

## Winterwerk...



(Foto: Theo Stockmans)

Onze haag werd op een deskundige wijze gehalveerd door Christian en Lesley.

## Zwevers en voetbal, met alle gevolgen vandien...



(Foto: Theo Stockmans)

Naar goede gewoonte wordt er gevoetbald terwijl de kadetten vliegen. Deze keer kwam er echter een ambulance aan te pas...

## In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Samenvliegen met de BAC	3
Charron.line	3
Uitslag Charron.line 2005	4
Prijstijging	6
Milieu	6
Winterwerk	6
Welke proeven?	7
Sportcommissie	7
Buitenlandingen	8
FLARM	9
Europees Kampioenschap	9
E-brevetten	9
Kaas- en wijnavond	10
Diamanten leden	10
Tikje op de hoogtemeter	11
Skipiste te EBTN	11
Belgisch Kampioenschap	11
Prikbord	12
Colofon	12

### Foto coverpage

De Piper, wachten om de volgende zwever op te slepen...

(foto: Hanne Vandikken)

## Woordje van de redactie

Het jaar zit er weer eens op. En wanneer jullie deze Cumulus gaan lezen, zal de zon zich weer iets langer laten zien. Nog een goede twee maanden en het overlandseizoen zal zich langzaam beginnen aan te kondigen. Maar er blijven ons ook maar twee maanden meer over om onze clubtoestellen klaar te stomen voor het volgende seizoen. En die periode is soms sneller voorbij als men denkt.

Iets opstarten is niet zo moeilijk. Met wat goede wil, een paar mooie ideeën en enkele enthousiastelingen is veel mogelijk. Maar wat veel meer energie en moed vergt, is het onderhoud van deze creatie. Denken wij maar eens aan de website van de jongeren. Een mooi initiatief, maar als het niet voldoende eten krijgt, is het een langzame dood beschoren, spijtig genoeg.

Ook onze Cumulus in leven houden vraagt veel moeite. Kijk maar eens de auteurs na. Bijna altijd dezelfde onderschrijver. Maar ik zou het spijtig vinden dat ons tijdschrift, na tien jaar, uit ons clubleven zou verdwijnen. Mijn oproep om artikels heeft geen enkele respons gekend, zeer spijtig. Maar wees gerust, ik geef het nog lang niet op.

Langs deze weg wens ik dan ook aan alle clubleden en hun familie een prettig eindejaar, een voorspoedig 2006 en vooral veel, mooie en veilige vluchten.

Tot in onze club.

Theo Stockmans

## Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart 2006?

- ✓ Algemene vergadering

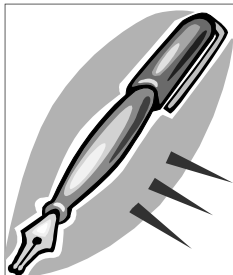
## Activiteitenkalender

- ✓ **Zaterdag 21 januari:**  
Algemene vergadering zweefvliegsectie
- ✓ **Zaterdag 4 februari:**  
Symposium Liga
- ✓ **Zaterdag 18 februari:**  
Herhalingsles luchtruim
- ✓ **Zaterdag 11 maart:**  
Algemene vergadering club
- ✓ **Vrijdag 24 maart:**  
Vleugeluitreiking
- ✓ **Zaterdag 22 + zondag 23 april:**  
Opendeurdagen zweefvliegen in Vlaanderen

### 75 jaar De Wouw

- ✓ **Zaterdag 26 + zondag 27 augustus (reserve 2 + 3 sept.):**  
Opendeurdagen motor- en zweefvliegen
- ✓ **Zaterdag 16 september:**  
drink met de inwoners van Goetsenhoven

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



**Artikels voor  
volgende Cumulus:**

**02 april 2005**

## Samenvliegen met de B.A.C.

Op maandag 31 oktober en dinsdag (feestdag) 01 november 2005 hebben wij getracht om samen met de Luchtkadetten (BAC) vliegactiviteiten uit te voeren. Deze twee dagen gingen wij vliegen volgens de procedure van de BAC. Hiervoor kregen onze instructeur met dienst en de sleeppiloot een briefing bij de BAC. Daarna kregen onze piloten een briefing van onze DDI.

