

## BK zweefvliegen te Saint-Hubert



Ook dit jaar nam Yves Ruymen weer deel aan het Belgisch Kampioenschap zweefvliegen op het vliegveld van Saint-Hubert. De uitslag van het kampioenschap kan je vinden op p.12 van deze Cumulus...

## 538km vlucht wint Driedaagse



Naar jaarlijkse gewoonte vond tijdens het Pinksterweekend opnieuw de Driedaagse van De Wouw plaats. Deze werd dit jaar gewonnen door Bart Huygen, met een doelvvlucht van 538km naar het Duitse Bayreuth.

Verder in dit nummer vind je zijn verslag van de vlucht, alsook de voorlopige uitslag van de Driedaagse...

Op de foto zie je de ASW19 bij zonsondergang in Bayreuth.

## In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Victor Boin wedstrijd	3
538km naar Bayreuth	3
Stage Perfo à St. Auban	5
Batterijen en poetsmateriaal	6
Tienen Sport	7
Vliegveld	7
Milieu	7
Nieuw sleeptoeistel: DR400	8
Mijn eerste solovlucht	9
Speech vleugeluitreiking	10
Zomerkamp	11
Onze OO-MSG	11
Victor Boin	11
Buitenlandingen 2011	12
Uitslag BK EBSH	12
Grote Prijs Geraardsbergen	13
Kempencup	13
Kempencup	14
Prestaties	14
Look out	14
Sportcommissie	14
Driedaagse van De Wouw	15
Prikbord	20
Colofon	20

### Foto coverpage

*Bart Huygen tijdens zijn 538km afstandsvlucht op de Driedaagse van De Wouw.*

## Woordje van de redactie

Wij zitten midden in het zweefseizoen. Er kwamen reeds enkele prachtige dagen, maar toch iets minder dan vorig jaar.

Het aantal vluchten zien wij dalen. Het gebeurt zelden dat, tijdens een vliegdag, al onze clubtoestellen de loods verlaten. Het aanbod is dus voldoende. Soms staan onze toestellen 's avonds (of moet ik zeggen in de late namiddag) al aan de grond ondanks dat er nog zalige avondthermie is.

En onze clubprijzen stijgen niet. Ondanks dat de benzineprijs voortdurend de hoogte in gaat, de keuringen en het onderhoud van onze toestellen steeds meer kosten, enz.

Maar het beoefenen van onze sport knaagt meer en meer aan onze vrije tijd en misschien moet daar wel een deel van de oorzaak gezocht worden.

Onze traditionele 3 daagse van De Wouw werd ook dit jaar een voltreffer. Bart won met een memorabele vlucht naar het Duitse Bayreuth. Deze vlucht leverde hem tevens zijn tweede diamant op.

Een minpunt werd echter onze BBQ op pinksterzaterdag, amper eenentwintig deelnemers. Als je dan bedenkt dat onze sectie bijna zestig leden telt. Vroeger was een getalsterkte van 40 à 50 deelnemers geen uitzondering. Een verzachtende omstandigheid zijn misschien wel de examens. En zoals reeds geschreven in de vorige Cumulus, zijn gelijkaardige activiteiten bedoeld om de gehechtheid van een groep mensen te bevorderen en zeker niet om winst te maken.

De komende twee maanden staan er nog drie grote evenementen op touw: ons vliegekamp, de Victor Boin wedstrijd en onze opendeurdagen einde augustus. Het zijn met zulke activiteiten dat onze club naar buiten treedt of in de schijnwerpers komt. Het zijn gelijkaardige organisaties die onze club vooruit helpt of het voortbestaan verzekerd. Het onderhoud van onze zwevers, het gras afrijden, de uitbating van onze bar, het bekomen van onze milieuvergunning enz zijn allemaal onontbeerlijke werken, maar buiten onze club gaat er niemand van wakker liggen al ze niet worden uitgevoerd. Ook bij het invullen van subsidieaanvragen of onze activiteitenkalender vraagt men naar de prestaties van De Wouw, en de hierboven vermelde werken horen daar niet bij. Draag dus jullie steentje bij en helpt onze vliegclub vooruit...

Tot ziens,

Theo Stockmans

## Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van september 2011?

- ✓ Vliegekamp
- ✓ Victor Boin
- ✓ Opendeurdagen
- ✓ Doellandingswedstrijd

## Activiteitenkalender

- ✓ Ma 04 – Vrij 15/07: vliegekamp te EBTN
- ✓ Zaterdag 30/07: Victor Boin wedstrijd
- ✓ Za 27 + Zo 28/08: opendeurweekend (80 jarig bestaan van de club)
- ✓ Za 11/09 : doellandingswedstrijd te Valenciennes

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



**Artikels voor  
volgende Cumulus:**

**01 september 2011**

## Victor Boin wedstrijd

Zoals geweten gaat deze wedstrijd door op zaterdag 30 juli, met als reservedag zondag 31 juli.

Deze wedstrijd gaat dit jaar door voor de "clubklasse" toestellen, maximum handicap 98, zoals onze Astir of Ka 8 (zie ook Vademe-cum).

Als de weergoden het toelaten, zullen twee sleptoestellen de maximum 15 toestellen in de lucht brengen. Twintig minuten na het vertrek van het laatste wordt de start geven. De startlijn is een cirkel met als straal 10 Km, het middelpunt is ons vliegveld. De piloten mogen zelf hun traject uitstippelen. De aankomstlijn is opnieuw een cirkel, maar nu met een straal van twee Km. Zij die terug op EBTN landen, krijgen een bonus van 10%.

Het integrale wedstrijdreglement kan op onze website geraadpleegd worden.

Maar om deze wedstrijd vlot te laten verlopen, is er volk nodig. Reeds verschillende clubleden hebben hun naam opgegeven, maar ik kan nog steeds helpende handen gebruiken. Zo gaan wij reeds vanaf vrijdagmiddag (29 juli) starten met de voorbereidende werken, zoals kuisen clublokaal, enz.

Kan er door de leden gevlogen worden op die dag?

Ja, eens de wedstrijd piloten de lucht in zijn, gaan onze activiteiten gewoon door, ook lesvluchten.

**Theo Stockmans**

## 538km naar Bayreuth

Al reeds geruime tijd werd er in de club luidop gedroomd van een lange afstand te vliegen in rechte lijn. Ik denk dan vooral aan Theo zijn droom om eens vanuit Tienen naar Vinon te vliegen. Waarom heeft nog niemand dit geprobeerd? Dit vroegen Jelle en ik ons al af vorig jaar bij de driedaagse. Zonder iets concreet te plannen waren we ook al hardop aan het dromen.

Dit jaar waren we vastberaden onze droom te verwezenlijken. Jelle zou maandag vliegen en ik had gekozen voor zondag. Enkel het weer zou moeten meezitten en we hoopten op westenwind.

Reeds in het begin van het jaar was dit het gespreksonderwerp op wedstrijden, tot de week voor de driedaagse wanneer de droom concreter begon te worden als we ons doel moesten kiezen. De keuze viel al snel op Bayreuth. De redenen hiervoor waren dat we het vliegveld reeds kenden van vliegkampen in 2007 tot 2009 en dat de wind goed zou gaan zitten vanuit het westen.

Het grote probleem met lange afstandsvluchten ligt in het onbekende luchtruim, dus een nauwkeurige route plannen was essentieel. De opgegeven proef zou worden EBTN-Ciney-Wasserkuppe-Bayreuth. Als we deze proef zouden rondvliegen, zou de vlucht ook kunnen tellen voor ons diamant brevet. Zo gezegd, zo gedaan...

De meteo, 's morgens 12 juni, was ons gunstig gezind. Slechts een paar personen wisten dat Jelle en ik snode plannen hadden, maar wat we juist gingen doen wist niemand...

De zenuwen begonnen mij toch parten te spelen als op de briefing gezegd werd dat het weer

goed zou worden: "Wind blaast uit het westen en in de namiddag zal er hoge bewolking het land binnenkomen en de thermiek zal verminderen..." zo klonkt het op de briefing. Die hoge bewolking zou ons ook nog eens helpen om de driedaagse te kunnen winnen.

