

Zilvervondst op EBTN



Het mooie weer, de drukte of verveling of toch misschien hallucinerende dagdromen hebben de avonturier (kort gezegd - het kind in de mens) weer eens wakker gemaakt. De wildste verhalen kwamen meteen op. Bommen, granaatscherven of hele vliegtuigen uit de WO II zouden hier op EBTN onder de grond kunnen liggen.

Gewapend met een metaaldetector en zéér (zonder pijn te doen) veel fantasie is men aan archeologisch onderzoek en opgravingen begonnen. Resultaat: na 2 min zoeken en 10 min graven kon de vondst trots tentoongesteld worden.

Zilverpapier of toch maar aluminiumfolie????

Buitenlanding OO-TWJ



Met de traktor wordt de OOTWJ uit het veld getrokken...

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Bezoek Schempp-Hirth	3
Vormingsnamiddagen	5
Milieu	5
Vliegveld	5
Charron 2010	6
Beker van Vlaanderen	7
Charron door de jaren heen	7
Verdachte aardappelrooier	7
Sportcommissie	7
De blauwe reiger	8
Buitenlanding VVC	9
Buitenlanding TWJ	10
Buitenlandingen 2010	11
Jac Jansen Memorial Cup	12
EASA regelgeving	13
Beker Gerard De Praetere	15
Overzicht besturen	16
Prikbord	20
Colofon	20

Foto coverpage

Walter bij de debriefing, van L naar R: Walter, M. Geysemans (DGLV), N. Dejace (DGLV), J. Franssen (Liga) en P. Pauwels (Liga)

Woordje van de redactie

Er is weer eens een zweefseizoen dat ten einde loopt of vliegt. Op gebied van vliegveiligheid hoeft onze sport dit jaar niet fier te zijn. Enkele ongevallen met fatale afloop hebben onze zweefvliegwereld diep geschokt. Het waren menselijke fouten die aan de oorsprong lagen. De woorden nonchalance of gewoonte of geluk mogen wij, zweefpiloten, niet tarten. Het zou eens kunnen verkeren, schreef eens een beroemde schrijver.

Om ons allen eens wakker te schudden of basisprincipes te herinneren, organiseert de Liga daarom een aantal veiligheidsnamiddagen voor iedereen (zie elders in de Cumulus).

Begin deze maand, tijdens een verlofdag voor betrokkene, heeft Walter Vandewalle met glans een audit, of beter gezegd een ondervraging, van het Directoraat generaal Luchtvaart doorstaan. Hij heeft dit op vrijwillige basis gedaan om onze club alzo door het labirint van Europese regelgevingen van de EASA te loodsen. Wat wij in de toekomst, op technisch vlak, nog mogen of moeten doen, heeft Walter aan de hand van een artikel in deze Cumulus trachten uit te leggen. En in de nabije toekomst staat ons iets gelijkaardigs te verwachten op gebied van opleiding.

Op gebied van zweefweder mogen wij zeker niet klagen. Alhoewel vanaf begin augustus is het overlandvliegweider naar beneden gegaan. Maar wij hadden toch een prachtige driedaagse.

Als wij het weder van de laatste jaren eens bekijken, komen er meer en meer extremen voor. Oftewel is het heel warm oftewel heel koud. Kijk maar eens naar onze huidige winter of de afgelopen zomer. Het is dan ook in de kortere maar betere periodes dat wij het onderste uit de kan moeten halen.

En in iedere laatste Cumulus van het jaar doe ik een oproep voor ons winterwerk. Wij zijn reeds twee maanden ver en ik moet spijtig genoeg vaststellen dat er aan onze clubtoestellen nog niet veel is gedaan. Maar binnen een paar maanden mogen we reeds de eerste cumuli verwachten. En dan vragen zich steeds verschillende clubleden af: hoe komt dat toch? Kuisen en links of rechts wat afschuren en bijverven kan toch iedereen. En wij beschikken daarenboven over twee, mooi verwarmde werkhuizen om jaloers op te zijn. Maar ja, vanzelf gaat dat niet.

Tot ziens

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart 2011?

- ✓ Vormingsnamiddagen "vliegveiligheid"
- ✓ Algemene Vergadering sectie zweefvliegen
- ✓ Vleugeluitreiking

Activiteitenkalender

- ✓ **Zaterdag 15/01**
Veiligheid Lommel
- ✓ **Zaterdag 22/01**
Veiligheid Gent
- ✓ **Zaterdag 29/01**
Symposium
- ✓ **Zondag 30/01**
Herhalingsles luchtruim
- ✓ **Zaterdag 05/02**
Algemene Vergadering sectie zweefvliegen
- ✓ **Zondag 13/02**
Veiligheid Hasselt
- ✓ **Zaterdag 26/02**
Herhalingsles luchtruim
- ✓ **Zaterdag 05/03**
Vleugeluitreiking
- ✓ **Zaterdag 19/03**
Algemene Vergadering club
- ✓ **Zaterdag 14/05**
Tienen sport
- ✓ **Za 11 + Zo 12 + Ma 13/06**
Driedaagse
- ✓ **Zaterdag 30/07**
Victor Boin wedstrijd
- ✓ **Za 27 + Zo 28/08**
Opendeurweekend (80j KVDW)

**1 artikel in
Cumulus**

=

**2 uren
Winterwerk!!!**



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 maart 2011

Bezoek Schempp-Hirth Flugzeugbau



Op 20 oktober bracht ik samen met Theo Stockmans een bezoek aan Schempp-Hirth Flugzeugbau in Kirchheim-unter-Teck. Schempp-Hirth is de bouwer van onder andere Nimbus, Discus, Ventus, Duo Discus en Arcus. Theo moest zijn Ventus binnen doen voor onderhoudswerkzaamheden. Ik besloot hem te vergezellen en zo ook eens een bezoek te brengen aan de fabrikant van mijn Discus CS.

