



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

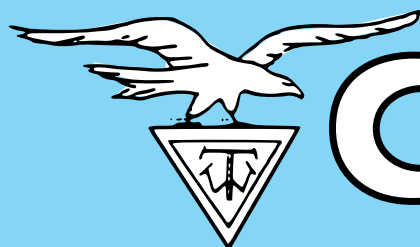
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden

**Driemaandelijke uitgave**  
**Jaargang 22 nummer 2**  
**Van april tot juni 2016**





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijke uitgave  
Jaargang 22 nummer 2  
Van april tot juni 2016**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Buitenlanding Orvelte



Ook met een motorzwever moet je soms een buitenlanding maken. Op 21 mei waren Yves en Daan genoodzaakt een buitenlanding te maken in Orvelte, bij Groningen. Heen en terug een goeie 700km over de weg. Gelukkig mochten beide piloten in afwachting van hun ophaalploeg enkele fietsen lenen om de omgeving te verkennen en een paar houten klompen te kopen voor Theo. Jammer genoeg bleken die een maatje te klein...

# Bezoek uit Finland



Op 11 juni kregen we bezoek van oud-clublid Kai Arstila. Hij bracht ons Fins snoepgoed en deed ons watertanden bij het zien van al het luchtruim dat in Finland beschikbaar is voor zweefvliegers...

# EK voetbal



Speciaal voor het EK voetbal doet Didier open tijdens de matches van de Rode Duivels...

## In dit nummer

In dit nummer .....	1
Woordje van de redactie .....	2
Activiteitenkalender .....	2
Zweefstage te Vinon .....	3
Driedaagse van De Wouw .....	4
Uitslag Driedaagse .....	5
International Gliding Cup Klix6	
Uitslag Klix - Standaardklasse9	
GPG en Victor Boin 2016 .....	10
Kempencup .....	12
100 km met een TMG.....	14
Bestuur club .....	14
100 Km overland met FI .....	15
Milieu.....	16
Vliegveld.....	16
Buitenlandingen 2016.....	17
ATO-Nieuws .....	18
Prestaties .....	18
Uitslag Ch. de France .....	19
Artikels voor Cumulus .....	20
Colofon .....	20

## Foto cover

De Nimbus 4DM in het veld in Orvelte (NL) op 21 mei

## Woordje van de redactie

Het weer zit echt niet mee. Het is een echt kwakkelweer. Als je de Charron binnenland bekijkt, zijn er nog maar weinig, om niet te zeggen, geen mooie dagen geweest. Er werden reeds enkele lange duurvluichten gemaakt, maar opgegeven afstandsproeven, men kan ze op zijn vingers tellen. Als je een sport beoefent die afhangt van het weder, mag men nooit zeggen als het weder goed is: ik zal het uitstellen tot morgen, want het kan dan nog slechter zijn.

Verschillende van onze leden hebben deelgenomen aan wedstrijden, zowel in binnen- als buitenland. Door wedstrijden te vliegen verleg je ook je grenzen. Je krijgt een proef opgelegd die je ook moet (trachten) zo snel mogelijk te ronden. En je vliegt niet alleen die proef, maar je hebt ook tegenstanders die hetzelfde doel hebben. Maar te snel vliegen of een “pomp” te veel overslaan kan een buitenlanding betekenen. Maar door te traag te vliegen en iedere thermiekbel te nemen, geraak je gewoon niet vooruit. Met ervaring moet je dan trachten om een gulden middenweg te vinden. Soms niet gemakkelijk.

Ondanks het mindere weder mogen we toch op een geslaagde drie-daagse terugblikken. Gedurende twee dagen konden er mooie afstandsvluchten gevlogen worden. En met een vijftigtal deelnemers aan onze BBQ mogen wij ook hier spreken van een geslaagde activiteit. En onze wedstrijd was reeds aan haar 24 editie toe. Volgend jaar gaan wij dus naar een jubileum uitgave.

Wanneer de volgende Cumulus gaat verschijnen (einde september) zit ook ons winterwerkjaar erop. En telkenmale komen er in september mij leden vragen of er niets meer te doen valt want ze hebben uren tekort (aan 12,50 €/ uur). Maar ik ben geen tovenaars en het werk moet ook zinvol zijn. Maar als ik leden vraag voor werken waar toch wat handenarbeid komt bij kijken (zoals de hagen scheren), is de respons toch maar heel pover. Dus, wacht niet tot morgen als je niet voor verrassingen wilt staan.

Tot ergens in de club.

**Theo Stockmans**

## Activiteitenkalender

- › **04 – 08 juli:**  
1ste week vliegkamp
- › **11 – 15 juli:**  
2de week vliegkamp
- › **24 + 25 september:**  
juniorweekend te Braschaat
- › **17 september:**  
Start to fly introductiedag

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

---

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

# Zweefstage te Vinon, voorjaar 2016

Vorig jaar zijn de “Vinon zweefers” overeengekomen dat hij die de vlucht maakt met het hoogst aantal Charron punten, veroordeeld werd tot het schrijven van een artikel. En ditmaal ben ik het.

Waren de laatste week van maart en de eerste week van april van de partij: Sébastien (+ Julie + ?), Bart, Jan, Yves (+ Marianne) en mezelf.

Het weer zat deze maal niet echt mee. Op twee vluchten na, waren het grote, lokale uitstapjes met een niet te hoge wolkenbasis.

Ik ben toch twee maal naar het noorden kunnen vliegen langs de Col d’Allos. Met de fiets kon men er nog niet op omdat hij nog ondergesneeuwd lag. Maar in elk geval leverde dit prachtige beelden op. Iets meer naar het noorden werd een andere col van de Tour de France overvlogen, de Col de Vars. Hier draaide de skiliften nog op volle toeren. Ondanks de sneeuw was de wolkenbasis  $\pm 3000\text{m}$  en stijgsnelheden van 2 à 3 m/s. Hier ben je ook lokaal van twee vliegvelden, Barcelonette en Saint Crépin. Dus je kan volop genieten van de prachtige, besneeuwde westelijke Alpen. Het is telkenmale fascinerend om over of langs de berghellingen te vliegen.

En geen enkele vlucht is identiek. De ene dag is het de westelijke kant van de helling die je moet aanvliegen, de volgende dag misschien de zuidelijke, enz. Maar telkens moet de piloot er voor zorgen dat je lokaal van een buitenlandingsterrein bent. Op die manier is bergvliegen niet gevaarlijk. Maar je moet er jaarlijks naar toe gaan om, niet alleen je grenzen te verleggen maar ook er veilig te blijven vliegen.

Jan en ik konden ons, als gepensioneerden, permitteren om een week langer te blijven. En ik beklag het mij niet. En het was

voor mij een schot in de roos. Het was een aaneenschakeling van prachtige vluchten.

In onze beginjaren van Vinon, vlogen wij normaal niet met oosten of zuidenwind. Er werd ons gezegd dat dit moeilijk vliegen was, lage plafonds, turbulente thermiek enz. Dus voor ons werden het toen rustdagen. Maar niets is minder waar. De laatste week blies de wind hoofdzakelijk uit het zuiden. En wat bleek: het werden prachtige vluchten. Met zelfs twee dagen “soft” golf aan les Pylones (iets ten oosten van Saint Auban). Niet hoog,  $\pm 3000\text{m}$  en weinig turbulenties, het was zalig langs en boven die wolken vliegen. De laatste dag (15/04) ging de golf zelfs tot aan les Gorges du Verdon. Spijtig dat het mijn laatste dag was. Ik had met Jan afgesproken om ten laatste om 1800 Hr aan de aanhanger te zijn om mijn toestel te demonteer. Anders was ik zeker nog een uur langer blijven genieten van het vliegen en het panoramisch uitzicht. Maar die vliegday heb ik ook nog het geluk gehad om tot aan de legendarische Mont Ventoux te kunnen vliegen.

Die laatste week had ik nog, voor mij, twee eerder zeldzame bestemmingen: de Maurienne en Grenoble. De eerste is een bergachtige landstreek ten noorden van Modane. De valleiwanden

hebben een gemiddelde hoogte van 3000m. Maar als je niet terug geraakt, geen probleem. In die vallei bevinden zich twee vliegvelden: Sollières en Saint Remy de Mauriennes.

De voorlaatste dag ging het naar Grenoble, langs het Vercors. Dit is een plateau ( $\pm 2000\text{m}$ ) dat zich uitstrekt ten zuiden van Grenoble. Er liep een wolkenstraat of confluence zoals de Fransen het noemen (hoogte  $\pm 3000\text{m MSL}$ ) langs de oostkant van dit massief. Ook hier kan je genieten van het prachtige landschap.

Zoals je kunt lezen is bijna ieder vlucht anders. Als er geen grote vlucht gepland is, tracht ik steeds, indien thermisch mogelijk, een andere bestemming te kiezen. Eens naar het westen, dan eens naar het oosten, of de Mont Ventoux, of Grenoble, of... Steeds dezelfde weg volgen (het Parcours), wordt soms eentonig.

Voor zij die het willen, in het lokaal van onze Flight Simulator hangen twee reliëfkaarten van de Franse Alpen. Ik wil steeds aan de hand hiervan, enkele van mijn vluchten commentariëren.

En in augustus keren we terug naar dit aartsparadijs. Ons wedervaren kun je dan lezen in de volgende Cumulus.

