



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 24 nummer 4
Van oktober tot december 2018



Intruductielessen



Op 28 oktober mocht Koen het startschot geven voor de introductiecurus, in ons recent vernieuwd briefinglokaal...

ATO en CAMO audits



Michaël en Luc tijdens de interne ATO-audit



Walter, Henri (Reynders) en Koen tijdens de audit CAMO

In dit nummer

In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Halloween kampvuur	3
Geschiedenis van onze club	3
Groene magneten	4
Milieu	5
Vliegveld	5
Zilveren brevet	6
Sportcommissarissen	7
Sportcommissie	7
Prestaties	7
Winterwerk.....	8
Junioresnbeker De Wouw	10
Beker Gerard De Praetere	10
Vliegen in Tsjechië	11
TU Delft.....	12
Verhaal uit de oude doos.....	13
Retourtje Romilly-sur-Seine....	14
Beker Marc Ruymen	15
FLARM Tracker	15
1e plaats wedstrijd jeugd.....	16
(On)gedierte	18
Charron 2018	20
Charron	21
Sporters beleven meer!.....	22
500km vanuit EBTN.....	23
Artikels voor Cumulus.....	24
Colofon	24

Foto cover

Een delegatie van onze club mocht een prijs in ontvangst nemen van Sport Vlaanderen.

Woordje van de redactie

Ons zweefjaar zit er weer eens op. Zoals één jaar geleden geschreven, slechter als in 2017 kon het niet. Over het afgelopen jaar hoeven we niet te klagen. Er werden maar liefst acht 500 km proeven gevlogen vanuit Goetsenhoven, een record. Tot voor enkele jaren was een 500 km een zeldzaamheid. Tegenwoordig kijkt niemand nog om bij het vliegen van deze toch mooie afstand. En we mogen vooral de vijf solisten van dit jaar niet vergeten. Dit hebben we ook een klein beetje te danken aan het mooie weder.

De getallen zijn voor de volgende Cumulus.

Het jaarlijks onderhoud aan onze zweeftoestellen loopt vlot. Met dank aan Astrid die het klaarspeelt om de planning stipt te laten verlopen. Tot hier toe zijn er niet al te grote problemen bij onze toestellen vastgesteld. Dit hebben we ook te danken aan jullie allemaal. Er wordt regelmatig gezegd dat je een zweeftoestel moet behandelen als een vrouw, met zachtheid.

De meeste schade gebeurt meestal tijdens het verplaatsen van de toestellen op de grond en vooral bij het binnen- en buitenzetten in de loods.

Ons lierseizoen is ook terug van start gegaan. De laatste weken of weekend werd er nog koortsachtig gewerkt aan de trommels. Maar alles is in zijn plooiën gevallen. We kunnen terug met twee trommels werken. Een lierstart blijft nog altijd een fantastische ervaring. Je wordt eigenlijk de lucht in gekatapulteerd zoals op een vliegdek-schip. In enkele seconden bereikt je een snelheid van 100 km/u. En dan op een hoogte van 300m of meer, ga je ervan af. Kom er eens van proeven, het bevordert en onderhoud je vliegvaardigheid.

In deze Cumulus staan enkele relazen van vluchten. Sommige gaan dat teveel van het goede vinden, andere gaan er zich in terugvinden of trachten te evenaren. Voor mij mogen er gerust artikels komen over: een dag "chef de piste", of "werken aan een zweeftoestel", of Ook deze activiteiten behoren tot het clubleven en kunnen soms leerrijk zijn. Maar spijtig genoeg komen er geen.

En ik mag hier vooral niet vergeten dat onze club als winnaar werd verkozen door Sport Vlaanderen (vroeger BLOSO) voor de maand van de sportclub actie. PR is een belangrijk gegeven in onze club. Dit is niet altijd gemakkelijk voor een vliegclub vooral omdat onze sport geen Olympische of massasport is.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **Za 22 december 2018 – t.e.m Di 01 januari 2019:**
eindejaarsvliegen

📅 **Vr 28 december:**
Kerstfeestje

📅 **Za 19 januari:**
AV zweefvliegen + herhalingsles luchtruim

📅 **Za 26 januari:**
Symposium Liga te Oostmalle

📅 **Zo 17 februari:**
Herhalingsles luchtruim

📅 **Za 23 februari:**
AV club

📅 **Vr 22 maart:**
Vleugeluitreiking

Artikels voor volgende Cumulus: 1 maart 2018

Halloween kampvuur

Na jarenlange traditie van een Halloweenwandeling was het dit jaar tijd voor iets anders. Het idee bleef om samen met de club iets leuk te doen, maar dit keer ook met onze burens van ULM Goetsenhoven en de omwonenden van ons vliegveld. Omdat er voor een wandeling veel voorbereiding nodig was en ook het wandelen voor sommigen minder leuk was, werd er dus beslist op dit jaar een kampvuur te geven op ons vliegveld zelf.

Hiervoor was er niet veel voorbereiding nodig. We moesten enkel een aanvraag doen bij de stad Tienen en de brandweer. Voor de rest moesten we nog aan hout geraken en

iets om te drinken. De nodige vergunningen kregen we en voor brandhout werd er ook gezorgd. Met de 6 euro inschrijvingsgeld per man werden er ook de nodige dranken aankocht. De soep was vers gemaakt door Isabelle (de moeder van Astrid), waarvoor dank.

Op de avond zelf stond er een tentje met de nodige sfeerverlichting. Er was een ruime keuze aan jenevers, glühwein, warme chocomelk en natuurlijk de verse pompoensoep. Voor de 6 euro kon je onbeperkt hiervan drinken, waardoor sommige al wat meer dronken dan anderen...

Er was ook niet enkel soep of sterke alcoholische dranken,

maar ook gewoon frisdranken of pintjes voor 1 euro extra. Voor de kleine kindjes, maar ook al de iets grotere onder ons, waren er ook marshmallows voor boven het vuur te houden.

Als extra om de avond gezelliger te maken was er ook sfeermuziek op de achtergrond.

Alles was dus aanwezig om er een gezellige avond van te maken. Er was dan ook een grote opkomst van de beide clubs, er waren zelf een paar mensen van buiten de club. Het is dus ook voor herhaling vatbaar. Dus met dank aan Senne om dit allemaal te organiseren.

Brett Tobback



Geschiedenis van onze club

in BOEKVORM

In 2021 gaan wij het 100 jarig bestaan van ons vliegveld vieren. Maar dat jaar zal onze club ook 90 jaar jong zijn.

Ter gelegenheid van deze laatste verjaardag hebben Mattijs en mezelf het idee opgevat om de geschiedenis van onze club in boekvorm te gieten. Temeer omdat er nog enkele "anciens" levende zijn en die zijn voor zulk 'n werk van onschatbare waarde.

Dit werk zou in 2021 verschijnen. Leden die zich geroepen voelen om hieraan mede te werken kunnen zich bij Mattijs of mezelf melden. Hun taak zou kunnen bestaan uit opzoekingswerk, verzamelen van inlichtingen en foto's, enz.

In elk geval zullen we volgend jaar van start gaan.

Theo Stockmans

Groene magneten

Theo had – in Vinon denk ik – gezien hoe op het bord in het briefinglokaal met groene magneten werd aangeduid of een zwever mocht vliegen of niet. “Koen,” zei hij, “dat zou ik nu ook graag hebben!”.

RWY:			Zwever	Status	Piloten / Opmerkingen
bcmg	*/	Kts	D-6988 ASK 13	●	
bcmg	*/	Kts	D-6901 ASK 13	●	
bcmg	*/	Kts	D-6932 SF 34	●	
m AGL EBTN			D-6946 Kia 8		
m AGL EBTN			D-2363 ASK 23		
m AGL EBTN			D-6953 ASK 23		
m AGL EBTN			D-6955 Asif		
Plank:			D-6925 ASW 19		
PS / Safety					

Ik dan maar op zoek naar groene magneten. Maar je moet dan ook een magnetisch bord hebben om die magneten aan te hangen. Best heb je dan ook een muur om dat bord aan te hangen. Als er dan in het lokaal nog eens voldoende licht zou zijn zodat je de magneten aan het bord zou zien hangen, zouden de magneten ook kunnen gebruikt worden. Je merkt zo dat er dus wat meer werk aan de winkel was dan enkel een doosje groene magneten aan te kopen.

Op het zweefbestuur stelde ik dan ook voor om het briefinglokaal ‘onder handen’ te nemen en er een mooi, “up-to-date” leslokaal van te maken. Daar was niet meteen een consensus over, maar toen de vraag opnieuw werd gesteld op het volgende zweefbestuur kreeg ik al snel een ‘Gol’. Dat was wellicht meer omdat de vergadering al tot na middernacht was uitgelopen ...

Toen ging het zeer snel ... op het zweefbestuur op dinsdag kwam het fiat dat ik er mocht aan beginnen, op donderdag werden on-line de ledverlichting, het bureaumateriaal (magnetisch bord, projectiescherm, magneten ...) besteld. Ik belde Jörgen of hij mee een gyprocwand kon

zetten en ik vroeg Walter en Stijn om op zondag mee de verlichting aan te sluiten.

