



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 19 nummer 2
Van april tot juni 2013



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 19 nummer 2
Van april tot juni 2013

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Buitengewone bezoekers



Bezoek BUSO school ter Bank uit Heverlee. 4de van links: Freddy Nolmans, voorzitter van de Tiense Sportraad.

Afscheid van Kai



Na 6 in onze club gevlogen te hebben, verhuist Kai terug naar Finland. Op 1 juni gaf hij een afscheidsfestje met Finse specialiteiten en foto's van zijn zweefvliegavonturen in België, Frankrijk, Duitsland, Australië en Finland...

Ondertussen, ergens in Portugal



Onze ex-OO-VVC

In dit nummer

Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Milieu.....	3
1 ^{ste} lenteconcert 1WING.....	4
Vliegveld	4
Sportcommissie.....	4
Bezoek NAAS Museum	5
Speelplaatshappening in Diest6	
Lierkamp in Wershofen	6
Samenstelling bestuur club....	8
Samenstelling bestuur zweefsec- tie	8
Beker Gerard De Praetere	9
Uitslag 3daagse	9
50km afstandsvlucht	10
Eerste 300 km	11
Prestaties	13
Kempencup 2013.....	14
Buitenlandingen 2013	15
Vinon.	16
Vleugeluktreiking 2013	18
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

De eerste tank gaat eruit...

Woordje van de redactie

Het saneren van de vervuilde grond en het ontgraven van onze twee, buiten gebruik zijnde, benzinetanks is achter de rug. Sedert de eerste werkvergadering in 2005, heeft onze club er werkelijk naar toegeleefd. Na acht jaren van vergaderingen en bestuderen van bodemanalyses, was het zover. En vooral de vrees dat een deel van ons clublokaal het zou begeven bij de werken, leefde bij veel leden. Maar einde goed alles goed. Wij kunnen dit dossier eindelijk afsluiten en overbergen.

Zal ons vliegveld nu toch een definitieve bestemming gekregen hebben, een oefenterrein voor de Federale Politie? Als ik minister van Defensie Pieter De Crem mag geloven is het definitief. Maar wat veel belangrijker is, is dat onze club er mag blijven. En daar hebben de leidinggevende politici van de stad Tienen steeds voor gezorgd. Wij mogen hen daarvoor zeer dankbaar zijn. Publieke relaties is een zeer sterk wapen.

Veiligheid moet eveneens hoog in eenieders vaandel staan. Wij hebben dit jaar reeds een paar keer “oef” moeten zeggen. Tot hier toe is het steeds bij beperkte, stoffelijke schade gebleven. En dat kan steeds hersteld worden. Bij eventuele gekwetsten zou de schade aan onze club niet te overzien zijn. Dat kunnen wij natuurlijk als de pest vermijden.

De derde editie van ons zweefvliegkamp staat voor de deur of is bij het lezen van deze Cumulus reeds bezig. Dit is eveneens een ideale gelegenheid voor onze sectie om naar buiten te treden. Onze dank gaat hier in het bijzonder naar de 1 Wing uit Beauvechain die ons het vliegveld en het luchtruim gedurende veertien dagen ter beschikking stelt. Laat wij nu nog allen hopen dat de weergoden ons, zoals de twee vorige jaren, niet in de steek laten.

Nog veel veilige en mooie vluchten,

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › Ma 01 – 05/07 en van Ma 08 – 12/07: zweefkamp te EBTN
- › Vr 12/07: Kip aan 't spit, afsluiter vlieggkamp
- › Za 31/08: Be a pilot for a day
- › Zo 01/09: initiatievluchten driekant en BBQ
- › Za 07/09: doellandingswedstrijd te Valenciennes

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
winterwerk**

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 augustus 2013**

Milieu

Sanering

De sanering, samen met het ontgraven en afvoeren van onze twee oude Avgas tanks (een dubbelwandige van 7200 l en een enkelwandige van 8000 l, ook de oudste), is achter de rug. De werken werden geleid door de Antwerpse firma Mourik.

Alvorens met de werken de starten hadden wij ook voorbereidingswerken uitgevoerd in ons clublokaal, want er bestond instortingsgevaar. Zo hadden wij het eerste gebinte, vanaf de open haard, ondersteund. Moest de oostelijke muur vallen, dan zou het dak blijven staan. Allez, dat hoopten wij toch. Onze trofeekast en ook foto's werden in veiligheid gebracht. Het is verloren werk geweest, maar dat kun je niet op voorhand weten.

Op maandag 27 mei 13, om 7u 's morgens, zijn de werken gestart. Alvorens de tanks er uit konden, moesten ze gereinigd worden. De mangaten werden geopend en een personeelslid van Mourik is erin gekropen om ze met een borstel en een trekker en een ontvetvloestof te reinigen. Eens dit werk ten einde, werden de kabels verwijderd die de tanks aan hun betonplaat vast hielden. Daarna werden ze met een kraan uit hun ligplaats gelift. Omdat in de dubbelwandige nog ongeveer 200 l antivries zat, werd deze vloeistof er ook uit gelaten. Al deze werken hebben ongeveer een halve dag in beslag genomen.

Nu op zoek naar de vervuilde grond. Volgens de bodemanalyses en berekeningen moest er ongeveer 125m³ vervuilde grond afgevoerd worden. Rond de 8000l tank (het verst van ons clublokaal) werd niets gevonden. Na wat graven kon uiteindelijk onder de dubbelwan-



Opdracht volbracht: tank gereinigd...

dige tank wat vervuilde grond gevonden worden. Het gaat hoogstens 5m³ geweest zijn (zie foto). Dus van al die bodemanalyses klopte er eigenlijk weinig of niets, ongelofelijk maar waar. Kwaad hoeven wij daar niet om te zijn. De bodemanalyses hebben wij nooit moeten betalen en ons factuur zal toch enkele duizenden Euro's minder bedragen. Dus goed nieuws. Als er leden zijn die eens een staal van die vervuilde grond willen zien of rieken, kunnen zich tot mij wenden.



De hoeveelheid vervuilde grond

Het dichtgooien van de putten kon nu gestart worden. De volgende morgen (dinsdag) werden de twee tanks en de vervuilde grond opgehaald. Nu moest er nog gewacht worden op de teelaarde om de twee putten volledig te dichten. Normaal gezien had de grond er

reeds om 7u 's morgens moeten zijn, maar de eerste lading is pas om 14u30 toegekomen, de laatste om 15u30. Dus al bij al zijn deze werken vlot en sneller verlopen dan gepland, twee dagen in plaats van vijf.

Ondertussen werd er gras gezaaid op de aangevoerde teelaarde. Binnen enkele maanden gaan wij er niets meer van merken. Zo kunnen we weer een hoofdstuk omdraaien voor het bekomen van onze milieuvergunning. Het einde van de tunnel komt stilletjes in 't zicht.

Electriciteit

In de vorige Cumulus werd er, in het zelfde item, gesproken over de versterking van ons elektriciteitsnet. Dit gebeurde bovengronds. Op 02 mei werd hetzelfde werk nog eens uitgevoerd, maar nu ondergronds en met een zwaardere kabel. Begrijpen wie begrijpen kan. Indien wij binnen enkele jaren van 40A zouden willen overschakelen naar 63A, hoeft enkel de zekering in onze zekeringkast aangepast worden.

Vanaf september hopen wij te kunnen starten met de elektriciteitswerken in onze loods. Dit in het vooruitzicht van een keuring. Daarom doe ik nogmaals een oproep tot de leden die iets van elektriciteitswerken afweten. Zij kunnen met mij contact opnemen.

Bijna tien jaren terug ging het item milieu over ons nieuw fuelplatform, de sanering en de aanpassing van de electriciteit. In de toekomst zich dat hoofdzakelijk beperken tot dit laatste. Laten wij hopen dat binnen een paar jaar dit onderwerp tot het verleden zal behoren.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

1^{ste} lenteconcert 1WING

Op woensdagavond 20 maart zijn we met een aantal leden van de club naar het 1ste Lenteconcert geweest.

Dit concert was georganiseerd door de 1Wing en gebracht door de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht. De Opbrengst ging integraal naar 'tPrieltje, een instelling die gevestigd is in Tienen/Hakendover. Dankzij de inspanningen van haar personeel, kan deze instelling opvang verzorgen voor gehandicapte kinderen tot de leeftijd van 21 jaar.

Tijdens dit concert werden we door Luitenant kapelmeester Matty Cilissen meegevoerd op ritmes van klassiek tot big band. De avond begon met enkele toespraken van Kolonel vlieger Dejaeger en Marijke Vananroye van 'tPrieltje.

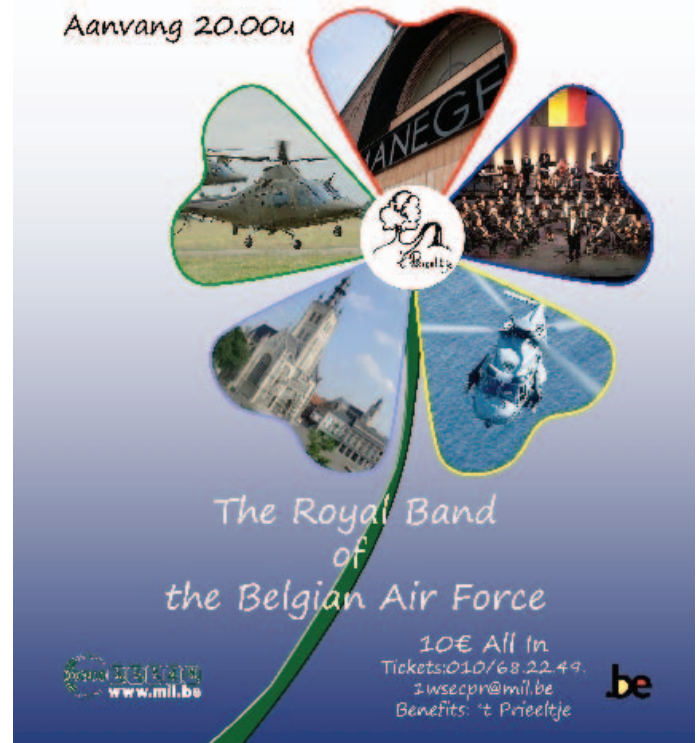
Het openingsnummer was de Brabanconne gevolgd door het bekende stuk van R. Wagner, Ouverture tot << Die Walküre >>. Ik ga niet al de muziekstukken opnoemen maar titels zoals Conga, Latin Fantasy en El Cumbanchero klinken wellicht wel bekend in de oren. Na de "mars van de luchtmacht" was het concert helaas afgelopen maar zoals de traditie vraagt volgden er nog 2 bisnummers.

De muzikanten, solisten en niet te vergeten de dirigent hebben ons op muzikaal vlak heel de avond op een hoog niveau verwend. En op gegeven momenten ook kippenvel bezorgt. Maar mijn bewon-



1^{ste} Lenteconcert
20-03-2013
Cultuurzaal "Manege" Tienen

Aanvang 20.00u



dering gaat toch naar al de medewerkers van 'tPrieltje.

Het was een op en top muzikale avond en hopelijk komt er volgend jaar een 2de editie.

Siggi Bouvin

Vliegveld

Op 16 april heeft volksvertegenwoordiger Theo Francken een parlementaire vraag gesteld aan minister De Crem betreffende de toekomst van ons vliegveld. De volledige interpellatie kunnen jullie lezen op de website van het federaal parlement. Ik geef jullie hier een samenvatting.

Het vliegveld wordt overgedragen aan de federale politie voor de uitbouw van een politieschool. Later heb ik vernomen dat dit een oefenterrein voor de federale politie zou worden. Wij zouden, tezamen met de Olympia Wielerschool, verder kunnen gebruik maken van het vliegveld.

Een datum van in gebruik name door de Federale Politie werd er nog niet gegeven. Maar de Luchtcadetten zouden toch nog tot 2017 kunnen gebruik maken van haar installaties te EBTN.

Al bij al zou ik kunnen zeggen, goed nieuws. Afwachten maar en alles goed opvolgen.

Theo Stockmans

Sportcommissie

27 maart 2013

Theorie zweefvliegen

Siggi Bouvin
Astrid Coomans
Tom Degeest
Jens Groeseneke
Willem Guilmet
Michiel Heleven
Dries Holsbeeckx
Michael Matthijs
Sarah-Maria Matthijs
Maxine Van Molecot
Ann Van Wittenbergh

500km afstandsvlucht

Johan Vanhoyland

Theo Stockmans

Bezoek NAAS Museum

Zoals sommigen onder jullie al weten reis ik regelmatig naar het buitenland.

Deze keer moest ik de grote plas over naar Ann Arbor in Michigan. Mijn 2 vluchten met tussenlanding in Washington Dulles sloten relatief goed op mekaar aan. Eerst naar Washington IAD en 2u later naar Detroit. Helaas was dit niet het geval voor mijn terugvlucht en moest ik meer dan 6 uur wachten in Washington.

Al snel zocht ik naar alternatieven om deze verloren tijd nuttig te besteden. Zou ik naar downtown Washington gaan en daar al de toeristische trekpleisters gaan bewonderen of was er nog wat anders te beleven, want ik was niet zeker of dit allemaal in mijn tijdschema zou passen.

Tijdens mijn opzoekwerk of ik tijdens de tussenstop de luchthaven wel mocht verlaten botste ik op wat anders: het National Air and Space Museum! Het lag blijkbaar vlakbij een van de start- en landingsbanen dus ver kon het helemaal niet zijn. En wat ook meeviel was dat er zelfs een shuttlebus tussen de luchthaven en het museum reed. Zo gezegd zo gedaan.



Na de landing ging ik onmiddellijk opzoek naar het busje. Moeilijk was dit niet want er staan verschillende reclameborden in de hal met bagagebanden met daarop aan welke informatiedesk je meer informatie kan krijgen. Een vriendelijke dame vertelde me dat het de shuttlebus op perron 2E vertrekt en ze gaf me ook nog de uurregeling mee. Goed om weten: de rit die ongeveer 15 minuten duurt, kost slecht 50 cent. Wel contant te betalen, want de chauffeur heeft geen wisselgeld.

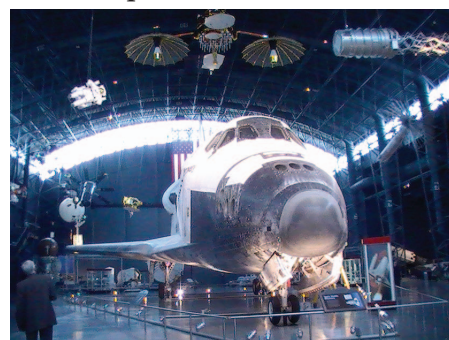
Mijn busje vertrok stipt om 12u45 richting het museum. Na een korte rit over de snelweg kwam de controletoren van het museum en de hangars al snel in zicht. Aan de ingang moest iedereen één voor één langs de security. Ook mijn trolley werd volledig gecontroleerd.

En toen was het zover, ik was in het national air and space museum! In de verte zag ik de Spaceshuttle Discovery al staan. Maar er is natuurlijk veel meer te zien. Elk vliegtuig wat iets in de luchtvaart betekent of betekend heeft kan je hier van heel dichtbij bewonderen. Helaas is de lijst met alles wat er

tentoongesteld staat te lang om hier neer te schrijven.

Maar wil je weten of je favoriet vliegtuig er tentoongesteld staat kan je op internet de volgende website gaan bekijken. <http://airandspace.si.edu/collections/>

Toen ik richting de Discovery stapte werd me al snel duidelijk dat dit echt wel het museum voor elke vliegtuig fanaat is. Overall staan of hangen er vliegtuigen soms zelfs 3 boven elkaar. En om de vliegtuigen te bewonderen die aan het plafond hangen is er een airwalk langs de vliegtuigen. Elk vliegtuig is voorzien van een infobord met daarop de geschiedenis en specificaties.



Space Shuttle Discovery

Ikzelf ben aan een relatief hoog tempo door het museum gelopen maar voor wie wil en meer tijd heeft kan er volledig gratis een rondleiding met gids krijgen. Trouwens de toegang tot het museum is ook volledig gratis. En voor wie honger zou hebben is er een Mc Donald's en voor een souvenir kan je in de souvenirshop terecht.

Helaas was mijn tijdschema vrij strak en mocht ik het shuttlebusje naar de luchthaven niet missen. Het was een zeer geslaagd bezoek en als ik de kans krijg kom ik zeker nog eens terug.

Siggi Bouvin

Met de simulator op de speelplaatshapping in Diest

Op 17 mei trokken Tom en ik met onze zweefvliegsimulator naar de secundaire school Voorzienigheid te Diest. Er werd een grote speelplaatshapping georganiseerd voor en door de leerlingen. Gewoonlijk konden ze een beroep doen op de simulator van Diest, maar deze was niet beschikbaar waardoor ze op onze club een beroep deden.

Om 8u45 waren we ter plaatse en konden we beginnen met alles aan te sluiten en operationeel te maken. Om 10.30 u begon de speelplaatshapping en begonnen de eerste geïnteresseerden binnen te komen. De simulator was in de refter opgesteld die kon verduisterd worden. Gelukkig maar, want het heeft bijna de hele tijd geregend, jammer voor alle buitenactiviteiten.

Bij de simulator is het de hele dag druk geweest! We probeerden de 'vluchten' niet te lang te maken zodat iedereen wel eens kon proberen. Terwijl Tom uitleg gaf bij de simulator kon ik met de flyers wat reclame maken voor de vierde editie van 'pilot for a day' en het zweefvliegkamp in juli.

We hebben dus weer mooi promotie gemaakt voor de zweefvliegsport en velen laten kennis maken met onze mooie sport!

Koen Pierlet



Tom test de simulator



Simulator klaar voor gebruik

Lierkamp in Wershofen

Na het lieravontuur op EBTN had ik de smaak van het lieren weer te pakken en dus besloot ik samen met papa (Walter) om toch enkele dagen mee naar Wershofen te gaan tijdens de tweede week van de paasvakantie. Omdat ik ook af en toe moet studeren (en graag mijn drukbezette lief af en toe zie) hadden we beslist om van maandag 8 april tot donderdag 11 april te gaan zodat ik mijn weekends vrij had, maar de weergoden waren allesbehalve akkoord met mijn plan! Na de verschillende weerberichten nauwgezet bestudeerd te hebben, werd er vrijdagavond ten huize Vandewalle beslist om zaterdag 6 april al te vertrekken zodat we toch zeker waren van 1 aanvaardbare vliegdag...

6 april 2013

's Namiddags met papa naar het vliegveld gegaan om de Bergfalke op te pikken, want daarmee hadden we nog niet aan de lier gehangen. Na eerst het zeil van de kar nog eens goed te schrobben, de muizen hadden er deze winter feest in gevierd als je begrijpt wat ik bedoel, kon het erover gespannen worden en waren we "abflugbereid". Onderweg naar Wershofen schrokken we wel even: in het Eifel natuurpark lagen nog dikke pakken sneeuw terwijl deze bij ons in België al weer verdwenen waren. Ik prees me in gedachten al gelukkig dat ik ons thermisch ondergoed had ingepakt! Na een uitdagende rit van ongeveer 2,5 uur, die haarspeldbochten zijn niet te onderschatten met een zweverkar achter de auto, zijn we goed en

wel aangekomen op het vliegveld van Wershofen waar Jörgen, Griet, Remo, Luc, Piet en Griets ouders ons al opwachten. Na Eric's caravan geïnstalleerd te hebben zijn we met z'n allen lekkere cordon bleu gaan eten in het dorp. We zijn op tijd ons bedje in gekropen vol verwachting voor zondag...

7 april 2013

De ochtendstond heeft goud in de mond en dat dachten de Duitse clubleden duidelijk ook. Na ons ontbijt hebben we meteen de 3 toestellen die we mee hadden gemonteerd in de zalige lenteson. Het belooft een mooie dag te worden. We hebben onze tijd genomen om alles vliegklaar te maken en eens iedereen klaar was voor z'n eerste vlucht boven Duitse bodem hebben we onze toestellen in

piste geduwd. Papa en ik zijn vertrokken met de Bergfalke en zijn tegen al onze verwachtingen in 3h in de lucht kunnen blijven. Omdat het onze eerste vlucht was vanop Wershofen zijn we niet ver van het plein weggevlagen en dat bleek ook niet nodig. Het pompte bakstenen zoals we dat wel eens zeggen. Het eiffelreliëf is heel wat anders dan onze “platte” omgeving in Tienen. Dit had dan ook zijn consequenties: we zijn tijdens die vlucht af en toe serieus door elkaar geschud! Het uitzicht vanop 1500m hoogte (AGL Wershofen) was supermooi. Op een gegeven moment zijn papa en ik tot onze grote verrassing kraanvogels tegengekomen. De vogels vlogen eerst in groep voorbij, maar toen we dachten dat we ze uit het oog verloren waren zaten ze bij ons in de pomp. Van de mooie V-formatie bleef nog weinig over toen ze thermiek probeerden te nemen. Om dit schouwspel nog beter te kunnen zien zijn we even uit onze pomp gevlogen. Het was een overweldigend gezicht! Zoiets maak je geen 2x in je leven mee. Uiteindelijk heeft iedereen een vlucht van langer dan een uur kunnen maken. We waren allemaal voldaan op het einde van de dag. Onze trip naar Wershofen was al niet voor niets!

8 april 2013

's Morgens kon je in de vallei de mist zien hangen vanop de camping bij het vliegveld. Vandaag vlogen de clubleden niet en hadden we het plein voor ons alleen. Dat wilde natuurlijk ook zeggen dat we heel het vlieggebieden zelf moesten bolwerken. Vliegtuigen in piste zetten, kabels uitrijden, lierprocedure met de lierman doen via telefoon (in het Duits), vliegtuigen uit piste halen en dan weer alles opnieuw en opnieuw en opnieuw. Toen de startplaats opgezet was en alle toestel-

len in piste stonden bekeek de lierman de windzak nog eens en besloot dat we de andere pisten moesten nemen... Zo gezegd zo gedaan. Gelukkig kennen de Duitsers ook het begrip “piste-wagen”, hoewel in Wershofen is het eerder “piste-semi-industriële-grasmaaier”. Deze kwam van pas bij het in en uit piste trekken van de toestellen en iedereen was er meteen verliefd op! Zo eentje zou in De Wouw ook wel van pas komen. Eens alle toestellen in de juiste piste stonden, zijn we van start gegaan met de vliegactiviteiten. Het weer was niet super zoals de dag ervoor, maar meer als voldoende om de lierstartmethode te oefenen. Een andere surplus (als je het zo kan noemen) was dat de wind volledig cross stond. Daardoor konden we het lieren met crosswind onder de knie krijgen én waren we verplicht om nog eens te lan-

den met volledige crosswind, want in Goetsenhoven zijn we zo verwend met onze kruispiste dat je dat wel eens “verleerd” (voor mezelf is dat in ieder geval waar). We zijn blijven vliegen tot het begon te regenen om zo het maximum uit onze dag te halen. Na 4 lierstarts met crosswindlanding had ik er eerlijk gezegd toch even genoeg van. Na het binnenzetten van de toestellen zijn we naar de winkel geweest en hebben we met z'n allen gekookt. Vliegnummer 2 zat er ook alweer op.

9 april 2013

De hoop op goed weer was minniem. Dinsdag was al dagen de slechtste dag op de weersvoorspellingen. In de voormiddag hebben we onze tijd genomen om te ontbijten en daarna gezellig samen in het clubhuis gezeten. Walter en Eric hebben het even gewaagd om de



De vloot van De Wouw staat klaar voor de lierstarts

modelzwever boven te halen en hier wat mee te spelen. Remo was alvast onder de indruk. Na nog even op de toren de meteo gecheckt te hebben wisten we dat vliegen er echt niet in zat. Dan maar een alternatief zoeken. We besloten om naar de Nürburgring te gaan omdat daar een museum van oude racewagens gevestigd is. Maar het zat ons niet mee, want eens aangekomen bleek dat het museum alleen in weekends open was. Omdat we toch dat hele eind gereden hadden zijn we dan maar even op de tribune gaan kijken naar de “jeugd” die aan het trainen was met hun “mini-formule 1 – wagens”. Zo zagen ze er alvast uit. Eens de regen geminderd was vertrokken ze een voor een vanuit de pitstop. We moesten niet lang wachten om de eerste botsing te zien. In de eerste bocht was het al “koekenbak”. Gelukkig waren de wagens snel weer van het circuit af en konden we toch nog even zien hoe de jongens (en meisjes misschien) enkele toertjes reden. En zo zat die druilerige dinsdag er ook alweer op.

10 april 2013

Gisteravond hadden we met z'n allen beslist dat we vanavond gingen afreizen naar België. De weersvoorspelling waren heel pover voor de komende dagen tot ronduit slecht. Als we nog een goede dag wilden meepikken zouden we tot het weekend moeten wachten en daar had niemand echt zin in. Na het ontbijt zijn we dus gestart met het uit elkaar halen van de Bergfalke en de ASK13. Eerst voor de hangaar en toen het te hard begon te regenen verder in de hangaar. De ASK23 lieten we nog even heel, want de lierman had de mannen nog hoop gegeven op opklaringen in de namiddag. Dan maar gezorgd dat al de rest ingepakt was en samen met Griet, Jörgen en

Remo nog wat soep gegeten en de overschot van ons ontbijt. De andere mannen zaten nog op hete kolen om met de ASK23 te vliegen. Toen alle mannen van het gezelschap de starts hadden gemaakt die ze wilden, doellandingen (om de starts zo snel mogelijk op elkaar te laten volgen) inbegrepen, hebben we de ASK23 gedemonteerd en zijn we met z'n allen richting Goetsenhoven vertrokken. Eens in Goetsenhoven aangekomen nog wat moeten puzzelen omdat we onze karren niet meteen binnenkregen (men was ons blijkbaar vergeten) en daarna kon iedereen naar het thuisfront vertrekken.

Hoewel het lierkamp toch wat in het water was gevallen (de weergoden zijn ons dit jaar niet echt goed gezind blijkbaar), hebben we ons met ons kleine

gezelschap toch geamuseerd. We hebben uiteindelijk 3 van de 5 dagen kunnen vliegen ondanks het weer en er zijn in het totaal ... vluchten gemaakt. Het is voor herhaling vatbaar, maar dan met wat meer volk. Het was haalbaar om het te bolwerken met ons kleine reisgezelschap, maar dan moest wel iedereen constant in piste zijn.

Tot slot kunnen we zeggen dat de hoofddoelen van het kamp bereikt zijn; Luc Vandebecck heeft zijn liervergunning behaald, de Vandewalles hebben een keer met de Bergfalke aan de lier gehangen, Griet, Jürgen en Piet hebben hun “lier” vaardigheden aangescherpt en Remo had dit voor geen geld willen missen!

Sophie Vandewalle

Samenstelling bestuur club

Stockmans Theo	Voorzitter
Gerry Wertelaers	Secretaris
Hendrickx Jan	Schatbewaarder
Vanosmael Piet	Ondervoorzitter zweven
Vijverberg Maarten	Ondervoorzitter motor
Coomans Rudi	
Placklé Bart	
Pollet Danny	
Vanhoyland Johan	

Samenstelling bestuur zweefsectie

Vandebecck Luc	Voorzitter
Vanhoyland Johan	Secretaris
Waumans Jan	Schatbewaarder
Coomans Rudi	
Francart Griet	
Mathieu Sébastien	
Pierlet Koen	
Stockmans Theo	
Vandewalle Eric	

Tussenstand Beker Gerard De Praetere

op 22 juni 2013

Plaats	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	2/06/13	8u31
2.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	5/05/13	8u01
3.	Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	5/05/13	7u38
4.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	5/05/13	6u44
5.	André RUYMEN	Mini Nimbus	5/05/13	5u50
6.	Mattijs CUPPENS	ASW 19	5/05/13	5u47
7.	Luc VANDEBEECK	Silent 2	5/05/13	5u08
8.	Rudi COOMANS	ASW 15	5/05/13	4u58
9.	Jan WAUMANS	LS1-0/c/d	5/05/13	4u39
10.	Ruben MICHAUX	ASW 19	20/04/13	3u43

Uitslag 3daagse van De Wouw

18-20 mei 2013

Plaats	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1.	Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	19/05/13	DU 258	241,1
2.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	19/05/13	VV 67.7	220,2
3.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	18/05/13	DU 240	203,4
4.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	18/05/13	DU 111	103,7
5.	Mattijs CUPPENS	ASW 19	19/05/13	DU 103	103
6.	Rudi COOMANS	ASW 15	19/05/13	DU 84	86,6



Johan bij het haagscheren



BBQ bij onze driedaagse

50km afstandsvlucht, 2e keer, goede keer...

Kaart? Check! GPS? Check! Drank? Check! Juiste frequenties? Check! Hoedje? Check! Zonnebril? Check! Verse soep van Didier voor vertrek? Check! Zwever? Check!

Helemaal klaar om te vertrekken, vol goede moed. Eerste overlandvlucht, maar.. Ook direct eerste buitenlanding.. Daar stonden we dan, na 35km in het blauw, met sterke tegenwind en een laag plafond met het ka6'ke op enkele km's van het vliegveld van Kiewit, in een weide die dan uiteindelijk nog de pukkelpopweide bleek te zijn. Dus met de remorque terug naar EBTN (nogmaals dank aan mijn ophaalploeg!). Niet echt wat ik gehoopt had, maar een ervaring (en buitenlanding..) rijker. Later besepte ik dat ik beter niet was vertrokken die dag voor mijn eerste overlandvlucht, maarja, uit je fouten leer je. Wat me dan wel weer goede moed gaf: in die omstan-

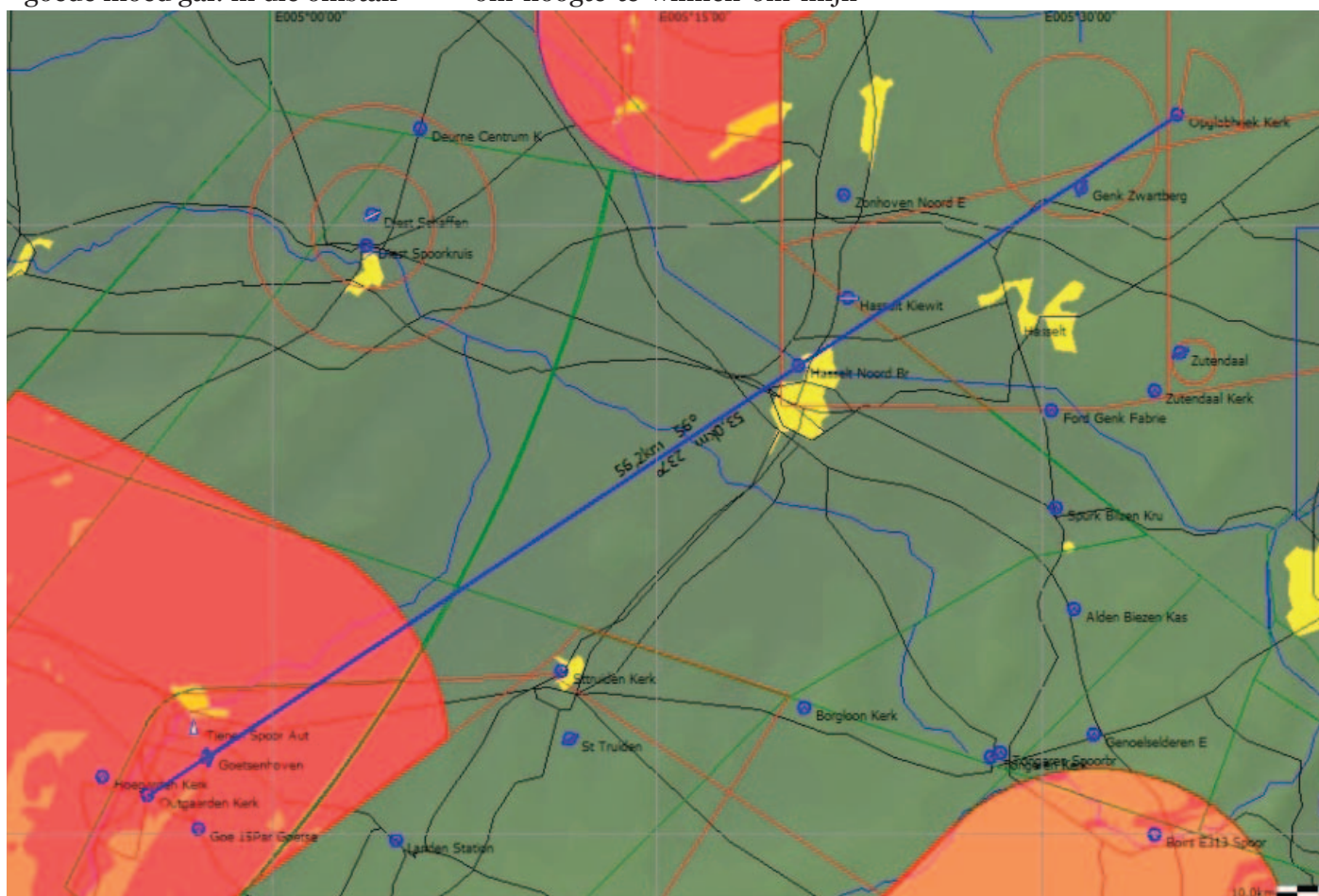
digheden lukte het me om tot in Kiewit te vliegen, dan moet het me bij goed weer zeker lukken om mijn keerpunt in Opglabbeek te ronden.

En voila, zo gezegd zo gedaan. Zondag 5 mei, 8u30. Na het opstaan en opentrekken van mijn gordijnen tot de vaststelling gekomen dat ik de avond voordien misschien toch beter eens naar het weerbericht had gekeken.. Snel eens de RASP en Belgocontrol checken en op mijn fietske springen. Met mijn voorbereiding van twee weken voordien in de hand, op de briefing groen licht en de ka6 gekregen voor een tweede poging. Deze zou ik niet laten liggen! Om half 1 de lucht in en door mijn startlijn in Outgaarden. Al bij al redelijk vlot, op een paar plaatselijk grote blauwe gaten na, richting Sint-Truiden en Hasselt. Eenmaal in Zwartberg aangekomen even gesukkeld om hoogte te winnen om mijn

keerpunt in Opglabbeek te ronden, maar na een mooie pomp boven de mijnterril naast het vliegveld van Zwartberg, richting mijn keerpunt gevlogen. Na de 'biep' van de logger, 180° gedraaid en terug back to base. Nu wat wind tegen maar toch verbazend vlot terug geraakt. Met Goetsenhoven in zicht en het geweldige gevoel van lokaal thuisbasis te zijn, doorgestoken voor mijn 'final glide'. Me nog wat laten zakken boven ons vliegveld en na 109 km of 2 uur en 41 minuten, terug geland in EBTN.

We zijn er vanaf, mijn 50 km en zo ook het zilveren D-brevet is binnen! Nu kan het echte werk beginnen! Misschien volgend weekend mijn 300? Of misschien direct 500? Hmm nee, toch nog maar even wachten en wat meer ervaring opdoen..

Senne Vandenputte



Eerste 300km

Zondag 5 mei 2013. De meteorvoorspelling zag er goed uit: vrij sterke thermiek met cumulus in het Noorden van het land, in het Zuiden zou het in de namiddag overgaan naar blauwe thermiek. Deze keer zouden we ook een voldoende hoog plafond krijgen, met een zwakke zuidwestenwind. Ideaal weer dus om nu eindelijk die 300km afstandsproef te vliegen, zodat mijn naam ook eens in de 'diamanten leden'-lijstjes in de Cumulus mag...

Maar eerst een beetje geschiedenis, want dit was niet mijn eerste poging tot een 300km afstandsvlucht. Meer nog: het was niet eens mijn eerste gelukke 300km afstandsvlucht. Echter wél de eerste waarbij ik alleen in het toestel zat, en die ook voldeed aan de FAI-regels voor een diamant.

Vlucht 1

24 juli 2001. Tijdens het eerste vliegkamp van de club in het Franse Le Louroux zocht Danny Vandewalle een piloot om met de 'dikke twin' vliegen. Op aandringen van broer Eric werd een 300km proef uitgeschreven. Barograaf installeren, fototoestel monteren... Dit was de tijd waarin van GPS al sprake was, maar dat loggers nog zeer zeldzaam waren. De keerpunten: de stad Vendôme en het vliegveld van Issoudun. Om 17u30 waren we echter nog maar halverwege het 2e been en het zag ernaar uit dat de thermiek het niet lang meer zou trekken. De proef werd afgebroken boven het vliegveld van Romorantin, vanwaar we terugvlogen naar Le Louroux. Om 18u30 stonden we, na 5u20min vlucht weer aan de grond. De driehoek Le Louroux-Vendôme-Romorantin-Le Louroux was toch nog goed voor 223km.

Vlucht 2

24 april 2008. Verkenning van het terrein met de Duo Discus van Vinon. Met de hulp van instructeur Antoine baan ik me een weg tussen de bergen. De route loopt over Sisteron, Serres, het Lac de Serre-Ponçon, La Motte-du-Caire en het Lac de Sainte-Croix terug naar Vinon. In vrije vlucht ongeveer 300km.

Vlucht 3

22 mei 2009. 's Morgens schrijf ik een opgegeven proef van 202km uit, met als keerpunten Zwartberg, Avernas en Dinant. Ik start met de Astir rond 12u45 en vlieg de proef vlot rond. Om 17u ben ik weer in de buurt van Goetsenhoven, en de cumuli in het Noorden zien er nog véél te goed uit om nu al te stoppen. Ik schat dat de thermiek nog zeker een uur zal aanhouden, dus op en af Opglabbeek moet er zeker nog inzitten. Dat geeft me 100km extra op de opgegeven proef. En inderdaad, de thermiek blijft goed, en 2 uur een 100km later sta ik weer op de begane grond. De Charron geeft mij 327,5km vrije vlucht. Jammer genoeg komt een vrije vlucht niet in aanmerking voor een diamant. Mijn voornemen: vanaf nu vertrek ik enkel nog met een geldige 300km vlucht in de logger...

De planning en uitrusting

Om geldig te zijn voor een diamant, mag de proef maximum 2 keerpunten bevatten (of 3 keerpunten indien je een verplaatst startpunt neemt). De keuzes zijn vanuit Goetsenhoven dus vrij beperkt. Het Noorden is zonder transponder geen optie meer. Naar het Zuiden kan het nog wel. Ik heb een lijstje met 3 mogelijke proeven: Goetsenhoven - Longuyon (Frankrijk) - Goetsenhoven Goetsenhoven - Sedan (F) -

Montmédy (F) - Goetsenhoven Goetsenhoven - Opglabbeek - Bouillon - Goetsenhoven Allen zijn net iets meer dan 300km, maar er zal telkens een kleine omweg rond de TMA van Luik gemaakt moeten worden.

Voor elk van deze proeven maak ik een bestandje aan voor FLARM, telkens één voor de Astir, en één voor de ASW19. Zo hoef ik 's morgens enkel het juiste bestand op mijn SD-kaartje te kopiëren om de FLARM te programmeren.

De programmering van de LX20 doe ik 's ochtends manueel. Ik gebruik de LX20 eigenlijk vooral als backup, aangezien het uitlezen van de FLARM véél eenvoudiger is.

Vanaf 2011 wordt de navigatie wat vergemakkelijkt dankzij een tablet met XCSoar. Tijdens het seizoen 2011 was dit gewoon handig, maar sinds de uitbreiding van de TMA van Charleroi in 2012 is dit eigenlijk een onmisbaar hulpmiddel geworden om zonder luchtruimovertrekkingen in de Ardennen te geraken.

Vlucht 4

17 juni 2012. Superweer voorspeld. Om 9u blijkt dat alle clubtoestellen reeds bezet zijn. Gelukkig komt Johan Vanhoyland mij ter hulp: hij kan vandaag niet vliegen, dus mag ik zijn Discus lenen.

Na het bestuderen van de meteor raadt hij me aan om water mee te nemen. Toch een beetje spannend: eerste vlucht op Discus, en ook mijn eerste vlucht met water in de vleugels.

Het voorspelde superweer blijft echter uit. Al snel trekt de hemel dicht en zitten we onder een hoge wolkenlaag met daaronder te veel cumulussen. Om 13u ziet het er nog steeds niet



Een frisse pint na een leuke vlucht op de Discus...

goed uit, dus de proef wordt opgeborgen. Maar vliegen zal ik doen vandaag, want ik moet toch die Discus eens uitproberen. Het water wordt er tijdens de sleep alweer uitgegoid, en in de zwakke thermiek slaag ik erin toch nog meer dan 2 uur boven te blijven. En de Discus... die vliegt als een droom...

Vlucht 5

29 juli 2012. De meteo is maar matig, maar ik had me voorgenomen om enkel nog 300km in de logger te steken, dus zo gezegd, zo gedaan. Ik haal echter niet het gewenste gemiddelde met de ASW19 om tijdig de proef rond te vliegen. Ik bereken dus snel even hoe ver ik moet vliegen om in vrije vlucht in het charronklassement te komen met het minimum van 500 punten. Volgens een ruwe schatting moet ik op enkele kilometers voor Marche-en-Famenne omkeren om de benodigde 125km te halen. Rudi keert ter hoogte van de Maas terug omdat het navigeren zonder moving map te moeilijk blijkt. Hij vliegt nog even rond Genk om enkele uren later op 3km van het vliegveld een buitenlanding te maken. Als afsluiter van mijn vlucht, die uiteindelijk bijna 137km vrije vlucht opleverde, ben ik nog even gaan deelnemen aan de 'airshow' die op dat ogenblik boven Rudi's veld plaatsvond...

Vlucht 6

20 april 2013. Matig weer met mooie cumulussen, maar véél wind. De proef wordt in de logger van de Astir geprogrammeerd, maar ik verwacht eigenlijk niet om ze te vliegen. Senne probeert zijn 50km te halen met de Ka 6 vandaag. Hij moet naar Opglabbeek, dus kies ik ook de proef die over Opglabbeek gaat. De wind blijkt inderdaad de grote spelbreker. De thermiek is redelijk, maar bij elke 100m die je wint, ga je 1km terug achteruit. Na al eens op 300m boven het vliegveld van Sint-Truiden gehangen te hebben, zak ik er in de buurt van Kiewit weer door. Deze keer zonder geluk. Mijn eerste landing op Kiewit is een feit. 3 uur gevlogen over 35km. Tja... Ik laat me opnieuw opslepen tot 1000m en neem nog wat extra hoogte in thermiek. 22 minuten nadat de sleper begon te rollen,



Rudi in 'long final' op 29 juli 2012

stond ik in Goetsenhoven aan de grond. En Senne... die stond ondertussen in de Pukkelpopweide, nét naast het vliegveld van Kiewit.

Vlucht 7

En zo komen we weer op 5 mei 2013. Yves hangt om 9u30 reeds in de lucht met de Nimbus 4DM. Johan, André, Sébastien en Theo volgen rond 11u30, daarna ben ik aan de beurt. Om 12u10 ontkoppel ik van de sleper. Ik reken op thermiek tot 18u dus ik heb nog ongeveer 6 uur om rond te komen. Ik moet me dus houden aan een gemiddelde van 50km/u om op tijd weer thuis te zijn.

Aangezien het weer er naar het Noorden goed uitziet en daar de meeste kans op cumulus is, heb ik ook deze keer weer gekozen voor de proef via Opglabbeek en Bouillon. Senne probeert opnieuw zijn 50km en moet ook die richting uit. Ik heb vandaag echter geen tijd om op hem te wachten. De wind blijkt pal zuid te zitten. Als dit zo blijft, is dat een meevaller: op het laatste been zou ik dan wind in de rug hebben... De thermiek is goed en het plafond ligt op 1200m. Om 13u15 hang ik boven Opglabbeek. Perfect op schema.

Nu komt het langste been, met tegenwind. In rechte lijn loopt

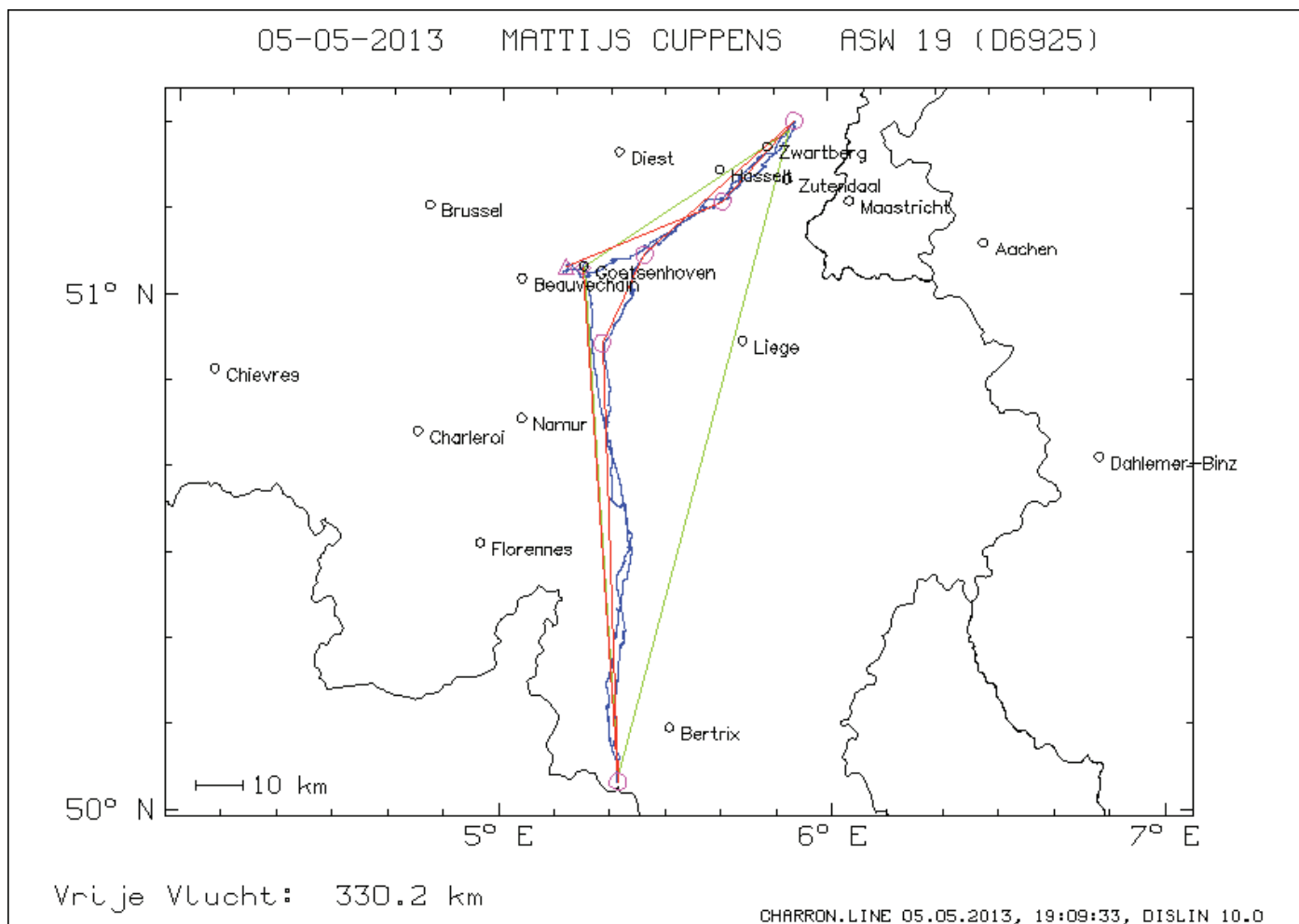
het 2e been zo goed als pal over het vliegveld van Luik. Zonder transponder is de kortste weg geen optie. Rondvliegen via Sint-Truiden en Landen is de boodschap. De thermiek is echter goed, en de blauwe thermiek die voorspeld was ten zuiden van de Maas blijft uit. Cumulussen zover het oog kan zien. Hoewel... wanneer ik de Maas kruis naar het Zuiden, vliegt Yves in de andere richting omdat de wolken te ver uiteen lagen. Het lijkt er dus op dat ik niet vroeger aan de Maas had moeten zijn...

Om 16u30 rond ik het keerpunt Bouillon, en kan ik aan de weg terug beginnen. Het plafond stijgt nu tot 1900m en een dik uur later hang ik weer boven de Maas op 1300m. Volgens XCSoar en de LX20 heb ik nog 200m hoogte overschot (boven de circuithoogte van 250m), dus begin ik aan de final glide. Op 10km van het vliegveld wordt het toch nog even spannend. Wanneer ik de autostrade kruis ten zuiden van Opheylissem heb ik nog 300m. Ik bereid een landing op de baan 35 voor, met als alternatief een veld een

kilometer ervoor.

Gelukkig krijg ik toch nog even wat stijgen, zodat ik uiteindelijk op 250m boven het vliegveld passeer. Na 5u50min sta ik weer aan de grond. Perfect volgens de planning. Nu snel de logger uitlezen om te controleren of alles in orde is en jawel, ... de diamant is binnen (onder voorbehoud van homologatie door de sportcommissie, natuurlijk)!

Mattijs Cuppens



Prestaties

1000m hoogtewinst
Maarten Coudenys
Julie Vanhoyland
Vincent Verbiest

50km afstandsvlucht
Senne Vandenputte

Zilveren "D" brevet
Senne Vandenputte

300km afstandsvlucht
Mattijs Cuppens

300km doelvlucht
Mattijs Cuppens

Instructeur zweefvliegen
Koen Pierlet

Zij die hun naam niet terugvinden, mij verwittigen

Theo Stockmans

Kempencup 2013

De Kempencup is een prachtige wedstrijd die ieder jaar tijdens het lange Hemelvaartsweekend wordt georganiseerd door de Kempische Aero Club op het vliegveld van Weelde. Deze wedstrijd kent altijd een groot deelnemersveld. Ook dit jaar waren er weer 59 toestellen ingeschreven. Er wordt gevlogen in de clubklasse, de sportklasse en de transponderklasse. Van KVDW namen dit jaar Sebastien Mathieu en ikzelf deel. We hadden ons beiden ingeschreven in de transponderklasse.

Een wedstrijdvoorbereiding begint eigenlijk al het weekend vooraf : zorgen dat materiaal picco bello in orde is, keerpuntbestand downloaden en in loggers uploaden, startlijn/keerpunten/finishlijn instellen in loggers conform wedstrijdreglement, campeermateriaal gereedzetten, etc. Dit is iets wat je best niet last-minute doet. Op woensdagnamiddag diende ik nog even de jaarlijkse transpondercontrole te laten doen bij ESP Avionics in Zwartberg. Daar mijn bak pas half april terug was van transport uit Australië, was dat er nog niet van gekomen. Na de transpondercontrole Julie en Senne oppikken, materiaal inladen, mijn schoonbroer Fons oppikken en we konden richting Weelde.

Eens aangekomen plekje uitkiezen voor de aanhanger en de tenten opzetten. Gelukkig kon dat droog gebeuren. Sebastien was al eerder toegekomen en had ons plaats gehouden. Na opzetten van de tenten richting Turnhout om nog een hapje te eten. Weet nu ook waarom al die camera's in en rond Turnhout dienen. Ben blijkbaar op een bepaald ogenblik door een stuk van een straat gereden waarin alleen bewoners met een bewonerskaart achter

de voorruit mogen rijden. Om 23u09 registreerde zo'n onbeemand onding me en € 55 boete was het gevolg. Nooit eerder meegemaakt. Gewoon belachelijk, zet dan de straat helemaal af.

Donderdagochtend op tijd opstaan, monteren, water in de vleugels. Ik vind het altijd prettig voor de briefing klaar te zijn. Fons en ik zijn op dat vlak heel goed op mekaar ingespeeld. Om 10h briefing. Tijdens de briefing krijgen we eerst nog eens uitleg over het wedstrijdreglement. Vervolgens een uitvoerige briefing over de meteo en tenslotte worden de wedstrijdproeven voor de verschillende klassen uitgedeeld. We krijgen een opdracht van 274,5 km : van Weelde naar Tiel (NL), verder naar Terlet bij Arnhem (NL), dan terug naar Drunen (NL), vervolgens naar Turnhout, om tenslotte het laatste keerpunt Keiheuvel bij Mol te nemen en dan terug naar Weelde. We boxen (plaats op de startgrid innemen) rond 11h15. Nog snel de wedstrijdopdracht instellen in de loggers en ik sta klaar.

Rond 12u15 wordt gestart met opslepen. Er wordt met 5 sle-

pers + lier opgesleept. Ik ben rond 12u40 aan de beurt. 10 minuten nadat de laatste in mijn klasse wordt opgesleept wordt de startlijn geopend. Ik kan snel tot de wolkenbasis klimmen (1200m MSL). Er staan mooie wolkenstraten opgelijnd naar het noorden. De wind blaast rond de 30 km/u in het voordeel op het eerste deel van de proef. Ik besluit meteen na het openen van de startlijn te vertrekken. In het begin is het oplossen met het luchtruim rond Eindhoven. Dit is net de week voor de wedstrijd nog gewijzigd. Heb het nieuwe luchtruim nog niet in mijn iPaq staan. Het blijkt al snel dat het een lastige dag gaat worden. Zelfs met wind mee is het lastig om snelheid te maken. De thermiekbellen zijn moeilijk te vinden en het is door de wind ook zeer moeilijk erin te blijven. Ik kom ook een keer behoorlijk laag te zitten (500m MSL). Lange tijd vlieg ik alleen. Ik blijf als enige een meer zuidelijke koers genomen te hebben. In de buurt van het eerste keerpunt kom ik wat andere toestellen tegen. Daaronder ook Seb. Daarna moeten we een flink stuk blauw door richting Terlet (tweede keerpunt). Ik kom het blauwe stuk



Buitenlanding in Hooge Mierde (NL)

goed door, keerpunt genomen, en dan tegen de wind in richting Drunen (derde keerpunt). Dat is werken geblazen. Ik hou me zoveel mogelijk langs de zonzijde van de wolkenstraten. Dat blijkt geen slechte keuze te zijn. Keerpunt Drunen genomen en dan richting Turnhout (vierde keerpunt). Het wordt steeds lastiger. Hoor ook dat de eerste toestellen buiten liggen. Net voor Turnhout kom ik Seb opnieuw tegen. We proberen met heel wat toestellen samen in een onregelmatige thermiekbel hoogte te nemen alvorens het blauw in te duiken richting vierde keerpunt. Ik zie een mooie cumulus hangen na het vierde keerpunt op weg naar het laatste keerpunt. Daardoor besluit ik wat eerder uit het gewoel te vliegen, mijn keerpunt te nemen en snel op weg naar laatste keerpunt en vooral die cumulus om terug hoogte te nemen. In drie etappes kan ik zowaar van 750 m MSL naar 1400m MSL klimmen net voor het laatste keerpunt Keiheuvel. Het lijkt in de sacoché ! Laatste

keerpunt genomen en dan laatste been terug richting Weelde. Wat ik niet meer voor mogelijk hield gebeurt alsnog : ik kom in een gebied van enorm zakken. Ik verlies in no time al mijn hoogte. Zie onder mij een bak in het veld staan. Hoor over de radio dat iedereen behoorlijk in de problemen zit. Het zal toch niet waar zijn... Haal alles uit mijn kist om terug wat hoogte te winnen. Water eruit. Ik word afgedreven door de wind en moet uiteindelijk het gevecht beslechten met een buitenlanding in een veld net over de grens bij Hooge-Mierde op nauwelijks 12 km van de finish.... Seb haalt de finish wel. Hij eindigt op een verdienstelijke 21^{ste} plaats.

Ik word opgehaald door Fons, Ruben en Maarten. Dien snel mijn logfile in om dan vervolgens een tweede tegenslag te moeten incasseren: ben 91 m te hoog geweest in de TMA rond Eindhoven. Een paar toeren teveel gedraaid in een thermiekbel. Jammer, maar daardoor

ook nog eens 91 strafpunten aan mijn been, wat mij uiteindelijk een 30^e plaats oplevert. Dit is leren met vallen en opstaan. En ik heb duidelijk nog veel te leren... Maar dat maakt het ook weer plezant. Zo blijft de uitdaging in deze fantastische sport.

Over de volgende drie dagen van de Kempencup kan ik helaas zeer kort zijn: vrijdag regen en wind, zaterdag regen en wind, zondag regen en wind. Bijgevolg 3 wedstrijddagen op rij gecancelled. En toch hebben we ons geamuseerd. Wat moet dat zijn als het een keer 4 goede wedstrijddagen zijn? Volgend jaar zal ik er zeker weer bijzijn. Hopelijk met meer deelnemers van De Wouw. Niet twijfelen, gewoon doen!

Johan Vanhoyland

Buitenlandingen 2013

Echte buitenlandingen

Datum	Naam	Plaats	Toestel	Imma	Afstand (Km)
07/04	Koen Pierlet & Michiel Heleven	Bost	Ka 13	D-6901	1,5
24/04	Senne Vandenputte	Kiewit	Ka6 Cr	D-6906	34
09/05	Jérémy Wouters	Heusden	Ka6 Cr	D-6906	36,5
09/05	Johan Vanhoyland	Hooge Mierde (NL)	Discus CS	D-9870	12*

Halve buitenlandingen

01/05	Ruben Michaux	Leopoldsburg	ASW 19	D-6925	44,5
09/05	Kai Arstila	Kiewit	ASW 19	D-6925	35,6
09/05	Yves Ruymen	Sint Truiden	Discus 2b	OO-YMR	17,2
25/05	Yves Ruymen	Saint Hubert (Mil)	Discus 2b	OO-YMR	2,6**
25/05	Kai Arstila	Sint Truiden	Mini Nimbus	OO-ZMS	17,2

* vanuit Weelde

** vanuit Saint Hubert (burger)

Theo Stockmans

Voor de zesde keer naar Vinon.

In 2009 ging ik voor de eerste keer naar Vinon, om kennis te maken met het bergvliegen. In mijn vliegboekje staan 6 vluchten met Duo-Discus, goed voor 24 vlieguren. Dat betekent een gemiddelde vluchtduur van 4u, maar ook een prijskaartje van ongeveer 200 à 250 euro per vlucht (sleep en minutengeld duo-discus inbegrepen). Ik had onmiddellijk de smaak te pakken! Toen ging ik nog enkel in juli naar Vinon, ondertussen probeer ik een week in de paasvakantie en 2 weken in de grote vakantie te gaan. Dit jaar ging ik de tweede week van de paasvakantie (tussen palmzondag en Pasen.) en voor de eerste keer zonder Kai. Hij moest zijn opvolger in Imec opleiden waardoor hij onverwacht niet mee kon. Ik moest dus ook de rit van 1000 km alleen rijden, dat is wat vermoeiend, maar het ging heel vlot! 's Ochtend, moe gereden, kon ik gelukkig in m'n gereserveerde kamer zodat ik meteen wat slaap kon inhalen. Nadat ik wakker was bleek het in het 'clubhouse' een Tiens onderonsje: Jan, Theo, Bart, Sebas-



Klaar voor training T1 met Jean in de Duo-Discus XLT

ten, Julie en Johan waren ook van de partij. Inderdaad, 'les Belges' waren weer op post. Het enige wat nog scheen te ontbreken was goed vliegweer! Ik was vorig jaar tijdens de paasvakantie ook al twee dagen eerder huiswaarts gekeerd omwille van het slechte weer ... nu zag het ernaar uit dat we weer de verkeerde week hadden gekozen ... of toch niet?

In augustus 2011 kreeg ik overlandinitiatie met de 'moto-

planeur' SF25 waarbij we alle circuits van de omliggende vliegvelden gingen oefenen en oefeningen deden om 'buitenlandingen' te oefenen. Na mijn geslaagde 50 km behaalde ik mijn 'autorisation campagne'. De volgende stap was T1, telkens een beetje grenzen verleggen, en zeker om mijn tempo! Mijn doel voor de paasvakantie was dus de T1 nog beter te leren kennen om er in augustus vluchten van 200 à 300 km te proberen (opgegeven proeven). Vermits het weer niet echt goed was bleek het een moeilijke opdracht te worden. T1 verkennen resulteerde bijna in een buitenlanding in Saint-Auban en het kostte ons veel moeite om terug in Vinon te geraken ... tot daar de training T1. 't Zal dus iets zijn voor in augustus! De rest van de week beperkte zich dus tot 2 vluchtjes 'circuit-training' in de ASK 21, en enkele vluchten (vooral proberen 'boven blijven') in een Pégase.

Sebastien heeft die week met instructeur de bergen verkend terwijl Johan met Paul Janssens verder de bergen in trok. Gevolgd door Bart met de Discus. De nabesprekingen van



Overlandtraining in motoplaneur SF25



Bezoek prehistorisch museum te Quinson

hun vluchten – bij de reliëfkaart in het clubhouse – waren zeer leerrijk om te volgen. Je krijgt op die manier veel tips & tricks van ervaren piloten! Julie vloog ASK 13 (met en zonder instructeur) en had ook nog graag de bergen in gevlogen met een duo discus, maar ook daar gooide het weer roet in het eten.

Eén dag bezocht ik met Jan het préhistorisch museum in Greoux, met om te beginnen, jawel: een Belgische tentoonstelling!

We werden geblinddoekt en mochten op de tast de prehistorie verkennen zoals de blinden dat ervaren. Als we buiten kwamen ... nog steeds regen!

Dan maar van de nood een deugd maken en lekker gaan uit eten, met alle Belgen die in Vinon waren, met onze 'instructeur préféré des Belges': Jean! De éne keer in een restaurantje in Greoux-les-bains, de andere keer in de pizzeria in Vinon ... altijd heel gezellig!

De laatste vliegdag deed ik nog een mooie vlucht van 4 u, dat maakte de week nog goed!

De dag daarna ben ik nog naar de briefing geweest om het 'slechte nieuws te aanhoren' en ben dan maar in de regen gaan inpakken om huiswaarts te keren!

Ik kijk nu reeds uit, en hoop op mooi weer in augustus om mooie vluchten te doen. Op mijn programma staat een 'verkenningsvlucht T1' en daarna mogen ze me alle dagen een Pégase reserveren. We hebben trouwens een lijstje gemaakt van alles 'Belges' die er in augustus zullen zijn in de hoop dat ze de nodige zwevers voor ons reserveren!

Voor diegenen die die mee naar Vinon gaan en hun vluchten willen voorbereiden zal ik enkele powerpoints in de ledensectie van onze website plaatsen. Je vindt er vb. alle info over T1 en T2 die je kunt gebruiken bij de vluchtvoorbereiding. Iemand zin om mee te gaan? Ik heb nog plaats in de wagen!

Koen Pierlet



vlnr: Bart, Jean, Julie, Koen, Jan, Sebastien, Johan, Fabienne, Herman

De documenten over Vinon zijn te vinden op het intranet van de club (intranet.dewouw.net). Onderaan de pagina staat een groene balk met de link naar de downloadsectie.

Klik daarna verder naar 'Documenten Vinon'.

Toespraak vleugeluitreiking 22 maart 2013

Onze genodigden:

- › Burgemeester Marcel Logist en zijn echtgenote Nicole
- › onze nieuwe schepen van sport, Wim Bergé
- › de vroegere en de nieuwe voorzitter van de Tiense Sportraad, de heer Freddy Nolmans en zijn echtgenote Corinne
- › de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, de heer Guido Sergeant en zijn echtgenote Judith
- › en ook Mia Smolders (weduwe van Gerard Depraetere) en haar zoon Roland

Ik wil nogmaals onze aanwezige clubleden met hun familie verwelkomen. Ook zij geven ontgensprekelijk een onuitwisbaar cachet aan deze vleugeluitreiking.

Ook dit jaar zal ik mijn toespraak beginnen met de toekomst van ons vliegveld. Trouwens zonder vliegveld bestaat De Wouw niet meer.

Hoe zit het nu eigenlijk?

Om daar op te antwoorden zal ik refereren naar het antwoord dat onze burgemeester, begin dit jaar, gekregen heeft van Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Muylers. De Defensiestaf wenst het militaire vliegveld te behouden.

Hiervoor zullen zij een dossier opmaken en in de tweede helft van maart, dus nu ergens, overhandigen aan minister van Defensie, Pieter De Crem. Hij zal uiteindelijk de knoop doorhakken. Dus, laten wij allen hopen dat er uit de schoorsteen van de minister binnenkort witte rook komt. Ter verduidelijking, het gaat hier enkel over het vliegveld en niet over de ruïne van de kazerne.



Maarten ontvangt zijn brevet van Schepen Wim Bergé

Maar tevens wil ik van de gelegenheid gebruik maken om mijn oprechte, maar werkelijk mijn oprechte dank uit te spreken aan de Tiense politiekers. Steeds hebben zij er voor geijverd om ons vliegveld te behouden. De beslissing wordt waarschijnlijk in Brussel genomen, maar als de beleids mensen van de stad Tienen er niet achter gestaan hadden, dan zaten wij hier vanavond niet.

Een applaus voor de aanwezige

politiekers is hier zeker op zijn plaats.

Wat niet alleen onze vliegclub, maar gans het recreatieve vliegen, niet alleen dit jaar, maar ook de volgende jaren, zal bezig houden is de oprichting van een goedgekeurde opleidingsorganisatie, in vaktermen ATO (Approved Training Organisation) genoemd. Dit wordt ons opgelegd door EASA (Euro-

pese luchtvaartorganisatie) en moet operationeel zijn tegen 08 april 2015. Europa maakt hier geen onderscheid tussen de opleiding van beroepspiloten en recreatieve vliegers zoals zweefpiloten. Ik ga hier geen opsomming geven van de absurde eisen, want dit zou ons te ver leiden. En omdat België een goede leerling wenst te zijn, doen de verantwoordelijken van het Directoraat-generaal Luchtvaart in Brussel, er nog een schepje boven op. Als wij aan deze staatsambtenaren dan vragen stellen, mondeling of schriftelijk, krijgen we zelfs geen antwoord. Maar indien wij tegen de vooropgestelde datum geen deel uitmaken van een ATO, kunnen of mogen wij geen opleiding meer geven, een regelrechte catastrofe.

Tot hier toe deed de zweefvliegwereld als in eigen beheer en met vrijwilligers. In de toe-



Overhandiging van de beker Gerard Depraetere. Mia(l), Roland (m) en mezelf (r)



Stéphan, Theo, Maarten en Mattijs ontvangen hun borden uit handen van Nicole, echtgenote van burgemeester Logist

komst zal alles langs Brussel moeten gaan. En die passages moeten telkens goed betaald worden. Dit zal ook gelden voor onze jongens en meisjes vanaf 14 jaar. Als je aan de verantwoordelijken van het Directoraat dan de vraag stelt: wat is de meerwaarde hiervan? Antwoorden zij laconiek: niets.

Zelfs de wetschrijvers bij Europa beseffen nu al dat er iets anders moet komen voor het recreatieve. Maar eerst gaan zij onze sport gedeeltelijk laten afsterven. Dat kan toch de bedoeling van Europa niet zijn, of toch?

Daarom vraag ik aan de hier aanwezige politici of het niet mogelijk is dat de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs eens een uiteenzetting kan geven aan een Belgisch Europarlementslid. Want ik denk niet dat hij of zij hiervan op de hoogte zijn.

De saneringwerken op ons vliegveld zullen starten in de tweede helft van april en nemen



Julie ontvangt haar vleugels van Louis

ongeveer één maand in beslag. Ook onze vliegclub heeft een te saneren oppervlakte. Deze werken brengen ons echter weer een stap dichterbij onze beoogde milieuvergunning.

Wat bracht ons het afgelopen jaar?

De motorsectie heeft einde vorig jaar een Cessna 172 gekocht. Een driezitter dat als vervangtoestel moeten dienen voor de, in 2010, verongelukte Tomahawk.

En met haar toestellen heeft de sectie in 2012 een uitstap georganiseerd naar het Duitse Koblenz.

De zweefsectie heeft vorig jaar voor de tweede maal een succesvol zweefvliegekamp gehouden op haar vliegveld. In februari dit jaar hebben wij vijf dagen kunnen lieren. Dit was geleden van 1939 dat dit nog gebeurde te Goestenhoven. En einde 2012, begin 2013 zijn enkele clubleden hun vleugels gaan uitslaan bij onze tegenvoetters in Australië.

Tenslotte wil ik 2012 nog eens weergeven in cijfers:

- 844 uren motorvliegen
- 1817 uren zweefvliegen
- 1666 starts met een zweefstoestel
- 44758km overland kilometers, of eenmaal rond de wereld

En het belangrijkste: al deze activiteiten gebeurden zonder incidenten. Dus waarom

het huidige opleidingssysteem veranderen? Door alles bij het oude te laten, zou niet alleen Europa, maar ook al haar lidstaten, waaronder België, heel veel geld uitsparen.

UITREIKING BREVETTEN

Zie vroegere edities

UITREIKING BEKER VAN VERDIENSTE,

Koen Pierlet

UITREIKING DEPRAETERE & 3 DAAGSE

Zie vroegere edities

BORDEN

20 jaar: Maarten Vijverberg en Mattijs Cuppens

30 jaar: Theo Stockmans

50 Jaar: Stéphan Perneel

UITREIKING SPELDJES

Zie vroegere edities

UITREIKING VLEUGELS

Alle diploma's, trofeeën, speldjes en schotels die tot hier toe werden uitgereikt staan natuurlijk in de schaduw van de uitreiking van de vleugels. Het is dan ook niet toevallig dat dit feest "Vleugeluitreiking" wordt genoemd.

Het zijn clubleden die het afgelopen jaar voor de eerste maal solo of alleen hebben gevlogen. Het is toch altijd een heerlijk gevoel om als boordcommandant, maar onder het waakzame oog van de instructeur, zoals een vogel door het luchtruim te vliegen, vooral de eerste maal.

Het afgelopen jaar konden vier leden hiervan proeven. Spijtig genoeg is er maar één aanwezig: Julie Vanhoyland

Ik hoop dat ze allen nog veel en veilige vluchten in hun vliegboekje mogen noteren.

Theo Stockmans

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

- € 6,20 voor 1/4 pagina
- € 12,40 voor 1/2 pagina en
- € 24,80 voor een volledige pagina.

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

Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- 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 keukendeur 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).

Colofon

Medewerkers

Siggi Bouvin
Mattijs Cuppens
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Senne Vandenputte
Sophie Vandewalle
Johan Vanhoyland

Foto's

Siggi Bouvin
Mattijs Cuppens
Koen Pierlet
Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
Tel. 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 016/76.66.96
email: theo@dewouw.net

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

