



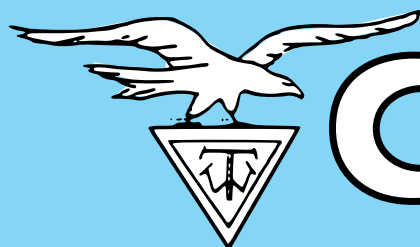
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 21 nummer 2
Van april tot juni 2015



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

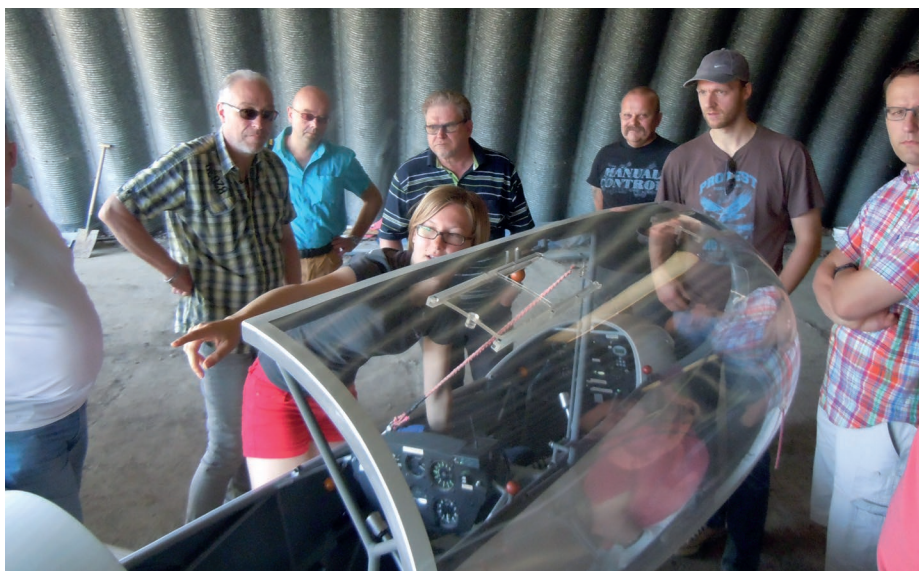


**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 21 nummer 2
Van april tot juni 2015**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Defensie op bezoek



Op 5 juni kreeg onze club het bezoek van Defensie, dienst DGMR (materiaal). Op de foto Sophie bij het uitleg geven...

Winterwerk



Piet herstelt de waterleiding in de militaire loods



Sabien kuist de zandbak op.

In dit nummer

Defensie op bezoek.....	1
Winterwerk.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Van 1e vlucht tot 1e solo	3
Juniorenweekend.....	3
Zweefbezoek aan Vauville	4
Piloten in spe op bezoek!	5
Zuid-Afrika: Deel 2.....	6
De 3-daagse De Wouw	8
Uitslag Driedaagse	9
Boven blijven.....	10
Charron tips en tricks.....	11
Open BNL Championship	12
Uitslag OBGC 2015.....	13
Beker Gerard De Praetere	14
Prestaties	15
Birdstrike.....	15
Vliegveld.....	15
Bestuur club	15
Vinon, voorjaar 2015.....	16
Buitenlandingen 2015	17
De lente in beelden.....	18
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Brett Tobback maakt zijn eerste zweefvlucht in augustus 2011

Woordje van de redactie

Ons zweefvliegseizoen draait op volle toeren. Op zondag 7 juni hadden wij zelfs een “superdag”. Vanaf ons vliegveld tot ver in het noordoosten (Duitsland) droegen de wolken ons naar prachtige afstanden. Het vliegveld Borken, in het Duitse Westfalen, begint reeds een klein beetje in onze achtertuin te liggen. Dit was twintig jaar geleden nog utopie. Afstanden van 500 km zijn ook in onze club geen zeldzaamheid meer. Wie had dat ooit durven denken. Maar alvorens zulke afstanden te vliegen is er, zoals voor iedere sport, natuurlijk training nodig.

In de Charron staan wij op een voorlopige, nipte derde plaats. Dat is heel mooi. Dit is wel voor een gedeelte te danken aan de Zuid Afrikaanse vluchten van Johan en Bart. Maar ook, hoop ik, is in onze club een opwaartse tendens waar te nemen om zijn vlucht op de Charron te plaatsen. Het is gratis en het vraagt je enkel een paar minuten van je vrije tijd. Tevens bewijs je dat het ook mogelijk is, om in een wirwar van ons luchtruim, mooie vluchten te vliegen. En dit volgens de regels van de wet. Zo volhouden en zet iedere vlucht op de Charron. Vele kleintjes maken een groot.

Onze 23ste editie van de driedaagse was ook een schot in de roos. Zaterdag hebben we gevlogen, maar veel meer hoeft er niet over verteld te worden. Zondag was een prachtige vliegdag. Ondanks een niet al te hoog plafond, konden er toch mooie afstanden gevlogen worden. De uitslag en het artikel van de overwinnaar Andre, vinden jullie elders in dit tijdschrift.

's Zaterdagavond hadden wij onze traditionele BBQ. Een vijftigtal deelnemers smulden van onze BBQ à la carte. Dus al bij al een geslaagde wedstrijd.

Twee grote evenementen staan nog voor onze deur: ons vliegekamp begin juli met 17 deelnemers en de laatste zaterdag van september het juniorenWE.

Tijdens het vliegekamp kunnen ook niet deelnemers een vluchtje meenemen. Kom eens af, als is het maar om goedendag te komen zeggen. En de laatste vrijdag van ons kamp is er ook de klassieke maaltijd. De organisatie van het juniorenWE valt stilaan in zijn plooiën. Maar er zijn nog helpende handen te kort, en ik kijk hier vooral naar de jeugd. Wat niet wegneemt dat de “ouderen” ook hun handen uit de mouwen mogen steken. Laat er ons een feest van maken.

En niet te vergeten: op maandag 06 juli 2015 passeert de “Tour de France” voor onze club, waarschijnlijk een unicum. Zorg dat je er bij bent.

Tot ergens in de club, op de grond of in de lucht, maar hou het veilig.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › **06 juli:**
doortocht Ronde van Frankrijk aan onze club
- › **06 – 10 juli:**
1ste week vliegekamp
- › **13 – 17 juli:**
2de week vliegekamp
- › **17 juli:**
afscheidsmaaltijd kamp
- › **26 + 27 september:**
juniorenweekend bij ons

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

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 september 2015**

Van eerste vlucht tot eerste solo

In 2011 maakte ik op de open-deurdag mijn eerste vlucht ooit, dat was toen in een zweefvliegtuig. Ik vond het zo leuk dat ik al direct zelf wou beginnen leren vliegen. In 2012 mocht ik meedoen aan het zweefvliegkamp ook al was ik nog maar 12 jaar oud. Ik ben gaan vragen of ik me mocht inschrijven op die leeftijd en het mocht van de club.

Toen ik mijn eerste vlucht ging doen, moest ik veel kussens en lood meenemen in het vliegtuig, maar ik was toch blij dat ik al mocht beginnen leren vliegen. Toen werd me verteld dat ik pas solo mocht vliegen in het jaar dat ik 16 werd, dus moest ik lang dubbel vliegen.

Na een jaar werd me verteld dat ik al misschien op vroegere leeftijd mocht alleen vliegen, in 2014 al maar dat werd jammer genoeg een jaar uitgesteld. In 2014 was ik ook voor de eerste keer geslaagd voor mijn theorie. Een jaar later werd me gezegd dat die reglementering wel ging doorgaan. En dat klopte, er werden veel papieren in orde gemaakt en in april 2015 ging de nieuwe reglementering van start, dat wou zeggen dat ik vanaf dan na drie jaar eindelijk solo mocht vliegen. Maar de theorie die ik eerder had behaald vervalt na 2 jaar in het nieuwe systeem, dus ik moest die opnieuw doen.

Op de eerste vliegdag in het nieuwe systeem waren mijn papieren nog niet in orde (mijn ouders moesten nog handtekenen dat ik solo mocht gaan). Op de verjaardag van onze koning Filip werkten de militairen niet en mocht er gevlogen worden. Dan mocht ik eindelijk solo gaan, na meer dan 80 vluchten en 28u ervaring in de 3 jaar dat ik dubbel heb gevlogen. Het was een heel leuk moment, ik had geen stress en er ging niks mis.