Op 31/10 werd er gevlogen op RWY 17 met links circuit, zowel door de zweefstoestellen als onze motorvliegtuigen; bezoekende vliegtuigen waren eveneens welkom. Het opstijgen gebeurde op de RWY zelf, het landen van de zweefstoestellen van de BAC gebeurde op de RWY of rechts op het gras zoals onze Ka 13. De linker grasstrook moest volledig vrij blijven voor het afwerpen van de kabel.

De BAC vlogen met 2 à 3 sleepstoestellen en 3 à 4 zweefstoestellen. Bij hen werd alleen kader toegelaten. "Echte" cadetten namen niet deel. De WOUW nam deel met één Ka 13 en onze Piper. De afwachtingszone van de zweefstoestellen bevond zich in het begin van de RWY (westkant). De sleepstoestellen konden hier ook in stand by blijven of op de kruising van de twee RWY's. De drie delen van het circuit moesten telkensmale tijdens de landing gemeld worden.

Daar het een thermiekloze dag was, sleepten de BAC tot minimum 700 m. Onze sleephoogte was volgens de wensen van de zweefpiloot of diens portemonnee. Daar 31 oktober voor de meeste Belgen een gewone werkdag was, waren slechts enkele clubleden aanwezig.

Incidenten zijn er niet geweest, maar echt vlot ging het niet. Dit

was niet te wijten aan slechte wil van één der beide partijen, maar wel aan de beperkte oppervlakte van ons vliegveld en meer bepaald de harde RWY. 30 m breedte en een lengte van iets meer dan 700 m is toch iets te weinig om een vlot verloop toe te laten. Ook verschillende kaderleden van de BAC gaven dit toe.

Op 01 november hebben wij tezamen gevlogen op RWY 24 volgens dezelfde richtlijnen. Twee privé toestellen van onze club kwamen nu meevliegen. Ook hier vielen geen incidenten te noteren.

Wij hebben tezamen gevlogen zonder incidenten en het ging. Maar er waren toch "verzachtende omstandigheden". De BAC werden tot + 700m gesleept, De WOUW nam slechts deel met een zeer gering aantal zweefstoestellen en er waren zeer weinig lesvluchten. Ook verschillende BAC leden, waarmee ik gepraat heb, waren zich terdege bewust van deze feiten. Veilig samen vliegen op een mooie zomerdag is, ook voor de BAC, quasi ondoenbaar.

Enkele problemen die zich dan langs onze kant kunnen voordoen:

- waar gaan wij onze zweefstoestellen en sleepstoestel parkeren?
- wanneer gaan onze ± 15 toestellen de lucht in zijn?
- wat als er plotseling 5 toestellen moeten landen?

Bij al deze problemen mogen dus de BAC niet vergeten worden die op dezelfde plaats zijn en dezelfde RWY gebruiken.

Goetsenhoven kan niet vergeleken worden met Weelde of Oostmalle.

In elk geval waren deze twee vliegdagen voor beide clubs leerrijk. Onze veronderstellingen werden bevestigd.

**Theo Stockmans**

## Charron.line

Tijdens de laatste vergadering van de Charron commissie werd het vorige reglement hier en daar gewijzigd. Ik geef hier een summier opsomming van de belangrijkste veranderingen.

Een gedetailleerd verslag van deze vergadering vind je in het volgende Ligablad en het Vademecum 2006.

Enkele belangrijke veranderingen:

Wegens de ingewikkelde structuur van de verschillende lucht ruimten, heeft de Charron commissie beslist om het vroegere klassement op te splitsen in:

- vertrek vanuit de Benelux
- vertrek van buiten de Benelux (dit kan Frankrijk, Australië, Argentinië, enz... zijn).

Er is dus ook geen sprake meer van de 20% handicap bij vertrek uit het buitenland.

Bij het rondvliegen van een keerpunt zal de piloot de keuze hebben tussen een FAI sector en een 500 m cilinder (straal). Telkensmale een been deze cilinder snijdt, wordt 500 m afgetrokken van de totaal gevlogen afstand.

Indien je vragen zou hebben bij het Charron reglement, aarzel dan niet om deze tijdig te stellen.

**Theo Stockmans**

*Het volledige reglement is binnenkort te vinden op de charron.line website:*

*<http://www.lvzc.be/charronline/>*

## Uitslag Charron.line 2005

Wegens het goede thermiekweder in het naseizoen, zijn er toch nog enkele wijzigingen gebeurd in de einduitslag. Hieronder vind je dan de officiële uitslag.

