



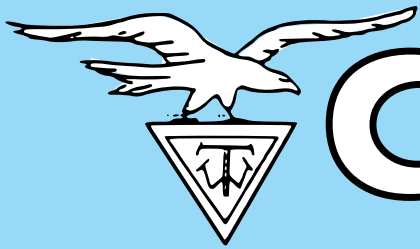
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 24 nummer 2
Van april tot juni 2018



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 24 nummer 2
Van april tot juni 2018
Nummer 89

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Vliegtuigwijding



Op zaterdag 16 juni werd de voltallige vloot van De Wouw en ULM Goetsenhoven gewijd in het bijzijn van een hondertal buurtbewoners. De aanwezigen kregen de kans om de vliegtuigen van beide clubs achteraf ook van dichtbij te bekijken.

Pistekar



Dankzij Steve krijgen we binnenkort een nieuwe pistekar, die de oude kar en de grote caravan zal vervangen. De werken vorderen goed. Op de foto zie je de "jeugd" die het frame aan het schilderen is. Het is trouwens ook de jeugd die, met de opbrengst van het Juniorenweekend van 2 jaar geleden, deze kar sponsort.

In dit nummer

Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Milieuvergunning.....	3
Milieu	4
Vliegveld.....	5
De vernieuwde speeltuin....	6
The sky is the limit!	8
Driedaagse van De Wouw	10
Uitslag Driedaagse	12
Buitenlandingen	12
Franchise.....	13
Sport @ Tienen	13
Vinon.....	14
Businessclub Tienen	15
Vliegtuigwijding	16
Beker Gerard De Praetere.	17
Klix 2018.....	18
Belgisch Kampioenschap..	19
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Wim, Mattijs en Theo met pastoor Sylvester Mpia Bokoma tijdens de vliegtuigwijding;

Woordje van de redactie

Het Tiens Schepencollege heeft onze club een nieuwe milieuvergunning klasse II toegekend. Deze neemt een aanvang op 28 december 2018, wanneer onze huidige vervalt.

Zoals jullie in het artikel "milieu" kunnen lezen, gaat onze club in beroep tegen deze beslissing. Telkenmale wordt er geknaagd aan de verworvenheden. En niet in beroep gaan, is zich akkoord verklaren met de tekst.

Bij het lezen van deze Cumulus, zullen voor de meeste schoolgangers de examens voorbij zijn, hopelijk met een mooi resultaat. Twee zomermaanden verlof staan voor de boeg en hopelijk met veel thermiek.

En als afsluiter hebben we onze opendeurdagen, begin september. Dit is voor onze club een heel belangrijk evenement. Op een positieve manier aan de buitenwereld tonen wie we zijn en waarvoor we staan. Maar om te slagen hebben wij veel handen nodig. Een takenlijst zullen jullie eendaags in jullie mailbox vinden.

Tijdens onze Driedaagse wedstrijd met Pinksteren konden we weeral drie dagen vliegen. En ons kippenfestijn mocht er ook zijn. Ik vind het alleen jammer dat er zo weinig clubleden deelnemen. Wij zijn één van de weinige clubs die een clubwedstrijd rijk zijn. En er zijn geen opgegeven proeven, hoogtewinsten en zelfs duurvluchten komen in aanmerking. Iedereen vliegt wat hij of zij wilt. En het is slechts één proef per persoon die in aanmerking komt. Dus je hoeft slechts één dag te vliegen en je vlucht op de Charron zetten.

Nog mooie vluchten en tot ergens in de lucht of

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **2 tot 6 juli:**
zweefvliegkamp te Goetsenhoven

📅 **9 tot 13 juli:**
zweefvliegkamp te Wershofen (Duitsland)

📅 **1 en 2 september:**
opendeur samen met ULM Goetsenhoven

📅 **Zat. 8 september:**
"De Dag van de Vrijetijd" te Tienen

Artikels voor volgende Cumulus: 1 september 2018

Samenvatting van de milieuvergunning ons toegekend einde maart 2018.

1. Het maximale aantal vluchten wordt vastgesteld op 2750 motorvluchten per jaar inclusief zweefvliegtuigen met motorvliegstart. Het aantal vluchten met zweefvliegtuigen met lierstart is niet gelimiteerd en wordt gezien als volwaardig alternatief.

2. De vliegtijden worden vastgesteld op weekenddagen, wettelijke feestdagen (Nieuwjaarsdag, Pasen, 1 mei, Onze Lieve Heer Hemelvaart, Pinksteren, Pinkstermaandag, Nationale Feestdag, Onze Lieve Vrouw Hemelvaart, Allerheiligen, Wapenstilstand en Kerstmis) en op de militaire brugdagen, vanaf 09.00 uur 's morgens tot zonsondergang en zeker met een einduur van 22 uur.

3. Aangezien de militaire brugdagen jaarlijks op een ander moment vallen, dienen deze telkens in het begin van het jaar te worden gecommuniceerd op de website van de vliegclub.

4. Het is verboden om te vliegen met eender welk vliegtuig op Paasmaandag.

5. Circuittrainingen worden toegelaten op weekenddagen. Op zaterdag vanaf 09.00 uur 's morgens tot zonsondergang en zeker met een einduur van 22 uur. Op zondagen vanaf 09.00 uur 's morgens tot 13.00 uur en dit om de hinder naar de buurt toe in te perken.

6. Tijdens het 14-daags vakantiekamp worden de vliegtijden vastgesteld vanaf 09.00 uur tot zonsondergang en zeker met een einduur van 22 uur. 1 maand voor de start van het 14-daags vakantiekamp brengt de club de stad hiervan op de hoogte.

7. Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw maakt trimestrieel digitaal het vlieglogboek over aan de stad Tienen waaruit zeker de gegevens over het type vliegtuig, de eigenaar van het toestel en tot welke vliegclub hij/zij behoort, het aantal vluchten, de vliegtijden en het genomen vliegcircuit moeten blijken.