Nu heb ik al een aantal mooie vluchten op de Ka 8 en ik hoop dat er nog veel mogen bij komen.

Brett Tobback

Juniorenweekend

113 DAYS 13H 15M 13S! Dat staat te lezen op de website van ons juniorenweekend wanneer ik dit artikel schrijf. Het komt dichterbij, het komt snel dichterbij. Maar we kijken er naar uit!

Toestellen worden gezocht, piloten gecontacteerd, plannen gemaakt, inschrijvingen voorbereid, budget bijgehouden, bier geproefd, en zo veel meer. Achter de schermen zijn we druk bezig om ons juniorenweekend de beste editie ooit te maken. Een weekend waar we over 20-30-40 jaar nog steeds vol nostalgie aan zullen terugdenken.

In de organisatie van zo'n weekend kruipt veel tijd. Alles wordt momenteel voorbereid om de Vlaamse zweefvliegjeugd een geweldig weekend te bezorgen. Maar na de voorbereiding komt het moment zelf natuurlijk. De dag dat al ons harde werk hopelijk beloond wordt en iedereen zich kan amuseren. Maar... dit kunnen we niet alleen. We zijn bezig aan een werkljst, een lijst die natuurlijk ook ingevuld moet raken. Daarom bij deze even een korte oproep aan iedereen die zin heeft om zaterdag 26 september te helpen zodat alles vlot en veilig verloopt. Mensen die geïnteresseerd zijn om op de piste te helpen, te tapen, bonnetjes en tickets te ver-

kopen, etc. mogen mij via email reeds contacteren (senne.vandenputte@hotmail.com) zodat we ongeveer een idee hebben op hoeveel hulp we kunnen rekenen. De werkljst wordt later via email nog rondgestuurd.

Wanneer de Tour De France ons vliegveld passeert op maandag 6 juli, gaan we met een aantal jongeren hamburgers bakken. De opbrengst van deze verkoop willen we gebruiken om het juniorenweekend nóg specialer te maken. Wie zin heeft om ons een handje te helpen die dag mag ook gerust iets laten weten!

De inschrijvingen voor het juniorenweekend en de BBQ worden zeer binnenkort geopend, de juiste datum zal nog worden bekend gemaakt in ons evenement op Facebook. Info en inschrijvingen op www.jwdw.be.

Tot dan?!

Senne Vandenputte

JW DW JUNIORENWEEKEND
DE WOUW 2015 50°46'54.0"N 4°57'28.3"E
EBTN TIENEN

INFO AND REGISTRATIONS
WWW.JWDW.BE

SEPTEMBER 2015
SAT 26 SUN 27

Zweefbezoek aan Vauville

In het voorjaar kwam Jürgen met het idee in Normandië een gans andere zweefervaring op te doen.

Er was een oud vliegveld boven de kust nabij Vauville. De plaatselijke club was meer dan bereid om ons in de discipline van het hellingzweven in te wijden.

Zo vertrok ik, paaszondag vroeg, richting Frankrijk.

De rit was voorspoedig en in de loop van de namiddag zag ik Pascale en Griet wuiven. De ontvangst in de club was meer dan hartelijk. Onmiddellijk werd er een checkvlucht met de Ask13 georganiseerd voor mij. Olivier was de instructeur van dienst. Vertrek en landing op de 15.

De Ask13 werd getrokken door een piepkleine ULM Dynaero. Met slechts 100 pk trok hij ons over de regendoorweekte gras piste vlot de lucht in. Vanop 500 m gaf Olivier de meeste merkpunten op tot waar we mochten vliegen. Boven de smalle landtong kon je de zee aan beide kanten gelijk zien. Thermiek was er bij de oostenwind niet dus zetten we de landing na een tiental minuten al in. De instructies van Olivier waren niet loos. Door de ligging op een steile heuvel moet er rekening gehouden worden met

sterke daalwinden. Dit is ook het geval op piste 15. In mijn hoge laatste bocht bleven de remkleppen dicht. Toch zakten we zienderogen en was de final nog vrij spannend. Olivier gaf me een voldoende. Maandag mocht ik starten met mijn TST-14 M.

De oostenwind zou nog enkele dagen aanhouden. Maandag werd er gevlogen op de 33. Deze piste heeft het nadeel dat er na 150 m een weg moet gekruist worden. Er moeten steeds 2 seingevers aanwezig zijn om de auto's tegen te houden. Ik merkte ook dat de weg een erg bolle vorm heeft. Een weinig afgeveerde zwever zou hier een serieuze bots krijgen. Maar de Ask13 was telkens even voor de weg airborne. Mijn eerste vlucht was solo. Volle motorcracht was nodig om de TST14 in beweging te krijgen op het zompige veld. Maar ook ik was net voor de weg in de lucht. Vertrek OK en ook de landing op de 33 was geen probleem ondanks de crosswind.

Bij de tweede vlucht was Jürgen copiloot. Dit extra gewicht speelde serieus in mijn nadeel. De zwaarbeladen zwever rolde moeilijk aan en de weg gaf zo'n extra bump dat de snelheid er weer wat uit was en de startroll nog langer duurde. Op het ein-

de van de piste, slechts 10 meter hoog draaide ik naar rechts om het sterke daalgebied te vermijden. Na een tiental minuten motorcracht vonden we wat minder dalen in zweefmodus. Al bij al een geslaagde vlucht.

Woensdag trok de wind nog meer aan en werd piste 15 weer gebruikt. Ditmaal was Griet copiloot. Het vertrek was moeilijk en pas achteraf besepte ik dat de normen voor zijwind voor mijn toestel overschreden waren. Tijdens deze vlucht, hoofdzakelijk door Griet gevlogen, werden de luchtfoto's gemaakt.

Omdat donderdag eveneens niet vliegbaar was zijn we maar een duikboot en aquarium gaan bezoeken in Cherbourg. Zeker de moeite waard.

Vrijdag eindelijk de beloofde zuidwestenwind. Alleen veel te zwak. Een vroeg vertrokken Ka6'je perste er 50 minuten uit op de rand van de no-flyzone van de nucleaire opwerkingsfabriek. De overige vluchten waren slechts "minder zakken" in de buurt van het vliegveld. Ook de TST profiteerde van deze laatste dag met bovendien een speciale landing bergaf op de 26. Een geluk dat de piste net lang en breed genoeg was om af te draaien en zo de zwever te stoppen.

Vrijdagavond werd speciaal voor ons een grote verbodderings-BBQ gehouden. We trakteerden onze Franse vrienden op Belgisch bier. Wij mochten meegenieten van heerlijke Franse biefstuk en last but not least straffe zelfgestookte Calvados. Daar heb ik trouwens een fles van meegebracht. Helemaal was er een groot gat in. Geen nood; we gaan nog eens terug.

Jan Hendrickx



Vauville vanuit de lucht, met links de zee...

Piloten in spe op bezoek!

In de derde kleuterklas in het Vroenhof te Kuntich werd rond het thema 'luchtvaart' gewerkt. De kleuters hadden al een stewardess op bezoek gekregen in de klas. Via Miek (ook een

als de motor in brand vliegt! Oeps, neen ... die heeft geen motor?!"

Ondertussen scheen de zon reeds goed (het zou die dag 30

stuurorganen (zoals bij de zwever) mochten ze instappen en met de stick eens naar links, boven, onder, ... doen. Sommigen waanden zich al echt piloot.

De kleuters hadden zelf ook enkele vragen voorbereid: "Vanwaar komen die witte strepen in de lucht? Hoe snel vliegt een vliegtuig? Waarvoor we dan ook even tijd maakten.

Daarna gingen we nog even in de militaire loods kijken en tellden we de vliegtuigen. Ze tellden er onmiddellijk 3. "Dat zijn ook allemaal zweefvliegtuigen!" wees er één van de kleuters in de richting van de zweefaanhangen. In het simulatorlokaal bekeken we dan nog enkele filmpjes o.a. van een take-off in St.-Auban en wat beelden vanuit de cockpit hoog in de lucht.

Wanneer ik bij hun aankomst vroeg "Wie wil er allemaal piloot worden?" staken er enkelen hun vinger in de lucht. Toen ik na afloop hetzelfde vroeg, wilden ze allemaal piloot worden!

Missie geslaagd dus en onze toekomst verzekerd!

Koen Pierlet



Koen Pierlet bij de Robin met de leerlingen van het Vroenhof

kleuterjuf in die school) was dan de vraag gekomen of ze ook eens op het vliegveld op bezoek mochten komen. Juf Jolien had gezegd: "Oh, als ze eens een vliegtuig zien opstijgen is het al goed".

Zoals je weet is dat nu juist het enige wat we niet kunnen laten zien. Dus had ik wat anders voorbereid. Eerst hielden we halt bij onze ASK 13. Dat het een 'zweefvliegtuig' was, zonder motor hadden ze meteen gezien. Ik liet daarna even de stick en het voetenstuur bewegen terwijl de kleuters dan konden aanwijzen wat er bewoog aan het toestel. Dan hadden we het nog over de uitrusting van de piloot. Het hoedje en de zonnebril was duidelijk. Maar de rugzak met thermos en boterhammen bleek bij nader inzien toch een parachute te zijn. Waarvoor dient die dan? "Voor

graden worden). "Kijk eens goed naar boven! De zon, dat is onze motor. Maar om in de lucht te geraken hebben we een motorvliegtuig nodig." Dus, naar onze volgende halte: de Robin. Dat vonden ze natuurlijk een supervliegtuig. Na het tonen van propeller, motor en



"Demonstratie" van de parachute bij de ASK13

Zuid-Afrika: Deel 2

We waren in deel 1 geëindigd op nieuwjaarsnacht. Voor mij een onvergetelijke nacht. Sinds die nacht zijn Katrin en ik een koppel. Never ever gedacht dat dit zou gebeuren in Zuid-Afrika. Echt niet. En er stond nog wat moois aan te komen...

Bart had zijn 750 km brevet al op zak op 30 december en kon beginnen mikken op de magische 1000 km grens. Ikzelf bleef voorlopig op mijn honger zitten. Ondanks dat de meteo steeds veelbelovend was, waren de eerste vliegdagen van het nieuwe jaar in werkelijkheid steeds minder dan werd voorspeld. Nu ja, als Topmeteo "slechts" geel aangaf (dwz potentiële vliegafstand tussen 700 – 800 km), vonden wij het geen goede dag. Je wordt hier snel gewoon aan het superweer. Een 500km in Zuid-Afrika is gelijk een 300 km-vlucht in België.

In mijn hoofd was ik klaar voor een 750 km. Het was enkel wachten op de geschikte dag. En die kwam op 6 januari... Tijdens de briefing 's ochtends bevestigden Top-meteo en Sou-

th-African Weather Forecast mekaar. Of zoals Martin Lesle het altijd mooi verwoordde: "both forecasts are talking to each other". Meestal een teken dat het een top-dag zou worden. We stonden dan ook allemaal vroeg in piste goed gevuld met water. Ik voor mijn eerste 750 km, Bart zou dezelfde proef vliegen en voor zijn tweede 750 km gaan. De eerste cumuli bleven toch wat langer uit dan verwacht, maar rond 11h15 was het zover. Sleep tot op zo'n 600m, doorklimmen tot zo'n 1000m en vervolgens afvliegen. De race tegen de klok kon beginnen.

Eerste keerpunt lag na 151km een stuk voorbij Prieska. Ik rondde het om 13h14. Gemiddelde snelheid 87,6 km/h. Ik lag achter op schema. Ik moest sneller vliegen. Geen paniek. Had inmiddels geleerd dat het weer in Zuid-Afrika werkelijk op een half uur tijd enorm kan omslaan. En dat gebeurde ook.

Op het tweede been had ik prachtige cumuli en een hoger plafond (tussen 4000 – 5000m AMSL, oftewel 3000 – 4000

m AGL). Het tweede keerpunt na 382 km (de stuwdam in de buurt van Petrusville) bereikte ik om 15h11. Mijn gemiddelde snelheid op het tweede been was 118,5 km/h. Ik lag weer op schema.

Op naar het derde keerpunt, opnieuw in de buurt van Prieska. Ik moest behoorlijk van koers gaan om de goede energielijnen te kunnen blijven volgen. Het wolkendek begon zich steeds meer dicht te trekken voor mij. Op 15km van mijn laatste keerpunt krijg ik het moeilijk. De zon wordt nu kwasi volledig afgeschermd door het wolkendek. Ik vlieg boven een heuvelachtig gebied op zoek naar het oh zo broodnodige stijgen. Ik had nog 1400m grond wat in Zuid-Afrika het begin van de shit betekent. Worst case kan ik landen op het vliegveldje van Prieska. Op het ultieme moment dat ik moet kiezen tussen richting vliegveldje van Prieska vliegen of doorvliegen komt mijn ervaring van het bergvliegen mij te pas. Ik zie op het einde van een heuvelrug een uitsnijding in de vorm van een kom waar



De cumuli boven Douglas...

nog een klein beetje zon én de wind op staat. Dit wordt alles of niets. Ik weet nog dat ik trilde van de spanning toen ik ernaartoe vloog. Immers als het niet zou lukken zou het ook nog krap worden richting Prieska. En in Zuid-Afrika land je best niet buiten op een onbekend terrein. Ik mocht werkelijk geen fouten maken. Ik denk dat ik zelden zo geconcentreerd gevlogen heb als op dat ogenblik. Voelen met je achterwerk of er opwaartse stuwung is. En plots... beng... 4m/s stijgen. Indraaien, centreren, goed in de pomp blijven houden en klimmen. Ondertussen ook weer volop rekenen want de tijd begon in mijn nadeel te spelen. Ik zie dat er richting Douglas nog wel wat zonnige openingen zijn in het wolkendek. Vanaf het laatste keerpunt is het nog zo'n 150 km naar Douglas. Ik besluit te klimmen tot een goede 3000m grond en dan richting laatste keerpunt te vliegen. Dit rond ik op zo'n 2600m grond.

Nu met mes tussen de tanden richting Douglas. Maar ik ben er nog niet. Zit nog lang niet op final glide. Moet nog minstens twee pompen vinden. Ik besluit van door een blauw gat te vliegen richting rand zon/wolkendek. Het duurt bangelijk lang eer ik die rand bereik. Ondertussen hang ik weer op een flink stuk onder de 2000m grond. Weinig comfortabel. Het stijgen moet nu toch echt wel gaan komen... En het komt. 2 m/s met uitslagen tot 4 m. De rand werkte mooi zoals uit het boekje. Ik klim opnieuw tot zo'n 3000m grond. Ik ben nu heel dicht bij mijn eerste 750km, maar nog niet helemaal. Ik heb nog 1 pomp nodig...

Ondertussen is het 18h geworden. De tijd dringt nu echt. Ik zit weer op een minder comfortabele 1700 m grond. Voordeel is wel dat ik verschillende

landingsstrips heb richting Douglas in het geval dat ik geen stijgen meer zou vinden. Maar ik denk niet aan landen. In tegendeel... Blik op Douglas en tegelijkertijd wolkendek goed bestuderen waar ik mogelijk de laatste nodige pomp kan vinden. En dan bij een meander van de Oranjerivier voel ik opnieuw een beetje stijgen. Paar bochten maken en... yes... 3m/s. Mijn hart slaat in mijn keel. Deze pomp moet me op final glide brengen. En het lukt. Op 2700m grond heb ik genoeg hoogte om binnen te vliegen. De laatste kilometers lijken een eeuwigheid te duren, maar het gevoel is onbeschrijflijk. 750 km opgegeven proef is een feit! De landing vergt in Douglas altijd uiterste concentratie omdat er steeds een behoorlijk stevige cross-wind staat. Ook nu weer. Na een vlucht van 7h05 en een gemiddelde snelheid van 106 km/h maak ik een probleemloze landing. Eenmaal op de grond volgt een enooooooooorme ontlading. Onbeschrijflijk.

Bart staat klaar met een frisse Cola. Jammer dat Katrin dit moment niet heeft kunnen beleven. Zij was intussen al met de Duitse ploeg op de Grand Prix in Worcester. Er werd uiteraard druk geapped om de emoties te delen. Goed 7 jaar na ik begon met zweefvliegen haal ik mijn 750 km badge. Een droom is werkelijkheid geworden. De Zuid-Afrika trip is nu ook voor mij meer dan geslaagd.

Bart heeft er ook weer een prachtige vlucht opzitten. Hij haalt zijn tweede 750 km opgegeven proef met een gemiddelde snelheid van 125 km/h !!! Hij is duidelijk klaar voor een 1000 km-vlucht.

Daags na mijn exploit volgt 's ochtends een enorme ontuchtering. Ik zou mijn startlijn gemist hebben... Uitvergroten

logger file, sportcode raadplegen, her en der info vragen en uiteindelijk is het Dries Vangestel die het verlossende bericht stuurt dat alles in orde is om de 750 km te laten erkennen door de FAI. Oeffff...

8 januari is opnieuw een topdag. Bart gaat voor een 1000 km. Ikzelf opnieuw voor een 750 km. Bart haalt het niet maar maakt toch een schitterende vlucht van 892 km aan een gemiddelde van 111 km/h. Ikzelf haal het net niet. Na een vlucht van 8h03 moet ik in het zicht van de meet landen op een landingsstrip van een boerderij. 738 km... Shit shit shit. Maar toch weer uitermate tevreden. Martin Lessle bezorgt me net voor sunset een terugsleep zodat ik weer terug op het vliegveld sta.

Bart maakte uiteindelijk toch nog een 1000 km vlucht aan boord van een Duo-Discus samen met Rob Looyen. Prachtprestatie. En vooral Bart weet nu hoe het moet...

De rest van de vakantie is verder genieten en vooral plannen maken om... dit jaar terug te komen. Bart en ik moeten er niet lang over nadenken. Het is werkelijk de meest fantastische vliegvakantie die we beiden al gemaakt hebben. Ook buiten het vliegen hebben we ons ongelooflijk geamuseerd. Inmiddels ligt het containertransport vast voor de komende winter, zijn de vliegtickets geboekt en is ook Villa De Ghaap in Douglas weer voor een maand gereserveerd. Op 16 december vertrekken we opnieuw richting Douglas. Dit keer via Kaapstad. Op zoek naar de magische 1000 km grens. En Katrin... die gaat ook mee... op zoek naar haar eerste 750 km en op zoek naar nieuwe avonturen samen in Zuid-Afrika !

Johan Vanhoyland

De 3-daagse van de vliegclub De Wouw op 23, 24 en 25 mei 2015.

De weersomstandigheden op zaterdag waren zacht uitgedrukt "vliegbaar". Er werden 5 vluchten uitgevoerd. Ook op de Charron stonden er slechts 4 vluchten en Jan Waumans stond met 191 punten als eerste gerangschikt voor onze 3-daagse.

Voor zondag zouden de weersvooruitzichten stukken beter zijn. Ik kwam om 9h15 aan en de competitiesfeer was al duidelijk voelbaar. De grote kanonnen waren al gemonteerd en al voorzien van de nodige waterballast. Er was nog een beetje plaats om mijn Ventus te monteren en ik tankte 80 liter water bij omdat ik met de hulpmotor toch al 40kg extra heb.

Op de briefing werd de nodige informatie gegeven, maar ik kwam van niemand echt te weten welke proeven waar naartoe werden uitgeschreven. Zoals bij de vorige edities bleef het erg geheimzinnig. Maar blijkbaar gingen de meesten naar het noorden. Mijn vlucht van vorige zondag naar Verdun had ik in Sedan moeten afbreken omdat de wolkenbasis daar serieus zakte, dus besliste ik maar om terug de opgegeven proef van 518 km te proberen, nl Verdun-Ciney-Orval-EBTN.

Op de piste 06 stonden Theo, Sebastien, Johan en Rudi al klaar om te vertrekken. Rudi wou nog even wachten en ik mocht voor hem starten, waarvoor mijn dank. Eerst de startlijn door vloog ik op mijn sokken richting Maas. Vanaf Ciney ging het normaal vooruit. Ondertussen hoorde ik op de radio dat er in het noorden cirrus bijgekomen was en het niet zo evident was. Johan zat al vrij laag in de omgeving van Kessenich.

Op 10 km van Verdun was het boven deze stad volledig grijs overcast. Dan maar maximale hoogte genomen in de laatste kleine thermiek. Dan op finesse max naar mijn eerste keerpunt en terug naar de zon.

Het was niet gemakkelijk maar ik kon terug aanpikken. Tot in Ciney en richting Orval ging het vrij vlot, maar voor Orval was er een blauw gat en ik had onvoldoende hoogte. Op 7 km van dit keerpunt heb ik nog extra hoogte kunnen nemen, maar ik zat ondertussen op 10 km. Dan naar Orval, het laatste keerpunt. Richting Goetsenhoven was geen optie, dan uitgeweken naar St-Hubert en vandaar uit richting huiswaarts en mijn hoogte gewoon opvliegen. Rakelings Ciergnon gepasseerd al ben ik niet echt koningsgezind en zo richting Sovet waar ik op 200m AGL zou aankomen. Toch besliste ik op 400m AGL en 8 km voor Sovet de motor te starten. Wanneer men het klassement bekijkt zouden deze enkele km wel het verschil kunnen gemaakt hebben.

Zonder motor was ik sowieso in Sovet geland, waar ik de vorige keer met de Mini-Nimbus door de eigenaar Roland D'Huart goed werd ontvangen, en in het salon van zijn kasteel een goede fles wijn gekraakt heb. Ook Theo heeft daar goede herinneringen. Het laatste gedeelte van mijn vlucht was gewoon hoogte nemen op motor en dan Goetsenhoven binnenglijden. Op het terrein vernam ik van Theo dat hij een goeie 450km had gevlogen en ik had ruwweg ook meer als 450km afgelegd. De spanning zat er nog in. Zouden die 8km het verschil gaan maken?

Thuis gekomen zette ik mijn vlucht op de Charron en kwam ik op 455,6km. Maandagmorgen naar de club, waar Theo mij proficiat wenste met mijn eerste plaats. Hij had 451,4km OP gevlogen. Als 3de had Sebastien 404 VV km gevlogen.

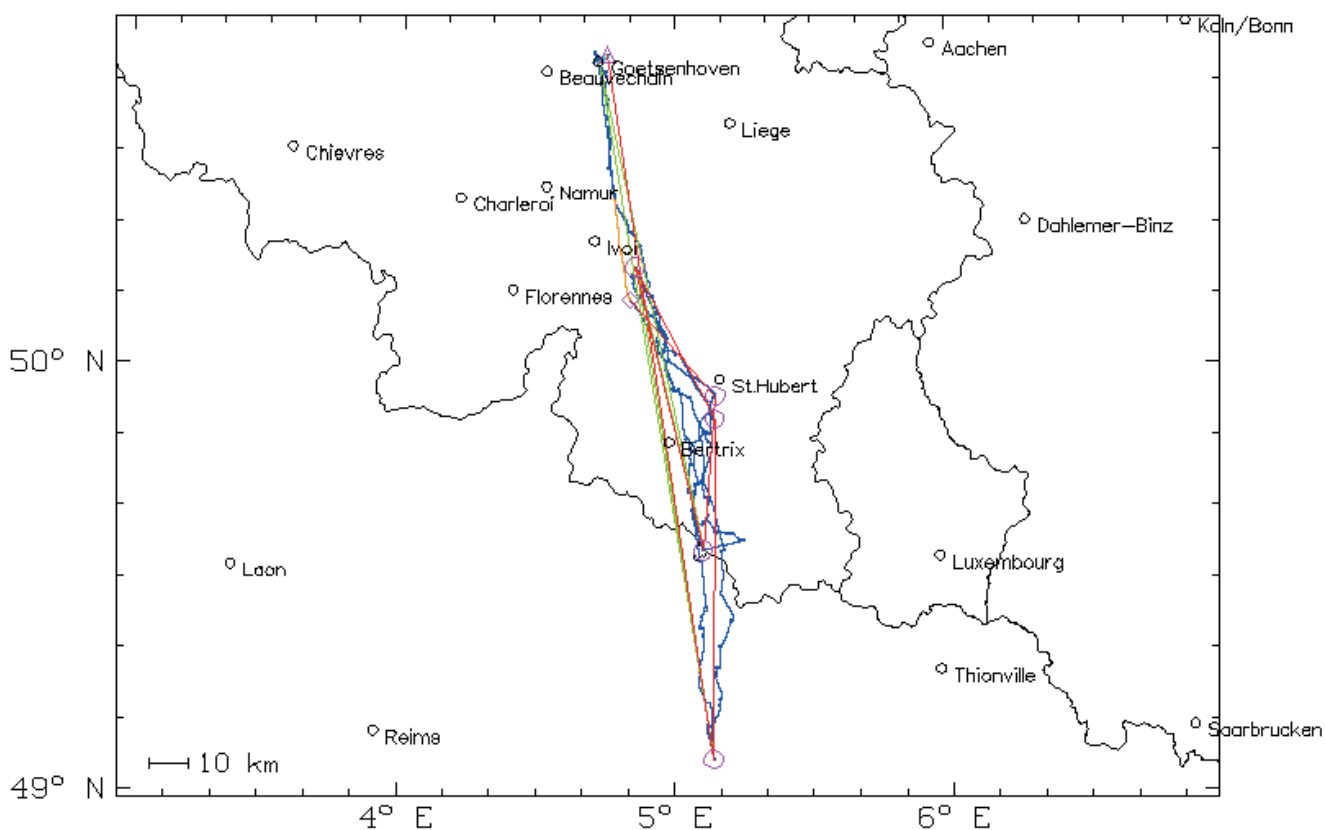
Maandag als 3de dag was het amper vliegbaar met 1 vlucht van 5,4km op de Charron. Waarom vermeld ik dit. Mijn broer Yves die in de namiddag terug kwam van het BENELUX Kampioenschap wou nog vertrekken voor een 500km, maar er was blijkbaar geen sleeploot. Hij wou dan een klacht indienen bij de jury maar die hadden wij ook niet, en aangezien broer André gewonnen had en het in de familie bleef heeft hij het zo gelaten, waarvoor mijn dank.

Om te eindigen was het een geslaagde 3-daagse met 17 proeven en meer dan 2500km overland, 33 vluchten en een 6de en 10de plaats van 81 vluchten op de Charron. Ik hoop dat wij volgend jaar nog meer leden kunnen motiveren om deel te nemen.



André Ruymen

24-05-2015 ANDRE RUYMEN VENTUS2/18M (D-KMJR)



Vrije Vlucht: 469.9 km

CHARRON.LINE 24.05.2015, 20:49:46, DISLIN 10.3

Datum:	24-05-2015	Type proef:	OP
Toestel:	Ventus 2C/M/T 18m	Immatriculatie:	D-KMJR
Handicapfactor:	118	Klasse:	Motor
Piloot:	André RUYMEN	Club:	KVDW
Afstand:	455.6 km	Score:	1930,5 pt

Definitieve uitslag Driedaagse

Plaats	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	24-05-15	OP 455.6	1930,5
2.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	24-05-15	OP 451.4	1912,7
3.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	24-05-15	VV 404.4	1511,8
4.	Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	24-05-15	VV 272.3	1017,9
5.	Jan WAUMANS	LS1-0/c/d	24-05-15	VV 242.2	988,6
6.	Rudi COOMANS	ASW 20	24-05-15	VV 212.5	772,7
7.	Senne VANDENPUTTE	ASK 23	24-05-15	VV 146.3	636,1
8.	Eric VANDEWALLE	Foka	24-05-15	VV 108.6	493,6
9.	Koen PIERLET	ASW 15	24-05-15	VV 112.6	464,3
10.	Herman MOENS	Ka 8	24-05-15	VV 78	410,5
11.	Eric SCHOLLAERT	Astir CS Jeans	24-05-15	DU 352	378,5
12.	Sofie BECKERS	ASW 19 Club	24-05-15	DU 370	377,6
13.	Tom SEGERS	ASK 23	24-05-15	DU 195	212,0
14.	Jan WAUMANS	ASK 13	23-05-15	HW 757	191,6
15.	Tom SEGERS	ASK 23	24-05-15	HW 658	143,0
16.	Mattijs CUPPENS	ASK 13	24-05-15	OP 17.9	113,3

Boven blijven, zo lang mogelijk.

Ook dit jaar vond de 3-daagse van De Wouw plaats tijdens het Pinksterweekend. Vorig jaar had ik voor de eerste keer deelgenomen en gezien mijn onverwachte puike resultaat toen (ik was toen vierde in het algemeen klassement) wilde ik deze editie zeker niet missen.

Van zodra Theo zijn mail had verstuurd voor de reservatie van de clubbakken, heb ik hem onmiddellijk gemaïld om de Ka6 vast te leggen voor de zondag en de maandag. Op zondagmorgen stond ik stipt om 10.00u in het briefingslokaal. De meteo zag er goed uit, waardoor er dit jaar ook meer concurrentie was dan vorig jaar. Terwijl er vorig jaar maar 5 vluchten werden ingegeven in de Charron (vandaar mijn vierde plaats met een vluchtje van 101 minuten ;-), zag het er voor deze editie anders uit. Maar niet getreurd, ik was daar om te vliegen en dat zou ik ook gaan doen.

De zwevers werden allemaal buitengezet en iedereen was druk in de weer met het klaar maken van zijn toestel. Meteen stelde ik een probleem vast met de Ka6: er zat geen logger meer in. Zonder logger geen vlucht op de Charron en zonder vlucht op de Charron, geen plaats in

het klassement voor de 3-daagse. Bleek dat de logger er was uitgehaald omdat de Ka6 te koop stond en dat het wat onnozelen overkomt die er nog uit te halen eens hij een koper heeft gevonden. De logger lag nog in het magazijn en even dacht ik hem er nog vlug in te monteren, maar met mijn twee linker handen en een kennis van elektronica die niet verder reikt dan de opstelling batterij - schakelaar - lampje uit de technologieles van het eerste middelbaar leek dit al vlug onbegonnen werk. Theo, die op dat moment net voorbij kwam, moedigde mij aan om een 5-urenvlucht te proberen; hiervoor was immers geen logger vereist. Het leek mij wat hoog gegrepen; mijn langste vlucht tot nu toe was hooguit 2 uur. Ik besloot om al die prestatiedrang uit mijn hoofd te zetten en gewoon een zo lang mogelijke vlucht te maken.

Uiteindelijk vertrok ik om 13u45. Piet zette mij netjes af in een pomp, zoals hij dat wel vaker doet. Echt hoog geraakte ik niet. In het begin raakte ik niet hoger dan 900m, maar geen paniek, thermiek was er overal. Al vlug hing ik een uur in de lucht. Opeens kreeg ik bezoek van "de DHL". Hij kwam in dezelfde pomp vliegen maar maakte zijn bochten veel rui-

mer. Hierdoor raakte hij veel hoger en ik besloot dit ook te proberen. Ik steeg onmiddellijk door tot 1300m.

Ik liet het bekende Hoegaarden/Outgaarden/crossterreindriehoekje voor wat het was en wilde eens wat verder vliegen. Ik vloog via Outgaarden naar Saint-Jean-Geest om dan naar Piétrain af te draaien om eens over mijnen hof te vliegen. Bijna over de ganse lengte tot Saint-Jean bleef ik stijgen waardoor ik, eens terug in Hoegaarden, amper hoogte had verloren. Dit maakte de vlucht veel minder eentonig en ik heb deze driehoek verschillende keren gevlogen. Telkens met goede thermiek net voor Saint-Jean.

Voor ik het wist hing ik meer dan drie uren in de lucht en begon ik te beseffen dat een 5-uren er misschien wel in zat. De spanning steeg, ik bleef netjes mijn driehoekjes over mijnen hof vliegen en ik kwam nooit onder de 1000m. Ik was ondertussen dik vier uur onderweg. Nog één uur!!! En dan, bij één van de zoveelste tochtjes naar Saint-Jean, was daar opeens geen thermiek. Ik maakte mijn driehoekje in continu dalen verder af en kwam terug aan in Hoegaarden op 800m. Zoals de hoogtemeter daalde, zo steeg bij mij de ongerustheid. Ik was 4u30 onderweg en de gekende plaatsjes gaven niks meer.

Ik zat op 350m en vloog richting aanknopingspunt van de O6. Ik probeerde mezelf te troosten dat een vlucht van 4u30 ook al een hele prestatie was. Mijn laatste hoop lag bij de boerderij even voor de O6. En zoals deze boerderij al menig piloot van een vroege landing heeft gered was dit ook bij mij het geval. Opeens maakt de vario weer



Jan Bruyninckx klaar voor zijn 5-urenvlucht

een optimistisch geluid: +0,5 !!!

't Was niet veel maar ik zakte niet meer en vermits er bijna geen wind stond kon in daar lang blijven hangen. Uiteindelijk geraakte ik terug tot 1000m.

Dan kreeg ik van de radio beneden het verlossende nieuws dat ik 5uur 10 minuten in de lucht

hing. Ik haalde opgelucht adem en begon uit te vliegen. Uiteraard kwam ik vanaf dan overal weer thermiek tegen maar na een vlucht van 5uur en 39 minuten stond ik uiteindelijk super tevreden terug op de grond. Ik was trots op mezelf en ook wel op de Ka6 eigenlijk.

Vanaf mijn eerste vlucht met de Ka6 heb ik mij daar steeds

goed in gevoeld en het was dan ook mijn favoriete toestel. De week nadien werd er een koper gevonden voor de Ka6: Mijn eerste "grote prestatie" in het zweefvliegen, was dan ook meteen de laatste die de Ka6 heeft gevlogen in onze club, wat de vlucht toch nog niet iets specialer maakt, niet?

Jan Bruyninckx Jodoigne



Charron tips en tricks

Enkele tips:

Begin mei was ik instructeur met dienst. Omdat ik wat punten wilde sprokkelen in de clubklasse, ging ik trachten minimum 20 km ver te vliegen en zo'n vrije afstand te hebben van minimum 40 km. Deze afstand x 4 ptn gedeeld door 79 (handicapfactor ASK13). Dus meer dan 200 ptn.

Ik werd opgesleept richting oosten en werd gelost onder een prachtige Cu wolk. Daarna vloog ik 24,5 km ver. Dus geen enkel probleem voor mijn afstand. Ik was dan ook verwonderd dat het Charronprogramma mijn hoogtewinst weerhield i.p.v. de afstand.

Reden: een vrije afstand begint bij het loskoppelpunt, en

dit was 5 km van EBTN verwijderd. Dus ik had een been van amper 19,5 km. Logisch, maar als je het niet zelf meemaakt, denk je er gewoon niet aan.

Iets gelijkaardigs (maar voor zover ik weet nog niet gebeurd): de 50 km voor je zilveren brevet is een afstandsvlucht van 50 km. Ik neem hier Opplabbeek, 53,5 Km van EBTN. Je koppelt los op 5 km ten oosten EBTN je vliegt naar Opplabbeek en land buiten in Zwartberg. Je afstandsvlucht is dan maar 48,5 km. Dus een goede raad: maak van je 50 Km een opgegeven proef met als vertreklijn EBTN en als keerpunt Opplabbeek. Dan is er geen enkel probleem.

Er zijn verschillende leden die een opgegeven proeven vliegen met 3 keerpunten en meer dan

200 km; zoals: EBTN-Maaseik-Turnhout-EBZH-EBTN. Vanaf 200 km mag je wel 5 keerpunten gebruiken. Neem dus EBTN als keerpunt en daarna nog een ander keerpunt (alle opeenvolgende keerpunten moeten wel minstens 10 km uit elkaar liggen). Dus waarom niet EBTN-Maaseik-Turnhout-EBZH-EBTN-EBZH-EBTN er van maken. Al vlieg je op het voorlaatste been maar tot Sint Truiden en terug, dan heb je wel 15 km bijkomende afstand of 75 Punten (gedeeld door je handicapfactor) meer. Iets gelijkaardigs heb ik zelf op zondag 7 juni gevlogen.

Heb je bijkomende vragen, stel ze mij gerust.

Theo Stockmans

Open Benelux Gliding Championship

Reeds tientallen jaren werd in St-Hubert het Belgisch Kampioenschap georganiseerd, waar onze vliegclub ook al 14 jaar goed vertegenwoordigd wordt. Dit jaar werd er voor het eerst (naar mijn weten) een Open Benelux Gliding Championship gehouden. Zoals de titel het omschrijft, is het een gemengd kampioenschap tussen België, Nederland en Luxemburg. Dit jaar waren er slechts voor twee klassen genoeg inschrijvingen: Standard/15m/20m is één klasse en 18m/open is de andere klasse. Traditiegetrouw nam ook dit jaar Yves Ruymen deel aan de wedstrijd in St-Hubert en ben ik een weekje ophaalploeg gaan spelen.

De Wouw (Yves) verbreedt reeds een paar jaar met de Phoenix van Overboelare (Piet en Daan) en de club van Lille (Nick) voor zowel het wedstrijdvliegen als voor het huren van een gîte. Ambiance verze-

kerd...

Het kampioenschap heeft verschillende weertypes gezien. Sommige dagen werd er niet gevlogen. Andere dagen zag het er slecht uit, maar konden de deelnemers toch redelijk mooi rondvliegen zonder al te veel buiten te landen. Enkele dagen hebben we ook heel mooi zweefweer gezien, waar dan de snelheid van de proef belangrijker wordt om punten te scoren. Kenmerkend was toch dat er elke dag een andere dagoverwinnaar was en dat houdt het spannend natuurlijk. Regelmaat heeft op deze wedstrijd meer dan ooit de winnaar bepaald.

Het feit dat onze noorderburen meevlogen, gaf deze wedstrijd ook een extra dimensie. De Belgen konden zich eens meten met de Nederlanders en omgekeerd. De Luxemburgers hadden helaas hun kat gestuurd.

De strijd voor de eerste plaats is voor beide landen gelijk opgegaan en de laatste dag is toch nog bepalend geweest voor wie het podium mocht bestijgen. Voor de eerste editie van de OBGC heeft België in beide klassen een eerste plaats veroverd. In de standaard/15/20 klasse was ook de derde plaats voor België en in de 18/open klasse was de tweede plaats ook voor ons. Geen slecht begin dus.

De organisatie was naar goede gewoonte heel goed geregeld, maar de traditionele discussies waren wel weer van de partij. Gelukkig heeft de organisatie alle discussies ter plaatse kunnen oplossen zonder officiële klachten achteraf. Het Belgische leger heeft ons ook getraceerd op een privé airshow van de Belgian Red Devils (Marchetti's). Op de laatste avond werd traditiegetrouw een bbq georganiseerd met live muziek, die tot in de late uurtjes geduurd heeft.

Volgend jaar zal het OBGC plaats vinden op het vliegveld van Terlet. De data zijn nog niet bekend, maar we hopen alvast dat het niet opnieuw samenvalt met de drie-daagse van De Wouw en twee wedstrijden voor de beker van België zoals dit jaar het geval was.

Voor iedereen die nog onbekend is met wedstrijdvliegen op internationaal niveau is dit wel een mooie gelegenheid om eens een dag een kijkje te komen nemen en de sfeer op te snuiven. Er zijn hele mooie toestellen te bewonderen en tussen pot en pint kan je veel opsteken van de verhalen die de piloten dagelijks te vertellen hebben over hun vluchten en hun tactiek. Een echte aanrader dus.

Bart Huygen



Willemijn de Lange
Photography

Yves en Bart klaar voor de wedstrijddag

Uitslag OBGC 2015

18m/open klasse definitieve uitslag

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1	F2	Yves Jeanmotte	BEL/ACRA	ASG 29/18m	5,181
2	2AS	Jean-Luc Colson	BEL/ACRA	Arcus	5,126
3	GPS	Maurits Dortu	NED/GEZC	ASG 29/18m	4,697
4	ZZZ	Wim Akkermans	BEL/KACK	Arcus	4,681
5	APU	Marco Vermeer	NED/GEZC	JS 1 Revelation	4,621
6	WE	Olivier Brialmont	BEL/ACUL	ASG 29/18m	4,536
7	ML	Mark Leeuwenburgh	NED/ACVZ	ASG 29/18m	4,528
8	MD	Geert Van Duyse	BEL/EZAC	ASH 26	4,358
9	AA	Alfred Alferts	NED/ACVZ	ASG 29/18m	4,340
10	2C	Hans Biesters	NED/ACVZ	Asg 29/18m	4,262
11	2Y	Bert Schmelzer sr.	BEL/KACK	Ventus 2cT/18m	4,252
12	EE	Dennis Schouten	NED/KZC	ASH 26	4,240
13	PS	Peter, Paul / Batenburg , Schepers	NED/TZC	Arcus	4,176
14	70	Francois Delfosse	BEL/ACUL	ASG 29/18m	4,152
15	JS	Mark Wering	NED/LASHAM	JS 1 Revelation	3,878
16	LA	Jeroen Verkuil	NED/ZCR	Antares 18T	3,830
17	U	Max van Bree	NED/EACZC	Ventus 2c/18m	3,819
18	FB	Pascal , Pierre / Hanssens , Fassin	BEL/PIC ST.LOUP	ASH 25 EB 28	3,715
19	4Z	Walter, Frederic / Dierick, Paepe	BEL/ACRA	Nimbus 3DT	3,390
20	LZ	Francois Jeremiasse	NED/GEZC	Ventus 2cxa FES	3,257
21	AS	Piet Flens	NED/ZC TEXEL	DG 808B/18m	3,076
22	NU	Dick Teuling	NED/NIJAC	Ventus 2c/18m	3,028
23	29	Jean-Louis Cornez	BEL/ACRA	ASG 29/18m	2,511
24	EA	Sebastien Mercier	BEL/ACUL	ASG 29/18m	2,130

Standaard/15m/20m definitieve uitslag

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1	CM	Dennis Huybreckx	BEL/KACK	LS 8	4,464
2	SR	Robbie Seton	NED/ KACK	LS 8	4,420
3	LT	Jeroen Jennen	BEL/KACK	LS 8	4,415
4	2S	Sjaak Selen	NED/ VZC	Discus 2a	4,391
5	YU	Jef Kell	BEL/KACK	Discus 2T	4,290
6	1R	Steven Raimond	NED/ GEZC	ASW 27	4,216
7	KG	Bert Schmelzer jr.	BEL/SGKA	Discus 2a	4,171
8	MM	Andre Emmanuel Litt	BEL/CNVV	Ventus 2 Bx	4,144
9	5F	Patrick Stouffs	BEL/ACRA	LS 8	4,069
10	JH	Jose Jaime	BEL/RVA	LS 8	3,931
11	WW	Jaap Horsten	NED/ DSA	LS 6a	3,888
12	FS	Daan Spruyt	BEL/VZP	LS 6	3,881
13	XL	Stijn, Rik / Vanden Boer , Vanden Boer	BEL/ALBATROS	Duo Discus XLT	3,509
14	YB	Ronald Deerenberg	NED/ DSA	LS 6	3,352
15	21	Tijl Schmelzer	BEL/SGKA	Discus 2ax	3,201
16	52	Yves Ruymen	BEL/KVDW	Discus 2b	3,138
17	FU	Pieter Lievens	BEL/VZP	Std. Cirrus	3,053
18	2T	Tjeerd Reitsma	NED/ GEZC	Duo Discus XT	2,992
19	TH	Tim Huybreckx	BEL/KACK	Discus 2T	2,944
20	E12	Jan-Willem, Jasper / van Doorn, Keuper	NED/ GEZC	Duo Discus XLT	2,676
21	PP	Nick Redant	BEL/LP	DG 400/17	2,539
22	ED	Emiel de Wachter	BEL/ KACK	LS 8	2,228



Startgrid achteraan op het vliegveld van Saint Hubert tijdens het Open Benelux Kampioenschap.

Tussenstand beker Gerard De Praetere

Op 23 juni 2015

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	7/06/15	8u34
2.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	24/05/15	7u05
3.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	14/06/15	7u00
4.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	7/06/15	6u40
5.	Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	24/05/15	6u11
6.	Sofie BECKERS	ASW 19 Club	24/05/15	6u10
7.	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	18/04/15	5u59
8.	Eric SCHOLLAERT	Astir CS Jeans	24/05/15	5u52
9.	Senne VANDENPUTTE	ASK 23	24/05/15	5u47
10.	Jan WAUMANS	LS1-o/c/d	24/05/15	5u32
11.	Rudi COOMANS	ASW 20	7/06/15	5u32
12.	Mattijs CUPPENS	ASW 19	7/06/15	5u20
13.	Eric VANDEWALLE	DG 200	7/06/15	5u19
14.	Koen PIERLET	ASW 15	18/04/15	4u52
15.	Daan SPRUYT	Nimbus 4D M/T	21/06/15	3u48
16.	Jörgen NUYTS	LS 6	18/04/15	3u46
17.	Tom SEGERS	ASK 23	24/05/15	3u15

Prestaties

Ging solo op 15 april
Brett Tobback

Ging solo op de lier
Jan Bruyninckx

**Behaalden hun 1000m
hoogtewinst**
Glenn Hostens
Brett Tobback
Dieter Schollaert

**Behaalden hun 5 uren
duurvlucht**
Jan Bruyninckx
Eric Schollaert

Bestuur club

Dit is de huidige samenstelling van het hoofdbestuur van onze club:

Voorzitter	Theo	Stockmans
Secretaris	Gerry	Wertelaers
Schatbewaarder	idem	
Ondervoorzitter motor	Maarten	Vijverberg
Ondervoorzitter zweven	Piet	Vanosmael
Leden	Rudi	Coomans
	Steven	Haenen
	Cédric	Moyson
	Danny	Pollet
	Johan	Vanhoyland

Birdstrike

Zondag 24 mei was ik in final RWY 24. Mijn hoogte was ongeveer 10 meter en ik was, denk ik, 200 meter verwijderd van het begin van de piste. Plotseling doken er voor links

een tiental duiven op. Opeens hoorde ik een harde knal. Een duif was tegen mijn toestel gevlogen. Eerst dacht ik dat het staartgedeelte geraakt was. Maar eens geland, stelde ik vast

dat mijn linkervleugel vol bloed en pluimen hing.

Na de vleugel gewassen te hebben, wat gemakkelijk ging, bleek mijn toestel toch geen schade opgelopen te hebben. Moest een duif mijn canopy geraakt hebben, zou het waarschijnlijk zo niet afgelopen zijn. Ik vloog tegen ± 110 Km/Hr en de duif tegen ongeveer 50 Km/Hr, dus een impact van 160 Km/Hr. Ik weet het niet.

Wat kan je er tegen doen? Volgens mij niets. Alleen maar hopen dat het geluk aan je kant staat.

Theo Stockmans



Overal bloed en pluimen...

Vliegveld

Midden mei deed in ons club-lokaal het verhaal de ronde dat een ULM club zich op ons vliegveld zou komen vestigen. Het was zo goed als rond. Deze club zou zelfs samenwerken met de Luchtkadetten. Een concessie hadden ze nog niet, maar dit zou slechts een formaliteit zijn. Ik kreeg zelfs een telefoon van een onbekende, die op een arrogante manier mij trachtte te overtuigen dat ik geen moeite meer moest doen om de twee militaire loodsen in ons bezit

te krijgen. Ik heb enkele malen gevraagd wie er aan de andere kant van de lijn was. Maar telkenmale het zelfde antwoord: je zult me later wel leren kennen. Uiteindelijk heb ik mijn GSM opgelegd.

Sedertdien heb ik van het zoveelste plan niets meer van gehoord. Dus weer een loze inplanting.

Omdat ik links en rechts vernomen heb dat de politieschool

terug in de pipeline zit, heeft ons bestuur een brief gestuurd naar de Federale Politie met de vraag om een onderhoud. Wij wachten op een antwoord.

Maar tot hier toe is het vliegveld nog altijd een militair domein. Ik hou jullie verder op de hoogte
Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Vinon, voorjaar 2015

De eerste drie weken van april zijn weer verschillende clubleden naar het Franse Provence dorpje Vinon-sur-Verdon afgezakt. Bart, Sébastien, Jan, Yves (en Marianne), Johan (en Katrin), Julie, Senne en mezelf (ik hoop dat ik niemand vergeten ben). Toch weer een mooi groepje.

Er kon iedere dag gevlogen worden. Wat zelden voorvalt in 't voorjaar. Daarom hebben sommigen een rustdag ingelast. Enkele zijn zelfs gaan skiën op de noordflank van de Pic de Bure.

Toch enkele beperkingen van het luchtruim. Wegens een militaire oefening van de Franse luchtmacht, was er tot 10 april een verboden zone in de Luberon (NW van Vinon). En als gevolg van de crash met de Airbus was er een verboden cirkel met straal 10 NM, later 5 NM, hoogte 3000m MSL. En dit juist op 't Parcours. Maar ondanks deze beperkingen, konden we toch naar hartenlust vliegen.

Samengevat(in grote lijnen):

- › 1ste week: golfvliegen
- › 2de week: wolkenethermie met ± 3000 m wolkenethermie
- › 3de week: wolkenethermie met basis van $+4000$ m

Nu iets meer in detail.

De eerste week ging het er nogal winderig aan toe. Maar op 02 april was het toch mooie mistral, zoals in 't boekje. Vanuit de 3de golf boven Manosque, vertrokken naar de Pic de Bure, waar men zonder problemen naar FL 195 kon klimmen. Het was helder weder met wat rotorwolkjes en in de verte lenticularissen. Dit gaf een prachtig zicht met onder mij de besneeuwde alpentoppen. Ondanks de koude

lucht op die hoogte, kan ik er toch iedere maal weer van genieten. Met een windsnelheid van $+ 80$ km/u, is het er op die hoogte, ijzig kalm.

De eerste zaterdag leek het ook het ordinaire vliegtag te worden. Was het niet dat er aan de Vlamingen gevraagd werd om, 's avonds, zeker aanwezig te zijn op de jaarlijkse Algemene Vergadering. Onze landgenoot Paul Janssens was immers kandidaat bestuurslid en werd ook verkozen. Deze AV leek in grote trekken wel op de onze, maar dan iets uitgebreider. Maar toch weer een ervaring rijker.

Die zelfde dag, om 1600 Hr was ik iets ten zuiden van Puimichel toen ik langs de radio de Nederlanders hoorden zeggen dat er zich een rotorwolk had gevormd, ten zuiden van de Lure, en dat je hierdoor gemakkelijk tot aan de Mont Ventoux kon vliegen. In de omgeving van het dorp Mallefougasse had ik ze te pakken. Maar wegens de militaire oefening mochten wij niet hoger dan FL 115 of ± 3500 m MSL. En nochtans het ging

goed omhoog. Daarom moest ik soms $+ 150$ km/u vliegen om onder die grens te blijven. Maar het was plezierig vliegen aan die snelheid en juist naast een rotorwolk. Van de Ventoux heb ik niet veel gezien. Er hing een wolk boven de top en ik zat ongeveer 1000m hoger. Voor mij zag ik wel de Rhône vallei, prachtig. Na enkele foto's genomen te hebben, keerde ik in rechte lijn, ± 60 km, naar Vinon voor de AV. Met de stevige rugwind, haalde ik soms een grondsnelheid van meer dan 300 km/u. Een kwartier later had ik reeds mijn eind bestemming gehaald.

De laatste week waren Johan en Sébastien reeds huiswaarts. Het schijnt dat er nog moet gewerkt worden. Bart en mezelf konden de laatste dagen genieten van hoge plafonds. Om naar de vallei van Saint Crépin te vliegen, gingen we niet meer langs de klassieke route van de Guillaume of Tête de Lucy, maar langs de oostkant. Van Col d'Allos en zo naar de Grand Bérard en zo verder. Vanuit de omgeving van Briançon voerden we in alle



De Mont Ventoux (midden op de foto) onder een rotorwolk, erachter de Rhône vallei



Glacier Blanc (Briançon) of wat er nog van over blijft

windrichtingen verkenningen uit. Ik ben zelfs eventjes de gletsjer “Glacier Blanc” ingevlogen. Maar ook hier kon ik vaststellen dat de opwarming van onze planeet, de ijsstroom ingekort had. De wolken gingen tot + 4000m. Spijtig genoeg gingen die thermiekdragers tot slechts 30 Km ten noorden van Brian-

çon. Huiswaarts ging het langs Col de Vars en Col d’ Allos. Onderweg heeft Bart zelfs aan de Tête de Siguret (een berg) op de vario een 8m/s geïntegreerd gehad, fantastisch.

Als er leden zijn die meer uitleg willen; kunnen ze zich altijd tot onze Alpevliegers wenden. En

er hangen ook twee mooie reliekaarten bij onze flightsimulator. Aan de hand hiervan wordt deze tekst je veel duidelijker.

Tijdens ons verblijf in Vinon zijn er natuurlijk ook een paar “clubmaaltijden” geweest tijdens de welke, natuurlijk, straffe verhalen de ronde deden.

Deze vluchten zijn mooi, we genieten er van maar er zijn ook jaren training aan voorafgegaan. Als de thermiekbasis hoog genoeg is, is aan bergvliegen niets moeilijk of gevaarlijk. Het is pas als je onder de bergkam geraakt, dat het echte werk begint. Of als je een buitenlanding moet maken. Er zijn buitenlandingssterreinen, maar je moet ze weten liggen enz.

Een goede raad: vooraleer solo te vliegen in de bergen, maak je voldoende dubbelstarts met lokale instructeurs. Dit is geen luxe maar een “must”. Maar later pluk je er wel de mooie vruchten van.

Theo Stockmans

Buitenlandingen 2015

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	Afstand
07/04	Jan Waumans	Greoux les Bains (Fr)	LS1 c	D-3162	4,8**

Halve buitenlandingen

08/01	Johan Vanhoyland	Batteleur ¹ (ZA)	Discus CS	D-9870	16,6*
10/04	Sébastien Mathieu	Saint Auban (Fr)	LS 3	D-1945	40**
06/04	Jan Waumans	Saint Auban (Fr)	LS1 c	D-3162	40**
13/04	Jan Waumans	Saint Auban (Fr)	LS1 c	D-3162	40**
10/05	Sébastien Mathieu	Sint Truiden	LS3	D-1945	17
24/05	Mattijs Cuppens & Dieter Schollaert	Sint Truiden	Ka 13	D-6901	17
14/06	Rudi Coomans	Weelde	ASW 20	D-2036	69

* vanuit Douglas (Zuid-Afrika)

** vanuit Vinon (Fr)

¹ een boerderij ten oosten van Douglas

Theo Stockmans

De lente in beelden



Begin juni scoorde de familie Ruymen zeer hoog qua handicapfactor: André had last van de rug, Yves lag met een voet in het gips. Tel daarnog de handicap van de Nimbus 4D bij en dan weet je 't wel...



Deze winter werd er een vliegend paard gesignaleerd boven ons vliegveld. Theo heeft ondertussen het tweelingbroertje van dit paard kunnen vangen in Hoegaarden...



Na vele jaren dienst heeft onze rode Peugeot de geest gegeven. Hij wordt nu opgevolgd door een Opel...



Koen en Herman werden door Mattijs vereeuwigd bij het opruimen van de parking naar aanleiding van de doortocht van de Ronde van Frankrijk op 6 juli. De foto haalde zelfs de lokale editie van Het Nieuwsblad!



De beschadigde putdeksels langs de baan 17/35 waren volgens DGLV een gevaar voor de vliegveiligheid. De baan werd daarop gesloten. Ondertussen liggen er nieuwe, stalen deksels...



Op vraag van Didier heeft Koen trouwens het clublogo op de elektriciteitscabine vervangen door de beeltenis van onze barman. 't Was dat of een standbeeld, maar dat laatste verdient hij nog (net) niet...



De Foka D vliegt weer! De familie Vandewalle heeft het toestel nu in bezit en maakte sinds mei al verschillende vluchten met het Poolse zweefvliegtuig.

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

Jan Bruyninckx (JD)
Mattijs Cuppens
Jan Hendrickx
Koen Pierlet
André Ruymen
Theo Stockmans
Brett Tobback
Senne Vandenputte
Johan Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
Gilbert Gijssens
Jan Hendrickx
Bart Huygen
Bart Lismont
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Brett Tobback

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.



Een documentaire van Gilbert Gijssens en Gi Govaerts over het leven in onze club, gedraaid tussen februari en juni 2015 op ons vliegveld.

Alle aspecten van het clubleven komen aan bod: briefing, vliegen, winterwerk, en afsluiting van de dag op het terras van het clublokaal.

De documentaire van 54 minuten is te bekijken op YouTube. Volg hiervoor de link onder het compilatiefilmpje op de website van de zweefvliegsectie.

Wie wil kan ook een DVD kopen bij Gilbert. Kostprijs is 8 EUR. Bestellingen kunnen doorgegeven worden aan Mattijs Cuppens.