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	9	Jelle Vandebecck	1754,3
	39	Sven Abels	898,9
	42	Philip Verbeeck	702,6

standaard	14	Yves Ruymen	4182,3
	15	Sébastien Mathieu	4171,1
	28	Jan Waumans	3159,7
	52	Rudi Coomans	1599,8

Open/ Ren	3	Theo Stockmans	5279,4
	25	Andre Ruymen	1983,7

2 zit	7	Eric Vandewalle	2039,8
	9	Pieter Leyssens	1234,1
	13	Michaël Dehert	894,0
	16	Mattijs Cuppens	776,0

motor	12	Marc Ruymen	3704,8
	23	Jan Hendrickx	812,2

juniores	8	Sébastien Mathieu	4171,1
	18	Jelle Vandebecck	1754,3

vrije vlucht	8	Yves Ruymen	444,54 Km
	10	Theo Stockmans	419,00 Km

opgeven proef	6	Theo Stockmans	353,08 Km
---------------	---	----------------	-----------

In de totaalstand eindigde onze club op een zevende plaats met 33192,7 punten.

**Theo Stockmans**

## Uitslag Charron.line 2005

Ter illustratie publiceren we hieronder een simulatie van het clubklassement zoals die zou geweest zijn volgens het nieuwe reglement voor 2006, dus met een klassement voor binnen- en buitenland.

BUITENLAND					BENELUX				
# Club	Piloten	gem/piloot totaal			# Club	piloten	gem/piloot totaal		
1. ACK		29	2850,1	82652,5	1. ACK	29	2913,5	84490,5	
2. DAC		19	2368	44992,4	2. KAC	20	2144,6	42892,9	
3. KAZM		15	2087,9	31318,8	3. ALB	23	1657,5	38122,5	
4. ACB		14	2014,3	28200,5	4. KVDW	11	2228,7	24515,2	
5. KAC		6	4535,3	27211,5	5. DAC	10	2268,4	22684,2	
6. KFC		11	1756,8	19325,2	6. ACB	11	1831,4	20144,9	
7. VZP		8	2236	17887,7	7. KAZM	13	1528	19863,5	
8. ALB		5	3178,1	15890,3	8. VZP	7	1457,4	10201,7	
9. KVDW		8	1908,2	15265,2	9. LUAC	3	2051,9	6155,7	
10. VZA		2	3147,3	6294,5	10. LV	5	970,3	4851,4	
11. LUAC		2	2090	4180	11. KFC	3	1373	4119	
12. LV		2	1793,5	3587	12. GAC	1	717,2	717,2	
13. GAC		1	1926	1926					

Zo zien we dat onze club in het klassement buitenland slechter zou scoren, en we slechts op de 9e plaats komen. In het klassement Benelux echter zouden we op de 4e plaats eindigen. Als we dus met z'n allen meewerken en al onze gevlogen proeven indienen, zouden we volgend jaar dus zeker een 4e of 5e plaats in het Benelux-klassement moeten kunnen halen.

Verder nog een overzicht van de verdeling tussen de proeven Benelux—Buiteland.

BUITENLAND				BENELUX				TOTAAL	% BNL
# Club	Pilo-ten	gem/piloot totaal		# Club	pilo-ten	gem/piloot totaal			
8. ALB	5	3178,1	15890,3	3. ALB	23	1657,5	38122,5	54012,8	71%
9. KVDW	8	1908,2	15265,2	4. KVDW	11	2228,7	24515,2	39780,4	62%
5. KAC	6	4535,3	27211,5	2. KAC	20	2144,6	42892,9	70104,4	61%
11. LUAC	2	2090	4180	9. LUAC	3	2051,9	6155,7	10335,7	60%
12. LV	2	1793,5	3587	10. LV	5	970,3	4851,4	8438,4	57%
1. ACK	29	2850,1	82652,5	1. ACK	29	2913,5	84490,5	167143	51%
4. ACB	14	2014,3	28200,5	6. ACB	11	1831,4	20144,9	48345,4	42%
3. KAZM	15	2087,9	31318,8	7. KAZM	13	1528	19863,5	51182,3	39%
7. VZP	8	2236	17887,7	8. VZP	7	1457,4	10201,7	28089,4	36%
2. DAC	19	2368	44992,4	5. DAC	10	2268,4	22684,2	67676,6	34%
13. GAC	1	1926	1926	12. GAC	1	717,2	717,2	2643,2	27%
6. KFC	11	1756,8	19325,2	11. KFC	3	1373	4119	23444,2	18%
10. VZA	2	3147,3	6294,5					6294,5	0%

Daar zien we dat onze club, na Albatros, het hoogste aandeel van de ingevoerde proeven in de Benelux gevlogen heeft, nl. 62%. Dit tegenover de club van Kortrijk, die slechts 18% van de ingevoerde proeven in de Benelux gevlogen heeft.

