meer dan 150 leden. Het kan eigenlijk niet dat amper 10% van ons ledenaantal financieel bijdragen tot het welslagen van dit feest.

Wij moeten laten zien aan de buitenwereld dat onze piloten niet alleen in staat zijn om te vliegen maar tevens zich sociaal geëngageerd voelen.

Dit concert is niet "mijn" concert. Ik erger mij telkens wanneer die woorden vallen. Dit evenement is een clubactiviteit. Het is de Koninklijke Vliegclub De Wouw die organiseert. Of uitspraken als "ik moet eerst zien hoe het met de Luchtkadetten uitdraait" raken wal noch kant.

Dit jaar maakt de Koninklijke Vliegclub De Wouw reeds 70 jaar gebruik van het Militaire vliegveld van Goetsenhoven. En bij de laatste legerhervormingen heeft de legerleiding beslist EBTN te behouden als reserve-vliegveld. Dit laatste is niet te danken aan onze vliegclub. Ik weet het. Maar naar mijn bescheiden mening mogen wij het Ministerie van Landsverdediging toch dankbaar zijn dat wij onze geliefkoosde sport bijna ongehinderd of naar hartelust kunnen beoefenen. En dit kunnen wij best door een filantropische organisatie. Zulke organisaties blijven het langst in het geheugen van de "Chefs". Dit evenement spreekt niet alleen de politieke gezagsdragers aan maar het is eveneens een uitstekend PR middel.

De clubleden die hieraan voorbij gaan of die dit allemaal koud laten beseffen gewoonweg niet hoeveel belangeloze energie gestoken wordt om deze leefgemeenschap naar buiten uit draaiende te houden.

Wij mogen vele uren vliegen, een gezonde clubkas hebben maar als wij hier "buiten vliegen" zijn dit slechts druppels op een hete plaat.

De meeste leden beseffen dit misschien niet. Wij hebben het hier misschien te goed. Iedereen vindt de activiteiten hier normaal.

Tot zij eventueel met hun neus op de harde feiten worden gedrukt. Ik hoop dat het zover niet moet komen.

Met zulk een organisatie wordt de "vriendenkring" van onze club uitgebreid. Zulk een kring wordt permanent opgebouwd en is een onmisbaar werkinstrument voor onze club.

Je kunt, zonder enige schroom en overal waar nodig, aankloppen.

Onze sport heeft nu eenmaal een vliegveld nodig. De beperkte, beschikbare ruimte wordt in Vlaanderen alsmar zeldzamer. De groene jongens (en meisjes) zouden maar al te graag onze domeinen omvormen tot natuurgebieden. Daarbij komt nog dat het vliegen geen massasport is, het is zelfs milieuhinderlijk.

15 jaar geleden was er helemaal geen sprake van dergelijke problemen. Tegenwoordig gaat er geen enkele vergadering (club, Liga of Belgische Zweefvliegfederatie) voorbij of deze problematiek is aan de orde. En als je geen PR-kring hebt, sta je nergens.

Als het kalf verdronken is, moet je niet meer afkomen met de vraag: wat moeten wij doen of, ik ken iemand. Ik ben in het verleden reeds verschillende keren van een kale reis teruggekomen.

Laten wij dus allen financieel ons steentje bijdragen tot het welslagen van dit uniek evenement. Laat de Koninklijke Vliegclub De Wouw haar voortbestaan verzekeren.

**Theo Stockmans**



Kaarten zijn te koop in het clubhuis...

## Yes, ik vlieg solo!

Op maandag 13 (mijn geluksgetal) augustus, was het mooi weer: windstil, blauwe lucht en het zonnetje erboven. Mijn twee laatste vluchten met Theo waren zeer goed.

De ASK-13 stond klaar in pist voor, normaal gezien, de volgende leerling. Maar ik zag Theo nadenken en zei: "Yven, je mag nu solo vliegen." Ik dacht eerst dat hij dat voor te lachen zei maar hij nam toen zijn parachute eruit.