Reeds tijdens de briefing hingen er al cumuli boven Goetsenhoven en de meest gedreven piloten stonden net na de briefing reeds in piste. Na het invoeren van de proef en het testen van de Ipaq, gingen we de ASW-19 ook naar beneden duwen. Onderweg zei Jelle dat ik misschien best onmiddellijk kon vertrekken. Nog een paar laatste checks en hup... In piste...!

Marc was sleppiloot van dienst en hij koos de perfecte wolk uit om mij naartoe te slepen (Marc, ge hebt nog ne Duvel te goed van mij!). En inderdaad, onmiddellijk twee meter stijgen... De eerste pomp bracht mij tot 900 meter en ik ben dan ook direct vertrokken... Even door de startlijn en weg wezen...

Net voor het vertrek, hebben Jelle en ik afgesproken dat hij een uur na mijn start zou vertrekken met de remorque. We hebben ook een kleine strategie besproken doordat Jelle direct naar Aken zou rijden en daar zou wachten tot hij iets van mij hoort via het portable radioke dat we van Eddy De Reys mochten lenen (Bedankt, Eddy).

Het eerste been van de proef heb ik zeer voorzichtig gevlogen, want het zou zonde geweest zijn om daar al te moeten buitenlanden. Ik heb hier geen problemen ondervonden en het was ideaal om de thermiek van de dag te leren kennen en alle wolken eens te proberen. Na het ronden van het keerpunt in Ciney, kreeg ik af

te lezen op de LX20 dat mijn volgend keerpunt 350 km van mij verwijderd was. Ik kan mij niet voorstellen dat veel clubleden dat al eens gezien hebben op de logger! Maar ik dacht: "blik op oneindig en verstand op nul" en vliegen...



De thermiek was super goed en het ging goed vooruit. Al snel was ik Spa en Dahlemer Binz voorbij gevlogen. Via de radio probeerde ik Jelle te bereiken, maar dat lukte niet zo goed. Hij had blijkbaar problemen met het radioke, dus besloot ik te smsen (Bij Mobistar heb je tot een redelijke hoogte ontvangst). Als ik mijn sms verstuurde zat ik al in Bad Neuenahr en was Jelle op achtervolgen aangewezen.

De LFA Golf 2 en het Duitse luchtruim lieten toe tot het plafond te stijgen bij elke thermiek tot ongeveer 2100 m. Elk stijgen was ook gemiddeld 2 a 3 m/s, dus de kilometerteller liep snel op. Op slechts 100 kilometer van de Wasserkuppe kon ik nog eens een tussentijdse rapportering doen aan mijn grondploeg over mijn positie en vordering. Ik kon hem de blijde mededeling al doen dat de Wasserkuppe haalbaar was. Reeds van op 100 kilometer was de Wasserkuppe duidelijk zichtbaar. Dit is een bergtop waar veel zweefvliegen gedaan wordt.

Het feit dat er veel zwevers minder rondvlogen, maakte het voor mij natuurlijk gemakkelijker om de pompen te vinden. Aan de Wasserkuppe heb ik dan ook de pomp van de dag gehad: vario's geblokkeerd, 5,2 m/s geïntegreerd stijgen en 2200 m plafond. Rapportering aan Jelle: Wasserkuppe gerond, ik zit aan het plafond en ik ga richting Bayreuth.

Aan de smsjes te zien begon Jelle al even opgewonden te worden als ik, want nu lag de 500 km voor het grijpen. Nog slechts 130 km te gaan... Het was 17u en ik kon zien dat de thermiek er niet gemakkelijker op ging worden. De wolken werden groter, maar schaarser... Af en toe moest ik lange stukken doorsteken om aan de volgende wolken te geraken, maar gelukkig werd de thermiek niet zwakker. De laatste kilometers waren in zicht en tegelijk ook de laatste cumulus...

Ik had van ver al gezien dat er een zwever onder aan het draaien was, dus ik was gerust dat ik daar nog eens plafond kon pakken en binnenvliegen in Bayreuth. Ik wist de hoogte niet meer van het vliegveld van Bayreuth dus ik bleef hangen tot het laatste metertje thermiek opgebruikt was.

"Ik ben lokaal Bayreuth. 40 km te gaan... ETA 30min" stuurde ik in alle glorie naar Jelle. Mijn vreugde kon niet op toen in circuit draaide voor landing op de Sierra 2 (landingsstrip voor bezoekende zwevers in Bayreuth). Na bijna 8 uur gevlogen te hebben, had ik mijn doel bereikt. Tot mijn verbazing kreeg ik een sms van Matijs dat Jelle niet kon bellen met zijn GSM en dat hij ongeveer anderhalf uur later in Bayreuth zou aankomen.

Tijd voor een welverdiende pint in de bar dan maar... Als ik tegen de mensen van Bayreuth vertelde dat ik vanuit België naar daar

gevlogen was, waren die precies niet echt onder de indruk... Later op de avond hoorde ik dat er vanuit Bayreuth een 700, 800 en een 1100 kilometer vlucht was gevlogen. Dat verklaarde natuurlijk alles, maar ik heb het niet aan mijn hart laten komen... Ik was fier op mijn prestatie.

Jelle zijn vreugde kon ook niet op toen hij aankwam op het vliegveld en de felicitaties waren vanuit België ook aan het binnenstromen. Goed nieuws reist snel!

Helaas was ons favoriet restaurant, waar we een lekkere schnitzel wilden gaan eten, gesloten en hebben we onderweg bij een Mc Donalds moeten stoppen om ons avond eten te nuttigen. De dag zat er namelijk nog niet op voor ons, want we moesten nog de rit naar huis doen. Na een nachtje rijden zijn we rond 7 uur 's morgens aangekomen in Tienen, waar een paar uur later de briefing zou plaats vinden.

Het was een hele vermoeiende dag, maar het was zonder enige twijfel de mooiste vlucht die ik ooit gemaakt heb. Ik kan het aan iedereen aanraden om eens een vlucht in rechte lijn te vliegen. Hou wel rekening met het organiseren van een ophaalploeg en plan uw vlucht goed op voorhand...

Ik wens tot slot Jelle, mijn achtervolgende ophaalploeg, te bedanken voor deze vlucht mede mogelijk te maken. "De volgende keer is het uw beurt om een record te vestigen en mijn beurt om te volgen ;-)"

**Bart Huygen**

## Stage Perfo à St. Auban, Centre National de Vol à Voile

Op 17 april 2011 liep mijn wekker af om 4u45. Snel een douche genomen en tegen 5u30 zaten de laatste dingen in de auto en vertrok ik richting Korbeek-Lo om Kai op te pikken.

Om 6u00 (nog steeds op schema!) was alles ingepakt en waren we klaar om richting zuiden te trekken, een rit van 1000 Km voor de boeg.

Omdat we wisselen van chauffeur kunnen we in één stuk doorrijden. We kiezen er zelfs voor om een stukje door de bergen te rijden (Grenoble – Gap) om van het landschap te genieten. Onderweg geweldige cumulussen die ons reeds doen dromen van de vluchten de komende week.

Om 18u00 arriveren we aan het CNVV (Centre National de Vol à Voile) in St. Auban Château-Arnoux, waar Jörgen en Remo ons staan op te wachten. Binnen hangt de sleutel van onze bungalow reeds klaar en we vinden er ook het schema met de indeling van de piloten en de toewijzing van de instructeurs.

Wat later komt ook Johan toe (met zus en schoonbroer) en nadat we allen geïnstalleerd zijn in onze bungalow vertrekken we nog naar het dorp voor een pizza. We gaan tijdig slapen want we hadden een lange rit achter de rug en een drukke week voor de boeg!

De dag erop begint met het in orde brengen van inschrijving, verzekering en alle papieren. Om 9u30 verzamelen we in het briefinglokaal waar we alle uitleg krijgen voor 'nieuwkomers'. De briefing begint met slecht nieuws: 'Vorige donderdag nog een fataal ongeval ... uitkijken dus!!'

Na de briefing maken we kennis met Filip (tandarts), onze instructeur voor de week. Omwille van de taal wordt Kai in een andere groep (met andere instructeur) ingedeeld.

