



België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

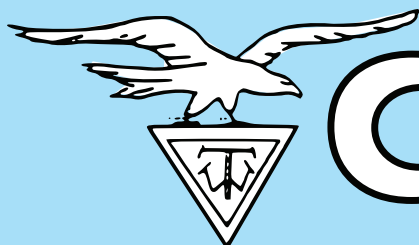
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

**Driemaandelijkse uitgave**  
**Jaargang 17 nummer 4**  
**Van oktober tot december 2011**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijkse uitgave**  
**Jaargang 17 nummer 4**  
**Van oktober tot december 2011**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Theorielessen zweefvliegen



Op de laatste zondag van oktober gingen de jaarlijkse theorielessen zweefvliegen weer van start. Het aantal deelnemers zit in vergelijking met de afgelopen jaren weer in stijgende lijn: 20 cursisten schreven zich in.

Dit jaar wordt er ook voor het eerst gewerkt met de gestandaardiseerde theoriecursus van de Liga, waardoor elke club dezelfde lessen geeft.

Ook clubleden zijn welkom om de lessen (gratis) bij te wonen om zo hun kennis op te frissen. De kalender hangt uit in het clublokaal, en is terug te vinden op onze website...

## Ka8 verkocht



Nadat onze club op in de loop van de zomer onze Ka8 OO-ZOI aan de grond had gezet wegens een barst in de canopy, werd beslist om deze te koop te zetten en een modernere kunststof eenzitter (genre ASK23) in de plaats aan te kopen.

Op 30 oktober vertrok de OO-ZOI richting Duitsland...

## In dit nummer

Theorielessen zweefvliegen .....	1
Ka8 verkocht .....	1
In dit nummer .....	1
Woordje van de redactie .....	2
Volgende keer in Cumulus .....	2
Activiteitenkalender .....	2
Tarieven 2012 .....	3
KVDW in de media en op Facebook .....	4
Europees kampioenschap zweefvliegen te Pociunai .....	5
Dag van de "Anciens" .....	8
Rechtzetting editie september '11 .....	8
Nieuwe baruitbater .....	9
Overlijden .....	9
Om de TMA van Brussel .....	10
Nogmaals Easa perikelen .....	14
Controle van de hoogtemeters .....	15
Vinon 2011 .....	16
Samenvliegen met de Luchtcadetten (BAC) .....	18
Doellandingen @LFAV: .....	19
Milieu .....	19
Doellandingen in Zutendaal op 11/11/11 .....	20
Halloweenwandeling .....	21
Charron 2011 .....	22
Charron door de jaren heen ..	23
Solo .....	23
Prestaties .....	23
Ruigpootbuizerd .....	24
Vliegveld .....	25
Wijziging luchtruim .....	26
Beker Gerard De Praetere ....	28
Artikels voor Cumulus .....	28
Colofon .....	28

## Foto cover

Halloweenwandeling: het was gezellig op het keerpunt...

## Woordje van de redactie

Bij het lezen van deze Cumulus zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er een grote diversiteit aan artikels is en vooral dat ik niet alleen de auteur ervan ben. En dat mag ook eens onderlijnd worden. Het is een positieve trend dat meer en meer leden zich geroepen voelen om een artikel neer te pennen. Ik dank hen allen daarvoor. Dit tijdschrift is een mooi uithangbord voor onze club. Verschillende buitenstaanders spreken mij hier over aan. Zij beleven van op afstand het reilen en zeilen in deze vlieggemeenschap. En dat legt ons geen windeieren. Ik zou zeggen, doe zo verder.

Zoals bijna ieder jaar doe ik in dit artikel (zie ook vorige Cumulus) ook een oproep voor winterwerk. Dank zij deze activiteit kunnen we de kosten in onze sectie nog wat laag houden. Maar daarvoor is de steun of zijn de handen van iedereen nodig. En momenteel is er nog maar één toestel in onze prachtige werkhuisen geweest.

Iedereen heeft tegenwoordig weinig tijd. Maar als het mooi weder er is, wenst iedereen wel een toestel dat mooi in orde is. Onze club is een gemeenschap die van iedereen is en niet alleen van de voorzitter of het bestuur, dus iedereen is verantwoordelijk voor het welslagen ervan.

Volgens het plan van minister van Defensie Pieter De Crem, zal ons vliegveld door het leger verlaten worden einde dit jaar. De verhuis van onze overburen, de Luchtcadetten, zou, bij het lezen van deze tekst moeten beëindigd zijn. Moeten wij dan ook onze vliegactiviteiten stopzetten: neen. En voor de nabije toekomst hoeven wij ons ook geen zorgen te maken. Maar ons bestuur volgt deze evolutie uiteraard van heel nabij op.

Als ik het zweefweder bekijk van dit jaar, kan ik zeggen dat wij een mooi voorjaar gehad hebben. Maar naarmate het jaar vorderde, nam ook het mooie overland weder langzaam af. Zeg als zweefpiloot dus nooit: morgen wordt het beter.

Bij dezen wens ik jullie en jullie familie ook allemaal een gelukkig en voorspoedig 2012. Moge de weergoden ons prachtige cumuli brengen.

Many happy landings,

*Theo Stockmans*

## Volgende keer in Cumulus

- ✓ Lieren in Traben-Trarbach
- ✓ Testvlucht met de Ventus 2cxT
- ✓ Charronvliegers
- ✓ Algemene Vergadering sectie zweefvliegen
- ✓ Algemene Vergadering club
- ✓ Wedstrijd flightsimulator

## Activiteitenkalender

- ✓ Zaterdag 24 december tot en met 1 januari 2012: Kerstkamp zweefvliegen
- ✓ Theoretische lessen: 8, 15, 22 en 29 januari 5 februari 12 februari: herhalingsles vr 24 februari: examen
- ✓ Zaterdag 21 januari: Algemene Vergadering sectie zweefvliegen
- ✓ Zaterdag 28 januari: symposium Liga te Oostmalle
- ✓ Zondag 29 januari: herhalingsles luchtruim (10u)
- ✓ Zaterdag 25 februari: herhalingsles luchtruim
- ✓ Zaterdag 03 maart: Algemene Vergadering club
- ✓ Vrijdag 23 maart: Vleugeluitreiking



Artikels voor  
volgende Cumulus:  
1 maart 2012

1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
winterwerk

# Tarieven 2012

Op zaterdag 3 december hebben we een vergadering gehouden voor de leden van de zweefsectie om toelichting te geven bij de inkomsten en uitgaven van onze sectie.

Elk lid van de zweefsectie heeft de presentatie per mail ontvangen. Wanneer we de inkomsten en uitgaven van onze sectie van naderbij bekijken doen we een aantal opmerkelijke vaststellingen:

- zonder de inkomsten van de bar zouden we 2011 met een negatief saldo afsluiten
- de vaste inkomsten dekken slechts 55% van de vaste kosten
- de kosten van de sleper worden maar net gedekt door de prijs van een sleepticket
- het minutengeld dekt nauwelijks 50% van de kosten onze vloot
- we reserveren niets voor vernieuwing van de vloot en het materiaal

Willen we onze sectie, die op vandaag financieel in een zeer gezonde situatie verkeerd, ook in de toekomst financieel gezond houden, dringen er zich een aantal maatregelen op. Temeer daar we jammer genoeg de uitbating van onze bar in 2012 moeten uitbesteden. Er zijn te weinig kandidaten om een sluitende beurtrol voor een heel jaar op te stellen. Bovendien laat de wetgeving de uitbating van de bar door de leden niet meer onbeperkt toe. De voorgestelde maatregelen werden besproken met de leden tijdens de

vergadering van 3 december en werden goedgekeurd door het zweefbestuur tijdens de bestuursvergadering van 20 december. Het gaat om :

**Verhoging van het lidgeld** van € 145/jaar naar € 195/jaar

- jongeren < 18j op 1 juli en studenten van € 72,50/jaar naar € 97,50/jaar
- jongeren < 16j op 1 juli van € 36,25/jaar naar € 48,75/jaar

**Verhoging van het minutengeld (\*) :**

- hout & doek  
€ 0,15/min -> € 0,20/min oftewel + € 3/uur
- ASK-23 / Astir / SF-34  
€ 0,23/min -> € 0,30/min oftewel +€ 4,2/uur
- ASW-19  
€ 0,30/min -> € 0,40/min oftewel +€ 6/uur

(\*) enkel de eerste 3 uren (180 minuten) . Vanaf het 4de uur (181ste minuut) gratis.

**Verhoging van het hangargeld** voor de eigenaars van een privétoestel met 25%

- gemonteerd stallen  
€ 500/jaar -> € 625/jaar
- gedemonteerd stallen € 250/jaar -> € 315/jaar

**Verhoging prijs initiatieticketten** van € 50 naar € 60, met behoud van de 10% korting bij aankoop van 10 tickets en meer.

De **prijzen van de sleeptickets laten we ongewijzigd** op € 25 per ticket. De jaarlijkse Liga-bijdrage

blijft eveneens ongewijzigd op € 150. De eenmalige toetredingsbijdrage blijft ook ongewijzigd op € 75. Alle tariefveranderingen gaan in op 01/01/2012.

Met deze maatregelen denken we 2012 met een klein positief saldo te kunnen afsluiten. Tevens zoeken we nog naar alternatieve inkomsten via evenementen. Daarbij wordt gedacht aan het organiseren van een kennismakingsdag naar het voorbeeld van Weelde : "Become a pilot for one day" . We rekenen ook op de creativiteit en met name de inzet van al onze leden om met alternatieve voorstellen te komen. Deze kunnen kenbaar gemaakt worden bij ieder lid van het zweefbestuur.

We realiseren ons dat dit geen populaire maatregelen zijn in volle crisistijd. Wilten we echter onze favoriete sport ook in de toekomst kunnen blijven uitoefenen, dienen we op zijn minst kostendekkend te zijn. We zijn sinds jaar en dag een financieel gezonde club. Dit willen we zo houden. Dan kunnen we ook in de toekomst met zijn allen het grootste plezier blijven beleven aan onze favoriete sport.

*Johan Vanhoyland*

# KVDW in de media en op Facebook

Na jaren te weigeren me bij de Facebook-trend aan te sluiten ging ik onlangs overstag, en opende me een "profiel".

Waarom?

Zowel mijn eigen werkgever, Brussels Airport (Company), als onze vliegclub communiceren meer en meer via Facebook, in plaats van via de klassieke website. Zo lijkt het op het eerste zicht alsof er op internet weinig updates over onze club verschijnen, maar het tegendeel is waar. Zo bevat onze website een link naar de Facebook-pagina van KV De Wouw. Deze is vrij door iedereen te consulteren, ook door niet "Facebookers". Als je een profiel opent krijg je ook de mogelijkheid de pagina's van "vrienden" te bekijken, en gaat er nog een grotere virtuele wereld open.

Op onze Facebookpagina vind je onder andere een overzicht van de ruime media-andacht die onze club de laatste maanden genoot, met dank aan de clubleden die daaraan meewerkten, o.m.:

- ROB-TV reportage over onze opendeurdag, met beelden van de activiteiten, parachutisten, en interview met o.m. Mattijs
- Interview op Radio 2 van 26/8
- Het Nieuwsblad: "De Wouw bouwt eigen zweefsimulator"
- De Streekkrant Tienen: "De Wouw bestaat 80 jaar"
- ROB TV: Studio ROB: studiosprek met Theo,

- Bart Lismont en Ruben
- ROB TV: Reportage over ons zomerkamp, met grond en luchtbeelden en interviews met Liesbeth, Laura en Theo (uiteraard)
  - Het Nieuwsblad over de winnende vlucht van de 3-daagse door Bart Huyghen naar Bayreuth: "Zweefpilot maakt vlucht van 538 km vanuit Tienen"

Naast deze verwijzingen naar de klassieke media vind je ook:

- Foto-album van onze opendeurdag door de Flightsimulatorclub
- Het fotoalbum van onze opendeurdag door Jan Waumans
- Foto's van de voorbereiding van onze opendeurdag
- Foto's over de bouw en test van onze flight sim.
- Het juniorenweekend in foto's
- Blog en foto's van onze clubleden op de EGC (EK Zweefvliegen door Yves & Team)

Tenslotte vind je ook mooie films over zweefvliegen in en door onze club in binnen- en buitenland, hiervoor kan je ook terecht op de persoonlijke pagina's van clubleden:

- De Wouw: 2 gemonterde films door Willem Guilmet als sleepiloot achteruit gefilmd van uit de Piper van de start van de sleep, tot de landing van onze piper OO-VVC met de (lege) kabel.
- Geert Bollens: gemon-

teerde film van zweefvliegekamp in Bayreuth juli 2011

- Michaël Dehert: gemonterde film van het eerste weekend van de lierstage in Traben trarbach

Op mijn site en die van o.m. Geert Bollens, Senne Vandeputte, Koen Biesmans, Maarten Coudenys, Jeremy Wouters, Ruben Michaux en vele anderen vind je nog foto's van alle voorgaanden.

En dan vergeet ik nog bijna een prachtige reportage (film) te vermelden over het WK van 2010 in de Chili (bergvliegen).

Zij die dit alles nog niet ontdekten weten weer wat doen 's avonds i.p.v. naar de zoveelste herhaling op TV te kijken.

*Michaël Dehert*



[www.dewouw.net](http://www.dewouw.net)  
[www.facebook.com/dewouw](http://www.facebook.com/dewouw)

# Europees kampioenschap zweefvliegen te Pociunai

*Vervolg van vorige Cumulus*

Maandag werd een rustdag en konden we eindelijk eens wat uitslapen. Gedeeltelijk ook uit noodzaak want de hemelsluizen hadden heel de nacht tot een stuk in de voormiddag non-stop opengestaan. En wanneer het hier regent, regent het meteen goed!

Na de regen kwam niet meteen zonneshijn maar het zag er goed genoeg uit voor een uitstap en werd besloten om Vilnius, de hoofdstad, te gaan bezoeken. Om maar niet door de burgemeester en 'his little tank' platgereden te worden parkeerden we de wagens maar in een ondergrondse parking. Vilnius is een relatief rustige stad, voor een hoofdstad althans, waar je meteen ook ziet dat de straten en gebouwen netjes proper in orde en gerestaureerd zijn. Een groot verschil met Kaunas allesinds. Aan terrasjes en winkels geen gebrek, evenmin als aan kerken; je kan geen kilometer stappen of je bent er 3 voorbij.

Eddy had al snel een 'velotaksi' aangesproken om zo Marc de kans te geven mee Vilnius te bezoeken. Zoals al doet vermoeden is een 'velotaksi' een soort bakfiets waar de bestuurder je mee rondfietst. De arme jongen die dit als vakantiejob had gekozen wist nog niet wat hem te wachten stond; wij ook niet trouwens. In het historisch centrum heb je ook een heuvel met de enige overgeble-

ven uitkijktoren van de oude stadsomwalling. Hier kan je langs een wandelpad opwandelen, ook geen probleem voor de 'velotaksi' want versnellingen genoeg.



*Yves en Eric maken Belgische wafels...*

We waren nog niet goed de helling op vertrokken of met een doffe knal brak de bout die het tandwiel op de achteras houdt. Mochten we op de helling meteen de kar al tegenhouden. Gelukkig had de jongen enkele wisselstukken bij en kon de kar met vereende krachten hersteld worden. Probleem opgelost dachten we; bijna boven op het stijlste stuk 'krak' opnieuw over. Herstellen daar was geen optie, dus duwen maar! Bekijks hadden we wel daar met onze 'velotaksi'.

Gisteren was alweer vliegday maar van alle drie klassen vloog niemand rond. Enkel voor de 15 meter klasse werd het nog een geldige dag, voor de 18 meter net niet en ook voor de open klasse werd geen geldig resultaat ge-

haald. Ook een dag met twee incidenten. Bij de start brak in de 15m klasse een Diana van de Italiaanse ploeg zijn staart (of beter romp) af net achter de vluchtboord; het

resultaat van een grondzwaai tijdens opslepen. In de open klasse zag de deelnemer van het Zwitserse team geen andere optie dan in het bos buiten te landen; gevolg twee gebroken vleugels maar piloot ongedeerd.

Kort na de middag vertrok onze delegatie Belgische bezoekers weer naar Deurne. De dag werd afgesloten met de 'internationale avond' waarop alle landen lekkers uit eigen streek kunnen aanbieden. Wij hadden in de namiddag reeds malse vanillewafels gebakken en het deeg voor de warme suikerwafels klaargemaakt. Onze tafel had veel succes en de complimenten bleven niet gespaard; de beste beloning voor het harde werk!

Vandaag alweer hetzelfde weer van gisteren leek het; zon 's morgens, snel nadien lage en dikke Cu bewolking die langzaam doorstijgt maar tegelijk ook overontwikkelt. Vandaag werden alle klassen volledig apart en met 15 minuten tussenpauze achter elkaar opgesleept. Kleine AAT's voor iedereen. De 15m en 18m klassen waren vroeger in de lucht en konden relatief gemakkelijk vertrekken. Voor de open klasse kwam de regenbui lijn al heel dicht bij en werd het moeilijk. Diegene die een uitweg zagen vlogen rond, voor de Yves en vele anderen eindigde de vlucht al na enkele kilometers. Morgen en de volgende dagen wellicht hetzelfde weer, maar hopelijk worden de vliegcondities toch net iets beter.

### **11,12-08-2011**

Helaas weinig nieuw te melden. Gisteren werd er niet gegrid en op de tweede briefing van 12 uur werd de dag gecancelled. Een hele dag regen waardoor er maar weinig motivatie was om een uitstap te maken. We hebben dan maar een lange 'brunch' gehouden in de voortent van onze caravan. Later op de dag landde er nog een YAK 52 op het vliegveld, die zonder omkijken het vliegveld afreed en even op de openbare weg taxiede. Dat moesten we toch even van naderbij gaan bekijken en bleek dat er tussen de huizen een grote hangaar staat. Blijkt hier niet zo ongewoon te zijn, want even verderop vinden we nog een hangaar terug met een ULM ervoor gestald.

Vandaag werd de grid wel geopend en op de tweede briefing werden voor alle klassen kleine AAT proeven opgegeven. Om 13u15 werd enkel de 18m klasse opgesleept, maar waarvan zeker 8 toestellen binnen het half uur doorzakten. Met het starten van de 15m en open klasse werd gewacht, terwijl de 18m klasse maar moeizaam bleef hangen. Terwijl een donkerder en groter wordende Cb het vliegveld naderde werd er om 14u15 gecancelled voor de 15m en open klasse. Snel de Nimbus vastzetten voor de regenbui, terwijl de eerste aanhangers al vertrokken voor gestrande 18 meters. Niet veel later werden we getrakteerd op een flinke bui met hagel zo groot als knikkers. Morgen wordt hetzelfde weer verwacht, de kans wordt klein dat er nog gevlogen zal worden op deze wedstrijd.

Op dit moment leiden de Fransen in de 15m klasse en bezetten knap de eerste 3 plaatsen. In de 18m klasse vinden leiden de ASG-29's op de eerste 3 plaatsen gevolgd door JS-1's. In de top-10 vinden we enkel op de 10de plaats een Ventus2cx terug. De open klasse is de enige klasse waar de Duitsers nog meespelen voor een ereplaats.

Merkwaardige toestellen die we in België toch (nog) niet te zien kregen zijn de Diana2 in de 15m klasse, en de NimEta in de open klasse. De 15m Diana2 is een renklasser van SZD, maar waarvan de rechten overgenomen zijn door een nieuwe firma toen

PZL Bielsko failliet ging. Speciaal aan de Diana2 is zijn merkwaardig licht ontwerp. De vleugels hebben geen hoofdlijger en wegen elk slechts 40kg. De vleugels hebben ook geen 'wortel', deze zit vast op de romp waardoor de aanhangers extra breed zijn. Leeg weegt het toestel slechts 190kg, maar het watertanks van 250 liter is een heel breed bereik in vleugelbelasting mogelijk. De cockpit is ook zeer smal, waardoor er met een side-stick gewerkt wordt.

In de open klasse is er de 31 meter NimEta van Bruno Gantenbrink bestaat uit een Nimbus4 romp met de staart en vleugels van een Eta. De vleugel buigt extreem sterk door, zeker wanneer de kleppen geopend worden. Speciaal is ook het feit dat de vleugel op enkele meters van de tip terug even breder en dikker wordt.

### **Laatste dag**

De laatste dag van het kampioenschap stond de open klasse voor de eerste maal vooraan in de grid; ze hadden 1 competitiedag minder dan de andere klassen. Het weer was voor de verandering wisselvallig met voorspeld onweer voor de namiddag. Of het een geldige dag zou worden was niet zeker. Wel zeker was dat minstens de open klasse de lucht in zou gaan. Na 2 uur in grid staan wachten, kwartier na kwartier de launch time met 15 minuten uitgesteld te zien en overgeschakeld te zijn naar de B-proef werd uiteindelijk toch beslist om

de open klasse de lucht in te trekken.

Cu's waren er, maar net niet boven het vliegveld en de ontkoppelzone. Net zoals de dag voordien hing het pak van de klasse laag en verdeeld in twee pulken, maar iedereen bleef hangen en niemand zakte door. Langzaam wisten ze te stijgen en hoogte te houden, initieel met een plafond van slechts 650m.

De poort ging open en een half uur later, wanneer het plafond nog lichtjes gestegen was vertrok het gros van de klasse nog eens een dik half uur later voor de proef. Er werd zeker nog een uur na het opslepen van de open klasse gewacht met het opslepen van de 18m en 15m klasse. Het plafond was laag, maar de thermiek was iets sterker dan de voorbije dagen, zodat Yves en Eric ditmaal wel makkelijker konden bovenblijven met de steeds op 820kg maximaal beladen Nimbus4DM.

De minimale tijd voor de opgegeven AAT was 2 uur, en gezien het wisselvallige en heiige weer was een vroegere, noodzakelijk terugkeer van Yves en Eric niet uit te sluiten. Omdat we nog wat

inkopen voor de terugreis moesten doen, besloten Nathalie en ik om toch even snel nog naar de winkel te rijden, even nadat Yves en Eric door de poort vertrokken waren. Op terugweg van de winkel naar het vliegveld zagen we de eersten al finishen, onder het niveau duikend (het vliegveld ligt een stuk lager dan de omgeving). Zouden ze al terug zijn? Tussen de volgende toestellen die we van 'uit de grond' zagen optrekken na een speed finish herkennen we de MF met de rode neus, en wanneer we er onder reden terwijl de MF in base draait wordt ons vermoeden bevestigd. We waren net op tijd terug! Even een tussenstop om van auto te wisselen om Yves en Eric uit piste te halen. Ze waren inderdaad rond, en uit de uiteindelijke daguitslag bleek nog een mooi resultaat voor de laatste vliegdag.

Allesinds nog een mooie afsluiter! De Nimbus werd nog 'even' gepoetst, leeggemaakt, gedemonteerd en kon de kar in klaar voor de terugreis. Nadien nog het laatste inpakken in de caravan, Nathalie en ik zijn zondagochtend 3 uur vertrokken, en als afsluiter eens goed en uitgebreid gaan eten in Birstonas!



*Na de landing...*

Terugkijkend is het een mooi kampioenschap geweest. Tijdens de trainingdagen bestond de vrees dat het een uitgerende bedoening zou worden maar de eerste week werd een eentje met echt topweer en grote proeven. De snelheden die gehaald werden waren hoog, en zeer hoog was zeker ook het niveau van de deelnemers in alle klassen op dit EK. De tweede week werd er een van wisselvallig weer en soms moeilijke condities, maar er kon tenminste gevlogen worden. In totaal 10 competitiedagen voor 15m en 18m, en 9 voor de open klasse, op 14 dagen is zeker iets waar iedereen op voorhand getekend voor zou hebben. Yves, co-piloten en crew hebben zich goed geamuseerd en dat is in de eerste plaats het belangrijkste.

In 3 vluchten werden foutjes gemaakt die vermeden hadden kunnen worden en dus meer punten hadden kunnen opleveren, maar in de andere vluchten was er geen kruit opgewassen tegen de competitie en/of speelde de steeds (te) zware op 820kg Nimbus 4DM parten bij zwakke condities. Water lossen behoort niet tot de opties en Eric buitensmijten in vlucht hebben we na gezamenlijk beraad toch ook maar niet toegestaan. Maar allesinds een zeer leerrijke ervaring, en hopelijk is het ons gegund dit nogmaals te mogen meemaken!

Yves behaalde uiteindelijk een 19de plaats op 21 deelnemers.

# Dag van de “Anciens”

Reeds van begin dit jaar hadden de anciens van onze club, Stéphane, Paul, Rudi en mezelf het idee geopperd om eens onze “voorvaderen” uit te nodigen. Dit zou dan kaderen in het tachtig jarig bestaan van onze club.

Iedereen uitnodigen ging natuurlijk niet. Wij gingen ons vooral beperken tot de oud clubleden, generatie 1960 – 1980 en zij die toch iets betekend hebben in het leven van de Koninklijke Vliegclub De Wouw. Wij hebben ook getracht om te zorgen dat er steeds een link was tussen onze genodigden zodat er niemand verweesd in een hoekje moest kruipen. Ik durf zeggen dat wij hierin geslaagd zijn. En op zaterdagmiddag 26 november is dit gezellig samenzijn doorgaan.