Bij mijn eerste solovlucht vloog ik boven mijn huis, ik kon van daaruit al zien dat ze daar in hun broek deden van de schrik. Mijn landingen waren goed en zo heb ik mijn opleiding tot piloot volbracht.

Toen ik de Ka6E hielp binnen zetten moest ik van Etienne de vleugeltip vasthouden. Ineens riep Mattijs: "Allé, volle bak vooruit!" Ik stond daar met een groot vraagteken en toen goot Griet een volle emmer water over mij. Daar had mijn vader toch plezier in maar hij moest de traktatie wel betalen.

**Yven Mauroo**



*"Zolang ze niet achter mijnen toog dopen is 't goed!"*  
(foto Karel Vandewalle)

## Overlandvliegen

Overlandvliegen is eigenlijk het doel en het mooiste van het zweefvliegen. Veel clubleden mochten hier reeds van proeven. Je eerste overlandvlucht, 50 km doelvlucht, gebeurt meestal met rugwind, plafond +1000 m en met mooi-weder cumuli. Het aantal mislukkingen is dan ook quasi nul.

Het merendeel van de piloten, ik was ook in dit geval, denken dat ze op dat ogenblik alles weten over het overlandvliegen. Niets is eigenlijk minder waar.

De 50 km vormt eigenlijk de basis, de rest dien je geleidelijk op te bouwen. Indien men zich daaraan niet houdt, val je van de ene mislukking in de andere, van de ene ontgoocheling in de andere of het wordt een opeenstapeling van buitenlandingen. Een zweefvliegpiloot heeft meer plezier in een geslaagde 100 km dan in een mislukte 200 km. Een 300 km is en blijft geen alledaagse proef.

Tracht je grenzen ook niet te verleggen met een beter toestel maar probeer je eigen grenzen te verleggen. Indien je dit toch doet, doet men aan zelfverloochening. Verleg je grenzen met hetzelfde toestel. Ieder toestel leer je pas optimaal gebruiken na 100 uren.

Tijdens de laatste wereldkampioenschappen voor junioren in het Franse Issoudun of tijdens de laatste Belgische kampioenschappen in Saint Hubert is nogmaals gebleken dat het toestel slechts op de tweede plaats komt. De zweefvliegpiloot blijft het belangrijkste element tijdens het afstandsvliegen.

Tijdens de lange wintermaanden zullen wij een soort trainingsprogramma opstellen.

Mijn idee: 50 km vlucht, driehoeksvlucht van  $\pm$  50 km, vlucht van 80 - 100 km, .... Natuurlijk zal het weder ook een belangrijke rol spelen bij de keuze van de proeven. De instructeur met dienst zal tevens de bevoegdheid hebben om zinloze proeven te schrappen of in te korten, bv een 300 km willen vliegen bij een te laag plafond of een te sterke wind.

Indien mogelijk zal getracht worden deze opeenvolging van proeven te laten uitvoeren met hetzelfde toestel. In onze club kun je de twee Ka 6-enerzijds en de Mistral - Astir anderzijds, als één toestel beschouwen.

Om goed overland te kunnen vliegen moet je in de eerste plaats kunnen boven blijven. Niet in pompen van 2-3 m/s maar wel kunnen stijgen in onregelmatige bellen van 0+, je moet een pomp eigenlijk kunnen uitmelken. Er wordt dikwijls mee gelachen, maar dit is onterecht.

Of waarom eigenlijk volgend voorjaar (februari - maart) geen overlandvergadering houden met alle geïnteresseerden ?