Alles paste blijkbaar perfect in de planning en zoals bij een verbouwing is het natuurlijk leuk als de verschillende aannemers goed op elkaar aansluiten.

Omdat Jörgen die zaterdag van dienst was en ik zondag, en er toch slecht weer was voorspeld, werd afgesproken om zaterdagochtend naar Vandermolen te rijden om de nodige gyprocplaten en gyprocprofielen bij te halen. De profielen werden op maat gezaagd, de muur versterkt met OSB-platen en als laatste werden de gyprocplaten er tegen geschroefd. Ondertussen werden bij mij thuis de bestelde led-panelen afgeleverd ... net op tijd dus!

Op zondag werd alles klaargezet om de elektriciteitswerken aan te vangen. Er werd gekozen om led-panelen in de bestaande plafondtegels te verwerken. Maar vooraleer dit te kunnen doen was het tijd voor een ‘historisch moment’: de eeuwenoude luster, die dateert van de inhuldiging van de club op 13 oktober 1246, werd afgehangen.

Met de hulp van Walter, Stijn en Sophie werden de plafondtegels vakkundig vervangen, de ledpanelen geplaatst en alle elektriciteit gesloten.

Sinds toen is er voldoende licht in het briefinglokaal en kun je tenminste ook zien wat er gezegd

wordt.

Op zondagavond was het dan weer de beurt aan “Pleisterwerken Pierlet” om de gyprocplaten te plamuren, zodat in de loop van de week kon geschilderd worden. Op maandag en dinsdag werden dan het bord en het scherm geleverd én de groene magneten waar iedereen zo naar uitgekeken had.

Het verdere verloop van de week was dan als volgt: maandag schuren, opnieuw plamuren en een grondlaag schilderen. Op dinsdag de tweede laag schilderen en de nieuwe tafels in elkaar schroeven. Op woensdag het bord en het projectiescherm ophangen.

Net op tijd klaar om op donderdag een eerste workshop ‘The sky is the limit’ te organiseren in ons nieuwe briefinglokaal.

Nadien heb ik nog gezorgd voor de belettering van het briefingbord, zodat alles netjes kan genoteerd worden en ... daar ging het uiteindelijk om: het bord met de zwevers waar de groene magneten kunnen geplaatst worden.

Ik denk dat iedereen wel tevreden is met de geslaagde make-over van het briefinglokaal en ik wil zeker iedereen bedanken die dat weekend op één of andere manier zijn steentje heeft bijgedragen bij het opruimen, verhuizen ...

Koen Pierlet



Jörgen en Senne bij het opknappen van het briefinglokaal

Milieu

Het gele papier moet uithangen tot zaterdag 08 december. Dan heeft men nog vijf dagen om dat beroep in te dienen. Dwz ten laatste 13 december is de sluitingsdatum.

In "Het Laatste Nieuws" van donderdag 22 november, heeft Roland Deboes, woordvoerder of afgevaardigde van LZT (Leefbare Zuidrand Tienen) laten weten dat zij geen beroep zullen aantekenen. Maar andere individu's kunnen en mogen dat natuurlijk wel. Maar dan enkel wegens procedurefouten. Dus over de getallen kan er niet meer geredetwist worden. Als het beroep ontvankelijk wordt verklaard, kan de Raad van State onze milieuvergunning opschorten of nietig verklaren. En dan kunnen we de ganse procedure terug van vooraf aan beginnen. In dit geval hebben we geen milieuvergunning meer en staat onze club aan de grond. Maar zover is het natuurlijk nog niet.

Maar de Raad van State kan natuurlijk ook het beroep verwerpen. Tegen de uitspraak van dit rechtscollege is geen beroep meer mogelijk.



Vliegveld

Begin november heeft Interleuven de aanbesteding voor de nieuwbouw van een intergemeentelijk politietrainingscentrum op ons terrein uitgeschreven. Als ik mij niet vergis hebben de kandidaten dan één maand te tijd om een offerte in te dienen. Daarna zal Interleuven de aannemer aan duiden.

Tijdens de week 10-14 december is het kappen van de bomen en struiken begonnen.

Voor de verdwijning van dit groen zal, als compensatie een klein bos aangeplant worden in de wijk Kouter van de deelgemeente Kuntich. In totaal gaat het om twee maal 360 bomen. Het is Interleuven, in samenwerking met Natuurpunt, lokale scholen en vrijwilligers die voor deze plantactie zullen zorgen.

Bij de bouw van dit complex zullen drie militaire gebouwen sneuvelen: mess officieren, turnzaal en een bunker.

Zoals vorige editie vermeld, hadden wij op 15 oktober een overlegcomité. Het heeft amper 75 minuten geduurd. Het heikele punt was hier dat er nog verschillende motorvliegtuigen zijn die de voorgeschreven circuits niet volgen, zowel van ons als de ULM's. Van onze sleper waren er geen klachten. Ik zou aan de sleeppiloten zeggen "vliegt zo verder". De geluidsdemper en de vierbladschroef zijn hier zeker niet vreemd aan.

Ter herinnering: maken van onze club deel uit van dit overlegcomité: Bart Lismont, Rudi Coomans en mezelf. En dan mogen we zeker de (onafhankelijke) moderator (en secretaris) Johan Vanhoyland niet vergeten. Hij leidt (of lijdt) dit comité tot ieders tevredenheid op een voortreffelijke wijze.

Het volgend overleg heeft plaats op maandag 11 maart 2019.

Onze nieuwe milieuvergunning (vanaf 28 december) loopt tot einde 2029. Dat wil niet zeggen dat we er nu maar op los kunnen vliegen. Niets is echter minder waar. Zoals R. DeBoes in de krant van 22/11 zei, LZT zal nauwgezet de uitvoering ervan opvolgen. En de stad Tienen of de provincie kan ons steeds "strafmaatregelen" opleggen. Dat wij het zo ver niet laten komen. Dus ik reken hier op eenieder van jullie.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Het zou dus best wel eens kunnen dat de stad of ... gaat trachten om het resterende "bosgedeelte" van de oude kazerne als bos de toekomst te laten in gaan. En waarom niet, de bomen staan er al en de fauna zal ook tevreden zijn. Er zal dan wel een nieuwe afsluiting moeten komen met een paar wildsluizen. Het illegaal gedumpt afval en de glasscheren dienen tevens opgeruimd te worden. En laat dan het gewone publiek ook een aantal maal per jaar, onder begeleiding, een wandeling maken. Men hoeft dan niet meer naar Zuid-oost Azië te reizen om overgroeide gebouwen te bewonderen. En het zou een unicum zijn in België.

En vooral niet te vergeten is de (on)rechtstreekse bewaking van de Federale Politie wegens de aanwezigheid van het geplande trainingscentrum.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Zilveren brevet 50 km afstandsvlucht

Sedert 01 oktober 2018 is de sportcode(1), betreffende de 50 km afstandsvlucht, weeral veranderd.

Vroeger moest men tijdens de vlucht een rechte lijn kunnen trekken van ten minste 50 Km. Bv: men koppelt los boven Tienen en vliegt daarna 20 Km richting Hasselt. Daarna vlieg je minstens 50 Km naar het zuiden en het was in orde.

Wat zegt de huidige sportcode (artikel 2.2.1)?

"A straight distance flight from a start at release to a finish fix located at least 50 km from release and at least 50 km from the fix recorded at the beginning of the take-off roll."

Silver distance and any longer declared task may both be claimed for the same flight, see SC3C-2.2. The Silver distance should not be flown with guidance from another pilot.

Vertaling:

"Een afstandsvlucht in rechte lijn vanaf het ontkoppelpunt tot een keerpunt op minstens 50km van het ontkoppelpunt, én minstens 50km vanaf het eerste logpunt aan het begin van het rollen bij take-off.

Een zilveren afstandsvlucht mag samen met een andere, langere, opgegeven proef tijdens dezelfde vlucht gehomologeerd worden. Een zilveren afstandsvlucht moet gevlogen worden zonder hulp van een andere piloot."

Enkele voorbeelden

- Je start op RWY 06, koppelt los boven het vliegveld en je vliegt daarna tenminste 51 Km* verder, richting noorden. Dit moet geen opgegeven proef zijn.
- Je start op RWY 17 en ontkoppelt boven Tienen. Je

vliegt vanaf je startplaats minstens 51 Km naar het zuiden.

- Je start vanaf RWY 24 en koppelt los 2Km ten oosten van je vertrekplaats. Je vliegt daarna minstens 50 Km richting oosten. Je bent dus minstens 52Km van EBTN.

Na 50 Km mag je buitenlanden of terugkeren naar EBTN. Buitenlanden na het verste punt (mimum 50 Km) is ook geen probleem. Beter is natuurlijk terugkomen naar EBTN.

*ik heb hier telkenmale 51 Km genomen om ietwat reserve te hebben.

Welke proeven zijn niet geldig

- Je vliegt vanaf je ontkoppelpunt (bv 2 Km van EBTN) 30 Km ver. Je vliegt daarna richting EBTN nog eens 60 Km. Geen enkel punt is 50 Km verwijderd van het ontkoppelpunt of van je startpunt. Je hebt in totaal nochtans 90 Km gevlogen.
- Je vliegt een opgegeven proef met vertrekpunt Tienen Grote Markt (2 Km ten noorden van de RWY 17). De startplaats is RWY 17 en ontkoppelpunt 2 Km ten zuiden van de kruising. Je 1ste keerpunt is 50 Km richting zuiden. Je tweede keerpunt 30 Km richting EBTN. Je ontkoppelpunt is 2 Km in de richting van je 1ste keerpunt. Je eerste keerpunt moet minstens 52 Km ver zijn. Je 50 Km begint te tellen vanaf je startplaats.