We dienen er echter wel rekening mee te houden dat sommige clubs slechts 3 proeven per piloot indienen, omdat slechts de 3 beste proeven weerhouden worden voor het klassement. Daardoor kan deze simulatie nooit volledig correct zijn, aangezien er in het nieuwe klassement 6 proeven per piloot aanvaard zouden worden (3 voor de Benelux en 3 voor het buitenland)

**Mattijs Cuppens**

## Prijsstijging vanaf 1 januari 2006

Behoudens de stijging van het lidgeld ziet het bestuur zich, omwille van het steeds duurder worden van brandstof, verzekeringen, onderhoudsproducten e.d., zich genoodzaakt enige prijsstijgingen door te voeren:

Het forfait slepen wordt op 120 € gebracht;

Het staangeld gemonteerde zwever wordt op 500 € gebracht, zwever op aanhangwagen zal 250 € kosten op jaarbasis;

De kostprijs ticketten blijft voorlopig ongewijzigd, maar zal in de loop van het jaar worden geëvalueerd, afhankelijk van mogelijke verdere stijging van brandstofprijzen;

Het minutengeld wordt met 50 % verhoogd, maar na 3 uur vliegen wordt geen extra minutengeld aangerekend. Dit geldt ook voor een buitenlanding. Toelichting: voor een buitenlanding waarbij

demontage te pas komt, geldt een forfait van 3 uur te betalen. Bij terugsleep wordt de tijd vertrek op EBTN tot tijd landing op EBTN (plus de kosten van de sleper) verrekend (bij een maximum van 3 uur). De tarieven zullen bijgevolg bedragen:

Ka 8, Ka 6Cr en ASK 13: 0,15 €/min;

Astir, Mistral en SF34: 0,225 €/min;

ASW 19B : 0,30 €/min;

Niet uitgevoerd winterwerk zal thans à rato van 12 € per uur aangerekend worden;

Wat betreft de huur van de toestellen op verplaatsing en het gebruik van de toestellen voor wedstrijden dient het bestuur nog een beslissing te treffen.

Behoudens deze prijsstijgingen werden door het bestuur ook inspanningen geleverd die volgende besparingen zullen opleveren:

De ADA zal, meer dan vroeger, slechts als tweede sleper kunnen gebruikt worden (van april tot september). Met de aangepaste verzekeringsformule zal ongeveer 1500 € per jaar bespaard worden. De verzekering grondrisico blijft echter doorlopen;

Voorlopig zullen de drie kunststof eenzitters van de club vanaf 1 november tot 1 maart buiten bedrijf worden gehouden. Mogelijk zullen nog andere toestellen uit circulatie genomen worden. De verzekering grondrisico blijft ook hier doorlopen.

Er wordt de leden bovendien gevraagd de pistewagens enkel te gebruiken waarvoor die dienen, t.t.z. louter in functie van het zweven. Particulier gebruik is derhalve uit den boze! We dienen hier allen een inspanning te leveren om te besparen op brandstof.

**Johan Vandewalle**

## Milieu

Zoals reeds in de vorige Cumulus gemeld werd, heeft ons Bestuur de firma VOETS aangeduid om ons nieuw tankplatform te bouwen. Deze onderneming heeft een zeer gedetailleerd plan opge maakt van dit platform.

Op 13 oktober 2005 heb ik aan Defensie (1 CRI) een aanvraag, tezamen met een zeer gedetailleerd plan van de constructie, overgemaakt. Dit is nodig omdat er een concessietoelating moet gebeuren en tevens wil Defensie, onze opdrachtgever, nakijken of ons platform voldoet aan de normen van Vlarem. Dit vooral om te vermijden dat, moest er later een mankement vastgesteld worden, Defensie (financieel) verantwoordelijk zou worden gesteld.