**Theo Stockmans**

## Vergaderingen

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 21 juni 2001

- ⇒ een kist voor de baro's en Loggers wordt aangekocht
- ⇒ voorbereiding kamp Le Louroux werd besproken
- ⇒ aankoop Loggers in de winter
- ⇒ zweefkamp te EBTN: vluchten aan ledenprijs

### Raad van Bestuur van de club op 27 juni 2001

- ⇒ afvalcontainer wordt besteld
- ⇒ procedure pleincommandant wordt vereenvoudigd
- ⇒ uitstap motorsectie werd besproken
- ⇒ nieuwe commandant bij de 1 W te Bevekom
- ⇒ vanaf september vergaderingen concert 9 november

### Raad van Bestuur sectie zweefvliegen op 04 september 2001

- ⇒ cockpit Ka 6 E wordt vervangen
- ⇒ rem SF 34 wordt nagekeken
- ⇒ herstelling OO-ZAE? bestek wordt gevraagd
- ⇒ problemen OO-ADA werden besproken
- ⇒ zweefkampen te Le Louroux en te EBTN werden geëvalueerd
- ⇒ organisatie opendeur werd besproken

### Raad van Bestuur van de club op 27 juni 2001

- ⇒ verwarmingsketels worden gekuist
- ⇒ volgende vergadering: tarifiering in euro
- ⇒ voorbereiding vergadering met de Luchtkadetten
- ⇒ op 27 september BBQ door WPC Olympia

Theo Stockmans

## Voorwaarden voor 50 km

De eerste overlandvlucht is de 50 km voor het "D" brevet.

De minimum clubvoorwaarden om aan deze proef te beginnen zijn (zowel geldig in EBTN als elders):

- 50 uur solo
- 1000 m hoogtewinst
- 5 uur vrije vlucht
- 3 doellandingen, waarvan er 2 gelukt moeten zijn

Het clubtoestel waarmee de eerste 50 km gevlogen worden is de Ka6E, omdat hij omnium verzekerd is. De doellandingen dienen ook met dit toestel te gebeuren.

Onlangs zijn er verschillende 50 km gevlogen geweest door leden die niet aan deze voorwaarden voldeden.

Ik vind dit spijtig. Reglementair hadden zij ongeldig moeten verklaard worden.

Men kan natuurlijk zeggen dat je de toelating had van de dienstdoende instructeur (DDI). Maar dat is een te gemakkelijk antwoord en dit is zijn eigen verantwoordelijkheid afschuiven. Het is in de eerste plaats de piloot zelf die eerlijkheidshalve, aan de DDI dient te zeggen dat hij niet in de voorwaarde is.

Het ontlopen van deze verantwoordelijkheid zorgt voor onenigheid in onze club.

Theo Stockmans

## Brevetten

### Gingen solo

Yven MAUROO  
Pascale MARTELLO

### Bevoegdverklaringen

#### vliegen met passagiers

Guy PEETERS  
Johan BOON  
Jelle VANDEBEECK  
Guy PEETERS  
Jörgen NUYTS

### Behaalde brevetten

**1000 m hoogtewinst**  
Griet FRANCART  
Lesley MORSINK

#### **50 Km**

Jan WAUMANS  
Guy PEETERS  
Jelle VANDEBEECK  
Jörgen NUYTS  
Johan BOON  
Stijn VAN DEN EYNDE

#### **"D" BREVET**

Jan WAUMANS  
Guy PEETERS  
Jelle VANDEBEECK  
Jörgen NUYTS  
Johan BOON



## Eerste overlandvluchten

dichtste wolk 3 km ten zuiden. 731 m en beneden mij is er een LS-1 van Le Louroux buitengeland. Geen risicos dus en krabben in een nul. Pas om 16u04 bereik ik 1336 m na 10 km naar het ZZO (dwars op het tweede been) te zijn afgedreven. Meer dan een half uur verloren. Doorsteken naar Issoudun. Prachtige wolkenstraten, het plafond stijgt tot 1500 m en ik vind dat ik mooie steken maak. Op 47 min leg ik 45 km af en ben op 1417 m. Dit is nog geen 60 km/h. Ik hoor op de radio dat Mattijs last heeft boven Romorantin. Ook de mannen van Schaffen die in Issoudun zitten en de vorige dagen erg stoere praat verkochten zijn opvallend stil. Er wordt gesproken over afbreken in Romo. Ik kom daar aan na 22 km en 14 min op 900 m. Dit is 94 km/h, maar wel ten koste van 500 m hoogte. De Twin hangt daar inderdaad met een aantal lokale zwevers iets ten westen van het veld in wat een slechte pomp blijkt te zijn. Ik moet nog het keerpunt ronden, wat ik doe om 17u15 op 726 m. Romorantin is duidelijk een slechte plek, maar 4 km naar het zuiden is nog een wolk. Ik ben toch lokaal, dus ernaartoe. Ik kom eraan op 590 m en stijg op 12 min naar 1088 m (0,7 m/sec).