Om 12u30 hebben we afgesproken met Filip aan de hangaar. De F-CFUZ ... een Nimbus 4D stond klaar voor ons. We spraken af dat Jörgen als eerste, daarna ik en Johan als laatste zou vliegen. Om 15u30 vertrek ik voor een eerste vluchtje met de Nimbus 4D. De anderhalf uur durende vlucht bracht ons langs Piton de Peyruis (4m/s tot 2500m!) Colette, Ruth, Vaumuse, Gache, Authon, Auribeau, Les Monges, Montsérieux waar we het terrein van Gap zagen liggen. Dan ging het verder zuidwaarts langs het terrein van Sisteron, montagne de Hongrie en via de vallée de la Durance terug naar St. Auban. We verliezen hoogte in de 'zone de perte d'altitude' en melden in de radio: EN (Echo November) en vente-arrière Sud Whiskey, train sortie et verrouillé". Na mijn landing was Johan aan de beurt.

Na de landing van Johan werd de vlieger gekuist, streepjespyama aangedaan en binnengezet. Rond 20u00 vertrokken we om iets te gaan eten: pasta met cocquilles en biefstuk zónder groenten!

Dinsdagochtend begint om 9u15 met een debriefing met Filip. Johan mag solo vliegen met de Discus 18m, Kai mag solo met Pégase, Koen en Jörgen delen de Nimbus 4D. Na de briefing met meteo en een dagelijkse veiligheidsbriefing wordt weer afgesproken aan de hangaar om de batterijen en parachutes in de vliegers te steken en alles vliegklaar te maken. Na de vliegdag maken we ons weer klaar om iets te gaan eten. Als de tent van Hanne opgesteld is – ze is ondertussen ook aangekomen – vertrekken we om een lasagne te gaan eten.

De volgende vliegdagen kennen een zelfde verloop: debriefing, briefing, 'bakken' buiten zetten, eten, vliegen, kortom: life is simple: eat, glide, sleep.

De donderdag besloot Hanne om 's avonds te koken voor ons en wilden we Jörgen verrassen voor zijn verjaardag. Door een gekwetst hoornvlies zat het feestvarken echter in het ziekenhuis ... maar dat werd nadien wel goedge maakt.

Op vrijdag hadden ze nog een primeurtje voor ons: de Arcus was voor ons gereserveerd. Spijtig genoeg waren de weersomstandigheden niet zo goed. Ik moest als laatste vertrekken voor een vluchtje van 45 minuten,



*Koen, klaar voor vertrek met de Arcus*

maar kon in die korte tijd wel genieten van de fijne besturing (2 vingers) van de Arcus. Onze hoop om de zaterdag nog te vliegen met de Arcus verdween nadat we de meteo te zien kregen ... in de voormiddag zag het er nochtans goed uit maar in de namiddag niets dan regen!

Kai en ik hebben dan maar van de gelegenheid gebruik gemaakt om de omliggende vliegvelden en buitenlandse landingsterreinen te verkennen.

Het zweefvliegkamp werd afgesloten met een barbecue met alle piloten en instructeurs.

Voor mij was St. Auban een leuke ervaring, maar ik had graag wat meer gevlogen. Mijn uiteindelijke doel: de streek rond St Auban goed verkennen was wel bereikt. Als ik in de zomer terugkeer naar Vinon hoop ik daar in Pégase solo te vliegen in de regio Vinon, St. Auban, Sisteron, Gap m.a.w de T1.

Kai en Johan mochten wel eerder solo van hun instructeur, maar je gaat tenslotte toch voor de opleiding. Al had ik daar wel meer van verwacht in de zin van wat extra uitleg of theorie bij de meteo, bergvliegen ...

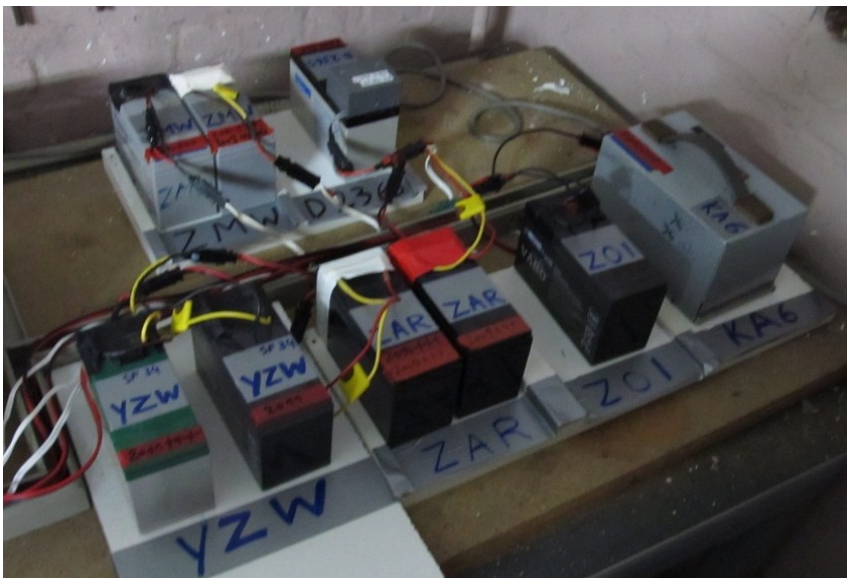
Voor diegenen die ook willen gaan en vragen naar het kostenplaatje nog even dit: als je een bungalow kunt huren met 4 personen kost je verblijf rond de 150 euro. De sleep betaal je 5,90 euro per minuut en het huurgeld voor de zwever bedraagt tussen de 30 en 45 euro afhankelijk van het type. Mijn vliegweek kostte me rond de 800 euro (zonder eten, diesel en péage).

Voor meer info: [www.cnvv.net](http://www.cnvv.net) of bij Koen, Johan, Kai, Jörgen, Griet ...

**Koen Pierlet**

## Batterijen en poetsmateriaal

Je hebt misschien reeds gemerkt tijdens de vliegdagen voorafgaand aan deze cumulus: de batterijen zijn gemerkt met de immatriculatie en kregen een plaatsje toegewezen. Je neemt enkel de batterijen voor het betreffende vliegtuig en plaatst ze na de vliegactiviteiten weer op de juiste aangegeven plaats.



Om de eindeloze zoektocht naar emmers, sponzen en zeemvel te vermijden is er nieuw materiaal aangekocht. Gebruik het voor/na de vliegactiviteiten om de vleugels, aanvalsboorden ... te kuisen. Plaats het materiaal na gebruik weer op de juiste plaats.



Als ieder een beetje zorg draagt voor het materiaal kunnen we de batterijen goed op orde houden en hopelijk verdwijnen de sponzen en emmers niet na enkele vliegdagen. Ik hoop op ieders medewerking!

**Koen Pierlet**

## Tienen sport

Op 14 mei 2011 werd de stad Tienen weer omgetoverd tot één groot sportparadijs.

Na het succes van de eerste editie vorig jaar, hebben Bloso, de stad Tienen, de Vlaamse sportfederaties en de Tiense sportverenigingen en -clubs hiervoor terug de handen in elkaar geslagen.

Ook onze club was weer van de partij op dit groots sportief gebeuren met meer dan 50 sportstanden, waar men zowel kan naar komen kijken als actief kan aan deelnemen en dat zich richt tot alle leeftijdsgroepen.

Om 9u00 hadden we afgesproken op de club om de remorque van de Astir op te pikken en alle nodige flyers en reclamespullen in de auto te zetten. Een half uurtje later werd de Astir gemonteerd op de grote markt te Tienen. Ook Lieven arriveerde even later met de Flightsimulator van de LUAC.

Heel wat jongeren namen plaats in de simulator of in de Astir om even kennis te maken met onze sport. We konden ook wat reclame maken voor ons zweefvliegkamp. Op het moment dat ik dit artikel schrijf zijn hiervoor reeds 6 deelnemers aangemeld.

Bedankt aan allen die een handje toestaken op de grote markt te Tienen!

**Koen Pierlet**



*Ons demo-team bij de Astir*



*Veel volk bij de simulator*

## Vliegveld

Sedert onze vorige Cumulus is er niet veel nieuws onder de zon.

Volgens de Luchtkadetten beginnen zij te verhuizen naar Bevekom vanaf 1 september dit jaar. Rond 1 december zouden zij daar operationeel moeten zijn. Hun vliegactiviteiten in september en oktober van dit jaar zouden nog wel in EBTN doorgaan.