Het aanvraagdossier ligt nu ergens bij Defensie. Het is uitsluitend het technische aspect dat er onder de loep wordt genomen. Van zodra zij het licht op groen zetten, zullen de werken van start gaan. Deze zullen ongeveer twee weken duren. De eerste week wordt er drie dagen gewerkt. De volgende week nog eens twee dagen. De periode ertussen is nodig om het beton de laten harden.

De huidige tankinstallatie zal blijven functioneren tot wanneer de tank leeg is. De daarop volgende bestelling zal gebeuren in onze nieuwe installatie.

Zoals overeengekomen in ons contract met de Firma Voets, werd reeds ongeveer ¼ van het

overeengekomen bedrag betaald. Een paar dagen terug hebben we van de stad Tienen een officiële bevestiging gekregen dat onze club 2500,00 € investeringssubsidies ontvangt voor de bouw van dit tankplatform. Dit bedrag is natuurlijk meer dan welgekomen.

**Theo Stockmans**

## Winterwerk

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

20 uren is het minimum, maar niet het maximum.

**Theo Stockmans**

## Welke proeven?

Tijdens de briefing van een goede overlanddag hoor je langs alle hoeken en kanten de vraag: welke proef ga je vliegen?

Snel worden de loggers bovengehaald en het goochelen met de keerpunten kan beginnen. De benen worden opgeteld, men kijkt of de gewenste afstand bereikt wordt en of je niet zondigt tegen het Charron reglement en de luchtvaartreglementering.

Maar eens buiten, wacht je nog meer werk. Je toestel buiten zetten of monteren, eventueel wassen, batterijen en valschermin plaats, ... Dus moet de piloot trachten om zoveel mogelijk tijd uit te sparen. Want het goede weder blijft niet eeuwig duren.

Dit kun je door, onder andere, je proeven op voorhand in de logger te steken.

En een goede raad, steek er niet teveel in. Hoeveel? Een moeilijke vraag waarop ik ga trachten een antwoord te geven.

Ik neem hier de piloten die reeds in het bezit zijn van hun "D" brevet.

♦ nog geen 300 km:  
100, 150, 200, 250 en 300 km

♦ nog geen 500 km:  
200, 300, 400 en 500 km

Dit zijn dus telkenmale proeven om je voor te bereiden op het hoger brevet.

Je neemt deze proeven zowel naar het noorden als naar het zuiden. 300 en 500 km zijn proeven of afstanden die je nodig hebt voor het "E" of diamanten brevet. Deze twee afstanden zijn liefst iets groter, de andere afstanden zoals 200 of 400 km mogen iets meer of iets minder zijn.

Opgelet:

Een diamanten 300 km doelvlucht mag een heen en terug zijn, of een driehoek. Een 500 km afstandsvlucht mag een gesloten omloop zijn met maximum drie keerpunten. Alle keerpunten bij deze twee proeven moeten minimum 10 km uit elkaar liggen.

In de loggers van de clubtoestellen

zouden dus  $2 \times 7 = 14$  proeven, plus daarbij de 50 km, in totaal 15 proeven komen. Iedere proef krijgt een nummer. Om een overzicht te hebben, moet de piloot wel een print out in zijn bezit hebben. In functie van het weder kan de piloot dan beslissen om bv proef nr 3 of 12 te vliegen, enz.

Nog een voordeel van een beperkt aantal type vluchten is het bevorderen van het samen vliegen.

100 km, de kleinste proef, kan veel lijken, maar het is amper op en af Zwartberg of Sovet.

Voor het vastleggen van de proeven, stel ik voor om eens in januari of februari, een zaterdagavond, tezamen te zitten.

De tekst hierboven is slechts een voorstel. Het MOET niet. Maar het verleden heeft mij geleerd dat de vroeger voorgestelde proeven niet het gewenste resultaat hebben geleverd. Volgens mij was het aanbod te groot.

**Theo Stockmans**

## Verslag sportcommissie

Verslag sportcommissie van 29 juni 2005

**Vergunning zweefvliegpiloot**  
Linde Vandebecck

**Theoretisch examen "hulpinstructeur"**  
Michaël Dehert

**5 uren duurvlicht**  
Tom Segers

**3000m hoogtewinst**  
Jan Waumans

Verslag sportcommissie van 05 oktober 2005

**5 uren duurvlicht**  
Christiane Gobert

**50 Km afstand**  
Jan Hendrickx

**Zilveren "D" brevet**  
Jan Hendrickx

**300 Km afstand**  
Jan Waumans

**Gouden "E" brevet**  
Jan Waumans

**300 Km doelvlucht**  
Jan Waumans

Verslag sportcommissie van 23 november 2005

**1000 m hoogtewinst**  
Pieter Leyssens

**50 Km afstand**  
Pieter Leyssens

**Zilveren "D" brevet**  
Pieter Leyssens

Zolang je bevoegdverklaring of gevlogen brevet niet wordt gehomologeerd door de sportcommissie is het niet officieel. Deze goedkeuring moet gebeuren binnen het jaar, zoniet is de aanvraag waardeloos.