Het is nu 17u30 en we zijn met de 4 zwevers tesamen. We zijn al 4 uur aan het vliegen en even over de helft. Het plafond zakt in plaats van verder te stijgen naar de beloofde 1600 m. We besluiten richting Le Louroux te vliegen. Wanneer de condities niet verbeteren kunnen we nog altijd landen in Romo. Een mooie wolk brengt ons van 888 op 1240 m op 7 min (0,8 m/s). Nog 67 km te doen. Verderop komen er terug wolkenstraten en om 18u09 min zijn we op 1332 m en 38 km van het plein (28 km op 24 min = 70 km/h). Dit gaat zeer goed. Mijn LX-5000 zegt dat ik binnenkom. Omdat ik op vorige vluchten in rustige avondlucht vliegend op maximum finesse deze daalsnelheid gehaald heb, en er nog wolken waren, kon er niets meer gebeuren zeker gezien de rugwind. We zijn boven het plein gekomen met meer dan 700m hoogte over. De laatste 63 km hebben we afgelegd op 47 min (=80km/h) bijna in rechte lijn.

Het was zeer mooi.

We zijn geland rond 18u30 (223 km op 5 u = 45 km/h) en een uur erna kwamen er nog zwevers binnen. Philip en Guy waren ervan overtuigd dat we nog rond geraakt waren. Persoonlijk vond ik dat niet erg. Trouwens, de proef zou enkel

geslaagd zijn door uitzonderlijk goede condities s'avonds. Niets zegt dat dit ook zo was richting Issoudun, en vanaf daar zouden we geen rugwind meer gehad hebben.

De gemiddelde snelheid was te laag. Er mag maar gerekend worden op 5 goede uren, zodat een snelheid van 60 km/h nodig is om vlot een 300 te vliegen. Ondanks de zeer goede omstandigheden werd dit slechts op de beste stukken gehaald. Ook de aarzelingen rond de keerpunten kostten zeer veel tijd. Terugdraaien boven Vendôme was ronduit stom, mijn log was geldig zelfs zonder piepen (dat heb ik weer geleerd). Ook zijn de gemiddelde stijgsnelheden duidelijk minder dan verwacht. Wij hebben ook de eerste 2 benen elk apart gevlogen, weliswaar met radiocontact. Is informatie van andere zwevers positief of negatief? Strategie is zeker zo belangrijk als vliegtechniek.

Volgend jaar terug.

“la meilleure pompe est toujours devant soi”

**Jan Waumans**

## Eindstand Gerard De Praetere 2001

	Datum	Type	Zwever	Piloot	Passagier	Duur
1.	24/05/2001	M. Nimbus	OO-ZMS	Ruymen André		8:03
2.	22/04/2001	Pilatus B4	OO-ZNU	Stockmans Theo		7:40
3.	1/07/2001	Ka 6E	OO-ZJF	Peeters Guido		7:33
4.	24/07/2001	Mistral C	OO-ZTV	Verbeeck Philip		5:50
5.	9/06/2001	ASW 19	OO-YDV	Vandebecck Luc		5:49
6.	12/05/2001	Discus 2b	OO-YMR	Ruymen Marc		5:46
7.	20/05/2001	Ka 8b	OO-ZOI	Leyssens Pieter		5:27
8.	6/05/2001	Astir	OO-ZMW	Ruymen Yves		5:26
9.	9/06/2001	Ka 7	OO-ZWR	Boyen Etienne	Deleu Jan	5:25
10.	9/06/2001	ASW 15	OO-ZBA	Coomans Rudi		5:22

## Grote club-enquete...

Mijn beste vrienden zweefvliegers van “De Wouw“

Tijdens mijn verblijf in de “Gite van Le Louroux“ met een deel van de deelnemers aan het eerste zweefvliegekamp van onze zweefvliegclub in het buitenland is bij mij het gevoel ontstaan dat er een fundamenteel verschil in visie is tussen onze leden over de richting waarin onze club in de toekomst wil evolueren.

Voor een aantal problemen dient er een oplossing gezocht worden :

1. De leiding van de club moet beter luisteren naar de verzuchtingen van de beginnende zweefvliegpiloten.
2. Er is behoefte aan een opleiding overlandvliegen.
3. Onze SF – 34 voldoet niet om die opleiding overlandvliegen te geven.
4. Velen willen een “ betere “ eenzitter.
5. Het winterwerk wordt onvoldoende begeleid.
6. De capaciteitsproblemen van ons vliegveld en het daaraan verbonden verbod om zelf een zwever aan te kopen, beperkt voor veel leden hun toekomstperspectieven als zweefvlieger.

Anderzijds zijn er positieve ontwikkelingen :

1. De sfeer tijdens ons verblijf in Le Louroux heeft zeker een zeer positieve invloed op ons samenhangingsgevoel.
2. Een groot deel van onze visie op de toekomst van onze club werd uitgebreid besproken.
3. Ondanks het niet echt super weer werden mooie afstanden gevlogen.
4. Iedereen wil volgend jaar terug.

Om een aantal van de aangehaalde problemen van onze club te helpen oplossen wil ik een

aantal vragen voorleggen aan onze leden om een beter beeld te krijgen van de verzuchtingen.

De rondvraag van Guy Beersaerts via email, naar argumenten om de SF – 34 eventueel te vervangen door een Twin Astir, is een stap in de richting om tegemoet te komen aan de punten 2 en 3 hierboven. (een Janus gaat onze financiële draagkracht te boven).

Een betere eenzitter zal veel kosten, zijn wij klaar om daarvoor te betalen, als je weet dat het huidige minutengeld niet volstaat om de verzekering van onze zweefvliegers te betalen.

De begeleiding van het winterwerk is misschien een bijkomende taak van de instructeur van dienst. Er zijn voldoende slecht weer dagen voorhanden.

De capaciteitsproblemen van ons vliegveld zijn op te splitsen in verschillende zaken :

1. Sleepcapaciteit
2. Start- en landingsbaan capaciteit
3. Stallingsbeperkingen

De stallingsbeperkingen zijn eigenlijk vrij eenvoudig op te lossen :

1. Er bestaan plannen om een bijkomende berging voor een deel van de zweefvliegtuigaanhangwagens te bouwen. (uitgesteld wegens de Luchtkadetten-dreiging).
2. Meer zweefvliegtuigen demonteren.

Sleep-, start- en landingsbaan capaciteit zijn nauw verbonden.

Ik zie een mogelijkheid in het gebruik van zelfstartende zweefvliegtuigen, zeker nu we

met onze zweefvliegvergunning met de bevoegdverklaring “motorstart” met zelfstarters mogen vliegen. (enkel motorzweefvliegers waarvan motor en schroef volledig in de romp verdwijnen)

Zelfstarters zijn echter zeer duur (VB : DG-400, DG-800, Ventus 2CM,...), maar er zijn toch enkele betaalbare alternatieven op komst.

Als tweezitter kan je eens kijken naar de TST-8 Alpin DM ([www.test.infoline.cz](http://www.test.infoline.cz))

Bij de eenzitters is er meer keuze :

De voordeligste aanbieding is de Silence-IN (15.000 €) en Silence-EA1 (20.000 €) ([www.alisport.com](http://www.alisport.com))  
Zie ook uittreksels Vol à voile en Aerokurier op de website.

