



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 18 nummer 3
Van juli tot september 2012



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 18 nummer 3
Van juli tot september 2012**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Eerste solo



Quintin wacht op de sleper voor zijn eerste solo op SF34 tijdens het zweefvliegkamp tijdens de eerste 2 weken van juli. Een volledig verslag van het kamp kan je lezen op pagina 3...

Pilot-for-a-day

Piloot voor één dag

TIENEN - Op 1 september organiseren de jongeren van de Koninklijke Vliegclub de Wouw de tweede editie van "Be a pilot for a day".

Na een succesvolle eerste organisatie in maart willen ze ook nu hun sport in de kijker zetten. Op 1 september worden jongeren van 14 tot 30 jaar uitgenodigd op het vliegveld van Goetsenhoven. Ze vernemen in de voormiddag wat theoretische achtergrond over het zweven, na de middag maken ze een vlucht in de lightsimulator en besturen ze uiteindelijk een écht zweefvliegtuig onder begeleiding van een instructeur.

"Op de 'Be a pilot for a day'-dag laten we je kennis maken met de zweefvliegsport", zegt pr verantwoordelijke Koen Pierlet. "Hoe prachtig het uitzicht daarboven is, hoe lang je wel in de lucht kunt blijven dankzij thermiek, wat er gebeurt als we ergens een buitenlanding moeten maken en wat dat kost. (RP/foto rp)

Info: 0496 67 25 05,

www.dewouw.be/zweefvliegen



Word piloot.

In dit nummer

Eerste solo	1
Pilot-for-a-day	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Zweefvliegkamp	3
Luchtcadetten: Zweefvliegkamp in Bertrix	4
Theoretische lessen	4
Vinon 2012	5
Bayreuth 2012	7
Prestaties	7
Sportcommissie	7
676,6km in de Alpen	8
Australië	10
Milieu	10
Initiatievluchten	11
Vliegveld	11
Be a pilot for a day	12
Buitenlandingen 2012	13
GP Geraardsbergen 2012	14
Kempencup 2012	14
Belgian Gliding Nationals	15
Artikels voor Cumulus	16
Colofon	16

Foto cover

Alle deelnemers van het zweefvliegkamp op een rij...

Op 1 september ging de 2e editie van "Be a pilot for a day" door. Met 20 deelnemers werd het een drukke dag voor de organisatoren. Alles verliep zeer vlot, en we haalden opnieuw de lokale pers met dit initiatief.

Alleen jammer dat enkele personen, die nochtans zo mooi geposeerd hadden voor de fotograaf, uiteindelijk "buiten beeld" vielen eenmaal de foto in de krant stond... ;-).

Lees er alles over op pagina 12 van deze Cumulus.

Woordje van de redactie

Sedert het verschijnen van onze laatste Cumulus hebben er verschillende clubactiviteiten plaats gevonden. Begin juli hadden wij ons vliegekamp met veertien deelnemers. Al onze tweezitters dienden ingeschakeld te worden. Mede door het goede weder en de samenwerking met de 1 Wing uit Bevekom, werden deze twee weken een succes. Onze dank gaat ook naar alle medewerkers en vooral de deelnemers.

Quentin Kint ging zelfs solo, een primeur. En het bezoek aan het vluchtleidingscentrum van CANAC en Zaventem waren ook een schot in de roos.

Zoals reeds in de Cumulus van juni aangehaald en ook in de huidige vermeld, gaat op gebied van vergunningen en opleiding 't één en 't ander veranderen. Dit alles hebben wij te "danken" aan Europa. De meerwaarde voor onze luchtsport is nihil. Men wil ons eigenlijk dezelfde weg laten volgen als de commerciële luchtporten. Wat absurd is. De bureaucraten die al deze regelgevingen op papier zetten, hebben volgens mij, niet het minste benul van onze huidige werkwijze. Waarom dan, ik hoop dat Europa het weet, maar ik twijfel er heel erg aan. Waarom iets veranderen dat goed werkt ??

De toekomst van ons vliegveld heeft ook weer enkele malen de kranten gehaald. Onlangs nog met de eventuele inplanting van een gevangenis. Maar telkens hoor of lees ik dat de stad Tienen wenst dat onze club blijft bestaan, m.a.w. onze stad wil het vliegveld onder de één of andere vorm behouden. Wij mogen Tienen en zijn bestuurders daar zeer dankbaar voor zijn. Ook zij zetten onze club in een positief daglicht. Maar ik heb het gevoel dat niet alle leden dat beseffen.

Het is niet als het kalf verdronken is, dat men moet handelen, maar nu.

In elk geval, nog een mooi najaar en vergeet niet te winterwerken.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › **Zondag 28 oktober:**
start theoretische lessen
- › **Zaterdag 10 november:**
Halloweenocht
- › **Zaterdag 22 december – dinsdag 01 januari 2013:**
Kerstkamp

Beker Gerard De Praetere

Eindstand seizoen 2012

	Piloot	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	13/05/12	10u09
2.	Johan VANHOYLAND	22/07/12	7u33
3.	Bart HUYGEN	22/07/12	7u22
4.	Sebastien MATHIEU	13/05/12	7u00
5.	Yves RUYMEN	22/07/12	6u55
6.	Kai ARSTILA	27/05/12	6u39
7.	Rudi COOMANS	22/07/12	6u26
8.	André RUYMEN	13/05/12	6u24
9.	Luc VANDEBEECK	22/07/12	5u54
10.	Ruben MICHAUX	11/08/12	5u26
11.	Senne VANDENPUTTE	13/05/12	5u04
12.	Jeremy WOUTERS	11/08/12	4u25
13.	Griet FRANCART	28/05/12	4u15
14.	Herman MOENS	13/05/12	3u59
15.	Jean-Luc VANDEBEEK	28/05/12	3u45
16.	Mattijs CUPPENS	29/07/12	3u34
17.	Jan WAUMANS	10/06/12	3u29
18.	Michaël DEHERT	26/05/12	3u08

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 december 2012**

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

Zweefvliegkamp 02/07-13/07

Dit jaar vond de tweede editie van het zomerkamp plaats. Er waren veel meer deelnemers in vergelijking met vorig jaar (zo'n 15 deelnemers, vorig jaar waren er ongeveer 5). De eerste week was erg warm en jullie zullen wel weten welk effect dat heeft in een cockpit. De tweede week was kouder en er viel al wel eens regen, maar vrijwel alle onweersbuien zijn langs ons heen getrokken. We hebben (uitgezonderd vrijdag) elke dag gevlogen.

02/07 We maakten kennis met de instructeurs van die week (Jörgen, Koen Pierlet, Theo) en diegenen die er nog geen hadden, kregen een vliegboekje. Tussendoor stelden we ons aan elkaar voor.

03/07 In de namiddag vloog er een Junkers Ju 52/3m beter bekend als 'tante Ju'. Vol bewondering staarden we het zeldzame vliegtuig van op de grond/uit de lucht na.

05/07 In de voormiddag twijfelde men of we zouden kunnen vliegen. In afwachting werden we opgesplitst in 2 groepen: de ene groep begaf zich naar de flight simulator, de andere groep kreeg een les over bergvliegen van Johan VHL. Het werd uiteindelijk toch nog een warme maar mooie vliegday. Op een gegeven kwam Didier met de boodschap dat Bevekom gebeld had en dat Theo dringend moest terugbellen; omdat Theo op dat moment met een leerling aan het vliegen was, liepen we met het telefoonnummer naar Piet en die belde naar Bevekom. Beauvechain wilde dat elk (zweef)vliegtuig bij vertrek opriep op 122,5 (approach Bevekom). Dit omdat zij druk vliegverkeer zouden hebben. (Daar hebben we in het verdere verloop van de na-

middag niets van gemerkt.) Dit werd gemeld aan Theo en zodra hij geland was, belde hij terug. Theo kreeg het voor elkaar dat we niet moesten oproepen op voorwaarde dat we niet hoger dan 600m AGL zouden vliegen.

06/07 Op zijn 13de vlucht ging Quentin Kint solo op SF34. Op het einde van de vliegday werd hij dan ook grondig gedoopt.

10/07 's Morgens kregen we bezoek van de Belgian Air Cadets. Er was bij hen ingebroken. (Computers, geld... waren gestolen) In ons clublokaal of de hangars was echter geen enkel spoor van inbraak en er leek niets verdwenen te zijn.

11/07 We zijn rond 16u gestopt met de zweefactiviteiten vanwege het slechte weer.

13/07 We brachten een bezoek aan de controletoren in Steenokkerzeel. Mattijs en Luc gaven een rondleiding. Mattijs gaf ons uitleg bij enkele computerschermen, waaronder één met de kaart van België en alle vluchten die op dat moment

boven België vlogen (Dit waren er verbazend veel). Ze hadden nog een uur kunnen doorgaan met hun uitleg ware het niet dat het zo verstikkend warm was geworden in de kleine ruimte. Hierna gingen we naar de controletoren. Enkelen waren bang om met de lift te gaan dus enkele anderen zouden samen met hen de trap nemen. Maar toen ze de trap zagen en concludeerden dat die er nog benauwder uitzag dan de lift, namen ze toch de lift.

We mochten het luchtverkeer volgen vanaf de verdieping onder de verkeersleiding die niet in gebruik was. Later mochten we een kijkje nemen bij de verkeersleiders.

Het kamp kort samen gevat: men heeft er -dit is vanzelfsprekend- gevlogen, maar ook gelachen, plezier gemaakt, veel bijgeleerd en er zijn nieuwe vriendschappen ontstaan. Naar mijn mening was dit kamp een succes en ik hoop dat er nog vele kampen mogen komen.

Laura Lenaerts



Op bezoek in de controletoren van Zaventem

Luchtcadetten: Zweefvliegkamp in Bertrix

De eerste 3 weken van juli (1-21) ben ik met de cadetten op kamp geweest in Bertrix. Ondanks het slechte weer (ofwel was er teveel wind, ofwel was het plafond te laag, ofwel regende het) hebben we toch zoveel mogelijk proberen te vliegen. We hebben zo een vijftal echte 'goede dagen' gehad. Wanneer het regende werden er allerhande activiteiten geor-

ganiseerd zoals een bezoek aan het luchtvaartmuseum in Brussel en aan de luchtmachtbasis van Florennes,

Op de betere dagen hebben enkele cadetten hun 50km brevet gehaald, en hebben er twee hun pax (passagiers)licentie behaald.

We waren met zo een 23 cadet-

ten en een tiental KMS'ers (toekomstige piloten van het beroepskader) die hun verplichte opleiding tot zweefvliegpiloot volgden. Enkele daarvan konden al reeds zweven (burgerclubs of ex-cadetten).

Ondanks het weer hebben we ons toch goed geamuseerd...

Vincent Verbiest



Vincent en zijn ploeg voor hun Twin Astir I

Theoretische lessen

Op 28 oktober starten onze theoretische lessen (andere data zie elders in de Cumulus). Deze reeks wordt afgesloten met een theoretisch examen.

Wegens de toekomstige, nieuwe Europese regelgeving is het best mogelijk dat het de laatste maal is dat de clubs deze examens zelf mogen organiseren. Daarna zal dit gebeuren te Brussel bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Het afleggen van dit examen bij het

DGLV zal tijdens de werkuren gebeuren en tegen betaling. De details zijn nog niet gekend.

Daarom zou ik met aandrang aan de nieuwe leden willen vragen om deze cursus te volgen en aansluitend het examen af te leggen. De clubleden hoeven enkel het cursusboek te betalen. DGLV heeft reeds laten weten dat zij de resultaten van de afgenomen examens zullen aanvaarden. Onze club kan echter niemand dwingen.

Belangrijk

Enkel de clubleden die in het bezit zijn van een geldige oefenvergunning kunnen aan "ons" examens deelnemen.

Wat ook reeds beslist werd door het DGLV is dat de zweefvliegvergunningen in de toekomst enkel door hen, en ook tegen betaling, zullen uitgereikt worden. Ook hier ontbreekt nog de detailuitvoering.

Theo Stockmans

Vinon 2012

Vrijdag 27 juli was het zover, we vertrokken naar Vinon-Sur-Verdon. Zaterdagmiddag kwamen we na een lange autorit eindelijk aan. Papa en ik gingen ons meteen inschrijven op het secretariaat. We besloten pas op maandag te beginnen met vliegen want we wilden er goed fris en uitgerust aan beginnen.

Op zaterdag ging papa zijn zwever nog in elkaar steken samen met mijn nonkel en zondag gingen we zwemmen in de Verdon om af te koelen en om ons al wat aan te passen aan de warme temperaturen hier in het zuiden. Achteraf gezien was dat blijkbaar niet zo een goed idee want het waterzuiveringstation in Gréoux was volgens bepaalde mensen kapot waardoor het water in de Verdon niet al te proper meer was. Wij hebben er alleszins niets van gemerkt.

Maandagmorgen, onze eerste vliegdag, papa vloog met zijn Discus en ik met een ASK13 van de club in Vinon. De eerste vlucht was meteen al een zeer fijne en aangename vlucht samen met een instructeur van daar, Guillaume.

De volgende dagen bleef ik met de ASK13 vliegen maar met een andere instructeur, Antoine.

De volgende ochtend en nog enkele dagen na mijn eerste solovlucht toerde ik nog wat rond



Antoine helpt me bij het vertrek.

Op vrijdag 3 augustus was het dan zover: 'Ik mocht alleen de lucht in!' maar natuurlijk onder toezicht van Antoine die regelmatig contact hield met mij over de radio. Na mijn landing, nog voor ik stilstond, hoorde ik hem over de radio 'Parfait Charlie Novembre' (het laatste deel van de immatriculatie van de ASK13 waarmee ik vloog).

Ik kreeg meteen na mijn vlucht al een flesje water over mij van een instructeur van daar.

boven Vinon met de ASK13. Ik was zeer blij dat ik uiteindelijk toch nog elke dag kon vliegen vermits de stagairs van Air France hun stage op het vliegveld hadden waardoor het natuurlijk zeer druk was met heel veel vluchten.

Na enkele dagen vliegen met de ASK13 stelde Antoine voor om mij 'te leren vliegen' met de ASK21. Eerst was ik daar niet echt voor te vinden want ik wou niet afstappen van de ASK13 maar uiteindelijk heb ik dan toch maar toegestemd. Mijn eerste vlucht maakte ik met de 'Echo Mike', één van de twee ASK21 die de club in bezit heeft. Zoals ik al eerder zei, had ik al van in het begin iets tegen de ASK21, ik ging erin zitten en zat helemaal niet goed, ik kon zelfs de remkleppen (omdat ze te sterk waren) en de gele bol niet bedienen. Bovendien was het dan ook nog is een andere piste die ik nog niet kende wat ook al een tegenvaller was. Antoine zei achteraf dat ik goed gevlogen had en de dag erna met de 'Charlie Novembre' solo mocht omdat die remkleppen veel minder sterk waren om te openen en te sluiten en je daarin een extra rugsteun kon



Jean giet zijn flesje water trots over me heen.



Antoine geeft me de laatste nodige uitleg.

bevestigen om rechter te zitten. De volgende dag maakte Antoine mij helemaal klaar voor mijn solo in de ASK21 tot op het moment dat Jean-Claude (een andere instructeur in Vinon) ons kwam vertellen dat de radio het niet deed, met als gevolg ik mijn solo dus niet mocht uitvoeren in die ASK21. Hij zei dan meteen dat ik de 'Echo Mike' moest nemen maar natuurlijk ging dat ook niet vermits die sterke remkleppen. Antoine was natuurlijk in alle staten maar hij moest en zou het probleem oplossen. Hij ging meteen naar de mecaniciens om te vragen of de ASK21 de volgende ochtend meteen in het werkhuis mocht en... gelukkig was dat geen enkel probleem! Achteraf bleek dat het kabeltje gewoon niet aangesloten was, helemaal niets met de radio zelf dus! Uiteindelijk mocht ik dan toch vertrekken voor mijn eerste solovlucht met de ASK21.

Na een geslaagde landing gingen we de vliegtuigen wassen en weer binnenzetten. Na het binnenzetten vroeg Antoine om even mee naar het secretariaat te gaan (nietsvermoedend dat het secretariaat al lang gesloten was om 21u ging ik mee) en op

onze weg kwamen we Corentin (een jonge sleeppiloot en ondertussen ook vriend van mij) tegen en Antoine vroeg ook aan hem om mee te gaan. Toen begon ik me stilaan te realiseren dat we richting zwembad aan het wandelen waren met als gevolg dat mijn eigen instructeur in samenwerking met Corentin mij in het water gekieperd hebben.



Dit was dus het resultaat...

Daarna heb ik nog enkele solovluchten met de ASK21 gemaakt waaronder wel één hele speciale. Toen ik werd opgesleept schoot plots mijn kabel los op 75m hoogte, wat niet zo

aangenaam was. Als oplossing heb ik gewoon op een andere piste geland, dit had ik eerder als eens geoefend met Antoine wat in deze situatie veel hulp heeft geboden. Dan was het alweer de laatste dag van ons verblijf in Vinon. Antoine wou mij nog solo laten gaan op Astir maar hij wist niet dat het mijn laatste dag was. Toen hij daar achter kwam heeft hij mij meteen de manual van de Astir in handen geduwd en mocht ik hem buitenzetten en klaarzetten.

Uiteindelijk vond ik het een zeer geslaagde vlucht maar de Astir is toch niet zo mijn ding, geef mij maar een houten ASK13 (hier hoef ik geen reacties op, het is gewoon zo)! 's Avonds ging papa nog een beetje rusten/slapen voor de lange autorit terwijl ik nog voor een laatste avond naar de club in Vinon ging om afscheid te nemen. Prachtige avond! 22h30 tijd voor een laatste 'au revoir' en we vertrokken weer naar ons thuisland.

Tot volgend jaar!

Vanhoyland Julie

Bayreuth 2012

Dit jaar was er terug sprake om naar Bayreuth te gaan voor twee weken. Eén week zou genoeg zijn voor mij, daar ik nog wat verlof nodig heb om met de vrienden een maand naar Australië te gaan.

Dus op zaterdag 1 juli spraken we af in de club rond 9u30. Michael en Geert waren ook van de partij. Die morgen was het weer goed en dat gaf ons hoop en goesting om met volle vaart te vertrekken. Waarom zeg ik dit? Wel, vorig jaar zijn we daar uitgerend. Van misère nog een camper gaan huren, dat was wel de max.

Aangezien we daar met de plaatselijke toestellen mogen vliegen, moesten we niks trekken en dat gaf ons de kans op de autosnelweg wat sneller dan 90km/u te rijden. Na een paar uren zijn we gestopt om de benen te strekken en iets te drinken en tegen ongeveer 16u15 waren we te plaatse. Deze keer had Geert voor ons drie een kamer gereserveerd.

Nadat we onze bagage op de kamer hadden achtergelaten, haastten we ons naar de "flugplatz".

De vriendelijke mensen van vorig jaar waren duidelijk blij ons te zien. Na een goede briefing van Martin voor ons en de

Duitse "Segelfluggäste" uit Krefeld gingen we aan de slag.

Zondag eerst een checkvlucht met Martin in de ASK21 en voor mij een looping met de boodschap "Luc, do this never alone" waren we goed bevonden voor de komende dagen.

Maandag de bakken verdelen en ik mocht op de LS4 b, Geert op DG 300 en Michael op LS8.

Wat die dag betreft was het weer niet zo goed en werd het maar een vluchtje van 2u01.

Geen paniek daar de weersverwachtingen voor dinsdag er beter uitzagen. Met een goed gevoel gingen we in 't restaurant van de club lekker eten en natuurlijk een paar pinten drinken om goed te slapen, want de bedden waren vreselijk!!!!

Dinsdag veel beter dan de maandag en op tijd de bakken in piste en na een goede sleep had ik vlug 1.500 meter. Dat geeft een goed gevoel en goede vooruitzichten voor de vlucht, wat ook zo was.

Uiteindelijk vloog ik 3u40. Voor velen onder ons een makkie, maar ik had ervan genoten. Blijft voor mij nog steeds iets om te ontspannen en als ik het beu ben, naar beneden. Michael deed er zo'n 5u05 over en van Geert weet ik het niet meer.

De volgende dag, dus woensdag, was het weer al een heel pak minder en vlogen wel enkel dubbel met de ASK 21.

Eerste vlucht met Geert, ik achteraan, was redelijk en bleven we maar één uur boven, zodat Michaël met Geert nog een vlucht kon doen. Die bleven ongeveer ook één uur boven. Zoals eerder vermeld was het weer niet zo denderend en hoorde ik op de radio veel regen voor de komende dagen. Wat ook het geval was en voor de vrijdag ook.

Vanuit België kreeg ik dan een sms om zaterdag iets de gaan drinken en was de beslissing voor mij vlug gemaakt. Nog even Martin opgebeld voor de afrekening, wat ie zonder problemen begreep en rond 13u richting België.

Om 19u15 was ik al thuis en de "Witte Hoegaarden" was welkom.

Natuurlijk is het in Duitsland vliegen zeker de moeite, maar weeral heeft het weer er anders over beslist.

Hopelijk volgend jaar beter, want iedereen is daar welkom

Luc Pashuyzen

Prestaties

Gingen solo

- › Quentin Kint op 06 juli
- › Julie Vanhoyland op 03 augustus

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

Theo Stockmans

Sportcommissie 27 juni 2012

5 uren duurvvlucht

- › Senne Vandenputte

3000 m hoogtewinst

- › Johan Vanhoyland

Practisch examen hulpinstructeur

- › Jörgen Nuyts
- › Koen Pierlet

Theo Stockmans

676,6km in de Alpen

Einde juli, begin augustus hebben Johan, Julie, Jan, Kai, Koen en mezelf kunnen genieten van een prachtige zweefvliegvakantie in het Provençaalse stadje Vinon. Het weer werd alsmaar beter en wij hebben prachtige proeven kunnen vliegen (zie website Charron). Ik mocht de laatste dag (10/08) een opgegeven proef van 676,6km op de Charron zetten en dit met een gemiddelde snelheid van 102km/u. De laatste 525km haalde ik zelf een gemiddelde van 111km/u. Dit was een persoonlijk record. Ik moet er wel bij zeggen dat die dag proeven van 900km en meer zijn gevlogen door de echte “krakken”.

Al deze proeven worden gevlogen langs hetzelfde traject, langs dezelfde hellingen en langs meestal dezelfde “pompen van dienst”. Is het dan zo gemakkelijk of kan iedereen het van de eerste maal. Neen, men moet wel vertrouwd zijn met het terrein en het hellingvliegen moet je onder de knie hebben. Want deze vluchten worden ook deels onder de bergkam gevlogen, dus naast de hellingen. En de buitenlandingsterreinen langs dit parcours moet je kennen zoals je broekzak. Tevens moet de wind goed zitten en er moet “brise” (hellingwinden) zijn.

Om mijn vlucht te volgen kun je best op de schets kijken. De omliggende namen zijn de bergen of bergketens die ik in mijn verhaal vernoemd heb. Gedetailleerd kun je die vlucht bekijken op de Charron.

Ik vloog deze vlucht met een vleugelbelasting van ongeveer 50kg/m².

Vlucht: Greoux- Plampinet- Pont d’Aiguines-Saint Crepin-Saint Jurs-Guillaume- Vinon.

Reeds vóór 12u vormden de

eerste Cu zich in de omgeving van mijn vertrekpunt, Greoux-les-Bains, dus onmiddellijk vertrekken. Achter mijn vertreklijn kon ik reeds tot 2000m klimmen wat mij toeliet met een comfortabele hoogte de Serre de Montdenier te bereiken. Daar kon ik onder de Cu klimmen tot 2300m. Met deze hoogte ging het rechtstreeks naar de Blayeul en hoefde ik niet langs Coupe. Deze twee bergketens zijn bijna steeds een zekerheid qua thermiek. Boven de Blayeul steeg ik tot 2600m maar een Cu ten NO ervan, gaf mij 3000m. Ik zat voldoende hoog om langs de Blanche - Dormillouse - Morgon rechtstreeks naar de Guillaume door te steken. En onderweg kon ik nog, in rechte lijn, wat stijgen meepikken.

Daar zich reeds een Cu gevormd had boven Tête de Lucy (enkele Km ten westen van de Guillaume), verkoos ik deze eerste. In ’t begin moest ik wel helling vliegen (hier kwam ik ook Yves tegen met de Nimbus 4 DM). Maar de wolkenbasis hing op 3500m, dus comfortabel. Langs het westelijk gedeelte van de Clotinaille en de Fouran (ook wel “koninklijke weg” of “voie royale” genoemd) bereikte ik de “Tête du Peyron met nog 3100m op mijn hoogtemeter. Deze berg is meestal ook een certitude. Je moet wel wat zoeken maar 4 à 5m/s geïntegreerd zijn er geen uitzonderingen. Hier haalde ik meer dan 4000m en kon ik eigenlijk, mits een goede cheminement (Tête du Peyron- oostelijke kant van de vallei blijven en ter hoogte van Briançon oversteken naar de Crête de Peyrolle) zonder problemen mijn eerste keerpunt (Plampinet) ronden met een hoogte van 3500m.

Daarna ben ik langs dezelfde

bergketens terug naar de Tête du Peyron gevlogen. Hier vond ik mijn “dienstpomp” die mij terug 4000m gaf. Nu ben ik, eigenlijk zonder echt te pompen, maar langs de Guillaume - Blanche - Trois Evèchés - l’Ubac naar de Serre de Montdenier kunnen vliegen of ongeveer 80km. Mijn gemiddelde beensnelheid van 134km/u ligt er niet om. Mijn tweede punt kon ik ronden om 1500u, ik zat dus mooi op schema.

Nog 387km te vliegen. Nu volgde ik ongeveer hetzelfde traject als tijdens mijn eerste been. Maar niet vergeten dat ik met een reliëfhoogte van 1700m naar ongeveer 2700 moest. Dus meer pompen waardoor mijn gemiddelde reissnelheid naar beneden zou gaan. Alhoewel 96km/u is toch zo traag niet. Het vliegveld van Saint Crepin en daarna het dorpje Saint Jurs heb ik, langs dezelfde weg, zonder problemen kunnen ronden.

Nu op naar mijn laatste keerpunt en het was nog maar 17u en nog 187km te vliegen. Onderweg hadden de pompen en het plafond nog niet veel aan sterkte en hoogte moeten inboeten. Toen ik op 2350m aan de Guillaume toekwam gaf de helling nog meer dan 3m/s geïntegreerd. In een mum van tijd zat ik aan 3200m. En nu richting Vinon of nog 108km. Met langs de hellingen te vliegen had ik die afstand kunnen vliegen zonder eenmaal te draaien. Maar om nog meer van mijn vlucht te kunnen genieten nam ik aan de Trois Evèchés een pomp tot 3200m met nog 86km voor de boeg. Het was zalig genieten van deze final glide. De aankomstlijn ben ik overgevlogen met nog 1000m. Ik had dus nog wat harder op de gaspedaal van mijn Ventus 2Cx kunnen duwen.

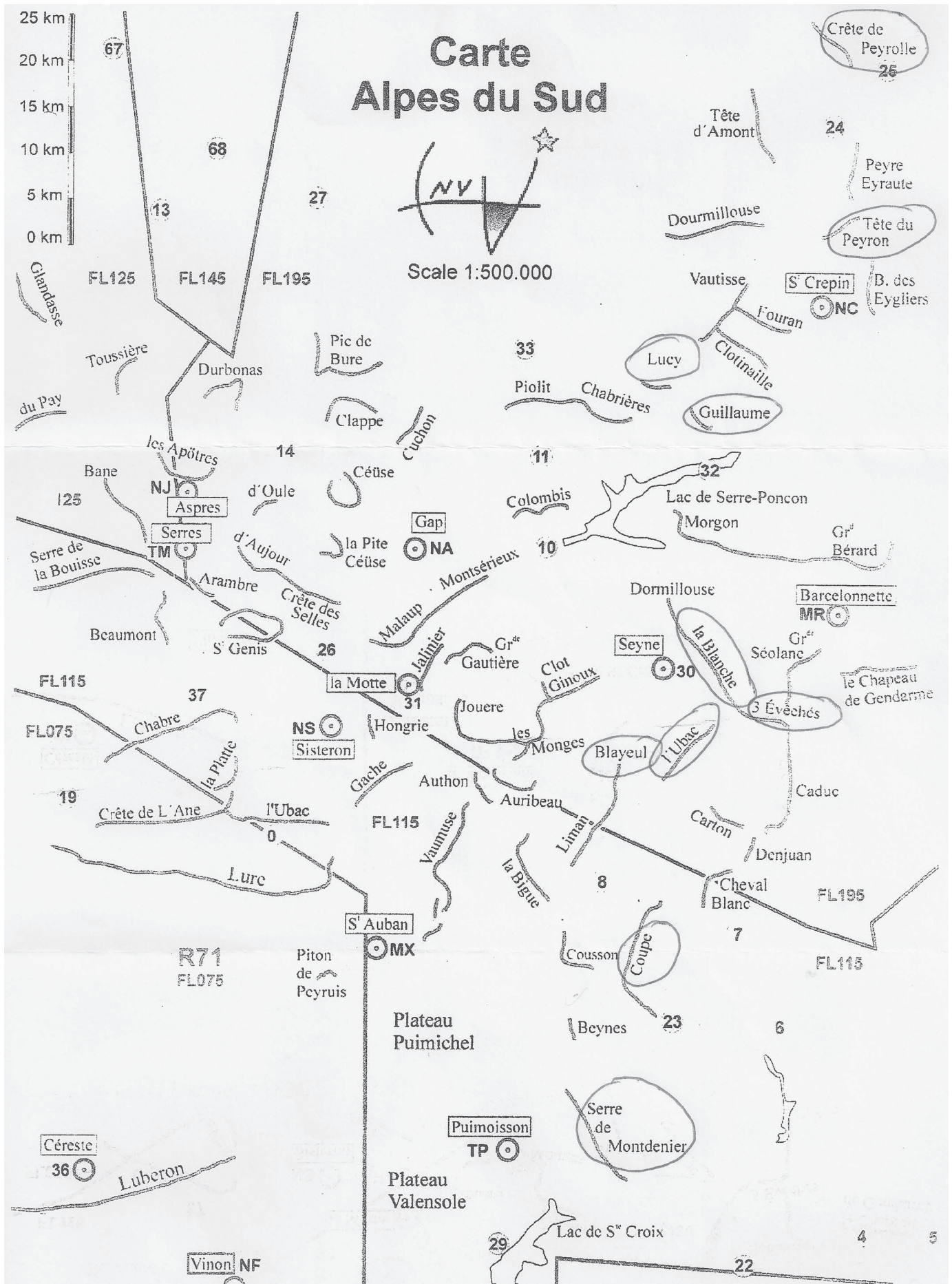
Vandaag had er zeker nog 100km meer kunnen inzitten, maar dat weet je natuurlijk nooit echt op voorhand.

Nu snel mijn toestel kuisen, de aanhanger in om de volgende morgen huiswaarts te keren. Het was een mooie periode tijdens dewelke ik in totaal 102

uren gevlogen heb.

Theo Stockmans

Opm: alle hoogtes zijn MSL.



Australië

Zoals jullie al weten vertrekken Johan, Kai, Luc (Pashuyzen) en mezelf op 22 december naar het Australische Corowa. Wij zullen daar in het putje van de Australische zomer enkele weken gaan zweefvliegen. Kai en Luc zullen er een DG 808 huren. Johan en mezelf vliegen met ons eigen toestel. Onze toestellen worden in een container naar Corowa gebracht. Het inladen gebeurde op zondag 16/09 in het Nederlandse Terlet.

Hieronder vinden jullie een tabel over het verloop van deze container.

16/09/12	Inladen te Terlet
28/09	Vertrek vanuit Rotterdam met de boot
23/10	Aankomst in het Australische Melbourne
29/10	Aankomst te Corowa
10/11	Eerste mogelijke vliegdag
16/02/13	Inladen te Corowa
20/02	Vertrek vanuit Melbourne
08/04	Aankomst te Rotterdam
13/04	Uitladen te Terlet



De vleugels steken er al in; met Francesco (links), Fons (zonnebril) schoonbroer van Johan (rechts)



Alles erin, voorlinks de KA en voorrechts de TS

Al naar gelang de situatie in het Midden Oosten, zal het schip door het Suez kanaal varen of langs Kaap de Goede Hoop.

Hiernaast enkele “packingfoto’s” te Terlet

Theo Stockmans

Milieu

Tijdens de vakantiemaanden is het kalm gebleven op dit vlak.

Onze club heeft van Defensie wel een schrijven ontvangen dat de aanbesteding voor de sanering van ons vliegveld zal gebeuren tussen september en november 2012. Eens dit is gebeurd, zullen zij ons deze firma, alsook de andere kandidaten laten geworden. Daarna is het aan ons om een firma te kiezen.

Zoals in de vorige Cumulus geschreven, vraagt OVAM dat de werken moeten gestart worden vóór 1 juni 2013.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Initiatievluchten

Zaterdag 28 juli; geen werkdag voor mij en vijftien initiatievluchten. Aha! Dat is iets voor mij. (Kwestie van mijn aantal landingen wat op te voeren.)

Maar helaas, de wolken dreven laag voorbij, lager voorbij, na twee uur wachten nog steeds te laag voorbij. (Didier ne koffie,..... Didier nog ne koffie.....)

Donderdag 15 augustus; voor (bijna) niemand een werkdag en een tweede groep initiatievluchten.

Het weer was niet denderend. Dus ik paste voor de eerste vlucht. Toch werden redelijke tijden gevlogen. Maar mijn vlucht was niet lang. Na enkele "nulletjes" en enkele "min twee's" was het na amper 12 minuten afgelopen. 't Zal wel aan de SF gelegen hebben zeker. Sorry Luc.

Daarna mocht Jean- Pierre in mijn passagiersstoel plaatsnemen. Uitvoerig uitleg gevend kon ik hem een iets langere de-

monstratie geven. Ik wees hem op de bewegingen van de zwever, veroorzaakt door de luchtstromingen, en probeerde aan te tonen hoe een piloot hiervan gebruik maakt om zonder motor in de lucht te blijven. 16 minuten; weer niet erg lang.

De volgende vlucht met de SF was voor Theo. Oei-oei, daar gaat mijn reputatie. Maar na 12 minuten stond ook Theo weer aan de grond. De voorzitter zijn goesting was door, dus was de volgende vlucht weer voor mij.

Ondanks mijn verwittiging dat het wat turbulent was, kwam er een luid : "Oeps" van mijn passagier toen we op het einde van de 17 een flinke wip kregen. Maar Mireille was van geen kleintje vervaard. Ergens tussen Goetsenhoven dorp en het kasteel vond ik een piepklein pompje waar ik me van haar mocht in uitleven. En ze kon er goed tegen. Mijn voortdurende aanwijzingen in de lucht resulteerden, eenmaal op de grond, in een uitbundige uitleg van Mireille, met de armen

gespreid, alsof ze elk moment zonder toestel wou opstijgen. Allee, zeg nu zelf : daar doen we het toch voor!!

Ook aan de twee volgende passagiers, Hilde en Alain kon ik demonstreren hoe zweefvliegers vechten met de elementen om zo lang mogelijk in de lucht te blijven.

Voor mij was het eveneens oefenen. De zware SF vliegt nu eenmaal anders dan mijn eigen TST-14. Bovendien was de rem stuk en moest op het gras geland worden. Pas na de eerste landing had ik door dat ge best het voorwiel zo lang mogelijk in de lucht houd.

Kwestie van de nieren wat te sparen. Mijn excuses bij de passagiers werden gelukkig telkens weggewuifd met een : "We hadden het erger verwacht."

OK. Many happy landings dus.

Jan Hendrickx

Vliegveld

Naar aanleiding van de eventuele inplanting van een politie school op ons vliegveld, zie vorige Cumulus, hebben Piet Vanosmael, Danny Pollet en mezelf op maandag 16 juli een onderhoud gehad met de verantwoordelijke directeur infrastructuur bij de Federale Politie. Uit dit gesprek is gebleken dat Goetsenhoven één van hun projecten is. Maar iets concreet hebben zij nog niet. Op gebied van milieu en Ruimtelijke Ordening stonden zij nog nergens. Moest hun plan toch doorgang vinden, zal de runway 17/35 verdwijnen. De RWY 06/ 24 zal blijven.

Sedert ons bezoek hebben wij niets meer vernomen van deze denkpiste. Ook de stad Tienen heeft niets meer van deze plannen gehoord.

Onlangs heeft de Federale Minister van Justitie, Annemie Turtelboom, de gemeentebesturen aangeschreven met de vraag of er op hun grondgebied geen plaats was voor de inplanting van een gevangenis. Met de gemeenteraadsverkiezingen van 14 oktober in het vooruitzicht heeft de Tiense N-VA voorgesteld om een nieuwe gevangenis te bouwen op ons vliegveld. Verder zeiden deze

politici nog dat onze club zich niet bedreigd moest voelen door hun idee.

Ik wil toch nog even meegeven dat in het Laatste Nieuws van 08/05/2006 reeds sprake was van een jeugdgevangenis. En zie, na meer dan zes jaar is er geen sprake meer van. Ook hier is afwachten geblazen.

Onlangs heb ik nog een gesprek gehad met iemand van de Luchtkadetten. Over een geplande verhuis naar ??? is er voorlopig nog geen sprake.

Theo Stockmans

Be a pilot for a day

Na het succes van onze eerste editie 'Be a pilot for a day' op 24 maart 2012 werd besloten van in het najaar (eind van het zweefvliegseizoen) een tweede editie in te richten. Door de werken aan de Hannuitsesteenweg werden ook de plannen voor de opendeurdag (met bezoek van de SV4's e.d.) opgeborgen. De datum '1 september' was dus snel geprikt! Omdat 1 september doorgaans niet iets is om naar uit te kijken bedacht ik de slogan '1 september wordt niet je eerste schooldag, maar je eerste vliegdag' om op de affiche te zetten.

Alle info werd op de website gezet en er verscheen een persbericht. Al vlug liepen de inschrijvingen binnen. Ook de aanmeldingen (de mensen die er vorige keer niet meer bij konden) werden aangeschreven ... plots nog 6 inschrijvingen extra ... uiteindelijk schreven er 22 deelnemers in.



De SF34 klaar voor de volgende lesvlucht...

's Ochtends stond er een hele ploeg klaar om de dag vlot te laten verlopen. De jeugd deed het onthaal en de bestelling van de broodjes. Ondertussen nog een sms-je van 2 deelnemers die er toch niet geraken. Uiteindelijk verzamelen we met 20 deelnemers in het briefinglokaal. Na de uitleg van Johan over inschrijving en lidgelden

gevolgd door wat theorie over het zweefvliegen. Na de metoebriefing lagen de broodjes klaar voor de lunch en waren de 'bakken' klaar en gecheckt om aan de vliegactiviteiten te beginnen. De cumulussen waren zich volop aan het vormen, dus we moesten niet te lang wachten om de eersten te laten vertrekken. Een eerste groepje kon reeds met de zwevers en sleper mee naar de startplaats om te vertrekken. De andere groep werd ook in 2 verdeeld: één groep kon in de éne simulator in 'Tienen' vliegen, de andere groep kon kennis maken met het hellingzweven.

Dankzij de hulp van iedereen hebben we van deze tweede editie weer een groot succes kunnen maken. Alle deelnemers hebben bijna een half uur gevlogen! Het was een prachtige vliegdag, misschien wel een zeer goede overlanddag, waar sommigen misschien liever overland hadden gegaan. Toch wil ik iedereen bedanken voor zijn inzet en medewerking. Dit was zeker ook een belangrijke bijdrage voor promotie van onze club en de zweefvliegsport in het bijzonder.

Koen Pierlet



Maarten geeft uitleg over de zijn zweefopleiding

Het belofde dus weer een drukke dag te worden. Ik besloot dan toch maar mijn eigen simulator naar de club brengen om meer mensen de kans te geven in de sim te zitten. Nog een mailtje doen om de werkljst in te vullen en dan ... voor één keer ... uitkijken naar 1 september.

kwamen Maarten en Julie aan het woord. Zij konden op een begeesterende manier de jongeren vertellen over hun eigen zweefopleiding.

Daarna gingen we even buiten om bij de zwevers kennis te maken met de besturing en instrumenten van een zwever,

Buitenlandingen 2012

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imm.	Afstand (km)
07/04	Jan Waumans	Manosque (F)	LS 1 c	D-3162	12*
29/04	Yves Ruymen	Pouilly-sur-Meuse (F)	Discus 2b	OO-YMR	58**
30/04	Yves Ruymen	Oberlascheid (D)	Discus 2b	OO-YMR	71,6 **
01/05	Yves Ruymen	Bizory	Discus 2b	OO-YMR	26,2 **
27/05	Johan Vanhoyland	Bierwart	Discus CS	D-9870	26,4
28/05	Kai Arstila	Andenne	Ka 23b	D-2363	35,1
28/05	Yves Ruymen	Haversin	Discus 2b	OO-YMR	61,2
28/05	Eric Vandewalle & Koen Pierlet	Bilzen (Amelsdorp)	SF 34	D-6932	42,7
29/07	Rudi Coomans	Hakendover	ASW 15	D-6915	3,9
29/07	Griet Francart	Alken	ASW 19	D-6925	26
31/07	Jan Waumans	Marcoux (F)	LS 1-c	D-3162	59*
03/08	Theo Stockmans	Valensole (F)	Ventus 2cx	OO-YTS	20*

Buitenlandingen op een vliegveld

12/04	Kai Arstila	Saint Auban (F)	DG 300	F-CFVT	40*
17/05	Kai Arstila	Kiewit	ASW 19	D-6925	55,4***
19/05	Kai Arstila	Keiheuvel	ASW 19	D-6925	30,4***
27/05	Rudi Coomans	Keiheuvel	ASW 15	D-6915	48,2
28/05	Theo Stockmans	Sovet	Ventus 2 cx	OO-YTS	54,8
28/05	Walter & Karel Vandewalle	Kiewit	Bergfalcke	OO-ZNT	36,5
28/05	Johan Vanhoyland	Moenchsheide (D)	Discus CS	D-9870	164,4
28/05	Andre Ruymen	Moenchsheide (D)	Mini Nimbus	OO-ZMS	164,4
10/06	Rudi Coomans	Keiheuvel	ASW 15	D-6915	48,2
30/06	Ruben Michaux	Kiewit	ASW19	D-6925	35,5
07/07	Ruben Michaux	Sint-Truiden	ASW 19	D-6925	16,5

* vanuit Vinon (Fr)

** vanuit Saint Hubert

*** vanuit Weelde



Rudi's ASW15 in 'long final' voor RWY24 (Hakendover)

Grote Prijs Geraardsbergen 2012

Wegens de slechte weersomstandigheden ging deze wedstrijd niet door.

Volgende clubleden waren ingeschreven:

- › Bart Huygen
- › Sebastien Mathieu
- › Johan Vanhoyland

Theo Stockmans

Kempencup 2012

Van 17 tot en met 20 mei - EBWE

SPORT

Overall results after day 2

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	CLV	Koen Vanderputten	VZP	Std. Libelle	1953
2.	717	Eric Colbrant	KACK	Std. Libelle	1894
3.	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	1871
4.	HI	Joris Vanderputten	VZP	LS 6	1800
5.	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	1782
6.	ZY	Ken Evens-Kris Van Dam	ALBATROS	Nimbus 4DM	1763
7.	CWZ	Frédéric de Groote	KACB	Std. Libelle	1690
8.	OI	Geert De Palmenaer	VZP	Pegase	1563
9.	DJ	Jan De Roo	VZP	DG 100	1484
10.	ED	Emiel De Wachter	KACK	LS 8	1470
11.	KA	Johan Vanhoyland	KVDW	Discus	1269
12.	XO	Guy Piccart	DAC	DG 300	1107
13.	WM	Jorik Michiels	KACB	Std. Jantar	1056
14.	GB	Sebastien Mathieu	KVDW	LS 3 a	880
15.	EZ	Jan Dielens	LUAC	PIK 20D	840
16.	ES	Kai Arstila	KVDW	ASW 19	723
17.	DM	Fred Bracke	VZA	DG 300	613



De startlijn op het vliegveld van Weelde

Belgian Gliding Nationals 2012

28 april tot en met 6 mei - EBSH

15-meter

Overall results after day 4

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	21	Tijl Schmelzer		Discus2	1399
2.	KV	Bert Jr. Schmelzer		Discus2	1331
3.	CA	Yves Jeanmotte		Discus2	1265
4.	MC	Jef Kell		DISCUS W T	1249
5.	520	Alain Charlier		Ventus 2C 15.0 T	1237
6.	MM	André-Emmanuel Litt		VENTUS 2AX 15.0	1196
7.	ED	Emiel De Wachter		LS8	1165
8.	CM	Dennis Huybreckx		LS8	1158
9.	KA	Jean-Louis Cornez		Discus W T	1062
10.	4	François Delfosse		Discus	1039
11.	7	Olivier Sevrin		LS4	997
12.	FS	Daan Spruyt		LS6	986
13.	JH	José Jaime		LS8	935
14.	LT	Tim Huybreckx		LS7 WL	892
15.	4V	Michael Jeanmotte Vivario Mathias		Janus C retr	881
16.	HI	Koen Vanderputten		LS6	855
17.	52	Yves Ruymen		Discus2	814
18.	5F	Louis Dresse		LS8	780
19.	B33	François Davin		Discus W	777
20.	AW	Arny Weber		ASW20B, C	667
21.	F1	Arjen Vink		Discus W	639
22.	CX	Dries van gestel		LS6	493
23.	R1	Jan Gillegot-Vergauwen		LS8	270
24.	C	Frédéric Vandenheede		Ventus 2C 15.0 T	91



Yves vertrekkensklaar in de "52". Op de voorgrond André met Godelieve De Wachter

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Jean Hendrickx
Laura Lenaerts
Luc Pashuyzen
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Julie Vanhoyland
Vincent Verbiest

Foto's

Mattijs Cuppens
Niel Deijgers
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Anita Vanhoyland
Johan Vanhoyland
Jan Waumans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

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

Verantwoordelijke uitgever

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

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

demagro

ELECTRO



50.848757,4.716431

Speciale voorwaarden
voor leden van De Wouw

ALLE ELEKTRISCHE MATERIALEN VOOR:

NIEUWBOUW



RENOVATIE

VERBOUWING



* INSTALLATIEMATERIAAL

* VERLICHTING
lichtadvies & lichtstudies

* HOME CONTROL

* HUISHOUD ELEKTRO

* VENTILATIE

* GEREEDSCHAPPEN