We vertrokken 's morgens om 3u vanuit Goetsenhoven. De rit tot Kirchheim is zo'n 550km lang. Na een stop rond 7u voor een paar croissantjes en wat fileleed in de buurt van Stuttgart reden we rond 9u30 de poort van Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH binnen. De fabriek ligt temidden in de voorstad van Kirchheim. Er werken zo'n 100 werknemers. Daarnaast heeft Schempp-Hirth nog een fabriek in Tjechië, waar ook nog eens zo'n 40-tal werknemers zijn te-

werkgesteld. Kortom geen klein bedrijfje. Schempp-Hirth Flugzeugbau viert op 5 november van dit jaar haar 75-jarig bestaan.

We werden bijzonder hartelijk onthaald door Thomas Kraja, die bij Schempp-Hirth verantwoordelijk is voor het technische gedeelte. Theo rolde zijn Ventus uit de aanhanger en overliep met Thomas de onderhoudswerkzaamheden die dienden te gebeuren.

Vervolgens gingen we naar het magazijn waar ik wat onderdelen nodig had voor mijn Discus CS. We werden bijzonder vriendelijk met raad en daad te woord gestaan door het aanwezige personeel. Tenslotte kregen we een rondleiding van Thomas doorheen het gehele bedrijf. We begonnen bij de afdeling waar de vleugels en de romp in mallen worden gemaakt.



De eindmontagehal



Museum Sinsheim, met de op de achtergrond links de Concorde, rechts de Tupolev 144

Vervolgens ging het verder naar de afdeling waar al het metaalwerk wordt vervaardigd, gelast en geassembleerd. Daarna kwam de montageafdeling en tenslotte de spuit- en afwerkingsafdeling. Ik mocht enkel foto's maken in de afwerkingshal. Ik kwam tijdens onze rondleiding bijzonder onder de indruk van de hoeveelheid handwerk en vakmanschap die nodig zijn om een zweefvliegtuig te bouwen. Afhankelijk van het type toestel steken er tussen de 800 en 1400 manuren in. Zowat 90% van de bouw van een zweefvliegtuig is handwerk! Ik krijg hierdoor alleen nog maar meer respect voor het materiaal waarmee ik vlieg.

Schempp-Hirth maakt ook bijna alles zelf. Per jaar verlaten er zo'n 120 nieuwe zweevers de fabriek. Van de Arcus worden er 4 tot 6 per maand gebouwd. De levertijd van de Arcus is 2,5

jaar... Over de Quintus wilde men nog niets kwijt. We schudden tussendoor nog handjes met "Biggo" Berger, verkoopsverantwoordelijke en met Brigitte Holighaus, weduwe van de in 1994 in de Zwitserse Alpen verongelukte Klaus Holighaus. Zij heeft samen met haar zoon Tilo Holighaus de touwtjes in handen bij Schempp-Hirth Flugzeugbau. 's Middags kregen we nog een lunch aangeboden in de kantine. Rond 13h vertrokken we weer.

Op de terugreis stopten we nog even op het vliegveld Hahnweide. Fliiegergruppe Wolf Hirth heeft hier zijn thuisbasis. Van de 100 personeelsleden van Schempp-Hirth Flugzeugbau zijn er 35 die zelf ook aan zweefvliegen doen. Een 15-tal doen aan modelvliegen. Op Hahnweide maken alle nieuwe Schempp-Hirth vliegtuigen hun eerste testvluchten. Op de terugweg maak-

ten we ook nog een blitzbezoek aan het Auto- und Technik museum van Sinsheim. Blikvangers hier zijn een Concorde, zijn Russische tegenhanger een Tupolev-TU-144, The Blue Flame, een raketauto die in 1970 het snelheidsrecord brak met een snelheid van 1014,5 km/u, en tal van andere vliegtuigen, motoren, auto's en treinen. Dit museum is absoluut een bezoek waard.

Maar dan moet je er wel een dag voor uittrekken. Die tijd hadden wij helaas niet. Rond 19h waren we terug thuis en sloten een lange maar geslaagde dag af in een bekende eettent in H el cine. Ik kan iedereen aanraden wanneer je de kans hebt om een keer mee te gaan naar Schempp-Hirth.

Johan Vanhoyland

Vormingsnamiddagen "VLIEGVEILIGHEID"

In 2010 heeft de zweefvliegsport in België op gebied van vliegveiligheid geen goede beurt gemaakt. Wij hebben meerdere malen op een negatieve manier de pers gehaald. Menselijke fouten lagen aan de basis. En omdat wij allen, mensen zijn, maken wij, bewust of onbewust fouten. Soms met ernstige gevolgen.

Om deze menselijke fouten tot een minimum te herleiden, hebben wij in de schoot van de Liga beslist vormingsnamiddagen over vliegveiligheid te organiseren. Deze worden niet per club georganiseerd, maar wel per regio. Maar iedereen is vrij om zelf de plaats van deelname te kiezen.

Deze sessies staan open voor **IEDEREEN**. Of je nu beginnende zweefpiloot bent of instructeur. Iedereen zit in hetzelfde lokaal en aan iedereen wordt dezelfde uiteenzetting gegeven. Op het einde zal aan iedere deelnemer "gratis" een memostick gegeven worden met daarop de uiteenzetting.

Waar gaan die sessies door?

- zaterdag 15 januari te Lommel
- zaterdag 22 januari te Gent
- zondag 13 februari te Hasselt

Voor de juiste plaats zie hiervoor het Ligablad. Telkens vanaf 14u stipt tot 18u

Voor onze club lijkt Hasselt (juist achter het station) de kortst bijgelegen plaats. Om te vermijden dat iedereen met zijn eigen wagen er naar toe rijdt, zullen wij in de schoot van onze club dat ietwat coördineren. Later meer daar over.

Maar nogmaals, iedereen mag zelf zijn eigen plaats kiezen. Dus iemand van ons mag gerust, bv, naar Gent gaan als hem/ zij dat beter uitkomt.

Het is eigenlijk een must voor iedereen om eraan deel te nemen. Laten we met zijn allen er naar toe gaan. Want zeg nooit: met mij gaat dat (ongeval) nooit voorvallen.

Theo Stockmans

Milieu

Zoals reeds geschreven in de vorige Cumulus, zullen de werkzaamheden aan d elektriciteit in ons clublokaal starten einde december dit jaar. Eens deze voltooid zijn, wordt het gekeurd door een erkend keuringsorganisme (Vincotte, ATK,). Als wij de goedkeuring op zak hebben, zal Eandis de nieuwe buitenaansluiting aanbrengen. Hierdoor kan, onder andere de verwarming in onze werkhuizen op "volle" toeren draaien.

Maar tegelijkertijd is een volgende stap gezet in het bekomen van onze milieuvergunning.

Zoals in de septembereditie, vraag ik langs deze weg medewerkers die zich thuis voelen in elektriciteitwerken om samen met Johan Boon te werken.

Theo Stockmans

Vliegveld

Ik ben ondertussen het dossier persoonlijk bij het BLOSO gaan afgeven. Omdat de stad Tienen een belangrijke rol kan spelen in de toekomst van ons vliegveld, ben ik wel eerst dit dossier gaan bespreken met de schepenen van sport, Patrick Grootjans en de stadssecretaris, Luc Janssens.

Ondertussen is er ook op gewestelijk vlak een vergadering geweest betreffende de toekomstige inkleuring of bestemming van het vliegveld, in het vakjargon spreekt men van het opstellen van een "masterplan". Dit kan ongeveer één jaar in beslag nemen. De uitvoerders zijn hier de stad Tienen en de provincie (Vlaams Brabant) of het gewest (Vlaanderen).

De minister van Defensie houdt ook nog altijd vast aan zijn plan, het leger zal ons vliegveld vervreemden ten laatste op 31 december 2011. Daarna wordt het overgegeven aan het Ministerie van Financiën/ Domeinen. Tenzij de (eventuele) nieuwe minister van Defensie er anders over beslist.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Charron 2010

Onze club bekleedt een 5de plaats, één plaats beter dan vorig jaar.

BENELUX

Club

22	Kai Arstila
26	Mattijs Cuppens
30	Geert Bollens
32	Ruben Michaux
34	Jean Luc Vandebecck
41	Theo Stockmans
44	Herman Moens

Standaard

20	Jelle Vandebecck
25	Johan Van Hoyland
31	Eric Van De Walle
37	Rudi Coomas
48	Jan Waumans
53	Yves Ruymen
54	Herman Moens

Open/ Ren

2	Theo Stockmans
6	Sebastien Mathieu
11	Andre Ruymen
36	Walter Van De Walle

Motor

14	Yves Ruymen
32	Luc Vandebecck

Vrije afst

6	Theo Stockmans
---	----------------

Opgegeven

7	Theo Stockmans
9	Sebastien Mathieu

BUITENLAND

Club

11	Kai Arstila
<i>Standaard</i>	
8	Yves Ruymen
9	Jan Waumans
20	Johan Vanhoyland

Open/ Ren

4	Theo Stockmans
---	----------------

Motor

24	Luc Vandebecck
----	----------------

Junioren

19	Ruben Michaux
----	---------------

Er hebben slechts 17 verschillende clubleden 500 punten of meer behaald hebben, en dat kan toch beter denk ik. Maar het is er toch één meer dan vorig jaar.

Theo Stockmans

Beker van Vlaanderen

Dit is een regelmatigheids criterium die betwist wordt gedurende drie zweefvliegwedstrijden:

- Kempencup
- Kiewitcup
- Keiheuvelcup

Wegens de slechte weersomstandigheden kon de Keiheuvelcup dit jaar niet doorgaan.

In 2010 namen twee clubleden hieraan deel:

In de Sportklasse zonder transponder:

Op de 11de plaats: Sebastien Mathieu

In de Sportklasse met transponder:

Op de 5de plaats: Jelle Vandebeek

Theo Stockmans

Charron door de jaren heen...

Hieronder vinden jullie een overzicht van onze clubrangschikking gedurende de laatste acht jaren.

Jaar		Plaats	Punten
2003		7	53060,6
2004		7	47751,5
2005		7	33192,7
2006	binnenland	5	55077,7
	buitenland	7	18543,3
2007		8	42064,1
2008		6	54327,4
2009		6	64068,3
2010		5	67804,9

Verdachte aardappelrooier...

29 augustus 2010, 17h26...

Terwijl we met zijn allen na alweer een slechte vliegday in de bar hangen, ziet Julie V. plots een verdachte beweging op de piste. Een Volvo XC 90 rijdt met hoge snelheid en vier knipperende richtingaanwijzers richting 24. Halverwege de 24 gaat de wagen van de piste af en stopt naast het aardappelveld. Een man van rijzig gestalte stapt uit. Hij opent de koffer van zijn wagen en haalt er een spade en een doos uit en begint naarstig te graven in het aardappelveld. Regelmatig richt hij zijn blik op om te kijken of niemand hem in de gaten heeft.

Dit ziet er allemaal uiterst verdacht uit. Julie V. verwittigt Yves R. en al snel stuiven ze met de Mercedes Jeep van Yves R. richting 24. Eenmaal dichterbijgekomen wordt al snel duidelijk wat er aan de hand is. De geheimzinnige man blijkt André R. te zijn, het broer van Yves R. Hij moet blijkbaar goede punten scoren bij moeder de vrouw en is zowaar een doos aardappelen aan het rooien. En nu niet zeggen dat het niet waar is hé, want onze verslaggeefster Julie V. heeft alles vast gelegd op de gevoelige plaat...