Hieronder vinden jullie de lijst van de aanwezigen:

Blaude Paul  
Blaude Bernadette  
Blaude Geneviève  
Depraetere Mia  
Depraetere Roland  
Lardinois Norbert  
Lemmers Wilfried

Moors Ernest  
Nickmans Jean  
Nootens Denis  
Pirotte Jean  
Van der Zijpen Julien

Zaterdagmorgen, 0800 Hr, gaven Liesbeth, Johan en mezelf ons clublokaal nog een extra poetsbeurt. Een eerste indruk is goud waard.



*De “Anciens” in ons clublokaal*

Omstreeks 14u kwamen onze eerste gasten hun oude clublokaal binnen. Het was voor de meeste een prettig weerzien. Iedereen kende wel iemand. Oude verhalen werden uit de kast gehaald en de ambiance zat er onmiddellijk in. Het leek alsof ze nooit uit onze club waren vertrokken.

Na een korte speech, in beide

landstalen (zie elders in de Cumulus), vergastten wij onze genodigden op een lekker stuk taart en een aandenken. Twee dames lieten zich zelfs verleiden tot een vlucht met onze Robin.

Iedereen was het er over eens dat dit evenement vatbaar is voor herhaling. Mis-

schien niet ieder jaar, maar dan toch tweejaarlijks en iets vroeger op het jaar. Want deze maal hadden wij werkelijk geluk met het weder.

Langs deze weg wil ik dan ook nog alle clubleden danken die aan deze geslaagde festiviteit meegewerkt hebben, voor of achter de schermen.

*Theo Stockmans*

---

## Rechtzetting editie september ‘11

**De luchtfoto’s** van het vliegveld op pagina 24 en 27 zijn niet van Traben-Trarbach maar wel van Bayreuth. Zij horen dan ook thuis bij het artikel over Bayreuth (vanaf Blz 20).

**Artikel buitenlandingen** (pagina 19)

Nog in te vullen bij halve buitenlandingen:  
achter Discus CS: D-9870  
achter LS1 C: OO-YDD

*Theo Stockmans*

# Speech van de voorzitter op de 'Dag van de Anciens'

Beste dames en heren,

Mijn speech zal niet te lang duren, maar ik ben deze namiddag een gelukkige voorzitter, want jullie hebben talrijk op deze uitnodiging ingegaan.

De bedoeling van deze namiddag is er een gezellig samenzijn van te maken, hier tussen de muren van jullie clublokaal, op dit vliegveld, waar jullie de mooiste jaren van jullie leven doorgemaakt hebben. Het is dan ook het ogenblik om hier samen mooie herinneringen op te halen.

Het vliegen, een passie die bij ons allen leeft, volgelingen van Icarus, op het ogenblik dat onze club 80 jaar bestaat, zal bij jullie veel mooie herinneringen doen herbeleven. Voor deze viering hebben wij geen champagne voorzien, maar wij onthalen jullie op onze eigen manier in deze crisisperiode.

Wetende dat jullie hier thuis zijn en jullie hart het zegt, kunnen jullie deze namiddag ook plaats nemen in een zweef- of motortoestel op de grond of wanneer het weer het toelaat, ...in de lucht.

Ik eindig hier door jullie nogmaals te bedanken voor jullie aanwezigheid hier in de Koninklijke Vliegclub De Wouw, die, dank zij jullie,

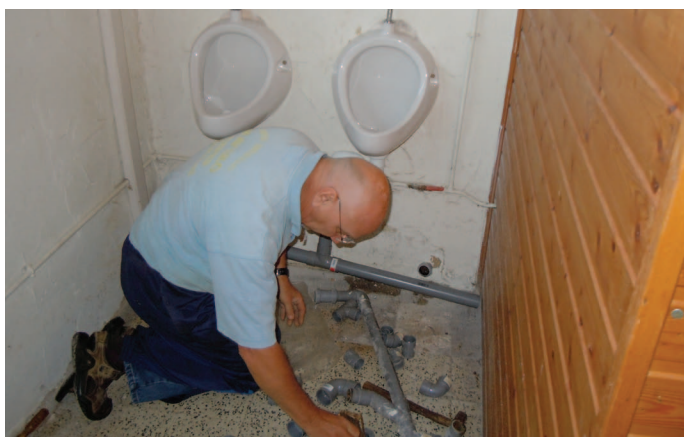
gegroeid is en waarvan wij actueel nog de vruchten oogsten en dit tot grote vreugde van onze jonge leden.

Ik hoop dat ik jullie nog eens kan uitnodigen voor het eeuwfeest van onze club en hoop dan op een even talrijke aanwezigheid.

In afwachting, schenkt onze club jullie een klein aandelen.

Ik dank jullie en laten wij er nog een gezellige namiddag van maken.

*Theo Stockmans*



*De urinoirs werden vervangen, en een nieuwe latei werd geplaatst boven het WC-venster...*

## Nieuwe baruitbater

Vanaf 07 januari 2012 wordt Didier Dalcq onze nieuwe baruitbater. Wij wensen hem veel geluk toe.

Tevens wil ik langs deze weg eveneens de talrijke clubleden danken die ervoor gezorgd hebben dat wij de laatste drie jaar op tijd en stond ons hapje en tapje kregen. En tevens hebben zij onze kas aardig gespijsd.

*Theo Stockmans*

## Overlijden

Op 6 november 2011 overleed **Georges Vanoppen** na een slepende ziekte, hij was 77 jaar oud. In de jaren '70 en '80 heeft hij onze club ontelbare malen uit de nood geholpen bij vliegtuigpannes. Beroepshalve was hij militaire vliegtuigmecanicus.

Tot voor een paar maanden was hij een graag geziene en bijna wekelijkse bezoeker van onze club. Enkele clubleden hebben hun medeleven aan de familie betuigt door aanwezig te zijn op de begrafenisplechtigheid.

*Theo Stockmans*

# Om de TMA van Brussel

3 juli 2011 zou zich aankondigen als een prachtige overlanddag. Maar na het bekijken van de RASP en PC Met zagen wij onze dromen ietwat vervliegen. Daarbij kwam nog dat er geen enkele "Golf 2" open was. Dus enkel in "Golf 1" konden de proeven gevlogen worden. En met een luchtdruk van 1016 hPa mochten wij niet hoger dan 1552m MSL stijgen, oftewel 1477m boven ons vliegveld. De thermieksterkte zou maximum 2 à 3m/s bedragen.

In de Ardennen een grote proef (400 à 500km) vliegen met amper 1000m grond, is niet plezierig en daarbij komt nog dat je niet vooruit geraakt. Waarheen vandaag?

In mijn Ventus 2cx pompte ik iets meer dan 75 liter water. Dat bracht hem op een vleugelbelasting van ongeveer 45 kg/m<sup>2</sup>. Ondertussen doken de eerste cumuli op aan de hemel. Ten zuiden van ons vliegveld bleef het nagenoeg blauw terwijl in 't noorden de bloemkool-

wolken alsmaar talrijker werden. Dus richting noord-oosten, de Limburg in. Maar welke proef?

Jelle, die met de Discus CS van Johan zou vliegen, ging trachten om rond de TMA van Brussel te geraken. Hij gaf me de keerpunten. Maar die proef had ik niet in mijn logger zitten, zelfs sommige keerpunten niet. Dus snel een Liga vademecum ter hand nemen en zo snel mogelijk de proef inbrengen want de cumuli werden alsmaar talrijker.

Het zou de proef: EBTN-Zwartberg-Brasschaat-Roeselare-Maubeuge-Cinney-EBTN worden, oftewel 456,9km. Maar pas op zei Jelle nog, want boven Brasschaat mag je niet hoger dan 1000m (hoogtemeter EBTN). Nederland kon ik wel met mijn Transponder binnenvliegen. Moest deze proef ooit lukken, zou één van mijn zweefdromen in vervulling gaan. Een vlucht over acht Belgische provincies en met een keerpunt op

amper 40km van onze kust. Een voor mij nog onontgongen luchtruim.

De meteo voorzag variabele wind uit noordelijke richting met een sterkte van 15 à 20 km/u. Dus niet te sterk voor mijnen TS.

Met een halve liter drinkwater en twee jonagold appels, steeg ik om 12u08 op. Onder een mooie cumulus kon ik onmiddellijk stijgen tot 900m, niet slecht. De vertreklijn kon ik zelfs boven de 1000m overschrijden. En nu richting Zwartberg. Veel hoger dan 1000m ging de basis niet maar er waren voldoende cumuli. Af en toe kon ik er al een mindere overslaan. Want tijdens een proef van 456km, met een niet al te hoog plafond, mag je onderweg niet te veel treuzelen. Maar lager dan 500m ben ik toch niet geweest. Dus niet te veel klagen.

Iets voor Zwartberg steeg de basis tot 1150m. Dus moest ik in geen enkel geval schrik hebben om een verticale luchtruimovertrekking te begaan. Na 36 minuten kon ik mijn eerste keerpunt ronden. Met een gemiddelde snelheid van 77km/u was ik dus op schema. Nu op naar Brasschaat.

Een vliegveld waar ik nog nooit boven hing. Maar eerst wel oppassen voor het luchtruim boven Oostmalle. Ter hoogte van Hoogstraten kon ik in de verte de zwarte, afgebrande Kalmthoutse Heide ontwaren. Nu met



*In het midden, het vliegveld van Maubeuge*

mijn GPS naar Brasschaat en vooral niet hoger dan 1000m EBTN. Met het rondenvan dit keerpunt ben ik ietwat slordig te werk gegaan. Ik ben er gewoon ten zuiden van voorbijgevlogen. Met als gevolg dat ik een grote 360° naar het noorden heb moeten maken om mijn logger te laten piepen, puur tijdverlies. Zo iets mag niet meer gebeuren.

Voor mij lag nu de Schelde met de Antwerpse haven. Doorgaan of niet, een vraag waar ik bijna onmiddellijk een antwoord moest op geven. Ik zou het erop wagen, gewoon de proef verder vliegen. Enkele elementen die in deze beslissing hebben meegespeeld: het was nog maar 14u20, in de richting van mijn volgend keerpunt Roeselare waren nog verschillende cumuli en op de radio hoorde ik ook dat Herman Peeraer, zonder noemenswaardige problemen, Kortrijk gerond had en last but not least, zulk 'n proef schrijf je ook niet iedere dag uit.

Langs het vliegveld van Hoevenen, ben ik op een 800m hoogte iets ten noorden van de koeltoren van Doel de Schelde overgevlogen. De Antwerpse haven is op die hoogte een imposant bedrijf. Een indrukwekkend beeld gaf dit vanuit een vliegtuig zonder motor. En de stroom die Antwerpen verlaat om over te gaan in een meer dan 3km breedte Westerschelde met ten zuiden ervan de Polders, prachtig. Echt spijtig dat ik hiervan geen foto's heb genomen. Trouwens veel

tijd had ik niet want met een basis van amper 1000m zijn er andere prioriteiten.

De Nederlandse grens lag voor mij. Mijn transponder aan en nu naar de volgende wolk. Een pomp van 2m/s duwde mij van 600m naar bijna 1000m. Plots zag ik rechts onder mij het zweefvliegveld van Axel. Hier wordt enkel gelierd. Wegens het gebrek aan zweefvliegereinen in de beide Vlaanderen, hebben tal van Vlaamse piloten hier, noodgedwongen, hun toevlucht gezocht. De rookpluim van Doel was reeds klein geworden en van terugkeren was dus nu geen sprake meer.

En nu verder naar Roeselare. Een kaart had ik niet. Maar omdat aardrijkskunde, tijdens mijn studie jaren, één van mijn lievelingsvakken was, kon ik mij, in dit voor mij toch nieuwe gebied, goed oriënteren. In de richting van mijn derde keerpunt waren er verschillende cumuli. Geen grote en met een basis van amper 1000m, maar onder iedere wolk zat er thermiek. Niet om hoera te schreeuwen maar ik ging toch omhoog. Richting Noordzee was het blue sky.

Boven het kanaal Gent-Terneuzen had ik nog amper 540m. Maar een goede bel, ten zuiden van Zelzate, bracht mij terug naar een iets veiligere 1000m. Tevens was ik nu goed lokaal van het militaire vliegveld van Ursel. En dit lag ook kort naast de E40 moest ik er ooit buitenland. Ten zuiden zag ik Gent liggen met Flanders

Expo, op het terrein waar ooit het verdwenen vliegveld van Sint Denijs-Westrem lag, met als thuisbasis de zweefvliegclub: Ghent Aviation Club (GAC). Gesloten in 1985, spijtig.

Naarmate ik Roeselare naderde, werd de thermiek beter en de basis ging zelfs naar 1200m. Daar de grondhoogte hier te verwaarlozen is, was dat ook pure hoogte. Ik ging dus ook wat meer op mijn "gaspedaal" duwen om alzo mijn gemiddelde snelheid op te drijven. Tijdens dit been kon ik ook profiteren van wat rugwind en dat deed deugd. Vanaf hier ging ik ook foto's nemen. Als ik naar het landschap keek, kon ik vaststellen dat ons Vlaanderen inderdaad, met zijn lintbebouwing, stilletjes aan vol geraakt.

Nu kwam ik lokaal van het vliegveld van Moorseele, weer een geruststelling. Ter hoogte van Tielt bereikte ik een hoogte van iets meer dan 1200m. Nog amper 15km en ik kan Roeselare zonder problemen rondenvliegen. Ik bevond mij nu ook op amper 40 Km van de Noordzee, maar spijtig genoeg kon ik ze niet zien, het was te hazy. Op een hoogte van 1000m nam ik afscheid van mijn derde keerpunt en op naar Maubeuge, of 95,7km verder. Gemiddelde snelheid derde been: 85,3km/u, niet slecht. Mijn gemiddelde proefsnelheid bedroeg 75km/u. Ik was ook halfweg.

Ik ging meer en meer geloven in het slagen van mijn proef. Temeer dat ik met

een zekere geruststelling kon vaststellen dat richting Maubeuge het aantal cumuli zag toenemen en ook hun omvang. Ik passeerde noordwaarts van Kortrijk, ten zuiden ervan lag het Franse Roubaix en Lille. Toch fantastisch als je dat met een vliegtuig zonder motor mag meemaken. De cumuli deden hun werk. Met dolfijnvliegen tegen 150km/u ging het snel vooruit.

Richting oosten zag ik de Vlaamse Ardennen liggen, echt mooi. Een beboste heuvelrug, ten zuiden van Oudenaarde, die oost west loopt met als hoogste punt Kluisbergen, 145m MSL. Deze streek herbergt ook tal van bekende "Ronde van Vlaanderen bergen" zoals de Bosberg, Eikenberg,..allemaal beschermd als monument.

Ten zuiden van Kluisbergen ligt het vliegveld van Amougies. Zonder problemen vloog ik ten noorden van Doornik en in de verte zag ik de agglomeratie van Bergen (Mons) liggen. Hier bevond ik mij ook op minder dan 30km van Overboelaere. Maar het aantal cumuli verminderde zienderogen. Dus nu maar hopen op blauwe thermiek en vooral rekening houden dat de wind vanuit het noorden kwam.

Plotseling zag ik voor mij een vliegveld liggen dat mij onbekend voorkwam. Het was dit van Saint Ghislain waar de Aéro-Club du Borinage is gehuisvest met motor- en ULM activiteiten. Met een verharde piste van 650m kun



*De beboste Vlaamse Ardennen. Onder rechts het vliegveld van Amougies*

je er dus gemakkelijk buitenland.

Ten zuiden van Bergen kon ik nog toch 1200m stijgen. Nog 20km te vliegen Op een hoogte van 900m ging ik door de sector van mijn vierde keerpunt en voor mij een blauwe lucht. Maubeuge is een vliegveld waar zowel aan zweefvliegen, motorvliegen, ULM, valschermspringen als modelvliegen wordt gedaan. Dus opletten geblazen.

Geen enkele Cumulus meer, nog 130km in blauwe thermiek voor de boeg. De gemiddelde snelheid over mijn vierde been: bijna 100km/ u, mooi zo. Ik kon hier wel van wat rugwind genieten.

Om naar mijn laatste keerpunt, Ciney, te vliegen, moest ik tussen de verboden zone van Florennes en de TMA van Charleroi, oppassen dus. Het smalste gedeelte bedroeg slechts 15km. Een tiental Km voorbij

Maubeuge bracht blauwe thermiek me van 760m naar bijna 1400m, oftewel een hoogtewinst van iets meer dan 600m. Dit deed werkelijk deugd. De blauwe thermiek deed dus zijn werk. En dat was hoopgevend. Maar er mag niet vergeten worden dat de grond hier gemiddeld 200m hoog is en het is een heuvelachtige streek. Mijn ervaring in het bergvliegen zal hier zeker van pas komen.

Ik kwam op amper 2 Km van de "P" zone van Florennes. Met een gemiddelde snelheid van 120km/u, betekent dit één minuut recht door vliegen en ik kon mijn droom opbergen. Dus iets noordwaarts opsturen. Voor mij zag ik nu een vallei die oost – west liep. Achteraf bleek dat de Mollignée te zijn, nooit van gehoord. Vroeg of laat moest er ergens thermiek te vinden zijn, anders zou het een buitenland worden. Ondertussen was het reeds 17u geworden. Maar plots,

boven de Benedictijnen abdij van Maredsous, ging ik van 800m naar 1200m, met soms meer dan 2 m/s. De abdij van Maredsous is gekend voor zowel de kaas als het abdij bier.

Deze 1200m bracht mij ook lokaal van Maillen (16km) of Sovet (19km). Dit was een werkelijke opluchting. Met een hoogte van 1000m MSL stak ik de Maas over. Enkele Km verder kreeg ik terug een, voor die dag, mooie pomp. De verkeerswisselaar van Achêne heb ik gerond met 1150m MSL en nu richting Goetsenhoven. Met deze hoogte maar met nog altijd een noordenwind(of kopwind nu) van iets meer dan 15km/u, was ik zeker nog niet lokaal van mijn eindbestemming.

Ik ging ieder dorp nu aanvliegen in het verlengde van de windrichting. En dat lukte. Het dorp Crupet (iets ten zuiden van Maillen) duwde mijn Ventus 2cx tot 1250m MSL en dit met nog 50km voor de boeg. Nog één pomp en het is in de "sakosj". Het industrieterrein van Courrière, bijna een thermiek certitude, bleef ook nu niet achterwege. Ik kon de Maas oversteken met een hoogte van 1200m. Dit bracht me lokaal EBTN. Veel overschot met die wind had ik niet, maar het moest volstaan. En ook Eghezée bediende mij. Met soms 2m/s steeg ik tot 1250m en dit voor nog amper 20km van mijn eindmeet. Ik balde mijn vuisten en jubelde mijn plezier uit. Trouwens niemand kon mij hier, in mijn TS, horen. Op mijn laatste been had ik

slechts een gemiddelde van 60km/ u. Niet veel, maar mijn doel was bereikt. Om 18u35 overschreed ik de aankomst.

Nog verschillende zweeftoestellen waren van de zalige avondthermie aan het proeven. Ik kon het niet over mijn hart krijgen om nu al te landen. Dus nog wat voor de beker Gerard Depraetere vliegen. Maar wel oppassen voor een lucht-ruimovertreiding, anders kan ik mijn prestatie letterlijk en figuurlijk zien vliegen. En zo raakte mijn wiel pas om 2021 Hr de asfalt van EBTN of na een vlucht van 8u 13'. Mijn proef gelukt en eerste in de Gerard. Mijn geluk geraakte niet op.

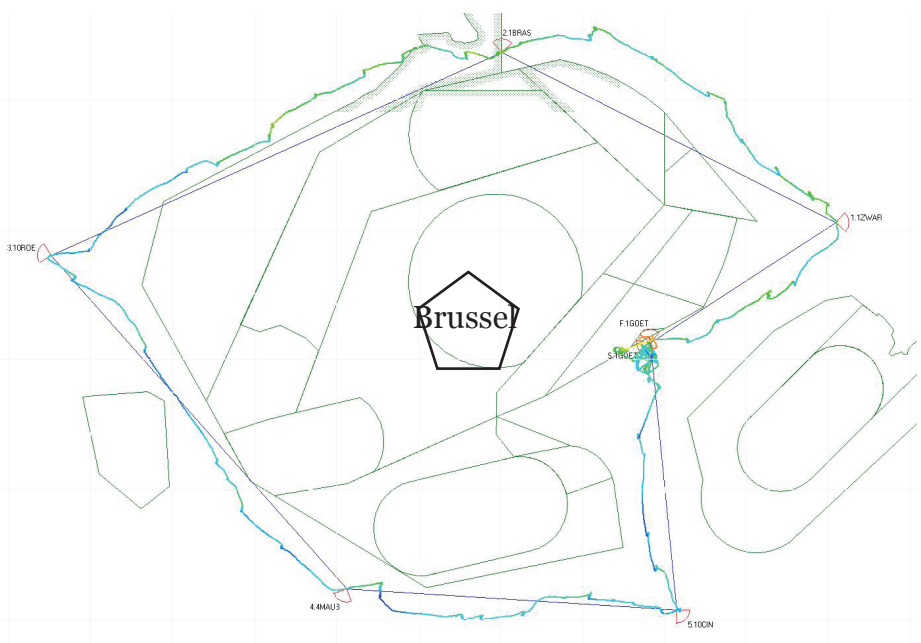
Enkele cijfers:

Mijn gemiddelde snelheid bedroeg 74,8km/u; mijn laagste punt 475m boven Zelzate, mijn hoogste punt 1386m, tussen Maubeuge en Thuin. Mijn proef duurde juist 6u 06'. Deze proef kun je ook, in detail, op de Charron bekijken

Enkele nabeschouwingen:

- het was een prachtige vlucht, ik heb er werkelijk van genoten;
- ik ben nooit echt in de problemen geraakt, nooit een buitenlandingsterrein moeten zoeken;
- zelfs met een beperkt luchtruim is het mogelijk een mooie proef te vliegen;
- om deze afstand met een toestel van  $\pm 40$  glijgetal te vliegen, zou de wolkenbasis 200 à 300m hoger moeten zijn;
- uitgerust zijn met een transponder, geef je wel meer bewegingsruimte ten westen van Braschaat;
- meestal ben ik lokaal geweest van een vliegveld;
- zonder moving map is het quasi onmogelijk deze proef te vliegen;
- deze proef maakt nu deel uit van mijn vaste proeven, maar ik ga wel trachten er een 500km van te maken, dan krijgt ze nog meer cachet.

Theo Stockmans



Logger track van Theo's vlucht

# Nogmaals Easa perikelen

Zoals waarschijnlijk door iedereen al vernomen werd, stopt de “Camo+ Antwerpen” met de opvolging van alle Belgische geïmmatriculeerde toestellen.

De “niet-constructieve samenwerking” met de Belgische autoriteiten heeft hier toe geleid.

Alle clubtoestellen en privétoestellen die bij hem ingeschreven waren moeten dringend op zoek naar een alternatief, willen ze binnen enkele maanden legaal het luchtruim kiezen.

Om jullie te helpen zal ik de drie openstaande mogelijkheden voor jullie zo objectief mogelijk voorstellen.

## **Camo+ Antwerpen**

De Camo waar we tot op heden klant waren biedt ons een aantrekkelijke formule om “**Duits**” geïmmatriculeerd te worden om also verder te profiteren van hun Camo+ organisatie.

Vermits dit in een gecontroleerde omgeving gebeurt, sluit je terug een 3-jarig contract af:

1<sup>ste</sup> jaar een fysieke keuring (€ 175), het tweede en derde jaar een administratieve keuring (telkens € 135). De piloot/eigenaar geeft wel verplicht maandelijks zijn vluchtdata door.

## **Voorstel aan de ex-Belgische klanten (OO- geïmmatriculeerd)**

Gunsttarief van € 250 voor het volgende:

Schrijven van een AMP (onderhoudsprogramma en de

goedkeuring hiervan door de LBA)

## **Administratie ter inschrijving in het Duitse register**

Voor nog eens € 250 plaatsen zij de nieuwe Duitse immatriculatie op voorwaarde dat de eigenaar de oude OO-immatriculatie er zelf afgehaald heeft. Indien niet, wordt dit in regie aan het lopende uurtarief aangerekend. (€ 58/u excl. btw) Het spreekt vanzelf dat de eigenaar de nieuwe immatriculatie volledig zelf mag aanbrengen.

De LBA heeft de regelgeving van de gordels versoepeld; ook “on condition” i.p.v. max. 12 jaar.

De radio moet ook in Duitsland ingeschreven worden, dit is momenteel nog gratis.

Samengevat een totaal kost van:

- € 425 voor 2012 (indien eigenaar zich zelf over de immatriculatie ontfermt)
- € 135 voor 2013
- € 135 voor 2014

## **De Camo+ van de Liga**

Deze Camo+ organisatie werkt in een ongecontroleerde omgeving.

Het verschil t.o.v. de voorgaande is dat elk **jaar een fysieke keuring verplicht** is.

De fysieke keuring wordt uitgevoerd door een technische controleur die de audit van DGLV overleefd heeft, *ARS Staf* genoemd in het Easa jargon (Airworthiness

Review Staf), deze schrijft ook dadelijk de ARC uit. Afpraak te maken met de *ARS* (waarschijnlijk tijdens het weekend tenzij anders overeen gekomen).

Onze club telt momenteel slechts 1 *ARS* (Walter Vandewalle).

Kostprijs voor een fysieke keuring € 125.

Voor Belgische geïmmatriculeerde toestellen komt daar jaarlijks nog eens € 59 bij voor het ongevalfonds.

Elke aanpassing aan het AMP moet tot hiertoe nog door DGLV goedgekeurd worden (€ 79), in 2012 is er al een aanpassing (controle hoogtemeter).

DGLV loopt ook voor op de Easa regelgeving en eist een ijking/keuring van elke pneumatische hoogtemeter om de vier jaar beginnende vanaf 2012 (door een erkende firma +/- € 60), voor toestellen met transponders is het om de 2 jaar.

Samengevat een totaal kost van:

- € 323 voor 2012 (keuring, ongevalfonds, hoogtemeter, AMP)
- min. € 184 voor 2013 (keuring, ongevalfonds), max. € 263 voor 2013 (keuring, ongevalfonds, AMP)
- min. € 184 voor 2014 (keuring, ongevalfonds), max. € 263 voor 2014 (keuring, ongevalfonds, AMP)

Opmerking: elk jaar wordt elke Vlaamse club ook geauditeerd door de Camo-organisatie, al dan niet vergezeld van DGLV.

De ARS werkt volledig “gratis” en voor niks in deze organisatie.

### Keuring door DGLV

Als derde optie kan de eigenaar ook rechtstreeks geholpen worden door DGLV.

Zij verzorgen jaarlijks de technische keuring en het afleveren van de ARC (kostprijs € 89, afspraak altijd tijdens de werkuren).

De Technisch Controleur van de club (ARS) komt niet meer tussen. De eigenaar moet zijn eigen papieren

beheren en voorleggen aan DGLV. Vergoeding voor het ongevallenfonds is ook van toepassing (€ 59) alsook de vierjaarlijkse ijking/keuring van de hoogtemeter (€ 60) en een mogelijke jaarlijkse aanpassing van het AMP.(€ 79)

Samengevat een totaal kost van:

- € 287 voor 2012 (keuring, ongevallenfonds, hoogtemeter, AMP)
- min. € 148 voor 2013 (keuring, ongevallenfonds), max. € 227 voor 2013 (keuring, ongevallenfonds, AMP)
- min. € 148 voor 2014 (keuring, ongevallenfonds), max. € 277 voor 2014 (keuring, ongevallenfonds, AMP)

De beslissing met betrekking tot de clubtoestellen wordt deze maand (december) genomen.

De privé's raad ik aan om ook snel te beslissen want het zal snel maart 2012 zijn.

De aanvraag voor hernieuwing mag 3 maanden voor het verstrijken van de ARC gebeuren. Hoe de tarieven zullen evolueren in de toekomst weet niemand.

PS: Momenteel sta ik er alleen voor en ik verwacht niet snel beterschap. Ik ben echt niet van plan alle toestellen van de KVDW te bedienen.

*Walter Vandewalle*

---

## Controle van de hoogtemeters

Referentie: circulaire DGLV EQUIP editie 04

De controle van de hoogtemeters is enkel geldig voor de in België ingeschreven luchtvaarttuigen, ook de zwevers. Dus enkel voor de “OO”. Volgens de EASA moet dat niet, maar volgens DGLV wel. Begrijpen wie begrijpen kan.

Wat zegt deze circulaire (samengevat):

Hoogtemeters moeten om de vier jaar worden gecontroleerd; wanneer gebruikt in combinatie met een transponder blijft de controle om de twee jaar; De controle moet worden uitgevoerd door een erkend technisch bedrijf

{bv: Abelag, ASP-Zwartberg, DAP-Nazareth (geeft een reductie van 10%), Lambert Aviation-Wevelgem, ...};

Het uitbouwen en nadien terug inbouwen van de hoogtemeters is “POM” (pilot owner maintenance); De controle van de drukleidingen is ook “POM”; Let wel, elke taak moet worden afgesloten met een CRS (release to service);

Alle hoogtemeters moeten een bewijs van controle hebben op **15 maart 2012!**

De kostprijs mag geschat worden op ± 60,-€ per hoogtemeter.



*Theo Stockmans*

# Vinon 2011

's Avonds na de Victor Boin, die uiteindelijk doorging op zondag 31 juli, vertrokken we naar Vinon-Sur-Verdon. Rond dertien uur, op maandag 1 augustus, kwamen we aan. We gingen eerst de Discus naar het vliegveld brengen en daarna naar de gîte die we huurden voor twee weken. Na een lange rit besloten we om eerst uit te pakken en te douchen. We hebben natuurlijk eerst nog een hapje gegeten.

Dan ging papa zich inschrijven op de club hier in Vinon. We besloten om meteen daarna een frisse duik te nemen in het zwembad op het vliegveld. Ikzelf durfde niet meteen in het water want het was nogal frisjes. Papa sprong er natuurlijk wel in. Toen kwamen Koen en mijn tante aan en die gingen wel het water in. Door aandringen, ben ik dan toch het water in gesprongen. Papa was ondertussen zijn zwever gaan monteren. Dan zijn we nog een hapje gaan eten in Gréoux samen met Koen en Kaï. Nu tijd voor een goede nachtrust.

Dinsdagochtend, lekker ontbijten in het zonnetje, zalige douche en dan op naar het vliegveld. Terwijl papa rond een uur of twee vertrok stortte ik me neer in een ligstoel aan het zwembad. Genieten was dat. Papa verging het minder goed. Het was blauw en dat is altijd lastig. Hij is moeten buitenlanden in St-Auban. Gelukkig kon hij zich daar terug laten opslepen zodat wij rustig aan het zwem-

bad konden blijven liggen. Na het zwemmen gingen we terug naar de gîte om ons klaar te maken om te gaan eten. Papa was ondertussen ook weer terug in Vinon. Samen met Theo, Jan, Koen en Kaï gingen we eten in Palais de la Bière. Jan moest nog even nadenken over zijn outfit maar uiteindelijk ging hij toch in zijn kleren mee die hij al aan had. Natuurlijk stond in Palais de la Bière weer een groepje muzikanten te spelen en kreeg Theo het op zijn heupen. Toen ze heel even stopten riep Theo door heel de zaak: Dat is goed, neem maar een uur pauze! Ze krijgen hier verstand bij! Maar tevergeefs, ze begonnen gewoon weer opnieuw.

Theo, Jan en Kaï kozen voor mosselen. Koen waagde het op struisvogel, pap nam iets wat typisch was voor daar en ik hield het bij biefstuk. Groot was die zeg maar Jan had blijkbaar nog plaats genoeg en at mijn biefstuk smakelijk verder op. Tijd voor een dessert! Iedereen hield het blijkbaar bij een ijsje. Papa en ik deelden samen een dame blanche, wat hier dus letterlijk helemaal wit is. Vergeet het maar de lekkere chocoladesaus! Toen we dit vroegen waarom die er niet op zat vertelde ze dat dit hier gewoon zo was maar schepte ze nog twee bollen chocolade-ijs bovenop wat we al hadden om het toch wat te compenseren. Toen had iedereen zijn buikje rond gegeten en gingen we terug, tijd voor een slaapje! Woensdagmorgen, papa ging

letterlijk 'lopen'. Een rondje joggen rond de velden en weer terug. Ik bleef lekker slapen. Toen we allemaal gedoucht hadden gingen we ontbijten. Papa en mijn nonkel vertrokken richting vliegveld.

Ondertussen gingen ik en mijn tante naar de winkel. We hebben een lekkere chocomousetaart gemaakt. Dat smaakte! Na het middageten gingen we zwemmen. Lekker fris! Dit keer verging het papa beter dan gisteren. Vluchtje van 250km. 's Avonds gingen we naar de pizzeria. Toen we hadden besteld waren we bezig over de grootte van de pizza's hier. Een kleine pizza heeft een doorsnede van 30 cm en een grote heeft een doorsnede van 40 cm. Dus iedereen nam een kleine pizza maar toen kwam Koen ineens tot de conclusie dat wij niet gezegd hadden dat wij een kleine wilden. Gelukkig kregen we een kleine! Nu gaan we lekker slapen.

Donderdag maakte iedereen zich klaar om te gaan vliegen. Het beloofde een goede vliegdag te worden. Veel volk op het vliegveld. Iedereen stond al vroeg opgelijnd. Wel indrukwekkend zo meer dan 50 zwevers klaar voor vertrek. Terwijl iedereen ging vliegen ben ik samen met mijn tante en nonkel naar de markt in Aix-en-Provence geweest. Op het einde van de vliegdag had Kaï zijn 300km gehaald en papa ook (voor het eerst in de bergen).

Na het vliegen gingen we 's avonds nog een hapje eten. Theo wou eens eten op het vliegveld zelf, dus we besloten dat maar te doen. Het eten daar vond ik minder lekker maar het was te eten. Fijne dag was dit alweer!

Vrijdag vloog papa niet, de anderen wel. Koen haalde zijn 50km. Wij waren gaan kajakken in de Gorges-du-Verdon. 's Avonds zijn we gaan eten in Palais de la Bière. Struisvogel, lekker! Koen nam eend en zei na het eten heel vrolijk: "kwak". "Tot morgen" luidde het.

Zaterdagmorgen was het iets minder goed weer. Papa, Koen en Kaï besloten een kleine drink te houden omdat Papa zijn 300km in de bergen gehaald had, Kaï ook en Koen zijn 50km. Toen papa mij een glas wijn inschonk waren er mensen die hun commentaar niet voor zich konden houden maar enfin het smaakte toch! Theo was ondertussen naar de mis, maar toen hij terugkwam dronk hij toch een frisse Hoegaarden! We gingen ook nog een hapje eten in de pizzeria, Theo at natuurlijk geen pizza maar spaghetti. Hij vond hem toch heel lekker. Zoals te zien op de foto, zijn mond was helemaal leeg!

Toen we in de pizzeria vertrokken kropen we meteen ons bedje in!

Zondag, vandaag vlogen papa, Theo en Koen niet. Het beloofde niet zo'n beste vliegdag te worden. Kaï is vandaag terug naar huis



*Theo at zijn spaghetti flink op...*

vertrokken met de trein. We zijn in de voormiddag naar de markt in Vinon geweest. Theo had ons de avond voordien al gewaarschuwd dat als we kwartels aan het spit wilden, we al om half acht à acht uur daar moesten zijn want om half negen waren ze volledig uitverkocht. In de namiddag gingen we zwemmen in het zwembad op het vliegveld. Die avond gingen we een lekker hapje eten in een zaak in Gréoux. Nu tijd voor een goede nachtrust, tot morgen!

Maandag stond iedereen weer paraat om te vliegen. Er stond Mistral. Het zou niet makkelijk worden om te vliegen. Grote overlandvluchten zouden er niet inzitten. Misschien wel golf vliegen. Papa was na drie dagen niet vliegen natuurlijk niet te houden. Hij maakte uiteindelijk een hele mooie vlucht tot Col de Cabre. Toch nog 230 km. Was wel heel turbulent maar stond niet echt golf. Ik, mijn tante en nonkel hielden het nog steeds bij het zwembad. Een frisse duik kan altijd deugd doen!

Toen iedereen geland was gingen we naar onze gîte, wij gingen daar eten. Mijn tante, nonkel en papa aten bonen, bah! Mijn appelmoes smaakte toch veel beter! Daarna gingen we nog iets drinken op de vliegclub hier in Vinon. Tijd voor een slaapje!

Dinsdagochtend, we gingen naar de briefing maar naar de briefing voelde ik mij niet goed dus ben ik mijn bed ingekropen. Wat later in de namiddag ging het terug iets beter en zijn we nog even naar het zwembad geweest. De anderen gingen vliegen. Er stond nog steeds Mistral. Papa nam een lange sleep tot aan de Luberon (1600m MSL). Theo, die net voor papa vertrokken was zat inmiddels al weer op circuit-hoogte maar kon toch nog wegkrasselen. Samen met papa hebben ze zich dan in de golf gewerkt aan de Luberon om zo vervolgens door te steken in zeer turbulente rotoren naar de Lûre. Ik hoorde mijn papa vertellen van vario's tot -7 in de rotor. Dit keer hebben ze wel golf kunnen vliegen. Papa is tot 3500m MSL geraakt. Theo zelfs boven de 4000m MSL. Hij had dan ook zuurstof mee.

Na het vliegen gingen we opnieuw naar de pizzeria. Uiteraard nam Theo weer spaghetti. Koen en papa namen dit ook en ik nam biefstuk. Toen een grote ramp! Fanta hebben ze hier al niet (wel nep maar die is niet te drinken) en toen was de fruitsap ook nog eens op! Toen kreeg ik iets met ananas maar dat lust ik helemaal

niet dus dat was niet lekker. De uitbater kwam ook nog met ice tea, cola, aanwandelen maar dat is allemaal niet naar mijn smaak. Moeilijk geval zal die gedacht hebben!

Woensdag 10 augustus inmiddels alweer. Wat vliegt deze vakantie voorbij. Papa maakt weer een mooi vlucht van 320km. Donderdag doet hij dat nog eens vlotjes over. Alhoewel, hij ging voor een 400km maar verloor veel tijd bij het hellingvliegen aan de Guillaume waardoor het uiteindelijk “maar” een 300km vlucht werd. Bovendien moest hij buitenland op Puimoisson. Ondanks dat hij ‘s avonds 2600m MSL had aan de Blayeul raakte hij

niet binnen. Hij dacht nog wat hoogte bij te nemen aan Beyne waar nog twee andere zwevers draaiden. Echter in negatief Gevolg was buitenland op Puimoisson. Gelukkig konden ze hem daar weer opslepen en geraakte hij toch nog in Vinon.

Vrijdag werd geen goede vliegday. Papa besloot zijn zwever te demonteren en ik pakte met mijn tante en nonkel onze koffers. Maar voor we daaraan begonnen stond er nog een verrassing op mij te wachten. Papa had kunnen regelen dat ik een vluchtje met een Duo Discus kon maken. In vergelijking met een Ka13 is een Duo Discus veel ruimer maar ik moet wel toegeven op gebied van

het afstellen van het voetenstuur en het lood plaatsen is de Ka13 wel een echt gemak. Het was echt een superfijne afsluiter van deze vakantie! ‘s Avonds gingen we nog een laatste keer in Palais de la Bière ons buikje rond eten. Dan naar bed. We besloten ‘s morgens om 4u te vertrekken om dan voor 7u Lyon voorbij te zijn. Men voor-spelde immers een zwarte zaterdag op de Franse wegen. Het viel uiteindelijk reuze mee en rond 18u waren we terug op Goetsenhoven. Het was echt een geweldige vakantie! Een echte aanrader! Volgend jaar zijn we weer van de partij! Jusqu’à l’année prochaine!

*Julie Vanhoyland*

---

## Samenvliegen met de Luchtcadetten (BAC)

Wegens een misverstand bij de BAC, dachten zij dat zaterdag 15 oktober 2011 voor hen nog een vliegday was. Maar dit was niet zo. Na het tonen van een door hen uitgegeven document, konden ze niet anders dan hun fout toegeven.

Ze waren reeds aan ‘t vliegen toen wij hen gingen melden dat ook wij gingen zweefvliegen. Eerst wilden zij hun vliegactiviteiten stoppen ten voordele van onze club, want samenvliegen ging volgens hen niet. Maar, na ons aandringen, vlogen ze gewoon verder. Ik wilde hen iets bewijzen. Wij gingen dus tezamen vliegen. Zij vlogen met hun Piper en drie tweezitters, wij met een Ka 13 en als sleeptoestel onze Robin met oprolsysteem.

Wij gingen ons zelfs aanpassen aan hun vliegrichtlijnen, ze bleven dus pleincommandant. Thermiek was er niet en de BAC sleepte tot 700m. Omdat de NOTAM’s over geen landingsverbod spraken, kwamen er ook bezoekers langs.

En wat moest de BAC vaststellen, dat ging. Het verliep niet vlot, maar we konden beiden zweefvliegactiviteiten hebben. Mits overleg, goede wil en wat water in de wijn te doen, hadden wij, met enkele beperkingen, al die jaren kunnen samen vliegen. Maar de vlieg-instructies van de BAC schreven klaar en duidelijk dat dit onmogelijk was. Het was dus niet De Wouw of ene Stockmans die dwars lagen, zoals menige buitenstaanders beweerden.

Zo hadden wij, zowel zaterdag- als zondag gezamenlijke vliegactiviteiten kunnen hebben. Dus was het ook in ‘t voordeel van de BAC. Maar nu hebben onze zweefpiloten ettelijke mooie thermiekdagen moeten missen om nog niet over het financiële verlies te spreken. En het was voor onze zweefpiloten frustrerend dat bij prachtige cumuli de BAC slechts met enkele toestellen vlogen die dan nog boven bleven. De weinige clubleden die toch langs kwamen, konden zich bezighouden met winterwerk. Echt spijtig.

*Theo Stockmans*

## Doellandingen @LFAV:

Op zaterdag 10 september gingen ikzelf, Theo, Tom, Luc en papa met z'n allen naar Valenciennes. We gingen er deelnemen aan de doellandingen. We kwamen er 's morgens vroeger toe dan verwacht en zagen meteen een jet opstijgen.

Daarna gingen we naar 'hangar 35', daar stonden de zwevers van de Kortrijk Flying Club. Wij mochten deelnemen met een Grob Twin Astir 1 (OO-YBP). Ik vond het een mooie zwever tot ik erin moest zitten. Ik vond hem echt verschrikkelijk slecht zitten, de hendel van de remkleppen duwden tegen mijn been. Het waren mooie vluchten maar ik kwam er met een rood been uit!

Het vlak waar we in moesten landen was 2m bij 2m voor 100 punten en 10m bij 10m voor 50 punten. Daarbuiten waren minpunten. Luc en

Tom slaagden erin in het vierkant te landen en behaalden een mooie plaats. Ik en Theo deden een eerste poging en landden in het vierkant van 10m bij 10m. Bij de tweede poging deden we een 'touch and go', we raakten de grond vlak voor het vierkant en vlak achter. 's Avonds werd er friet met stoofvlees voorzien, smullen was dat.

Nadat iedereen gegeten had, begon de prijsuitreiking. De

voorzitter van de liga (Guido Sergeant) riep de namen af en vervolgens mocht je een prijs gaan kiezen op de prijzentafel. Van rugzakken tot Leffe, het was er allemaal. Toen iedereen zijn prijs gekozen had bleven we nog even napraten. Fijne mensen waren dat! Na het nodige afscheid vertrokken we weer rond 21h naar EBTN. Leuke maar toch ook wel vermoeiende dag!

*Julie Vanhoyland*



*Het 'doel'*

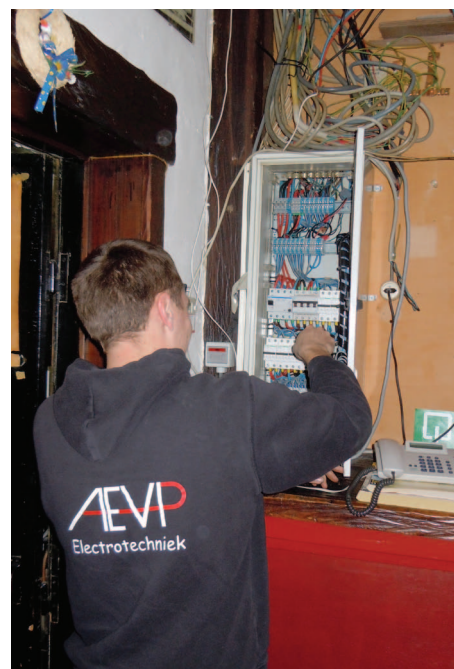
## Milieu

De elektriciteitswerken aan ons clublokaal lopen op hun einde. Verschillende clubleden zullen waarschijnlijk wel gemerkt hebben dat overal een noodverlichting werd aangebracht, de wirwar van draden aan de schakelkast verdwenen is, enz.

Het is dus mogelijk dat onze club in de maand januari 2012 een keuring aanvraagt.

Een paar maanden terug ontmoette ik, in de nabijheid van ons clublokaal, iemand van Envirosoil. Een firma die zich bezig houdt

met bodemsaneringen. In opdracht van Defensie kwamen zij nog enkele stalen nemen van de verontreinigde zone in de omgeving van ons vroeger fuelplatform, waar wij voor verantwoordelijk zijn. Omdat onze club geen opdrachtgever is, kunnen wij deze resultaten niet rechtstreeks bekomen. Daarom heb ik, begin december, een brief naar Defensie gestuurd om deze gegevens te mogen hebben. Het resultaat kunnen jullie in de Cumulus van maart lezen.



*Philippe Vanhaesendonck bij de schakelkast*

# Doellandingen in Zutendaal op 11/11/11

Enkele weken geleden stond er op facebook een bericht van Koen (Biesmans) met de vraag of de jeugd geen zin had om deel te nemen aan een wedstrijdje doellandingen in Zutendaal bij de LZC, Limburgse ZweefvliegClub (en neen, niet Limburgse ZuipClub zoals ik sommigen heb horen zeggen). Natuurlijk allemaal heel enthousiast en klaar om ons een week-endje goed te amuseren!

Vrijdagochtend 11/11/11. We waren waarschijnlijk een van de enigen die op wapenstilstand, een vrije dag, om 7 uur

's morgens ons bed uit moesten, maar we moesten in Tienen de trein van kwart over 8 nemen met bestemming Genk. Ikzelf, Maarten en Ruben namen de trein (die we dankzij deze laatste wel bijna hadden gemist...). Jérémy en Jetze (goede vriend van ons die bij de BAC vliegt) waren de avond daarvoor al bij Koen aangekomen.

Maar dus, we namen de trein, en in Genk werden we door Koen met zijn bolide opgehaald en rechtstreeks naar het vliegveld van Zutendaal gebracht waar de rest ons al stond op te wachten.

Daar aangekomen, kregen we eerst een korte briefing, waar ons de spelregels werden uitgelegd en meteen ook duidelijk werd dat het daar allemaal zeer sympathieke mensen zijn. Na de briefing werden we naar de piste gebracht. 3km aan verharde

piste, plaats genoeg dus. Daar hielpen we dan even het een en ander klaarzetten vooraleer de eerste start werd gedaan aan de lier. Er was die dag één toestel buitengezet waarmee iedereen zijn poging kon doen om zo dicht mogelijk bij het kegel-tje tot stilstand te komen in een ongeremde Ka7 (geen wielrem). De OO-ZAE, die sommige mensen wel bekend in de oren zal klinken (hij heeft nog in onze club gevlogen).

Om deel te nemen aan de wedstrijd betaalden we ieder de zeer democratische prijs van 15 euro. Hier zat een startticket en enkele consumptiebonnetjes inbegrepen waarmee we iets konden drinken en eten op de piste. De eerste landingen lagen telkens enkele 100en meters van het 'doel', wat ons er natuurlijk al direct op wees dat het niet zo simpel ging zijn als we dachten.

Een paar uurtjes, heel wat rekenwerk, enkele drankjes, soepjes, worstenbroodjes en heel veel gezever later was het dan aan ons om eens te laten zien wat we waard waren. Ieder om de beurt toonden we onze 'landings-

kunsten'.

Na een geslaagde dag hielpen we de Ka7 demonteren, waarna we in een karavaan met enkele auto's richting de cafetaria van de plaatselijke sporthal reden (gelukkig op kruipafstand van Koen's huis...) waar we de rest van de avond hebben doorgebracht, met het nodige vocht natuurlijk. Verdere details en foto's zijn spijtig genoeg niet voor publicatie vatbaar.

's Avonds zijn we dan bij Koen thuis blijven slapen (geen commentaar!), opgestaan met de nodige moeilijkheden, sommigen wat laten bekomen van de avond voordien en ergens in de namiddag hebben we de trein genomen terug richting Tienen.

We zijn weer enkele goede vrienden en een ongelofelijke ervaring rijker.

En tenslotte wil ik nog zeggen, en ik spreek waarschijnlijk in naam van al de jeugd (ook de mentale jeugd...) die mee was, een heel dikke merci aan de mensen van de LZC voor de zeer geslaagde dag en de supertoffe sfeer!

*Senne Vandenputte*



*De OO-ZAE, bij het doel. Proficiat Koen!*

# Halloweenwandeling

Zoals jullie weten was er op 5 november een avondwandeling georganiseerd door enkele leden van de club. In dit artikel zal ik jullie vertellen hoe de wandeling voor de eerste groep is verlopen.

Buiten was Jörgen bezig met het aansteken van de fakkels, dit gebeurde zeer moeizaam. Binnen zaten al heel wat mensen druk te praten. Na een uur wachten vertrok de eerste groep. Deze bestond uit : Rudi met dochter en zontje , Johan vergezeld door zijn 2 zussen, Theo, als maar herhalend dat hij de weg kent als zijn broekzak , Vincent en Iris Verbiest met hun ouders en mezelf.

Na enkele kilometers wandelen, kwamen we aan een onder water gelopen wegje: Theo nam zijn eigen weg en wij klommen op het hoger gelegen veld en liepen zo langs de weg. Niet ver daarvandaan was het keerpunt .Op het keerpunt werden we verrast door een verklede Jérémy die uit de struiken sprong. Daar dronken we de heerlijke pompoensoep van Theo (zat daar eigenlijk wel pompoen in?). Wanneer bijna iedereen zijn soep op had, arriveerde de tweede groep. Piet liep met een fakkel op kop van de groep en de rest volgde hem op de voet. Er volgden nogal geschrokken reacties toen Piet met die fakkel de tent in liep en niet doorhad dat hij bezig was met de tent in brand te steken.

Enkele minuten later ver-

trokken we terug. We moesten terug langs de onderwater gelopen weg. Theo nam weer zijn eigen wegje en wij

lijk al in de bar spaghetti zat te eten. Na nog eens op zoek te gaan, bevonden we ons uiteindelijk terug op de



*Jörgen, Griet en Remo op pad...*

zouden terug op het veld naast de weg lopen, zoals we al eerder gedaan hadden. Langzaam dwaalden we steeds verder van de weg af en even later stonden we verdoemd en in onszelf vloekend in een of andere holle weg. Op dit moment miste ik Theo die hier de weg als zijn broekzak kent, al twijfel ik eraan of dat in het donker ook zo is. We hadden het plan om terug te keren in de richting waar de juiste weg zogezegd zou zijn. Met goede moed klommen we wèèr op een veld en gingen op weg.

Tevergeefs, de zaklamp van Rudi was leeg, nu was er nog maar één zaklamp die nog werkte, en een tijdje later stonden we tot aan onze ellebogen in een veld vol met koolzaad. Ik dacht aan de andere groep die waarschijn-

juiste weg. We hadden zeker drie kwartier rondgelopen op velden hopen dat we de weg zouden terugvinden. Na een half uur kwamen we aan in het clubhuis, maar tot onze verbazing was de tweede groep nog niet aangekomen. Even wachten en toen kreeg iedereen een bord heerlijke spaghetti. Ongeveer een half uur na onze aankomst kwam ook de tweede groep aan.

*Laura Lenaerts*

# Charron 2011

Enkel de plaatsen van onze clubleden worden vermeld. De volledige lijst kun je terugvinden in ons laatste Ligablad of op de website van de Liga.

## **BENELUX**

Club	
15	Ruben Michaux
19	Michael De Hert
32	SenneVandenputte
41	Mattijs Cuppens
43	Maarten Coudenijns
50	Jérémy Wouters
51	Jean Luc Vandebek
<b>Standaard</b>	
15	Yves Ruymen
32	Bart Huygen
35	Johan Van Hoyland
39	Jan Waumans
44	Rudi Coomans
47	Herman Moens
55	Eric Van de Walle
<b>Open/ Ren</b>	
7	Theo Stockmans
16	Andre Ruymen
21	Sébastien Mathieu
<b>Motor</b>	
19	Yves Ruymen
25	Luc Vandebek
30	Jan Hendrickx
<b>Vrije afst</b>	
10	Theo Stockmans
<b>Opgegeven</b>	
4	Bart Huygen

## **BUITENLAND**

Club	
	niemand
<b>Standaard</b>	
8	Johan Vanhoyland
10	Jan Waumans
11	Kai Arstila
<b>Open/ Ren</b>	
3	Theo Stockmans
<b>Motor</b>	
5	Yves Ruymen
<b>Junioren</b>	
18	Ruben Michaux
24	Senne Vandenputte
28	Maarten Coudenijns
32	Jérémy Wouters

Onze club bekleedt, zoals vorig jaar, een 5de plaats. Maar opgepast, wij voelden de adem van nummer 6 reeds in onze nek.

Er hebben slechts 19 verschillende clubleden 500 punten of meer behaald hebben, en dat kan toch beter denk ik. Maar dit zijn er toch twee meer dan vorig jaar.

*Theo Stockmans*

# Charron door de jaren heen

Hieronder vinden jullie een overzicht van onze clubrangschikking gedurende de laatste negen 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
2011		5	61917,4

*Theo Stockmans*

# Prestaties

## Ging solo op 23 oktober

Liesbeth Verheyen

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

*Theo Stockmans*

# Solo

Een piloot zei me ooit eens – lang voor ik zelf leerde vliegen – dat de meeste piloten als ze de eerste keer solo vliegen, praten tegen zichzelf. Of luidkeels zingen. Toen vond ik dat grappig om te horen. Op zaterdag 22 oktober was het mijn beurt voor deze unieke ervaring.

“Jij gaat solo”, klonk het ineens naast mij, terwijl we de zwever weer in piste gingen duwen. Helemaal verbaasd was ik niet, want de landingen die dag waren uitstekend geweest, en toch kwam het een beetje als een

verrassing. Met een gezonde portie zenuwen hielp ik nu mee de zwever weer klaar te zetten voor de start. Samen met de instructeurs nog even de checks overlopen, nog wat goede raad meegekregen en dan ging de cockpit dicht.

Volledige concentratie. Langzaam vertrok de sleper, mijn zwever rolde over de piste en zweefde al snel achter de Robin. Mijn hart zong. Wat een heerlijk gevoel om alleen te vliegen, vrij als een vogel boven het landschap te zweven. Absolute stilte.

Wel een beetje spannend, de eerste keer zonder dat er iemand achter mij in de cockpit zat. De zwever reageerde ook net iets anders met alleen dit pluimgewicht aan boord. Wel tien keer controleerde ik mijn instrumenten en mijn blik speurde voortdurend het luchtruim van links naar rechts en van boven naar onder af. Veel thermiek was er niet die dag, dus daar moest ik al niet achter zoeken. Een korte vlucht dan maar. Te kort. Volgende keer een langere vlucht.

*Liesbeth Verheyen*



*Liesbeth bij haar eerste solo-landing*

# Ruigpootbuizerd

Vorige winter hebben verschillende vogelspotters ons vliegveld bezocht om de ruigpootbuizerd (*Buteo lagopus*) te kunnen observeren en fotograferen. Ook dit jaar bevindt deze roofvogel zich weer in onze contreien. En aan onze vliegactiviteiten stoort hij zich niet.

pootbuizerd wordt tot 51cm lang, met een maximale spanwijdte van 130 cm . het vrouwtje wordt, zoals bij alle roofvogels, groter. Zij wordt 62cm lang met een spanwijdte van 153cm. Het maximale gewicht van de vogel is 1,5Kg. Hiermee is hij iets groter dan de buizerd;

waar de vogel leeft, broedt hij op rotsen, in bomen of op de grond. Hij broedt in mei en juni. Afhankelijk van het aantal prooidieren legt hij tussen de twee en zeven eieren. Meestal zijn het twee à drie eieren. De eieren zijn ongeveer 55mm lang, bij 44mm breed. Hierop wordt 28 tot 31 dagen gebroed. Wanneer de vogel gaat broeden hangt af van het voedselaanbod, in slechte jaren broedt de ruigpootbuizerd helemaal niet. Na het uitkomen van de eieren duurt het nog 41 tot 43 dagen voordat de jongen uitvliegen



*Een ruigpootbuizerd in vlucht*

## Voedsel

Deze vogel eet voornamelijk kleine zoogdieren. Soms eet hij ook zangvogels of jonge ganzen. De ruigpootbuizerd kent verschillende jachtmethoden. Eén ervan is “bidden”, zoals de torenvalk dit ook doet. Dit doet hij als hij voldoende energie heeft. De vogel blijft rechtop boven de grond hangen. Dit doet hij door tegen de wind in te vliegen, met de snelheid van de wind. Zodra hij een prooi ziet, stort hij zich erop. Verder jaagt hij ook door en korte duikvlucht vanaf een hoger gelegen uitkijkplaats. Dit is iets wat hij voornamelijk doet wanneer hij zuinig met zijn energie om moet gaan, en er weinig prooidieren zitten.

Op ons vliegveld kon men de ruigpootbuizerd ook lage (1 à 1,5m) vluchten boven de grasstroken zien maken op zoek naar eten, hoofdzakelijk muizen.

*Theo Stockmans*

De normale habitat van deze roofvogel zijn de berggebieden en in de toendra noordelijker dan de boomgrens. Ten noorden van deze grens groeien er geen bomen meer. De gemiddelde julitemperatuur bedraagt er 10°C. De lijn loopt door Noorwegen, Zweden, Finland, Rusland. In de winter komen ze in Midden Europa voor op akkers en in weilanden. Zoals onsvliegveld. Alhoewel het in onze contreien een zeldzame verschijning blijft, is het geen bedreigde diersoort. Zijn broedterrein is Noord Europa.

## Kenmerken

Het mannetje van de ruig-

Zowel het mannetje als het vrouwtje zijn sterk gekleurd. De bovenkop, nek en de zijden van de kop zijn wit tot vaalbruin. De rug heeft grove vlekken en kan verschillende kleuren hebben. Soms heeft hij witte vlekken, soms bruin, zwart of grijs. Van onderen heeft de ruigpootbuizerd lichter gekleurd dan van boven. De poten zijn tot aan de tenen bevederd. De staart is lichtgekleurd met een donkere band. De lichte vleugels hebben duidelijke donkere polsvlekken. De vleugels zijn langer dan die van de buizerd.

## Voortplanting

Afhankelijk van de plaats

# Vliegveld

De nieuwe minister van Defensie is ook de vorige, dus aan zijn plan zal niets veranderen (zie vorige edities van ons tijdschrift). Wanneer jullie deze Cumulus lezen, zal de verhuis van de Luchtca-detten naar het nabijgelegen Bevekom achter de rug zijn. Wat er met de leegstaande gebouwen zal gebeuren, is nog één groot vraagteken. Ik hoop dat zij niet hetzelfde lot beschoren zijn als het kazer-negedeelte.

Als Defensie het vliegveld gaat vervreemden, zal onze club hierover een aangete-kend schrijven ontvangen. Maar tot hier toe is dit nog niet gebeurd. Maar Defensie kan het terrein zelf niet ver-kopen. Dit is een taak voor het ministerie van Financiën, dienst domeinen. Dus moet het terrein eerst overgaan naar deze overheidsdienst. In elk geval, zo lang deze procedure lopende is, en dit kan nog enkele jaren duren, kunnen wij blijven vliegen.

En voor zover ik weet, is deze procedure zelfs nog niet opgestart.

Sommige leden gaan nu den-ken, als de militairen EBTN verlaten hebben, dan kunnen wij iedere dag vliegen. Maar dat is niet zo. Het luchtruim boven ons vliegveld blijft militair en de onderste grens is de grond. Wij hebben dus telkenmale een “clearance” nodig van EBBE. Trouwens, moest het leger ons toch af en toe de toelating geven om op te stijgen of te landen, mits een aantal voorwaar-den, dan moet er, van onze club, een pleinverantwoorde-lijke aanwezig zijn. Dus zoals je kunt lezen, zo eenvoudig zal het niet zijn.

Zoals velen in de plaatselijke kranten (Het Nieuwsblad, Het Laatste Nieuws en de Streekkrant) hebben kunnen lezen, zit ook de Vlaamse regering niet stil. De minis-ter-president Kris Peeters verleent financiële steun

voor het voorbereiden van de herbestemming van de militaire vliegveld van Goet-senhoven. Het geld wordt gebruikt naar een mogelijke economische invulling van dit terrein.

Verder citeer ik het Laatste Nieuws van 02 december 2011:

“De zes hectare grote site in Goetsenhoven is nu gekop-peld aan een landingsbaan. Er zit al een vliegclub, zo-dat de gemeente denkt aan een recreatieve cluster rond vliegen en kleinere ambach-telijke activiteit, zoals het herstellen van helikopters. Er loopt via het Bloso ook een onderzoek naar welke sportactiviteiten op de terrei-nen zouden passen.

De burgemeester bereidt ook een parlementaire vraag voor betreffende de stand van zake in dit dossier.” Tot zover deze krant.

Ook bij het Bloso staat recre-atief vliegen op de lijst van sporten op ons terrein.

Zoals jullie kunnen lezen is de stad Tienen een heel be-langrijke, om niet te zeggen de belangrijkste, partner bij de inkleuring van ons vlieg-veld.

Dus als je dit leest, ziet het er voor onze club hoopvol uit. Maar laten wij het vel van de beer niet verkopen zolang hij niet geschoten is.

Wordt vervolgd.



*Onze kleine caravan vertrok richting Willem. Dacht hij toen reeds aan woonstuitbreiding?*

*Theo Stockmans*

# Wijziging luchtruim

Het zat er al een tijdje aan te komen, maar op 12 januari 2012 zal er opnieuw één en ander veranderen in de omgeving van ons vliegveld. Tijdens de week zijn er een aantal wijzigingen aan de TMA's van Beauvechain, maar belangrijker voor ons zijn de aanpassingen aan de TMA's van Brussel en Charleroi, en de begrenzing van Low Flying Area Golf 4.

De TMA 8 van Brussel wordt nu uitgebreid tot aan de 40NM boog van Nicky, die we nu ook al kennen als de grens van LFA G1. Dat wil zeggen dat de maximum vlieghoogte boven het vliegveld verlaagd wordt van 1200m naar 900m.

Op zich hoeft dat niet zo'n probleem te zijn, aangezien we nog steeds kunnen beschikken over de LFA G4,

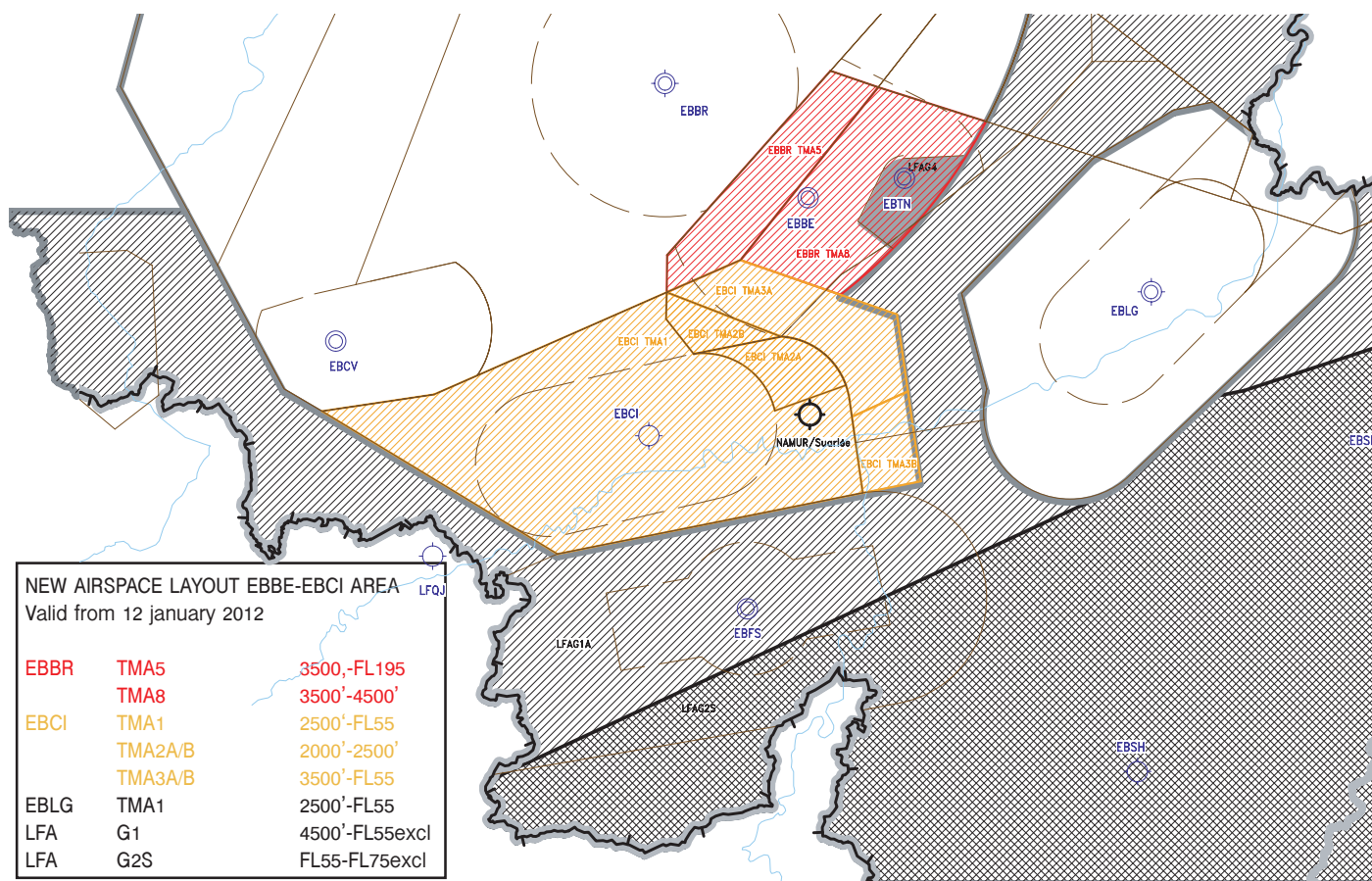
waardoor de maximum vlieghoogte boven het vliegveld wordt opgetrokken tot FL50. De grenzen van de LFA G4 werden ook aangepast om meer overeen te stemmen met de begrenzing die we al jaren in de club gebruiken. Het is dus aangeraden om systematisch de LFA G4 te activeren als er thermiek verwacht wordt...

Voor de overlandvlieggers onder ons is er echter slechter nieuws. Wegens het toegenomen luchtverkeer op Charleroi wordt de TMA daar vergroot naar het oosten toe. De doorgang naar het zuiden via de LFA G1 wordt daardoor zeer smal: er is nog een corridor van ongeveer 7km breed beschikbaar. Wil je westelijker blijven (dichter naar Namen toe), is de maximum vlieghoogte beperkt tot 900m AGL EBTN.

Om het allemaal nog wat erger te maken, is ook de noordelijke grens van de LFA G2 Zuid opgeschoven naar het zuiden. Deze valt nu samen met de noordgrens van de LFA G5. Dat wil zeggen dat je nu een kleine 10km verder naar het zuiden moet vliegen voor je van de LFA G2 gebruik kan maken.

Op de volgende pagina krijg je een overzicht van de nieuwe TMA's. Een gedetailleerde kaart van de omgeving van het vliegveld kan je vinden op de downloadpagina in de ledensectie van de clubwebsite. Normaal gezien zullen de aangepaste lucht-ruimbstanden voor Winpilot/Seeyou tegen het begin van het vliegseizoen beschikbaar zijn op de website van de Liga.

*Mattijs Cuppens*



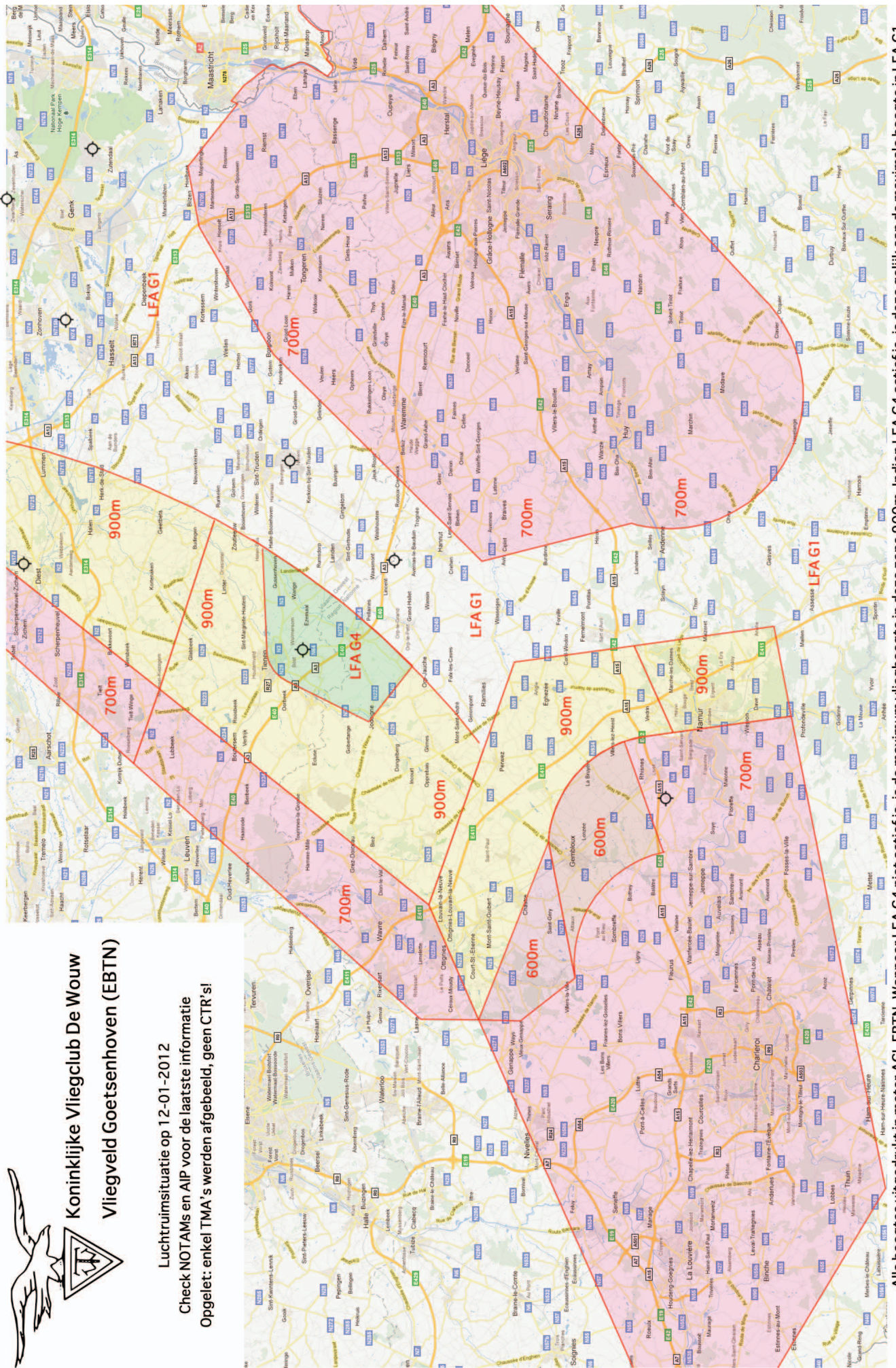


# Koninklijke Vliegclub De Wouw Vliegveld Goetsenhoven (EBTN)

Luchtruimsituatie op 12-01-2012

Check NOTAMS en AIP voor de laatste informatie

Opgelet: enkel TMA's werden afgebeeld, geen CTR's!



Alle hoogtes uitgedrukt in meter AGL EBTN. Wanneer LFA G4 niet actief is, is de maximum vlieghoogte in deze zone 900m. Indien LFA G4 actief is, is deze gelijk aan de maximale hoogte in LFA G1

# Beker Gerard De Praetere

Definitieve uitslag voor het seizoen 2011

<b>Piloot</b>	<b>Toestel</b>	<b>Datum</b>	<b>Start</b>	<b>Duur</b>
1 Theo STOCKMANS	Ventus 2/18m	3/07/11	EBTN	8u07
2 Ruben MICHAUX	ASK 23	3/07/11	EBTN	6u55
3 Jérémy WOUTERS	Ka 6	3/07/11	EBTN	5u56
4 Sebastien MATHIEU	LS 3	12/06/11	EBTN	5u50
5 Johan VANHOYLAND	Discus	12/06/11	EBTN	5u34
6 Jan WAUMANS	LS1-0/C/D	12/06/11	EBTN	5u27
7 Yves RUYMEN	Discus 2	3/07/11	EBTN	5u27
8 André RUYMEN	Mini Nimbus	17/04/11	EBTN	5u04
9 Senne VANDENPUTTE	Ka 8	20/08/11	EBTN	4u52
10 Maarten COUDENYS	Ka 8	25/04/11	EBTN	4u45
11 Michaël DEHERT	Astir CS Jeans	2/06/11	EBTN	4u15
12 Luc VANDEBEECK	Silent 2	24/04/11	EBTN	3u56
13 Herman MOENS	ASW 19 Club	3/07/11	EBTN	3u32
14 Eric VANDEWALLE	ASW 15	12/06/11	EBTN	3u30
17 Geert BOLLENS	Astir CS	15/08/11	EBTN	3u13
18 Jean HENDRICKX	TST 14M Bonus	17/04/11	EBTN	3u02

## Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- Microsoft Word (.doc en .docx)
- Rich Text Format (.rtf)
- ASCII tekst (.txt)

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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 keuken-deur in het clublokaal).

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

Cumulus is het clubblad van de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, en verschijnt in maart, juni, september en december.

Niet-leden die zich willen abonneren kunnen zich wenden tot Theo Stockmans ([theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)).

## Colofon

### Medewerkers

Mattijs Cuppens  
Michaël Dehert  
Laura Lenaerts  
Sébastien Mathieu  
Theo Stockmans  
Senne Vandenputte  
Walter Vandewalle  
Johan Vanhoyland  
Julie Vanhoyland  
Liesbeth Verheyen

### Foto's

Theo Stockmans  
Senne Vandenputte  
Nathalie Vandewalle  
Julie Vanhoyland

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

### Verantwoordelijke uitgever

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

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