**Theo Stockmans**

## Buitenlandingen

afgesloten op 09 december 2005

### Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	Afstand (km)
15/05	Bart HUYGEN	Bras	OO-YDV	9*
15/05	Yves RUYMEN	Bras	OO-YMR	9*
15/05	Rudi COOMANS	Opheylissem	OO-ZBA	6
16/05	Bart HUYGEN	Schöneseifen(d)	OO-YDV	87*
16/05	Yves RUYMEN	Kall(d)	OO-YMR	98*
18/05	Bart HUYGEN	Laudesfeld(d)	OO-YDV	73*
19/05	Bart HUYGEN	Sassey sur Meuse(fr)	OO-YDV	70,3*
19/05	Yves RUYMEN	Sassey sur Meuse(fr)	OO-YMR	70,3*
20/05	Bart HUYGEN	Les Hayons	OO-YDV	28,7*
21/05	Bart HUYGEN	Bièvre	OO-YDV	29,8*
10/07	Rudi COOMANS	Noduwez	OO-ZBA	8
16/07	Philip VERBEECK	Widooie	OO-YMR	31
02/08	Pieter LEYSSENS & Hanne VANDIKKELEN	LeLouroux	OO-ZQO	2,5**

\* vanuit EBSH

\*\* vanuit Le Louroux (F)

### Halve buitenlandingen (landingen op een ander vliegveld)

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	21****
10/07	Jelle VANDEBEECK	LFMX(fr)	F-CHHC	39**
15/07	Jan WAUMANS	LFMX(fr)	OO-YDD	39**
13/08	Theo STOCKMANS	Mailen	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 (F)

\*\*\*\* vanuit EBSH

**Theo Stockmans**

## FLARM

Ons sectiebestuur heeft besloten om alle clubtoestellen, slepers inbegrepen, uit te rusten met Flarm. In onze tweezitters komt een extra of tweede display.

De meeste eigenaars met een eigen toestel zijn ons daarin gevolgd.

De leveringen zijn gepland tegen einde februari. De privé's betalen hun Flarm bij de levering, voor de andere Flarms staat de Liga de clubs een renteloze lening toe die loopt over vijf jaar.

Ik wil hier nog eens benadrukken dat Flarm geenszins een vervangtoestel is van de transponder. Met een transponder worden wij gezien door de verkeersleiding en lijntoestellen, maar niet omgekeerd. Daarbij komt nog dat een transponder hoofdzakelijk wordt

gebruikt om in gecontroleerd gebied te vliegen. Wij zwevers vliegen bijna uitsluitend in ongecontroleerd gebied.

De Flarm vervangt in geen enkel geval je LOOK OUT. Het is slechts een hulpmiddel. Het sluit geen aanvaringen uit. Het detecteert slechts luchtvaartuigen die ook zijn uitgerust met zulk een toestel en waar een aanvaringsgevaar bestaat. En in ons ongecontroleerd luchtruim vliegen niet alleen zweeftoestellen, maar ook motorvliegtuigen, ULM, hellicopters,...

Het is dus wel een ideaal toestel om het aantal aanvaringen tot een minimum te beperken. Als wij met Flarm één dodelijk ongeval om de 20 jaar kunnen vermijden, is dit een enorm succes.

Ter info: volgende privé's hebben een Flarm besteld:

- Jan Waumans
- Luc Vandebeeck
- Theo Stockmans
- Jan Hendrickx
- Eric Vandewalle
- Edouard Valvekens
- Rudi Coomans

**Theo Stockmans**



## Europees kampioenschap 2005 te Nitra

Tijdens de Europese kampioenschappen zweefvliegen in het Slovaakse Nitra, van 09 tot 23 juli, behaalde Marc Ruymen in de 18 m klasse een 27ste plaats met 4266 punten.

Bart Huygen was de team captain van de Belgische ploeg, die bestond uit vijf deelnemers.

We vinden het wel spijtig dat niemand de moed gevonden heeft om over deze wedstrijd een kort relaas te schrijven omdat het toch de eerste maal is dat een clublid deelneemt aan een Europees kampioenschap.

Theo Stockmans

### EGC 2005

Nitra / Slovakia, 9th July - 23rd July 2005

#### 18m Class - Overall result

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	WO	<b>Wolfgang Janowitsch</b>	AUT	Ventus 2CX/18m	<b>6454</b>
2	10	<b>Ralf Fischer</b>	GER	LS 10/18m	<b>6298</b>
3	LF	<b>Petr Krejcirik</b>	CZE	Ventus C/17,6m	<b>6124</b>
27	2C	<b>Marc Ruymen</b>	BEL	Ventus 2CXT/18m	<b>4266</b>

## "E" of gouden brevet

piloot	300 km afstandsvlucht	3000 m hoogtewinst
Marc RUYMEN	X	X
Theo STOCKMANS	X	X
Luc VANDEBEECK	X	X
Jan WAUMANS	X	X
Eric VANDEWALLE	X	X

## Kaas- en wijnavond

Op 19 november organiseerde onze club een kaasavond. Dit gezellig samenzijn kende een heel pover succes. Dit betreurt ik ten zeerste. Er was slechts 1/10 van de leden aanwezig.

Ik hoop dat eenieder beseft dat onze club voor grote uitgaven staat, dit als gevolg van de verplichte milieuwerken. Op een paar jaar meer dan 80.000 € ophoesten is niet niks, en onze club moet hierbij nog blijven draaien, of beter gezegd, blijven vliegen.

Deze kaasavond gaat ons, sponsoring inbegrepen, ongeveer 300 € rijker maken. Dit bedrag is, in vergelijking met onze totale onkosten, een druppel water op een hete plaat. Niets is minder waar, want vele kleintjes maken een groot.

Met dit bedrag kunnen wij bijvoorbeeld één van de keuringen betalen van ons nieuw fuel platform, of het onderzoek van een bodemstaal, ...

In het contract met onze barman staat dat iedere sectie en de gemeenschap, jaarlijks, een activiteit mag organiseren. De club, of de secties ontvangen van de brouwerij een vat bier als sponsoring. Deze drank gaat naar de barman die het mag verkopen. Hier tegenover moet de barman wel 250 € betalen aan de organisator. Dit op voorwaarde dat er een activiteit georganiseerd wordt.

Concreet gezien betaalt Etienne nu 250 € aan de gemeenschap, mits wij een activiteit organiseren en hij gratis een vat bier ontvangt dat hij mag verkopen.

Maar het aantal aanwezigen speelt ook een rol. Men kan moeilijk aan Etienne vragen dat hij 250 € betaalt als het aantal aanwezigen bijvoorbeeld minder dan twintig bedraagt. En het heeft maar een haar gescheeld of ik had deze activiteit geannuleerd. Ik was niet van plan om slechts met een paar "moedige" clubleden te gaan tafelen.

En ik ben mij er ook ten zeerste van bewust dat niet iedereen aanwezig kon zijn. Er waren verschillende clubleden die niet aanwezig konden zijn wegens familiale verplichtingen of andere toezeggingen. Maar men gaat mij niet wijsmaken dat 9/10 van onze leden in dit geval verkeerden.

Aanwezig zijn op zulk een sociale bijeenkomst is niet om de voorzitter of het Bestuur een plezier te doen, maar het is wel ten voordele van iedereen, dus ook ten bate van de afwezigen.

Ik hoop dat ieder afwezig clublid hierover eens nadenkt.

**Theo Stockmans**

## Diamanten leden

02 dec. 05

naam	Doelvlucht 300 km	Afstandsvlucht 500 km	Hoogtewinst 5000 m
COOMANS Rudi	X		
BOYEN Etienne	X		
DEREYS Eddy	X		
HUYGEN Bart	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		
WAUMANS Jan	X		

De piloten die drie kruisjes achter hun naam hebben, bezitten het volledig diamanten of "F" brevet.

## Het tikje op de hoogtemeter

Regelmatig hoor ik verschillende piloten vertellen dat sommige hoogtemeters niet juist werken. Als je erop tikt, valt de naald 10 of 20 meter naar omlaag.

Een hoogtemeter werkt, zoals de meeste pneumatische instrumenten, met een zekere vertraging, maar die vertraging is zeer klein.

Nemen wij nu twee dezelfde hoogtemeters.

Op hoogtemeter A tikken wij en de naald valt 20 m naar omlaag. Op hoogtemeter B tikken wij niet. Wanneer zullen beide hoogtemeters dezelfde hoogte aangeven?

Indien onze variometer “- 1 m/s” aangeeft, zal dat na 20 s zijn. M.a.w. de naald van hoogtemeter A zal gedurende 20 s onbeweeglijk blijven terwijl deze van B langzaam naar beneden gaat om

na 20 s dezelfde hoogte aan te geven. Als je dan terug gaat tikken zal hij waarschijnlijk weer iets naar beneden gaan enz.

Indien onze gemiddelde snelheid 90 km/u bedraagt, zullen wij gedurende die 20 s ongeveer 500 m afgelegd hebben.

Zoals je ziet is het eigenlijk nutteloos om op de hoogtemeter te tikken. Trouwens, wat ga je doen bij een buitenlanding waar je de hoogte van het aardoppervlak ten opzichte van de zeespiegel niet kent? Soms kan je hoogtemeter 100 of 200 m aangeven terwijl je reeds de rond raakt.

Dus een goede raad, tik niet op je hoogtemeter en het zal ook gaan.

**Theo Stockmans**

## Uitslag Belgisch Kampioenschap Clubklasse (Saint-Hubert)

Pilot	Country	Glider	Reg.	Points	##
Corentin LEVEAU	CEVV	Pegase	OO-YVI	1269	1
Amaury D'OTTREPPE	BVGC	Std. Libelle	OO-YAM	1245	2
Olivier EVRARD	TAC	ASW 19	OO-ZNS	1221	3
Sébastien MATHIEU	KVDW	ASW 19	OO-YDV	1194	4
Bruno PIERAERTS	GLUB	Std. Cirrus	OO-ZBX	659	5
Jean-Marc BOONEN	GLUB	Pegase	OO-ZHC	552	6
Michael JEANMOTTE	ACA	LS 1 f	OO-ZBS	495	7
Bruno LE MAIRE	GLUB	Std. Libelle	OO-ZJX	451	8
Julie BODART	CAPVV	Std. Libelle	OO-ZNB	259	9



## Skipiste te EBTN

Zowel in het Laatste Nieuws van 22 november 2005 als het Nieuwsblad van 23/11, staat te lezen dat de burgemeester van Tienen een topattractie in Tienen wilt.

Eén van zijn ideeën is een skipiste te bouwen op ons vliegveld, meer bepaald op het gedeelte dat al bijna een decennium te koop staat. Of anders gezegd: de gebouwen van de vroegere kazerne.

Toen ongeveer 10 jaar terug de Elementaire VliegSchool zijn deuren moest sluiten, werd het ganse vliegveld ingekleurd als recreatiegebied waar ook aan recreatievliegen kon gedaan worden.

Moest deze skipiste er komen zou dat voor onze vliegclub een zeer positieve zaak zijn. Waarom?

Door de jaren heen werd ons leger steeds maar kleiner. Niet alleen de getalsterkte kromp, maar ook werden verschillende kazernes gesloten en verkocht. Vroeg of laat zou ook Goetsenhoven eens aan de beurt kunnen komen. En wat zou de toekomst ons dan brengen? Ik weet het niet.

Daarom ben ik er steeds voorstander van geweest om ook andere sportclubs gebruik te laten maken van ons vliegveld. Zo maken reeds de “Wielerpromotieclub Olympia” en de duivenclub “Onder Ons” gebruik van het vliegveld. Dus hoe meer sportclubs er bij komen, hoe beter voor ons.

De burgemeester voegt eraan toe dat de huidige clubs zeker mogen blijven, maar dat wij burens gaan krijgen.

Af en toe positief nieuws krijgen kan ook eens deugd doen.

**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](mailto: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

### Foto's

Theo Stockmans  
 Hanne Vandikkelen

### Internet homepage

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

### E-mail

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

### Redactie

Mattijs Cuppens  
 Fonteinstraat 22  
 3000 Leuven  
 Tel. 0486/76.76.34  
 E-mail: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@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.

Belgie Belgique  
PB  
3320 Hoegaarden  
Bi 63 52



# Cumulus

**Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen**

---



---

**Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 11 Nummer 4  
Van oktober tot december 2005**

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

**Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden**