



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

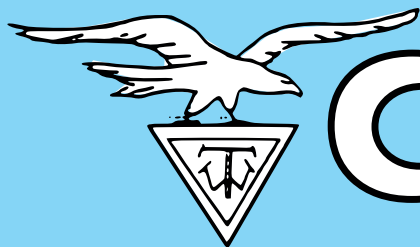
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 23 nummer 2  
Van april tot juni 2017





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 23 nummer 2  
Van april tot juni 2017  
Nummer 85

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Winterwerk (in de lente)



Kuisen van de piste



Herstellingen van de gaten in de piste



Herstelling van de gaten in de piste

## In dit nummer

Winterwerk (in de lente) .....	1
In dit nummer .....	1
Woordje van de redactie .....	2
Activiteitenkalender .....	2
Milieu .....	3
Mobiele betaling starttickets ...	4
Buitenlandingen .....	5
Vleugeluitreiking .....	8
Laatste lierdag .....	9
50 km FAI sportbrevet .....	10
Beker Gerard De Praetere ....	11
Prestaties .....	11
Klassentreffen Klix .....	12
Vliegen in Oppershausen .....	14
Vliegveld .....	15
Beker Marc Ruymen .....	15
Driedaagse van De Wouw ...	16
Uitslag 3 Daagse 2017 .....	17
5ème Balade Gourmande .....	18
Toespraak vleugeluitreiking ..	20
Jaarlijkse AV De Wouw .....	21
BK Zweefvliegen .....	23
Bestuur club .....	23
Artikels voor Cumulus .....	24
Colofon .....	24

## Foto cover

Noa klaar voor haar eerste solvlucht

## Woordje van de redactie

Ons zweefseizoen zit er al voor de helft op. Over het weder hoeven we niet echt te klagen. Er zijn reeds een paar mooie dagen geweest. Onze Charron bewijst dit.

Hopen nu dat de weergoden tijdens het vliegkamp ons eveneens goed gezind zullen zijn. Zoals de voorgaande jaren is ons kamp volzet. Om dit alles vlot en veilig te laten verlopen kunnen we enkele "anciens" goed gebruiken, vooral tijdens onze vliegactiviteiten. Voor verschillende kampdeelnemers is het nog allemaal nieuw en een ongeval is toch zo snel gebeurd. En dit zou dan ook nefaste gevolgen kunnen hebben voor onze verdere vliegactiviteiten.

De aanvraag van onze milieuvergunning blijft als een grijze wolk boven onze club hangen. In de schoot van onze club hebben we reeds verschillende, nodige maatregelen genomen. Onze sleper volgt bij het naar beneden komen, het circuit van de motorvliegtuigen. Dit begint nu op een hoogte van 400m ipv 300m. En in de schoot van de zweefsectie hebben wij voor onze sleper een vierbladschroef en geluidsdemper besteld. Dit zijn allemaal beslissingen die ons geld kosten, maar er is geen weg naast. In verschillende andere clubs is men dezelfde weg ingeslagen.

Traditioneel schrijf ik iets over het naderend einde van ons winterwerkjaar. Ieder jaar zijn er leden die uren te kort komen (minimum 25 uren). Zij komen dan, in september, aan de bestuursleden smeken voor werk. Sommigen gaan dan zelfs gedetailleerd te werk. Zoals: ik heb nog 3u15' nodig enz. Maar gedurende het jaar ziet men ze amper. En mij maak je niet wijs dat, zelfs de studerende jeugd, zich geen 25 uren op een gans jaar kan vrijmaken om hun club verder te helpen. We hebben een waaier van mogelijkheden: artikel Cumulus, restaurantdagen, werken aan de zwevers en aanhangers, enz. Er is voor iedereen wel iets naar zijn of haar hand. Maar de wil moet er wel zijn.

Eigenlijk zou het winterwerk niet mogen bestaan. Iedereen zou uit eigen beweging, zonder dwang, al deze taken moeten uitvoeren. Dus ik heb deze paragraaf ietwat tegen mijn zin geschreven.

Tot ergens in de club en nog mooie vluchten.

**Theo Stockmans**

## Activiteitenkalender

📅 **03 – 07 juli:**

1ste week vliegkamp

📅 **10 – 14 juli:**

2de week vliegkamp

📅 **14 juli:**

afsluitingsmaaltijd      kampperiode

📅 **26 augustus:**

info- en doe aan sportbeurs te Tienen

📅 **September:**

maand van de sportclub

📅 **16 september**

Start-to-fly

📅 **23 september**

Juniorenweekend

# Artikels voor volgende Cumulus: 1 september 2017

# Milieu

Op woensdag 29 maart hadden wij ons eerste overlegcomité. Voor onze club waren aanwezig: Rudi Coomans, Bart Lismont en mezelf. Volgens onze milieuvergunning werden volgende punten (verplicht) besproken:

- aantal vliegbewegingen
- vliegekampen
- circuittrainingen
- opendeurdag
- algemene bevraging naar hinder

Nochtans bij het begin van de vergadering, die in ons clublokaal doorging, werd op een harde maar serene manier, gedebatteerd over de samenstelling van dit comité. De "contra's" voelden zich benadeeld over de samenstelling. Volgens hen waren er drie contra's en negen pro's (3 ULM + 3 Wouw + 3 pro's). Er werd overeengekomen de contra's uit te breiden met zes. Zo komt men aan negen contra's tegen negen pro's. En iedereen kon ermee leven.

Al bij al vond ik het een goed overleg. Beslissingen konden er niet genomen worden, bijsturingen wel. Maar wat belangrijk is, is het overleg. Met praten kan je soms veel bereiken. Het volgend overleg is gepland voor de maand oktober, tenzij één van de partijen een eerder overleg wensen.

Zoals in de vorige editie geschreven, hadden een drietal personen bezwaar ingediend bij de provincie Vlaams-Brabant. Dit zou behandeld worden door de provinciale Milieuvergunningscommissie op woensdag 05 april. Op voorhand hadden wij reeds het verslag van LNE (Leefmilieu-Natuur-Energie) kunnen inkijken. En dat was voor onze club niet zo gunstig. De maandagavond voordien heeft het hoofdbestuur van onze club, tezamen met de ULM, een vier uur durende vergadering gehad om onze verdediging zo goed mogelijk voor te bereiden.

Aan het hoorcomité van 5 april namen, namens onze club volgende personen deel: Rudi Coomans, Piet Vanosmael, Lander (Abesco) en mezelf. Volgens mij hebben we goed geschoord. Men heeft ons de tijd gelaten om al onze punten te kunnen verduidelijken. Op het einde van de vergadering concludeerde de Voorzitster dat ze verschillende bijkomende, positieve punten gehoord had.

Deze commissie maakt nu een verslag op voor de Bestendige Deputatie van de provincie. Dit kan men eigenlijk vergelijken met het schepencollege op stedelijk niveau. Zij zullen ten laatste begin juni een uitspraak doen. Binnen de tien dagen, zullen

wij hiervan op de hoogte gebracht worden.

Deze uitspraak kan zijn:

- onze vergunning wordt vernietigd en we moeten er een nieuwe aanvragen
- onze vergunning blijft ongewijzigd
- we behouden onze vergunning mits een paar bijkomende verplichtingen (zoals vermindering van het aantal vluchten, aanpassen circuits, enz)

Ondertussen heeft onze club, in samenspraak met ULM Goetsenhoven, reeds een paar "geluidsarme" maatregelen genomen, zie woordje van de redactie. Hopen dat die een positief effect hebben op de omwonenden.

Vandaag, 22 juni, heeft de Bestendige Deputatie een beslissing genomen. Zij nemen bijna integraal de milieuvergunning van de stad Tienen over. Want ik tot hier toe gehoord heb, zie hierna (officieus).

Wat verandert er dan: onze milieuvergunning wordt voor een proefperiode van twee jaar toegekend. Het overlegcomité wordt uitgebreid met iemand van de Tiense Milieuvadvisraad (MAR) en waarschijnlijk ook één iemand van het schepencollege.

In elk geval blijven de genomen lawaaiarme maatregelen (waarvan hierboven sprake) van toepassing. Op de vergadering van het zweefbestuur van 20 juni, hebben we ook besloten om een geluidsdemper aan te kopen voor onze sleper. Al deze maatregelen kosten ons geld, maar het moet voor de omwonenden en buitenstaanders duidelijk zijn dat het ons menens is om de eventuele lawaaihinder tot een minimum te beperken. Het moet onze betrachting zijn om in vrede te leven met de omwonenden.

En langs deze weg wil ik ook iedereen, voor en achter de schermen, bedanken die hun steentje of steen hebben bijgedragen om tot dit resultaat te komen.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

# Mobiele betaling van starttickets

Sinds begin maart kan je in de club betalingen aan de zweefsectie via Payconiq laten verlopen. Al jaren werd gevraagd en getracht om een BankContact systeem op te stellen, maar werd telkens te duur bevonden het het gebruik binnen de club.

Echter nieuwe tijden brengt nieuwe mogelijkheden! Zo zorgt de digitalisatie van de banken voor heel wat nieuwe betaalmogelijkheden, ook via apps op onze smartphones. Zo is sinds vorig jaar de app Payconiq beschikbaar op de Belgische markt, en biedt ook voor onze club een makkelijk op te zetten systeem, dat ook zeer betaalbaar is. Daarom was het zweefbestuur ook snel akkoord om dit systeem op te zetten. Sinds kort kan je dus je vliegtickets via Payconiq betalen, zonder dat je nog snel ergens cash moet gaan afhalen.

Om het gebruik wat aan te moedigen, wil ik hier wat meer

informatie geven hoe het werkt, en duidelijk maken dat de betalingen veilig verlopen en gegarandeerd zijn. Payconiq als bedrijf is in de eerste plaats eigendom van ING Bank. Andere banken zoals KBC zijn ook aangesloten bij Payconiq. Echter ook wanneer je een rekening bij een andere bank hebt kan je gebruik maken van Payconiq. De veiligheid van de applicatie en betalingen zijn dus gelijkwaardig aan het ge-

hebben via je mobiele bankapplicatie. Heb je een rekening bij een andere bank, dan zullen de betalingen eigenlijk via domiciliëring verlopen. Tijdens de registratie accepteer je de domiciliëring op je rekening. Via deze weg zal Payconiq de begunstigde betalen voor het bedrag van de transactie, en zal Payconiq het bedrag van jouw rekening ophalen via de domiciliëringsoverdracht.



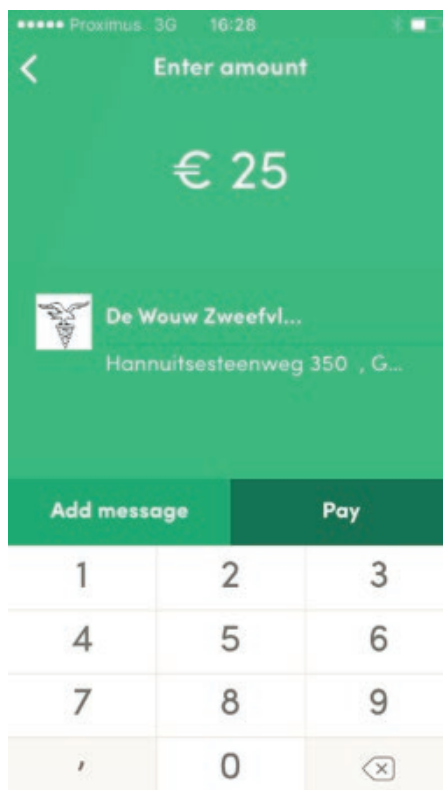
bruik van je gebruikelijke mobiele banking app, of van de BankContact app.

Indien je een rekening hebt bij ING of KBC, dan zal je tijdens de registratie ervoor kiezen om Payconiq te koppelen aan je mobiele app van je bank. Op die manier verlopen de betalingen via Payconiq alsof je een overschrijving zou ingevoerd

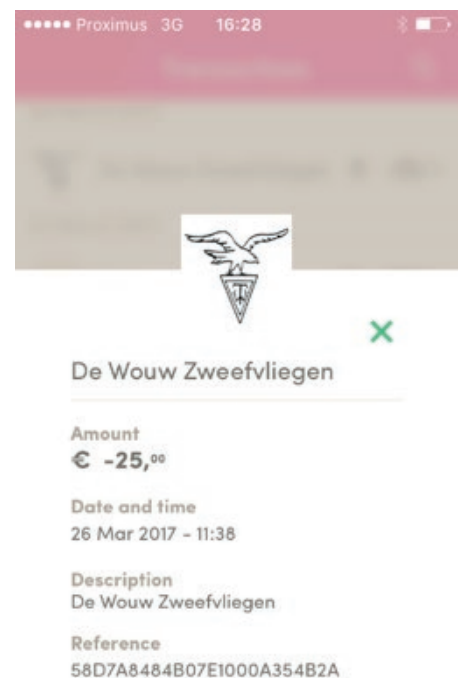
Dit is tijdelijke oplossing, vanaf 2018 zal nieuwe Europese wetgeving toelaten dat derde partijen voor jou transacties kunnen uitvoeren op je rekening, uiteraard mits jouw toestemming. Deze derde partijen zullen aan wettelijke voorwaarden moeten voldoen en gecontroleerd worden, net als banken vandaag de dag. We zullen dus ongetwijfeld apps zien verschij-



Stap 1:  
Kies de begunstigde



Stap 2:  
Geef het bedrag in



Stap 3:  
Betaling overgemaakt

nen die al je rekeningen over verschillende banken voor jou bundelt, en waar je op transparante wijze betalingen voor kan uitvoeren.

Hoe verloopt de betaling van je tickets aan de bar via Payconiq? Je start je Payconiq app op je smartphone. Bij de kopje 'stores' zal je een lijst van aangesloten winkels zien, vlakbij jouw locatie. In de club zal je dus bovenaan 'De Wouw Zweefvliegen' zien staan. Je selecteert deze en je geeft het bedrag in dat je wil overmaken. Na het

bevestigen geef je nog je Payconiq pincode in (door jezelf tijdens de registratie gekozen) en na enkele seconden zal de barman meteen op de smartphone aan de bar kunnen zien welk bedrag jij overgemaakt hebt. In geval van meerdere gelijktijdige betalingen kan hij zien wie welk bedrag overgemaakt heeft. Binnen de 3 werkdagen zal het bedrag automatisch van je rekening opgehaald worden.

Naast betalingen aan handelaars kan je de Payconiq app ook gebruiken om bedragen

over te maken aan je vrienden. De payconiq app zal op basis van je contactenlijst op je smartphone aangeven wie van deze personen ook Payconiq gebruikt. Je kan dus op dezelfde manier makkelijk geld overmaken aan je vrienden, zonder dat je het rekeningnummer moet opvragen of moet onthouden.

De Payconiq app is beschikbaar zowel in de App Store als op Google Play.

Sébastien Mathieu

## Buitenlandingen

### Op een ander vliegveld

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand
14/04	Jan Waumans	Puimisson (F)	LS 7-WL	G-DFWJ	34*
13/05	Theo Stockmans	EBST	Ventus 2cx	OO-YTS	15,5
20/05	Brett Tobback	EBZH	Ka 23	D-2363	35,5
20/05	Sebastien Mathieu	EBST	LS6c-18m	D-0045	15,5
04/06	Bart Huygen	EBKH	Discus 2b	OO-YMR	47,2

### Buitenlanding

14/04	Jan Waumans	Greoux-les-Bains (F)	LS7-WL	G-DFWJ	6*
20/05	Yves Ruymen	Arville	ASW 19 B WL	D-6925	4,3**
21/05	Theo Stockmans	Wansin	Ventus 2cx	OO-YTS	13,3
21/05	Walter Vandewalle	Reux	DG 200	OO-YOO	63
23/05	Yves Ruymen	Savigny sur Aisne (F)	ASW 19 B WL	D-6925	88,5**
27/05	Yves Ruymen	Louette Saint-Denis	ASW 19 B WL	D-6925	31,8**
05/06	Rudi Coomans	Gesves	ASW 20 c	D-2036	42
05/06	Koen Pierlet	Hingeon	ASW 20	OO-ZPC	28
10/06	Bart Huygen	Wasseiges	Discus 2b	OO-YMR	19

\* vanuit Vinon-sur-Verdon

\*\* vanuit Saint Hubert3



Buitenlanding van Bart in Wasseiges



Buitenlanding Theo in Wansin



Buitenlanding Rudi in Gesves



Buitenlanding Koen in Hingeon



Onze mecaniker Raymond bij het olie verversen van onze sleper



Dankzij deze stop is er eindelijk weer water in hangar zuid

# Vleugeluitreiking



De schotels, diploma's, bekens en vleugels...



30 en 40 jaar clublid



De gediplomeerden

# Laatste lierdag

(25 maart) seizoen 2016-2017

Op vrijdag avond 24 maart kreeg ik van Senne Vandeputte een sms met de vraag of het mogelijk was om daags nadien reeds om 9u aanwezig te zijn op EBTN.

De laatste lierdag van het seizoen 2016-2017 was aangebroken en ik had de eer om deze als instructeur van dienst af te sluiten. Zaterdagmorgen om 9u waren er reeds een zevental leden aanwezig die door Senne daags voordien werden gecontacteerd.

Het beloofde een mooie dag te worden. Een stralende zon, ideale temperatuur, de wind mooi recht in piste van RW06 en iedereen aanwezig met een goed humeur.

Alles werd onmiddellijk in gereedheid gebracht om met de lieractiviteiten van start te gaan. De SF34, de twee ASK13'n en de ASK23 werden uit de hangaar gehaald. De lierwagen werd opgesteld en liertickets werden door iedereen aangeschaft bij Didier.

Brett Tobback mocht met de ASK 23 de spits afbijten en om 10u36 vertrok hij reeds als eerste. Later op de dag deed hij nog enkele vluchten en mocht hij die dag de langste vlucht op zijn naam schrijven. Die dag werd er nog een prachtige prestatie geleverd door Sarah-Maria Matthys. Nadat ze samen met mij 2 checkvluchten had afgelegd mocht ze vanuit EBTN voor de eerste keer solo vertrekken aan de lier. Later op de dag deed ze er nog 4 bovenop wat maakt dat ze de laatste lierdag

van het seizoen 5 solo's op de lier uitvoerde en zodoende haar aantekening kreeg in haar vliegboek. Een dikke proficiat voor haar.

Het was een zeer aangename en produktieve vliegdag. Er waren die dag veel leerlingen aanwezig en maar liefst 54 vluchten werden er die dag uitgevoerd. Een record voor EBTN. Gelukkig waren er meerdere instructeurs aanwezig om samen met mij al de les- en checkvluchten uit te voeren. Bedankt Theo, Rudi en Eric.

Vanaf oktober zullen de lieractiviteiten weer gestart worden. Nu is het tijd om ons opnieuw op te slepen en de thermiek op te zoeken.

**David Coomans**



Aan de startkar

# 50 km FAI sportbrevet

Toen ik klaarstond om te vertrekken zag het weer er mooi uit, wel tamelijk veel bewolking, maar de piloten die reeds vertrokken waren konden bovenblijven.

Eenmaal opgesleept was het moeilijk om weg te komen, ik sukkelde heel de tijd tussen de 500 en 700 meter. Mijn eerste punt was Outgaarden, na toch een paar slechte pompen geraakte ik dan toch op 1200m. Ik nam mijn eerste punt en vloog richting Landen waar ik mijn volgende pomp pakte.

Nadien vloog ik naar Sint-Truiden waar ik toch ook een tijdje op 700m bleef sukkelan, niet laag, maar ook niet hoog genoeg om door te steken naar Hasselt. Maar na 1u in totaal te vliegen kon ik dan toch verder vliegen naar Hasselt.

In Hasselt kwam ik aan op 800m, onderweg was ik geen enkele pomp tegengekomen. Ik besloot eerst om Kiewiet te zoeken en lokaal te blijven van dat vliegveld. Maar boven de Ikea in Hasselt hing naar mijn mening een mooie wolk die

wel moest geven. Ik vloog erheen en had een gemiddelde van 3m/s.

Ik had ook de tip meegekregen om langs Genk te vliegen omdat er daar betere thermische zones zijn. Nadien ging eigenlijk alles volgens plan. Ik zag altijd mooie wolken en kon met zekerheid weten dat ze gingen geven. Na ongeveer 2u vliegen had ik mijn keerpunt gehaald en had ik mijn 50km.

Toen ik terugkeerde ging het eigenlijk veel vlotter, ik zag altijd andere zwevers draaien onder mooie wolken en kon dus tamelijk snel terug naar Hasselt vliegen.

Eenmaal bij Hasselt was ik Mattijs tegengekomen en namen we samen een pomp boven de stad.

Over de radio hoorden we dat de thermiek aan het afzakken was, dus besloten we zeker tot de wolkenbasis te vliegen om dan terug te keren. Toen we aan de wolkenbasis zaten vlogen we richting Sint-Truiden. Mooi samen in formatie op onze final glide, een van de

mooiste herinneringen die ik nu heb.

In Sint-Truiden hing nog een kleine cumulus, ik besloot naar daar te vliegen en nog een laatste keer thermiek te nemen voor we naar Goetsenhoven vlogen. We hebben nog 100m kunnen stijgen en hadden 1100m.

Dit moest genoeg zijn om binnen te geraken dus vlogen samen terug naar Goetsenhoven. Ik had mijn proef gefinisht en de vlucht zat erop.

Maar ik wist dat ik 4u15 moest vliegen om 50u solo te hebben. Uiteindelijk bleef ik na mijn proef nog boven tot ik die tijd minstens had. Nu mag ik ook passagiers meenemen en met de asw19 vliegen.

Samen met mijn 1000m hoogtewinst en mijn 5u duurvvlucht heb ik nu ook mijn D-brevet, iets waar ik zelf heel blij om ben.

Vlucht duidelijk geslaagd!

**Brett Tobback**



Brett in final glide terug naar Goetsenhoven

# Beker Gerard De Praetere

Tussenstand op 24 juni 2017

	<b>Piloot</b>	<b>Toestel</b>	<b>Datum</b>	<b>Duur</b>
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	18/06/17	8u21
2.	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	5/06/17	6u55
3.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	18/06/17	6u34
4.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	23/04/17	6u18
5.	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	5/06/17	6u01
6.	Sofie BECKERS	ASH 25/E/M	21/05/17	5u09
7.	Eric VANDEWALLE	DG 200	5/06/17	5u04
8.	Stijn DEVALCK	Foka	21/05/17	5u03
9.	Koen PIERLET	ASW 20	18/06/17	4u45
10.	Jörgen NUYTS	LS 6	23/04/17	4u43
11.	Brett TOBBACK	ASK 23	23/04/17	4u14
12.	Rudi COOMANS	ASW 20	21/05/17	4u14
13.	Mattijs CUPPENS	ASW 19	23/04/17	3u51
14.	Griet FRANCAERT	LS 6	21/05/17	3u28
15.	Jan WAUMANS	LS 7 WL	4/06/17	3u04

Enkel de langste vlucht per piloot, met start en landing in Goetsenhoven, die op de charron.line gezet werd, komt in aanmerking.

## Prestaties

### Ging solo op 26 maart

Noa Renquin

### Gingen solo lier

Stijn Devalck

Michaël Matthijs

### Behaalde zijn 5 uur duurvlucht

Stijn Devalck

### Behaalde zijn 50 Km afstandsvlucht

Brett Tobback

### Behaalde zijn D brevet

Brett Tobback

### Behaalde haar 300 Km afstandsvlucht (E brevet)

Sofie Beckers

### Behaalde haar 300 Km doelvlucht (diamant)

Sofie Beckers

**Theo Stockmans**

PS

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



Landen ballon OO-BAR



Opstijgen ballon OO-BRA

# Klassentreffen Klix

Ook dit jaar hadden Katrin en ik het geluk weer te mogen deelnemen aan de internationale wedstrijd te Klix aan de Duits – Pools –Tsjechische grens, zo'n 75 km voorbij Dresden. Dit jaar was de 25e editie. Er waren alles samen 130 deelnemende toestellen verdeeld over Clubklasse, Standardklasse, Open Klasse en Dubbelzitterklasse. Zoals ieder jaar moet je er bliksemsnel bij zijn. De inschrijving gaat open online de eerste zondag van november om 9h. Na 4 minuten waren alle 130 plaatsen reeds ingenomen... Het is dan ook een zeer populaire wedstrijd met een goede organisatie en mooie proeven... tenminste als het weer meezit.

De wedstrijd wordt altijd gehouden in de week van 1 mei van vrijdag tot de week erna zaterdag. We besloten op de dinsdag voor de wedstrijd al naar Klix af te reizen om zo de twee trainingsdagen te kunnen meepikken. We hadden nog niet veel gevlogen dit jaar en bovendien heb ik sinds begin dit jaar een ander toestel (Discus bT) wat toch ook weer een klein beetje aanpassen is.

De eerste trainingdag op woensdag viel al meteen in het water. De tweede trainingdag op donderdag waren er enkele periodes van droogte waardoor we onder een weliswaar zwaar bewolkte hemel toch even de lucht in konden voor een kort vluchtje in de streek. Op donderdagavond was er de verplichte veiligheidsbriefing. Na het dodelijk ongeval van een pilote vorig jaar werd er bijzonder veel aandacht besteed aan de veiligheidsprocedures op het vliegveld en in de lucht.

De eerste wedstrijddag op vrijdag 28 april wordt al tijdens de briefing gecancelled omwille van het slechte weer. Jammer

maar begrijpelijk.

De tweede wedstrijddag begint het na de briefing, terwijl we allemaal op de grid staan opnieuw te regenen. Het kleine venster waarop de wedstrijdleiding gehoopt had, komt helaas niet. Bijgevolg werd de tweede dag eveneens gecancelled.



Johan bij zijn Discus

Zondag 30 april ziet het weer er 's ochtends merkkelijk beter uit. Ook tijdens de briefing laat men er geen twijfel over bestaan : er zal gevlogen worden ! Er staan al vroeg mooie cumuli aan de hemel. In de loop van de dag zouden er mogelijks blauwe gaten komen en zou tevens ook de wind aanwakkeren. Dat alles weerhoudt de wedstrijdleiding er niet van stevige proeven uit te schrijven: ik krijg in de standardklasse een racingtask van 330 km voornamelijk in Polen. Katrin krijgt in de clubklasse ook een pittige opdracht van 268 km ook voornamelijk in Polen. De start evenals het eerste been verlopen zoals verwacht zeer goed. Na het eerste keerpunt neemt echter de wind toe. Al snel hangen de eerste toestellen laag. Tevens dient zich een groot blauw gat aan richting tweede keerpunt. Het is nu voor iedereen vechten. Over de radio hoor ik de eerste buitenlandelingen of toestellen die de proef afgebroken hebben en terug in Klix proberen te geraken. Ik bereik met veel vertraging het

tweede keerpunt in het blauw en zit ook behoorlijk laag. Samen met een viertal andere toestellen werken we ons in een zwakke thermiekbel terug tot zo'n 1000m AGL. Op naar het derde keerpunt, in het blauw en met de wind nu schuin op kop. Dit is helaas het begin van het einde. Na 206 km moet ik de

turbo trekken. Ik vlieg op de turbo terug naar Klix. Eens boven het vliegveld zie ik dat er een heel pak aanhangers verdwenen zijn of zich aan het klaarmaken zijn te vertrekken. Eens geland hoor ik pas echt wat voor een slagveld het geworden is. Niemand van de 130 toestellen haalt de finish. 87 effectieve buitenlandelingen. De rest is op turbo/motor kunnen terugkeren naar Klix. Katrin is op het vliegveld van Bronkow geland en wordt door Ralph Quindel (onze ophaler voor Klix) opgepikt. Zij is 204 km ver geraakt. Er wordt uiteindelijk toch een dagklassement opgemaakt: ik ben 24e op 29, Katrin 22e op 34. Ik ga die avond ook nog Benno Beesten (de voorzitter van de club in Ummern) ophalen, die net zoals Katrin in Bronkow geland is. Iets na middernacht zijn we terug in Klix. Het is diep in de nacht alvorens alle ophaalploegen en piloten terug in Klix zijn...

Maandag 1 mei worden we opnieuw met regen geconfronteerd. Een lage drukgebied

hangt boven de regio. De dag wordt gecancelled tijdens de briefing. Gezien het voor de meeste piloten erg laat geworden is de dag ervoor, is niemand hier rouwig om.

Dinsdag 2 mei zitten we nog steeds onder invloed van het lage drukgebied. Van vliegen zal opnieuw geen sprake zijn.

Woensdag 3 mei is er hoop op een klein venster. Men laat alle klassen gridden. Al snel gaan we naar de B-proef. Er worden twee veldbriefings gehouden, start wordt telkens verder uitgesteld. Uiteindelijk besluit men enkel de standardklasse en de open klasse te laten vliegen. We krijgen uiteindelijk zowaar nog een racingtask van 153 km. Het moet zowat een D-proef geweest zijn. Eenmaal in de lucht blijkt het plafond nauwelijks 800m te zijn... Na de start richting eerste keerpunt zakt het plafond ook nog eens en wordt de bewolking steeds dichter en donkerder. Ik zie de eerste toestellen al snel buitenlanden onder mij. Ik hoor over de radio iemand die zijn turbo getrokken heeft zeggen dat de wolken toppen zich op 600m bevinden... Het eerste keerpunt ligt duidelijk in de regen. Ik parkeer mij aan de rand van de regenzone en probeer mij in een nulletje op hoogte te houden. Dit is echter een kansloos gevecht. Turbo moet er weer aan te pas komen en zo terug richting Klix. Slechts 2 toestellen haalden het eerste keerpunt, maar dan was het ook einde verhaal voor hen. Opnieuw niemand die de finish haalt. Ik word zowaar op plaats twaalf geklasseerd, maar de wedstrijddag is niet geldig.

Donderdagochtend 4 mei staan we opnieuw op met regen. We blijven onder invloed van het lage drukgebied. Ook de volgende dagen wordt er weinig beterschap verwacht. Op donderdagavond tijdens

een speciale briefing besluit de wedstrijdleiding de wedstrijd te beëindigen. Het weer zal ook de komende dagen niet veranderen. Op vrijdagavond is er de prijsuitreiking met een BBO.

Het weer heeft dit jaar zwaar roet in het eten gestrooid. Desalniettemin hebben we er wel een mooie vakantie aan overgehouden. De organisatie heeft geen enkele moeite gespaard om een aantal snel geïmproviseerde bezoeken te plannen in de streek. Zo bezochten we de vroegere Stasi-gevangenis in Bautzen, konden we een kijkje nemen in een bruinkoolontginning in de buurt en kregen we een rondleiding in "Schwarze-Pumpe", een indrukwekkende bruinkoolcentrale op zo'n 40 km van Klix. Tevens hebben we weer wat nieuwe zweefvlieg-vrienden gemaakt. Zo zijn we

de hele wedstrijd samen opgetrokken met Siggie Baumgartel en zijn vrouw Brigitte. Sigi is de 80 gepasseerd maar samen met Brigitte (ook reeds 70+) nog steeds zeer begeesterde en actieve zweefvliegers in hun Arcus. Sigi won tweemaal de Baron Hilton cup, was 28jaar lid van de Duitse nationale ploeg en had 3 wereldrecords op zijn naam (waarvan één een opgegeven proef met een ASK-13 van zo maar eventjes 714 km wat tot op vandaag nog steeds staat). Kortom iemand met een indrukwekkende ervaring en palmares. Ik ben dan ook zeer verheugd dat Sigi aanvaard heeft om tijdens het volgende symposium van de liga begin volgend jaar als spreker zijn ervaringen met ons te komen delen. Deze unieke gelegenheid mogen jullie zeker niet missen!

**Johan Vanhoyland**

	<b>Piloot</b>	<b>Land</b>	<b>Toestel</b>	<b>Punten</b>
1	Hillebrand, Andreas	NW	LS 8	1000
2	Pollack, Peter	BY	Discus 2	995
3	Bode, Sebastian	BB	Discus	977
4	Büddig, Carsten	SH	Discus 2b	976
5	Böske, Jens	NW	LS 8	966
6	Brückner, Olaf	HH	LS 4	962
7	Hoffmann, Harald	BB	LS 3	951
8	Jarysz, Piotr	Polan	LS 6	942
9	Zuber, Roman	SN	Discus	935
10	Boysen, Henning	HH	LS 3	929
11	Kriese, Jürgen	TH	DG 400	922
11	Bischoff, Carsten	NI	ASW 28	922
13	Rabe, Jens	NI	Discus BT	918
14	Wille, René	HH	Discus 2	880
15	Josuttis, Benjamin	NI	Discus 2	858
16	Dierkes/Schlottbom	NW	Discus 2	854
17	Waltermann, Johannes	NI	LS 8	845
18	Schüch, Heinz-Dieter	SN	Discus 2	844
19	Pflug, Thomas	HB	LS 8 WL	824
20	Schüch, Kristof	NI	LS 7 WL	820
21	Dreier, Marius	NI	Discus 2	818
22	Wiesner, Johannes	HH	ASW 20	802
23	Riesterer, Ramona	BW	LS 8	739
24	Vanhoyland, Johan	Belgm	Discus	700
25	Scharbatke, Jörg	NW	ASW 24	638
26	Grau, Robert	SN	Discus 2	518
27	Spank, Carsten	SN	Discus	516
28	Kuijpers, Frouwke	Nethe	ASW 20	455
29	Proksch, Armin	HH	LS 8	170

# Vliegen in Oppershausen.

Op 6 april vertrok ik voor de eerste keer naar Oppershausen, om er te gaan vliegen tijdens de tweede week van de Paasvakantie. Rond tien uur hing ik mijn aanhanger aan op EBTN en vertrok via de E40 richting Luik naar Oppershausen.

Jörgen en Griet hadden dit leuke vliegveldje ontdekt tijdens één van hun trips met de mobilhome en ik wilde dat ook wel eens gaan verkennen. We hadden afgesproken deze week samen te vliegen in Oppershausen. Ook Pieter, Pascale en de kinderen zouden erbij zijn en Astrid en Michael zouden ook enkele dagen opkomen.

Rond 18u arriveerde ik op het vliegveld waar enkele clubleden me reeds stonden op te wachten. Na een korte kennismaking werd de poort van de hangaar opengetrokken en geen 10 minuten na mijn aankomst zat ik reeds in de Dimona om een verkenningsvluchtje te doen en de buurt te verkennen. Van een hartelijk onthaal gesproken!

Nadien werd me de 'caravan van de Jugend' aangeboden, zodat ik niet in een koude tent moest slapen.

's Ochtends kwamen ook de andere clubleden toe en kon ik mee aanschuiven aan de ontbijttafel: netjes gedekt en koffie en thee voor iedereen. Wie eet er vanavond mee? Even de handen opsteken en de kook-

ploeg van de dag zou voor een lekkere maaltijd zorgen.

Zo was er welk elke dag een vrijwillige kookploeg: op de 'Belgische avond' zorgden Pieter en Jörgen voor heerlijk stoofvlees! Na de briefing werden de zwe-

weg regelmatig, dus hij kende de binnendoor-wegen. Het was echter zo druk (iedereen vertrok voor het lange weekend) dat we ook 'binnendoor' van Stau tot Stau zijn gereden ... Na 8 en een half uur rijden was



Belgische avond, met stoofvlees

vers gemonteerd en alles klaargezet om het vliegbedrijf op te starten. Het vliegweer was die week niet erg fameus, maar ik deed op 5 dagen toch 18 lierstarts. Ik had vooral de smaak te pakken en zou met Ons-Heer-Hemelvaart zeker terugkeren voor het lange weekend.

Tijdens de heenreis (op woensdag voor Ons-Heer-Hemelvaart) reeds Johan Vanhoyland me voorbij op de autosnelweg. Hij was op weg naar Katrin, om samen te gaan vliegen in Wilche, ook een vliegveldje in de buurt van Oppershausen, net zoals Ummern, de club van Katrin.

We hebben samen onze reis verder gezet ... Johan doet die

ik eindelijk ter plaatse. "Koen, welkom! Eet je nog iets mee? Schuif maar bij er is genoeg. Oh, ja, je caravan staat ook al weer klaar!"

Er was mooi weer voorspeld, dus het zou een fantastisch lang vliegweekend worden. Omwille van de zandgrond heb je daar vliegcondities zoals bij ons in de kempen. Wat het luchtruim betreft ligt het vliegveldje net in de Noord-Oostelijke hoek van het luchtruim van Hannover. Dit hoeft echter geen probleem te zijn, omdat je nog tot FL 65 kan wegvliegen. In de richting Noord-oost, Oost en het zuid-oosten kun je bijna onbeperkt vliegen tot FL100.



Al bij al bleek het toch niet zo goed als voorspeld: eigenlijk was het te heet en kurkdroog. Soms kwam de thermiek dan ook laat op gang. Met wat geluk – door te vertrekken op het juiste moment – kon ik enkele vluchten doen van 1 à 2 uur ... maar dat was het dan ook. Op zaterdag zou ik met Katrin en Johan aanschuiven voor de BBQ op de wedstrijd in Wilche. Het weer was ook die dag niet zo goed, met als gevolg dat op de wedstrijd – waar al enkele dagen werden gecancelled – op de dag van de BBQ, zo goed als iedereen 'buiten lag'. Wat later aan tafel dus ...

De dag er na, op zondag, was het ook weer om enkel 'Platzrundes' te vliegen. Ik zou dus niet meer monteren en tijdig naar huis vertrekken. Voor volgend jaar heb ik toch reeds besloten om de ganse periode tussen OHH en Pinksteren naar Oppershausen te gaan.

## Vliegveld

Tot hier toe heeft de Federale Politie nog altijd geen beslissing genomen. Waarschijnlijk zal de nationale regering eerst haar huiswerk over de begroting moeten maken.

Wat volgens burgemeester Partyka wel vaststaat, is de bouw van een overdekte schietstand, waarvan sprake in de vorige Cumulus. Er zal binnenkort een omgevingsvergunning aangevraagd worden door de stad. Deze nieuwe vergunning omvat zowel een stedenbouwkundige aanvraag als een milieuvergunningsaanvraag. Hiertegen kunnen de omwonenden bezwaar indienen enz. Maar als

Misschien is het wel een idee om er met de club eens een buitenlands kamp te houden!

Als je dan bedenkt dat wij voor ons zweegvliegkamp 'slechts' 650 m krijgen en een cirkel van 3NM, vroeg ik me af of we geen kamp kunnen organiseren in Oppershausen.

Wanneer ik dit ginder even ter sprake bracht vertelde men mij dat de club soms nog de hele 'infrastructuur' ter beschikking stelt van andere clubs: het vliegveld, het clubhuis met volledig uitgeruste keuken, de lier (we leiden dan wel iemand op van jullie, iedereen kan dat), enz.

Je kan zo'n kamp niet vergelijken met het zweefvliegkamp nu, waar we 15 nieuwelingen opleiden. Als we een buitenlands kamp zouden organiseren zouden we met onze clubtoestellen naar ginder trekken en zorgen dat er voor elk wat

wils is: mogelijkheid tot opleiding voor de leerlingen in opleiding, mogelijkheid tot overlandvliegen voor de privé's, mogelijkheid tot het vliegen van de eerste 50-kilometers overland.

Geïnteresseerden mogen me dat altijd laten weten, pas dan kunnen we verder concrete plannen maken en afspraken met de Hannoverscher Aero-club.

Ik ga alleszins nog terug!

Meer info: <http://www.hannoversegelflug.net/haec/> en Facebook: "FlugplatzOppershausen"

**Koen Pierlet**

---

alles normaal verloopt, zou deze schietstand operationeel moeten zijn in 2019.

De bouw hiervan heeft, buiten het politio-nale aspect, ook andere voordelen. Het verloederd kazernegedeelte krijgt uiteindelijk een gedeeltelijke invulling, het tegengaan van vandalisme en sluikstorten en beveiliging. Ik zal trachten om, in de volgende Cumulus, een schets van het toekomstige gebouw te geven.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

---

## Beker Marc Ruymen

Tussenstand juni 2017

Naam	Afstand H/T km	Handicap	Handicap km
Bart Huygen	471,84	108	436,89
André Ruymen	416,14	118	352,66
Theo Stockmans	369,94	118	313,51
Sofie Beckers	304,62	122	249,69
Sebastien Mathieu	221,02	117	188,91
Yves Ruymen	200,17	123	162,74

# Driedaagse van De Wouw 2017

## 25ste editie

Daar het Pinksterweekend juist voor de examenperiode viel, kon de studerende jeugd slechts gedeeltelijk deelnemen aan onze clubwedstrijd. Volgende jaar gaat onze 3 daagse door op 19+20+21 me, veel beter.

De weergoden bezorgden ons een eigenaardig verloop.

Op zaterdag werd er vertrokken onder een wolkenbasis van amper 1000m, maar het pompte. De overlandproeven gingen meestal een stuk richting Zwartberg en daarna de Maas. Maar ver ging het niet. Bart wist toch nog 183,7 km vrije vlucht bij elkaar te sprokkelen. Rekening houdend met de meteo, een prestatie.

De meteo voor zondag voorspelde plaatselijke regen. De Ardennen zaten dicht, dus iedereen naar Limburg en de Kempen. Andre vertrok voor een buienlijn richting Hasselt. De regen achterna vliegen was geen optie en dus vertrokken Bart, Sebastien en mezelf naar de Kempen langs Diest. Het nadeel was dat je, zolang je niet in de G1 komt, niet hoger mag dan 900m. Maar zolang er wolken zijn stelt dat geen probleem. En Diest is amper 25Km van EBTN, een eventuele buitenlanding kan gevolgd worden door een terugsleep. Maar het weder speelde ons parten. Soms mooie cumuli, een uur later 8/8 overtrokken met weinig stijgen en een uur later weer mooie bloemkoolwolken. Niet gemakkelijk om daarin een proef te vliegen. Maar Andre lukte het toch om een opgegeven proef te vliegen van 269,7 km. Sebastien heeft met een long final (zonder stijgen) vanuit Hasselt, EBTN nog juist kunnen bereiken. Ik ben

moeten teruggekomen, zoals vertrokken, langs Diest. Maar we waren amper in Goestenhoven, of daar kwamen weer mooie cumuli te voorschijn, eigenaardig weder. Maar dat maakt onze sport dan ook zo spannend.

Pinstermaandag zou de topdag worden. Alle voorspellingen gingen in die richting en onze verwachtingen werden ook waarheid. Het zuiden zag er het best uit. Iedereen (behalve Yves) vloog richting Ardennen. En dit maal gingen de "kanonnen" ook vliegen met waterballast. En het heeft ons geen windeieren gelegd. Ik vertok als eerste onder een met cumuli bedekte hemel. Ik kon onmiddellijk een pomp nemen van 3m/s gemiddeld stijgen tot 1000m. Ik dacht dat ik al een te kleine proef had uitgeschreven.

Maar eens de Maas over was het veel minder. Cumuli genoeg, maar heel moeilijk om te centreren. En er blies een zuidenwind van  $\pm 25$  km/u. In de Ardennen ben ik nooit in de G2 kunnen geraken. Aan de Franse grens, na 125 km, had ik een gemiddelde snelheid van amper 65 km/u. Aan die snelheid draai je natuurlijk geen 500 km.

Maar eens in Frankrijk ging het veel vlotter. Hogere wolkenbasis, stijgwaarden van soms 3 m/s en makkelijk te centreren. Na iets meer dan een half uur bereikte ik mijn eerste keerpunt, Verdun. Ik was terug op mijn timing. Naar Maillen (volgende keerpunt) vliegen, met een goede rugwind was niet moeilijk. Mijn gemiddelde snelheid over mijn laatste 205 km (Franse grens-Verdun-Maillen) bedroeg  $\pm 110$  km/u. Daar mag ik dus best tevreden over zijn.

Maar Maillen is een slecht keerpunt. Het ligt 11 km buiten de G2. Dwz dat je 22 km in de G1 moet vliegen terwijl de wolkenbasis soms veel hoger is. Daarbij ligt het op amper 2 km van de TMA van Charleroi. Samen gevat geen goed keerpunt. Het nieuwe keerpunt zal zeker in de G2 liggen.

Nu 65 km naar Bouillion en het was reeds 16u20 of in totaal nog 175 km tot EBTN. Op een 20 à 30 km van Bouillion heb ik er zelfs aan gedacht om mijn proef af te breken. Maar ik ben van vliegveld naar vliegveld gaan vliegen: Orchimont, Bertrix, Sovet en daarna Maillen. Ter hoogte van Bertrix heb ik mijn laatste water uit mijn Ventus laten lopen zodat ik toch iets sneller steeg. Ondertus-



De hele vloot werd gemonteerd

sen had ik de sleeppiloot reeds verwittigd voor een eventuele terugsleep vanuit Sovet. Een paar pompen en een rugwind van  $\pm 30$  km/u brachten mij ter hoogte van Ciergnon tot iets meer dan 1600m. In de verte zag ik nog een reddende Cumulus. Die lag op ongeveer 40 km van EBTN en op de goede plaats. Voor alle zekerheid ben ik er maar geklommen tot 1300m. Ruim voldoende om binnen te geraken.

Later bleek deze vlucht ook de winnende vlucht van onze driedaagse te zijn. Ik heb er van genoten maar ook veel zweet voor gelaten en wat geluk.

Mijn artikel zou onvolledig zijn moest ik niets zeggen over de BBQ van zaterdagavond. Meer dan 40 deelnemers en met Chantal en Herman aan 't vuur was hij meer dan geslaagd. Straffe verhalen deden de ronde en alle mogelijke weermodellen voor de komende twee dagen werden er bestudeerd. Tot volgend jaar, zou ik zeggen.

**Theo Stockmans**



Gezellig druk in het clublokaal voor de BBQ van de Driedaagse



Wachten op de thermiek die komt... of niet...

## Uitslag 3 Daagse 2017

	Piloot	Ptn	Proef	Za	Zo	Ma
1	Theo Stockmans	2134,3	OP 503,7 Km			x
2	Bart Huygen	1975,0	OP 426,6 Km			x
3	Sebastien Mathieu	1726,9	OP 404,1 Km			x
4	Yves Ruymen	1556,4	VV 478,6 Km			x
5	Andre Ruymen	1142,8	OP 269,7 Km		x	
6	Sofie Beckers	515,7	VV 157,3 Km	x		
7	Eric Vandewalle	379,8	VV 101,6			x
8	Jan Waumans	287,1	VV 76,8 Km		x	
9	Rudi Coomans	198,2	HW 1090 m			x
10	Jan Bruyninckx Jd	184,1	HW 847 m		x	
11	Brett Tobback	68,0	Du 68'	x		

OP: Opgegeven Proef - VV: Vrije Vlucht - HW: Hoogtewinst - Du: Duurvlucht

Dit is slechts een voorlopige uitslag omdat er nog altijd proeven kunnen ingediend worden tot het einde van de maand.

**Theo Stockmans**

# 5ème Balade Gourmande

Tijdens de clubdriedaagse met Pinksteren was het weer ook niet helemaal zoals de RASP, PC-met of Top-meteo lieten uitschijnen. De uitdrukking 'erdoor kletsen' werd nog al eens gebruikt. Dit betekent: 'onder een wolkenhemel vol cumulusen niet het minste stijgen vinden, soms zelfs alleen maar stevig zakken tegenkomen en zowaar na een verwoede poging toch krampachtig in de lucht te blijven toch na minder dan 10 minuten weer aan de grond staan'.

Ikzelf had op maandag al een tweede start genomen en het beloofde niet makkelijk te worden. De mensen die wel kunnen vliegen waren tegen die tijd al nergens meer te bespeuren en hun communicatie over de radio deed alleen maar vragen rijzen zoals: "Hoe zijn die daar geraakt?"

Moeizaam in de verwaaide thermiek kon ik toch wat stijgen vinden en met Eric en Stijn in de buurt zouden we proberen naar het zuiden te vliegen. De start was zeer moeizaam, de 'pomp' missen was voldoende om weer aan circuit en landing te denken.

Na veel arbeid lukte het toch om in Hélécine, Avernas, Hanuit te geraken. Eric had reeds koers gezet naar Eghezee en ik zou volgen. Eindelijk vond ik een stevige pomp die me tot op 1400m bracht en zette ik koers naar de vijvers in Eghezee.

Eric ben ik niet tegengekomen, wel veel zakken. Om maar te vertellen hoe snel het dan gaat. Eerst nog naar het industrieterrein tussen de twee bossen in de hoop dat er toch iets 'zou geven' maar niets van dat. De volgende stap is de mentale voorbereiding op de buitenlandse landing – de eerste die ik met

de ASW 20 zou doen – en een goed veld kiezen.

Ik had al snel een veld gekozen – een bruin met groene lijntjes in – en maakte me klaar om een goed circuit te vliegen. Wiel uit, flaps in landingsstand, downwind, base en dan richting E42 (het veld lag daar vlak naast) voor de final.



De ASW20 van Koen in het veld naast de E42

Uiteindelijk werd het een goede landing in een mooi vlak veld waar de maïs zo'n 20 cm hoog stond. De autosnelweg kwam wel snel dichterbij, achteraf bekeken had ik de wind slecht ingeschat en had ik die in de rug om te landen.

Naast me in het veld was roodwit lint gespannen en de eerste mensen kwamen reeds aangewandeld. Meestal is een zwever die een buitenlandse landing maakt wel een attractie, maar dat ik deze keer zoveel volk zou tegenkomen had ik niet kunnen raden.

Je hebt ons nogal laten schrikken, klonk het eerst. Blijkbaar was ik tijdens mijn 'final' laag over deze wandelaars doorgegaan. De kinderen wilden wel eens graag de zwever zien, en ik wilde graag weten waar ik geland was om de nodige info aan de ophaalploeg door te geven.

Onmiddellijk kreeg ik een kaart-

je met de wandelroute die deze mensen volgden: blijkbaar was ik midden in het parcours geland van de 5ème Balade Gourmande. Dit is een wandeltocht waar 600 wandelaars waren voor ingeschreven, die op verschillende haltes konden genieten van aperitief, voorgerecht, hoofdschotel, dessert en kaas. Ik was dus ergens tussen het

dessert en de kaas geland, vlak naast het afgebakende parcours, en ik zou dus nog veel volk 'over de vloer' krijgen.

Ondertussen had ik Jan aan de lijn gehad – gelukkig kent die overal zijn weg – en kon ik hem uitleggen waar ik precies lag: "Tegen de autosnelweg", "Welke autosnelweg?", "En aan welke kant lig je dan? De kant van de Maas of de kant van Goetsenhoven?". Jan was er die dag ook twee keer "doorgekletst" en zou me dus komen ophalen.

Ik kon ondertussen – de rest van de namiddag – antwoorden op de meest gestelde vragen: "Was de wind op?", "Plus d' essence?", "Hebt ge u gene pijn gedaan?", "Mogen we er eens in zitten?", "Wanneer ga je terug vertrekken?" ... en ga zo maar door.

Ondertussen begon ik de tape los te maken, de koppelingen los te doen zodat alles klaar



Meer kijklustigen dan normaal...

was om te demonteren tegen dat Jan daar was. Niet veel later zag ik hem op de autosnelweg voorbijrijden.

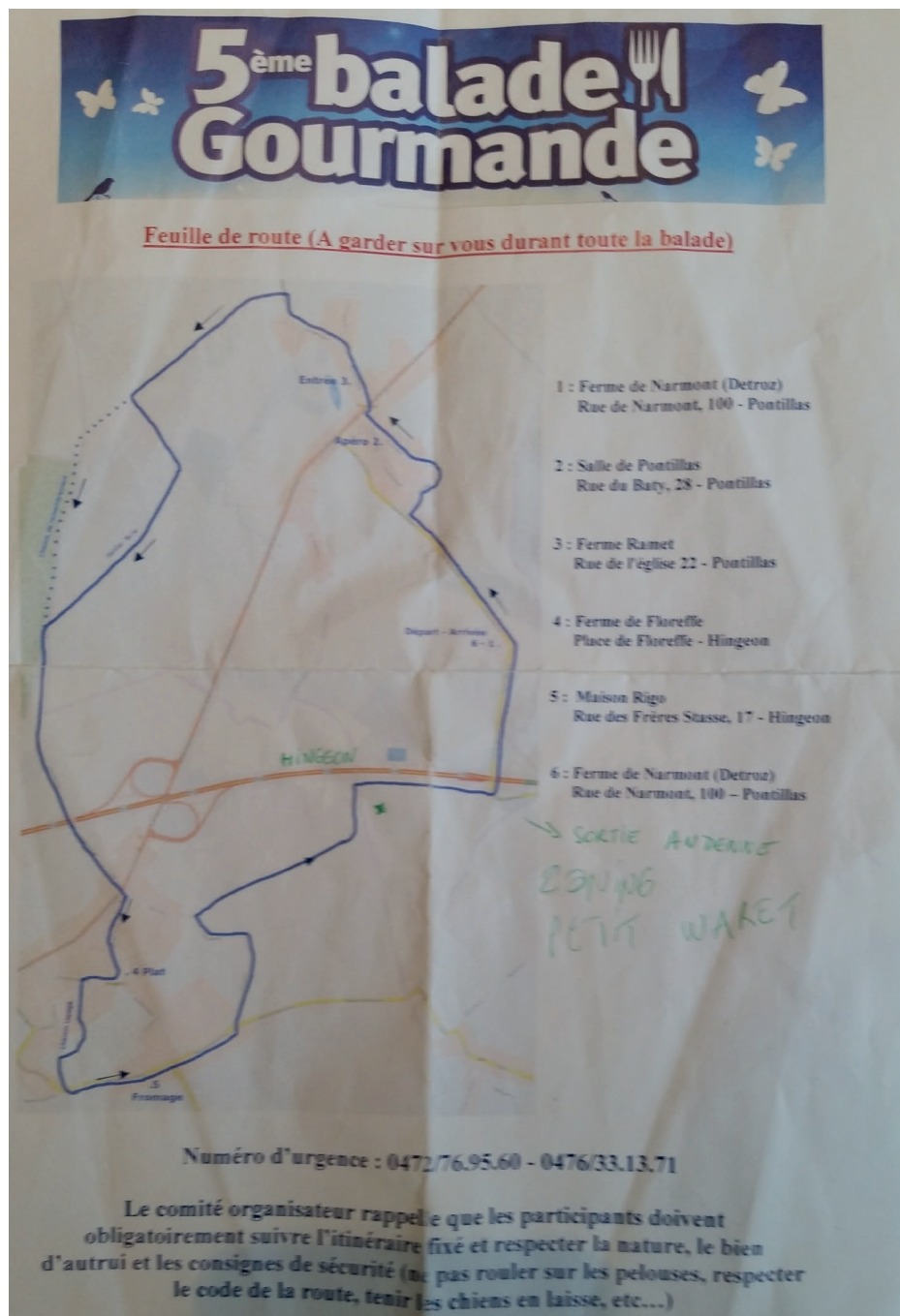
Gelukkig was er speciaal voor de wandelaars een strook tegen het veld gemaaid, zodat Jan makkelijk met de aanhanger ter plaatse geraakte. Enkele wandelaars hadden reeds geholpen de zwever tot aan de rand van het veld te trekken, dus we konden eigenlijk de aanhanger tot tegen de zwever zetten. Met veel beziens hebben we dan de zwever in de aanhanger gestoken en konden we weer richting Goetsenhoven vertrekken.

Na het verplichte "ijsje gaan eten met de ophaalploeg", waarvoor we nog onderweg even stopten in Hélécine, keerden we terug naar EBTN.

Het "ASW 20-team" (Koen & Rudij) kon terugblikken op een geslaagde eerste buitenlandse landing met de ASW 20. Allebei in mais van 20 à 30 cm hoog, De éne voor, de andere achter de Maas.

Maar hoe vertel je thuis dat je tussen de kaas en het dessert geland bent?

**Koen Pierlet**



# Toespraak vleugelluitreiking

24 maart 2017

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugelluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De Wouw.

In het bijzonder gaat onze dank naar:

Burgemeester en Vlaams Volksvertegenwoordiger Katrien Partyka

Schepen van sport Wim Bergé

de voorzitter van de Tiense Sportraad, Freddy Nolmans

de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, Guido SERGEANT en zijn echtgenote Judith

Roland Depraetere, zoon van Gerard naar wie de wisselbeker werd genoemd

Jean Nickmans en zijn echtgenote Bobke. Jean was in de jaren 60 en begin 70 secretaris van onze vliegclub. Toen werd hij opgevolgd door Stephan. Tot daar, een klein beetje geschiedenis.

Ook welkom aan de leden van ULM Goetsenhoven, onze burenen op het vliegveld.

En ten slotte ook welkom aan Sarah en Lander van het milieuadviesbureau Abesco

En niet te vergeten onze aanwezige clubleden met hun familie, en ook de wekelijkse gasten van onze vliegclub. Ook zij helpen onze club vooruit door aanwezig te zijn.

Traditiegetrouw zal ik mijn toespraak beginnen met de toekomst van ons terrein. Trouwens zonder het vliegveld van Goetsenhoven, bestaat deze

vliegclub en ook dit feest niet meer.

De Federale Politie zou binnen enkele maanden kleur moeten bekennen. Maar dat verhaal vertel ik hier nu al een paar jaar. Dus het antwoord blijft een groot vraagteken.

## Wat bracht ons het afgelopen jaar?

Zij die regelmatig de kranten lezen, weten dat het behalen van onze milieuvergunning in de kijker stond. In 2005 kwam een milieuofficier van Defensie langs in onze club met de melding: alle vliegclubs op militair domein moesten voldoen aan Vlarem, of met andere woorden, wij moesten een milieuvergunning hebben. Maar dit was gemakkelijker gezegd dan gedaan. Er moest een nieuw tankplatform komen, de grond laten saneren, alle elektrische installaties dienden gekeurd te worden, zelfs die van de oude militaire loods. Dit zou niet alleen veel werk met zich meebrengen, maar tevens moest dit allemaal betaald worden door ..onze leden. Dus de werken werden in tijd gespreid. Ik heb het dan nog niet gehad over de talloze vergaderingen met de stad Tienen, Defensie, de uitvoerders van de werken en de interne werkvergaderingen.

Maar in de tweede helft van 2016 werd onze aanvraag voor een milieuvergunning klasse 2 ingediend bij de stad Tienen. De eindsprint werd hier getrokken door Sarah en Lander van ABESCO. Er kwamen bezwaren, onze burenen werden uitgenodigd, maar op

27 december kende het college van Burgemeester en Schepenen onze milieuaanvraag goed. En iedereen in onze club is er zich van bewust dat het

college niet over één nacht ijs is gegaan. Daarom wil ik hier nogmaals de burgemeester en haar schepenen bedanken voor deze toch wel moedige beslissing.

Onze belangrijkste, andere prestaties

De motorsectie maakte vorig jaar enkele uitstappen naar het Engeland, het zuiden van Frankrijk en het Nederlandse Midden Zeeland.

Deze zweefsectie ging traditioneel op kamp naar het Franse Vinon en ging lieren in de Duitse Moezelstreek.

## Tenslotte nog enkele cijfers.

In totaal hebben onze leden 1992 uren gevlogen waarvan 842 motorvliegen en 1150 zweefvliegen. De zweefvliegers hebben ook in totaal 43500 Km overland gevlogen, wegens het minder goede weder, beduidend minder dan in 2015.

En omdat na regen zonneschijn komt, kan het dit jaar alleen maar beter.

Maar het belangrijkste, De Wouw kon weer eens een jaar afsluiten zonder incidenten of ongevallen. En daar mogen we terecht fier op zijn. Ik durf dat niet hardop zeggen, want een ongeval is toch zo snel gebeurd. Dit is niet alleen werk van de Raad van Bestuur of de instructeurs, maar alle leden hebben hun steentje hiertoe bijgedragen. En dat mag ook eens in de verf gezet worden en waarvoor mijn oprechte dank.

## Schotels (onafgebroken lidmaatschap):

Walter Vandewalle 30 jaar  
Paul Meurrens: 40 jaar

Trofee van Verdienste voor de 12<sup>de</sup> maal

Voor het jaar 2016 gaat hij naar iemand die van in den beginne, dus 2005, betrokken was met de milieuproblematiek. Het aantal vergaderingen dat hij heeft bijgewoond voor de club, weet ik niet en hij waarschijnlijk ook niet. Voor verschillende van deze bijeenkomsten heeft hij zelfs verlof genomen en of zijn madam dat weet, weet ik ook niet. Maar het belangrijkste, alles werd tot een goed einde gebracht. De trofee gaat dit jaar naar Rudi Coomans

De Vleugels

Zoals een jonge vogel voor de eerste maal zijn nest verlaat onder het waakzame oog van zijn ouders of leermeester. Zij hebben hun jongen voorbereid op dit heerlijke maar spannende moment. Ietswat nerveus tracht hij of zij een korte vlucht tot een goed einde te brengen. Terug in zijn nest legt hij in vogeltaal en reeds als een voldeerde vlieger, de kunst uit van deze wonderdaad.

Bij ons in de club gebeurt het niet anders. Eigenlijk vliegen is een prachtige sport.

De solisten in alfabetische volgorde. En wegens het slechte weder waren er vorig jaar maar enkele.

Piet Callemeyn  
Tom Damman  
Michaël Matthijs

En nu wens ik nog aan iedereen een aangename avond.

**Theo Stockmans**

# Jaarlijkse Algemene Vergadering De Wouw

Op 11 maart 2017

## 1. Welkomstwoord van de Voorzitter

Eerst en vooral heet ik iedereen van harte welkom op deze jaarlijkse Algemene Vergadering van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

## 2. Controle der aanwezigheden

Aantal: 121  
Quorum: 61  
Tegenwoordig: 79

De vergadering kan/ ~~kan niet~~ geldig beraadslagen

## 3. Nieuwe leden

Nieuwe leden: afroeping

## 4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2016

In uw uitnodiging stond vermeld dat dit verslag bij mij kon ingekeken worden. Omdat niemand hiervan heeft gebruik gemaakt, veronderstel ik dat het verslag wordt goedgekeurd.

Heeft iemand vragen?

Het verslag wordt/ ~~wordt niet~~ goedgekeurd.

## 5. Verslag der activiteiten 2016

In telegramstijl en voor zij die op onze vleugeluitreiking aanwezig waren, een gedeeltelijke herhaling

## Zweefsectie:

- eerste volledig jaar in de ATO  
- zweefkampen in EBTN, Vinon en lieren te Traben

Trarbach

## Motorsectie:

- overhaul motor CRZ  
- Eric Buyens stopt als instructeur en wordt vervangen door Jan Roosen  
- trips naar Midden-Zeeland, Headcorn (UK) en Vinon

## Gemeenschap:

- milieudossier

2016 in cijfertaal (projectie)

683 (857-697-684-653-704-697) uren motorvliegen + 160 (172-179-165-129-140-166) uren slepen

1150 (1482-1757-1265-1259-1817-1734) uren zweefvliegen

1450 (1542-1849-1465-1180-1666-1892) starts met een zweefstoestel

43505 (53003-40623-27400-38137-44758-66565) Km overland

## 6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2016

a. Motor  
b. Zweven  
c. Brandstof  
d. Gemeenschap

## 7. Budget 2017

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen  
Rekeningstanden op 09 maart 2017

## 8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2016

## 9. Verlenen van kwijting aan de rekening-commissarissen boekjaar 2016

Er is / ~~er is~~ geen kwijting

## 10. Verlenen van kwijting aan de beheerders voor het boekjaar 2016

Er is / ~~er is~~ geen kwijting

## 11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2017

a. (Motor) : Bart Maertens

Res: Benjamin Geilenkotten

b. (Zweven) : Jan Hendrickx

Res: Astrid Coomans

## 12. Objectieven 2017

In telegramstijl:

### Zweefsectie:

- organisatie zweefkamp te EBTN van twee weken
- vleugels ASW 19 nieuwe lak en Ka 8 nieuwe doek
- radio's 8,33 MHz aankopen en installeren

### Motorsectie:

- nieuwe zetelbekleding OO-RAO
- radio 8.33 voor de OO-OLI
- opfrissen OO-DKV
- trips naar Colmar, Biscarosse, Texel en Koblenz

### Gemeenschap:

- milieudossier
- vliegveldproblematiek
- schilderen piste

## 13. Het vliegveld

Ten laatste op 01 mei moet de Fed Pol zijn keuze kenbaar maken. Indien negatief wordt het verkocht. Kan jaren aanslepen.

## 14. Milieu

## 15. Allerlei

a. Benzinebladen: zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen

b. Milieu

Afvalcontainer

c. Vleugeluitreiking

## 16. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

Ik had graag één zwever en één motor gehad die in geen enkel bestuur zetelen of ook niet verkiesbaar zijn.

a : (motor) : Ruben Delaure

b. : (zweven) : Andre Ruymen

## 17. Statutaire verkiezingen

Samenstelling Bestuur?

Hoe stemmen?

Wanneer verkozen?

a. Zweefsectie: is uittredend en herverkiesbaar:

Johan Vanhoyland

b. Motorsectie : is uittredend en herverkiesbaar

Maarten Vijverberg

c. Onafhankelijken : is uittredend en herverkiesbaar

Gerry Wertelaers

Hoe kan men geldig stemmen ?

Daar het om personen gaat moet deze stemming, volgens de wet, geheim verlopen. Zelfs indien het aantal kandidaten overeenkomt met het aantal openstaande plaatsen.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

Ik mag zeggen, en mijn collega's bestuurders mogen mij tegenspreken als ik de waarheid niet zeg, de sfeer in ons hoofdbestuur loopt goed. Soms wordt er wel eens hard gediscussieerd maar alle beslissingen, bijvoorbeeld, worden unaniem genomen.

Zijn verkozen:

Johan Vanhoyland, Maarten Vijverberg en Gerry Wertelaers

Zijn er nog vragen ?

Hierbij verklaar ik deze Algemene Vergadering voor gesloten. Uw club biedt u nu een consumptie aan, dank U.

**Theo Stockmans**

# Belgisch Kampioenschap Zweefvliegen

20 tot 28 mei 2017, Saint Hubert

#	CN	Contestant	Club	Glider	Total
1	FU	Pieter Lievens	VZP	Std. Cirrus	3,182
2	E	Patrick Stouffs	ACRA	Silent 2	2,967
3	520	Philippe Billuart	ACUL	Discus	2,931
4	ES	Yves Ruymen	De Wouw	ASW 19	2,154
5	4	Thibaud Husson	ACUL	Discus	1,853
6	719	Guillaume Dohet	CAVA	Std. Libelle	1,782
7	7	Benoit Evrard	ACUL	LS 4	1,548
8	JZ	Jean Marc Franssen	RVA	LS 3a	1,289



Yves voor het vertrek in gesprek Pierre Fassin, een vroeger clublid, tijdens het BK

## Bestuur club

2017

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



Een BBQ à l'improviste, met dank aan Senne

## 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 de redactie:  
cumulus@dewouw.net

## Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@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

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

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

**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

David Coomans

Mattijs Cuppens

Sébastien Mathieu

Koen Pierlet

Theo Stockmans

Brett Tobback

Johan Vanhoyland

### Foto's

David Coomans

Mattijs Cuppens

Theo Stockmans

Johan Vanhoyland

### 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.



# SPL/LAPL(S) Recency Requirements

- Voor Vergunning:

Tijdens laatste 24 maanden:

- 5 uren als PIC  
EN
- 15 Starts/landingen als PIC  
EN
- 2 starts met FI (ingeschreven als instructie en afgetekend door FI)

- Voor vliegen met

Passagier:

- Geldige Vergunning  
EN
- Geldige startwijze  
EN
- 3 Starts/landingen laatste 90 dagen als PIC

- Startwijze:

- 5 Starts van de gebruikte startwijze gedurende laatste 24 maanden

- Bij niet voldoen:

- Ontbrekend aantal vluchten vliegen met FI of onder toezicht FI. Vluchten aftekenen door FI in vliegboek.
- OF**
- “Prof Check” met FE (geldig 24 maanden)