**Theo Stockmans**



*Boven de vallei van de Maurienne, met rechts de stad Saint-Jean-De Maurienne*

# Driedaagse van De Wouw

Naar jaarlijkse traditie vond tijdens het pinksterweekend de driedaagse wedstrijd van onze club plaats. Deze wedstrijd is enkel voor onze leden en de regels zijn uiterst simpel. De punten voor de vluchten worden berekend via de Charronline van onze liga en de drie beste vluchten vallen in de prijzen. Punten kunnen behaald worden door een duurvlicht, een hoogtewinst of door kilometers overland te vliegen.

Reeds enkele dagen op voorhand begon ik het voorspelde weer goed in het oog te houden. Echt fantastisch zou het niet worden, maar wel vliegbaar. Het beloofde een strategische wedstrijd te worden. Dat is altijd wel leuk.

Zaterdagmorgend op de briefing werd nogmaals het weer voorgesteld met verschillende media. De notams werden overlopen samen met een toelichting op veiligheid en lucht-ruim. Na de briefing werden de toestellen gemonteerd en ik besloot zo spoedig mogelijk te vertrekken. Eigenlijk zag het weer er best wel goed uit. Samen met Sofie, sleeppiloot van dienst, en Jan Bruyninckx waren we alleen in piste. Jan hielp mij starten en ik was vertrokken. Op 500m haakte ik de kabel los van de sleper en ik vond onmiddellijk 1,5 m/s stijgen.

Dat begon goed. Helaas moest ik op 900m mijn eerste pomp al verlaten omdat onze Golf 4 nog niet actief was. Dan maar richting St-Truiden. Elke wolk gaf stijgen en ik was redelijk snel achter St-Truiden, maar helaas zag het weer richting Noordwesten er niet zo goed uit. Ik besloot dan maar langs de TMA van Luik richting Ardennen te vliegen. Ondertussen hoorde ik slechts weinig activiteit over de radio.

Blijkbaar waren er even problemen met het sleeptoestel... Gelukkig raakte die snel opgelost en kon de wedstrijd hervatten voor de piloten op de grond. Ik meldde aan de sleeppiloot dat het weer beter was dan het er uitziet. Richting Ardennen ging het eigenlijk redelijk vlot. Alle wolken gaven stijgen en er stond ook een stevige wind van 30 km/u richting Zuiden. Ik had dus weinig problemen om de Maas over te steken en het plateau op te vliegen weliswaar met een geringe hoogte van rond de 1200m. Tijdens elke thermiek observeerde ik het weer richting Frankrijk.

Ik had de indruk dat het steeds beter werd, dus zette ik mijn doel op de grens van België met Frankrijk om daarna terug te keren naar Goetsenhoven. Ik volgde het traject via St-Hubert, Bertrix en Sedan om toch

zoveel mogelijk lokaal te blijven van een vliegveld.

In Montmedy, een stadje net over de grens, besloot ik terug te keren. De wind was ondertussen aangewakkerd tot 40 km/u. Voorzichtigheid en goed keuzes maken, waren dus geboden om terug thuis te kunnen geraken.

Het probleem met zo een kopwind is dat zwakke thermiek niet genoeg is om voortgang te maken. 1 m/s stijgen was te zwak, 2 m/s was net genoeg, maar hier en daar zat 3 m/s stijgen dus die moest ik vinden. Evident was dit niet, maar het lukte.

Ondertussen was Yves ook toegekomen in de buurt en deelden we informatie over de radio. De sterke kopwind zorgde ervoor dat ik pas ten Noorden van de Maas lokaal was van ons vliegveld, maar het weer was wel fantastisch geworden. Daarmee besloot ik terug naar de Ardennen te vliegen nadat ik boven ons plein terug hoogte had kunnen nemen. Onder het motto "zoveel te meer kilometers, zoveel te meer kans om te winnen" vloog ik nog eens naar Maillen en terug. Nu was ik zeker van de dagoverwinning met 395 kilometer vrije vlucht op de teller, goed voor 1461,9 punten op de Charron :-). André en Theo bezetten de voor-



*De toestellen worden klaargemaakt voor de Driedaagse...*

lopige tweede en derde plaats met respectievelijk 360km VV en 330km VV.

Deze mooie dag werd afgesloten met de jaarlijkse bbq in ons clubhuis. Koen had er weer fantastisch werk van gemaakt zodat wij allemaal lekker konden eten en nakeuvelen over onze vluchten met een fris pintje.

Zondag werd een minder mooie dag en gelukkig maar, want ik was instructeur van dienst. Hierdoor zou ik mijn eerste plaats niet kunnen verdedigen. Maar door het slechte weer hebben we slechts enkele lokale vluchten kunnen maken.

Maandag beloofde terug beter weer te worden, maar nog steeds niet het superweer waar we al enkele maanden naar aan het hunkeren zijn. Na de briefing werden alle toestellen gemonteerd en buiten gezet. Er was duidelijk meer enthousiasme als zaterdag. Mijn concurrenten hadden nu een doel :-)

Ikzelf vloog natuurlijk ook in een poging mijn eigen plaats nog te verbeteren. Deze keer was het weer beter in het Noorden, dus besloten we richting Nederland te vliegen. Ik had

een proef uitgeschreven naar Maaseik, Weelde, Zwartberg en dan terug naar Weelde, Maaseik en uiteindelijk Goetsenhoven. Als ik hierin zou slagen, zou ik mijn plaats in het klassement verstevigen. Maar helaas... Weelde lag in een thermisch dood gebied en ik moest mijn proef afbreken.

Ik hoorde over de radio dat Yves en André in Venlo geraakt waren, dus ik was op achtervolgen aangewezen. Terug in Hasselt aangekomen, heb ik de slechte beslissing genomen om ook naar Nederland te vliegen, waar het ondertussen minder goed geworden was en daardoor ben ik niet meer op tijd naar het mooiere weer in Tienen kunnen vliegen. Mijn vlucht eindigde in St-Truiden na slechts 256km vrije vlucht. Mijn voornaamste concurrenten André, Yves, Sébastien en Theo waren nog steeds aan het vliegen, maar ik wist niet hoeveel kilometers zij al gevlogen hadden. Het was spannend afwachten tot na de terugsleep om te horen wat zij gedaan hadden. Maar het was pas na enkele dagen dat ik officieel wist dat ik de Drie-daagse gewonnen had. Ik heb dus de eerste plaats met mijn vlucht

van zaterdag, Yves wist de tweede plaats te veroveren met een vrije vlucht van 427km (1389,3 punten) en Theo bezet de derde plaats met een vrije vlucht van 397km (1345,4 punten).

Het was uiteindelijk een heel tactische wedstrijd en bovendien hebben we een pak punten bijeen gesprokkeld voor het clubklassement van de Charronline.

Even een oproep naar alle leden: vorig jaar hadden we in het clubklassement van de Charronline bijna de kaap van 100.000 punten gehaald met onze club. Laten we er dit jaar allemaal samen voor zorgen dat die kaap gehaald wordt. Momenteel hebben we al 71.340,6 punten en staan we op de tweede plaats. Het is aan ons om die plaats te verdedigen. De 100.000 punten liggen binnen ons bereik. Dit zou de eerste maal zijn dat we meer dan 100.000 punten halen met onze club. Iedereen kan zijn steentje bijdragen met duurvvluchten, hoogtewinsten en overlandvluchten.

**Bart Huygen**

## Uitslag Driedaagse van De Wouw 2016

#	Piloot	Datum	Toestel	Imm.	Proef	Score
1.	Bart Huygen	14/05	Discus 2b	OO-YMR	VV 402,4km	1490,4
2.	Yves Ruymen	16/05	Nimbus 4DM	D-KRME	VV 429,0km	1395,1
3.	Theo Stockmans	16/05	Ventus 2cx	OO-YTS	VV 405,8km	1375,6
4.	André Ruymen	14/05	Ventus 2cxt	D-KMJR	VV 373,0km	1264,4
5.	Sébastien Mathieu	16/05	LS3	D-1945	VV 228,1	852,7
6.	Jan Waumans	16/05	LS1	D-3162	VV 126,2km	515,1
7.	Johan Vanhoyland	16/05	Discus	D-9870	VV 82,8km	309,5
8.	Rudi Coomans	14/05	ASW 20	D-2036	OP 62,8km	285,5

Dit is de uitslag zoals berekend volgens het nieuwe algoritme voor het charronreglement 2016. Momenteel is dit algoritme nog niet in gebruik op de website, dus de resultaten kunnen afwijken van de uitslag die op de charronwebsite terug te vinden is.

# 24th International Gliding Cup Klix

Vorig jaar was ik als ophaler voor Katrin gedurende enkele dagen aanwezig op de International Gliding Cup in Klix. Flugplatz Klix is gelegen in de voormalige DDR, in de Oberlausitz, in de buurt van de stad Bautzen dichtbij de Duits/Pools/Tjechische grens. Katrin nam er reeds voor de 3de maal deel. Ik werd er meteen aange trokken door het hoge niveau van de wedstrijd, de uitstekende organisatie, de prachtige streek om in te vliegen, maar toch ook door de zeer vriend schappelijke sfeer onder de piloten. Al snel ontstond het plan om in 2016 samen met Katrin aan de start te verschijnen. Er was echter 1 maar...

De wedstrijd in Klix staat hoog aangeschreven en is bijgevolg zeer populair. Ze hebben dan ook een vrij strakke inschrijvingsprocedure. Er kunnen maximaal 120 piloten deelnemen verdeeld over 4 klassen : open, standaard, club en dubbelzitter. De inschrijving dient te gebeuren via internet begin november van het jaar voorafgaand aan de wedstrijd. Op enkele minuten tijd zijn alle 120 plaatsen vergeven. Je kan

je dus voorstellen hoe groot de spanning was bij ons twee op zondagmorgen 8 november 2015. Om 9h ging de site voor inschrijving open. Om 4 minuten na 9 waren we er allebei in geslaagd ons aan te melden. Was dit echter snel genoeg geweest ... ? Na drie weken kregen we de bevrijdende bevestiging. Wij waren er beiden bij : Katrin met haar DG-300 in de clubklasse, ikzelf met mijn Discus CS in de standaardklasse. Ook onze vaste ophaalploeg (Fons en Ria) wilde stevast weer mee en huurde een vakantiewoning voor de periode van de wedstrijd in de buurt van het vliegveld. Nu konden we allemaal uitkijken naar een mooie wedstrijd in april/mei 2016.

De wedstrijd startte op vrijdag 29 april en duurde tot zaterdag 7 mei. Wij besloten reeds op dinsdag 26 april naar Klix te rijden om zo de twee trainingdagen op woensdag en donderdag nog te kunnen meepikken. Dit was vooral voor mij belangrijk om zo de streek wat te leren kennen. Het weer zat echter geweldig tegen zodat ik enkel op donderdag een half uurtje de lucht in kon. Ik was met-

een zo onder de indruk van het uitzicht dat ik compleet vergat mijn wiel binnen te halen na het loskoppelen van de sleper. Merkte het pas toen ik in circuit ging voor de landing...

Vrijdag 29 april eerste wedstrijd. Deze begon met een zeer uitgebreide pilotenbriefing om 9h30 die zowat een uur duurde. Er werd ook een minuut stilte gehouden ter ere van Swaantje Geyer, een voormalig Duitse vice wereldkampioene en vriendin van Katrin, die de strijd tegen kanker de dag voordien had verloren. We waren haar twee weken ervoor nog gaan bezoeken in het ziekenhuis in Giesen. We wisten toen al dat het haar laatste dagen zouden worden... Terug naar het vliegen nu. Het weer was een stuk beter. Ik kreeg een racing task van 318km. Van Klix naar Nova Mesto in Polen, vervolgens naar Dobrosulow (eveneens in Polen) en weer terug naar Klix. Mijn doel was rondkomen op de eerste dag. Ik besloot geen water mee te nemen. Het nul graden punt lag op 1500m AGL en ik had geen antivriesmiddel mee voor in de staart. Dat bleek later een



serieuze misrekening te worden. Ik eindigde op p30 van 34 met een gemiddelde snelheid van 86 km/h. De nr 1 had een gemiddelde snelheid van 133 km/h... De nr 25 ook nog 109 km/h... Santé zeg, dat was gene kak. Zonder water vliegen was hier geen optie. Ik moest op zoek naar antivriesmiddel tegen de volgende ochtend. Katrin had een racing task van 213km en eindigde op p20 van 30 deelnemers in haar klasse.

Zaterdag 30 april tweede wedstrijd. We zetten onze toestellen voor de briefing in piste. Dat doen bijna alle piloten gezien er meestal al een uur na de briefing gestart wordt. Vanaf 8h30 werden de startboxen per klasse met vlagjes op de piste uitgezet. Ik was gelukkig aan antivriesmiddel geraakt en nam 90l water mee. Ik stond scherp om een betere prestatie neer te zetten dan de dag voordien. We kregen een racing task van 339 km : van Klix naar de Sneekoppe ( een berg van 1600m op de Pools / Tjechische grens), vervolgens naar Przyborow in Polen en daarna terug richting Klix. Het weer beloofde een afwisseling van mooie cumuli, grote blauwe stukken evenals stukken met serieuze afscherming te worden... Ik merkte toch wat nervositeit bij een aantal piloten om naar de Sneekoppe te vliegen. Ik voelde me gerust omdat ik toch al heel wat uren bergvliegen erop heb zitten van mijn vakanties in Vinon. Ook Katrin was er niet helemaal gerust in. We moesten minstens 2000m hoogte hebben om de Sneekoppe zonder stress te kunnen ronden. Het opslepen gebeurt voornamelijk met Wilga's. Met 13 slepers worden 120 zwevers in minder dan 1h30 opgesleept. 20 minuten nadat de laatste zwever in je klasse is opgesleept, gaat de startlijn open. Tot die tijd is het in een pulk van

15 tot 20 zwevers klimmen tot cloud base en dan daar blijven hangen tot de start. Ik besloot meteen na het opengaan van de startlijn af te vliegen gezien het weer later op de namiddag moeilijker ging worden door de binnenkomende afscherming. Het eerste been tot de Sneekoppe verliep niet zo makkelijk. Ik ging wat van koers om toch wat cumuli te kunnen meepakken. Ik zag heel wat zwevers laag. Gelukkig stonden er bij het begin van het gebergte wat meer cumuli. Ik besloot weer wat van koers te gaan en meer de bergkammen te volgen ipv recht naar de Sneekoppe te vliegen. Hier kwam de ervaring van het vliegen in de Alpen mij heel goed van pas. Ik kon de Sneekoppe zonder problemen op 2500m AGL ronden. Dan moesten we helemaal het blauw in... We vlogen met een zestal zwevers samen. Dit werd de langste straight forward glide die ik ooit maakte zonder ook maar iets van stijgen tegen te komen onderweg : meer dan 60 km ... Bij een oud verlaten militair vliegveld vonden we gelukkig een klein beetje thermiek. In het begin een nulletje later tot 1m/sec. Zo konden we met zijn allen terug weer wat hoogte nemen en verder vliegen. Wat verderop kwamen nog wat meer zwevers zich met ons vervoegen. De omstandigheden werden moeilijker. Van het blauw vlogen we onder een steeds groter wordende afscherming. Er kwam nauwelijks nog zon door de wolken. Het tweede keerpunt konden we met veel moeite ronden. Ik kon al bij al relatief goed meegaan met het "peloton". Halfweg op het laatste been begonnen de problemen pas echt. Nauwelijks nog thermiek te vinden. Iedereen zaket verder onderuit. We zwermden meer en meer uit elkaar. Ik had op een bepaald ogenblik nog slechts 400m AGL. Ik besloot

een deel water te lossen. Ik had inmiddels ook een inschatting gemaakt van mogelijke velden waar ik eventueel kon landen. Gelukkig vond ik met twee andere zwevers terug wat stijgen. Een zeer onregelmatige thermiekbel bracht ons na heel lang zwoegen weer op 2000m AGL. Ik hoorde over de radio dat iedereen in de shit zat. Ik zat echter nog niet op final glide. Ik had nog 1 thermiekbel nodig. Deze vond ik gelukkig in de buurt van een bruinkoolcentrale. Zo kwam ik op final glide en kon ik verder probleemloos binnenvliegen. De voldoening was zeer groot. Deze werd nog groter wanneer ik de uitslag zag : P12 met een gemiddelde snelheid van 89 km/h. P1 haalde een gemiddelde snelheid van 106 km/h. 17 piloten in mijn klasse waren buiten geland of hadden de motor moeten trekken. Ik was heeeeeeeeeel content. Katrin haalde het ook : zij had een racing task van 334km. Vrij veel voor de clubklasse maar doordat zij als eerste mochten vertrekken kregen ze een wat grotere proef. Katrin eindigde op P24.

Zondag 1 mei, 3<sup>de</sup> wedstrijd. De weersvoorspelling zag er niet zo best uit. We zouden nog maar eens geconfronteerd worden met toenemende afscherming. We kregen dan ook allen een AAT. Voor onze klasse werd 3h30 uitgetrokken met twee cirkels van 40 km radius. Van Klix naar Krosno in Polen, zo verder naar Uckro in Duitsland en weer terug naar Klix. 3h30 is vrij lang voor een AAT in minder goede weersomstandigheden. Het werd dan ook een echte overlevingstocht. Regelmatig laag komen te zitten, vechten om weer hoogte te winnen en dan weer verder. Met veel zwoegen kon ik beide cirkels aandoen. Op de terugweg naar Klix liep het dan fout. Na weer een keer laag gekomen

te zijn hoopte ik terug wat stijgen te vinden aan de rand van een bruinkoolontginning in de buurt van Welzow. Meestal zat daar stijgen. Die keer echter niet... De eerste buitenlanding van het jaar was een feit. Fons was echter binnen het uur ter plekke zodat we weer snel terug in Klix waren. Er waren die dag opnieuw 10 buitenlandingen in mijn klasse... Katrin daarentegen geraakte weer rond.

Maandag 2 mei, 4<sup>de</sup> wedstrijd-dag. Voorspelling nog slechter dan dag ervoor. Dikke wolken dekten de zon helemaal af. Opnieuw een AAT dit keer van 3h : van Klix naar Streichwitz bij de Poolse grens, dan naar Zellendorf en vervolgens weer naar Klix. Opnieuw twee cirkels van 40km. De open klasse werd als eerste opgesleept. Daarna zouden wij aan de beurt zijn. Het opslepen werd echter gestaakt omdat de open klassers niet weg raakten en allemaal een paar honderd meter boven het vliegveld hingen te draaien. Op het moment dat we allemaal dachten dat de dag zou geannuleerd worden, werd opnieuw met het opslepen gestart. Met nauwelijks 750m ging ik door de startlijn. Ik was echter niet de enige die zo laag vertrok. Het zou opnieuw een zeer moeilijke dag worden. Ik haalde met veel moeite de eerste cirkel. Daarna was mijn liedje echter uit. Ik zocht een mooi veld uit in de buurt van Mettendorf. Veilige landing gemaakt in een laag korenveld. Meteen veel dorpsbewoners erbij. Allemaal zeer vriendelijke mensen. In afwachting van Fons werd ik door een ouder koppel uitgenodigd om een stuk Russische chocoladetaart te eten. Heel lekker. Katrin had het opnieuw gehaald. Heel knap.

Dinsdag 3 mei, 5<sup>de</sup> wedstrijd-dag. De weersvoorspelling was ietsje beter maar nog steeds niet

top. Opnieuw een AAT dit keer van 2h30. Twee cirkels van 40 km en de laatste van 10km. Ik geraakte vlot in de laatste cirkel, echter daar werd ik verrast door de binnenkomende regen. Ik landde vlakbij de Poolse-Duitse grens. Ik dacht dat ik reeds aan de Duitse kant was, maar als snel na de landing toen de eerste dorpsbewoners bij me kwamen werd snel duidelijk dat ik nog aan de Poolse zijde van de grens was in Przewoz. Ongelooflijk, maar ze spreken daar noch Duits noch Engels. Met gebaren kon ik toch duidelijk maken wat en hoe. Plots kreeg ik een telefoontje van Katrin. Ze vroeg angstig of ik ok was. Ik begreep niet goed vanwaar die onrust. Toen vertelde ze me welk drama zich op dat ogenblik op het vliegveld afspeelde. Een PIK-20 was zwaar gecrashed op het vliegveld. De piloot werd uit het toestel geslingerd en lag een dertigtal meter levenloos voor het toestel. Het was duidelijk dat het zeer ernstig was. Toen Fons en Ria bij me kwamen waren ze heel erg aangedaan door het voorval. Gelukkig hadden de dorpsbewoner mij inmiddels geholpen mijn zwever tot aan de rand van het veld te trekken. Ik was in een zeer slecht veld geland. Onmogelijk om hier met de auto op te rijden. Eerst probeerden ze met een tot cross-auto omgebouwde Trabant mij eruit te trekken. Dat lukte echter niet. Vervolgens werd er een traktor bijgehaald. Het heeft bijna een uur geduurd tot mijn zwever

uiteindelijk aan de rand van het veld stond. Daarna moest alles nog zo'n 3 meter hoger tot aan de aanhanger gedragen worden. Gelukkig hadden we vele helpende handen. Eens terug op het vliegveld zag ik van ver het wrak liggen. Dat zag er inderdaad niet goed uit. Er was al een extra briefing geweest. De 21-jarige Duitse pilote was in zeer kritieke toestand afgevoerd en vocht voor haar leven. Later op de avond bereikte ons het verschrikkelijke nieuws dat ze aan haar verwondingen overleden was. De verslagenheid bij iedereen was onnoemelijk groot.

De volgende ochtend besloot de zwaar aangeslagen wedstrijdleiding om de wedstrijd niet meer verder te zetten. Er mocht de komende dagen wel vrij gevlogen worden. Katrin en ik besloten te blijven, maar tot vliegen zijn we ondanks het goede weer niet meer gekomen. Het tragische ongeval had bij ons beiden diepe sporen nagelaten. Net zoals bij vele andere piloten die nog waren gebleven maar ook uiteindelijk nauwelijks nog hebben gevlogen. Verschrikkelijk jammer dat zo'n mooie wedstrijd zo tragisch eindigde. Ondanks alles proberen we het positieve te onthouden van deze wedstrijd en gaan we zeker proberen volgend jaar opnieuw aan de start te verschijnen.

**Johan Vanhoyland**



*Er kwam een traktor aan te pas om de zwever uit het veld te trekken..*

# Uitslag Klix - Standaardklasse

Rang	WBK	Name	Land	Flugzeug	Verein	1.Tag	2.Tag	3.Tag	4.Tag	Pkte
1	GG	Böske, Jens	NW	LS 8	Herforder Verein für Luftfahrt e	720	958	1000	961	<b>3639</b>
2	XH	Kerlin, Arne	NI	LS 8	LSV Schneverdingen	726	952	949	939	<b>3566</b>
3	2S	Selen, Sjaak	Nethe	Discus 2	Venlo	634	1000	925	975	<b>3534</b>
4	BB	Jarysz, Piotr	Polan	LS 6	KKGT	745	935	793	1000	<b>3473</b>
5	HM	Kuhnt, Host-Jürgen	BY	LS 8	FSC-Aschaffenburg	731	921	902	760	<b>3314</b>
6	B	Boysen, Henning	HH	LS 3	HVL Boberg	552	757	944	922	<b>3175</b>
7	XK	Grau, Robert	SN	LS 8	Görlitzer Flugsportclub e.V.	670	546	926	958	<b>3100</b>
8	C1	Brückner, Olaf	HH	LS 4	Hamburger Verein für Luftfahrt e	668	616	806	934	<b>3024</b>
9	CK	Büddig, Carsten	SH	Discus 2	AEC Kropp	626	957	503	897	<b>2983</b>
10	CI	Schüch, Kristof	NI	LS 7 WL	LSV Schneverdingen	638	548	813	956	<b>2955</b>
11	FX	Brune, Lukas	NI	LS 8	LSG Waterkant-Zetel	758	952	445	786	<b>2941</b>
12	47	Hanne, Jasper	NI	ASW 20	LSV Kreis Lüchow-Dannenberg	500	885	871	681	<b>2937</b>
13	IKB	Schüch, Heinz-Dieter	SN	Discus 2	Görlitzer Flugsportclub e.V.	547	726	797	826	<b>2896</b>
14	DA	Proksch, Armin	HH	LS 8	HVL	669	553	802	791	<b>2815</b>
15	MQ	Bischoff, Carsten	NI	ASW 28	FV Celle	648	563	909	676	<b>2796</b>
16	IKW	Gnauck, Konrad	SN	ASW 20	Aeroteam Klix, Segelflugclub e.V	622	718	692	738	<b>2770</b>
17	LR	Kriese, Jürgen	TH	DG 400	ACA Arnstadt	536	955	432	803	<b>2726</b>
18	PG	Pflug, Thomas	HB	LS 7 WL	SFG Bremen	538	532	678	938	<b>2686</b>
19	73	Fort, Christian	NW	Discus 2	LSG Erbslöh Langenfeld	707	322	883	742	<b>2654</b>
20	20	Paulsen, Wolfgang	SH	Discus	AEC Kropp	528	324	891	805	<b>2548</b>
21	YY	Kirchner, Stephan	NI	ASW 24	LV Lüneburg	444	887	408	713	<b>2452</b>
22	E4	Bode, Sebastian	BB	Discus	FSV EISENHÜTTENSTADT	538	548	360	807	<b>2253</b>
23	FT	Scharbatke, Jörg	NW	ASW 24	LfV Greven	559	931	755	0	<b>2245</b>
24	ML	Wiesner, Johannes	HH	ASW 20	HAC Boberg e.V.	386	697	604	556	<b>2243</b>
25	KP	Kuijpers, Frouwke	Nethe	ASW 20	NijAC	389	697	604	479	<b>2169</b>
26	EX	Schellin, Ferry	BB	LS 8	LSV Neuhausen	547	320	723	436	<b>2026</b>
27	6W	Kuhl, August	NW	LS 8	lsg Erbslöh	454	322	426	783	<b>1985</b>
28	IAW	Zimmermann/Jurk	BB	Speed Astir II	LSV Neuhausen	277	503	604	479	<b>1863</b>
29	90	Posselt/Fischer	NI	PIK 20 D/E	LSV Kreis Lüchow Dannenberg	288	548	604	52	<b>1492</b>
30	KA	Vanhoyland, Johan	Blegm	Discus	KVDW Goetsenhoven	314	860	220	92	<b>1486</b>
31	DS	Vogt, Matthias	BY	Discus	LSC Burg feuerstein	393	324	144	612	<b>1473</b>
32	BH	Mägerlein, Jan-Felix	HE	LS 4	LSG Breitscheid-Haiger e.V.	292	313	370	284	<b>1259</b>
33	FY	Kaufeld, Norbert	NI	LS 7 WL	LSV SCHneverdingen	673	560	0	0	<b>1233</b>



Zicht op de Sneekoppe

# Grote Prijs Geraardsbergen 2016 en Victor Boin (standaard) 2016

De Grote Prijs Geraardsbergen (GPG) is een wedstrijd georganiseerd door het Vlaams Zweefvliegcentrum Phoenix VZW (VZP). Deze wedstrijd ging door op 23 en 24 april 2016 op het vliegveld van Geraardsbergen-Overboelare EBGG.

Zowel tweezitters als eenzitters met handicap groter of gelijk aan 98 (sportklasse DAeC handicaplijst) mogen deelnemen. De opdrachten kunnen Assigned Speed Task (AST) of Assigned Area Task (AAT) zijn. De startlijn is 2km breed en staat uiteraard loodrecht op het eerste been; de keerpuntsector is een cylinder met straal van 500m; de wedstrijddag is geldig van zodra 1 piloot de afstand van 100km aflegt

Voor deelname aan de GPG waren we met 12 piloten.

Op de eerste dag van de wedstrijd werd om de Victor Boin (VB) trofee gevlogen en enkel met toestellen uit de standaardklasse.

De Victor Boin is klassiek een vrije afstandsvlucht met volgende kenmerken:

- de startlijn is een cirkel met een straal van 10km rond het punt 1GERA
- het bepalen van de werkelijk gevlogen afstand zal gebeuren door vrije vlucht-optimalisatie over max 5 keerpunten, dus 6 benen en het laatste been moet min. 10km zijn.
- thuiscomers krijgen (landing op EBGG) een 10% bonus bovenop de behaalde kilometerpunten.

Voor deelname aan de Victor Boin waren we met 8 piloten.

Ik nam deel in zowel de GPG als de VB met de ASW 19. Jörgen en Griet namen deel met hun LS 6a aan de GPG.

Op zaterdag werden dus beide wedstrijden gevlogen en op zondag enkel de GPG wedstrijd welke voor ons beide toegankelijk was.

Mijn ophaalploeg/teammate was Senne en op het laatste moment kon mijn man, door last minute rescheduling van zijn paardentransport voor TNT Airways ook nog mee.

Vrijdag moest ik nog werken en na het werk was het tentje en kampeergerief inpakken en de aanhanger aanpakken op EBTN om dan naar EBGG te rijden, goh ja, file-aanschuiven.

Om helemaal ZEN de wedstrijd te starten zijn we heerlijk gaan eten maar het duurde erg lang tot we bediend werden met gevolg dat we laat terug waren op het vliegveld.

's avonds werd besproken wanneer we zouden monteren, voor of na de briefing, werd er gespeculeerd over de forecast en de normale gespreksonderwerpen van een zweefpiloot.

Op zaterdag om 8u30 stonden we op en konden de voorbereidingen starten. Een ontbijtbuffet deed ons allemaal wakker worden en alle wedstrijd-piloten kwamen samen. Om 10h was het briefing en het weer was twijfelachtig. Regenbuien, een stevige ijskoude wind uit N-NW van 35km/h.

Denk dat ik wel 5 keer mijn proef had aangepast want het was een vrije vlucht.

Mijn besluit stond vast. Ik ging

een 173km vliegen, NW tegen de wind op. De sectoren van EBGG uitvliegen naar Amougies, dan richting Tielt (zo kon ik de RMZ van EBKT vermijden en de paradrop van Moorseele) dan langs Ursel (ten westen van Gent blijven) zover ik kon naar de Nederlandse grens om dan terug over Tielt zo binnen te vliegen. Rekening houdend dat het laatste been min 10km moest zijn.

Met mijn handicap van 100 niet zo slecht. En elk extraatje dat ik kon bijvliegen was mooi meegenomen. Dit kwam eigenlijk goed uit wetende dat de startlijn een cirkel met straal 10km was.

Ik moest het wel opnemen tegen 3 toppiloten : Wim Akkermans- Dennis Huybreckx en Daan Spruyt, bon ik maak geen schijn van kans, I know! Dan nog 3 kerels die de streek als hun broekzak kenden: Geert de Palmenaer- Pieter Lievens en Jan de Roo.

Al snel bleek dat zuidelijk van en over Ronse vliegen geen goeie keuze was. Hier toch wel serieus laag gezeten. Dan kwam de DuoDiscus T aan, met Johan Lievens , op dezelfde hoogte en was het krabben. De meerdere veldjes boden zich aan om te landen want ik dreef af, toch bleef ik volhouden maar altijd klaar om een circuit te vliegen en te landen. Metertje na metertje geraakte ik toch omhoog. Blikken tussen Johan en mij werden uitgewisseld, ja, dicht waren we wel maar we geraakten weer weg. Oef en dat na een mooie start.

Uiteindelijk heb ik maar 113km gevlogen en eindigde ik 6e in de VB en 9e in de GPG.

De VB werd gewonnen door Dennis Huybreckx van de KACK, “de Keiheuvel”.

De Wouw op verplaatsing is natuurlijk niets zonder onze beoemde en beruchte feestploeg (ook gekend buiten de landsgrenzen, van Duitsland tot Hongarije en alles ertussen). Ik was vooruitziend en had mijn excuses al op voorhand aangeboden aan de wedstrijdorganisatie. De gekende en geslaagde BBQ maakte de avond af.

Toch bleef ik hopen op morgen. Dan kon er eindelijk een opgegeven proef gevlogen worden. Joris Vanderputten was tasksetter. Op zondag was het briefing om 10u30. Het was afwachten, de ene regenbui na de andere kwam overgetrokken. Briefing verlaat naar 12u. Als we zouden vliegen zou alles snel moeten gemonteerd worden. Dat baarde mij geen zorgen. Op 20min was de ASW 19 vliegklaar. Dat was gisteren ook al gelukt met een topteam. Helaas werd de dag gecancelled en werd de uitslag van zaterdag de definitieve.

Afgesloten met een spaghetti a “ la Palmenaer” zijn we huiswaarts gekeerd om volgend jaar terug te keren.

### Sofie Beckers



De ASW 19 achter de sleper van Geraardsbergen

**Grote Prijs Geraardsbergen 2016**  
 Geraardsbergen Overboelare, Belgium, 23 April 2016 – 24 April 2016  
 News Pilots Tasks & results Downloads Gallery

#### Overall results for Victor Boin after task 1

Previous day Next day

#	CN	Contestant	Glider	Total
1	CM	Dennis Huybreckx	LS 8	531
Club: KACK Handicap: 108				
2	LT	Wim Akkermans	LS 8a	527
3	BJ	Daan Spruyt	LS 1f	425
4	OI	Geert De Palmenaer	Pegase	306
5	FU	Pieter Lievens	Std. Cirrus	276
6	ES	Sofie Beckers	ASW 19	124
7	BR	Peter Bertels	Std. Libelle	0
7	HH	Jan De Roo	pegase	0

**Grote Prijs Geraardsbergen 2016**  
 Geraardsbergen Overboelare, Belgium, 23 April 2016 – 24 April 2016  
 News Pilots Tasks & results Downloads Gallery

#### Overall results for Sportklasse after task 1

Previous day Next day

#	CN	Contestant	Glider	Total
1	CM	Dennis Huybreckx	LS 8	1,000
Club: KACK Handicap: 108				
2	LT	Wim Akkermans	LS 8a	992
3	BJ	Daan Spruyt	LS 1f	800
4	HB	Koen Vanderputten	Ventus 2cT/15m	724
5	FU	Jelle Vandebeek	Ventus cT 17.6m	598
6	OI	Geert De Palmenaer	Pégase	577
7		Pieter Lievens	Std. Cirrus	519
8	UU	Johan Lievens	Duo Discus T	456
9	ES	Sofie Beckers	ASW 19	234
10	HH	Jan De Roo	Pégase	0
10	HI	Jörgen Nuyts	LS 6a	0
10	BR	Peter Bertels	Std. Libelle	0

# Kempencup

Een jaar geleden besloten we samen om eindelijk eens zelf deel te nemen aan de Kempencup, een 4-daagse wedstrijd die door de KAC georganiseerd wordt op het vliegveld van Weelde.

De voorbije 15 jaren – geloof het of niet – hebben we de goede gewoonte aangeleerd om jaarlijks naar deze toffe wedstrijd af te zakken, tot nog toe steeds als ophaalploeg (voor Theo, Bart, Sébastien, Henri, ...) al was het maar voor de gezellige sfeer en de lekkere hamburgers.

De Kempencup is onderdeel van de Beker van Vlaanderen, een regelmatigheidscompetitie over 3 regionale Vlaamse wedstrijden : de Kempencup, de Kiewitcup en de Keiheuvelcup.

Woensdagavond komen we aan op het vliegveld en installeren we ons op de camping, zodat we donderdag goed uitgeslapen aan de wedstrijd kunnen beginnen. Sébastien en Julie zijn er ook al. Sebba zal meevliegen in de sport-transponderklasse, wij doen mee in de sportklasse zonder transponder (en mogen dus niet naar Nederland vliegen). Julie Vanhoyland is er ook al, Astrid vergezelt Michaël op z'n eerste wedstrijd met de Twin Astir. Sofie komt later aan. Eerst nog wat verbroederen met de andere deelnemers, samen frietjes eten op de camping en gezellig keuvelen tot op het ogenblik dat de opkomende nachtkilte ons via een omweg naar de toog in de loods naar ons bedje jaagt. De start van het weekend is veelbelovend. Neem daarbij nog het uitstekende lentezomerweer dat ons de volgende dagen zal vergezellen, en het wordt snel duidelijk : dit wordt een superweekend! Astrid last nog een spannend nachtspel in, maar is donder-

dag alweer paraat dankzij de goede nachtelijke zorgen van Michaël en de twee Julie's. Gelukkig loopt haar avontuur alvast goed af!

Donderdag vroeg opstaan : briefing om 10.00h. Griet zal vandaag vliegen – we hebben een beurtrol uitgedokterd om elke discussie te vermijden – en achteraf gezien is dit de moeilijkste dag van allemaal gebleken. Bart Schillebeeks en z'n team doen hun best om een mooie proef uit te schrijven, wat resulteert in een proef van 262km, slalommen tussen CTR's en R-zones tot aan Kessenig in het uiterste noordoosten van België en tot slot flirten met de Nederlandse grens op de terugweg naar Weelde. In piste brengen en boxen gebeuren redelijk chaotisch. De wedstrijdleiding heeft een schijnbaar eenvoudige manier van free-gridding uitgekiend, maar in de praktijk loopt alles toch in het honderd. De vlucht is zwaar, met blauwe thermiek en geen al te hoog plafond. Griet landt buiten op amper 9km van het vliegveld. De teleurstelling van het eerste moment slaat al snel om in fierheid wanneer blijkt dat ze een 4<sup>e</sup> dagplaats op een totaal van 17 deelnemers heeft behaald, we zijn goed begonnen. De broers Vanderputten op 1, Geert de Palmenaer op 2 en Emiel de wachter op 3 gaan ons voor.

Vrijdag zijn we al wat meer relaxt, briefing pas om 10.30h, dus we kunnen rustig ontbijten. Monteren doen we toch nog snel voor de briefing, kwestie van de chaos bij het free gridding voor te zijn, tevergeefse moeite, zo blijkt later. De wedstrijdleiding besluit om een AAT van 2.30h over 188km uit te schrijven. Sé-

bastien last een rustdag in, hij heeft jammer genoeg geen teamgenoot die een dagje de knuppel kan overnemen. Jörgen vliegt vandaag, en is na de vlucht niet echt gelukkig. De 8<sup>e</sup> plaats hebben we voornamelijk te danken aan het feit dat meerdere zwevers de aankomst niet bereikt hebben. 5 minuten te vroeg gefinisht en enkele slechte keuzes gemaakt onderweg. We bekijken het positief : we leren aan 100km/h (zelfs sneller), en morgen is nog een dag. Bovendien behouden we onze 4<sup>e</sup> plaats, de top van het klassement blijft ongewijzigd.

Zaterdag hoeven we niet te monteren – de LS6 heeft buiten geslapen – dus we kunnen nog wat meer relaxen. Griet vliegt, en na de buitenlanding van donderdag besluit ze om een marge in te bouwen. De proef brengt de deelnemers alweer tot in het uiterste oosten van Vlaanderen, over een afstand van in totaal 267km. Het begin is veelbelovend : een convergentielijn ligt ongeveer opgelijnd met de koers naar het eerste keerpunt. Al gauw volgt de ontzuivering : de rest van het traject is veel minder goed, en de piloten van de sportklasse komen als allerlaatste toe op het vliegveld. Na lang wachten zien we eindelijk het vertrouwde silhouet van de LS6 in aanvlucht voor de landing. Veilig vliegen heeft ons wat snelheid gekost, maar we zijn rondgeraakt op een 9<sup>e</sup> plaats. Geert landt buiten, maar Christophe Laenen steekt ons voorbij naar de 3<sup>e</sup> plaats. We blijven dus al bij al op een zeer mooie 4<sup>e</sup> plaats staan, maar Peter (Bertels) en z'n Libelle naderen ons tot op een 100-tal punten. Ingo zorgt 's avonds voor wat extra spanning door de camper aan de binnenzijde af te sluiten,

maar na vlotte tussenkomst van een takelfirma kunnen we met z'n allen genieten van de traditionele zaterdagavond-BBQ. We gebruiken de gelegenheid om gezellig te verbroederen met onze vrienden van Zutendaal, die met hun Twin Astir op een mooie tweede plaats staan in de clubklasse. 's Avonds aan de bar wordt nog rustig doorgeboemd over vanalles en nog wat.

Zondag: blauwe thermiek en sterke wind (alweer). De wedstrijdleiding schrijft een relatief korte proef uit van 188km, kwestie van op tijd te kunnen afsluiten. Tijdens de briefing worden alle vrijwillige medewerkers nog eens bedankt – en terecht – maar dan moeten we snel met z'n allen gaan boxen. Jörgen besluit om voor het eerst met water te vliegen, zo'n 60 liter en vleugels en staart moeten helpen om wat sneller te kunnen rondvliegen. Alweer moeilijk vliegweer met zwakke blauwe thermiek, maar het water blijft erin. Deze gok loont, want wat verderop blijkt dat

## Kempencup 2016

Weelde, Belgium, 5 May 2016 – 8 May 2016

News Pilots Tasks & results Downloads Gallery

### Overall results for SPORT after task 4

< Previous day Next day >

Task	Meteo	Daily	Total				
#	CN	Contestant	Team	Club	Glider	Handicap	Total
1	HB	Vanderputten & Vanderputten		VZP	Ventus 2	114	2,639
2	CG	Christophe Laenen		Albatros	LS 1 f	100	2,232
3	HI	Francart & Nuyts			LS 6	111	2,122
4	ED	Emiel De Wachter		ACK	LS 8	108	2,037
5	BR	Peter Bertels		BZC	Std. Libelle	98	1,973
6	LE	Geert De Palmenaer		Vlaams Zweekvliegcentrum Phoenix Belgium	Ventus 1	110	1,969
7	DJ	Jan De Roo		Vlaams Zweekvliegcentrum Phoenix	DG 100	100	1,688
8	F7	Bert Matthys		KAC	Mosquito	107	1,484
9	CLV	Jorick Soffers		KAC	Std. Libelle	98	1,189
10	ME	Eddy De Coninck		KAC	Pegase	102	1,188
11	XO	Guy Piccart		LZC	DG 300	104	996
12	42	Michel Van Put		RBAC	DG 505 20m	104	870
13	FF	Philippe Matthys		VZA	Discus 2T/18m	114	701
14	CE	Peter Cuypers		KACK	LS 6	111	625
15	H&M	Hugo Thibau		KAZM	Taurus	99	549
16	PL33	Jean-Pierre Libioul		RBAC	DG 300 WL	105	533
17	WV	Wim Verholle		KAC	Cirrus B 18.34m	102	360

Emiel met z'n LS8 onvermijdelijk moet afhaken. In de nood kent men z'n vrienden, en de laatste 120km worden samen met Geert De Palmenaer en z'n Ventus afgelegd. Een mooie 4<sup>e</sup> dagplaats bekroont onze gezamenlijke inspanningen. De grootste verrassing moet dan nog komen: Peter heeft met z'n Libelle te veel last gehad van de sterke wind (tot 40km/h!) en Emiel is moeten buitenlanden. We worden dus

3<sup>e</sup> in onze klasse, op iets meer dan 100 punten achter Christophe. De broers Vanderputten blijven het hele weekend ongevaarlijk en eindigen met een voorsprong van 400 punten.

We hebben met z'n beide enkele beginnersfoutjes gemaakt, er is bij beide duidelijk nog veel plaats voor progressie. De kiem is wel gelegd: wedstrijdvliegen is eigenlijk gewoonweg plezant voor de hele familie, zonder meer. De progressie die je maakt tijdens zo'n wedstrijd is onschatbaar, de kameraadschap en de tips vanwege de andere deelnemers zijn onbetaalbaar. De gezellige sfeer – ondanks het grote deelnemersaantal van meer dan 60 vliegtuigen – is op zich al een reden om naar Weelde af te zakken, het vliegavontuur maakt het nog boeiender.

Griet was één van de 3(!) vrouwelijke deelnemers aan de Kempencup, hopelijk volgen andere 'dewouw-ladies' haar voorbeeld.

Hele dikke merci aan de twee Julie's (Belpaire en Vanhoyland), Sofie en Astrid om zich als volleerde nanny's te bekommeren over onze belhamels. Jullie waren onmisbaar!

**Jörgen Nuyts**



De LS3 van Sébastien na zijn buitenlanding in Erichem op 5 mei...

# 100 km met een TMG

Zoals verschillende mensen op de club moest ik, om mijn vliegbrevet te halen, nog een 50km-vlucht maken ofwel een 100km-vlucht met instructeur. Gezien mijn theoretisch examen vervalt in februari 2017 MOEST het dus dit seizoen gebeuren.

Reeds op het einde van vorig vliegseizoen had ik al enkele keren geprobeerd om 50km te vliegen maar zonder succes. Ook dit seizoen was het me nog niet gelukt, deels door mijn onkunde, deels door de mindere weersomstandigheden.

Luc Vandebecq had me gesproken over de mogelijkheid om een 100km-vlucht uit te voeren met een TMG (Touring Motor Glider) op Saint-Hubert. Hij had van de mensen daar geregeld gekregen dat hij met de leerlingen van De Wouw gebruik mocht maken van hun TMG aan ledenprijs.

Ik wilde niet wachten tot het einde van het vliegseizoen om dan vast te stellen dat iedereen nog zijn vlucht moest maken en er dus geen plaats meer vrij zou zijn. Op 17 mei hadden we om 10u afgesproken in ons clubhuis om de vlucht voor te bereiden. Ik had reeds thuis een vlucht uitgestippeld en dus konden we de details van deze vlucht verder afwerken. Berekenen van heading, bearing, hoeveel-

heid brandstof, ..., vooral dingen die vooral bij motorvliegen gebruikt worden, maar het was een leerrijke ervaring. Eens de voorbereiding klaar, zijn we naar Saint Hubert gereden. Na de nodige administratieve taken konden we aan de slag.

Even de motor laten warmdraaien en we konden vertrekken. Luc deed de take-off en eens in de lucht was het aan mij. Aan de hand van een vliegkaart en onze voorbereiding vertrokken we richting eerste keerpunt: Libramont. Ik had geprobeerd om mijn keerpunten zo te kiezen dat ze makkelijk herkenbaar waren vanuit de lucht en dat was blijkbaar goed gelukt. Er loopt een weg van Saint-Hubert naar Libramont dus het volstond om deze weg in de gaten te houden. Na Libramont ging het richting Habay, net voor Aarlen. Luc raadde me aan om ergens in de verte een herkenningspunt te zoeken om daar naartoe te vliegen.

Vanaf Habay vlogen we naar Libramont. Hier lag geen weg die ik kon volgen en dus kwam te tip van Luc hier goed van pas. Ik had als keerpunt het memoriaal gekozen maar eens ik in de buurt kwam kon ik het niet vinden. Nochtans via Google Maps had ik het telkens makkelijk gevonden. Na lang zoeken had ik het toch gevonden; ik was blijkbaar veel te ver aan

het kijken want ik vloog er bijna vlak boven. Dan ging het terug richting Saint-Hubert.

Even voor onze aankomst vroeg Luc mij om een gesimuleerde buitenlanding te maken. Ik koos een veld uit, vloog ernaar toe en draaide in downwind. Eens het veld voorbij gevlogen zag ik op mijn hoogtemeter dat ik nog maar 150m had. Niet talmen dus en direct in base draaien, maar dan bleek dat ik nog veel te hoog zat. Zelfs met volle remkleppen kon ik onmogelijk genoeg hoogte verliezen. Gelukkig hadden we een motor en konden we verder vliegen, maar met een gewone zwever zou ik serieus in de problemen hebben gezeten! Ik had er geen rekening mee gehouden dat het buitenlandingsveld lager lag dan het vliegveld van Saint-Hubert. Die 150m op de hoogtemeter was dus helemaal niet juist! Even later hebben we het nog eens geprobeerd en zonder rekening te houden met de hoogtemeter lukte het deze keer wel. Boven het vliegveld van Saint-Hubert nam Luc het terug over om de landing te doen.

Eens veilig aan de grond hebben we de rest van onze administratie in orde gebracht en konden we terug naar Tienen, de 100km op zak en een leuke en leerrijke dag achter de rug.

**Jan Bruyninckx Jd**

## Bestuur club

Hoofdbestuur 2016

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

# 100 Km overland met FI

Zoals de meesten onder jullie al weten, moeten de leerlingen volgens de ATO regelgeving een overlandvlucht maken vooraleer ze hun praktijk examen kunnen afleggen. Ofwel 50 km solo of 100 km met instructeur of zoals ze het in de ATO noemen FI.

Ikzelf heb geopteerd om met een instructeur 100 km overland te gaan.

Zo kan de instructeur nog wat tips geven of de punten waar je extra aandacht moet aan schenken als je overland gaat.

Dus daarmee dat ik aan Theo gevraagd heb of hij met mij een overlandvlucht wou maken. En natuurlijk wou Theo zijn ervaring delen met mij en zo werd mijn eerste overlandvlucht een feit.

Natuurlijk moest het weer wel goed zijn voor overland te vliegen. En zo heel veel schitterende dagen hebben we nog niet gekregen dit jaar.

Maar zondag 8 mei was het dan zover, ik en Theo zouden overland gaan.

Na de briefing bekeken we samen nog eens het weer en namen we een beslissing welke richting we uit zouden vliegen, het noorden of het zuiden.

Maar uiteindelijk beslisten we toch om naar het zuiden te gaan omdat we daar meer kans zouden hebben op cumuluswolken.

We keken samen de kaart en de buitenlandingsplaatsen en we namen Sovet als keerpunt. Daar konden we ook buitenlanden moest dat nodig zijn.

En ook Maillen was een optie om te landen.

Daarna maakten ik en Theo ons vliegtuig klaar, de ASK13 D-6901, en we keken ook de remorque na of alles aanwezig was en dat ze geen platte band had. Dan nog even iets eten en drinken en we konden het vliegtuig naar de piste in gebruik brengen.

We vertrokken uiteindelijk om 13.30 uur. Eerst klommen we tot aan het plafond, 1400 meter. En dat ging het redelijk vlot, dus dat zag er wel positief uit voor de rest van de vlucht. De cumulussen waren zich ook aan het ontwikkelen en zo vlogen we naar een cumulus die richting zuiden lag.

Tussen de thermiekbellen was het soms wel serieus dalen, maar zoals Theo altijd zegt “de beste thermiekbellen bevinden zich voor u” en inderdaad de volgende bel dat we tegen kwamen, konden we toch ook weer vlot stijgen. Dus kregen we nog wat meer hoop.

Maar hoe korter we tegen de Maas kwamen, hoe minder cumulussen dat we zagen en sommige pompen waren ook niet zo echt sterk. Maar we besloten om toch door te gaan. We staken de Maas over en zochten naar een volgende pomp die we ook weer vonden.

Theo heeft hier ook een paar tips gegeven hoe dat je het best naar thermiek zoekt als je geen cumulus hebt. Vooral goed naar de grond kijken zoals industrieterreinen en grote zwarte daken, zij geven meestal wel thermiek. En zo schoven we langzaam maar zeker op naar het zuiden en kwamen we dichterbij ons

keerpunt.

We zagen Maillen liggen. De baan lag mooi tussen de gele bloemen en zo kon je het gemakkelijk terug vinden.

En hoe korter we bij ons keerpunt kwamen, hoe moeilijker de thermiekbellen werden dus bleven we in de buurt van het vliegveld van de baron zodat we daar eventueel zouden kunnen buitenlanden. Maar dat was niet nodig want we vonden thermiek en klommen weer mooi naar 1500 meter.

Na het keren van ons keerpunt was het terug richting Goetsenhoven maar in dit geval was de wind ons toch wat gunstiger gezind, dus ging de terugvlucht ook vrij goed.

We zijn terug geland in Goetsenhoven om 16.49 uur en daarmee hadden we een vluchtduur van 3 uur en 19 minuten en een afstand afgelegd van plus minus 114km. Ik was zeer tevreden dat ik mijn 100km overlandvliegen gedaan had. Nu kon ik mijn praktisch examen afleggen.

Ik zou iedere leerling, die een overlandvlucht moet maken, aanbevelen om er zo rap mogelijk werk van te maken. Het is een leuke en leerrijke ervaring vind ikzelf.

En met dank aan Theo die deze mooie vlucht heeft mee helpen waarmaken.

**Roel Trappeniers**

PS

Deze vlucht kun je bekijken op de Charron van 8 mei 16.



# Milieu

De keuring van de elektrische installaties van al onze infrastructuur, op 15 april, is vlekkeloos verlopen, zonder herexamens. Onze oprechte dank voor Walter en zijn ploeg. Zoals de wet het voorschrijft, gebeurt de volgende keuring over vijf jaar.

Daar het opstellen van een milieuaanvraag klasse II een tijdrovende bezigheid is en omdat de milieuwetgeving (Vlarem) bijna dagelijks veranderd, heeft onze Raad van Bestuur beslist dit te laten uitvoeren door een milieucoördinator. Rudi en mezelf hebben een onderhoud gehad met de milieucoördinator van de firma ABESCO (Bunsbeek) op woensdag 18 mei. De door haar gevraagde documenten werden reeds overgemaakt. Als alles meezit zal het dossier bij de stad Tienen ingediend worden einde

# Vliegveld

Op donderdag 21 april is in ons clublokaal een vergadering doorgegaan met iedereen die iets te maken heeft met ons vliegveld, de twee vliegclubs, de Wielerclub, de landbouwer, de houtkapper, politie (zowel Federale als lokale), stad Tienen, Defensie, Binnenlandse Zaken en Nexus Factory (zij die een film maken op ons vliegveld einde juni – begin juli). Deze bijeenkomst werd georganiseerd door het Militair Provinciecommando Vlaams-Brabant. De huidige stand van

juni. Gedurende één maand zal aan de ingang van onze club en van het stadhuis een geel document uithangen. Hierop staat vermeld dat iedereen de milieuaanvraag kan gaan inkijken op het stadhuis van Tienen en er ook eventueel klacht kan tegen indienen. Na deze maand moet de stad Tienen een beslissing nemen.

Deze beslissing komt dan weer eens op een gelijkaardig geel document dat op dezelfde plaatsen komt uit te hangen met de beslissing van de stad Tienen. Moest deze zich onbevoegd verklaren, dan wordt gans het dossier doorverwezen naar de provincie Vlaams-Brabant. Hetgeen gebeurd is bij de toelating voor ons fuelplatform. Zij kunnen dan wel een beslissing nemen. En deze moet dan weeral op een geel document op een zichtbare plaats in

zake over ons vliegveld werd er gegeven maar ook de toekomst.

De toekomst: op 01 mei 2016 zou de hoofdconcessionaris de Federale Politie worden. Alle andere concessionarissen (zoals onze club) worden aan hen ondergeschikt. Maar Defensie blijft wel eigenaar van het terrein. De Federale Politie heeft dan één jaar om haar behoeften kenbaar te maken. Daarna zou het terrein overgaan naar de Regie der Gebouwen. Onze concessie van Defensie komt dan te vervallen en

onze club uithangen.

Men mag ook niet vergeten dat de stad Tienen, de brandweer naar onze club zal sturen voor de inspectie van onze brandbestrijdingsmiddelen. Zijn er voldoende brandblussers op de juiste plaats, zijn het de juiste en worden ze jaarlijks gecontroleerd. Daarbuiten mag de stad Tienen ook zelf een milieuoordinator sturen om te kijken of hetgeen in het dossier staat, wel strookt met de werkelijkheid. En naar de zuiverheid zal zeker ook gekeken worden.

Zoals jullie kunnen lezen, een hele administratieve rompslomp waar wij helaas door moeten.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

we krijgen een nieuwe van de Regie der Gebouwen. Deze kan onze vergunning behouden of aanpassen.

Maar: naar ik in de wandelgangen vernomen heb, heeft de Federale Politie (Binnenlandse Zaken) EBTN op één mei nog niet overgenomen. Reden:????? Dus alles blijft (voorlopig) bij het oude.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



Andre bij het inkorten van de loodswaare poorten aan de militaire loods



Roel geeft een demonstratie van onze nieuwe haagschaar



Herman bij het plaatsen van een afdak voor de gasflessen

# Buitenlandingen 2016

## Halve buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel	Imm.	Afstand
06/01	Bart Huygen	Postmasburg (ZA)	LS 6	ZS-GRV	108,5 *
17/04	Rudi Coomans	Sint Truiden	ASW 20c	D-2036	15,5
04/05	Yves Ruymen	Vierzon-Méreau (F)	Discus 2b	OO-YMR	34,1***
14/05	Senne Vandenputte	Sint Truiden	ASW 19	D-6925	15,5
16/05	Johan Vanhoyland	Kiewit	Discus CS	D-9870	35,5
16/05	Bart Huygen	Sint Truiden	Discus 2b	OO-YMR	15,5
16/05	Dieter Schollaert	Sint Truiden	Ka 23	D-2363	15,5

\* vanuit Douglas (Zuid-Afrika)

## Echte buitenlandingen

01/05	Johan Vanhoyland	Welzow (D)	Discus CS	D-9870	59**
01/05	Yves Ruymen	Saint Loup des Vignes (Fr)	Discus 2b	OO-YMR	132,1 ***
02/05	Johan Vanhoyland	Mattendorf (D)	Discus CS	D-9870	67**
03/05	Johan Vanhoyland	Przewóz (Pl)	Discus CS	D-9870	39**
05/05	Griet Francart	Merksplas	LS6	D-9700	9****
05/05	Sebastien Mathieu	Erichem (Nl)	LS3a	D-1945	62,2****
08/05	Sébastien Mathieu	Mol Rauw	LS3a	D-1945	27,3****
21/05	Yves Ruymen & Daan Spruyt	Orvelte (Nl)	Nimbus 4DM	D-KRME	257,1

\*\* Vanuit Klix (D)

\*\*\* vanuit Issoudun (Fr)

\*\*\*\* vanuit Weelde



Jaarlijkse inspectie van onze brandblussers door BGS



Tweejaarlijkse controle van onze tankinstallatie door ATK



Roel en Yves bij het terugplaatsen van de dekplaten, na onze elektrische inspectie

# ATO-Nieuws

Het eerste dossier om een praktisch examen aan te vragen in het EASA-systeem is bijna klaar. Brett, Jan JD, Roel en Astrid slaagden er als eersten in om hun 50 km overlandvlucht (of 100 km met instructeur) uit te voeren.

Het examen moet aangevraagd kunnen worden voor je theorie-examen vervalt op 20/02/2017. Probeer dus zeker je overlandvlucht uit te voeren, of maak gebruik van de mogelijkheid om dit met de TMG te doen vanuit Saint-Hubert. Spreek hiervoor af met Luc Vandebecck.

Zorg ervoor om na je geslaagde overlandvlucht het nodige papierwerk in orde te brengen om je dossier te vervolledigen.

Je kan deze checklist gebruiken om zelf na te kijken of je dossier volledig is:

- blauwe opvolgingssteekkaart (= achterzijde van het registratieformulier form. 301)  
Hierop moet de 'finale check' ingevuld worden ... (= Skill test form 601)
- credit report (= Groen blad door Koen opgemaakt - Hebben ze op het secretariaat Liga)
- de gele en groene opleidingskaarten van voorheen
- attest Theorie-examen (witte kopie)
- de blauwe opleidingssteekkaart  
Opleidingssteekkaart volledig afgewerkt: overal kruisjes! (goed nakijken)
- de overland documenten van de 50 km (of 100 km) proef:  
Vorbereiding en uitvoering (form. 322-323)
- formulier finale check (form. 601)
- kopie medical

Het is van groot belang is dat iedereen zijn eigen dossier (vliegboek, opleidingsboekje, ...) goed in orde houdt.

## Welke startwijze komt op mijn "Bewijs van bevoegdheid voor vliegend personeel"?

De startwijze van je skill-test komt op je nieuwe EASA-vergunning.

Bijvoorbeeld: je start je skill-test met een sleepstart, dan kun je voor je praktisch examen enkel sleepstart aanvragen. Op je vergunning staat dan enkel "TOW".

Heb je aan de lier geoefend en 5 lierstarts solo uitgevoerd krijg je via een sticker deze aantekening in je zweefvlieglogboek.

Ben je solo aan de lier en wil je 'WINCH' en 'TOW' op je vergunning dan moet je voor de skill-test een sleepstart én een lierstart doen. Ook op je praktisch examen zul je dan een sleepstart én een lierstart moeten uitvoeren, om beide aantekeningen op je vergunning te krijgen.

**Koen Pierlet**

---

## Prestaties

### Gingen solo op 10 april

Nick De Clippel  
Michaël Matthijs

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

**Theo Stockmans**

# Uitslag Championnats de France

## Championnats de France - Standard - 15m - biplace 20m

Issoudun Le Fay Airport, France, 30 April 2016 – 7 May 2016

News Pilots Tasks & results Downloads Gallery



### Overall results for Standard-15m-biplace20m after task 8

[Previous day](#) [Next day](#)

Task	Meteo	Daily	Total	
#	CN	Contestant	Glider	Total
1	ET	Louis Boudierlique	Discus 2a	5,133
2	FB	Christophe Cousseau	ASG 29	5,032
3	EY	Christophe Ruch	Ventus 2 ax	4,899
4	U2	Erwan Le Gall	ASG 29	4,675
5	DA	Frédéric Hoyeau	Discus 2a	4,609
...				
9	1L	Antoine Havet	Ventus 2a	4,461
HC	FS	Daan Spruyt	ASW 27	4,428
10	FP	Aboulin & Delobel	Arcus	4,275
...				
25	EQ	Aude Grangeray	Ventus 2a	3,512
HC	52	Yves Ruymen	discus 2b	3,507
HC	FA	Jan-Philipp Gliese	DG 505 20m	3,450
26	2AS	Henry & Prudhomme	Duo Discus T	3,403
...				
42	SM	Dominique Galpin	Duo Discus	231
43	V92	Frank Viroil	LS 8	230

HC = Hors Concours, not competing officially

## Beker Gerard De Praetere

Plaats	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	16/05/16	7u51
2.	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	14/05/16	6u39
3.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	16/05/16	6u33
4.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	16/05/16	6u28
5.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	16/05/16	6u06
6.	Jan WAUMANS	LS1-o/c/d	16/05/16	4u55
7.	Sofie BECKERS	ASW 19	9/04/16	4u13
8.	Rudi COOMANS	ASW 20	1/05/16	4u06
9.	Mattijs CUPPENS	ASW 19	1/05/16	3u42
10.	Senne VANDENPUTTE	ASK 23	9/04/16	3u20

Tussenstand op 23 juni 2016

## 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

Sofie Beckers  
Jan Bruyninckx Jd  
Bart Huygen  
Jörgen Nuyts  
Koen Pierlet  
Theo Stockmans  
Roel Trappeniers  
Johan Vanhoyland

### Foto's

Mattijs Cuppens  
Sébastien Mathieu  
Daan Spruyt  
Theo Stockmans  
Roel Trappeniers  
Senne Vandenputte  
Johan 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.



**All Correspondence**  
1 Leicester Road  
Kensington, 2094 Johannesburg  
Tel: +27.11.615.2461  
Fax: +27.11.622.5363  
Email:  
bobcar@global.co.za  
Website:  
<http://www.sssa.org.za>



Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs vzw  
Patrick PAUWELS  
Dagelijks bestuurder  
Termikkelaan 9 - B-2530 Boechout  
Tel.: +32 (0)3 454 33 34  
Fax: +32 (0)3 454 33 88

29<sup>th</sup> May 2016

Dear Patrick,

We hereby confirm the past performance of;

Bart Huygen; 1000 km Diploma application. Flown 27/12/15

We confirm;

- 1) The OO for the flight is appointed by SSSA, number 549.
- 2) Distance flown was 1008.5 km.
- 3) The flight was flown within our National VFR rules with no airspace violation and no flying was done after legal sunset time.

We trust the above meets with your requirements, should you need any further information, please contact me.

Yours faithfully,

  
P.P. Nouwens.  
[pieter@nouwenscustom.co.za](mailto:pieter@nouwenscustom.co.za)



On behalf of The Aero Club of South Africa