Startplaats = plaats waar het zweefvliegtuig vertrekt of begint te rollen

Maar oppassen voor het hoogteverlies. De sportcode (artikel 2.4.4.) zegt:

"For distances of 100 Km or less, the flight is invalid if the loss of height exceeds 1% of the distance using barometric data or (1% of course distance less 100m) using GPS height data". Voor afstanden van 100 Km of minder, is de vlucht ongeldig als het hoogteverlies groter is dan 1% van de afstand, gebruik makend van barometrische gegevens of (1% van de afstand, verminderd met 100m) wanneer men de GPS hoogte data gebruikt.

Bij ons gebruiken we enkel barometrische data (ook met See You).

Wat wil dat zeggen?

Een paar voorbeelden
Je laat je ontkoppelen op 500 m boven Saint Hubert. Dit vliegveld is gelegen op 88 Km van Goetsenhoven en ligt op 563 m MSL.

Om de 50 Km geldig te hebben moet je Goetsenhoven overvliegen op ten minste 120 m AGL.

Uitleg

- Je vertrekt op 1063 m MSL (500 + 563) en je komt in Goetsenhoven toe op 195 m MSL (120 + 75). Je hoogteverlies bedraagt 868 m. Dit is minder dan 880 m. Was je in Goetsenhoven toegekomen met 0 m. Dan was je 50 Km ongeldig omdat je hoogteverschil 988 m. Dit is 102 m teveel.
- Je laat je boven Saint Hubert opslepen tot 500m en je vliegt richting Goetsenhoven. Boven het vliegveld van Sovet (+ 50 Km van Goetsenhoven en 280m MSL) daal je tot 200m of 480m MSL. Je bereikt daarna Goetsenhoven met 0m. Deze proef is ook ongeldig omdat de sportcode spreekt van het ontkoppelpunt. Men houdt geen rekening met de hoogtes onderweg.

Met het programma See You kun je de hoogtes allemaal nauwkeurig meten. Dus één meter is één meter.

Het is misschien allemaal wat ingewikkeld, maar het is de sportcode die geldig is over gans de wereld. De sportcode (Engelse versie) kun je terugvinden op de website van de FAI of de IGC.

Dus als je de 50 Km in een ander continent vliegt, gelden daar ook dezelfde richtlijnen.

Nog zeer belangrijk is het naleven van het luchtruim. Je proef kan afgekeurd worden als er inbreuken worden vastgesteld op het luchtruim.

Voor de Charron kunnen er andere richtlijnen gelden. Dus een proef kan door de Charron aanvaardt worden en door de sportcommissie niet, of omgekeerd. Maar het is enkel een sportcommissaris of de sportcommissie die je proef kan af- of goedkeuren.

Wat is de procedure van goedkeuring?

Een sportcommissaris van de club (zie lijst) maakt je dossier op en maakt het over aan de Liga die het nakijkt. Daarna gaat het naar de sportcommissie van de KBAC die het officieel goedkeurt, maar het ook kan afkeuren. Alle ingediende proeven worden er één voor één nagekeken.

De sportcommissaris die het dossier opmaakt, moet die dag ook aanwezig geweest zijn op de vertrekplaats. Als je bv in Wershofen(Duitsland) een proef vliegt en er is geen eigen sportcommissaris aanwezig, dan moet of kan een Duitse sportcommissaris het dossier opmaken. Deze proef wordt dan goed- of afgekeurd door de Duitse sportcommissie. Die maakt het verslag over aan onze commissie. Zij neemt er nota van. Onze commissie moet dus niet opnieuw het dossier bekijken want de sportcode is voor ieder land hetzelfde.

En uiteraard mag een sportcommissaris zijn eigen dossier niet opmaken.

Een raadgeving

Neemt een punt dat minstens 55Km verwijderd is van EBTN. Het gebeurt uiterst zelden dat je loskoppelt op meer dan 5Km van EBTN.

Naar het zuiden kun je het vliegveld van SOVET nemen. Naar het oosten iets verder dan Opplabbeek.

Oftewel zeg je tegen de sleeppiloot: gooi me er af boven het vliegveld. Maar vlieg dan nog, voor alle zekerheid 51Km. De sleeppiloot kan je eraf gooien boven de "06" of boven de "24". En dat maakt toch een verschil van 720m.

Heb je nog vragen, stel ze dan gerust aan een sportcommissaris.

Theo Stockmans

Sportcommissarissen

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Sébastien Mathieu
Andre Ruymen
Yves Ruymen
Theo Stockmans
Luc Vandebecck
Piet Vanosmael

De functie van sportcommissaris staat los van de bevoegdheid van instructeur.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo op 18 november
André Zucka

Behaalde zijn 300 Km afstandsvlucht
Jörgen Nuyts

Behaalde zijn 300 km doelvlucht of eerste diamant
Jörgen Nuys

Theo Stockmans

Sportcommissie van 20 juni 2018

Behaalde zijn 300 Km afstandsvlucht

Jörgen Nuyts

Behaalde zijn 300 Km doelvlucht

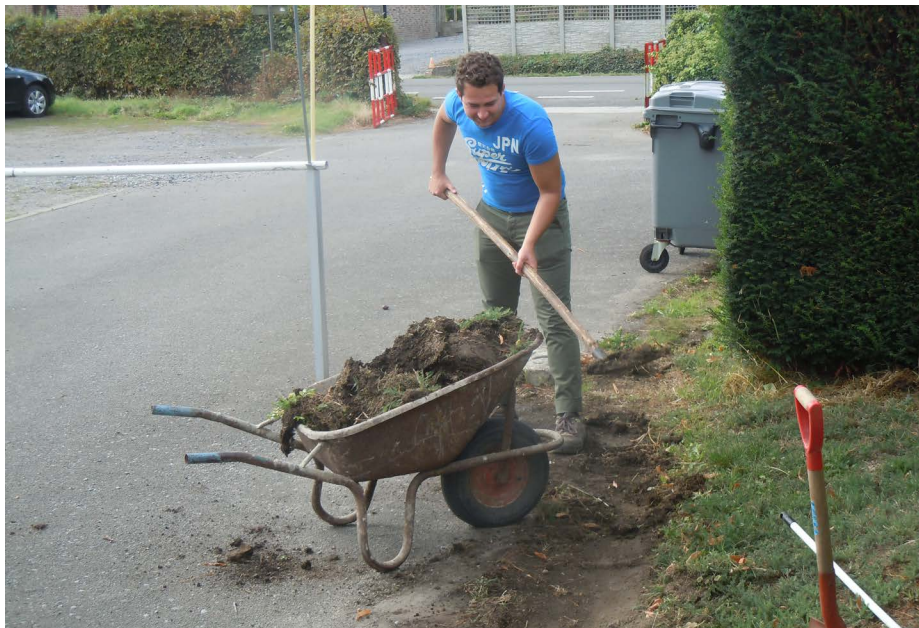
Jörgen Nuyts

Theo Stockmans

PS

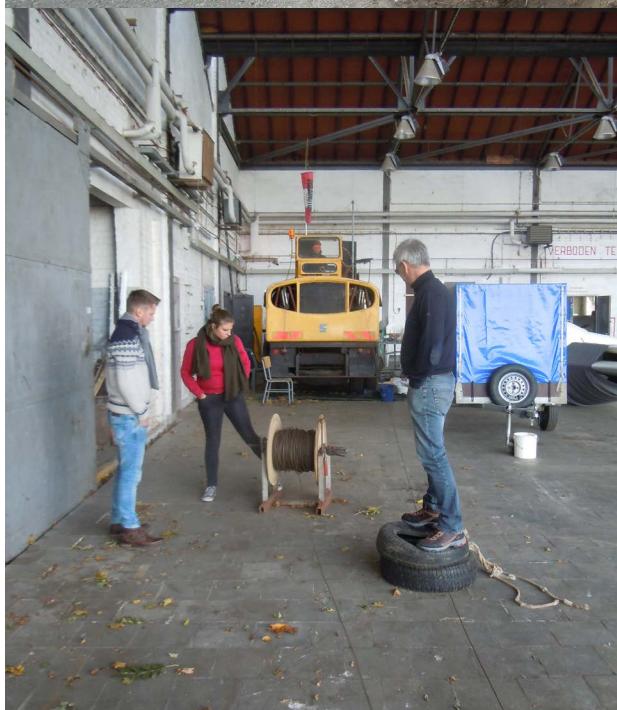
Moesten er leden zijn wier naam niet voorkomt, laat het mij dan zo snel mogelijk weten.

Winterwerk



1. Michiel kuist de goten
2. Michaël, Astrid, Mattijs en Yves leggen de kabel terug op de lier-trommel
3. Mattijs, Rudy en Yves tijdens het winteronderhoud van de lier.
4. Nieuwe latten voor de 6988

5. Jörgen en Sébastien plaatsen de omheining rond de speeltuin.
6. De speeltuin kent veel succes met Amelie, Ingo en Remo.
7. Carlo vervangt onze defecte boiler
8. De 6988 mag uit het werkhuis
9. Herman bij het nieuwe hoogterrek





Juniorenbeker De Wouw

Deze beker wordt jaarlijks uitgereikt aan de junior (-25 jaar) die de proef met de hoogste charronscore gevlogen heeft, met vertrek in Goetsenhoven.

	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1	Glenn HOSTENS	Astir CS Jeans	11/08/18	VV 362.9	1560,9
2	Brett TOBBACK	ASW 19	11/08/18	VV 370.5	1482
3	Jens GROESENEEKE	ASK 23	3/06/18	DU 365	396,7
4	Ruben MICHAUX	Astir CS Jeans	19/05/18	VV 78.3	336,8
5	Laura LENAERTS	ASK 23	8/07/18	DU 309	335,9
6	Astrid COOMANS	Ka 6E	5/08/18	HW 724	170,4
7	Sam CUYVERS	ASK 23	5/05/18	HW 601	130,7
8	Hoj-Ahmed ALBASTOV	Ka 8	26/05/18	DU 64	84,2

Beker Gerard De Praetere

Gerard De Praetere was het oudste lid van de club (sinds 1936). Door zijn meestal ophefmakende kritieken en grappige opmerkingen was hij door ieder clublid geliefd. Het was een man waar men respect voor had. Op het ogenblik van zijn overlijden was hij nog altijd recordhouder van de langste vlucht met een zweefvliegtuig met start en landing te Goetsenhoven (7 uur 47 min). Ter zijne nagedachtenis wordt er door de sectie zweefvliegen elk jaar de Wisselbeker Gerard de Praetere uitgereikt aan het clublid met de langste zweefvliegvlucht met vertrek en aankomst te Goetsenhoven.

	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	Brett TOBBACK	ASW 19	8/07/18	7u30
4	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	15/07/18	7u23
5	Glenn HOSTENS	Astir CS Jeans	11/08/18	7u06
6	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	7/07/18	6u19
7	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	15/07/18	6u09
8	Jens GROESENEEKE	ASK 23	3/06/18	6u05
9	Stijn DEVALCK	Foka	3/06/18	5u23
10	Jan WAUMANS	LS 7 WL	7/07/18	5u22
11	Laura LENAERTS	ASK 23	8/07/18	5u09
12	Rudi COOMANS	ASW 20	22/07/18	5u06
13	Christophe De Brabanter	Ka 8	19/05/18	4u05
14	Eric VANDEWALLE	DG 200	22/07/18	3u43
15	Herman MOENS	ASK 13	10/06/18	3u42



Veel belangstelling tijdens de Studiekeuzebeurs



Eerste solo van André, met instructeur Jörgen als tiploper

Vliegen in Tsjechië

Beste allemaal, ik wou graag wat vertellen over vliegen in Tsjechië.

Om te beginnen maak ik van de gelegenheid gebruik om mijzelf voor te stellen. Ik ben Jaromir Simunek en ben geboren in Rakovník, een stadje 50 km ten westen van Praag. Ik ben op 14-jarige leeftijd begonnen vliegen op het vliegveld van Rakovník.

In 1998 ronde ik mijn instructeursopleiding af en begon anderen het vliegen aan te leren. Ik heb er veel plezier aan beleefd en nuttige dingen geleerd.

Ik heb ook aan meerdere wedstrijden op junior en senior niveau meegedaan.

Sinds meer dan 4 jaar woon ik met mijn gezin in België omdat ik hier werk. Wij wonen in Teruren en ik werk in Mechelen in de Procter & Gamble fabriek waar vaatwasser tabletten worden gemaakt.

Hoe gaat het vliegen in Tsjechië? De vliegclub is georganiseerd zoals in België. Wij doen ook winterwerk om de gebouwen en het materiaal in orde te houden. Elke winter hebben we theoriecursussen en wordt er geleerd van de incidenten van het voorbije jaar.

Wanneer het seizoen opnieuw begint, zijn er veel nieuwe leerlingen en een groep overland vliegers.

Onze club heeft maar enkele overland toestellen zoals de Standard Cirrus en de LS1, maar er zijn veel privétoestellen. Wij vliegen meestal opgegeven proeven, driehoeken of met meerdere benen.

Daarom is er elke morgen een grote discussie hoe het weer zal

evolueren en welke proef we best zouden kiezen. 's Avonds laden wij onze vlucht op www.cpska.cz waarop automatisch de punten worden berekend en je jezelf kan vergelijken met andere vluchten op die dag. Je kan ook elke vlucht in detail bekijken.

Als voorbeeld de FAI driehoek die ik dit jaar gevolgen heb.



Dit is een grote motivatie voor iedereen om de juiste proef te kiezen en zo snel mogelijk te vliegen.

Bij goed weer zijn er tot honderd piloten in het hele land in de lucht.

Dit jaar waren er veel dagen met fantastisch weer, één van de beste zweefvliegjaar zo lang ik mij kan herinneren. Dit werd bevestigd gedurende de wereldkampioenschappen in Tsjechië begin augustus. In twee weken waren er 12 proeven met snelheden tot 140

km/h. De winnaar had meer dan 10.000 punten!

Ondanks het feit dat Rakovník dicht bij de luchthaven van Praag ligt, wij vliegen zelfs onder de TMA, zijn er veel minder luchtruimbeperingen dan in België.

Het is gemakkelijk om een 500km driehoek te vliegen vanuit onze club.



tvar: FAI trojúhelník

typ: rychlostní let podle deklarace

Het terrein rondom is meer heuvelachtig dan in Tienen, meer zoals de Ardennen.

Daarom beginnen de cumulusen vroeger zodat we voor 11 uur onze proef kunnen beginnen.

We kunnen ook in de week vliegen omdat de militairen het luchtruim niet innemen.

Ik wens jullie allemaal veel thermiek.

Jaromir Simunek



Lucht- en Ruimtevaarttechniek aan de TU Delft

Word je dan astronaut of piloot?

Ik denk dat dit de meest gehoorde opmerking is wanneer er iemand vraagt wat ik precies studeer. De opleiding zorgt er (helaas) niet voor dat je astronaut of piloot wordt, althans, zeker niet rechtevrees. Maar wat studeer je dan wel?

Het programma

De studie leidt je op tot ingenieur Lucht- en Ruimtevaarttechniek. Ongeveer een derde van het bachelor programma bestaat uit algemene ingenieursvakken zoals wiskunde en natuurkunde. Deze vakken vormen de basis van waarop de specifieke lucht- en ruimtevaart vakken worden opgebouwd. De helft van de vakken in het bachelor programma bestaat uit specifieke lucht- en ruimtevaartvakken, dit zijn vakken zoals aerodynamica (sub- en supersonic), flight performance, propulsion etc. Bijna elk subsysteem van een vliegtuig of ruimtevaartuig komt in meer of mindere mate aan bod. De overige ongeveer 15% zijn vrije keuzevakken. De bachelor wordt uiteindelijk afgesloten met een echte flight test in het testvliegtuig van de faculteit!

Het programma is volledig in het Engels. Per jaar worden er 400 studenten toegelaten, wat betekent dat er een selectie is op basis van online testen en motivatie. Na het eerste jaar

stopt ongeveer 50% van de studenten, grotendeels omdat er een Bindend Studie Advies (BSA) van 75% van de studiepunten geldt.

De studie in enkele cijfers

What is the profile of an Aerospace Engineering student?

- Excellent at acquiring new maths and physics skills at a rapid pace
- Solving multidisciplinary design problems with a group of fellow students
- Being able to study in a very internationally-oriented environment with English as the main language



Times Higher Ranking

18th
place for
Engineering &
Technology

Career prospects

- 88% of MSc graduates find a job they like within 6 months after graduating
- 40% become employed in the Aerospace sector
- 60% find a job within other engineering sectors, consultancy or management



Number of
BSc students

1315



41%
International
BSc students

100%

English-language
English-language BSc & MSc
programmes



Number of
MSc students

1267



47%
International
MSc students

MSc tracks

- Space Flight
- Flight Performance & Propulsion
- Aerodynamics & Wind Energy
- Control & Operations
- Aerospace Structures & Materials
- European Wind Energy Master

De Faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek

De faculteit is oorspronkelijk afgesplitst van de faculteit werktuigbouwkunde, toen er meer en meer nood was aan specifiek opgeleide luchtvaartingenieurs, onder meer door de opkomst van Fokker in Nederland. Tegenwoordig beschikt de faculteit over 5 verschillende afdelingen:

- › Space Flight
- › Flight Performance and Propulsion
- › Aerodynamica and Wind Energy
- › Control and Operations

› Structures and Materials

Elke afdeling heeft dan ook weer haar specifieke faciliteiten, zoals een full-motion flight simulator voor control en operations, een vliegtuighal waar

materialen en structuren getest kunnen worden, verschillende windtunnels, zowel sub- als supersonic. De space afdeling heeft zelfs meerdere kleine satellieten in een baan om de aarde als onderdeel van het zogenoemde "Delfi-programma".

Na het afstuderen

Na het afstuderen gaat ongeveer de helft van de studenten in de techniek werken en de andere helft in andere sectoren zoals finance, consulting of management. Dit komt vooral omdat je enorm breed wordt opgeleid met goede analytische skills die op veel plekken inzetbaar zijn. Alumni komen overal ter wereld terecht, ten eerste omdat ze volledig in het Engels opgeleid zijn, maar ook vooral omdat de luchtvaart- en ruimtevaartsector erg internationaal is.

Ruben Michaux



Verhaal uit de oude doos.

De Wouw in 1993.

Voor de beginnende overlandvliegers schafte de club zich toen, een extra occasie toestel aan, de Spatz II.

Een echte occasie, want het toestel was een een samenstelling, met een linkervleugel van een ander toestel, die achteraf ook iets zwaarder was dan de rechternvleugel, waardoor hij in een pomp bij iets te lage snelheid maar al te graag in een begin van vrille wegdook, maar er tevens ook even gemakkelijk terug weer uitkwam. Je was dan wel je termiekbel even kwijt.

Het toestel had tevens enkel boven de vleugel kleine remkleppen, dus niet zoals de Ka 8, remkleppen die zowel boven als onderaan de vleugel uitklapten, waardoor de lift fel vermindert.

Daar het andere toestel, de Ka 8 voor proeven zoals 1000m hoogtewinst of eerste 50 km over land, niet vaak vrij was, werd gevraagd deze proeven op de Spatz te willen vliegen.

Hierdoor werd deze Spatz II vaak door een kleinere groep leden, die klaar waren voor deze proeven, "afgehuurd", zoals de heren Joseph Aerts, Mario Coeckelberghs en ikzelf. En al gauw kregen we het vertrouwen van dit toestel met zijn positieve en negatieve vliegeigenschappen.

We schrijven 20 juni 1993, 25 jaar geleden, mijn eerste 50km vlucht, EBTN naar Theux EBTX.

Uiteraard op de SPATZ II, met de barograaf mooi opgehangen achter de piloot, en de Michelin wegenkaart waarop ik mijn reisweg met een lijnstuk had aangebracht bij de hand.

GPS hadden wij in die tijd nog niet, en al evenmin een Low Air kaart, toen werd er nog volop met Michelin wegenkaarten gevlogen.

De zichtbaarheid was goed en het planfond werd gauw voldoende hoog om de lokale kegel te verlaten, richting oost. Simpele navigatie, de autonelweg volgen tot voor Luik.

Daar ik toch nogal nerveus was, werd ik wat geholpen door Theo en Yves die toevallig ook die richting uit vlogen, tot voor Waremmes, want toen bleken ze plots verdwenen te zijn en ik heb ze niet meer gezien.

Ik kreeg meer zelfvertrouwen en vond de nodige thermiekbellen.

Tot plots in de verte Luik verscheen, een kanjer van een stad, waar ik ten noorden omheen diende te gaan. Ik besepte dat ik voldoende hoogte diende te winnen vooraleer dit obstakel te rondan. Ook het terrein onder mij werd minder gunstig om daar buiten te moeten landen.

Ik vond een goede thermiekbel, hoeveel deze gaf op de variometer weet ik niet meer, te lang geleden, maar het was een goede stevige pomp, dit weet ik nog heel goed.

Jazeker, want hoe hoger ik klom, hoe beter de landingsbaan van Luik zichtbaar werd, en ik besepte dat ik op de long final aanvliegroute van het vliegveld zat en deze pomp waarschijnlijk door de opwarming van de runway werd veroorzaakt.

Nog effe doorgeklommen en dan maken wat we hier weg zijn.

Het rondan van deze stad verliep goed en door mijn Michelin kaart kon ik goed wegwijs geraken in de wirwar van snelwegen achter de stad.

Hoe korter ik mijn bestemming Verviers naderde, hoe gemakkelijker de thermiekbellen te vinden waren, zodat ik besloot om zeker ongeveer nog een uurtje boven het vliegveld Theux te blijven rondvliegen, genietend van mijn geslaagde overlandvlucht.

Ik landde het toestel op Theux en liet trots mijn vliegboek aftekenen, toen plots ook Yves Ruymen met de Mini Nimbus er landde, om samen met mij een kopje koffie te drinken, sympathiek he, van Yves.

Nadien liet hij er zich terug opslepen om terug naar Goetsenhoven te vliegen, terwijl ik de ophaalploeg belde.

Sommige herinneringen, zoals deze, herinner je je nog maar al te goed.

Ik heb 30 jaar gelden leren vliegen bij De Wouw, en vlieg nu nog steeds, zij het dan Ulm, in gevolge tijdsgebrek, maar mijn mooiste jaren, zijn en blijven, deze bij De Wouw.

Guy Beersaerts

Retourtje Romilly-sur-Seine

Alhoewel we niet mogen klagen over het weer in Vinon afgelopen zomer, waren de laatste dagen toch bijzonder onweer- en regenachtig. Bijgevolg besloten Dries, Sébastien en ik om iets vroeger naar huis te vertrekken. Theo en Jan waren later toegekomen en hoopten nog op verbetering van het weer... Ik had zelf ook gezien op Topmeteo dat zaterdag 11 augustus potentieel een hele goeie dag zou kunnen worden in België. Yves had half juni een mooie vlucht gemaakt richting Frankfurt waardoor hij eerste stond in het klassement voor de beker van Marc Ruymen. In de geest van de competitie naar die beker, nam ik mij voor die zaterdag de afstand te proberen verbeteren. De lat lag reeds zeer hoog. Ik zou verder moeten vliegen dan 250km van Goetsenhoven EN terug natuurlijk.

Even twijfelde ik nog of het wel verstandig zou zijn om te gaan vliegen nadat ik de dag ervoor pas 1000km gereden had vanuit Vinon, maar na een goede nachtrust voelde ik mij toch fit om een poging te wagen.

Net na de briefing toegekomen, ging de Discus vlot uit de remorque en in mekaar. Ik kwam Yves nog tegen en vertelde hem dat ik zijn record ging proberen verbeteren. Dat heeft hem blijkbaar toch ook gemotiveerd om een mooie vlucht te maken naar Romilly-sur-Seine.

Iets voor twaalfen de lucht in en het zag er goed uit. Het plafond wou helaas niet echt meewerken. Het plafond van 1500m tot aan de Maas bleef helaas 1500m over het plateau van de Ardennen en ook in Frankrijk gedurende de hele heenvlucht. Bij momenten kwam de grond redelijk kortbij. Hier en daar een beetje vloeken en ongetwijfeld met ook een beetje geluk ben ik door de Ardennen geworsteld naar het vlakke land van Frankrijk. De weg was helaas nog lang

en de wind stond niet optimaal voor deze vlucht.

Tijdens de heenvlucht stond er een kleine kopwindcomponent waardoor mijn gemiddelde snelheid slechts 72 km/u werd. De sleepiloot van de dag, Jan Bruyninckx, had beloofd mij te komen halen indien nodig. Ik zou dus doorgaan tot het bittere einde, maar na veel zwoegen bereikte ik eindelijk mijn keerpunt Romilly-sur-Seine op 268,2 km van Goetsenhoven. Ik moet toegeven dat het eigenaardig aanvoelt om zo ver van huis over onbekend terrein te vliegen als het doel is om nog terug thuis geraken.

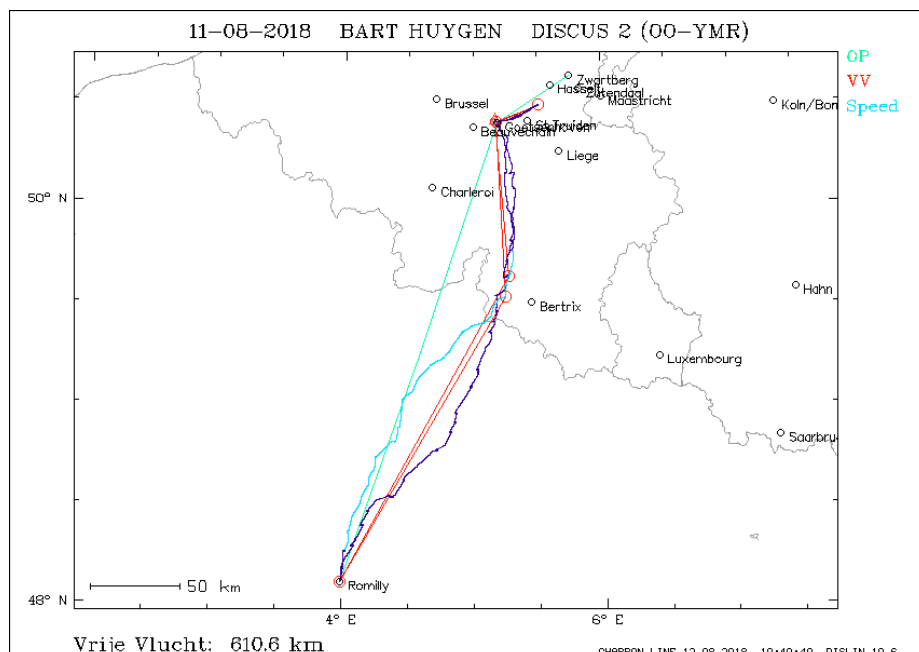
Na het ronden van het keerpunt steeg het plafond plotseling naar 1700m. Dit zou mijn terugkeer natuurlijk een stuk makkelijker maken. Ik zag mijn overlandsnelheid ook meteen stijgen en dat gaf mij goede moed. Natuurlijk naderde ook het einde van de dag en ik zag dat de wolkjes platter begonnen te worden. Hoog blijven was de boodschap. In de buurt van Sedan heb ik even een moeilijk momentje beleefd. Hier begint het plateau van de Ardennen opnieuw en moet ik bijgevolg "bergop" vliegen. Na een beetje zoekwerk toch een goede pomp gevonden die me naar 1800m bracht, een mooie

hoogte om met een gerust hart over de Ardennen te vliegen in de late namiddag.

Van hieruit besloot ik elke wolk aan te vliegen en zo hoog mogelijk te blijven tot ik lokaal Tienen was. Uiteindelijk bleek het weer beter dan het eruit zag. Zelfs in het blauw zaten er nog goede pompen tussen. Van het moment ik uit de LFA Golf 2 richting Noorden vloog, voelde ik mij zeker dat ik terug thuis zou geraken. Terug in Tienen aangekomen, kon ik zelfs nog een stuk richting Hasselt vliegen om een paar extra kilometers bij mijn proef te voegen.

Mijn opgegeven proef ging nog tot in Zwartberg, maar dat wilde ik niet meer riskeren. In Tienen stond bijna iedereen trouwens aan de grond. Ik besloot rustig te gaan landen en te genieten van een welverdiende pint. De daaropvolgende week was het nog spannend afwachten wat Yves gevlogen had, maar uiteindelijk bleek toch dat ik de grootste afstand had gevlogen. De beker van Marc Ruymen is binnen en het record van Marc is verbeterd. Een memorabele vlucht...

Bart Huygen



Beker Marc Ruymen

Dit is reeds de 3de editie.

Dit jaar zijn er mooie afstandsproeven heen en terug gevlogen, en was de competitiegeest bij verschillende leden goed voelbaar. Voor de eerste keer werd de afstand van Marc met bijna 60 km verbeterd. Bart Huygen heeft met een standaardtoestel Discus-2, OO-YMR een afstand van 537km afgelegd, waarvoor mijn felicitaties. Ook de opkomende jonge generatie heeft goed gepresteerd. Ik hoop dat wij volgend jaar deze tendens kunnen verderzetten en niet vergeten dat er nog altijd 1000 euro te verdienen valt.

Uitslag 2018

NAAM	DAT	TOESTEL	KEERPUNT	AFST H/T	HC	H.KM
Bart HUYGEN	11/8	Discus-2	Rommilly s/Seine (F)	537,02	108	497,24
Yves RUYMEN	11/8	Nimbus 4DM	Les Grandes-Chapelles(F)	529,46	123	430,46
Theo STOCKMANS	08/7	Ventus 2cx	Reken (D)	377,29	118	319,74
Sébastien MATHIEU	07/7	LS-6/18m	Brouennes (F)	284,45	117	243,12
Glenn HOSTENS	11/8	Jeans Astir	Moircy (B)	188,48	93	202,67
Brett TOBBACK	11/8	ASW-19	Nieuwmoer (B)	158,29	100	158,29
Eric VANDEWALLE	22/7	DG 200	Ciergnon (B)	136,06	107	127,16
André/Yves RUYMEN	24/6	Nimbus 4DM	Hunsel (NL)	153,02	123	124,41
Jan WAUMANS	22/7	LS-7 WL	Ravels (B)	131,59	107	122,98
Rudi COOMANS	22/7	ASW-20	Opglabbeek (B)	108,98	110	99,07

Andre Ruymen

FLARM Tracker

In de Cumulus van maart 2017 schreef Sébastien al over het Open Glider Network, een netwerk van ontvangers op de grond dat de signalen van FLARMs in de lucht kan oppikken en doorsturen naar een centrale server. Van daaruit zijn een aantal toepassingen beschikbaar, zoals live tracking, een automatisch vluchtenlogboek, een FLARM range analyzer, ...

De ontvangers zijn gebaseerd op een Raspberry Pi minicomputer waarop een digitale radio-decoder wordt aangesloten. Verder heb je ook nog een goede antenne en een versterker nodig. De software kan je gratis van het internet downloaden. Daarna vraagt het wat testen en configureren om alles zo goed mogelijk te laten werken.

Begin 2018 werd het idee opgevat om op ons vliegveld een ontvanger te plaatsen. Bart Huygen was bereid om een

Raspberry Pi aan de club te schenken. Willem Guilmet nam de taak op zich om alle hardware te voorzien en de antenne te plaatsen.

Op 29 september werd alles geïnstalleerd en kon het testen beginnen. Aanvankelijk werd een ADS-B antenne gebruikt zonder voorversterker, maar het resultaat was niet optimaal. Daarom werd in de loop van de maand oktober nog een versterker en een speciale FLARM antenne besteld. Samen met Yves Ruymen heeft Willem de nieuwe antenne en versterker geïnstalleerd, waardoor we eind oktober een goed werkend systeem hadden.

Zelf heb ik de software geïnstalleerd, maar door de nogal magere documentatie heeft het ook tot begin november geduurd voor alles definitief ingesteld was.

Op het intranet kan je de links vinden naar de live-tracking

websites, en naast het dagelijkse vluchtblad van de iPad kan je nu ook het automatische register terugvinden.

Voor meer informatie over het Open Glider Network, en de links naar alle beschikbare toepassingen, kan je terecht op <http://wiki.glidernet.org/>

Mattijs Cuppens



Yves en Mattijs plaatsen de antenne

Eerste plaats clubwedstrijd onder de jeugd

Zaterdag 11 augustus was de beste dag van het jaar in het weekend. Dus dat werd de dag dat er de meeste punten gescoord gingen worden op de Charron.

Donderdag 9 augustus checkte ik eens de rasp voor zaterdag. Die zag er toen heel slecht uit, zelfs geen overland weer. Maar vrijdag kleurde die ineens helemaal oranje en zag het er super goed uit om al reeds vroeg overland te gaan. Maar we weten allemaal dat deze voorspellingen de laatste tijd veel te optimistisch zijn. Dus toch maar even afgewacht op de laatste update zaterdagochtend.

's Ochtends gekeken en de rasp gaf zelfs nog iets beter. Ook de meteo van Belgocontrol was heel optimistisch dus dat zag er al veelbelovend uit.

Op weg naar de vliegclub zag ik al dat de Cu talrijk aanwezig waren en ze zagen er al mooi uit, dus dat beloofde! Eens in de vliegclub aangekomen, voelde ik ook daar de spanning stijgen onder de deelnemers van de jeugdwedstrijd om er een mooie dag van te maken. Mijn opgegeven proef van 355 km was voorbereid en was goed haalbaar indien ik om 11 uur kon vertrekken.

Dus briefing om 10 uur en daarna alle bakken buiten zetten. Vlieger wassen, checken, boekje aftekenen, vlieger vertrekkenklaar maken en daarna de opgegeven proef in de Oudie steken én declareren via de flarm. Mijn proef was: Goetsenhoven – Saint-Hubert – Hemptinne (een dorpje aan het begin van de corridor richting het zuiden) – Saint-Hubert – Hemptinne – Sint-Truiden – Outgaarden. Iedereen wou vroeg in de lucht hangen waardoor het al

snel 12 uur was vooraleer ik kon vertrekken. Dus een uur later dan gepland.

Eens in de lucht ging het heel vlot en de eerste pomp bracht me al direct tot aan de wolkenbasis, die lag op 1250 m. Daarna neus richting het zuiden naar Saint-Hubert, direct mijn langste been van bijna 100 km.

De pompen gingen heel goed en waren telkens rond de + 2 à 3 m/s. Al snel zat ik vlak boven de Maas in een pomp die me bracht tot 1500 m AGL EBTN.

Koers voortgezet naar Saint-Hubert en ter hoogste van Ciney haalde ik al 1700 m AGL EBTN tot aan de wolkenbasis. Er stond nog maar 35 km op de teller naar Saint-Hubert. Vlak voor Saint-Hubert lag de wolkenbasis al op 1800 m. Voor dat ik het wist zag ik opeens het vliegveld van Saint-Hubert heel vlakbij liggen, ik zat er zo goed als boven al (ik had niet meer naar de teller gekeken). Ik zag niet ver van mij 2 locals in een pomp dus daar maar even gaan bijhangen. Jammer genoeg trok die pomp op niets (ik had er al vele betere gehad) en heb ik mijn keerpunt gerond en terug naar het noorden richting Hemptinne gegaan, het volgende keerpunt. Dat ging ook heel vlotjes dus nog maar eens terug richting Saint-Hubert, het derde keerpunt.

Maar eens terug ter hoogte van Ciney merkte ik dat het iets minder vlotjes ging. De Cu minderden en er begon ook hoge bewolking binnen te komen wat dodelijk is voor de thermiek. Het was ondertussen ook al 16 uur. Daarbij zat ik ook niet meer op schema, ik liep een uur achter, dat ene uur dat ik te laat vertrokken was...

Toch nog even doorgevlogen naar het zuiden en 30 km van Saint-Hubert begon ik te rekenen en was de conclusie dat het stilletjes aan tijd werd om terug te keren naar Goetsenhoven. Er begonnen ook redelijk grote blauwe gaten te komen. Maar ik zag nog een paar mooie Cu op een lijn voor mij dus die wou ik ook nog pakken.

Uiteindelijk zat ik nog maar op 20 km van Saint-Hubert en daar heb ik mijn proef afgebroken. Dus was ik om 11 uur vertrokken zoals gepland en uitgerekend i.p.v. om 12 uur was ik op datzelfde punt geweest maar dan wel in de terugweg...

De terugweg ging eigenlijk best nog wel heel vlot (uiteindelijk was dat zelfs het snelste been met 77 km/h) omdat ik chance had dat alle blauwe gaten vlak naast mijn route lagen.

Eens terug lokaal EBTN waren er nog enkele Cu richting Haselt dus ben ik naar daar gevlogen om een zo groot mogelijke vrije vlucht te hebben. Boven Alken zat ik nog op 1500 m en zag nog wel een paar kleine Cu richting Heusden-Zolder die nog redelijk gaven dus ben nog even doorgevlogen naar de volgende Cu én de volgende én de volgende.

Boven Heusden-Zolder om 17 uur 45 was het toch weer hoogtijd om terug te keren naar Goetsenhoven want in de richting van Goetsenhoven waren nu ook de laatste Cu aan het uitsterven. Ik zat toen op 37 km van EBTN en nog net op final glide hoogte volgens de Oudie. Maar ik zat nog op 1500 m hoogte waardoor ik niet recht kon binnen vliegen want ik moest nog rond de CTA en de TMA van Brussel.

De Cumulussen die ik daarstraks nog pakte naar Heusden-Zolder wou ik nu terug pakken naar Goetsenhoven zodat ik nog wat extra hoogte kreeg. Maar helaas ze waren al zo afgezwakt dat ik geen netto extra hoogte kreeg op mijn final glide hoogte. Integendeel, ik verloor zelfs hoogte want het was met tegenwind terugvliegen.

Ondertussen waren nu ook de laatste Cu verdwenen. Dan maar zo kort mogelijk tegen de CTA en TMA vliegen om zo niet te veel hoogte te verliezen door er rond te moeten vliegen. Ter hoogte van Herk-de-Stad begon het ook nog eens feller te zakken met -2 à -3 m/s dus het moest daar ergens in de buurt stijgen maar daar had ik absoluut geen extra hoogte

ook nog eens feller te zakken. Ik zou Goetsenhoven dus niet meer halen. Dan beslist om alvast de frequentie van Sint-Truiden op te zoeken en in te stellen op de radio zodat ik dat al niet meer moet doen als ik daar ga buitenlanden.

Toen ik de frequentie gevonden had en net wou instellen en overschakelen op de radio begon het ineens vanuit het niets goed te duwen (wat ik totaal niet verwachtte). Ik wist meteen dat dát een pomp was wanneer je draait dat die dan niet ineens verdwenen is. Dus direct vol links voet en links stick want ik voelde dat hij daar moest zitten en daar zat hem ook! Na een volledige toer aan een constante + 2 m/s gehad te hebben, mocht ik deze

heb ik ook gepakt zodat ik nog een paar km voorbij Goetsenhoven kon vliegen om zo mijn vrije vlucht te maximaliseren om iets meer kans te maken op de beker.

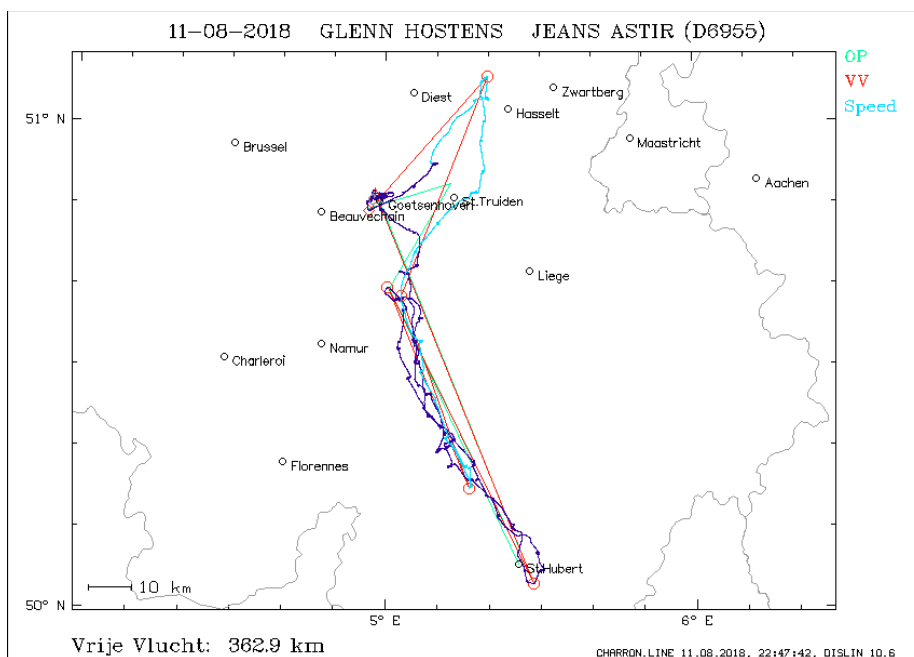
Boven EBTN had ik nog 600 m dus ben ik nog doorgevlogen naar Outgaarden en daar stond er uiteindelijk 363 km vrije vlucht op de teller! Naast het vliegveld heb ik nog een "nulletje" gevonden die ik gepakt heb als afsluiter van mijn voorlopig mooiste en langste vlucht!

Die avond heb ik mijn vlucht nog op de Charron gezet en mijn vrije vlucht was goed voor 1560 punten. Dat zag er veel belovend uit om de eerste plaats van de jeugdwedstrijd te halen! (Tip: Het was een eer om de aftrap te mogen geven voor de eerste... Glenn Cup...)

Het was voor mij een fantastische en spannende vlucht waar ik heel veel van genoten heb! Ook wil ik langs deze weg al mijn instructeurs bedanken voor de vele nuttige tips!

Dikke merci!!

Glenn Hostens



voor om te gaan zoeken dus maar iets sneller gevlogen om sneller door het zakken te zijn.

Ondertussen zat ik al wel net onder final glide... Onderweg ben ik nog wel een paar keer redelijk zakken tegengekomen zonder te kunnen stijgen.

Ter hoogte van Zoutleeuw zat ik al 100 m onder final glide en nog maar op 500 m AGL. Het begon voor de verandering

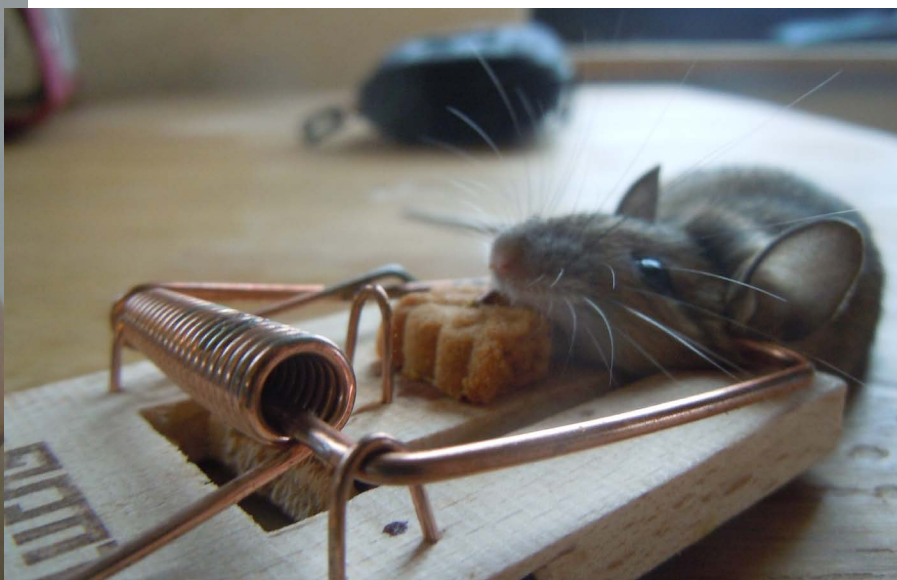
pomp absoluut niet kwijtspe-len want deze moest me terug thuis brengen. Eens 100 meter hoger zat ik terug lokaal! Nog eens 200 meter hoger kon ik zelfs een circuit maken!! Uiteindelijk nog 1000 m gehaald en toen was de pomp weg.

Dan maar op het gemak, helemaal voldaan neus richting Goetsenhoven. Boven Dormaal was er nog een pomp (waar ik 200 m gewonnen heb) dus die

(On)gedierte op ons vliegveld



1. Een bijzondere gast op ons vliegveld: een ooievaar.
2. Een torenvalk op de windzak.
3. De ongewenste gast werd gevangen in ons clublokaal.
4. De nieuwe Duo Discus
5. Theo, Stéphane en Jean Nickmans komen samen om wat documentatie voor het nieuwe boek over 90 jaar De Wouw door te nemen.
6. Astrid als startleider op de eerste (natte) lierdag
7. Herman bij onze ASK23 op de Studiekeuzebeurs op de Heizel in Brussel.





CHARRON 2018

Enkel de plaatsen van onze clubleden worden vermeld. De volledige lijst kun je terugvinden in ons laatste Ligablad of op de website van de Liga.

BINNENLAND

Club

4	Glenn Hostens
15	Stijn De Valck
24	Jens Groeseneke
25	Mattijs Cuppens
27	Christophe De Brabanter
32	Herman Moens

Standaard

6	Bart Huygen
20	Brett Tobback
23	Yves Ruymen
31	Jan Waumans

Open/ Ren

7	Theo Stockmans
10	Sébastien Mathieu
18	Rudi Coomans
19	Eric Vandewalle

Motor

13	Yves Ruymen
21	Andre Ruymen
55	Brett Tobback

BUITENLAND

Club

niemand

Standaard

2	Bart Huygen
28	Jan Waumans

Open/ Ren

9	Theo Stockmans
14	Sébastien Mathieu
20	Koen Pierlet
25	Jörgen Nuyts
28	Griet Francart

Motor

30	Johan Vanhoyland
----	------------------

Junioren

6	Brett Tobback
7	Glenn Hostens
16	Jens Groeseneke

Beker Gaston Peters

4	Theo Stockmans
---	----------------

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 6de plaats met 77694,8 punten. Dit zijn 7188.9 punten minder dan het jaar voordien of 10577 Ptn minder op twee jaar. Dit jaar hadden wij geen piloten die tijdens de winter op een ander continent zijn gaan vliegen. Maar anderzijds was het weder in ons land veel beter dan het jaar voordien. En het Franse Vinon schenkt ons ook telkenmale veel punten. Alhoewel augustus een tegenvaller was.

19 piloten, twee meer dan vorig jaar, hebben 500 punten of meer behaald. En dat kan natuurlijk nog beter.

Zijn vlucht op de Charron zetten betekent ook dat iedereen die vlucht mag en kan zien. Maar ook dat je geen schending van het luchtruim gepleegd hebt. Maar het omgekeerde is ook waar. Als je schrik hebt om je vlucht "openbaar te maken" kan als oorzaak een luchtruimprobleem zijn.

Ons luchtruim lijkt op een labyrint. Het is nu eenmaal zo. En ondanks de inspanningen van Luc en Mattijs zal het er niet op beteren. Wij moeten er mee leven. Daarom vind ik het reeds een prestatie om er in rond te toeren volgens de regels van de wet.

Maar laat het aan gans de zweefvliegwereld zien dat je het kunt.

Binnen drie maanden herbegint ons overlandseizoen. Maar bereid nu reeds je proeven voor. Een geslaagd jaar wordt voor de helft in de winterperiode gevlogen.

Theo Stockmans

Charron

Overzicht van de piloten die voor onze club proeven hebben ingediend sedert 2003.

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Abels Sven	x	x	x													
Arstila Kai							x	x	x	x	x			x		
Beckers Sofie	x												x	x	x	
Beersaerts Guy	x	x														
Biesmans Koen			x			x	x									
Bollens Geert								x								
Boon Johan				x												
Bruyninckx Jan			x	x												
Bruyninckx Jan Jd												x			x	
Coomans Rudi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Coudenijns Maarten									x			x				
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
De Brabanter Christophe																x
De Reys Eddy	x	x		x	x											
Dehert Michael	x	x	x	x					x							
Devalck Stijn															x	x
Francart Griet				x									x	x	x	x
Gobert Christiane		x		x												
Groeseneke Jens																x
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x					
Holsbeeckx Dries												x				
Hostens Glenn																x
Huens Carl	x															
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
Leyssens Pieter			x	x												
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x									
Michaux Ruben								x	x	x	x	x				
Moens Herman						x	x	x	x				x		x	x
Nuyts Jörgen					x								x	x	x	x
Peeters Guy	x															
Pierlet Koen							x	x				x	x	x	x	x
Ruymen Andre		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ruymen Marc	x	x	x													
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Segers Tom				x												
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tobback Brett													x	x	x	x
Trappeniers Roel												x				
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x										
Vandebeek Jelle	x	x	x	x	x		x	x								
Vandebeek Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	
Vandebeek Jean-Luc								x								
Vandenputte Senne									x	x	x	x	x	x		
Vanderseyen Chris							x									
Vandewalle Eric	x		x	x		x		x	x				x	x	x	x
Vandewalle Johan			x													
Vandewalle Sophie							x	x								
Vandewalle Walter	x							x								
Vanhoyland Johan						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie												x				
Vanosmael Piet	x															
Verbeeck Philip	x	x	x													
Vervliet Peter					x											
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x						
	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18

Theo Stockmans

Sporters beleven meer!

Op 5 december kreeg ik 's middags een telefoontje van Pieter van Sport Vlaanderen. Hij zei "Proficiat, jullie worden volgende week gehuldigd!" Ik viel een beetje uit de lucht, maar na het mailtje met wat meer info werd meer duidelijk:

Beste Koen, Proficiat!

Jouw club is als winnaar verkozen voor de "maand van de sportclub-actie" in het kader van de #sportersbelevenmeer Award (criterium 4).

Koninklijke Vliegclub De Wouw werd door Sport Vlaanderen naar voor geschoven voor de promotie die gevoerd werd op de Dag van de Vrije Tijd.

Criterium 4 betekent:

De sportdienst promoot de Maand van de Sportclub en stimuleert de lokale sportclubs om originele initiatieven met extra beleving te organiseren in september.

De gemeenten kunnen hun acties inzenden die ze voor 7 cri-

teria organiseren. Stad Tienen werd dan ook gehuldigd omdat ze 5 van de 7 criteria behaalden.

Uit alle initiatieven die werden gedaan in de "Maand van de sportclub" werd door Sport Vlaanderen een winnaar bepaald. De prijs ter waarde van € 750 gaat naar een lokale club die de meeste beleving heeft opgenomen in haar initiatief. Deze eer was voor onze club voor onze deelname aan de dag van de vrije tijd, waar we met de ASK 23 en de flightsim aanwezig waren.

Op 12 december trokken Eric, Astrid, Brett en ik dan naar 'De factorij' in Zaventem voor deze huldiging. De gastheer was Maarten Vangramberen, hij babbelde de avond aan elkaar. Eerst was er een toespraak door Philippe Paquay - Administrateur-generaal van Sport Vlaanderen over "digitale technieken en esports ... een vloek of zege voor onze sportsector?" en nadien een toelichting door

Jo Haentjens - Afdelingshoofd Sportpromotie van Sport Vlaanderen. Hij stelde de #sportersbelevenmeer-campagne 2019 en gaf toelichting over de service-gerichte ondersteuning naar de sportdiensten.

Daarna werd de #sportersbelevenmeer-award uitgereikt aan 28 gemeenten en mochten wij onze geldprijs in ontvangst nemen.

Deze award hebben we natuurlijk ook te danken aan onze jaarlijkse deelname aan de initiatieven van de Tiense Sportdienst zoals 'Dag van de vrije tijd' en 'Maand van de sportclub' maar ook de aanwezigheid op alle vergaderingen van de sportraad.

Een woord van dank is dus zeker op zijn plaats voor iedereen van de club die tijdens deze initiatieven mee helpt en zo mee promotie maakt voor onze sport!

Koen Pierlet



De stand van onze club tijdens de Dag van de Vrije Tijd in Tienen

500 km vanuit Goetsenhoven

Datum	Afstand (Km)	Piloot	Toestel	Imma	Krpt
25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
24/05/15	513,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
07/06/15	532,2 OP	Andre Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3
07/06/15	505,3 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
07/06/15	570,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OOYTS	5
14/06/15	580,1 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
18/07/15	505,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
01/08/15	528,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
23/04/17	522,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
05/06/17	503,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
18/06/17	512,8 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
08/06/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
08/07/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
15/07/18	556,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
15/07/18	699,3 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
22/07/18	571,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
22/07/18	509,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
11/08/18	560,3 OP	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	1
11/08/18	575,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/

OP: opgegeven proef

VV: vrije vlucht

*: was een FAI driehoek (kortste been mag niet kleiner zijn dan 27% van de totale afstand en het langste niet meer dan 45% van de totale afstand). De keerpunten waren: Rethel (F) en Ulmen (D). Is de enigste FAIΔ die vanuit EBTN werd gevlogen.

** Landde buiten op zijn tweede keerpunt (Bayreuth/D).

*** Afgebroken op het laatste been

**** Afgebroken op het 5de been

Alle proeven met Max drie keerpunten, waren diamanten vluchten.

Al deze proeven werden ingediend op de Charron. Jullie kunnen die dus gemakkelijk terugvinden op de Charron.line, behalve de eerste.

Theo Stockmans

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

Colofon

Medewerkers

Guy Beersaerts
Mattijs Cuppens
Glenn Hostens
Bart Huygen
Ruben Michaux
Koen Pierlet
André Ruymen
Jaromir Simunek
Theo Stockmans
Brett Tobback
Jan Waumans

Foto's

Mattijs Cuppens
Herman Moens
Koen Pierlet
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.

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).

