



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

**Driemaandelijkse uitgave**  
**Jaargang 21 nummer 4**  
**Van oktober tot december 2015**





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave**  
**Jaargang 21 nummer 4**  
**Van oktober tot december 2015**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Nieuwe Tomahawk



De motorsectie kocht in november een nieuwe Piper Tomahawk uit Slovenië. Het toestel staat al enkele weken in België maar de administratie om het in België in te schrijven kan nog even duren. Normaal gezien wordt het toestel in de loop van de maand januari in gebruik genomen.

## De Sint op bezoek



Sinterklaas kwam begin december persoonlijk langs om te controleren of alle clubleden afgelopen jaar wel braaf geweest waren. Zoals op de foto te zien is, waren er jammer genoeg op dat moment enkel stoute leden aanwezig. Aangezien hij enkel de brave leden als beloning op een pintje wou trakteren, heeft Didier er dus niet veel aan verdiend...

## Parking



Aan de loods motor werden zes buxussen geplant.

## In dit nummer

Nieuwe Tomahawk.....	1
De Sint op bezoek.....	1
Parking .....	1
In dit nummer .....	1
Woordje van de redactie .....	2
Activiteitenkalender .....	2
Juniorenweekend.....	3
ASW 20.....	6
LS 6.....	7
Klassen van zweefvliegtuigen	8
Aankoop eigen zweeftoestel...	8
Prestaties .....	8
Girls only .....	9
Eerste solo op de lier .....	10
Vliegveld.....	11
Milieu.....	11
Weekend 12/13 december .....	12
Zuid-Afrika .....	12
Beker Gerard De Praetere .....	13
Statistieken 1994-2015.....	14
Winterwerk.....	15
Charron 2015.....	16
Charron.....	17
Brevetten .....	18
Diamanten leden .....	19
500 Km vanuit Goetsenhoven	19
Artikels voor Cumulus .....	20
Colofon .....	20

## Foto cover

Vooraan:  
Veel jeugd op het juniorenweekend (foto Katrin Balke)

Achteraan:  
Kabelbreuk (foto Mattijs Cuppens)

## Woordje van de redactie

Het zonnige juniorenweekend, einde september, was een schot in de roos. Enkel positieve klanken waren er te horen. Het was de bekroning van een jaar lang organiseren. Maar het is met vallen en opstaan dat men zijn doel bereikt.

Zulke activiteiten dragen ook bij tot de uitstraling van onze club. Wij kunnen mooie toestellen hebben, een prachtige infrastructuur, ... maar wij moeten dit ook naar buiten kunnen brengen. En vanzelf gaat dat niet. Daarom een proficiat aan het organisatiecomité: Astrid, Julie, Maarten, Ruben en Senne.

In deze laatste Cumulus van 2015, staan traditiegetrouw weer verschillende overzichten (Charron en brevetten). Deze geven niet alleen ons bestuur een actuele situatie, maar tevens is dit een check voor je zelf. Moesten er ergens fouten staan, laat het mij dan zo snel mogelijk weten.

Wat 2015 ons gebracht heeft in uren, vluchten en km overland, is voor de eerste editie van volgend jaar.

Het onderhoud van onze toestellen is volop aan de gang. Maar handenarbeid komen we te kort. Ondertussen werd bij onze Ka 13 D-6988 de staartslof vervangen door een wiel. Deze modificatie werd uitgevoerd in Duitsland. De vleugels van onze laatste Ka 23 zijn bij Danny Vandewalle om de oude verflaag te vervangen door een nieuwe. De romp werd reeds uitgevoerd. Als je de vernieuwingswerken van de afgelopen jaren er bij neemt, heeft onze club een mooie vloot. Draag er dan ook zorg voor. Het zijn ook jullie toestellen.

De eerste drie maanden van volgend jaar zijn een aaneenschakeling van vergaderingen en activiteiten. Het zijn er heel wat. Ik weet het. Sommigen zijn verplicht, anderen weer niet.

Wij trachten ook om deze samenkomsten te laten doorgaan vóór het echte zweefseizoen van start gaat, begin april. Ik zou zeggen, probeer toch om zoveel mogelijk aanwezig te zijn. Het draagt bij tot een hechte clubgeest.

Tot ergens in de club.

Theo Stockmans

## Activiteitenkalender

- › **25 december 15 – 03 januari 16:**  
kerstkamp
- › **Zat 23 januari:**  
Algemene Vergadering  
sectie zweefvliegen
- › **Zat 30 januari 16:**  
Symposium Liga te Oostmalle
- › **Zat 20 februari:**  
Algemene Vergadering club
- › **Zon 21 februari (1030 – 1200 Hr):**  
les luchtruim
- › **Zat 27 februari (1900 – 2030 Hr):**  
les luchtruim
- › **Vrij 04 maart:**  
Vleugeluitreiking

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

---

**Artikels voor  
volgende Cumulus:  
1 maart 2016**

# JWDW - Juniorenweekend De Wouw

"Seg, gaan we dit jaar het Juniorenweekend eens bij ons in Goetsenhoven doen? Zou dat niet chique zijn?"

Et voilà.. Met vijf waren we: Ruben, Maarten, Astrid, Julie en ikzelf. Wij gingen ervoor zorgen dat de eerste editie van het JW in Goetsenhoven een onvergetelijke editie zou worden!

Oktober 2014, één maand na de vorige editie in Brasschaat, begonnen we met plannen. Welke toestellen vragen we, welke traiteur laten we komen, waar halen we onze tafels en stoelen, waar vinden we sponsors, en belangrijker nog, welk bier gaan we tappen?

Terwijl Ruben zich bezighield met de financiële kant, de taakverdeling en werklijsten, zorgde Maarten ervoor dat het een onvergetelijk feestje zou worden 's avonds en dat alle vergunningen in orde kwamen. Astrid en Julie legden zich toe op de sponsoring en logistiek en zorgden ervoor dat we overdag en zeker

's avonds niets te kort kwamen van eten en drank. De vliegactiviteiten overdag heb ik voor mijn rekening genomen, samen met de website en inschrijvingen, affiches en wegwijzers.



Zo raakt niemand de weg kwijt...

50+ vluchten, véél lowpasses, 170 bbq's, een pak decibels en 6 vaten bier later zit de eerste edi-

tie van het Juniorenweekend in Goetsenhoven er op. In naam van de hele JWDW-crew wil ik nogmaals iedereen bedanken die aanwezig was en in het bijzonder de mensen die zich vrijdag, zaterdag, zondag of een andere dag ingezet hebben om er samen met ons een geweldige editie van te maken. Wij hebben ervan genoten, hopelijk jullie ook allemaal :)

Op een paar kleine incidentjes na is alles goed verlopen. Van onze 'fouten' kunnen we weer leren voor een volgende keer natuurlijk. We hebben in ieder geval ons best gedaan om er een geslaagde 12e editie van te maken en aan de vele reacties en kleine oogjes zondagochtend te zien heeft iedereen zich goed geamuseerd.

Brasschaat heeft reeds gezegd dat de 13e editie volgend jaar terug bij hun doorgaat.

Doen zij beter?

Tot volgend jaar!

**Senne Vandemputte**



De organisatoren van het JWDW op het podium

# Juniorenweekend 2015





Foto's: Mattijs Cuppens en Katrin Balke

# ASW 20

De ASW 20 kan men vergelijken met onze ASW 19, maar dan met welvingskleppen (flaps). Een ander verschil zijn de langere en smallere rolroeren en grotere remkleppen aan de bovenzijde. Het zwaartepunt bij zijn prestatie ligt bij de snelheidspolaire. De hoge snelheid bij het overlandvliegen. Waarbij het toestel dus uitstekend geschikt is voor wedstrijdvliegen.

Het ASW 20 prototype vloog voor de eerste maal in januari 1977, veertien maanden later als de ASW 19. De cockpit layout en het naar voor openklapbare cockpitkap – systeem zijn dezelfde als bij de ASW 19. Aan de linkerzijde bevindt een bijkomende hefboom om de welvingskleppen te bedienen.

De flaps bewegen zich samen met de rolroeren en gaan van

-8° en positief van 15° tot 55° tijdens de landing. Dit waarborgt een goede rolbestuurbaarheid bij lage snelheden. De ASW 20 heeft tijdens talrijke wedstrijden bewezen dat het een populair toestel in de 15m klasse is. In de zomer van 1978 kwam de ASW 20 L versie op de markt. Dit toestel heeft afneembare vleugeluiteinden (2 x 0,80m) die voorzien zijn van rolroeren. In die tijd kwam deze versie, vanwege zijn spanwijdte, in de openklasse terecht. Men kende aan dit type een glijgetal van 45 toe en een minimum daalsnelheid van 0,55m/s.

Dit toestel werd geconstrueerd door Alexander Schleicher GmbH (Duitsland). De ontwerper was Gerhard Waibel.

Voor meer inlichtingen kan je steeds terecht bij Rudi.

**Theo Stockmans**

## Enkele getallen voor de ASW 20 (15m)

Romplengte:	6,82m
Hoogte:	1,45m
Vleugeloppervlakte:	10,5m <sup>2</sup>
Leeggewicht:	250kg
Waterballsast:	120kg
Max vlieggewicht:	454kg
Max snelheid:	270km/u
Overtreksnelheid:	65km/u
Min dalen bij 73km/u:	0,6m/sec
Maneuversnelheid:	180km/u
Max vleugelbelasting:	43,2kg/m <sup>2</sup>
Beste glijgetal bij 100km/u:	43
Handicapfactor:	110



## LS 6

De Rolladen-Schneider LS 6 is een 15 en/ of 18m eenzitter met welvingskleppen, geconstrueerd door "Rolladen-Schneider Flugzeugbau GmbH (Duitsland)", tussen 1984 en 2003.

Het prototype van de LS 6, de opvolger van de LS 3 in de 15m klasse (Renklasse), maakte zijn eerste vlucht in 1983. Een jaar later werd het toestel in productie genomen. Het werd een gewoon lange productie die beëindigd werd met de sluiting van het fabriek Rolladen-Schneider in 2003. In totaal werden er 375 toestellen gebouwd in verschillende versies. Met de LS 6 werd koolstof gebruikt als versterker van de plastic en dit als een structureel materiaal in LS zweeftoestellen. De dunne profielen

voor de vleugels en de stabilo, vleugeluiteinden en ander functies, werden weerhouden in alle volgende types ontwikkeld door de firma. De Akaflieg Darmstadt D41, de LS 9 en de Akaflieg Köln LS11 werden allen gebouwd in dezelfde mallen.

De LS 6 domineerde, tijdens wedstrijden, de 15m klasse gedurende ongeveer een decennium.

Met de LS 6 bevestigde Rolladen-Schneiders de reputatie van een gemakkelijk te vliegen toestel in alle omstandigheden, zowel in turbulentie, regen als door insecten bevuilde vleugels en met tevens een mooi glijgetal.

De LS 6 werd opgevolgd door de LS 10, gefabriceerd door DG

Flugzeugbau GmbH (Duitsland).

De romp is korter en slanker dan bij de LS 3 en LS 4.

De slankere vleugels vereisten het gebruik van koolstof om de dunnere hoofdlijger te versterken. De stabilo heeft geen hoofdlijger en is eveneens van koolstof. De driedelige welvingskleppen strekken zich over gans de vluchtboord. De romp werd gebouwd als een eenvoudige schelp van glasvezel, behalve het gebied van de cockpit dat uit een dubbele schelp bestaat voor de veiligheid.

De overgang vleugel-flappons werden afgeplakt door inwendige Teflon aan de bovenzijde en metalen strips over de Teflon aan de onderzijde. PET (polyester) film werden later standaard, zowel onder als boven. Het originele waterballastsysteem had vier met elkaar verbonden waterzakken met een maximale inhoud van 140 liter, maar met slechts een centrale klep en één waterlospunt.

Voor meer inlichtingen kan je steeds terecht bij Jörgen & Griet

**Theo Stockmans**

### Enkele getallen voor de LS6 15m

Lengte:	6,65 m
Hoogte:	1,3 m
Leeggewicht:	252kg
Max gewicht:	525kg
Vleugeloppervlakte:	10,53m <sup>2</sup>
Max snelheid:	270km/u
Overtreksnelheid:	65km/u
Glijgetal:	44 bij 97km/u
Minimum daalsnelheid:	0,58m/sec bij 85km/u
Vleugelbelasting:	31,9 – 48,9kg/m <sup>2</sup>
Handicapfactor:	111



# Klassen van zweefvliegtuigen

Gebruikt tijdens Europese en Wereldkampioenschappen

Klasse	Specificatie **	Charron**			
		Standaard	Open/ Ren	Club	Motor
Standaard	Max spanwijdte 15m en zonder flaps	X			X
15m (Ren)	Max spanwijdte 15 m		X		X
18m	Max spanwijdte 18m		X		X
Open	Geen beperking		X		X
20m tweezitter	Max spanwijdte 20m en tweezitter		X		X
Club	Max spanwijdte 15m en zonder water *			X	X

\*Door de organisator kan ook de Max handicapfactor bepaald worden

\*\* Dit is slechts een ruwe indeling. Voor een juiste, zie vademecum

## Handicapfactor

Aan ieder zweefstoestel wordt een handicapfactor toegekend. Er bestaat een Duitse (de meest gebruikte) en een Engelse lijst. In grote lijnen hangt dit af van de snelheidspolaire.

Enkele voorbeelden: ASW 19: 100, Ka 13: 79. De volledige lijst vindt je in het vademecum.

**Theo Stockmans**

## Aankoop eigen zweefstoestel

Tijdens onze bestuursvergadering van november, hebben wij de voorwaarden om een eigen toestel aan te kopen en hiermee in onze club te komen vliegen, een beetje aangepast.

Eén van de voorwaarden was, dat je het afgelopen jaar 2000 Charron punten bij elkaar moest gevlogen hebben. Eventueel met verschillende types van toestellen.

Dit jaar werd het Charron reglement echter veranderd betreffende het vliegen met een tweezitter. Vroeger was het de piloot met het hoogste sportbrevet ( $\neq$  vergunning), dat de punten kreeg. Tegenwoordig is dat niet meer zo. Als er nu in een tweezitter twee piloten zitten die allebei hun passagierslicentie bezitten, kunnen ze vóór de vlucht beslissen op wiens naam de vlucht komt.

Volgens de Europese EASA regelgeving, kan je vanaf 15 uren solo je praktisch examen voor de zweefvliegvergunning afleggen. Als je slaagt, krijg je een Europese zweefvliegvergunning en mag je met passagiers vliegen (1). Je kan dan naar een zweefvliegparadijs gaan (vb de Franse Alpen) en met een plaatselijke, ervaren piloot een mooie afstandsvlucht gaan maken. Zo kan je zonder ook maar de stick aan te raken, in één vlucht 2000 punten bij elkaar vliegen. Dat vonden we in ons bestuur niet kunnen.

Dus hebben we nu beslist dat je die 2000 punten met een eenzitter moet gevlogen hebben. Het type maakt niet uit.

**Theo Stockmans**

(1) Het clubreglement kan strenger zijn.

## Prestaties

**Ging solo op 3 oktober**  
Tom Willems

**Ging solo lier**  
Brett Tobback  
David Coomans

**Theo Stockmans**

PS  
Moesten er leden zijn wier naam niet voorkomt, laat het mij dan zo snel mogelijk weten

## Girls only

Een aantal jaren geleden, toen het aantal vrouwen in onze club toenam, besloten we regelmatig 'ladiesbijeenkomsten' te organiseren. We begonnen met een jaarlijkse BBQ bij Astrid thuis.

Dit was altijd supergezellig tot dat wij over iets zeer belangrijks moesten vergaderen: de vrouwenkleding. De ene wou rood, de andere blauw, een wit lettertype, een zwarte trui, een gele T-shirt... met andere woorden we kwamen er niet op 1, 2, 3 uit. Na lang discussiëren namen we een groot blad papier en begonnen we met 'ontwerpen'. Uiteindelijk zijn we er toch uitgekomen en hadden we onze eerste kledinglijn. Rode T-shirts en donkerblauwe pullen met lichtgele opdruk. Ondertussen aten we heel veel vlees en groentjes en dronken we een glaasje (of 2, 3, 4...).

Daarna organiseerden we nog een aantal keer zo een avond.

Toen kwamen we eigenlijk tot de conclusie dat zo één keer per jaar toch maar weinig is. We organiseerden ook een Bicky-avond bij Sophie en een spelletjesnamiddag bij Nathalie. Ondertussen kozen we ook voor een nieuwe kledinglijn, want de huidige was toch al twee jaar oud! Als vrouw kan je toch niet uit de toon vallen met oude mode! De ladies hebben nieuwe truien, T-shirts en polo's!

Natuurlijk hebben we ook tal van spelletjes gespeeld zoals Jungle Speed. Katrien speelde het hard (letterlijk dan), Julie B. had het soms wat moeilijk haar te beheersen en maakte grappige geluidjes, Julie V. probeerde gewoon altijd ook al viel er niks te pakken, Laura had nooit door of we al weer begonnen waren, Astrid desalniettemin, Sophie was gewoon een pro in dit spel en Nathalie was een uitstekende gastvrouw! Wonder boven wonder hebben



*De Bicky-Lady*

we dit spelletje overleefd! Zelfs zonder blauwe plekken ;)

**Astrid Coomans & Julie Vanhoyland**



*De ladies aan tafel...*

# Eerste solo op de lier

Vorig lierseizoen (2014/2015) leerde ik de lier kennen. Het was het eerste seizoen dat onze club over zijn eigen lier beschikte. Ik mocht meehelpen in het “lierbedrijf” en leerde het lieren beetje bij beetje kennen. Uiteindelijk deed ik dat seizoen maar 4 starts op de lier.

Deze winter (2015/2016) wilde ik ook mijn solo behalen op lier. Vanaf het eerste weekend dat er gelierd werd was ik er om te lieren. Ik ging mee helpen het “lierbedrijf” in goede banen te leiden en zelf ook enkele lierstartste maken. Die eerste lierdag verliep zonder grote problemen en het ging voor iedereen allemaal vlot vooruit. In het begin hing het wolkendek te laag om te lieren. We zijn pas laat kunnen beginnen met

lieren. Daardoor kon ik die dag maar 2 starts maken met instructeur. Ik deed mijn 2e start van die dag al volledig zelf voor de eerste keer, het zag er dus veelbelovend uit voor volgend weekend.

Een week later ging ik terug naar onze club om te lieren. We stonden toen al om 13u klaar om te vertrekken.

Maar er was iets mis met onze lier. De eerste start kon pas gebeuren rond 14u.

Mijn eerste start die dag had ik een gesimuleerde kabelbreuk, die ik goed had opgelost.

Mijn volgende starts verbeterden na verloop van tijd, de fouten verminderden en ik begon

het stilaan helemaal te kunnen zonder fouten.

Na 4 starts die dag met instructeur en 10 starts in totaal aan de lier, mocht ik alleen vertrekken. Mijn solostart verliep zonder problemen. En nu zelfs zonder instructeur geraakte ik een 50-tal meter hoger dan ik met instructeur geraakte.

Het weekend daarna besloot ik opnieuw te gaan lieren en veel starts alleen te halen. Maar we mochten tijdelijk niet meer lieren. Ik vond het heel jammer. Ik had dus veel geluk gehad dat ik het vorige weekend mijn solo op de lier gehaald had. Dat kan niemand mij nog afpakken.

**Brett Tobback**

---



*Uitrollen van de lierkabel dient soms ook met de hand te gebeuren...*

## Vliegveld

Sedert de vorige Cumulus is er nog niet veel nieuws onder de zon. Een brief van Defensie, waarin onze concessie wordt opgezegd, hebben wij nog altijd niet gekregen.

Zij die in de week langs ons vliegveld passeren, zien regelmatig voertuigen van de politie staan. De Federale Politie (Fed Pol) komt er dan oefenen met drones en de politiezones uit de omgeving komen zich vervolmaken in het gevecht van huis tot huis in het gebouw van de controletoren.

De meest westelijke loods wordt bij al deze oefeningen ook gebruikt. Maar meer de-

tails ken ik ook niet. Zijn al deze oefeningen een voorbode van de ingebruikname van ons terrein door de Fed Pol, het blijft nog steeds een open vraag.

In Het Nieuwsblad/ Regio Tienen stond op 11 december 2015, het volgende te lezen: "Hier wordt binnenkort de duurste schietstand van Europa gebouwd". Interleuven (\*) wil op het militaire domein in Goetsenhoven een schietstand bouwen voor de lokale politie. Die gaat 5,5 miljoen Euro kosten en wordt betaald door de gemeenten. Is deze tekst utopie of niet? De toekomst zal het ons uitwijzen.

In elk geval moet men, alvorens de eerste steen te leggen, een ganse rij van procedures afwerken op o.a. het gebied van milieu en ruimtelijke ordening. En dan zijn we weer eens voor enkele jaren weg.  
Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

(\*) Interleuven is een "Intergemeentelijke dienstverlenende Vereniging" conform het decreet. Gemeenten en OCMW's nemen deel aan deze intergemeentelijke samenwerking om projecten te realiseren die wegens hun complexiteit, financiële impact.....beter gezamenlijk worden aangepakt.

## Milieu

De elektriciteitswerken zaten de laatste maanden in een lagere versnelling. Maar tussen Kerst en Nieuwjaar gaat Walter er terug in vliegen. Dus als jullie deze Cumulus lezen, zal hij reeds druk doende zijn.

Het zijn hoofdzakelijk de schakelkasten die nog werk vragen. Eens dit werk achter de rug zal

zijn, moet alles nog op papier gezet worden. M.a.w. alle leidingen, schakelingen, lampen, stopcontacten ..enz zullen volgens de wet voorziene manier uitgetekend worden. Dus niet op de achterkant van een bierkaartje enkele lijnen trekken. En dit voor al onze loodsen. Daarna kunnen we een officieel keuringsorganisme uitnodigen

voor de controle. Maar het plan MOET er bij zijn. Maar in elk geval komt het einde van de tunnel in zicht.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



*De ASK-13 '88' heeft nu ook een staartwiel. Er moest dus opnieuw een weegrapport opgemaakt worden...*

# Weekend 12/13 december

12 en 13 december was bij ons in de club een zeer druk weekend.

## Het programma

### Zaterdag

- 14u: Raad van Instructeurs Liga (Eric + Koen)
- 16u: Raad van Instructeurs Liga voor de clubs die lieren (Eric + Koen)
- 19u: info avond ATO voor de instructeurs Liga (bijna al onze instructeurs)

### Zondag

- 13u30: audit van onze ATO door Liga (Koen)

Zoals je hierboven kunt lezen, zijn niet alleen onze vliegactiviteiten nodig om een vliegclub draaiende of vliegende te houden. Er is meer nodig. En het merendeel van onze “drijvende krachten” draaien al jaren mee. Daarom zijn we steeds opzoek naar verjonging. En daarvoor hoef je niet noodzakelijk deel uit te maken van ons Bestuur.

Interesse? Laat het ons weten.

**Theo Stockmans**

---

## Zuid-Afrika

Bart Huygen, Johan Vanhoyland en Katrin Balke zijn op 16 december vertrokken voor 4 weken ‘vakantie’ in Douglas, Zuid-Afrika. Vorig jaar hadden Bart en Johan gehoopt om daar hun 1000km afstandsproef te kunnen vliegen, maar ondanks het superweer ontbrak het nog wat aan ervaring met het weer en het terrein, en raakten ze ‘slechts’ aan 750km. Dit jaar zijn ze er echter helemaal klaar voor, dus hopelijk lukt het hun dit jaar wel.

Redelijk last-minute (=laatste week van november) heb ik beslist om ook voor 2 weken naar Douglas af te reizen. Terwijl Johan aan het vertellen was dat hij uitkeek naar zijn vakantie, liet ik mij ontvallen dat er voor mij geen plannen richting zon waren deze winter en dat ik dat eigenlijk wel jammer vond. Toen Johan en Bart daarop voorstelden om hun toestellen ook voor mij te verzekeren, en ik maar af moest komen, moest ik dus niet lang nadenken. Even navragen of ik nog 2 weken verlof kon krijgen op het werk, en nog

geen 4 dagen na Johans voorstel waren de tickets richting Douglas en het hotel geboekt.

Een 1000km-proef staat niet dadelijk op mijn verlanglijstje, en ‘t zal allemaal wat afhangen van het weer, en hoeveel zin Johan, Bart en Katrin nog hebben om die laatste 2 weken nog te vliegen, maar ik hoop stilletjes om daar toch mijn 3000m hoogtewinst en een 500km afstandsvlucht te kunnen vliegen. Of toch op zijn minst eens op safari te gaan ;-)

Wie de vluchten wil volgen kan dat, ofwel op de Charron.line, ofwel via de SPOT trackers, die normaal gezien dit jaar wél zouden moeten werken in Zuid-Afrika:

Tracker Bart:

<http://share.findmespot.com/shared/faces/viewspots.jsp?glId=oEmP8LQTHrCKNOWFUT58JAy71DtY2RFT7>

Tracker Katrin:

<http://share.findmespot.com/shared/faces/viewspots.jsp?gl>

[Id=otmRoFnzLbXZF8UTsqhC  
BJTqtWgy85dYYP](http://share.findmespot.com/shared/faces/viewspots.jsp?glId=otmRoFnzLbXZF8UTsqhCBJTqtWgy85dYYP)

Tracker Johan:

[http://share.findmespot.com/  
shared/faces/viewspots.jsp?gl  
d=oMqSRhoIe9jY4zYhVsAJhd  
Kpipu5aYxHD](http://share.findmespot.com/shared/faces/viewspots.jsp?glId=oMqSRhoIe9jY4zYhVsAJhdKpipu5aYxHD)

**Mattijs Cuppens**

# Beker Gerard De Praetere

Definitieve uitslag voor het seizoen 2015.

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	7/06/15	8u34
2	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	14/06/15	7u00
3	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	7/06/15	6u40
4	André RUYMEN	Nimbus 4D M/T	7/06/15	6u15
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	Senne VANDENPUTTE	ASK 23	24/05/15	5u47
9	Eric VANDEWALLE	DG 200	1/08/15	5u33
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	Koen PIERLET	ASW 15	18/04/15	4u52
14	Roel TRAPPENIERS	Ka 8	1/08/15	3u58
15	Jörgen NUYTS	LS 6	18/04/15	3u46
16	Eric SCHOLLAERT	Astir CS Jeans	1/05/15	3u16
17	Tom SEGERS	ASK 23	24/05/15	3u15

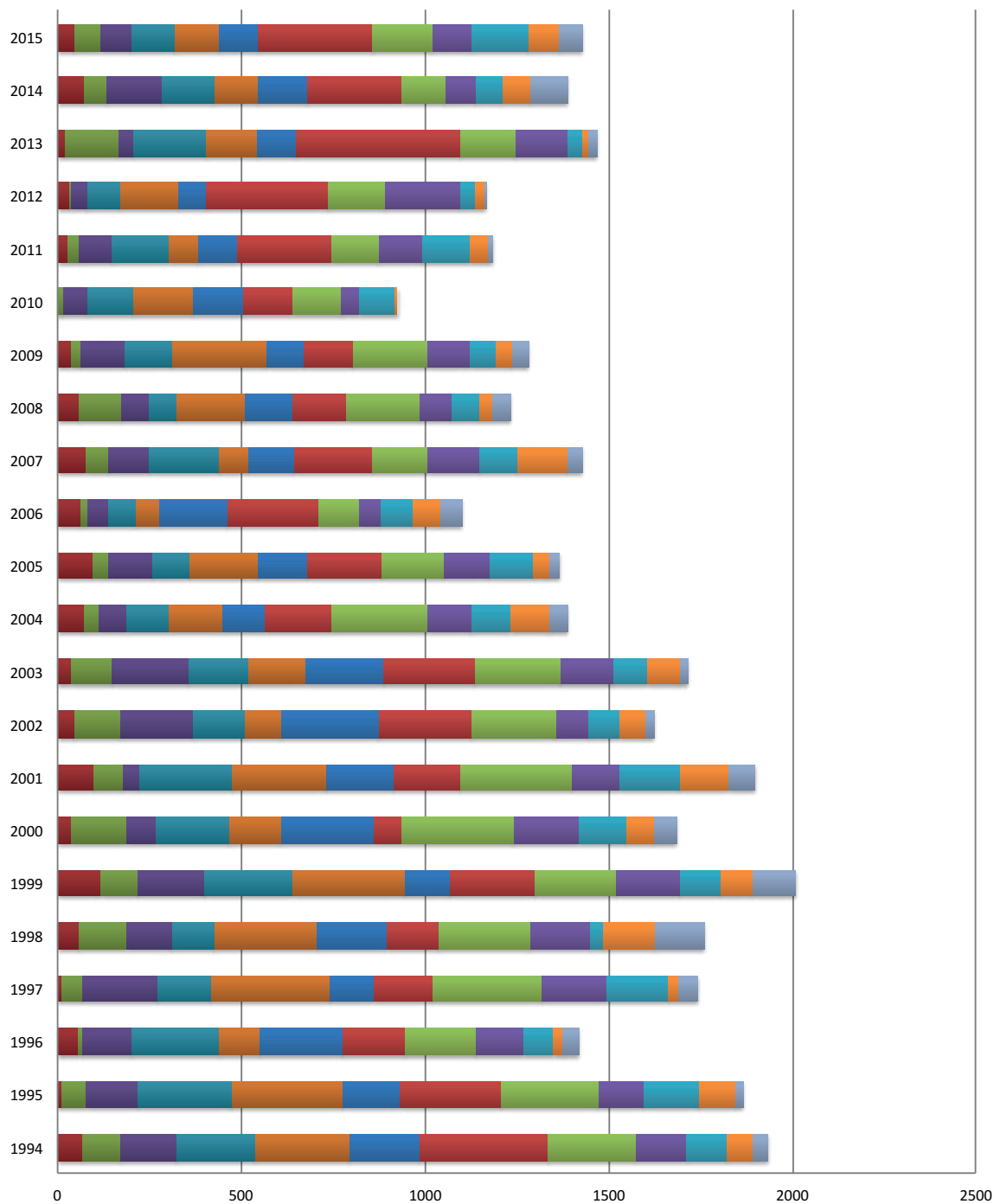
De beker Gerard De Praetere wordt jaarlijks uitgereikt aan de piloot met de langste vlucht met start in landing op het vliegveld van Goetsenhoven. Enkel vluchten van meer dan 3 uur die op de Charron.line worden geplaatst komen in aanmerking.



Vergadering "Raad van Instructeurs" van de Liga op 12 december

# Statistieken 1994-2015

## Aantal vluchten per jaar



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Januari	67	8	55	10	60	118	38	100	44	35	73	94	61	74	60	37	0	27	33	19	71	44
Februari	100	69	13	55	125	102	148	77	123	113	40	42	18	62	115	25	15	30	3	146	63	74
Maart	158	140	134	206	127	179	81	46	203	208	74	120	59	113	75	120	64	89	44	38	150	81
April	212	259	239	146	114	239	198	251	139	164	116	103	77	191	76	130	125	155	87	203	141	122
Mei	257	300	110	326	281	305	143	260	97	153	144	186	59	81	185	257	164	80	161	134	119	120
Juni	192	156	225	118	191	124	252	180	269	214	117	136	187	123	130	100	137	107	76	108	137	104
Juli	350	276	171	159	140	234	75	181	252	247	181	202	247	213	146	132	132	258	332	447	256	312
Augustus	238	263	194	299	250	222	309	305	228	235	264	170	111	148	199	206	133	128	156	153	118	165
September	137	124	129	174	161	170	175	130	90	142	118	122	61	142	86	114	51	121	203	140	86	104
Oktober	113	150	80	171	35	111	127	162	87	94	104	118	89	102	76	73	97	126	42	41	68	155
November	68	99	23	26	144	89	78	134	69	90	108	45	72	141	37	44	5	49	25	16	75	84
December	41	22	48	54	132	114	61	70	22	20	47	26	60	39	49	42	0	16	4	22	103	61

Vluchten van 2015 zijn volledig tot en met zondag 20 december 2015

# Winterwerk



De SF34 kreeg dit jaar wat extra aandacht: de TOST-haken kregen een revisie, zoals verplicht na 2000 starts. Ook het remsysteem voor het hoofdwiel werd volledig vernieuwd.



Net zoals vorig jaar werd een bobcat gehuurd om de goten langs de piste te reinigen en de gaten in de grasstroken te vullen.



# Charron 2015

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

Binnenland	Buitenland
<b>Club</b> 13 Mattijs Cuppens 17 Herman Moens 21 Eric Vandewalle 24 Theo Stockmans 33 Koen Pierlet 40 Senne Vandenputte 43 Brett Tobback	<b>Club</b> Niemand
<b>Standaard</b> 19 Yves Ruymen 36 Bart Huygen 44 Jan Waumans 56 Mattijs Cuppens 60 Koen Pierlet 63 Johan Vanhoyland 66 Sofie Beckers	<b>Standaard</b> 1 Bart Huygen 2 Johan Vanhoyland 17 Jan Waumans 27 Koen Pierlet
<b>Open/ Ren</b> 3 Theo Stockmans 9 Sébastien Mathieu 19 Eric Vandewalle 20 Jörgen Nuyts 25 Griet Francart	<b>Open/ Ren</b> 2 Theo Stockmans 3 Sébastien Mathieu
<b>Motor</b> 13 Andre Ruymen 20 Yves Ruymen 43 Sofie Beckers 57 Mattijs Cuppens	<b>Motor</b> 35 Yves Ruymen
	<b>Junioren</b> 27 Senne Vandenputte 28 Brett Tobback

Onze club bekleedt, zoals de vorige jaren, een 5de plaats. 1000 punten erbij, en we hadden voor de eerste maal de kaap van de 100.000 punten overschreden.

Eindelijk is er een kentering gekomen in het aantal piloten die 500 punten hebben behaald. 16 (of 4 meer dan in 2014) leden komen in de rangschikking voor. Hopelijk zitten we op de goede weg.

Zijn vlucht op de Charron zetten betekent ook dat iedereen die vlucht mag en kan zien. Maar ook dat je geen schending van het luchtruim gepleegd hebt. Maar het omgekeerde is ook waar. Als je schrik hebt om je vlucht "openbaar te maken" kan als oorzaak een luchtruimprobleem zijn.

Ons luchtruim lijkt op een labyrint. Het is nu eenmaal zo. En ondanks de inspanningen van Luc en Mattijs zal het er niet op beteren. Wij moeten er mee leven. Daarom vind ik het reeds een prestatie om er in rond te toeren volgens de regels van de wet.

Maar laat het aan gans de zweefvliegwereld zien dat je het kunt.

Binnen drie maanden herbegint ons overlandseizoen. Maar bereid nu reeds je proeven voor. Een geslaagd jaar wordt voor de helft in de winterperiode gevlogen.

**Theo Stockmans**

# Charron

Overzicht van de piloten die voor onze club proeven hebben ingediend sedert 2003.

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
Abels Sven	x	x	x										
Arstila Kai							x	x	x	x	x		
Beckers Sofie	x												x
Beersaerts Guy	x	x											
Biesmans Koen			x			x	x						
Bollens Geert								x					
Boon Johan				x									
Bruyninckx Jan			x	x									
Bruyninckx Jan Jd												x	
Coomans Rudi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Coudenijs Maarten									x			x	
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x		x	x								
Dehert Michael	x	x	x	x					x				
Francart Griet				x									x
Gobert Christiane		x		x									
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x		
Holsbeeckx Dries												x	
Huens Carl	x												
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x
Leysens Pieter			x	x									
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x						
Michaux Ruben								x	x	x	x	x	
Moens Herman						x	x	x	x				x
Nuyts Jörgen					x								x
Peeters Guy	x												
Pierlet Koen							x	x				x	x
Ruymen Andre		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ruymen Marc	x	x	x										
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Segers Tom				x									
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tobback Brett													x
Trappeniers Roel												x	
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x							
Vandebecck Jelle	x	x	x	x	x		x	x					
Vandebecck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Vandebecck Jean-Luc								x					
Vandenputte Senne									x	x	x	x	x
Vanderseyen Chris							x						
Vandewalle Eric	x		x	x		x		x	x				x
Vandewalle Johan			x										
Vandewalle Sophie							x	x					
Vandewalle Walter	x							x					
Vanhoyland Johan						x	x	x	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie												x	
Vanosmael Piet	x												
Verbeeck Philip	x	x	x										
Vervliet Peter					x								
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x			

# Brevetten

Naam	D brevet		E brevet		
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Bruyninckx Jan Jd		X			
Coomans Rudi	X	X	X		X
Coudenys Maarten	X	X			
Cuppens Mattijs	X	X	X		X
De Reys Eddy	X	X	X		X
Dehert Michael	X	X	X		
Francart Griet	X	X	X		
Gobert Christiane	X	X			
Groeseneke Jens	X	X			
Hendrickx Jan	X	X	X		
Holsbeekx Dries		X			
Hostens Glenn	X				
Huygen Bart	X	X	X	X	X
Mathieu Sebastien	X	X	X	X	X
Mauroo Yven	X	X	X		X
Michaux Ruben	X	X	X		
Moens Herman	X	X	X		
Nuyts Jörgen	X	X	X		
Pierlet Koen	X	X	X		
Ruymen André	X	X	X		X
Ruymen Yves	X	X	X	X	X
Schollaert Dieter	X	X			
Schollaert Eric	X	X			
Segers Tom	X	X			
Stockmans Theo	X	X	X	X	X
Tobback Brett	X				
Trappeniers Roel	X*				
Valvekens Edouard	X	X	X		
Vandebeeck Luc	X	X	X	X	X
Vandenputte Senne	X	X	X		
Vanderseypen Chris	X	X			
Vandewalle Eric	X	X	X	X	X
Vandewalle Sophie	X	X			
Vandewalle Walter	X	X	X		
Vanhoyland Johan	X	X	X	X	X
Vanhoyland Julie	X				
Vanosmael Piet	X	X	X		X
Waumans Jan	X	X	X	X	X
Winnen Sylvain		X			

x\* moet nog gehomologeerd worden

The Stockmanso

# Diamanten leden

Naam	Doelvlucht 300 Km	Afstandsvlucht 500 Km	Hoogte winst 5000m	Afstandsvlucht 750 Km
COOMANS Rudi	X			
DE REYS Eddy	X			
HUYGEN Bart	X	X	X	X
MATHIEU Sébastien	X	X	X	
MAUROO Yven	X			
RUYMEN Andre	X	X		
RUYMEN Marc	X	X	X	
RUYMEN Yves	X	X	X	
STOCKMANS Theo	X	X	X	
VANDEBEECK Luc	X			
VANDEWALLE Eric	X			
VANHUYLAND Johan	X	X		X
VANOSMAEL Piet	X			

## Opmerking:

De 750Km is geen diamanten vlucht. Ik heb ze er bij gevoegd om geen afzonderlijk lijst te moeten opmaken.

**Theo Stockmans**

## 500 Km vanuit Goetsenhoven

	Datum	Afstand (Km)	Piloot	Toestel	Imma	Krpt
1.	25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
2.	02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
3.	22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
4.	22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
5.	24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
6.	12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
7.	13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
8.	13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
9.	13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
10.	05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
11.	05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
12.	06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
13.	03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
14.	04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
15.	31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
16.	31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
17.	21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
18.	22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
19.	22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
20.	24/05/15	513,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
21.	07/06/15	532,2 OP	Andre Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3
22.	07/06/15	570,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OOYTS	5
23.	14/06/15	580,1 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
24.	18/07/15	505,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
25.	01/08/15	528,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****

\*: was een FAI driehoek (kortste been mag niet kleiner zijn dan 27% van de totale afstand en het langste niet meer dan 45% van de totale afstand). De keerpunten waren: Rethel (F) en Ulmen (D). Is de enigste FAIΔ die vanuit EBTN werd gevlogen.

\*\* Landde buiten op zijn tweede keerpunt (Bayreuth/D).

\*\*\* Afgebroken op het laatste been

\*\*\*\* Afgebroken op het 5de been

Alle proeven met maximum drie keerpunten, waren diamanten vluchten.

Al deze proeven werden ingediend op de Charron. Jullie kunnen die dus gemakkelijk terugvinden op de Charron.line, behalve de eerste.

OP: opgegeven proef,  
VV: vrije vlucht

**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](mailto:mattijs@dewouw.net)).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de 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](mailto:theo@dewouw.net)).

## Colofon

### Medewerkers

Astrid Coomans  
Mattijs Cuppens  
Theo Stockmans  
Brett Tobback  
Senne Vandenputte  
Julie Vanhoyland

### Foto's

Katrin Balke  
Astrid Coomans  
Mattijs Cuppens  
Theo Stockmans  
Julie Vanhoyland

### Internet homepage

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

### E-mail

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

### Redactie

Mattijs Cuppens  
Fonteinstraat 22  
3000 Leuven  
Tel. 0486/76.76.34  
email: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

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

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





D-48903