De Russia AC – 4M is een andere mogelijkheid ([www.russiasailplanes.co.uk](http://www.russiasailplanes.co.uk) en [www.russiasailplanes.com](http://www.russiasailplanes.com)).  
Tenslotte de TST-3 Alpin (eenzitter van de TST-8)

De voorgaande 4 modellen zijn reeds op de markt en zijn ook in kit leverbaar.

Twee nieuwe ontwerpen met een finesse van 39 – 40 komen volgend jaar op de markt :

1. De Apis, een Sloveens ontwerp ([www.albatar.si](http://www.albatar.si) en [www.wezel-flugzeugtechnik.de](http://www.wezel-flugzeugtechnik.de))
2. De Cavok-10, een ontwerp gebaseerd op de Franse Cristal, (40.000 €) ([www.fly-cavok.com](http://www.fly-cavok.com) en [www.glidingmagazine.com](http://www.glidingmagazine.com)) (Ik heb in St-Auban met de Cristal gevlogen, een aangename ervaring.)



## 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.

250 BEF voor 1/4 pagina

500 BEF voor 1/2 pagina en

1.000 BEF voor een volledige pagina.

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

## Colofon

### Medewerkers

Mattijs Cuppens  
 Theo Stockmans  
 Griet Francart  
 Guy Peeters  
 Pascale Martello  
 Yven Mauroo  
 Jan Bruyninckx  
 Jan Waumans  
 Luc Vandebecck

### Foto's

Theo Stockmans  
 Mattijs Cuppens  
 Karel Vandewalle  
 Lesley Morsinck

### Internet homepage

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

### E-mail

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

### Redactie

Mattijs Cuppens  
 Mechelsevest 48/0105  
 3000 Leuven  
 tel.: 0486/76.76.34  
 E-mail: [mattijs@dewouw.net](mailto:mattijs@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans  
 Nerm 123  
 3320 Hoegaarden  
 tel.: 016/76.66.96  
 E-mail: [theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)



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

## Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows versie 2.x, 6.0, 7.0, Word 97
- MS Works voor Windows versie 3.0 en 4.0
- MS Publisher versie 2.0, 3.0, 97 en 98
- 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!!!**

## Vragenlijst voor de leden van "DE WOUW" zweefvliegsectie:

Naam :

Vliegervaring :

u

1. Moet onze prijs zo laag mogelijk blijven ?
2. Alles moet blijven zoals het is ?
3. Wat verkies je ? veel zweevers met minder finesse, of minder met meer finesse ?
4. Wil je een bijkomende ASK – 13 ?
5. De SF – 34 moet in de club blijven ?
6. De SF – 34 moet vervangen worden ?
7. De SF – 34 moet vervangen worden door een tweezitter met overlandvliegcapaciteit.
8. Ben je bereid minimaal 12 BEF per minuut te betalen voor het gebruik van een dergelijke tweezitter ?
9. Moet onze club een prestatie eenzitter aankopen ?
10. Hoeveel wil je per minuut betalen voor het gebruik van deze eenzitter ?  
♣ 10 BEF    ♣ 15 BEF    ♣ 20 BEF    ♣ 30 BEF    ♣ 40 BEF    ♣ meer dan 40 BEF
11. Voel je iets voor een ULM zelfstarter ?
12. Welke ?

13. Wil je daarin investeren ?
14. Heb je interesse voor een ULM door ons gebaseerd in Avernas ?
15. Wil je daarin investeren ?
16. Wat vond je van Le Louroux ?
17. Wil je mee volgend jaar ?
18. Wil je ergens anders naartoe ?
19. Waar ?
20. Heb je andere opmerkingen en verlangens ?

Je kan deze vragenlijst achterlaten in de "enquête-bus" in het clubhuis vóór 31 november 2001...



# Cumulus

**Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen**

---



---

**Driemaandelijke uitgave  
Jaargang 7 Nummer 3  
September 2001**

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

**Kantoor van afgifte:  
Hoegaarden**