8. Vliegen met ultralichte gemotoriseerde vliegtuigen van het type "deltavleugel" (DPM) is niet toegelaten.

9. ULM Goetsenhoven vzw en Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw hebben samen een overlegplatform opgericht met een representatieve delegatie van omwonenden (omwonenden met overlast en sympathisanten),

een vertegenwoordiger van de Milieuadviesraad en een vertegenwoordiger van het college van burgemeester en schepenen de stad Tienen. De vliegclubs organiseren het overleg en nodigen tijdig de delegatie uit. De frequentie wordt vastgelegd op minimum 2 per jaar, waarvan één voor de start van het vliegseizoen. Minstens volgende onderwerpen dienen hierop besproken te worden: aantal vliegbewegingen, vliegekampen, circuittrainingen, opendeurdag, algemene bevraging naar hinder. De club doet zijn uiterste best om de aangehaalde hinderaspecten te beperken en de gemaakte afspraken na te leven. Een uitgebreid verslag hiervan wordt overgemaakt aan de stad.

10. ULM Goetsenhoven vzw en Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw organiseren 1 maal per jaar (bij voorkeur in de lente) een informatieve vergadering voor het brede publiek. De technische aspecten blijven op de achtergrond.

Theo Stockmans



De nieuwe geluidsdemper op de OO-DKV van de motorsectie

Milieu

In de vorige Cumulus heb ik er wel vergeten bij te zetten dat onze milieuvergunning, afgeleverd door de stad Tienen, loopt tot 9 maart 2029. Dan loopt ook de initiële milieuvergunning van ons tankplatform af. De nieuwe vergunning vangt aan op 28/12/18, na het verstrijken van de huidige.

Een samenvatting van deze vergunning vinden jullie elders in deze Cumulus.

Zoals een paar jaren terug, moest er nu ook een geel papier uithangen met de mogelijkheid om, binnen de 30 dagen, tegen de beslissing van de stad beroep aan te tekenen. Dit is ook gebeurd.

Er werden drie beroepschriften ingediend bij de Bestendige Deputatie Vlaams-Brabant:

- onze club
- bewoners van de Konijnenberg
- bewoners van Bost

Ook ULM Goetsenhoven is tegen haar toegekende milieuvergunning in beroep gegaan.

Waarom onze club (samengevat)?

1. In de nieuwe vergunning staat nog steeds dat de lierstart als een volwaardig alternatief van de sleepstart wordt aanzien;

2. Het maken van "Touch and Go's" beperkt wordt tot zaterdag en de zondag tot 1300 uur;

3. Er telkens wordt geknaagd aan het aantal vluchten (van 3600 naar 2750);

4. Wij uit betrouwbare bron vernomen hadden dat leden van LZT in beroep zouden gaan.

Onze huidige vergunning werd toegekend voor een periode van twee jaar. Onze nieuwe vergunning voor een periode van elf jaar. Om die reden en ook de complexiteit en belangrijkheid ervan, heeft onze club een advocaat, gespecialiseerd in milieuzaken, onder de arm genomen, namelijk Mario Deketelaere.

Op 31 maart hebben we reeds een eerste onderhoud gehad met hem gehad. Om onze verdediging op de provincie voor te bereiden, zullen we op 16 juni een volgende onderhoud hebben. Daar tussen is er zowel mailverkeer als telefonisch contact met hem geweest.

Onze club zal op de provincie gehoord worden op dinsdag 17 juli. Wanneer de uitspraak van de Bestendige Deputatie gaat volgen, weten we niet. De uiterste (wettelijke) datum is 2 september 2018. Daarna moet er, gedurende 30 dagen, terug een geel papier uithangen. Tegen die beslissing kan er terug beroep aangetekend worden bij de Raad van State, maar zover zijn we natuurlijk nog niet.

Ik wil jullie ook nog meegeven dat er, op maandag 23

april, een vergadering in "Petit comité" is doorgegaan bij en op verzoek van Raf Van Hoorick van LZT.

Aanwezig: Bart Lismont en mezelf, ULM Goetsenhoven en drie leden van LZT.

Reden: LZT wenst door middel van een constructief overleg met beide vliegclubs en de stad Tienen tot een win-win te komen. Wij staan daar positief tegenover. Maar wij moesten dan wel en bijna onmiddellijk akkoord gaan dat we geen beroep zouden aantekenen en akkoord gaan met hun vijf punten. Wegens de te korte termijn zijn we daar niet kunnen op ingaan. Maar beide partijen zijn bereid de draad later weer op te nemen.

Ondertussen werden de Tomahawk OO-DKV en de Cessna OO-RAO uitgerust met een "geluidsdemper". Het verschil in geluid tussen de DKV en een "gewone" Tomahawk is duidelijk hoorbaar.

Dit zijn geluidsdempende maatregelen die onze club op vrijwillige basis neemt.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Vliegveld

De activiteiten van de Federale Politie gaan gewoon verder. En zolang die gedurende de week doorgaan, stelt dat voor onze club geen probleem.

Ondertussen werd op 17 mei door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar (Vlaanderen) een stedenbouwkundige vergunning verleend aan Interleuven voor de realisatie van het trainingscentrum voor de Politie op ons vliegveld. Daar tegen kan, tijdens een periode van 45 dagen, beroep aangetekend worden bij de Raad van Vergunningbetwistingen.

Zoals je kunt lezen, moet de overheid ook haar eigen regels naleven.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Onderhoud van de verwarming



Langs de 24 werd een putdeksel beschadigd. De brokstukken werden eerst verwijderd.



Daarna werd een nieuw deksel geplaatst

De vernieuwde speeltuin

En dan heb ik het voor niet over een nieuw of groter stukje luchtruim dat we zouden gekregen hebben, maar over een buitenspeelhoekje voor kinderen op ons vliegveld.

Wanneer wij naar Goetsenhoven komen voor het vliegen, is dat voor familie, vrienden en kinderen niet altijd het geval. Voor de volwassenen is intussen het terras al verfraaid, en aan het vernieuwen van de WC's zou binnenkort ook gestart worden. Voor de kinderen was er reeds een schommel en een zandbak, hoewel de zandbak ook al eens verassingen van de dieren uit de buurt naar boven toverde. In ieder geval, een schommel is leuk, maar ook enkel bruikbaar voor kinderen vanaf een bepaalde leeftijd. Vandaar dat het idee ontstond om over uitbreiding na te denken.

Het toeval wil dat mijn buurman een zaak heeft in tuinmateriaal, tuinmeubilair en aanverwanten. De link was snel gelegd om eens te gaan horen of hij kon helpen aan een kinderspeeltuig. Hij stelde één van zijn speeltoren met glijbaan voor, een (buiten)toonzaalmodellen, aan halve prijs en geleverd. Dat ging alvast vlot.

Vervolgens moest nog een locatie voor de nieuwe toren gevonden worden. Naast de huidige schommel leek een voor de hand liggende oplossing. Maar het heeft vooral als nadelen dat het terrein

er hellend is en weinig vrije ruimte nog waswat maakt dat het zeker niet ideaal was om de speeltoren goed en recht te plaatsen. Tenslotte ligt die plaats ook kort bij de weg, zodat kinderen zich snel op de weg kunnen bevinden tijdens het spelen, en is de plaats slecht zichtbaar vanuit het clubhuis.

Het alternatief voor de locatie, zoals jullie ondertussen kunnen zien, was het plaatsen van de speeltoren tussen clubhuis en tankplatform. Daar bevindt zich een groot vlak stuk gras, is zichtbaar vanuit clubhuis en vanop het terras en is nog ruimte voor uitbreiding. Tegelijk is het stuk voldoende ver van de weg verwijderd.

Het plan werd voorgelegd aan het hoofdbestuur en goedgekeurd, met de vraag om toch een omheining rond het speelgedeelte te voorzien. De kosten worden gedragen door de club, en Didier heeft voor de bar ook een mooie bijdrage geleverd.

Vrijdagavond 27 april was het dan zover en werd de speeltoren geleverd. Het had uiteindelijk dan toch nog meer voeten en palen in de aarde dan verwacht om de toren degelijk te plaatsen. Alles werd ook nog eens goed terug vast gezet en extra verstevigd. Na een aantal uren werk stond alles dan toch stevig recht! Met dank aan



Griet, Jörgen en Bart bij het installeren van de speeltuin

Bart Hugen, Griet Francart, Jorgen Nuyts en Senne Van-deputte!!

Enkele weken voordien hadden we reeds een kleinere plastic glijbaan geplaatst die Koen Pierlet opgemerkt had in een voortuin in Outgaarden. Deze kon gratis opgehaald worden omdat deze niet meer gebruikt werd. We zijn samen even gaan kijken, en hoewel het toestel duidelijk toch al wat onder het buitenweer en UV geleden had, bleek het nog in voldoende goede staat om toch nog een paar jaar in onze nieuwe speeltuin te dienen.

Jorgen en Griet zullen binnenkort nog een afsluitbare zandbak voorzien.

Het materiaal voor de omheining is al aanwezig en zal nog geplaatst dienen te worden, er zal een omheining komen langs de afscherming voor het tankplatform, en dan richting clubhuis. Zo kunnen spelende kinderen enkel richting grasveld en terras weglopen, en wordt er vermeden dat er auto's tussen de speeltuigen door zouden gaan rijden.

Volgende stap is het verplaatsen van de schommel en deze naast de toren op te stellen. Een kleine 'proefboring' maakte duidelijk dat de palen van de schommel helaas met beton in de grond verankerd waren. Dit zou het uitbreken en verplaatsen aanzienlijk moeilijker maken. Gelukkig zijn er intussen no-bele vrijwilligers opgestaan die de schommel intussen uit de grond gegraven en uit

de boten gebroken hebben! Waarvoor dank!

Wie een handje wil toesteken en/of suggesties voor bijkomend speelgoed in de

'nieuwe speeltuin' heeft mag me zeker even contacteren!

Sébastien Mathieu



De schommel werd afgebroken...



... en opnieuw geïnstalleerd in de nieuwe speeltuin.



En ook de "wegwijzers" van het juniorenweekend kregen een nieuwe plaats.

The sky is the limit!

De laatste weken was ik ook vaak tijdens de week op het vliegveld. Eerst hebben we er de klas van Remo ontvangen. Dan hebben we er een kleuterklas ontvangen, waar Astrid stage deed. Ik was helemaal verkleed als 'zweefvliegpiloot', compleet met zonnehoedje, zonnebril, vliegkaart én parachute. De kleuters moesten natuurlijk kunnen vertellen waarom ik dat allemaal nodig had. We hebben zelfs met hen een (vervallen) parachute opengetrokken om de werking ervan uit te leggen.

Nadat we in de 'hangaar zwevers' allemaal 'vliegtuig' hadden gespeeld – om de besturingsorganen en de bewegingen rond de verschillende assen duidelijk te maken – gingen we ook een kijkje nemen in de militaire loods. Daar bekeken we de Robin en de andere motor-toestellen. De kleuters merkten zelfs op dat de Robin een pendelroer had in tegenstelling tot de zwever en dat bij de Tomahawks de stabilo hoog stond (T-staart) en bij de OO-RAQ de stabilo laag stond ... ik vond dat zeer opmerkelijk van deze 5-jarige kleuters. Het bezoekje werd afgesloten met een kwis in het briefinglokaal.

De week daarna waren er studenten van de lerarenopleiding PXL (Hasselt) op bezoek. Het waren leerkrachten in opleiding die techniek en STEM zullen geven in de eerste graad van het secundair onderwijs. Omdat ik zelf al in vele lerarenopleidingen

(ook kleuter- en lager onderwijs) gastsessies geef, kende ik de docenten van de PXL reeds en was ik ook enthousiast mijn nieuwste STEM-project 'The sky is the limit!' te kunnen voorstellen.

Ook deze studenten kregen een rondleiding en wat basisbegrippen van de aerodynamica. Nadien moesten ze zelf hun technische vaardigheden tonen want ze moesten zelf een zweefvliegtuig maken!

Op donderdag 7 juni was het dan de eerste échte workshop 'The sky is the limit!'. Deze workshop is speciaal uitgewerkt voor leerkrachten die dit project willen doen in de klas.

Het doel is om hen zoveel mogelijk achtergrondinformatie te geven zodat ze met voldoende kennis aan het project kunnen beginnen in de klas.

We maken tijdens de workshop ook een isomozaag om isomo vleugels te snijden. Omdat ze nadien de zaag mee naar hun klas mogen nemen, kunnen ze in de klas – tijdens het project – naar hartelust vleugels snijden, met profielen die de leerlingen zelf opgezocht hebben.

Nadat iedereen zijn zaag had gemaakt konden de deelnemers per twee zelf hun zaagbeugel testen en vleugels snijden. Ik had zelf voor enkele voorbeeldprofielen gezorgd, die ik met de lasercutter had gesneden.

Ik bracht enkele belangrijke basisbegrippen aan: instelhoek, aanvalshoek, lift, zwaartepunt ... en dan moesten de deelnemers met hun zelfgesneden vleugel iets maken dat een zo lang (ver) mogelijke zweefvlucht maakte. Om hen extra te motiveren kon de 'winnaar' een initiatievlucht met mij winnen.

Het was echt ongelooflijk om te zien dat de workshop eigenlijk 'afgelopen' was en dat toch nog iedereen bezig was zijn toestel nog aan te passen en beter te maken. Het was ook leuk om te zien dat die dingen ook écht zweven en dat er hele goede zwevers ontworpen werden.

De bedoeling is dat deze workshop nog vaker wordt ingericht om meer leerkrachten hiermee kennis te laten maken. Met medewerking van de verschillende zweefclubs in Vlaanderen kunnen we er dan ook voor zorgen dat scholen bij de zweefclub in hun buurt op bezoek kunnen gaan.

Dit draagt bij tot goede STEM-projecten op school, maar is ook goede promo voor de zweefvliegsport! En voor mij is het natuurlijk een mooie combinatie tussen mijn job als techniek- en STEMcoach en mijn passie zweefvliegen!

Koen Pierlet



De klas van Remo op bezoek



Astrid met haar stageklas



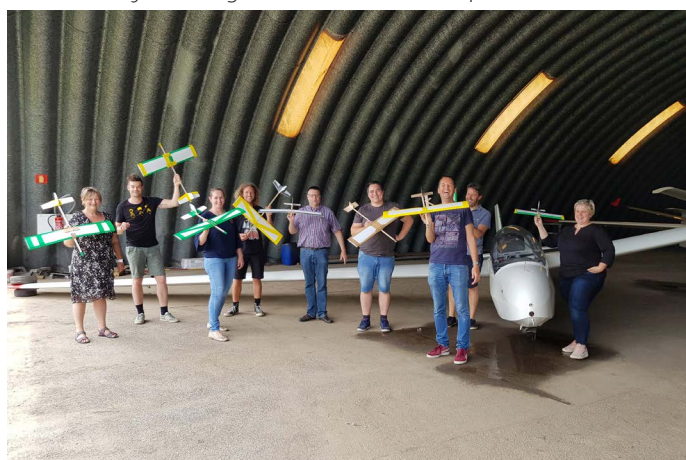
Workshop isomozaag bouwen



Erwin Huybens tijdens de workshop



De eerste vleugel is gesneden



De deelnemers van de workshop



Vliegtuigen testen



De studenten van PXL

Driedaagse van De Wouw

Tijdens het pinksterweekend vond onze traditionele driedaagse plaats en de weergoden hebben ons redelijk wisselvallig weer voorgeschied. Al van een viertal dagen voor het begin van de wedstrijd hield ik de weersvoorspellingen in het oog. De voorspellingen veranderden elke dag...

Zaterdagmorgend stonden vele piloten vroeg klaar om te gaan vliegen, maar het weer bleek niet zo denderend rond de middag. De bewolking belette de zon van door te breken en zo werd de eerste start uitgesteld van 12u naar 13u en uiteindelijk zelfs tot 14u. Toen ik opsteeg, dacht ik dat een duurvucht waarschijnlijk de enige mogelijkheid zou worden om te winnen. Theo, die net voor mij vertrokken was, vloog al meer rechtdoor dan dat hij in potentiële thermiek draaide. Ik steeg op met een klein hartje, maar toen ik ontkoppelde bleek de thermiek toch redelijk goed te stijgen

met een werkbaar plafond van net geen 1000m. De andere piloten bleven ook allemaal boven, dus misschien toch maar overland gaan...?

Wolkje na wolkje probeerde ik toch zolang mogelijk lokaal te blijven terwijl ik koers zette richting St-Truiden en Hasselt. Mijn vertrouwen in de thermiek groeide bij elke pomp. Met de beker Marc Ruymen in het achterhoofd, besloot ik zo ver mogelijk naar het noordoosten te vliegen en uiteraard terug te komen. Vanaf Hasselt begon de vlucht makkelijker te worden, vermits er in Kiewit ook een wedstrijd plaats vond (zoals elk jaar bij Pinksteren). Dat wil zeggen dat er veel zwevers in de lucht hangen en het toeval bleek dat ze ook allemaal naar het noordoosten aan het vliegen waren. Dat maakt overlandvliegen natuurlijk een stuk aangenaamer wanneer er onderweg regelmatig andere zwevers de thermiek aanduiden.

Na Nederland doorkruist te hebben kwam ik in de buurt van de Rijn. Jammer genoeg hield het mooie weer op bij het vliegveld van Kamp-Lintfort, ongeveer 140 kilometer van Goetsenhoven. Misschien maar best, want het begon al laat te worden en ik moest natuurlijk teruggeraken voor het kippenfestijn. Op de terugweg kwam ik aanzienlijk minder zwevers tegen, maar ik kan niet zeggen dat ik veel problemen heb gehad. Terug aangekomen in Hasselt kon ik nog eens plafond pakken tot 1200m. Om een paar kilometers extra te kunnen scoren, ben ik nog eens richting Keiheuvel gevlogen. Daar was het weer beduidend slechter en het schol niet veel of ik had mijn eigen vastgevlogen... De wolkenlaag was er dikker en ook quasi 8/8ste, weinig zon dus. De rookpluim van het fabriek van Tessenderlo heeft mij gered en bracht mij terug in de lokale kegel van Goetsenhoven.



Bart in downwind met de Discus, net op tijd voor het kippenfestijn...

Ik was absoluut voldaan van mijn vlucht en had een sterk vermoeden dat dit de beste vlucht van de dag zou zijn, maar dat is altijd een beetje bang afwachten.

De club was goed vertegenwoordigd op het kippenfeestje en natuurlijk smaakt zo een maaltijd eens zo goed na een lange vlucht.

Zondagmorgen werd op de briefing onweer voorspeld naar de avond toe. Toch stonden de hard core overlandvliegers weer allemaal klaar om hun best te doen. Blauwe thermiek en laag plafond maakten het ons niet gemakkelijk om te starten. Tien minuten na de start heb ik zelfs mijn wiel

terug uitgedaan voor landing, maar het laatste nippertje kwam er toch nog een thermiekbelletje los. Na veel gesukkel en twee pogingen zijn Sébastien en ik tot in Hasselt geraakt, maar we zagen het onweer ons tegemoet komen vanuit het Oosten. Vermits dat de thermiek toch niet zo sterk was, hebben we gekozen om tijdig terug te keren en af te bouwen. Theo heeft die dag toch nog 165km bij elkaar gevlogen.

Maandag werd er onweer voorspeld al van de vroege namiddag... André was de enige moedige ziel die toch overland is durven gaan. Hij vloog toch tot Ciney in het Zuiden en St-Truiden, goed voor 146km. Theo en ik hebben nog eens met een ASK-23 gevlogen tussen de onweders door, wat een paar mooie foto's opleverde.

Al bij al weer een geslaagde editie van onze clubwedstrijd.

Bart Huygen



Zelfs in de regen ging het met de ASK23 nog aan 2m/s omhoog!



Aanschuiven voor de kip met appelmoes.

Uitslag Driedaagse van De Wouw

19, 20 en 21 mei 2018

	Piloot	Proef	Ptn	Za	Zo	Ma	Plaats
1	Bart Huygen	VV 344,4	1275,6	X			1
2	Theo Stockmans	VV 329,5	1116,9	X			2
3	Sébastien Mathieu	VV 233,4	797,9	X			3
4	Andre Ruymen	VV154,5	523,7	X			4
5	Ruben Michaux	VV 78,3	336,8	X			5
6	Christophe De Brabanter	Du 245	322,4	X			6
7	Rudi Coomans	Du 178	161,8	X			11
7	Jan Waumans	Du 78	72,9	X			
8	Theo Stockmans	VV 165,3	560,3		X		
9	Andre Ruymen	VV 136,3	462,0		X		
10	Sébastien Mathieu	VV 94,6	323,4		X		
11	Bart Huygen	VV 78,8	291,9		X		
12	Stijn DeValck	HW 1041	226,3		X		7
13	Dieter Schollaert	Du 178	193,5		X		8
14	Jan Waumans	VV 49,6	185,4		X		9
15	Andre Ruymen	VV 145,8	494,2			X	
16	Bart Huygen	HW 1013	220,2			X	
17	Mattijs Cuppens	HW 761	163,7			X	10
18	Theo Stockmans	HW 695	151,1			X	
19	Mattijs Cuppens	Du 51	0*			X	
20	Sam Cuyvers	HW 319	0**			X	12

Theo Stockmans

Buitenlandingen

Op een vliegveld

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand
06/04	Bart Huygen	Puimoisson (F)	Discus 2b	OO-YMR	34,5*
06/04	Bart Huygen	Saint- Auban (F)	Discus 2b	OO-YMR	25,0**
13/05	Koen Pierlet	Berliner Heide (D)	ASW 20	OO-ZPC	13,0****
10/06	Bart Huygen	Kiewit (EBZH)	Discus 2b	OO-YMR	35,5

Echte buitenlandingen

01/05	Rudi Coomans	Sèron	ASW 20c	D-2036	21,8
19/05	Yves Ruymen	Compogne	ASW 19WL	D-6925	21,6***
21/05	Yves Ruymen	Framont	ASW 19WL	D-6925	20,4***

* vanuit Vinon-sur-Verdon (F)

** vanuit Puimoisson (F)

*** vanuit Saint-Hubert

**** vanuit Oppershausen (D)

Theo Stockmans

Franchise

Ik wil jullie toch nog eens herinneren dat de leden kunnen "beboet" of verantwoordelijk gesteld worden in geval van een schade aan een toestel.

Al onze toestellen, behalve de Ka 8, zijn omnium verzekerd, ook onze sleper.

Maar op ieder toestel dat omnium verzekerd is, dient, in geval van schade, een franchise betaald te worden. Dwz dat bij een schadegeval de verzekering het bedrag zal uitkeren van de herstelling, min de franchise, die laatste valt ten laste van de club.

Een voorbeeld:

Een zweeftoestel is omnium verzekerd voor 10000,-€ met een franchise van 625,-€.

Er doet zich aan het toestel een schade voor van 5000,-€. De verzekering betaald aan de club een bedrag uit van 4375,-€. Onze club zelf moet 625,-€ betalen.

Waarom? Om te vermijden dat de eigenaar van het toestel voor om het even welk schadegeval, hoe klein ook, beroep gaat doen op de verzekeringsmaatschappij.

Bv: bij het binnenzetten in de loods raakt de vleugel van een Ka13 een voorwerp en er is een kleine scheur in het doek. Aan materiaal gaat ons dat 50,-€ kosten. Wel dat moet onze club zelf betalen. Anders wordt de verzekeringsmaatschappij overstelpt met zulke kleine gevallen. Maar ook dat de eigenaar van het materiaal verplicht wordt om voorzichtig om te gaan met haar eigendom.

In onze sectie hebben we jaren terug beslist dat ook de piloot van het toestel verantwoordelijk kan gesteld worden tot het betalen van de franchise. Als er kan aangetoond worden dat deze een fout heeft begaan. Dit is ook van toepassing voor de Ka 8 en het sleeptoestel.

Enkele voorbeelden van schadegevallen:

- › men komt veel te laag binnen en raakt nog voor de landingsbaan de grond.
- › bij het landen wil men bij het uitrollen op het kruispunt de piste verlaten en daarbij rijdt hij of zij de goot in of over.

- › men steekt zijn arm in het venstertje van de canopy om te ontkoppelen en daarbij komt er een barst in de plexiglas.
- › bij felle wind laat de piloot de canopy open staan. Deze slaat dicht en wordt beschadigd.

Uitzondering:

Bij lesvluchten met instructeur kan de leerling NOOIT aansprakelijk gesteld worden.

Wat als twee leden (niet instructeurs) tezamen vliegen? Dan is het de pilot in command, of hij/ zij die vooraan zit die de verantwoordelijkheid draagt.

Ik wil jullie er ook op attent maken dat voor de privétoestellen het zelfde principe geldig is. Het bedrag van de franchise is dan afhankelijk van de eigenaar.

Theo Stockmans

Sport @ Tienen

Dit boek geeft NIET de geschiedenis weer van de Tienese sportclubs. Aan de hand van anekdotes, belevenissen en foto's, wordt het een bloemlezing doorheen de Tienese sportwereld.

Onze club komt hier ook uitgebreid aan bod met teksten en foto's.

Dit boek kan bij mij ingekopen worden. Het is verkrijgbaar tegen de prijs van amper 10,0 Euro bij de Tienese Sportdienst. Het is wel een beperkte oplage.

Als je me 10,0 Euro geeft, wil ik het boek ook wel op de Sportdienst gaan afhalen.

Theo Stockmans



Vinon

April 18

Het weder wilde dit voorjaar in Vinon niet echt meezitten. Het minst goede dat ik sedert 2004 meemaak. Regelmatig sterke oostenwind, lichte regen, weinig cumuli en in de bergen lag er nog een pak sneeuw.

Met vier leden zakten we af naar onze tweede zweefclub. Jan, Bart, Sébastien en mezelf beginnen er stilletjes aan tot het meubilair te behoren.

Wegens de milieuproblemen in onze club ben ik een week later naar de Provence vertrokken. Mijn eerste vlucht dateert van zondag 31 maart.

Het was mistral of toch bijna. In elk geval blies de wind redelijk fel uit NW richting, er was dus golf. Omdat het soms moeilijk is om langs de rotor in het laminaire te komen, liet ik mij tot 1000m slepen (\pm 700m grond). Ik ben uiteindelijk tot beneden de 600m gesukkeld en dan plots kon ik in de turbulente stijglucht tot bijna 1800m klimmen.

Plots was ik de stijglucht verloren. Om die terug te vinden, is langs dezelfde weg windopwaarts te vliegen of... Maar het ging moeilijk. Ik ben dan wat windafwaarts gaan vliegen. Ten zuiden van de Verdon. De wind blies bijna loodrecht op de zuidelijke valleiwand (richting Greoux). En het lukte. Na wat sukkelen vond ik ten slotte midden in de vallei, tussen Greoux en Vinon,

de laminaire golf. Ik steeg er tot bijna 3300m. Op naar het noorden om de volgende golven te vinden. En dat was niet al te moeilijk. Zo ben ik nog tot Authon geraakt, 60Km ver.

De tweede dag was proberen boven te blijven. Maar omdat de toekomst van de meteo niet al te rooskleurig was, hebben we toch maar gevlogen.

De derde dag waren er reeds vroeg cumuli. Langs Puimoisson om ben ik langs de vliegvelden van La Motte du Caire en Aspres naar de Glandasse (Vercors) geraakt. De basis was niet al te hoog (\pm 2300m) maar onder de cumuli waren goede stijgwaarden. Normaal vliegen we niet dikwijls die kant op, maar de wind en de cumuli lagen in die richting. Het werd een mooie vlucht die ongeveer 7uren duurde.

Vrijdag 06 april werd, wegens het toekomstige slechte weder, mijn laatste vliegdag. Zuidoostenwind en de vooruitzichten waren een maximum plafond van 1500m. Ik liet mij tot \pm 1100m slepen. Met die hoogte kun je toch wat naar thermiek gaan zoeken. Ik vond onmiddellijk een goede bel die mij tot 1500m bracht. Rekening houdend met de ZO wind, ben ik richting Manosque gevlogen.

Daar lukte het mij opnieuw om in stijglucht te komen en te klimmen tot 1800m. langs de radio hoorde ik van enkele piloten dat, langs deze weg,

het geen probleem was om langs Saint Auban (LFMX) de Vaumase te bereiken. En daar hing zelfs een kleine cumulus, het was bingo. Een ietwat turbulente bel bracht mij tot 2300m. Richting Blayeul (richting oosten) hingen mooie cumuli.

In de verte zag ik er zweefers spiraleren. En het was geen ijdele hoop. Het gebied tussen de Blayeul en de Bigue vormt een trechter die zuidoostelijk is georiënteerd. En de wind kwam uit dezelfde richting. Het kon niet anders dan er sterke thermiek vinden. Die bracht mij dan ook tot 2700m. en nu? Gaat het parcours stijgwinden geven of niet?

Langs de radio hoorde ik José Jaime (Belg uit Verviers) zeggen dat hij 2900m had aan de Dormillouse. Het moest er dus stijgen. Langs de L'Ubac (waar enkele jaren terug de Airbus crashte), bereikte ik de Blanche. En onmiddellijk vond ik de vertrouwde stijglucht. Het was er ook prachtig. De ganse bergketen lag nog onder de sneeuw.

Op naar de Morgon, onderweg prachtige foto's nemen van het sneeuwlandschap en er natuurlijk ook van genieten. Ondertussen waren ook Bart en Sébastien er toegekomen. Weinig zweefvliegers kwamen we tegen. Maar toch oppassen geblazen voor de parapentes. Ook zij kwamen genieten van het sprookjesachtig winterlandschap. Maar meer en meer vliegen ook zij met een

Flarm.

Er viel ons wel op dat er weinig water stond in het stuwmeer van Serre-Ponçon. Waarschijnlijk omdat er nog veelsneeuw in de bergen ligt.

Ondertussen werd het stilletjes aan tijd om huiswaarts te keren. Met 2800m ben ik aan de Trois Évêchés ("de

drie bisdommen" vertaald, zie Google) vertrokken. Nog even bijtanken tot 2500m aan Coupe en ik was ruim lokaal van Vinon.

Om iets meer Charronpunten te hebben, ben ik langs Pont d'Aiguines om gevlogen. Het werd een mooie vlucht.

Al bij al hebben we toch weer kunnen genieten van het prachtige berglandschap. Weliswaar weinige vliegdagen met amper 18 vliegreuren.

En nu dromen we reeds van onze volgende vliegperiode in augustus.

Tot dan

Theo Stockmans

Businessclub Tienen

Woensdagavond (13 juni) kreeg ULM Goetsenhoven en onze club het bezoek van de Businessclub Tienen. Deze club is een economisch netwerk in Oost-Brabant met als centrumstad Tienen. Het groepeert firma's, bedrijven, zelfstandigen, enz.

Maandelijks organiseert deze club een vergadering, gepaard gaande met een maaltijd. De maand juni was het onderwerp: "Het reilen en zeilen van de vliegclubs

te Goetsenhoven". Deze activiteit ging door in de installaties van ULM Goetsenhoven. Als je bedenkt dat de vorige items de volgende waren:

- Citrique Belge
 - Nieuw erfrecht
 - Regionaal Ziekenhuis
- mogen wij deze bijeenkomst als een eer beschouwen.

Koen Pierlet gaf uitleg over de geschiedenis van ons vliegveld en de opleiding van een zweefpilot terwyl Jan Roosen over de opleiding

van een motorpiloot sprak. De commentaren achteraf, waren alleen maar positief.

Buiten stonden zowel ULM's, zweefstoellen als een motortoestel opgesteld. Onze gasten konden natuurlijk ook vragen stellen aan de aanwezige piloten.

Samengevat, het werd een geslaagde avond

Theo Stockmans



Koen geeft wat uitleg over de geschiedenis van onze club, en de opleiding tot zweefvliegpiloot

Wijding van de luchtbanen en vliegtuigen

In de naam van de Vader, en de Zoon, en de Heilige Geest. Amen

INLEIDING

Ter gelegenheid van deze bijeenkomst willen we God vragen om zijn zegen over ons, over de luchtbanen en landingsbanen, over onze vliegtuigen. Wanneer we op weg gaan, wanneer we vliegen, mogen we erop vertrouwen dat God onze tochtgenoot, onze vluchtgenoot is, Want Hij gaat met ons mee, Hij vliegt met ons mee.

GEBED OM DE ZEGEN

Heer God, wij danken U bent de schepper van het heelal. Wij danken U voor de aarde en de lucht. Wij danken U voor de zon en de wind.

Omdat U de Weg bent, vragen wij U : zegen de lucht-

banen en de landingsbanen van deze luchthaven van Goetsenhoven.

Omdat U het Leven bent, vragen we U : laat Uw zegen van bescherming komen over alle leden van de vliegclubs « De Wouw » en « ULM ». Reik hen uw zegen van veiligheid aan. Leid hen allen langs veilige luchtbanen en landingsbanen. Maak hen voorzichtig wanneer ze opstijgen, wanneer ze op de vlucht zijn, wanneer ze manoeuvreren om te landen. Sta hen bij dat zij zich niet laten verleiden door snelheid en gevaren.

Omdat U de Meester van alles bent, vragen wij U : zegen deze toestellen, deze vliegtuigen van De Wouw en ULM. Zegen de piloten met kalme en geduld. Zegen ook al degenen die mee hen mee vlie-

gen met uw beschermende aanwezigheid, dat U steeds hun metgezel mag zijn op hun vliegtochten. Dit vragen wij U op voorspraak van de heilige Francisca, de patrones van de piloten, en door Jezus Christus, onze Heer. Amen

Besprenkeling van de luchtbaan en de vliegtuigen met wijwater

SLOT

Moge God jullie leiden langs rechte vluchtbanen, moge Hij jullie begeleiden op jullie vliegtochten, moge Hij jullie begeleiden op jullie tocht door het leven. Moge Hij jullie zegenen, beschermen en bewaren, in de naam van de Vader, en de Zoon, en de Heilige Geest. Amen

Pastoor Sylvester Mpia Bokoma



Een 200-tal leden en buurtbewoners woonden onze vliegtuigwijding bij.

Beker Gerard De Praetere

Tussenstand op 19 juni 2018

#	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	1/05/18	8u14
2	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	3/06/18	8u13
3	Jens GROESENEEKE	ASK 23	3/06/18	6u05
4	Stijn DEVALCK	Foka	3/06/18	5u23
5	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	3/06/18	5u14
6	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	1/05/18	4u55
7	Christophe De Brabanter	Ka 8	19/05/18	4u05
8	Glenn HOSTENS	ASK 23	1/05/18	4u04
9	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	3/06/18	3u54
10	Brett TOBBACK	Nimbus 4D M/T	12/05/18	3u47
11	Herman MOENS	ASK 13	10/06/18	3u42
12	Jan WAUMANS	LS 7 WL	20/05/18	3u21
13	Stijn DEVALCK	ASK 23	20/05/18	3u06



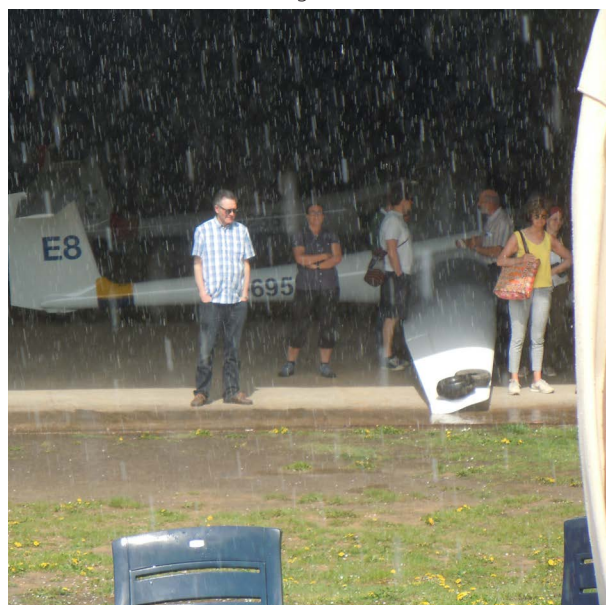
Inbouwen van de Oudie IGC in de Astir



JP toont zijn nieuwe tattoo



De Ford werd vervangen door een 2e Seat Ibiza...



Wachten in de regen

Klix 2018

27 april tot en met 5 mei - Standaardklasse

#	Name	Land	Flugzeug	Gesamt-punkte	1. Tag# / Punkte	2. Tag# / Punkte	3. Tag# / Punkte	4. Tag# / Punkte	5. Tag# / Punkte
1	Grunder, Stephan	NL	LS 8	4111	1 (868)	2 (975)	9 (734)	1 (747)	8 (787)
2	Bojanowski, Filip	DK	Discus 2	4020	12 (765)	1 (993)	10 (728)	2 (740)	6 (794)
3	Hillebrand, Andreas	D	LS 8	3977	4 (817)	6 (928)	3 (835)	5 (623)	9 (774)
4	Hoelgaard, Mogens	DK	Discus 2	3969	11 (767)	3 (956)	1 (867)	21 (486)	1 (893)
5	Schüch, Benjamin	D	LS 8	3918	5 (815)	4 (955)	4 (779)	13 (579)	7 (790)
6	Böske, Jens	D	LS 8	3676	9 (784)	12 (733)	6 (766)	6 (620)	10 (773)
7	Lampert, Christian	D	ASW 20	3535	22 (662)	5 (954)	11 (692)	18 (521)	16 (706)
8	Larsen, Poul Kim	DK	Discus 2	3439	19 (679)	7 (913)	17 (563)	23 (440)	2 (844)
9	Mix, Michael	DK	SZD 55	3392	20 (676)	10 (861)	22 (362)	4 (685)	4 (808)
10	Wille, René	D	Discus 2	3349	14 (757)	28 (437)	7 (760)	9 (598)	5 (797)
11	Bode, Sebastian	D	Discus	3207	13 (760)	14 (701)	18 (493)	16 (533)	15 (720)
12	Kriese, Jürgen	D	DG 400	3111	15 (753)	25 (579)	14 (642)	17 (532)	20 (605)
13	von Schaewen, Horst	D	Ventus 1	3088	18 (686)	8 (891)	24 (298)	20 (511)	17 (702)
14	Büddig, Carsten	D	Discus 2	3033	17 (698)	16 (690)	5 (777)	15 (559)	27 (309)
15	Wittig, Lothar	D	Discus 2	3024	3 (835)	11 (839)	29 (26)	12 (582)	13 (742)
16	Hering, Lars Heiko	D	ASW 27	2936	26 (588)	22 (624)	13 (652)	22 (471)	21 (601)
17	Brademann, Kai	D	LS 8	2931	10 (777)	15 (699)	25 (163)	3 (691)	21 (601)
18	Brückner, Olaf	D	LS 4	2879	2 (839)	23 (619)	27 (49)	14 (563)	3 (809)
19	Fabian, Bernd	D	Ventus 2	2844	25 (602)	21 (626)	2 (849)	28 (93)	18 (674)
20	Hagemann, Marianne	D	ASW 27	2779	8 (792)	27 (546)	23 (348)	25 (346)	11 (747)
21	Schüch, Heinz-Dieter	D	Discus 2	2766	24 (650)	20 (650)	21 (382)	10 (591)	23 (493)
22	Blattmann, Lukas	D	LS 8	2622	6 (806)	9 (886)	19 (454)	26 (146)	26 (330)
23	Greiner, Matthias	D	ASW 20	2545	7 (798)	17 (689)	26 (94)	8 (605)	25 (359)
24	Scharbatke, Jörg	D	ASW 24	2506	21 (664)	19 (668)	30	24 (428)	12 (746)
25	Pflug, Thomas	D	LS 7 WL	2393	27 (339)	18 (686)	28 (48)	10 (591)	14 (729)
26	Kuijpers, Frouwke	NL	AS20WL	2261	28 (274)	24 (603)	16 (604)	19 (515)	28 (265)
27	Boysen, Henning	D	LS 3	2207	16 (738)	13 (726)	8 (743)	30	29
28	Grau, Robert	D	Discus 2	2172	23 (652)	29 (68)	12 (677)	27 (129)	19 (646)
29	Vanhoyland, Johan	B	Discus	1867	29 (217)	26 (555)	15 (610)	29 (22)	24 (463)
30	Förster, Robin	D	Discus	1060	30	30	20 (451)	7 (609)	29



Johan Vanhoyland klaar voor zijn start in Klix

Belgisch Kampioenschap

Saint Hubert - 19 tot 27 mei - Clubklasse

	WN	Piloot	Toestel	Totaal	Dag 1	Dag 3	Dag 7	Dag 8
1	7	Benoit Evrard	LS 4	3,088	2 (876)	1 (485)	1 (1,000)	3 (727)
2	FU	Pieter Lievens	Std. Cirrus	2,692	1 (895)	2 (416)	6 (381)	1 (1,000)
3	4	Thibaud Husson	Discus	2,590	3 (831)	6 (288)	4 (863)	6 (608)
4	520	Philippe Billuart	Discus	2,375	5 (392)	3 (389)	3 (868)	4 (726)
5	2E	Bernard Botman	LS 4	2,165	6 (383)	8 (92)	2 (989)	5 (701)
6	BY	Maxim Alexandre	LS 1-d	1,922	4 (405)	5 (318)	5 (664)	8 (535)
7	CJ	Robin Motte Dit Falisse	Std. Cirrus 16m	1,525	8 (149)	4 (372)	7 (265)	2 (739)
8	ES	Yves Ruymen	ASW 19	1,303	7 (362)	7 (183)	8 (176)	7 (582)



Logger programmeren voor de vlucht



Yves met de ASW19 tijdens de sleepstart in EBSH

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

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Sébastien Mathieu
Koen Pierlet
Theo Stockmans

Foto's

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Sébastien Mathieu
Herman Moens
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Jozef Vandevorst

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.