Prestaties en Sportcommissie van 6/10/2010

1000 hoogtewinst

Ruben Michaux

Jérémy Wouters

5 uren duurlucht

Jérémy Wouters

300 Km afstandsvlucht

Johan Vanhoyland

300 Km doelvucht

Johan Vanhoyland

Bekomt zijn zweefvliegvergunning

Jérémy Wouters

Bekomen hun bevoegdverklaring "vliegen met passagiers"

Kai Arstila

Koen Pierlet

Is geslaagd als hulpinstructeur zweefvliegen

Yven Mauroo

Theo Stockmans



Het waren lekkere aardappelen

De blauwe reiger

Een regelmatige bezoeker van ons vliegveld is de blauwe reiger. Sommige dagen kunnen we er zelfs enkele waarnemen op de grasstroken langs de RWY en TWY.

Wat voor een vogel is dat eigenlijk en wat komt hij op ons vliegveld zoeken?

Het is meest voorkomende reiger-soort in Europa. In Noord-Europa is hij een trekvogel en gaat meestal overwinteren in Zuid-Europa of Afrika. In onze kontrij-en met een milder klimaat kunnen we hem het ganse door observeren.

In het voorjaar keren ze terug naar broedkolonies, waar ze meestal oude nesten gebruiken. Zijn er geen meer, dan worden nieuwe nesten gebouwd. De zoektocht naar een bruikbaar nest gebeurt door het mannetje die daarna op zoek gaat naar een wijfje. De bouw of uitbouw van een nest gebeurt wel door beiden. Deze nesten kunnen zowel in het riet als in de bomen voorkomen.

In de meestal ondiepe nestkuil legt het wijfje meestal met tussenpozen van 2 dagen 3 tot 5 blauwgroene eieren. Het uitbroeden gebeurt zowel door het mannetje als het wijfje. Na ongeveer één maand kruipt het laatste jong uit het ei. Het voeren gebeurt eveneens door beide ouders.

Als de jongen ongeveer drie weken oud zijn, vechten ze zo verwoed om de beste plaats, dat de nakomertjes door de oudere en sterkere broertjes en zusjes worden verdrongen en mishandeld en dan vaak door verzwakking sterven. Daarom blijven ook bij grotere legsels gewoonlijk niet meer dan drie jongen over.

Na 30 dagen verlaten de jonge reigers voor de eerste maal het nest. Maar paswanneer ze ongeveer twee maanden oud zijn, kunnen ze reeds zo goed vliegen, dat ze definitief afscheid nemen van de kolonie. Aan het einde van het tweedelevensjaar zijn ze geslachtsrijp, veel wijfjes reeds na het eerste jaar.

Blauwe reigers kunnen ook zeer oud worden, de gemiddelde leeftijd is 25 jaar.

Een volwassen blauwe reiger neemt per dag ongeveer 330 gram voedsel tot zich. Dit bestaat voor een derde deel uit vis. Maar voor twee derde uitvoer de visserij schadelijke larven van de geelgerande watertor, uit libellen en talrijke kleine knaagdieren. Maar ook wormen, slakken, mollen tot zelfs ringslangen staan op zijn menu. Vooral de jonge reigers worden met grote hoeveelheden veldmuizen gevoederd. Ook dode grondeekhoorns zijn reeds in nesten van reigers gevonden.

Bij het water vangen de reigers slechts aan de oppervlakte zwemmend dieren omdat ze met hun snavel niet graag dieper dan tien centimeter in het water stoten. Karpers lopen als bodemvissen weinig gevaar. Ook vangen reigers zelden vissen die langer zijn dan twintig centimeter.

De reigers zijn voor de mens niet alleen van nut door het vangen van muizen en talloze voor de visserij schadelijke waterinsecten, maar ook door de productie van grote hoeveelheden mest in de broedkolonies.

Deze vogel weegt ongeveer 2 Kg en heeft een spanwijdte gaande van 90cm – 98 cm. Hij heeft grijze bovendelen, witte kop en nek, zwarte band van losse veren vanaf oog en eindigend in een puntige kuif. Onderdelen grijs wit met wat zwart op borst en flanken. Grote gele snavel, poten bruinachtig; snavel en poten in broedtijd roze. Staat vaak bewegingsloos in water, langs de waterkant of gewoon op een grasvlakte. Maar men kan hem ook in bomen aantreffen.

Vliegbeeld met ingetrokken kop en hals (een ronding vormend), lange brede en ronde vleugels en uitstekende poten.

Geluid: meestal een luid, schor "rhaaa". Het ei is zonder tekening, soms met rode vlekking of donkerbruine/ witte tekening. Basiskleur bleek blauw/ blauwgroen. Schaal vaak met "speldeprikachtige" poriën, niet glanzend. Formaat 61 x 43 mm, gewicht 60 gr.

Theo Stockmans



Een sierlijke vogel

Buitenlanding OO-VVC



Human factor = hoe mensen omgaan met hun omgeving.

De prestaties van de vlieger kunnen door verschillende factoren beïnvloed worden. Kennis van menselijke factoren helpt ongevallen te voorkomen.

Drie oorzaken spelen een grote rol bij een ongeval en/of incident: het vliegtuig, de (weers)omstandigheden en de piloot. Elk van deze individuele oorzaken kan door interactie aanleiding geven tot een ongeval en/of incident. Ja, in theorie weten we dat. Het spreekt toch vanzelf. Je moet gewoon je logisch verstand gebruiken. Enz....

Zelf met constante aandacht op het randgebeuren kunnen door onvoorziene omstandigheden bijna-ongelukken optreden. Dit werd hier nogmaals gedemonstreerd. Na geland te zijn en zijn vertrekpositie terug te willen innemen voor een volgende sleep, werd de Piper verrast door een windstoot die hem in het patattenveld gestuwd heeft. Gelukkig zonder brokstukken. Maar de sporen waren wel te zien. Met man en macht kregen we de Piper weer in piste. Gelukkig was er geen schade aan de Piper (wel aan de eigendunk van de sleper).

Bij dit incident lag de oorzaak aan de weersomstandigheden.

Stefan Neziec



Buitenlanding OO-TWJ

Op 15 november maakte de mooi gerestaureerde Aeronca, OO-TWJ, zijn eerste vlucht maken vanuit EBTN.

Het was onder een mooie, bijna blauwe hemel dat Louis Denayer en Danny Vandewalle het lucht-ruim kozen. Omstreeks 15u30 werd er langs de radio gemeld dat hij in Hoegaarden, nabij het gehucht Hoksem, een buitenlanding gemaakt had. Dit op ongeveer 6 km van ons vliegveld. Eerst wilden wij het niet geloven, maar het was geen grap. Louis had het toestel feilloos in een gezaaid veld neergezet. Gekwetsten waren er niet en de materiele schade was nihil.

Wat was er gebeurd? Bij een paar stall oefeningen liet de motor het plots afweten. Daar dit toestel geen starter heeft, is het ook niet mogelijk om hem opnieuw aan de praat te krijgen in de lucht. En het gebeurde ook te ver van EBTN om eventueel in glijvlucht terug te keren.

Daar de landingsplaats dicht bij een geasfalteerde weg lag, werd onmiddellijk gedacht om hier terug op te stijgen. Maar hiervoor was de toelating nodig van DGL (Directoraat-generaal Luchtvaart). Daar 15 november voor alle staatsdiensten een verlofdag is (Feest van de Dynastie) kon of wilde men die dag niet meer langs komen maar wel op 16 november.

Ondertussen kreeg deze buitenlanding veel bezoekers: de pers (ook ROB), de politie, omwonenden en zelfs de burgemeester van Hoegaarden. De Aeronca werd tot op de rand van het veld getrokken met een tractor. De chauffeur hiervan was toevallig een militair piloot.

Het toestel zou dus de nacht doorbrengen in het veld. De

nachtwacht zou verzekerd worden door een van de eigenaars Danny Vandewalle. Zijn broeders hadden wel wat kampeermateriaal laten aanrukken. Want wegens de toenemende mist zou het een frisse nacht worden.

De volgende dag (16/11) kwam, omstreeks 11u, een afgevaardigde van DGL langs. Om terug te mogen opstijgen moest de startbaan een breedte hebben van 18m en een lengte van 250m. Hier in dit geval was het slechts 5m op 220m. Voor Louis Denayer geen enkel probleem. Maar DGL maakte ook problemen met de kleine aardophoppingen langs de weg. Het moest zijn directeur zijn die, in dit geval, de beslissing zou nemen. Die zou er ten vroegste komen op woensdag. In elk geval kon wegens de dichte mist (zichtbaarheid \pm 100m) er toch geen sprake zijn van terug op te stijgen. En nog een nacht doorbrengen bij het toestel, daar had niemand zin in.

De gebroeders Vandewalle hebben dan maar de beslissing genomen het toestel ter plaatse te demonteren, het was de kortste pijn. De vleugels konden vervoerd worden op de aanhangwagen van de Bergfalcke. Maar de romp was

een ander probleem. Een ULM remorque kon hier de oplossing bieden.

Het demonteren van de vleugels ging eigenlijk vlot. En zij werden één voor één naar Goetsenhoven gebracht. Ondertussen konden wij een beroep doen op de ULM aanhangwagen van Staf Wage-neers die bij de Luchtkadetten stond. Maar het spoor van de TWJ was iets te smal voor die aanhangwagen. Voor de oplossing werd een beroep gedaan op Sylvain. Twee balken werden vastgemaakt op de ULM remorque en daartussen pasten de wielen van het toestel als gegoten. Het staartwiel kon ook inventief maar veilig vastgemaakt worden.

Het transport naar Goetsenhoven stelde nog een probleem. Het hoogteroer had een spanwijdte van ongeveer 3m. Onder een colonne van een zestal voertuigen, met allen de vier pinklichten aantrok Yves met zijn jeep de romp probleemloos naar ons vliegveld. Omstreeks 17u30, en nog altijd dichte mist, kwam een einde aan dit avontuur. Na een dikke pint gedronken te hebben, keerde iedereen voldaan huiswaarts.

Theo Stockmans



TWJ op de remorque

Buitenlandingen 2010

Buitenlandingen

Datum	Naam	Plaats	Toestel	Imma.	Afstand (km)
10/04	Bart Huygen	Sint Lambrechts Herk	Astir	OO-ZMW	29
15/05	Luc Vandebeeck	Sint Lambrechts Herk	Silent 2	E 91	29
01/07	Yves Ruymen	Zazriva	ASW 19	OO-YDV	69***
05/07	Yves Ruymen	Dolne Vestenice	ASW 19	OO-YDV	17***
08/07	Yves Ruymen	Nizne Kamence	ASW 19	OO-YDV	39***
13/07	Yves Ruymen	Podkonice	ASW 19	OO-YDV	50***
05/09	Jelle Vandebeeck	Wuustwezel	Discus 2b	OO-YMR	20**
15/11	Louis Denayer & Danny Vandewalle	Hoegaarden (Hoksem)	Aeronca	OO-TWJ	6

Landingen op een ander vliegveld

02/04	Theo Stockmans	Saint Crépin (Fr)	Ventus 2cx	OO-YTS	125,4*
17/04	Jelle Vandebeeck	Sint-Truiden	ASW 19	OO-YDV	16,5
15/05	Theo Stockmans	Sint-Truiden	Ventus 2cx	OO-YTS	16,5
24/05	Sebastien Mathieu	Maillen	LS3	D-1945	45,4
24/05	Andre Ruymen	Sovet	Mini Nimbus	OO-ZMS	56
24/05	Yves & Marc Ruymen	Dahlemer Binz (D)	Nimbus 4 DM	D-KRME	119
24/05	Koen Biesmans	Zutendaal	KA 6 Br	OO-ZYE	50
04/07	Yves Ruymen	Tomcany	ASW 19	OO-YDV	42***
08/07	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (Fr)	Discus	D-9870	40*
11/07	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (Fr)	Discus	D-9870	40*
14/07	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (Fr)	Discus	D-9870	40*
16/07	Yves Ruymen	Tomcany	ASW 19	OO-YDV	42***

* vanuit Vinon (Fr)

** vanuit Woensdrecht (NL)

*** vanuit Prievidza (Slovakije)



Herman aan het werk aan de remorque van de Ka6cr

Jac Jansen Memorial Cup 2010

Op 4 en 5 september nam Jelle Vandebeedck deel aan de Jac Jansen Memorial Cup in Woensdrecht.
De uitslag van de Combi-klasse kan je hieronder vinden...

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.II		Pierre van den Elshout	NL	Std. Libelle	1030
2.W3		Ralph Reefman	NL	Discus	946
3.KH		Jeroen Jennen	BE	LS 4	941
4.JU		Pieter van Vliet	NL	LS 1 f	898
5.MZ		Roose Jan	NL	LS 4	851
6.AH		Dries van Gestel	BE	DG 300	780
7.LP		Adriaan Schuitmaker	NL	Std. Cirrus	762
8.24		Michiel Lodder	NL	ASW 24	722
9.52		Jelle Vandebeek	BE	Discus 2b	711
10.R1		Jan Gillegot	BE	LS 8	691
11.KB		Pieter Beckx	BE	Janus CT	666
12.BR		Peter Bertels	BE	Std. Libelle	621
13.W4		Roelof+Raoul Klunder Nijland	NL	DG 1000/20m	593
14.BG		Carl Claessens	BE	Duo Discus T	506
15.QV		Team QV	NL	Duo Discus T	447
16.W1		Jan Seton	NL	Duo Discus X	388
17.JJ		Cristiaan Bielen	BE	ASK 13	327
18.TQ		Ben Heylen	BE	LS 4	229
19.EM		Jeroen van Dijk	NL	Mosquito B	177
20.LX		Simon Berx	BE	LS 4	0



Na de stormschade van vorige zomer, werd aan de loods privé motor, in november, een nieuwe poort geplaatst

EASA regelgeving en de impact op onze hobby

Er is al heel wat inkt gevloeid over dit onderwerp. Sinds september 2009 zijn al onze toestellen geconverteerd naar het nieuwe Europees systeem (EASA regelgeving). Part M dat de te volgen regels beschrijft is van kracht geworden. Dit hield praktisch in dat niemand in de Belgische zweefwereld nog bevoegd was om complex onderhoud aan een zweefvliegtuig uit te voeren. Alleen "Pilot-owner" onderhoud kon nog gebeuren in de clubs.

herbeoordeling van de Luchtwaardigheid. We trachten van DGLV gedaan te krijgen dat in elke club bepaalde leden erkend worden als "Certifying Staff" zodoende dat we de complexe taken mogen blijven uitvoeren in eigen beheer.

We verbinden ons contractueel aan een commerciële Camo+ organisatie en geven het "complex" onderhoud volledig uit handen.

voor "Optie 3" Firma Antwerpen (Duitsland).

Omdat het "Directoriaal Generaal van de Luchtvaart" sommige gewezen technische keurders (voor onze club Eric Vdw, Walter Vdw en Johan Boon) aangewezen heeft als "Certifying Staff" is deze formule tot hier toe werkbaar.

Dankzij deze aanduiding kan het complexe onderhoud door hun uitgevoerd en afgetekend worden.

Van zodra zij deze bevoegdheid verliezen zullen we voor elke complexe taak een commerciële firma moeten aanspreken.

De afspraak met Antwerpen is dat we alles melden zodat zij alles kunnen opvolgen. Zij zijn samen met de piloot eigenaar verantwoordelijk voor de opvolging van de luchtwaardigheid.



Welke taken al of niet complex zijn, worden beschreven in Part-M.

Enkele voorbeelden van complexe taken: stuurkabels vervangen, demonteren van stuurorganen, allerhande reparaties, uit- en inbouwen van sleeplaken, uitvoeren van de meeste TM's.

Om onze clubs verder te laten functioneren dacht de "Liga" aan volgende opties:

We richten een onderhoudsorganisatie op met alle nodige vergunningen (subpart F organisatie), de luchtwaardigheids herbeoordeling gaat in dit geval via DGLV (Bestuur der Luchtvaart)

We richten binnen de Liga een Camo+ organisatie op voor de

Camo = continuous airworthiness management organisation = een organisatie die de luchtwaardigheid opvolgt en een aanbeveling tot verlenging van de luchtwaardigheid uitschrijft naar DGLV toe.

Camo + = idem aan Camo maar met de bevoegdheid de luchtwaardigheidsverlenging zelf af te leveren

Begin 2010

Optie 1: heeft men vrij snel laten varen omdat dit financieel niet haalbaar is.

Optie 2: lag al heel lang ter studie op tafel, DGLV was niet erg meegaand.

Optie 3 : onze club heeft in 2010 gekozen

Zomer 2010

DGLV gaat mee in de gedachte dat de Liga een Camo+ organisatie opstart maar dan wel in een "niet gecontroleerde omgeving".

Praktisch gezien komt het hierop neer: de piloot eigenaar is de eindverantwoordelijke en het toestel moet jaarlijks een fysische keuring ondergaan.

Daarin verschilt de Camo+ van Antwerpen met die van de Liga. Zij zitten in een gecontroleerde omgeving en hoeven maar elke drie jaar een fysische keuring uit te voeren en tussenin twee maal een administratieve. Zij dragen wel de eindverantwoordelijkheid.

Voordat de Liga Camo+ operationeel wordt, wil DGLV 1 keurder van elke club aan een audit onderwerpen.

Deze audit moet aantonen dat de kandidaat ARS (airworthiness review staff) voldoende kennis bezit van Part M, perfect weet

hoe een levensloopmap & reis-dagboek van een vliegtuig bijgehouden moeten worden, kan aantonen waar en via welke kanalen alle informatie over elk zweefvliegtuig te vinden is en voldoende praktische kennis heeft om een zweefvliegtuig te controleren. Er werd een schema opgesteld om elke club over een tijdspanne van +/- 6 maanden te auditten.

2 december '10

DGLV komt de kandidaat "ARS" van onze club KVDW evalueren. (Walter Vandewalle)

De audit was correct maar zeer uitgebreid. (lees: ze hebben me flink op de rooster gelegd)

Omdat onze toestellen contractueel door Antwerpen opgevolgd worden kan ik officieel de komende twee jaar geen clubtoestel keuren.

Om dit op te lossen heeft DAC (Diest Aero Club) ons een Ka8 (OO-ZEN) van hun vloot ter beschikking gesteld, waarvoor mijn dank.

Op het einde van de dag heeft men mijn kandidatuur "positief" geëvalueerd.

Voorjaar 2011

Wanneer de Camo+ van de Liga officieel van start zal gaan, krijgen zowel de Certifying Staff (CS) als de Airworthiness Review Staff (ARC) hun officiële stempel niet tegenstaande dat deze twee functies onafhankelijk zijn van elkaar.

De ARS (keurders) zijn onafhankelijk van de clubbesturen en staan onder de Accountable Manager van de Liga.

De CS (techniekers of certifying staff) staan onder de clubbesturen.

Jaarlijks zal de Kwaliteits Manager van de Camo+ de interne auditter opdracht geven de aangesloten clubs te auditten.

De Camo+ zal op zijn beurt geaudit worden door DGLV.

Waarom doen we het?

Hoe alles gaat evolueren in de toekomst weten we niet, iedereen hoopt dat de regelgeving voor toestellen met een maximum take-off gewicht < 1 ton minder zwaar zal uitvallen dan het van kracht zijnde Part M.

IJdele hoop of niet, we zullen moeten afwachten. Ondertussen is Part M de Bijbel.

Indien we nu geen bevoegdheden kunnen verwerven zullen onze clubs 100% afhankelijk worden

van commerciële instellingen.

Het hoeft geen extra uitleg dat we zullen inboeten aan flexibiliteit en dat de werkingskosten van onze clubs alleen maar zullen toenemen.

In hoeverre de inzet (kostbare tijd) van vele vrijwilligers zal lonen t.o.v. het behaalde resultaat zal binnen enkele jaren duidelijk worden.

Walter Vandewalle



Niet alleen aan onze zweefstoestellen is er elk jaar weer hopen werk om alles in orde te houden. Ook aan het clublokaal en de hangars moeten onderhouden worden. Zo werd afgelopen zomer de toevoer van elektriciteit in de hangars en vernieuwd.

Beker Gerard De Praetere 2010

Hieronder vind je de definitieve uitslag van de beker Gerard De Praetere 2010.

Enkel vluchten met vertrek en aankomst in Goetsenhoven, langer dan 3u, die op de Charron.line geplaatst worden, komen in aanmerking.

	Datum	Piloot	Toestel	Proef	Duur
1.	23/05/2010	Yves RUYMEN	Nimbus 4D	VV 405	7:53
2.	26/06/2010	Theo STOCKMANS	Ventus 2/18m	OP 545.8	7:49
3.	27/06/2010	Eric VANDEWALLE	ASW 15	VV 280.3	7:08
4.	16/05/2010	André RUYMEN	Mini Nimbus	VV 303.9	6:36
5.	24/05/2010	Herman MOENS	ASW 19	VV 174.8	5:41
6.	11/07/2010	Sebastien MATHIEU	LS 3	VV 284.5	5:36
7.	24/05/2010	Ruben MICHAUX	Ka 6	DU 324	5:24
8.	18/07/2010	Jean-Luc VANDEBEEK	Ka 8	DU 322	5:22
	24/05/2010	Koen PIERLET	Astir CS Jeans	DU 322	5:22
9.	24/05/2010	Johan VANHOYLAND	Discus	OP 241	5:20
	15/05/2010	Sophie VANDEWALLE	Ka 6	DU 320	5:20
10.	24/05/2010	Mattijs CUPPENS	SF 34 vast wiel	OP 183.7	5:15
11.	23/05/2010	Geert BOLLENS	Ka 6	DU 314	5:14
12.	27/06/2010	Jan WAUMANS	LS1-0/C/D	VV 269.9	5:07
13.	26/06/2010	Luc VANDEBEECK	Silent 2	VV 219.9	5:01
14.	24/05/2010	Rudi COOMANS	ASW 15	OP 241	4:53
15.	26/06/2010	Jelle VANDEBEECK	Discus 2	VV 408.1	4:52
16.	24/05/2010	Kai ARSTILA	Ka 8	VV 127.8	4:08
17.	11/07/2010	Jérémy WOUTERS	Ka 6	DU 247	4:07
18.	11/07/2010	Walter VANDEWALLE	DG 200	VV 91.4	3:48

Besturen 2010**Hoofdbestuur**

Voorzitter	Theo Stockmans
Secretaris	Gerry Wertelaers
Schatbewaarder	Jan Hendrickx
Leden	Bart Plackle Danny Pollet Johan Vanhoyland Maarten Vijverberg Piet Vanosmael Rudi Coomans

Zweefbestuur

Voorzitter	Luc Vandebecck
Secretaris	Sebastien Mathieu
Schatbewaarder	Jan Waumans
Leden	Rudi Coomans Johan Boon Eric Vandewalle Johan Vanhoyland Theo Stockmans

Motorbestuur

Voorzitter	Paul Vanhaesendonck
Schatbewaarder	idem
Leden	Maarten Vijverberg Bart Lismont Magda Govaerts

Het sectiebestuur zweef

Naam	87	88
AUQUIER Jean Louis		
BEERSAERTS Guy		
BLAUDE Paul	x	
BOON Johan		
BOYEN Etienne		
COOMANS Rudi		x
CUPPENS Mattijs		
DEHERT Michael		
DELBROECK Jo		
DELVAL Alain		
FOBE Roger		
HECKER Andreas		
LEENAERTS Karlo		
MATERNE Burt		
MATHIEU Sebastien		
PIRSON Christian	V	V
POLEUR Yves	St	St
RENDERS Maria		
RUYMEN Marc		
RUYMEN Yves		
STOCKMANS Theo	x	x
TASQUIN Pierre Jean		x
VAN DER ZIJPEN Julien	x	x
VANDEBEECK Luc		
VANDERZWALMEN Pierre	Sb	Sb
VANDEWALLE Eric		
VANDEWALLE Johan		
VANDEWALLE Walter		
VANELDEREN Hans		
VANHOYLAND Johan		
WAUMANS Jan		

De vliegers door de jaren heen

In 1987 kreeg onze club nieuwe statuten. Hierdoor kreeg De WOUW twee secties of afdelingen met een eigen bestuur. Hieronder vindt u een overzicht van de samenstelling van de Raad van Bestuur sedert haar oprichting.

89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
	St	V																			
			St	St	St	St	St	St	St	St	St	St	St	St							
													x	x	x	x	x	x	x	x	x
						x	x	x	x	x	x	x	V	V	V						
x	x	x									x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
														x	x	V	V	V	V		
															Sb	x					
								x	x	x	Sb	Sb	Sb	Sb							
x	x																				
x																					
x	x																				
			x	x																	
						x	x	x	x	x	x	x	x								
																	St	St	St	St	St
V	V																				
St																					
					x	x	x	x	x	x											
		St	Sb	Sb	Sb	Sb	Sb/														
			x	x	x	x	/Sb	Sb	Sb	Sb											
x	x	x	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	x	x	x	x	x	x	x	x	x
x	x	x	x																		
x	x	x																			
											x	x	x	x	x	x	x	x	x	V	V
Sb	Sb	Sb																			
		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
															St	St	x	x	x		
			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x									
			x	x																	
																				x	x
																Sb	Sb	Sb	Sb	Sb	Sb

V = voorzitter Sb = schatbewaarder St = secretaris x/ = 1ste half jaar

Overzicht Raad van Bestuur van De Wouw sinds 1985

	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94
Aucqier Jean-Louis						x	x			
Blaude Paul	x	x								
Boyen Etienne										
Coomans Rudi				x	x	x	x			
Delloye Philippe							x			
Depraetere Gerard	x	x								
Francart Griet										
Galand Guy	x	x								
Galand Michel	V									
Govaerts Magda										
Hecker Andreas		x	St	St	St	St				
Hendrickx Jan										
Hoebanx Johan						x	V	V.Sb/		
Leenaerts Carlo							x	x		
Lemmers Wilfried	x	x								
Lismont Bart										
Maia da Rocha Rudolfo	x									
Meurrens Paul			x	x						
Moens Jozef					x	Sb	Sb			
Moors Ernest							x			
Nijs Michaela								x	St	St
Perin Paul	x	V	V	V	V	V				
Perneel Stefan	St	St								
Pirson Christian	x	x	x	x	x					
Plackle Bart										
Poleur Yves			x							
Pollet Danny										
Praet Geert									x	x
Renders Maria										x
Ruymen Andre										x
Ruymen Yves								St	x	Sb
Sonon Andre										
Steels Michel									x	x
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	St	/V	V	V
Van Haesendonck Paul	Sb	Sb	Sb	Sb	Sb	x				
Van Rooy Patrick							x			
Van Waegeningh Douglas	x	x	x	x	x	x	x			
Vandebeeck Luc										
Vanderzijpen Julien	x									
Vanderzwalmen Pierre			x	x	x					
Vandewyer Danny										
Vanelderden Hans								/Sb	Sb	
Vanhoyland Johan										
Vanosmael Piet										x
Vijverberg Maarten										

95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
		x	x	x	x										
					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
												St	x/		
							x	/St	St	St	St				
												Sb	Sb	Sb	x
						x	x	x	x	x	x				
St	St	St													
													x	x	x
															x
x	x	x	x	x	x	x	x								
x	x	x	x	x											
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Sb	Sb				
Sb	x	x	x	x											
													x	x	
x	x														
V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
					x	x	x	x	x	x	x	x	x		
		x	x	x	x	x	x	x	x						
														x	x
x	Sb	Sb	St	St	St	St	St	St/Sb	Sb	x	x	x	St	x	x
			Sb	Sb	St	St	St	Sb/		x	x	x	x	x	x

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
- 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
 Stefan Nezic
 Theo Stockmans
 Walter Vandewalle
 Johan van Hoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
 Stefan Nezic
 Theo Stockmans
 Johan van Hoyland
 Koen Pierlet

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

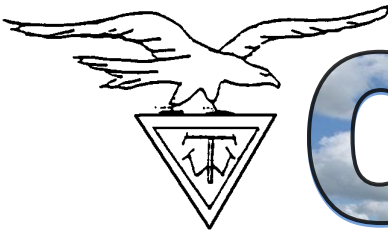
Redactie

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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3178067

Driemaandelijkse uitgave

Jaargang 16 Nummer 4

Van oktober tot december 2010

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden