



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 25 nummer 2
Van april tot juni 2019

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



BAB Day 2019



Onze club was uitgenodigd om met een stand deel te nemen aan de Beauvechain Air Base Day op 10 april. Wij waren aanwezig met een ASK23 en de Grumman. Ook ULM Goetsenhoven had er een stand. Er waren meer dan 10.000 bezoekers...

Transponder keuring



Afgelopen winter werden er 2 transponders geïnstalleerd in de ASW19 en de Duo Discus. Op 29 mei werden deze gekeurd door de firma ASP.

Zoek de zwever



De boer was dit jaar zéér laat met het maaien van het gras naast de pistes, waardoor het soms lang zoeken was om je toestel terug te vinden...

In dit nummer

BAB Day 2019	1
Transponder keuring.....	1
Zoek de zwever	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie ...	2
Activiteitenkalender	2
Driedaagse van De Wouw .	3
50km FAI	4
Beker Marc Ruymen.....	5
Beker Gerard De Praetere...	5
Gedeclareerde proeven.....	6
Prestaties	6
Vliegveld.....	7
Milieu	7
Vinon, april 2019	8
Bergvliegen in Barcelonette	9
Caravan... vaarwel.....	10
Clubbesturen in 2019	10
Belgisch Kampioenschap ..	11
Vleugeluitreiking	12
Jongerenbeker	13
3 maanden in 12 foto's.....	14
Artikels voor Cumulus	16
Colofon	16

Foto cover

Aan de ingang van het vliegveld werd een infobord gezet voor onze bezoekers...

Woordje van de redactie

Ons zweefvliegseizoen draait op volle toeren. Verschillende van onze jeugd hebben al enkele proeven van het "D" brevet gevlogen, en dat doet mij plezier. De jeugd is de toekomst van morgen. En het is voor de piloot toch altijd een voldoening dat je een proef vliegt en vooral de eerste maal. In mijn beginjaren ervaarde ik dat toch. En er was altijd die drang om toch maar beter te doen. Ik zou zeggen: zo verder doen.

Tijdens het Pinsterweekend hadden wij voor de 27ste maal onze Driedaagse met zaterdagavond een kippenfestijn. Wat ik spijtig vond, is dat er slechts 16 clubleden deelnamen aan deze maaltijd. Op een totaal van ongeveer 65 leden is dat bitter weinig. Ik weet ook dat de examens lopende zijn, maar dit kan niet de enige reden zijn. Activiteiten met een sociaal karakter bevorderen de spirit en de saamenhorigheid van een club. Het is toch plezant dat er eens kan worden gelachen of straffe verhalen vertelt.

De komende maanden staan er enkele belangrijke evenementen op de agenda. Begin juli begint ons traditioneel vliegekamp. Een vijftiental jongeren trachten, onder de kundige leiding van onze instructeurs, het zweefvliegen onder de knie te krijgen. Breng eens een bezoekje aan deze jongeren, het doet ons allen een plezier.

Einde augustus gaat, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, onze jaarlijkse opendeur door. Om praktische redenen gaat alles, behalve de BBQ, door aan de kant van de ULM's. Er worden nog helpende handen gevraagd.

Na deze opendeur zal, onder leiding van Jörgen, de geplande en noodzakelijke renovatie door van onze sanitaire installaties aanvangen. Om de kosten zoveel mogelijk te drukken, zullen wij sommige werken zelf uitvoeren. Hierover zullen nog verschillende E-mails verstuurd worden.

Tot in de club of in de lucht,

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **1 tot 5 juli:**
zweefvliegekamp te Goetsenhoven

📅 **8 tot 12 juli:**
zweefvliegekamp te Wershoven (D)

📅 **31 augustus - 1 september:**
opendeurdagen samen met ULM Goetsenhoven

📅 **21 september:**
Start to fly - maand van de sportclub

Artikels voor volgende Cumulus: 1 september 2019

Driedaagse van De Wouw

Zoals de traditie het wilt vond deze 3-daagse tijdens het Pinksterweekend plaats, en Theo vond het mijn plicht om hierover een verslag neer te pennen, wat ik plichtsbewust heb aanvaard.

Ik had al een paar dagen op voorhand de weersevolutie gevolgd en zondag zou de beste dag worden. Hoe dan ook had ik mij al voor zaterdag voorbereid en kon ik niet nalaten om zaterdag kort na de middag in Goetsenhoven poolhoogte te gaan nemen. De kern was wel aanwezig maar gezien de strakke wind en de regelmatige regenbuien werd er niet gevlogen. Bovendien was de Robin nog in Antwerpen, waar Senne ongeduldig zat te wachten op beterschap wat betreft het weer en in de late namiddag toch nog de Robin kon overvliegen. Dag 1 voorbij.

Op zondag kwam ik rond 9u20 de Hannuitsesteenweg opgerekend, groot was mijn verbazing. Het hele grasveld stond vol zwevers. Er zou vandaag serieus gevlogen worden. Na de briefing werden de toestellen al naar de piste 17 getrokken en de meeste piloten hadden zeker al een strategie uitgewerkt en niemand liet in zijn kaarten kijken.

Persoonlijk ga ik altijd voor een opgegeven proef, omdat dat 5 punten per km oplevert en men een doel heeft tijdens de vlucht. Ik had een 401km uitgeschreven, eerst naar Venlo en terug naar EBTN, dan via Ciney naar St Hubert en terug, kwestie van ge-

noeg km op te geven.

Bart vertrok als eerste en ik als tweede. Na het loskoppelen nog even de motor getest binnen de limieten en dan maar proberen boven te blijven, want veel thermiek was er niet. Gezakt tot 350m, maar dan samen met Bart in een klein pompje kunnen stijgen. Het heeft 40 minuten geduurd vooraleer ik met 800m door de startlijn kon gaan.

Boven Kiewit de eerste goede pomp gevonden en daar kreeg ik al gezelschap van de zwevers van de Kiewit Cup. Ten noorden van Zwartberg waren de volgende cumulusen vrij ver. OK hoogte genomen en op finesse max doorgestoken en een kleine 600 m gedaald. Onder de cumulus die ik aanvloog waren er 3 zwevers op lagere hoogte aan het spiraleren. Hoogte genomen en dan naar Venlo. En boven de stad heb ik mijn beste pomp gehad. Dik boven de 3m/s geïntegreerd, dan naar de sector gevlogen en terug richting cumulusen.

En dan ziet men in de verte de cirrus aankomen wat weinig goeds voorspelt. Richting Zwartberg hing er een donkere wolkenstraat. Ik heb deze gevolgd en na Meeuwen in rechte lijn te hebben gepasseerd, heb ik maximale hoogte genomen en was ik lokaal Tienen, op de radio had ik gehoord dat iedereen naar beneden kwam en er kans op regen was. En blijkbaar was ik op het laatste moment vertrokken

want Theo die daar een halfuur later aankwam, is in Zwartberg moeten buitenlanden. In rechte lijn zonder 1 maal te draaien op 300m aangekomen in Goetsenhoven en richting Ciney zat er niet meer in.

's Avonds in het clubhuis de gesprekken gevolgd van de andere piloten en bleek dat Sebastien, Bart, Theo en ik in grootteorde dezelfde afstanden hadden gevlogen, maar in vrije afstand moet er 25% meer gevlogen worden. Ook de vlucht van Mattijs en Eric in de Duo was een mooie prestatie, omdat dit de enige gelukke opgegeven proef was. Ook de vlucht van Rudi, die uit sympathie zijn vlucht op de Charron heeft gezet. Einde dag 2 en voldaan huiswaarts gekeerd.

Dag 3. Er was weinig goeds voorspeld, maar 's morgens zag het er vliegbaar uit. Dan maar naar Goetsenhoven gereden. Senne moest nog 10 checksleepvluchten doen, dus er werd gevlogen. Ik had Ruben kunnen motiveren om een 220 km OP uit te schrijven met de ASW19. Yves en ik hadden een 250km OP in de Nimbus geprogrammeerd. Een uur hebben wij het boven Tienen kunnen volhouden, waarbij Ruben toch nog meer dan 900m gehaald heeft. Al bij al was het een geslaagde 3-daagse.

Met sportieve groeten,

André Ruymen

	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1.	André RUYMEN	Ventus 2C	9/06/19	OP 220.4	933,9
2.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C	9/06/19	VV 262.9	891,2
3.	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	9/06/19	VV 253.9	868
4.	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	9/06/19	VV 219.1	811,5
5.	Ruben MICHAUX	ASW 19	9/06/19	VV 104	416
6.	Jan WAUMANS	LS 7 WL	9/06/19	HW 686	128,2
7.	Rudi COOMANS	ASW 20	9/06/19	DU 29	0
-.	Mattijs CUPPENS	Duo Discus	9/06/19	OP 136.8	621,8**

** Proef niet geldig voor wedstrijd: ontkoppelpunt op meer dan 5km van het vliegveld.

50km FAI

Het zat er al een tijdje aan te komen, eindelijk dat zilveren D-brevet halen. Voor het zilveren D-brevet zijn er drie vereisten, namelijk: een duurvlicht van 5 uur, 1000 meter hoogtewinst en een afstandsvlucht van 50km. De eerste twee vereisten had ik al 4 jaar geleden behaald, enkel die 50km overlandvlucht ontbrak nog.

Wat houdt deze overlandvlucht nu juist in? Om deze proef correct te volbrengen moet je een rechte lijn kunnen tekenen van 50km vanaf "take-off roll" tot een bepaald punt in de vlucht. Ook moet je een rechte lijn kunnen tekenen van 50km vanaf het ontkoppelpunt tot een bepaald punt in de vlucht. Als de vlucht aan één van deze twee voorwaarden niet voldoet, is de proef ongeldig. Het is ook vanzelfsprekend dat tijdens heel de vlucht geen enkele luchtruim-overtreding mag gemaakt worden.

Sinds het begin van het seizoen was ik aan het wachten op de beste dag om deze proef uit te voeren. Ik hield de meteo nauwkeurig in de gaten, en 12 mei leek een zeer goede vlieg-dag te worden. Op de rasp voorspelden ze vluchten tot 700km.

Met veel moed vertrok ik 's morgens naar de vliegclub. Tijdens de briefing had ik over mijn plannen verteld en kreeg hiervoor de ASK23 met de Oudie ter beschikking. Na de briefing had ik samen met Luc Vandebeeck, de instructeur van dienst, mijn vluchtvoorbereiding overlopen. Voor mijn uiterste keerpunt had ik, op aanraden van anderen, gekozen voor het centrum van Opglabbeek. Ik ging vliegen via Sint-Truiden, Hasselt, Zwartberg en dan Opglabbeek. Zo bleef ik altijd

lokaal van andere vliegvelden. Op het einde had Luc me nog een aantal tips meegegeven.

Na de briefing zag het weer er echter niet zo goed uit als dat ze voorspeld hadden, er was namelijk overontwikkeling. Net over de grens met Nederland was er zelfs kans op wat motregen. Maar ik was niet van plan om het weer mijn proef te laten verpesten.

Dus ik begon met het programmeren van de route in de Oudie. Ik wou zo snel mogelijk vertrekken en om 5 na 12 stond ik klaar voor opgesleept te worden. Vlak na het ontkoppelen op 500m had ik even moeilijkheden met het vinden van de pomp, maar even later had ik de pomp te pakken en voor ik het wist was ik tegen de wolkenbasis op 1200m AGL. Vervolgens vloog ik van wolk tot wolk naar Sint-Truiden en Hasselt. Vanaf Hasselt wou ik dan doorvliegen richting Opglabbeek, maar er was een probleem: er was een vrij groot blauw gat boven Opglabbeek. Mijn eerste plan was om even te blijven hangen in de buurt van Hasselt in de hoop dat er zich nieuwe wolken zouden vormen boven Opglabbeek. Dit gebeurde echter niet en dus besloot ik om niet naar daar te vliegen. Uiteindelijk moest ik 50km van Goetsenhoven

verwijderd zijn dus was dat geen probleem. Ik vloog verder richting Zutendaal en zo naar Dilsen-Stokkem. Op de Oudie kon ik de afstand tot Goetsenhoven aflezen. Ik heb gevlogen tot er 60km stond zodat ik zeker ver genoeg was.

Toen begon ik aan de terugkeer naar Goetsenhoven. Ik verwachtte dat dat het makkelijkste deel zou zijn omdat ik dan de wind in de rug zou hebben. Dit bleek niet het geval te zijn, want de wind stond heel haaks. Ik vloog weer van wolk tot wolk richting Hasselt, maar vanaf toen bleek de thermiek bijna weg te zijn. Mijn laatste deftige pomp heb ik genomen boven Diepenbeek. Vanaf toen was er veel uitspreiding van de wolken. Ik vloog zo snel mogelijk richting Sint-Truiden en probeerde onderweg zo veel mogelijk thermiek "mee te nemen" als ik kon. Als ik in Sint-Truiden aankwam stond er op de Oudie dat ik in Goetsenhoven op 60m zou aankomen boven de veiligheidshoogte. Onderweg naar Goetsenhoven had ik nog een paar kleine pompjes gevonden en uiteindelijk kwam ik aan op 400m AGL. Ik had nog een paar cirkels gedraaid en was dan geland om 14h45. Mission accomplished!

Jens Groeseneke



Hasselt vanuit de lucht

Beker Marc Ruymen

Tussenstand 21 juni

Plaats	Naam	Afstand (km)	Handicap afstand (km)	Toestel
1	Yves Ruymen	713	580	Nimbus4DM
2	Glenn Hostens	301,8	301,8	ASW19
3	Sebastien Mathieu	272,4	232,8	LS6/18
4	Ruben Michaux	220,6	220,6	ASW19
5	André Ruymen	218,6	185,3	Ventus2cxT
6	Theo Stockmans	214	181,4	Ventus2cx
7	Jaromir Simunek	201,8	171	DG800/18
8	Jens Groesenecke	120,6	131,1	ASK23
9	Rudi Coomans	142	129,1	ASW20
10	Bart Huygen	137,6	127,4	Discus2

André Ruymen



Kippenfestijn als afsluiter van de eerste (niet-)vliegdag van de driedaagse...

Beker Gerard De Praetere

Tussenstand 21 juni

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	1/06/19	8u48
2	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	12/05/19	8u30
3	Olivier BOLLAERTS	Ka 8	1/06/19	7u36
4	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	12/05/19	7u22
5	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	12/05/19	6u26
6	Glenn HOSTENS	ASW 19	12/05/19	5u27
7	Sam CUYVERS	ASK 23	12/05/19	5u24
8	Jan WAUMANS	LS 7 WL	12/05/19	4u55
9	Ruben MICHAUX	ASW 19	1/06/19	4u49
10	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	9/06/19	4u14
11	Koen PIERLET	Duo Discus/T	11/05/19	4u07
12	Jaromir SIMUNEK	DG 800/808 18m	12/05/19	3u55
13	Rudi COOMANS	ASW 20	21/04/19	3u33
14	Michael MATTHYS	Ka 8	21/04/19	3u31
15	Stijn DEVALCK	Astir CS Jeans	2/06/19	3u09

Gedeclareerde proeven – hoogteverschil

Een van onze sportcommissarissen heeft de 300 km doelvluucht van Glenn spijtig genoeg niet kunnen goedkeuren omdat het hoogteverschil tussen de startlijn en aankomstlijn te groot was. Deze mag, volgens de FAI Sportcode, maximum maar 1000 meter bedragen. Gaat men er boven, dan wordt het verschil x 100 gedaan en dit getal wordt dan van de opgegeven afstand afgetrokken.

Een voorbeeld

Je declareert een proef van 305km. Je vliegt door de startlijn op 1400m en door de finishlijn op 300m. Het verschil is 1100m of 100m te veel. Deze 100m wordt x 100 gedaan en je hebt dan 10000m of 10km. Dan wordt van je 305km, 10km afgetrokken. Volgens de sportcode is je proef maar 295km. Indien je proef 315km was, was er geen probleem geweest.

Welke oplossing?

Je gaat door de startlijn beneden de 1000m.

Opgepast: je moet wel door de startlijn gaan in de richting van je eerste keerpunt.

Een voorbeeld

Je vertreklijn ligt boven 1 Goet en je eerste keerpunt is Kiewit. Dan vlieg je door de startlijn, beneden de 1000m, van west naar oost. Van oost naar west is ongeldig.

Daarna mag je nog door de startlijn vliegen + 1000m, het is de laagste hoogte die telt. Een Nederlandse vertaling van de Sportcode vind je op: www.zweefportaal.nl - links onze commissies - Sportzaken – FAI brevetten.

Nog vragen? stel ze dan aan een sportcommissaris.

Theo Stockmans

Prestaties

Behaalde zijn 1000m hoogtewinst

Sam Cuyvers
Michaël Matthijs

Behaalde zijn 5 uren

Olivier Bollaerts
Sam Cuyvers

Behaalde zijn of haar 50km afstandsvlucht

Astrid Coomans
Jens Groeseneke

Behaalde zijn zilveren of "D" brevet

Jens Groeseneke

Behaalde haar bevoegdverklaring "vliegen met passagiers"

Julie Vanhoyland

Behaalden zijn radiolicentie

Erwin Huybens

Theo Stockmans



BBQ à l'improviste op 20 april...

Vliegveld

De officiële eerste steenlegging voor de schietstand heeft plaatsgehad op maandag 6 mei 2019. Het was burgemeester Katrien Partyka die samen met ereburgemeester Louis Toback zich van deze taak gekweten hebben. Dit gebeurde in aanwezigheid van talrijke burgemeesters en zonechefs (lokale Federale Politie) van Vlaams-Brabant. In haar speech vermeldde Partyka dat er ook twee vliegclubs aanwezig zijn op het vliegveld. En dat is toch positief. Aan onze club werd gevraagd om de ontvangst met koffie en de organisatie van de bijhorende receptie op zich te nemen. Tot ieders voldoening zijn die vlot verlopen.

Volgens de planning zou het eerste schot op de schietstand in het voorjaar van 2020 moeten vallen. En zoals jullie vanop de grond of vanuit de lucht reeds gezien hebben, zijn de werken reeds een hele eind gevorderd.

Tijdens onze laatste Vleugelluitreiking, liet burgemeester Partyka zich ook ontvallen dat er een paar kandidaten waren om het vliegplein te kopen. Maar tot hier toe heb ik daar niets meer van gehoord. Men mag ook niet vergeten dat het vliegveld nog altijd ingekleurd is als recreatiezone met landbouwactiviteiten. Deze bestemmingen kunnen veranderd worden, maar dit is dan een werk van lange adem. En dat schrikt de kandidaat kopers wellicht af. In elk geval wenst het schepcollege van Tienen dat de vliegactiviteiten behouden blijven.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Eerste steenlegging



De werken vorderen volgens planning

Milieu

Het is voor de ogenblik kalm op 't front. Er is een WhatsApp groep opgericht waarin ook Bart Martens van onze club deel van uit maakt. In de beginne waren er regelmatig berichten als: "ze vliegen weer over mijn huis" enz. Maar sedert ook de motortoestellen van onze club uitgerust zijn met een logger, kunnen wij die "overtredingen" weerleggen. En sedertdien worden er nog maar zelden inbreuken vastgesteld. M.a.w. de meesten van die overtredingen zullen ongegrond geweest zijn. Want van op de grond is het uiterst moeilijk om te kunnen zeggen of het toestel over een bepaalde plaats gevlogen heeft.

Maar aan de andere zijde heb ik ook de indruk dat onze leden de milieuvergunning strikt naleven en de ernst van de zaak inzien. Ik zou zeggen, zo verder doen.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Vinon, april 2019

Vertrokken vanuit Goetsenhoven op woensdag 03 april, heb ik vanaf de Franse grens tot in Vinon regen gehad, nog nooit gebeurd. Jan Waumans was al de vorige week vrijdag in Vinon toegekomen en had toch al een tiental uren gevlogen. Bart en Sébastien waren er deze maal niet bij. Zij gingen naar Barcelonnette, een 100km ten NO van Vinon.

De afgelopen weken was het mooi weder, maar de vooruitzichten voor de komende weken waren niet te rooskleurig, regen met kans op onweder. Ondertussen had Jan toch al een paar mooie vluchten aan zijn palmares kunnen toevoegen. Met de meteo in mijn achterhoofd, was het, als het enigszins mogelijk was, vliegen.

Maar donderdag zou het

vliegbaar worden. Jan Waumans hielp mij in de voormiddag mijn toestel in elkaar steken. Met een niet al te hoog plafond, toch bijna 400 Km vrije vlucht bij elkaar vliegen. En zoals altijd, was het toch weer fascinerend om over en langs de heuvels en bergflanken te vliegen. Vanaf een hoogte van ongeveer 2000m lag er nog veel sneeuw. De afgelopen dagen was er nog een pak wit poeder bijgekomen.

Maandag 08 april begon met een laag plafond, amper 1300m MSL. Maar de pompen was goed. Ik vloog richting NW in de hoop eens het vliegveld van Aubenas en de vallei van de Rhône te gaan bezoeken. Spijtig genoeg ging de wolkenbasis verder naar omlaag en was het onbegonnen werk. Verder als de altiport van La

Motte Chalançon werd het niet, spijtig.

De volgende dag werd het een fantastische dag op gebied van thermieksterkte. Pompen van 5m/s waren geen uitzondering. Spijtig genoeg werden wij in het oosten belemmerd door een regen(sneeuw)- en onweerszone. Maar dat kon mijn pret niet bederven.

Ook was er op 14 april golf. Boven Montagne de Lure blies de wind, op 5000m, bijna 90 Km/Hr. Soms vloog ik achteruit maar het steeg wel + 3m/s. Met voor mij een prachtige blauwe hemel. Zoals je kunt lezen, als je in de bergen gaat vliegen, is het heel variërend en is het vooral de wind die de manier van vliegen bepaald. Tot in augustus.

Theo Stockmans



5000m boven de Lure. In de verte de besneeuwde top van de Mont Ventoux

Bergvliegen in Barcelonnette

Een klein groepje van onze club gaat sinds jaar en dag naar de bergen om te vliegen. In het begin toen ik voor het eerst meeding, was Saint-Auban het vliegveld waar jaarlijks naartoe gegaan werd. Nadien heeft men beslist om vanuit Vinon te vertrekken. Ikzelf ga sinds 2012 ook naar Vinon samen met Sebastien en Dries (van Weelde). Afgelopen jaar hebben we besproken om eens een ander vliegveld uit te testen en daarmee was ons oog op Barcelonnette gevallen. Barcelonnette ligt in een vallei ten Noorden van het parcours. Iedereen weet de vallei liggen en bij mooi weer is het meestal geen probleem om erover of erdoor te vliegen. Maar om effectief op lage hoogte terug te kunnen aanpakken in zo een vallei, moet je toch de lokale trukjes en plekjes kennen.

In April jl. zijn Sebastien, Dries en ik dus naar daar gegaan. Luc Beerts van Diest Aero Club is daar kind aan huis, dus hebben we ons eerst bij hem geïnformeerd.

De heenrit verliep grotendeels hetzelfde als die naar Vinon. Enkel vanuit Lyon moeten we richting de Alpen rijden via Grenoble en Gap om uiteindelijk in de vallei van Barcelonnette terecht te komen. Het is niet veel langer rijden, maar het laatste uur reden we in het donker. Dat maakt het einde van de rit wel vermoeiender. Het vliegveld was goed bereikbaar en de gite lag er heel kortbij. De gite is eigenlijk een groot landhuis dat onderverdeeld is in aparte appartementjes. Na een heel vriendelijke ontvangst konden we eindelijk gaan slapen na een lange dag. Rond 10 uur 's morgens zijn we ons gaan voorstellen op het vliegveld en hebben we ons

ingeschreven bij de Chef instructeur Jean-Philippe. Ik moet zeggen dat we heel goed ontvangen zijn en we voelden ons onmiddellijk thuis in de gemoeidelijke sfeer van hun club. Het was zelfs mogelijk om dezelfde dag nog onze check vluchten te doen, ondanks het mindere weer.

Jean-Philippe heeft ons op de kaart in het briefing lokaal een gedetailleerde uitleg gegeven over de vallei en de gebruikelijke plekjes aangeduid waar we thermiek kunnen vinden en waar de zwevers meestal naartoe gesleept worden bij alle verschillende windrichtingen.

De week vóór onze vakantie zagen de weersverwachtingen er niet goed uit en dachten we dat we met veel geluk één dag zouden kunnen vliegen. Uiteindelijk hebben we, op één dag na, alle dagen gevlogen en zelfs een paar super mooie overlandvluchten kunnen maken. Ook vanop de grond hebben we de schoonheid van de vallei leren kennen door een wandeltocht te maken op de Grand Bérard. Naast zweven, zijn er in Barcelonnette ook veel randactiviteiten. In de wintermaanden kan men er gaan skiën op talrijke skipistes, men kan

er ten alle tijden gaan wandelen, paardrijden, karten, raften, mountainbiken, ... Kortom, voor ieder wat wils. Los daarvan, was het ook zeer aangenaam wakker worden 's morgens en het adembenemend zicht op de bergen te aanschouwen.

Gezien April nog net buiten het toeristenseizoen valt, waren helaas veel restaurantjes dicht en was het in het begin wel wat zoeken naar een restaurant dat open was. Uiteindelijk hebben we er een paar leuke plekjes gevonden en was het eten toch bijzonder lekker. Voor inkopen moesten we ook niet ver rijden. Er was een supermarkt en een bakker vlakbij de gite, waar we alle benodigdheden konden vinden.

We gaan beslist nog terug naar Barcelonnette. Het is daar echt nog een clubsfeer en veel minder druk als in Vinon. En nog een groot pluspunt: we hoeven in de voormiddag niet meer over het plateau van Valensole te sukkelen en zijn telkens onmiddellijk in de bergen. Het was een zeer aangename en leuke ervaring.

Bart Huygen



De toestellen van Bart, Dries en Sébastien in Barcelonnette

Caravan... vaarwel

Op 18 mei is onze grote, witte caravan uit de club vertrokken, richting Geel. Daar zal de nieuwe eigenaar er terug een leefbare stacaravan van maken. Onze caravan was in onbruik geraakt wegens onze nieuwe pistekar.

De ongeremde witte caravan heeft Yves Ruymen, met zijn toenmalige Vitara jeep, gaan ophalen Meeuwen Gruitrode, in het jaar 1996.

Theo Stockmans



Samenstelling van de clubbesturen in 2019

Hoofdbestuur

Voorzitter:	Theo Stockmans
Ondervoorzitter motor:	Bart Lismont
Ondervoorzitter zweven:	Piet Vanosmael
Secretaris:	Piet Vanosmael
Schatbewaarder:	Bart Martens
Leden:	Rudi Coomans
	Cedric Moyson
	Maarten Vijverberg
	Steven Haenen
	Johan Vanhoyland

Motorsectie

Voorzitter:	Steven Haenen
Penningmeester:	Cedric Moyson
Onderhoud toestellen:	Paul Van Haesendonck
Safety & brandstof:	Maarten Vijverberg
Head of Training DTO:	Bart Lismont

Zweefvliegsectie

Voorzitter:	Mattijs Cuppens
Secretaris:	Johan Van Hoyland
Schatbewaarder:	Jan Waumans
Leden:	Coomans Astrid
	Coomans Rudi
	Pierlet Koen
	Stockmans Theo
	Vandebecck Luc
	Vandewalle Eric

Een gedetailleerde lijst van taken, vinden jullie in het Vademecum van de Liga.

Belgisch Kampioenschap

Werd gevlogen te Saint Hubert, van 18 tot en met 25 mei.

#	CN	Piloot	Toestel	Handicap	Punten
1	SR	Robbie Seton	LS 8a	100	3,456
2	CM	Dennis Huybreckx	LS 8	100	3,419
3	LT	Jeroen Jennen	LS 8	100	3,392
4	FS	Daan Spruyt	ASW 27	104	3,238
5	MM	A. M. Litt	Ventus 2BX	104	3,217
6	TH	Tim Huybreckx	Discus 2T	100	3,082
7	CA	Wim Akkermans	Ventus CA	101	3,015
8	YU	Jef Kell	Discus 2T	100	3,003
9	TP	Pieter Daems	Discus 2T	100	2,997
HC	FU	Team Vandebeeck / Bertels	Ventus CT	101	2,972
10	JH	Jose Jaime	LS 8a	100	2,894
11	LE	Geert De Palmaer	Ventus C	101	2,880
12	L8	Nick Fremau	LS 8	100	2,845
13	ED	Emiel de Wachter	LS 8	100	2,708
14	UU	Pieter Lievens	Duo Discus	101	2,508
15	ND	Eddy DE CONINCK	Duo Discus T	101	2,440
16	GC	Timo Stöven	Discus B	98.5	2,414
17	PP	Nick Redant	DG 400	97	2,401
18	KB	Thomas De Bruyn	Janus CT	100	2,317
19	BW	Yves Ruymen	Duo Discus	101	2,248
20	5F	Maxim Alexandre	LS 8	100	2,103
21	4	Thibaud Husson	Discus b	98	1,832
22	4V	Selfslagh & Guelenne	Janus C	100	1,798
23	2W	Luc Van Camp	Discus 2T	100	465



Yves en Ruben bij de Duo Discus tijdens het BK in Saint Hubert.

Vleugeluitreiking

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugeluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De WOUW.

In het bijzonder gaat onze dank naar:

Burgemeester Katrien Partyka

Schepen van sport Wim Bergé

de voorzitter van de Tiense Sportraad, Freddy Nolmans
Martine naar wiens echtgenoot Marc een wisselbeker werd genoemd

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

Ook welkom aan de afvaardiging van ULM Goetsenhoven.

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

Wat bracht ons het afgelopen jaar?

2018 stond weer voor een belangrijk gedeelte in het teken van het milieu. Onze eerste milieuvergunning liep einde 2018 af en er moest een nieuwe aangevraagd worden. Tegen deze aanvraag werd beroep aangetekend. Het lot van onze vergunning lag nu in handen van de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams Brabant. Omdat de beslissing van dit college van groot belang was voor onze club, hebben wij voor alle zekerheid een advocaat, gespecialiseerd in milieuzaken, onder de arm genomen. Het heeft ons geld gekost maar

achteraf bekeken, een juiste beslissing.

Wat uit de bus kwam, was niet ideaal. Links en rechts hebben wij opnieuw wat moeten inbinden. Maar het belangrijkste, wij kunnen onze sport verder blijven uitoefenen op het vliegveld van Goetsenhoven. En ik wil hier in 't bijzonder burgemeester Katrien Partyka en haar schepencollege bedanken voor de steun die De Wouw mocht ervaren. Er zijn verschillende vergaderingen geweest, voor en achter de schermen, die bijgedragen hebben tot het huidige resultaat. En persoonlijk denk ik, dat er niet veel meer uit de brand te slepen viel. Niet alleen voor onze club maar ik denk ook voor het Tiens schepencollege was het een hele opluchting dat deze procedureslag achter de rug lag. De huidige vergunning loopt tot einde 2029.

Op 11 maart laatsleden hadden wij nog een overlegcomité. In vergelijking met de vorige comités, ging het er gemoedelijk aan toe. Wij eten elkaar niet meer op.

En ik wil hier in 't bijzonder Francis en Steve bedanken voor hun vrijwillige deelname aan dit comité. Zij trachten, als burens van het vliegveld, onze belangen te behartigen.

Tot hier het hoofdstuk milieu.

Onze belangrijkste, andere activiteiten.

Het eerste weekend van september 2018 organiseerden wij, samen met ULM Goetsenhoven, een geslaagde

opendeur. Er moet wel bijgezegd worden dat de weergoden ons meer dan goed gezind waren.

De motorsectie rustte twee van haar toestellen uit met een geluidsarme knalpot. En vanaf 1 april kunnen zij starten met een Declared Training Organisation (DTO) of in 't Nederlands een gedeclareerde training organisatie. Het zal dan mogelijk zijn om o.a. sleeppiloten op te leiden.

De zweefsectie van haar kant organiseerde opnieuw een tweeweeks zweefkamp voor een 15 tal jongeren. Deze organisatie kent telkenmale een succes. Rond Nieuwjaar reeds zijn de plaatsen volzet.

Enkele weken geleden werd één van onze tweezitters vervangen door een prestatie tweezitter van het type Duo Discus. Dit toestel heeft een glijgetal van 45. M.a.w. met 1000m hoogte kan het toestel, zonder motor, 45 Km ver zweven.

Op 31 augustus en 01 september organiseren wij samen met ULM Goetsenhoven opnieuw opendeurdagen.

En vanaf september staat ook de renovatie van onze sanitaire installatie in het clublokaal op ons programma. Tussendoor gaan wij ook trachten om nog wat te vliegen. Wij zijn tenslotte een vliegclub.

Om verder in de toekomst te kijken, namelijk 2021, dan bestaat het vliegveld 100 jaar en De Koninklijke Vliegclub De Wouw 90 jaar. Dit gaan

wij zeker niet onopgemerkt laten voorbij gaan. Mijn club gaat o.a. een boek uitgeven over haar rijk gevulde geschiedenis. Zij die teksten of foto's hebben, zijn steeds bij mij welkom.

Tenslotte nog enkele cijfers voor 2018.

In totaal hebben onze leden 2520 uren gevlogen waarvan 920 motorvliegen en 1600 zweefvliegen. De zweefvliegers hebben ook in totaal 40000 Km overland gevlogen, ofwel één maal rond onze aarde. En dit allemaal zonder noemenswaardige incidenten. Dank u leden.

Uitreiking schotels:

20 jaar onafgebroken clublid: Jan Bruyninckx en Bart Lis-mont

30 jaar onafgebroken clublid: Andre en Yves Ruymen

Uitreiking trofeeën:

Gerard Depraetere (26 x), Driedaagse van de Wouw (26 x) en Marc Ruymen (3 x) Uitreiking beker van verdienste aan Mattijs Cuppens, vooral voor de inzet aan onze opendeur vorig jaar.

Uitreiking van de beker van de Junioren (1 x)

"le moment suprême" om het in zijn Frans te zeggen.

De laatste uitreiking van deze avond en ook wel de belangrijkste zijn de VLEUGELS.

Ook het afgelopen jaar hebben verschillende van onze leden mogen proeven om voor de eerste maal alleen in het Tiens luchtruim te mogen rond fladderen.

Men kan het wat vergelijken met een timmerman en zijn leergast. Hou die nagel eens recht en in het midden anders gaat hij krom, zegt de leermeester. Leg die plank eens horizontaal anders gaat zij scheef. Ja, als je dat niet kunt, zul je nooit schrijnwerker kunnen worden. En beetje bij beetje wordt

aan de leerling getimmerd tot de meester zegt: maakt nu zelf eens een stoel en alleen. En daar stond het meubelstuk, niet perfect maar je kon erop zitten. De timmerman was tevreden en de leerling was fier dat hij dit alleen kon verwezenlijken.

Voor het voorbije jaar waren dit, in alfabetische volgorde:

Yourich Erauw
Erwin Huybens
Tim Strauwen
Senne Vandenputte
Laurens Vanhees
Tom Willems
André Zucka

En nu wens ik nog aan iedereen een aangename avond.

Theo Stockmans



Uitreiking van de Vleugels of

6 leden van de zweefsectie namen hun vleugels in ontvangst

Jongerenbeker

Tussenstand op 21 juni

	Datum	Piloot	Toestel	Proef	Score
1.	12/05/19	Glenn HOSTENS	ASW 19	OP 301.8	1509
2.	2/06/19	Ruben MICHAUX	ASW 19	OP 173.8	869
3.	1/06/19	Olivier BOLLAERTS	Ka 8	DU 456	600
4.	12/05/19	Jens GROESENEEKE	ASK 23	VV 121.7	529,1
5.	12/05/19	Sam CUYVERS	ASK 23	DU 324	352,2
6.	7/04/19	Glenn HOSTENS	ASW 19	VV 78.1	312,4
7.	20/04/19	Brett TOBBACK	Astir CS Jeans	OP 45.2	243

3 maanden in 12 foto's...



Onderhoudswerken aan de aanhangers



Nieuwe waarschuwborden op het vliegveld



Maarten reinigt de afvoer van het fuelplatform



Rudi plant paaltjes



De waterpomp van de Seat wordt vervangen



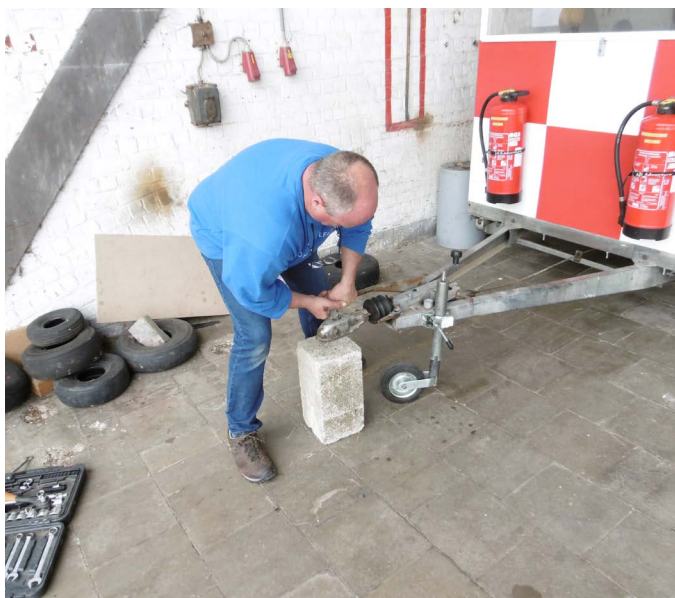
Een nieuwe houder voor de iPad



Walter en Piet installeren de handdroger



Duitse kandidaat-kopers voor de SF34



Guy Groeseneeke herstelt de dissel van de pistekar



Steven vervaardigt een nieuw stel vleugelhouders



Schepen van Milieu Paul De Cort op bezoek in onze club



Ook op ons vliegveld was er stormschade op 4 juni

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
Jens Groeseneeke
Bart Huygen
André Ruymen
Theo Stockmans
Wim Vanderlinden

Foto's

Mattijs Cuppens
Jens Groeseneeke
Bart Huygen
Theo Stockmans
Senne Vandenputte

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

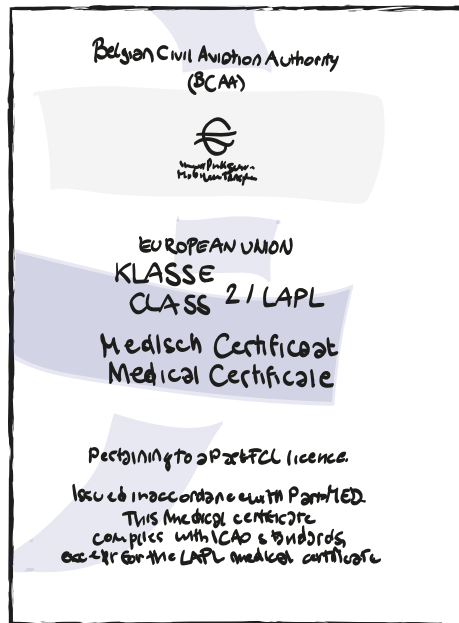
Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

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.

Vermindering van medische geschiktheid



EASA richtlijnen voor piloten

AMC 1 MED.A.020 Decrease in medical fitness

If in any doubt about their fitness to fly, use of medication or treatment:

- holders of class 1 or class 2 medical certificates should seek the advice of an AeMC or AME;*
- holders of LAPL medical certificates should seek the advice of an AeMC, AME, or of the GMP who issued the holder's medical certificate;*
- suspension of exercise of privileges: holders of a medical certificate should seek the advice of an AeMC or AME when they have been suffering from any illness involving incapacity to function as a member of the flight crew for a period of at least 21 days.*

Richtlijnen op de achterzijde van medisch certificaat

MED.A.020 – Vermindering van medische geschiktheid

- Houders van bewijzen van bevoegdheid mogen op geen enkel moment de rechten verbonden aan hun bewijs van bevoegdheid uitoefenen wanneer zij:
 - Zich bewust zijn van een vermindering van hun medische geschiktheid die ertoe zou kunnen leiden dat ze niet langer in staat zijn om deze rechten veilig uit te oefenen;
 - Voorgeschreven of niet voorgeschreven medicatie nemen of gebruiken die een veilige uitoefening van de aan het bewijs van bevoegdheid verbonden bevoegdheden kan beïnvloeden;
 - Een medische, operatieve of andere behandeling ondergaan die de vluchtveiligheid kan beïnvloeden
- Daarnaast dienen houders van een bewijs van bevoegdheid direct luchtvaartgeneeskundig advies in te winnen wanneer zij:
 - Een operatie of invasieve ingreep hebben ondergaan;
 - Met het regelmatig gebruik van medicatie zijn begonnen;
 - Significant persoonlijk letsel hebben opgelopen dat ertoe heeft geleid dat ze niet meer als lid van de vliegtuigbemanning kunnen functioneren;
 - Aan een ernstige ziekte hebben geleden die ertoe heeft geleid dat ze niet meer als lid van de vliegtuigbemanning kunnen functioneren;
 - Zwanger zijn;
 - In een ziekenhuis of medische kliniek zijn opgenomen;
 - Voor het eerst corrigerende lenzen nodig hebben.

Medicatiegebruik

Dit zijn richtlijnen, er bestaan geen lijsten van geneesmiddelen die je wel of niet mag nemen.

Elke medicatie kan neveneffecten hebben waarvan sommige het veilig uitoefenen van de vliegactiviteiten kunnen hinderen. Daarnaast is de aandoening waarvoor je de medicatie neemt vaak ook een reden tot ongeschiktheid voor het vliegen.

Enkele veel gebruikte geneesmiddelen:

- Antibiotica:** voorgeschreven bij infecties. De effecten van de infectie zelf (koorts, vermoeidheid.....) zijn vaak een reden om niet te vliegen. Daarnaast ook mogelijke neveneffecten.
- