



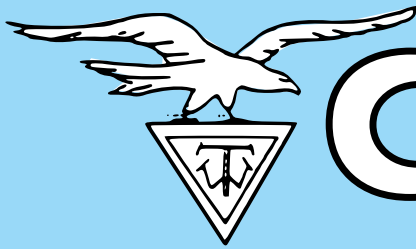
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 23 nummer 3
Van juli tot september 2017



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 23 nummer 3
Van juli tot september 2017
Nummer 86

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Tijdens de week...



... kan je soms spectaculaire dingen zien op ons vliegveld. Zoals bijvoorbeeld het SIE, dat regelmatig komt oefenen.

Zweefvliegkamp op ROB



Een vrouwelijke ROB-tv ploeg kwamen een promo filmpje maken voor ons zweefvliegkamp.

In dit nummer

Tijdens de week.....	1
Zweefvliegkamp op ROB.....	1
In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie.....	2
Activiteitenkalender.....	2
Vliegkamp te Goetsenhoven...3	
Drukken van onze Cumulus	4
Vliegveld	4
Sport@Tienen	5
Open Dag ULM-G	5
Milieu.....	6
Buitenlandingen 2017.....	7
Fuentemilanos.....	8
Prestaties	9
Vinon Augustus 2017.....	10
1200km met de Astir.....	11
Winterwerk.....	12
Chef de piste	13
Start to fly.....	14
MoU met Beauvechain.....	15
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon.....	16

Foto cover

Onze ASK23 had veel bekijks op Sport@Tienen

Woordje van de redactie

Ons vliegekamp werd weer een succes. Mooi weder, zestien deelnemers, drie solo's en geen incidenten, wat wil je meer. Maar daarna... Buiten deze kampperiode is er een serieuze daling van het aantal leerlingen tijdens de weekends, vooral op zaterdag. 's Zondags valt het meestal wel mee. Deze zomer is het verschillende malen voorgevallen dat er 's zaterdags zelfs geen enkele leerling was. Ik heb het anders geweten. Wat kunnen de redenen zijn? Onze tarieven en lidgelden werden niet verhoogd en clubtoestellen hebben we voldoende. Dus hier kan het niet aan liggen. Ik zou zeggen, laat het ons weten. We vinden er misschien oplossingen voor.

Verschillende clubleden zijn op vliegvakantie geweest in Spanje, Oostenrijk, Duitsland en Frankrijk. Maar het mooie weder speelden hun parten. Sommige jaren is het er prachtig weder, andere jaren veel minder.

Jan, Bart, Sébastien en mezelf gaan al jaren in augustus naar Vinon en we zijn nog nooit ontgoocheld terug gekomen. Tezamen zijn we er 11 weken geweest, 45 dagen gevlogen, 246 uren in de lucht gebleven en 17.189 Km overland. Het vliegen is er niet goedkoop, maar je bent zeker dat je kunt vliegen. En om echt in de bergen te komen, moet je toch al 40 km oostwaarts vliegen. Thermiek is er quasi iedere dag en het luchtruim een droom. Heb je vragen, stel ze gerust.

Het echte zweefseizoen vliegt op zijn laatste vleugels. Maar stoppen met vliegen doen we niet. Er kunnen nog mooie thermiekdagen komen. Boven het suikerfabriek of de Citrique beweegt er wel altijd iets. En vanaf midden oktober herbeginnen de lieractiviteiten. Tracht ook deze methode onder de knie te krijgen. Het heeft ook zijn charmes. En vergeet daarbij niet het winterwerk. Het is toch plezant om met enkele leden in een goed verwarmd werkhuis aan je vliegtuigen te komen werken.

Of anders, kom gewoon eens naar de club om een babbel te slaan of iets te drinken.

Tot binnenkort

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- 📅 **Zat 21 oktober**
Start lieractiviteiten, enkel op zaterdag
- 📅 **Zat 28 oktober**
Halloweentocht
- 📅 **Zat 09 december**
Kerstmarkt 't Prieeltje (17 – 22u)
- 📅 **Za 23/12/17 tot en met Ma 01/01/18**
Kerstkamp
- 📅 **Zat 27 januari 2018**
Symposium Liga te Oostmalle
- 📅 **Zat 03 maart**
AV club
- 📅 **Vrij 16 maart**
Vleugeluitreiking
- 📅 **02/07/18-06/07 + 09/07-13/07/18**
Zweefvliegekamp
- 📅 **01 + 02 september 2018**
Opendeur samen met ULM Goetsenhoven

Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2017

Vliegekamp te Goetsenhoven

Dit jaar organiseerde onze club voor de zevende maal een zweefvliegekamp van 03 – 07 juli en van 10 – 14 juli. En ook dit jaar werd het een succes. Reeds met nieuwjaar was het volzet.

Zestien jongens en meisjes voelden zich geroepen om te genieten van deze heerlijke sport. En ongeveer de helft waren “anciens” van 2016. Dus het moet vorig jaar toch een positieve ervaring geweest zijn. En deze “anciens” kenden reeds het klappen van de zweep en lieten zo een vlot verloop toe van de activiteiten in de piste.

Omdat we nog altijd op een militair domein zitten moesten we de toelating hebben van het militair commando provincie Vlaams-Brabant en de 1 Wing voor het ter beschikking stellen van het luchtruim.

Onze club zelf zette haar drie tweezitters in met telkens een instructeur, en ons sleeptoestel, net uitgerust met een vierbladschroef. Dit om de lawaaihinder voor de bureu tot een minimum te beperken.

Dank zij het mooie weder kon haast iedere dag naar hartenlust gevlogen worden. Om de riem er toch eventjes af te leggen, werd een bezoek gebracht aan het Stampe&Vertongen museum in Deurne (Antwerpen).

Een vliegdag werd als volgt ingedeeld:

’s Morgens: meteo, theorie, het overlopen van de activiteiten van de vorige dag – gevolgd door het buiten zetten en dagelijkse inspectie van de zweeftoestellen

’s Namiddags: vliegactiviteiten, kuisen toestellen en in de loods plaatsen.

Tijdens de vliegactiviteiten moeten ook de gelande toestellen uit piste gehaald worden, alle vluchten genoteerd worden, enz. Gedurende de “dode” momenten worden aan de pistewagen de nodige straffe verhalen verteld of de nodige moppen getapt. In elk geval, de ambiance zat er goed in. En, de vliegdag eindigt meestal aan de toog.

Zoals je kunt lezen, zulk een dag vliegt voorbij.

Ons vliegekamp werd traditiegetrouw afgesloten met een kippenfestijn. Meer dan 60 deelnemers, waaronder schepen van sport Wim Bergé en de voorzitter van de sportraad Freddy Nolmans, konden lekker smullen van het gevogelte.

Tijdens het kamp kregen we ook bezoek van een ROB-tv ploeg. Hier konden enkele zweefpiloten hun acteerkunsten ten toon spreiden. En het lukte hen ook nog.

Mijn artikel zou onvolledig zijn zonder onze drie solisten te feliciteren: Seppe, Sam en Pieter. Ik hoop dat deze vluchten een begin moge zijn van een mooie vliegcarrière, hetzij beroeps of recreatief.

Een vliegekamp is voor onze club een nodige bron voor nieuwe leden. Daarom mijn dank aan één ieder die hier zijn steen(tje) heeft toe bijgedragen. En nu op naar 2018. Wees er tijdig bij, want de plaatsen zijn beperkt.

Theo Stockmans



Theo en zijn groep leerlingen

Drukken van onze Cumulus

Op woensdag 28 juni was ik getuige van het drukken van 130 exemplaren van de Cumulus, editie juni, bij drukkerij ACCO. Ik werd wegwijs gemaakt door Geert, iemand die er al 30 jaar werkt.

Hoe gaat dit in zijn werk?

Mattijs stuurt, per Email, het te drukken exemplaar door naar ACCO. Hier wordt onze Cumulus drukkbaar gemaakt. Zoals: welke pagina's komen in kleur, moet hij geniet worden, enz. Al deze gegevens worden verstuurd naar het fotokopiëertoestel wit/ zwart. Een mastodont van ongeveer vijf meter lang. De kleurenfotokopie's worden afzonderlijk gemaakt en daarna aan een invoerlep van

het wit/zwart toestel geplaatst. Geert programmeert dit toestel zodanig dat het bij pagina "X" automatisch een kleurenfotokopie neemt en invoegt bij de rest.

Om de twintig seconden komt er een gedrukte en geniete Cumulus uit het toestel. Geert dient alleen nog de tijdschriften in een kartonnen doos te plaatsen. Dit is nog het enige "echte" handwerk dat er aan de pas komt.

Enkele getallen

Het drukken van de 130 exemplaren duurt ongeveer 36 minuten, oftewel 20 seconden per tijdschrift, ± zestien seconden voor het wit/ zwart en ± drie se-

conden voor de kleuren.

Het drukken van ons tijdschrift wordt beschouwd als een "tussendoortje". Bij ACCO, waar ik ook een volledige rondleiding met deskundige uitleg van Geert kreeg, worden soms oplages van 10.000 en meer gedrukt. Vanaf 700 exemplaren wordt met offset gewerkt. Financieel komt dit goedkoper uit. Om met dit procedé te mogen werken, moet je echt het diploma van drukker hebben, anders niet.

Het werd een leerrijke belevenis.

Theo Stockmans



Geert bij het drukken van onze Cumulus

Vliegveld

Tijdens de openingsdrink van ULM Goetsenhoven op 01 september, was ook minister van Defensie Steven Vandeput aanwezig. In zijn speech zei hij dat het vliegveld van Goetsenhoven overgedragen werd aan het ministerie van Financiën, dienst Domeinen. Dus Defensie heeft het niet meer nodig en is er van af.

Financiën gaat nu kijken of er, in de schoot van de andere ministeries, kandidaten zijn om dit terrein te gebruiken. Zo niet,

gaat men de dezelfde vraag stellen aan Vlaanderen, vervolgens aan de provincie en de stad Tienen. Indien alle antwoorden negatief zijn, wordt het te koop gesteld. Maar gans deze procedure kan jaren aanslepen. Als het al ooit verkocht wordt. Dus voorlopig hoeft onze club zich geen zorgen te maken.

In afwachting dat er een andere eigenaar gevonden wordt, blijven Defensie en de Federale Politie het terrein gebruiken.

Maar, ik heb ook contact gehad met Defensie om de woorden van de minister te laten bevestigen. Volgens hen is het vliegveld van Goetsenhoven nog altijd van Defensie.

Samengevat: niemand weet het nog.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Zweefvliegen promoten tijdens Sport@Tienen

In Augustus organiseerde Tienen het event Sport@Tienen. De bedoeling van dit event is dat de omliggende sportclubs hun sport komen voorstellen en promoten. Zo hadden wij besloten om met onze club de zweefvliegsport te promoten. Dit deden we door een ASK23 te zetten op de Grote Markt.

We hadden afgesproken om half 10 aan het clublokaal om vandaar met de zwever naar

de Grote Markt te gaan. Het in elkaar steken van de zwever verliep zeer vlot. Het event begon om 13 uur, maar er waren al verschillende bezoekers die daarvoor eens een kijkje wouden nemen. Er was vrij veel volk van verschillende leeftijden, van jong tot oud. Er waren ook heel wat mensen, vooral kinderen, die eens in de zwever wouden zitten.

Het event duurde tot 17 uur, en dan was het weer tijd om de zwever uit elkaar te halen en naar de club te gaan. Er waren meerdere mensen die nieuwsgierig waren naar hoe zo een zwever wordt gedemonteerd en bleven dan ook nog even kijken. Hopelijk heeft deze dag interesse gewekt bij de bezoekers, en wie weet kunnen we een paar nieuwe leden verwachten.

Jens Groeseneke

Open Dag ULM Goetsenhoven

Op zaterdag 2 september vond de Open Dag van ULM Goetsenhoven plaats. Dit jaar bestaat het vliegveld 95 jaar! Ook onze vliegclub kon met 3 zwevers en 1 motortoestel aanwezig zijn. Tom Willems, Bart Martens, Bernard Delvaux en Yves Ruymen hielpen mee.

Met zo'n 1600 à 2000 bezoekers was een oogje in het zeil houden echt wel nodig. Heel

veel bezoekers hadden interesse in de pilot for a day en stonden versteld van de "kost" prijs van onze hobby.

Van 15u50 tot 16u10 konden we genieten van de Red Devils. Ook kwamen er 3 SV 4's een bezoekje brengen. Wat mij enorm opviel is het positieve standpunt van de buurtbewoners naar de beide clubs toe!

Tussen de bezoekers konden

we niet enkel de buurtbewoners maar ook oud-clubleden, mechaniekers van het leger en ook oud piloten van Goetsenhoven rekenen!

Kortom de sfeer zat goed, het weer zat mee, heel veel belangstelling voor de clubs en geen incidenten.

Tot volgend jaar!

Sofie Beckers



Milieu

In het artikel over het milieu, in de vorige Cumulus, wil ik iets verbeteren betreffende de uitspraak van de Bestendige Deputatie. Onze vergunning werd toegekend voor een periode van twee jaar, beginnende vanaf 27 december 2016. Het gaat dus niet over een proefperiode. En het overlegcomité dient uitgebreid te worden met één verkozen lid van de Tiense Milieuadviesraad en één iemand van het college van Burgemeester en Schepenen.

Dit betekent dat onze huidige vergunning vervalt op 27 december 2018. Onze club moet dus een nieuwe milieuvergunning aanvragen. Om alles binnen de termijnen te laten verlopen, dient dit te gebeuren vóór Nieuwjaar 2018. En daarna moet dit document dezelfde

procedure doorlopen als onze eerste aanvraag. Lees hiervoor de vorige edities van de Cumulus.

In onze Raad van Bestuur hebben we besloten om dezelfde milieuvergunning in te dienen als vorig jaar, aangevuld met de opmerkingen van de Bestendige Deputatie en ook de maatregelen (vierbladschroef,...) die onze club reeds genomen heeft om het lawaai te minimaliseren. Wij zullen dit indienen na het tweede overlegcomité met de burens, op maandag 16 oktober.

Tegen de toegekende milieuvergunning door de provincie Vlaams-Brabant, mocht men ook bezwaar indienen bij de Raad van State. Voor zover mij bekend, is dit niet gebeurd.

Tijdens de openingsdrink van ULM Goetsenhoven, op 01 september, heeft Mevr Hofkens, iemand van de contra's, zich laten ontvallen dat zij weinig of geen lawaaihinder heeft ondervonden van ons zweefkamp. Onze genomen maatregelen voor de sleper: vierbladschroef, geluidsdemper en het circuit laten starten op 400m AGL, hebben toch het verhoopte succes gekend. Het heeft ons een pak geld gekost, maar als dit er toe kan leiden dat wij in vrede kunnen leven met de burens, is die prijs meer dan te verantwoorden. En vooral, het laat onze goede wil zien.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



De Robin met nieuwe knaldemper en vierbladschroef

Buitenlandingen 2017

Halve buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel	Imm.	Afstand
14/04	Jan Waumans	Puimousson (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
21/07	Yves Ruymen & Nick Redant	EBSH	Nimbus 4	D-KRME	87,5

Echte buitenlandingen

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

Theo Stockmans



De vleugels van de Ka 8 krijgen deze winter een grondige revisie

Fuentemilanos

Van 22 juni tot 7 juli zijn we met de ASH 25M naar Spanje getrokken. De 1600km hebben we telkens met een tussenstop afgelegd. Hoewel het best een afstand is, was dit zeker de moeite waard.

De dag dat we toekwamen in Fuentemilanos zijn we eerst een aantal buitenlandingsterreinen gaan bekijken. Marugan, Villacastin, Santo Tomé en La Salseda. Gelukkig hebben we ze nooit moeten gebruiken.

Het was die dag bloedheet (ja, wat verwacht je nu van Spanje) en we zouden tot 's avonds wachten om te monteren. Afkoelen deed het niet dus hebben we gewacht tot de volgende ochtend.

Op 45 minuten waren we vliegklaar! We werden verwelkomd door Gonzalo Suarez (de voorzitter) en de hoofdinstructeur Antonio Gonzalez.

Aangezien het voor mij de eerste keer vliegen was in Fuentemilanos heb ik eerst een lucht-ruim- en een veiligheidsbriefing gevraagd aan Antonio.

Een standaard dag start met de toestellen klaar te maken voor de briefing. Om 11u is er dan de briefing (en die wordt buiten gegeven onder de platanen).

Vanaf ongeveer 14u komt de thermiek ten vroegste los dus dat wil zeggen dat er wat tijd overschiet voor de siësta.

Thermisch was het deze perio-

de van dit jaar niet ideaal. Maar dat was het ook niet in Frankrijk en Duitsland. De eerste dagen vlogen we in pure thermiek. Enkele dagen hadden we wat wolken op een convergentielijn.

Dat was zo genieten. Aan 150km/u steeg het nog met gemiddeld 5m/s. Zo stegen we makkelijk tot boven de 4500m. We hebben proeven van 500, 400 en 300km gevlogen.

Tijdens het eerste weekend waren er sympathieke Duitsers toegekomen met een AS-G32Mi. De eigenaar had verschrikkelijk last van zijn rug en bleek arthrose te hebben. Helaas had hij een stevige opstoot en heeft hij zijn weekend doorgebracht in het ziekenhuis van Segovia. Bernard en ik hadden voorgesteld om zijn toestel te monteren zodat hij zou kunnen vliegen (als hij wel fit to fly zou zijn).

Als bedankje heeft Bernard samen met Karl gevlogen in zijn ASG32Mi en ik trok er alleen op uit. Een blauwe en hete dag met een 300km.

Op de website www.fuentemilanos.com kan je alle gegevens terugvinden.

We logeerden in een chalet met airco op de camping. Er is voldoende plaats om je aanhangwagen en je zwever gemonteerd te stallen. Covers voor de zwever zijn een must en je kan eventueel ook je toestel in de hangar stallen. Soms kan het er best wel druk zijn;

Fuentemilanos busy glider line: <https://www.youtube.com/watch?v=EiCdKHCWgmw>



Het vliegveld van Fuentemilanos

Sofie Beckers



Cumulussen in de buurt van Fuente

Prestaties

Ging solo op

06 juli:

Seppe De Vos

10 juli:

Sam Cuyvers

13 juli:

Pieter Fiers

Behaalde zijn 5 uur duurvlicht:

Glenn Hostens

Theo Stockmans

PS

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



Seppe klaar voor zijn eerste solovlucht...



Een paar dagen later is Sam aan de beurt



En Pieter is nummer 3

Vinon Augustus 2017: Grensverleggend weer

Naar jaarlijkse gewoonte zijn 'the usual suspects' weer eens naar het Zuiden van Frankrijk getrokken. Wat we niet verwacht hadden (maar wel gehoopt natuurlijk) was het fantastische weer tijdens de eerste week.

Al een paar jaren zijn we de grondvesten aan het leggen om naar de vallei van Aosta te vliegen op ongeveer 250 kilometer van Vinon. Dit jaar zijn we er eindelijk in geslaagd.

Het weer zag er fantastisch uit en het plafond liet ons toe zonder veel risico de vallei binnen te vliegen. De eerste grote berg die we dienen aan te vliegen is de Gran Paradiso. Deze berg kan je van heel ver al zien, want die steekt boven alles uit met zijn top van 4000+ meters.

Natuurlijk met die hoge top, blote rotswand en de zon die erop schijnt, geeft deze berg mooie stijgwaarden. Officieel zaten we op dat moment al in de vallei van Aosta, maar ik wou toch graag zo kort mogelijk eens bij het vliegveld van de Italiaanse stad geraken. Vermits het vliegveld in het midden van de vallei ligt, ben ik niet tot aan

het vliegveld gevlogen, maar toch zeer kortbij. Ik wou natuurlijk mijn hoogte niet verspeelen om terug te geraken...

Tijdens het doorsteken naar Aosta heb ik toch even de tijd genomen om de Noordkant van de vallei te bestuderen, kwestie van het doel van volgende jaar eens te bekijken. Daar ligt de vallei van de Matterhorn. De Matterhorn ligt ongeveer nog een 30-tal kilometer verder dan het vliegveld van Aosta, dus dat is een mooi doel voor volgend seizoen.

Aan de Westkant van de vallei ligt De Mont Blanc. Daar kan je ook niet naast kijken met zijn top op bijna 4800 meter. Ook nog steeds een doel om die berg eens langs de andere kant te bekijken met de zwever.

Het mooie weer beperkte zich niet enkel tot het vliegen naar Aosta, maar ook konden we allen onze grenzen verleggen in aantal kilometer in één vlucht.

Zo vloog Sébastien voor de eerste keer een vlucht van bijna 750 kilometer. Ikzelf vloog ook mijn grootste opgegeven proef met 717 kilometer van

uit Vinon en Dries Van Gestel (van Weelde) deed er nog een schepje bovenop door 784 kilometer te vliegen die dag, ook zijn persoonlijk record. Theo nam genoeg met zijn record te evenaren op 665 kilometer opgegeven proef. Jan was nog steeds de nieuwe LS7 aan het invliegen, maar toch een mooie 370 kilometer op de teller die dag. Dit beschreef de beste dag van die week, maar de andere waren net zo interessant... hoge plafonds, sterke thermiek en dus grote vluchten...

Vanaf de tweede week vielen we helaas terug op het normale weer dat we elk jaar zien in Vinon. Dat is nog steeds heel goed weer, maar we hebben onze trip naar Aosta niet meer kunnen herhalen.

Wat vooral opmerkelijk was aan de laatste twee weken, was het feit dat er regelmatig golf stond op verscheidene plaatsen. Zo hebben Theo, Sébastien en ikzelf onze 5000 meter hoogtewinst nog eens opnieuw gedaan.

Dries heeft ook eindelijk zijn brevet kunnen binnenhalen. Het was niet simpel, geduld was de grootste beproeving. Maar het was toch een grote opluchting voor hem dat hij het gehaald heeft.

Voor ons lag de uitdaging erin dat het geen standaard golfweer was. Bij het standaard golfweer komt de wind meestal van het Noorden, maar dat was deze keer anders. We hebben zelfs golf gevlogen met wind van het Zuiden en het Westen. Zeer merkwaardig, want gewone cumuli hingen rond de golf zodat die moeilijk te herkennen was.

Eens boven de wolken is het volop genieten van het zicht...



Ongelooflijk mooi! Ondanks het "mindere" weer werd er toch nieuw gebied verkend.

Theo vloog voor de eerste keer tot boven de stad van Grenoble en ikzelf ben voor het eerst tot aan de Monte Viso gevlo-

gen aan de Italiaanse grens ten Westen van de gebruikelijke speeltuin. Jan breidt zijn speeltuin ook uit door het stuwmeer van Serre-Ponçon regelmatig over te steken. Volgend jaar de vallei van St-Crépin, hé Jan...

Helaas zit het er weer op voor dit seizoen, maar we kijken al uit naar April volgend jaar voor de nieuwe avonturen.

Bart Huygen



Boven de wolken in de golf...

1200km met de Astir in 3 dagen

In de loop van het jaar had Koen een mail rondgestuurd met de vraag of er geïnteresseerden waren om in Bayreuth gaan te vliegen.

Koen zelf zou er zijn voor 3 weken vanaf 24 juli. Ik zag zo'n reisje wel zitten en besloot één week mee te gaan en de Astir mee te nemen. Ook Michael was geïnteresseerd om te gaan vliegen met de ASK23 en wij tweeën zouden de eerste week meegaan.

Enkele weken voor we zouden vertrekken had Walter me al verteld dat het een heel mooi vliegveld is. Hij was er eerder al twee keer geweest maar had telkens pech gehad met het weer.

De week voor vertrek hield ik dan ook nauwgezet de meteo in de gaten. Die veranderde da-

gelijks; de ene keer voorspelden ze goed weer, een halve dag later weer een halve week regen. Het leek erop dat het een wisselvallige week zou worden met enkele goede en enkele minder goede dagen.

Op zondag ging ik naar de club om de Astir te demonteren. Michael had op het laatste moment afgezegd, dus Koen en ik zouden met ons tweetjes naar Duitsland vertrekken.

Maandagmorgen vertrokken we dan richting Bayreuth. Bij het vertrek scheen de zon nog maar eens voorbij Keulen kwamen we in regen terecht. We hebben de hele tocht tot in Bayreuth gereden in de regen maar ach, beter regen tijdens de heenrit dan de dagen erna.

Eens aangekomen in Bayreuth was het terug droog en konden

we rustig ons tentje opzetten. We werden er warm onthaald door een familie die Koen er de vorige jaren had leren kennen. Zij hadden zondag 5 uren gevlogen maar maandag was het weer veranderd en ook voor dinsdag en woensdag voorspelde ze niet veel goeds.

In de nacht van maandag op dinsdag is het beginnen regenen en ook toen we dinsdag 's morgens op stonden viel nog heel wat water uit de lucht. We hebben ontbeten in het kleine tentje van onze Duitse vrienden.

Aangezien de meteo toch de hele dag regen voorspelde, besloten we er dan maar op uit te trekken om de buurt wat te verkennen.

Bayreuth is een mooie stad en het is perfect mogelijk om er

zich een dagje bezig te houden bij slecht weer. Zo is er een immens Shoppingcenter en ook het autovrije centrum nodigt uit om er een stukje te wandelen zodra het eventjes ophoudt met regenen.

Bayreuth is onder andere bekend van de componist Richard Wagner. Overall in de stad vind je verwijzingen naar deze operaschrijver.

Op het einde van de dag zijn Koen en ik samen iets gaan eten op restaurant; Daar was het tenminste wat warmer dan in de tent.

Terwijl men maandagavond nog sprak over opklaringen vanaf donderdag begonnen de weermannen stilaan die mening te herzien. Het was niet meer zeker dat het weer zo spoedig zou gaan verbeteren. Eenmaal 's avonds terug in de tent, vielen we in slaap met het getik van de regen. De hele nacht heeft het stevig blijven doorregenen en ook 's morgens viel het water met bakken naar beneden.

Zodra ik woensdagmorgen wakker werd, keek ik naar de

meteo sites op internet en hetgeen dinsdagavond al stilaan duidelijk werd werd nu bevestigd: op donderdag zou het weer niet drastisch verbeteren. Bovendien voorspelden de weermannen nog meer regen op woensdag dan de regen die er dinsdag al was gevallen.

De camping was ondertussen drassig geworden en de kleren in mijn sportzak waren ook een beetje vochtig geworden. Onze Duitse vrienden kwamen zelfs vast te zitten met hun camper.

Na enig twijfelen besloot ik dat het weinig zin had om nog daar te blijven. De omstandigheden ter plaatse waar alles behalve comfortabel. Bovendien zou het sowieso onmogelijk zijn om te vliegen op woensdag en donderdag. Heel misschien zou ik vrijdag mijn eerste vlucht kunnen maken. Gezien ik het vliegveld niet kende zouden de eerste vluchten sowieso moeten dienen om de omgeving te verkennen. Als ik ook maar iets zou willen presteren dan zou dit ten vroegste op zaterdag kunnen gebeuren maar dat was dan ook meteen de laatste dag want op zondag zou ik terug naar huis rijden.

Het leek me dan ook niet de moeite om nog zo lang in de regen te blijven zitten terwijl het nog niet zeker was dat ik überhaupt zou kunnen vliegen. Met spijt ben ik dan maar gaan uitchecken op de camping, heb ik de aanhangwagen terug aangehangen en ben ik met de Astir terug naar Tienen gereden.

Gedurende uren verliep deze tocht in de regen, soms zelfs zo hard dat ik nog amper vooruit kwam op de autosnelweg. Het heeft geduurd tot net voor Frankfurt eer ik de zon te zien kreeg.

Uiteindelijk kwam ik in de vroege avond aan in Tienen en dat was dan ook meteen het einde van de vliegvakantie. Een vliegbrevet zat er helaas niet in maar ik denk wel dat ik de verste rit heb gemaakt dit jaar met de Astir; op drie dagen tijd heb ik 1200 kilometer afgelegd, maar dan wel achter de auto; Ik had het liever anders gezien. Een vlucht van 50km zou me al heel blij hebben gemaakt maar het weer hadden nu eenmaal anders over beslist.

Jan Bruyninckx JD

Winterwerk, ook in de zomer...



Chef de piste

Afgelopen vliegseizoen werd een paar keer vastgesteld dat er op sommige momenten geen enkel "ervaren" clublid aanwezig was op de startplaats tijdens de vliegactiviteiten. Dat wil zeggen dat er ook geen toezicht kon gehouden worden op het veilig begeleiden van bezoekers en initiatievluchten op dat ogenblik.

We hebben ook een aantal goeie vliegdagen meegemaakt waarop er slechts één, of geen enkele leerling kwam opdagen. Aangezien het een beetje gewoonte is dat de leerling-piloten ook de plank in orde houden, zien we dan weer problemen met het opvolgen van de vluchten en tickets.

Daarom heeft het zweefbestuur beslist om tijdens het vliegseizoen (1 april tot 1 oktober), naast een instructeur van dienst (DDI) ook een "chef de piste" aan te duiden die de veiligheid op de startplaats moet garanderen.

Voor deze nieuwe functie zal jaarlijks een beurtrol opgemaakt worden. Alle leden die solo gevlogen hebben en ouder zijn dan 18 jaar zullen hun voorkeuren kunnen opgeven. Aan de

hand daarvan wordt dan een planning opgesteld. Iedereen zal ongeveer 3 keer per jaar aan de beurt komen als chef de piste. Na publicatie van de planning kan je zelf nog onderling wisselen indien nodig. Instructeurs en sleeppiloten zijn vrijgesteld van deze functie, aangezien zij al een tiental keer per jaar op één van de andere beurtrollen staan.

De DDI blijft de verantwoordelijke voor de vliegactiviteiten, maar wordt op de grond bijgestaan door de chef de piste. Eigenlijk is de functie van de chef de piste identiek aan die van de startleider tijdens onze lieractiviteiten: hij zorgt voor de veiligheid op de startplaats, duidt iemand aan die de plank doet (of doet dit zelf), duidt mensen aan om toestellen uit piste te halen, en zorgt voor een veilige opvang van bezoekers op de startplaats.

Als chef de piste dien je ten allen tijde aanwezig te zijn op de piste, tenzij je je tijdelijk laat vervangen, bijvoorbeeld om iets te gaan eten, of om een (kort) vluchtje te maken. Je vervanger moet natuurlijk ook aan de voorwaarden voldoen om chef de piste te zijn: solo gevlogen

hebben, en ouder zijn dan 18 jaar. Eventueel kan dit ook een instructeur of sleeppiloot zijn die dan tijdelijk niet vliegt.

Die vervanger blijft in functie tot de chef de piste terug is, en moet dus zolang ook op de startplaats aanwezig blijven. Het is ook niet de bedoeling dat die vervanger op zijn beurt zijn functie doorgeeft.

"Startleider zijn is verantwoordelijk werk en als je erin slaagt om het bedrijf vlot en plezierig te laten verlopen is het best leuk. Op warme thermische dagen, wanneer de thermiek eruit brult en iedereen natuurlijk het liefst omhoog wil, is het niet gemakkelijk! Een beetje begrip voor deze situatie en spontaan mee aanpakken i.p.v. te wachten tot de startleider iemand aanwijst, maakt het werk voor hem een stuk prettiger en bevordert de goede sfeer."

(uit: Zweefvliegen, Voortgezette Vliegopleiding)

Meer details betreffende de planning en verantwoordelijkheden volgen later nog...

Mattijs Cuppens



Start to fly

In de maand van de sportclub, organiseerde onze club op zaterdag 16 september, een "Start to fly" dag. Acht kandidaat zweefpiloten schreven zich in.

Het starterspakket (100,-€) omvatte:

- twee sleepstarts
- twee lierstarts
- clublidmaatschap tot eind 2017

De dag werd als volgt ingedeeld:

- 1000-1200: introductie cursus zweefvliegsport
- 1200-1300: middagpauze
- 1300-1800: zweefvliegen

Het werd een prachtige dag. Prachtige cumuliwolken met een basis van boven de 1000m en mooie stijghoogten. Een weder waar een zweefpiloot iedere dag van droomt. En nu maar hopen dat deze eerste lesvlucht voor iedereen het begin mag zijn van een veelbelovende zweefvliegloopbaan.

Theo Stockmans



MoU met Beauvechain

De laatste jaren is Beauvechain vaker actief tijdens het weekend, ter ondersteuning van airshows, of om het acroteam Red Devils te laten vertekken. Daardoor hebben we de afgelopen jaren enkele "vliegware" dagen verloren.

Voor motortoestellen met radio en transponder was er meestal wel mogelijkheid om te vliegen, maar zweefvliegtuigen moesten, volgens de regels van DGLV, aan de grond blijven. Een zweefvliegtuig is immers strikt genomen niet toegelaten in gecontroleerd luchtruim.

Op 29 juni hebben Theo en ikzelf daarover een vergadering gehad in Beauvechain om een vaste regeling te krijgen voor het zweefvliegen. Voorlopig is het nog wachten op de publicatie van deze MoU (Memorandum of understanding), maar hieronder geef ik alvast de sector mee die we zullen kunnen openen tijdens eventuele activiteiten van Beauvechain.

De voor ons beschikbare uitvliegsector is als volgt beschreven: "504527N 0045516E – 504338N 0045912E – 504836N 0050925E – 504854N 0045736E – an arc of circle, 2NM radius, centered at 504654N 0045728E and traced anti-clockwise to 504527N 0045516E".

Maximum vlieghoogte is 2500ft (of 650 meter). Mits akkoord van de toren van Beauvechain kan een (tijdelijke) verhoging tot 3500ft (800 meter) bekomen worden.

Deze sector krijgt luchtruimclassificatie G en mag dus door zweefvliegtuigen, motorvliegtuigen en ULMs gebruikt worden.



Dit is eigenlijk de sector die we al een aantal jaar voor het zweefvliegkamp krijgen.

Echter wel opletten: als de TMA van Beauvechain actief is, is de hoogte ten oosten van deze zone sowieso beperkt tot 2500ft, ook al hebben we in de sector 3500ft gekregen. De LFA G1 is dus enkel beschikbaar

vanaf ongeveer Hasselt in het noorden, of Ciney in het zuiden. Overlandvluchten blijven dus moeilijk, maar lokale en lesvluchten zijn wel mogelijk.

De zone zal 's ochtends geactiveerd worden door de instructeur van dienst.

Als alles volgens plan verloopt zou de MoU binnenkort klaar

moeten zijn. We houden je op de hoogte.

Mattijs Cuppens



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

Sofie Beckers
Jan Bruyninckx JD
Mattijs Cuppens
Jens Groeseneke
Bart Huygen
Theo Stockmans

Foto's

Sofie Beckers
Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Eric Schollaert
Theo Stockmans

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.



Yes, Nicken Breit poseren voor de foto in Lasham (VK) tijdens het European Gliding Championship in augustus...