Vanaf 1 januari 2012 wordt het terrein dan overgenomen door het Ministerie van Financiën. Dit zal geen gevolgen hebben voor onze vliegactiviteiten. Het luchtruim boven ons vliegveld blijft echter wel militair. Dus, wensen wij, bijvoorbeeld, één van onze toestellen tijdens de week over te vliegen naar onze mecaniciens in Antwerpen, zullen wij eerst de toelating moeten vragen aan de 1 Wing. Daarenboven zullen wij er zelf moeten voor zorgen dat er een pleincommandant aanwezig is die het vliegveld opent.

Wordt vervolgd

**Theo Stockmans**

## Milieu

Ook hier valt er weinig nieuws te rapen. Waarschijnlijk zal onze Raad van Bestuur het licht op groen zetten om de elektriciteitwerken aan ons clublokaal te laten uitvoeren door een erkende elektricien (waarschijnlijk de zoon van Paul Vanhaesendonck).

Ik had liever gehad dat enkele van onze clubleden deze werken zouden uitvoeren. Maar na herhaalde oproepen heb ik daar eigenlijk geen respons op gehad. En de tijd dringt.

Binnen enkel maanden moeten wij reeds aan het noodzakelijke onderhoud van onze zweefstoestellen denken. En de eerste stap om onze elektrische verwarming optimaal te kunnen gebruiken in de werkhuizen, is de keuring van ons clublokaal (zie vorige Cumulussen).

Ook dit item zal vervolgd worden.

**Theo Stockmans**

## Nieuw sleeptoestel: Robin DR400

Binnenkort zal onze club een nieuw sleeptoestel in gebruik nemen. De ondertussen ons vertrouwde Piper Cub OO-VVC zal vervangen worden door een Robin DR400. Het wordt de Robin DR400 met registratie OO-PMB. De Oranje-witte Robin is geen onbekende want het vliegt reeds sedert 1978 in onze club. Menig clublid werd al eens opgesleept door dit toestel met Stéphane Perneel als sleeppiloot. Maar nu heeft de zweefsectie van Stéphane de unieke gelegenheid gekregen om zijn toestel over te nemen.

De Robin DR 400 is een sportvliegtuig met een romp van hout en doek, ontworpen door Pierre Robin en Jean Délémontez en vloog voor het eerst in 1972. Sindsdien werden er meer dan 1200 stuks van gebouwd en het toestel is nog steeds in productie. Het DR400 model is een klassieke vierzitter, zeer herkenbaar aan zijn geknikte vleugel, waarbij de de outer wing een grotere V-stelling dan de inner-wing. Een configuratie die werd overgenomen van voorgaande ontwerpen zoals Jodel en DR 300 serie van Robin.

Niet onbelangrijk verschillen met de Piper Cub zijn de laagdekker vleugel en het landingsstel met

neuswiel. Voordeel van de laagdekker is de zichtbaarheid in vlucht vanuit de cockpit. Het landingsstel van de Robin is er een met neuswiel, wat momenteel bij de meeste sportvliegtuigen wordt toegepast. De Piper Cub daarentegen is uitgerust met een landingsstel met staartwiel. Het landen en uitrollen op de landingsbaan met staartwiel vergt meer behendigheid van de piloot dan landen met een neuswiel, wat nog belangrijker wordt bij landen met zijwind. Het neuswiel zoals bij de Robin DR400 heeft bijgevolg het voordeel dat dit toestel gemakkelijker aan de grond gezet wordt in vergelijking met de Piper Cub. Ook het landen met zijwind blijkt hier een pluspunt. Het vluchthandboek van de Robin vermeldt een "demonstrated crosswind 22 kts (40 km/h)".

Uitgerust met de klassieke 180 pk Lycoming O-360 motor en relatief laag gewicht dankzij de houten constructie van de romp (hout en doek) maakt dit toestel zeer geschikt voor het slepen van zweefvliegtuigen. De DR400 is na de Piper Cub en Morane dan ook een van de meest gangbare sleepvliegtuigen. De Robin mag volgens zijn vluchthandboek (Flight Manual) zweefvliegtuigen opslepen tot 750 kg, wat 100 kg meer is dan onze huidige Piper.

Om optimale veiligheid en efficiëntie bij de sleepactiviteiten te verzekeren, heeft de zweefsectie ook het plan om onze nieuwe sleper uit te rusten met een oprolsysteem voor de sleepkabel. Hiermee wordt de sleepkabel na het loskoppelen van de zwever opgerold in vlucht zodat de landing kan gebeuren zonder lange kabel achter het vliegtuig. Het afwerpen van sleepkabel tijdens het landen kan hierdoor vermeden worden. Er bestaan reeds oprolsystemen zoals die van de constructeur van sleephaken Tost die goedgekeurd zijn voor Robin DR400 en rechtstreeks kunnen ingebouwd worden.

Nuttig om weten is ook dat reeds een aantal Robin DR400 rondvliegen met een dieselmotor. Dit biedt eventueel perspectieven voor de toekomst om met de zuijnigere en goedkopere Jet A1 brandstof te slepen.

Uiteindelijk kunnen we zeggen dat de zweefsectie nu kan rekenen op een modern sleeptoestel dat hogere prestaties biedt vergeleken met vorige sleepvliegtuigen die in onze club gevlogen hebben.

**Piet Vanosmael**



*Stéphane voor de laatste keer als boordcommandant van zijn Robin*

### Robin DR400

Gebruik: sportvliegtuig  
 Fabrikant: Avions Pierre Robin  
 Motor: Lycoming O-360-A  
 Vermogen: 180 pk  
 Lengte: 6,96m  
 Hoogte: 2,23m  
 Vleugelbreedte: 8,72m  
 Vleugeloppervlakte: 14,2m<sup>2</sup>  
 Gewicht: 600kg – max: 1100 kg  
 Snelheid: 278 km/u  
 Bereik: 1.450 km  
 Plafond: 4715 m  
 Capaciteit: vier personen

## Mijn eerste solovlucht, 13 februari 2011

Zaterdag 12 februari leek een dag te worden zoals een andere, het was mooi weer, maar ik moest werken voor school.

Plotseling kreeg ik telefoon van de vliegclub, het was Jeremy die achter de bar stond in het clubhuis.

Hij vraagt me of ik niet wil afkomen want ze willen vliegen en zoeken nog volk. De kans was dus groot dat ik solo kon gaan. Ik liet alles vallen en ben toen naar de club vertrokken. We hebben alles in piste gezet en zijn beginnen vliegen. Theo was instructeur van dienst. Er stond een redelijk sterke wind, maar mooi in de as van de 24, dus geen probleem (dacht ik...).

Ik deed een vluchtje met Theo. We landden en Theo zei me dat alles in orde was. Enkel het weer zat niet goed mee. Het mooie weer van enkele uren daarvoor was al helemaal weg en er was een grijs plafond dat steeds sneller zakte. Theo vroeg me om nog een vluchtje te doen om eens te kijken of het weer al gebeterd was, en dus zijn we enkele vluchtjes later weer de lucht in gegaan. Het plafond was gezakt en op 400 meter zaten we in de wolken. We landden terug na een (geslaagde?) vlucht.

Door het weer zat er dus niet in om die dag solo te gaan. 's Avonds, een beetje teleurgesteld, ben ik naar huis gefietst.

Zondag was het de 'Safety First' voordracht in Hasselt. Dus ik dacht dat vliegen er wel niet in zou zitten, en solo al helemaal niet.

Om 11 uur in de voormiddag kwam ik aan op de club. Ik had mijn jas nog niet deftig uit, of iedereen zei me dat we onmiddellijk de vliegtuigen in piste gingen zetten. Zo gezegd zo gedaan.

Om kwart voor 12 stonden de ka13 en de ka8 op de piste 17. Rudi was instructeur. Het weer zat goed mee, en stilletjes hoopte ik: 'zou het vandaag eindelijk zo ver zijn?'. Samen met Rudi deed ik een vluchtje van 11 minuten.

Na een geslaagde landing zetten we het toestel terug in piste. Rudi zegt me om terug in te stappen. Ik stapte in en gespte me vast. Ik hoorde Rudi in de radio zeggen tegen de sleeppiloot (Marc Costers): 'Marc, je hebt een eerste solo achter je hangen'. Toen wist ik het, 'Nu is het zover'. Wat je op dat moment voelt is moeilijk te beschrijven. Een gevoel van ongelooflijke blijdschap, maar natuurlijk ook wel wat zenuwen. Rudi gaf me rap nog wat tips, wenst me succes en sluit de canopy.

Ik overloop mijn checklist en geef teken aan de sleeppiloot dat ik klaar ben. Hij start zijn motor en zet zich voor mij. De kabel wordt aangehaakt, strakgetrokken, de sleper geeft vol vermogen

en weg zijn we. Helemaal alleen aan boord. Op 500 meter vraagt Marc nog even door de radio of alles in orde is. Ik antwoord: 'ja'. Hij schommelt met zijn vleugels en ik koppel los. Het gevoel dat ik toen had was onbeschrijfbaar. ZALIG!

Op 200 meter vlieg ik mijn circuit binnen en maak een geslaagde landing. Ik krijg de felicitaties van Rudi en iedereen die op de piste stond. We zetten de vlieger terug klaar in piste en ik vertrek voor mijn 2de solo. Ondertussen is iedereen al vertrokken richting Hasselt voor de voordracht over vliegveiligheid. Ik maak mijn tweede vlucht en na een perfect verlopen vlucht volgt er weer een geslaagde landing. Opluchting. Na deze vlucht brengt Yves me naar het clubhuis waar ik overstap in Koen (Pierlet) zijn auto en we vertrekken ook richting Hasselt.

Wanneer we 's avonds terug zijn kreeg ik felicitaties van iedereen en er volgt de gewoonlijke tractatie na de eerste solo. Ik wil ook iedereen nog bedanken die ervoor gezorgd heeft dat alles zo snel in piste stond en ik toch nog solo ben kunnen gaan, en er ook voor gezorgd hebben dat ik daarna op tijd in Hasselt geraakte.

En van één ding ben ik zeker: al het wachten en de teleurstellingen waren het meer dan waard. Ik had me geen mooiere dag kunnen wensen.

**Senne Vandenputte**



*Senne tijdens zijn eerste solo...*

## Vleugeluitreiking 5 maart 2011

Speech van de voorzitter.

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugeluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De WOUW.

Naar onze schepen van sport, Patrick Grootjans.

Naar de voorzitter van de Tiense Sportraad, de heer Freddy Nollmans.

Naar de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, de heer Guido Sergeant en zijn echtgenote Judith.

Onze burgemeester, Marcel Logist, laat zich verontschuldigen. Ik wil nogmaals onze aanwezige clubleden met hun familie verwelkomen.

Met een zekere fierheid kan ik zeggen dat de Koninklijke Vliegclub De WOUW 2010 kon afsluiten zonder incidenten. Wat toch niet ieder jaar kan gezegd worden.

Vorig jaar zijn er in ons land toch tal van ongevallen gebeurd in de sportvliegerij, zelfs met dodelijke afloop. Dit is geen publiciteit voor onze sport. Maar ik kan jullie verzekeren dat niet alleen in onze club, maar ook in de schoot van de Liga van Vlaamse zweefvliegclubs en bij het Directoraat-generaal van de Luchtvaart hard wordt gewerkt om incidenten tot een minimum te beperken.

Jullie zullen zich ongetwijfeld afvragen hoe de situatie is van ons vliegveld. Wel, eerlijk gezegd, ik weet het ook niet goed. En als ik de vraag stel aan onze burens op het vliegveld, de Luchtkadetten, wel zij trekken ook hun schouders omhoog. Volgens het plan van minister De Crem zouden ze einde dit jaar moeten verhuizen. Maar bevelen hiertoe hebben ze nog altijd niet ontvangen. Afwachten dus.

Maar in elk geval doet onze club

gewoon verder. In 1995, bij het vertrek van de Elementaire Vlieg-school naar het nabijgelegen Bevekom, ging ons vliegveld ook sluiten. En kijk, zestien jaar later vliegen wij er nog altijd.

Het weder zat ons ook niet goed mee. Het laatste trimester van 2010 lieten de weergoden het gewoon afweten. Nog nooit meegemaakt. Dit natuurfenomeen, samen met de uitzaaiing van de economische crisis, deden onze vliegers dalen. Toch konden wij nog 800 uren motorvliegen totaliseren, 250 uren minder dan in 2009. Bij het zweefvliegen hadden wij 1259 uren, waarvan 421 in het buitenland. Dit is iets meer dan het jaar voordien. Maar in het overlandvliegen, met een zweefvliegtuig, kwamen wij aan meer dan 38.000 Km, of eenmaal rond onze aarde. Toch een mooie prestatie.

Wat gaat ons 2011 brengen?

Dit jaar viert onze club haar 80 jarig bestaan. Dit gaan wij op een gepaste manier vieren met open-deurdagen tijdens het laatste weekend van augustus. En op zaterdag 14 mei gaat De Wouw voor een tweede maal deelnemen aan Tienen Sport, op de Grote Markt.

De maand juli gaat ons twee priemeurs brengen.

Voor het eerst in ons bestaan gaan wij een zweefvliegkamp organiseren van twee weken, van 4 tot 15 juli. Defensie die ons hiervoor de toelating gaf, zijn wij daar heel dankbaar voor. Vanaf 13 uur tot 's avonds kunnen wij iedere dag vliegen. De bedoeling is jonge piloten gedurende twee weken klaar te stomen voor hun eerste solo. Dit is de ideale manier om het vliegen op een korte periode onder de knie te krijgen. De mogelijkheid voor een initia-

tievlucht, gedurende de week, kan natuurlijk ook.

Vorig jaar won Jelle Vandebeek de prestigieuze zweefvliegwedstrijd "Victor Boin". Daarom heeft onze club het voorrecht om de organisatie ervan dit jaar op zich te nemen. De wedstrijd zal doorgaan op zaterdag 30 juli op ons vliegveld. De bedoeling is om zoveel mogelijk kilometers te vliegen tijdens één vlucht. Zweefpiloten uit verschillende clubs zullen trachten om deze imposante Victor Boin trofee in de wacht te slepen.

De motorsectie is ondertussen gestart met een nieuwe theoretische lessenreeks privaat piloot, waar verschillende zweefleden aan deelnemen. Zoals de vorige jaren, staan er ook dit jaar weer uitstappen naar diverse landen, met onze clubtoestellen, op het programma.

En Yves Ruymen en Eric Vandewalle gaan begin augustus ons land vertegenwoordigen op de Europese Kampioenschappen zweefvliegen in het Litouwse Pociunai.

Ook vorig jaar mochten enkele clubleden proeven van hun eerste solovlucht. Het is de vlucht die hen het langst zal bijblijven. Het is toch zo fantastisch om onder het goedkeurende oog van zijn instructeur alleen het Tiense luchtruim te doorklieven. Om dan na een tiental minuten, op een feilloze manier, het toestel behouden op de vooropgestelde plaats neer te zetten. En ik hoop dat deze vlucht, voor onze gelauwerden van deze avond, het begin mag zijn van een mooie en veilige vliegloopbaan.

Samengevat, vliegen is een heerlijke sport.

**Theo Stockmans**

## Zomerkamp

Op maandag 04 juli start ons aller-eerst groot vliegekamp te Goetsenhoven. Vanaf 1300 uur kunnen onze vliegactiviteiten starten. Er wordt niet alleen basisopleiding gegeven maar er kan ook solo gevlogen worden, zowel met club-als privé-toestellen.

Tot ± 1700 uur beschikken we weliswaar over een beperkt luchtruim. Wij moeten in de (vroegere) militaire CTR van Goetsenhoven blijven met een maximum hoogte van 650 meter ten opzichte van EBTN. De grenzen van die CTR kunnen ruw geschetst worden als: Jodoigne – Glabbeek – Zoutleeuw. Wat toch niet onaardig is. Omdat iedereen zich strikt aan de grenzen moet houden, is iedereen verplicht een kaart aan boord te hebben met daarop de grenzen. Deze zullen ook in voldoende aantallen beschikbaar zijn in ons clublokaal.

Eens de dagelijkse, militaire vliegactiviteiten in Bevekom gedaan zijn (± 1700 uur), kunnen wij boven ons vliegveld tot 1200 meter stijgen. Dit zal echter dagelijks bevestigd worden.

De laatste “kampdag”, 15 juli, zal er een gezellig samenzijn georganiseerd worden, waarop natuurlijk iedereen uitgenodigd wordt.

Daar dit de eerste maal is dat de militaire overheid ons die kans biedt, moeten de door hen gestelde eisen (vooral respecteren van het luchtruim) strikt gevolgd worden. Zij kunnen te allen tijde ons kamp stopzetten. Verloopt deze activiteit vlekkeloos, dan kan dit een jaarlijks weerkerende gebeuren worden.

Tot binnenkort,

**Theo Stockmans**

## Onze OO-MSG

Dinsdagnamiddag 03 mei, omstreeks 1500 uur, is in het Waalse dorp Bettincourt onze Piper Tomahawk OO-MSG neergestort. De twee inzittenden, een instructeur met zijn leerling, kwamen hier spijtig genoeg om. Zij waren lid van de club “Fly One” uit Brustem (Sint Truiden). Wegens de dalende activiteiten van de motorsectie, had onze club dit toestel voor een bepaalde periode uitgeleend aan de club van Brustem. Zo konden zowel onze leden als de leden van Fly one tijdens de week gebruik maken van dit toestel.

Wat is er waarschijnlijk gebeurd?

Bij het uitvoeren van een veiligheidsoefening (stall of tolvlucht) is er iets verkeerd gegaan. Volgens ooggetuigen is het toestel loodrecht en al draaiend tegen de grond gegaan. Het werd herleid tot een hoop schroot (zie foto). De twee piloten hadden geen schijn van kans. Het onderzoek door het Directoraat-generaal Luchtvaart is nog lopende.

**Theo Stockmans**



## Victor Boin

Victor Boin werd geboren te Brussel op 28 februari 1886 en overleed te Ukkel op 31 maart 1974.

Hij was een veelzijdig sportman. Hij was waterpolospeler, zwemmer en schermer; Als waterpolospeler won hij met de Belgische ploeg, tijdens de Olympische spelen, een zilveren en een bronzen medaille. Van 1955 tot 1965 was hij voorzitter van het BOIC.

Hij voelde zich ook aangetrokken tot de luchtvaart. Tijdens WO I was hij militair piloot en piloot van Koningin Elizabeth. Maar na WO II werd het zweefvliegen voor hem een passie. Als voorzitter van het BOIC schonk hij in 1956 de naar hem genoemde wisselbeker aan de Koninklijke Belgische Aëroclub. Zijn bedoeling was om het afstands-vliegen te bevorderen.

Deze eendaagse wedstrijd wordt jaarlijks georganiseerd. De overwinnaar is de piloot die tijdens één vlucht de grootste afstand aflegt. De club van de winnaar heeft het voorrecht om de volgende Victor Boin te organiseren. In 2010 werd clublid Jelle Vandebecq winnaar. Dus heeft de Koninklijke Vliegclub de Wouw de eer om deze prestigieuze wedstrijd te organiseren. Dit zal gebeuren op zaterdag 30 juli op ons vliegveld.

**Theo Stockmans**

## Buitenlandingen 2011

### 'Echte' buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand (km)
07/05	Bart Huygen	Roeselaere	ASW 19	OO-YDV	56,4*
23/05	Yves Ruymen	Brisy	Discus 2b	OO-YMR	32,8**
02/06	Sebastien Mathieu	Retie	LS3	D-1945	14***
03/06	Bart Huygen	Genk	ASW 19	OO-YDV	54***
04/06	Jelle Vandebeeck	Retie	ASW 19	OO-YDV	14***
12/06	Rudi Coomans	Thynes	ASW 15	OO-ZBA	56,4

### Buitenlandingen op een vliegveld

25/04	Rudi Coomans	Sint Truiden	ASW 15	OO-ZBA	16,5
25/04	Sebastien Mathieu	Sint Truiden	LS3	D-1945	16,5
12/06	Yves Ruymen	Wershofen (D)	Discus 2b	OO-YMR	134
12/06	Andre Ruymen	Wershofen (D)	Mini Nimbus	OO-ZMS	134
12/06	Bart Huygen	Bayreuth (D)	ASW 19	OO-YDV	477

\* vanuit Overboelare

\*\* vanuit Saint Hubert

\*\*\* vanuit Weelde

## Uitslag BK 2011 (EBSH—15m class)

#	CN	Vlieger	Vliegtuig	Totaal
1.	MM	Andre Emmanuel LITT	VENTUS2 A/B(x)	3718
2.	21	Bert SCHMELZER	DISCUS2	3581
3.	SR	Robbie SETON	LS8 15m	3547
4.	FS	Daan SPRUYT	LS6	3533
5.	MC	Jef KELL	DISCUS (W) T	3490
6.	LT	Tim HUYBRECKX	LS7 (W)	3365
7.	5F	Michael JEANMOTTE	LS8 15m	3140
8.	HI	Koen VANDERPUTTEN	LS6 15m	3113
9.	7	Olivier SEVRIN	LS 4	3052
<b>10.</b>	<b>52</b>	<b>Yves RUYMEN</b>	<b>Discus 2</b>	<b>2925</b>
11.	ED	Emiel DE WACHTER	LS8 15m	2709
12.	4	Francois DELFOSSE	DISCUS	2571
13.	FU	Pieter LIEVENS	Cirrus STD	2520
14.	4V	Julien HENRY	Janus C	2477
15.	F1	Arjen VINK	DISCUS	2348
16.	KA	Jean-Louis CORNEZ	DISCUS (W) T	2177
17.	FA	Jean-Claude HOTTON	LAK 19/15m T	2069
18.	2S	Stijn VANDEN BOER	Libelle STD	2034
19.	GX	Rik VANDEN BOER	Cirrus STD	2020
20.	CX	Dries VAN GESTEL	LS6	1955
21.	DC	Niel DEIJGERS	Std. Libelle	1834
22.	ME	Eddy DE CONINCK	Pegase	1586
23.	UU	Johan LIEVENS	DUODISCUS T	1357
24.	C	Frédéric VANDENHEEDE	Ventus 2c/15m T	1322
25.	520	Benoit EVRARD	Discus	1119
26.	KAH	Denis PETITFRERE	DISCUS (W) T	965
27.	EW	Fabienne VAN DER LINDEN	ASW 20	677

**Grote Prijs Geraardsbergen 2011 (Sportklasse)**

#	CN	Vlieger	Club	Vliegtuig	Totaal
1.	HI	Koen Vanderputten	VZP	LS 6	840
<b>2.</b>	<b>ES</b>	<b>Jelle Vandebeek/ Bart Huygen</b>	<b>KVDW</b>	<b>ASW 19</b>	<b>777</b>
3.	UU	Johan Lievens	VZP	Duo Discus T	683
4.	WM	Jorik Michiels	KACB	Std. Jantar	631
5.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	623
6.	OI	Geert De Palmenaer	VZP	Pegase	567
7.	FS	Daan Spruyt	VZP	LS6c-18	444
8.	HH	Pieter Lievens	VZP	Pegase	121
9.	BG	Joost Bertels (TBC)	KACB	Duo Discus T	0
9.	CWZ	Frédéric de Grootte (TBC)	KACB	Std. Libelle	0

**KempenCup 2011 (Sport-XPDRklasse)**

#	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	Totaal
1.	CM	Dennis Huybreckx	B-KACK	LS 8	2910
2.	SR	Robbie Seton	NL-WBAC	LS 8	2865
3.	WE	Herman Peeraer	B-KAC	Ventus 2cT/18m	2807
4.	JS	Wim Akkermans	NL-WBAC	JS1	2783
5.	KH	Jeroen Jennen	B-KACK	LS 4	2700
6.	DC	Niel Deygers	B-DAC	Std. Libelle	2496
7.	LT	Jef Kell	B-KACK	LS 7	2462
8.	2Y	Bert sr Schmelzer	B-KACK	Ventus 2cT/18m	2452
9.	CX	Dries Van Gestel	B-KAC	LS 6	2364
10.	2S	Stijn Vanden Boer	B-Albatros	Std. Libelle	2301
11.	FLY	Ronald Kaay	NL-EACzc	ASW 27	2288
<b>12.</b>	<b>MF</b>	<b>Yves Ruymen/Eric Vandewalle</b>	<b>B-Vliegclub de Wouw</b>	<b>Nimbus 4DM</b>	<b>2172</b>
13.	R1	Jan Gillegot-Vergauwen	B-Albatros	LS 8	2129
14.	AH	Jan Deca	B-KAC	DG 300	1865
15.	W4	Roelof Klunder Nijland	NL-WBAC	DG 1000/20m	1823
16.	E3	Stefaan Bovin	B-LUAC	ASW 28E/18m	1813
17.	EH	Vandenputte-Kerkhofs-Jonkers	NL-EACzc	Duo Discus	1648
18.	VP	Guy Van Pee	B-Albatros	Antares 20m	1507
19.	AE	Danny Verheyen-Yvo Meyers	B-Albatros	LS 7	1457
20.	FND	Van den Borne-Willems-Lauwers	B-KAC	Duo Discus T	1409
21.	GX	Rik Vanden Boer	B-Albatros	Std. Cirrus	1400
22.	FU	Louis Braspenning-Paul Wouters	B-KACB	Ventus bT 16.6m	1376
<b>23.</b>	<b>52</b>	<b>Jelle Vandebeek-Bart Huygen</b>	<b>B-Vliegclub De Wouw</b>	<b>Discus 2</b>	<b>1371</b>
24.	2W	Luc Van Camp	B-KAC	Discus 2T	1260
25.	HE	Walter Geenen	B-KAC	Ventus 2cM/18m	1231
26.	YYY	Martin Grim	NL-Aero Club Salland	ASW 20	1152
27.	DB	Pieter Beckx	B-KACB	Janus CT	1136
28.	MC	Tim Huybreckx	B-KACK	Discus bT	1031
29.	YES	Philip van de Donk	NL-EACzc	LS 3	938
30.	5Y	Simon Berx	B-Albatros	LS 6	869
31.	BG	Carl Claessens-Mark Belien	B-KACB	Duo Discus T	800
32.	3KC	Geert Callewaert	B-Albatros	Discus 2T	747
33.	2D	Hugo Jansen	B-KAC	DG 300	640
34.	HB	Johan Lemmens	NL-WBAC	Ventus 1	518
35.	EW	Fabienne Vanderlinden	B-KAC	ASW 20	496
36.	HFJ	Remi Vanderhoydonck	B-Albatros	Jantar 2	30

## KempenCup 2011 (Sportklasse)

#	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	Totaal
1.	FS	Daan Spruyt	B-VZP	LS 6	2783
2.	HI	Joris Vanderputten	B-VZP	LS 6	2726
3.	OI	Geert De Palmenaer	B-VZP	Pegase	2536
4.	2JB	Bart De Keersmaeker-Jan Vantomme	B-KAZM	Std. Libelle 17m	2204
5.	CLV	Koen Vanderputten	B-VZP	Std. Libelle	2165
6.	717	Eric Colbrant	B-KACK	Std. Libelle	2032
7.	ED	Emiel Dewachter	B-KACK	LS 8	2018
<b>8.</b>	<b>GB</b>	<b>Mathieu Sebastien</b>	<b>B-KVDW</b>	<b>LS 3</b>	<b>2011</b>
9.	UU	Johan Lievens	B-VZP	Duo Discus T	1975
10.	EK	Didier Kenens	B-DAC	Pegase	1858
11.	DJ	Jan De Roo	B-VZP	DG 100	1675
12.	DM	Fred Bracke	B-VZA	DG 300	1551
13.	PL2	Dirk Van Doninck	B-BAC	DG 300	1517
14.	BR	Peter Bertels-Jorik Michiels	B-KACB	Std. Libelle	1212
15.	XO	Guy Piccart	B-DAC	DG 300	1157
16.	PL3	Michel Van Put-Cornelissen	B-BAC	DG 505 20m	1154
17.	TQ	Christophe Laenen	B-Albatros	LS 4	1010
18.	LX	Ben Heylen	B-Albatros	LS 4	993
19.	WM	Jorik Michiels	B-KACB	Std. Jantar 3	808
20.	PL1	Ronald Geleyn Humblet	B-BAC	DG 505 20m	437
21.	FU	Pieter Lievens	B-VZP	Std. Cirrus	368

### Prestaties

#### Behaalde zijn 1000m hoogtewinst

Senne Vandenputte

#### Behaalde zijn 500 Km (diamanten) afstands- vlucht

Bart Huygen

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

**Theo Stockmans**

### LOOK OUT

Als ik instructeur met dienst ben, stel ik spijtig genoeg vast, dat het naar buiten kijken van veel piloten geen prioriteit is. En het gaat hier soms over piloten die een zweefvliegvergunning hebben.

Zij vertrouwen misschien op de Flarm of hopen of denken dat de andere piloten wel zullen buiten kijken. Dit is louter gokken en vroeg of laat wordt dat afgestraft. Dit jaar zijn er, zover bekend, reeds twee aanvaringen geweest.

Wordt ervan bewust dat je ogen je beste veiligheid zijn. Een mooie vlucht moet ook een veilige vlucht zijn.

**Theo Stockmans**

### Sportcommissie van 22/12/2010

#### 1000 hoogtewinst

Vandebeek Jean-Luc

#### 5 uren duurvlicht

Vandebeek Jean-Luc

#### Bekomt zijn zweefvliegvergunning

Michaux Ruben

#### Hulpinstructeur zweefvliegen

Mauroo Yven

### Sportcommissie van 06/04/2011

#### Theoretisch examen zweefvliegen

De Beukelaer Dimitri

Thiry Gery

Vaes Geert

Verbiest Vincent

Verheyen Liesbeth

Zij die hun naam niet terugvinden, moeten mij hiervan op de hoogte brengen.

**Theo Stockmans**

# Driedaagse van De Wouw 2011

19 de editie

Voorlopige uitslag (proeven kunnen nog tot 12 juli ingediend worden)

#	Piloot	punten	Proef	toestel	datum
1.	Bart Huygen	2693,0	OP 538,6	ASW 19	12/06
2.	Yves Ruymen	1663,9	OP 359,4	Discus 2b	12/06
3.	Andre Ruymen	1649,5	OP 356,3	Mini Nimbus	12/06
4.	Theo Stockmans	1551,7	VV 465,5	Ventus2 Cx	12/06
5.	Sebastien Mathieu	1139,3	VV 307,6	LS 3	12/06
6.	Johan Vanhoyland	961,1	VV 259,5	Discus B	12/06
7.	Jan Waumans	574,3	VV 140,7	LS1 c	12/06
8.	Jan Hendrickx	389,8	VV 91,6	TST 14M Bonus	12/06
9.	Rudi Coomans	293,4	OP 57,5	ASW 15	12/06
10.	Herman Moens	252,8	HW 986	ASK 13	12/06
11.	Michaël Dehert	250,9	HW 1154	ASK 23	12/06
12.	Geert Bollens	229,8	HW 965	Ka 6 Cr	12/06
13.	Herman Moens	220,8	HW 861	ASK 13	12/06
14.	Koen Pierlet	191,3	HW 899	Astir CS	12/06
15.	Mattijs Cuppens	143,5	HW 660	Astir CS	11/06

OP: opgegeven proef gevolgd door het aantal gevlogen km

VV: vrije vlucht proef gevolgd door het aantal gevlogen km

HW: hoogtewinst gevolgd door het aantal meters

In totaal werden er 15 proeven ingediend door 14 verschillende piloten. In cijfers maakt dit:

- OP: 1311,8 km	} Totaal aantal km: 2576,7 km
- VV: 1264,9 km	
- HW: 5525 meters	

## Het weder samengevat

Zaterdag: regen met daarna, ietwat te late cumuli om nog overland te gaan

Zondag: vroege mooie cumuli (vanaf 1000 uur lokaal), daarna cirrusbewolking vanuit het westen en afkalvende cumuli

Maandag: alle soorten bewolking, behalve cumuli

Toch een paar mooie afstandsvluchten naar Duitsland met als uitschieter de vlucht van Bart naar het Duitse Bayreuth, (40 km van de Tsjechische grens) langs Ciney en de Wasserkuppe (bakermat van het zweefvliegen). De ophaalploegen hebben ook mooi werk geleverd, anders waren die vluchten niet mogelijk geweest.

Onze (reeds) 20 ste editie gaat volgend jaar door op 26 + 27 + 28 mei 2012.

**Theo Stockmans**

## Tussenstand Gerard De Praetere 2011

#	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo Stockmans	Ventus 2	12 jun 11	7u30
2.	Sébastien Mathieu	LS 3	12 jun 11	5u50
3.	Johan Vanhoyland	Discus	12 jun 11	5u34
4.	Jan Waumans	LS 1	12 jun 11	5u27
5.	André Ruymen	Mini Nimbus	17 apr 11	5u04
6.	Ruben Michaux	ASK23	25 apr 11	5u00
7.	Maarten Coudenys	Ka 8	25 apr 11	4u45
8.	Michaël Dehert	Astir	02 jun 11	4u15
9.	Luc Vandebecck	Silent 2	24 apr 11	3u56
10.	Yves Ruymen	Discus 2	24 apr 11	3u32
11.	Senne Vandeputte	Ka 8	24 apr 11	3u31
12.	Eric Vandewalle	ASW 15	12 jun 11	3u30
13.	Herman Moens	ASW 19	17 apr 11	3u22
14.	Jean Hendrickx	TST 14M Bonus	17 apr 11	3u02

## Flarmcfg.txt

In vorige Cumulus verscheen een artikel over het gebruik van de FLARM in de clubtoestellen als IGC -logger.

De meeste leden hebben dit ondertussen onder de knie, en maken voor elke vlucht een Micro SD-kaartje met daarop een configuratiebestand met hun naam, de toestelgegevens, en eventueel een proefdeclaratie.

Een nadeel van het werken via het Flarmtool programma, is dat je telkens je met een ander toestel vliegt, het flarmcfg.txt bestandje opnieuw moet genereren.

Er is echter een makkelijkere methode indien je met verschillende toestellen vliegt, en geen opgegeven proef wilt declareren.

Ofwel open je een bestaand flarmcfg.txt bestand in Notepad (of een andere teksteditor), ofwel maak je een leeg tekstbestand met die naam aan.

In dit bestand zet je enkel deze regel:

```
$PFLAC,S,PILOT,Mattijs Cuppens

```

Waarbij je natuurlijk wel je eigen naam invult.

Wanneer je nu je SD-kaartje in een FLARM toestel stopt, zullen de bestaande toestelgegevens ongewijzigd blijven, en wordt enkel de naam van de piloot gewijzigd.

Deze manier van werken spaart je toch al snel een tiental minuutjes werk op je PC (als je die al bij de

hand hebt), en vermijdt ook dat je per ongeluk de verkeerde toestelgegevens in een FLARM programmeert.

De club heeft de laatste weken zwaar geïnvesteerd in Micro SD lezertjes voor de plank en club-pc (kostprijs: minder dan 2 EUR), dus je kan makkelijk je kaartjes aanmaken of uitlezen in de club.

Hou er ook rekening mee dat FLARM geen SD kaartjes kan lezen die groter zijn dan 2GB.

Nog enkele handige parameters:

Om een eventuele vorige proef uit de FLARM te wissen:

```
$PFLAC,S,NEWTASK,MyFlight

```

Om het loggerinterval aan te passen:

```
$PFLAC,S,LOGINT,2

```

Ideaal staat deze laatste waarde ergens tussen de 2 en de 10 seconden. Hoe kleiner de waarde, hoe groter het uiteindelijke IGC bestand. De meeste piloten zetten dit op 2 (één fix elke 2 seconden).

Voor de Charronline wordt een waarde van 10 seconden als ideaal beschouwd. Dit resulteert in een kleiner bestand, maar hou er dan wel rekening mee dat je minstens 10 seconden in je keerpuntsector moet blijven vliegen om zeker te zijn dat er een punt in de sector gelogd wordt...

**Mattijs Cuppens**

# **JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING DE WOUW**

## **OP 19 MAART 2011**

### **Controle der aanwezigheden**

Aantal : 116      Quorum : 58      Tegenwoordig : 76

De vergadering kan geldig beraadslagen

### **Verslag der activiteiten 2010**

**Zweefsectie:**

- vliegekamp in VINON
- Jelle Vandebecck wint in de XPDR klasse te Weelde
- Jelle Vandebecck wint de Victot BOIN wedstrijd
- deelname aan Yves Ruymen aan het WK in SLOVAKIJE
- aankoop ASK 23
- werkhuisen zijn volledig geïsoleerd

**Motorsectie:**

- succesvolle afsluiting gezamenlijke PPL theorie in samenwerking met Sint Truiden
- nieuwe poorten hangar na stormschade

**Gemeenschap:**

- in gebruikname nieuw fuel station
- problematiek vliegveld
- deelname aan open monumentendag op 12 Sep

### ***2010 in cijfertaal***

- 653 uren motorvliegen + 129 uren slepen
- 1.259 uren zweefvliegen
- 1.180 starts met een zweefstoel
- 38.137 Km overland

### **Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2010 en budget 2011**

- a. Motor
- b. Zweven
- c. Brandstof
- d. Gemeenschap
- e. Bar

### **Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2010**

Jérémy Wouters en Peter Knockaert

### **Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2010**

Er is decharge

**Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2011**

- a. Peter Knockaert
- b. Yves Ruymen

**Objectieven 2011**

In telegramstijl:

- Zweefsectie:**
- organisatie zweefkamp van twee weken (04 – 15 juli)
  - organisatie Victor Boin wedstrijd op 30 juli
  - deelname van Yves Ruymen en Eric Vandewalle aan het WK Open klasse te Pociunai in Litouwen
- Motorsectie:**
- nieuwe theorie PPL met deelname van verschillende zweefleden
  - reeks van club navigaties zoals we dat in 't verleden gedaan hebben
- Gemeenschap:**
- afwerking milieudossier,
  - electriciteit
  - vliegveldproblematiek
  - opendeur naar aanleiding van ons 80 jarig bestaan op 27 + 28 augustus

**Allerlei**

- a. **Benzinebladen:** zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen
- b. **Vleugeluitreiking**
  - ongeveer 20 deelnemers minders
  - zaterdag of zondag ?
- c. **Luchtkadetten**
- d. **Bar**
- e. **Milieu**
  - Sanering
  - Electriciteit
  - Brandweer
- f. **Toestand vliegveld**

**Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes**

Ik had graag één zwever en één motor gehad die in geen enkel bestuur zetelen of ook niet verkiesbaar zijn.

- a : Bart Huygen
- b. : Peter Knockaert

**14. Statutaire verkiezingen**

a. Zweefsectie: is uittredend en herverkiebaar:

Johan VANHOYLAND

b. Motorsectie : is uittredend en herverkiebaar

Maarten VIJVERBERG

c. Onafhankelijken : zijn uittredend en herverkiebaar

Jan HENDRICKX

en

Gerry WERTELAERS

Hoe kan men geldig stemmen ?

Daar het om personen gaat moet deze stemming, volgens de wet, geheim verlopen. Zelfs indien het aantal kandidaten overeenkomt met het aantal openstaande plaatsen.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking.

Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

Ik mag zeggen, en mijn collega's bestuurders mogen mij tegenspreken als ik de waarheid niet zeg, de sfeer in ons hoofdbestuur loopt goed. Soms wordt er wel eens hard gediscussieerd maar alle beslissingen, bijvoorbeeld, worden unaniem genomen.

Uitslag stemming.

Alle voorgedragen kandidaten werden verkozen voor een termijn van twee jaar.

**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

## Colofon

### Medewerkers

Mattijs Cuppens  
 Bart Huygen  
 Koen Pierlet  
 Theo Stockmans  
 Senne Vandeputte  
 Piet Vanosmael

### Foto's

Kai Arstila  
 Bart Huygen  
 Koen Pierlet  
 Theo Stockmans

### 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)

## Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnebrengen 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
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

**Oproep tot alle leden, kruip eens in de pen en schrijf ook eens een artikel voor ons clubblad!!!**

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



# Cumulus

Belgie Belgique

P.B.  
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3178067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen

## 538km naar Bayreuth



Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 17 Nummer 2  
Van april tot juni 2011

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden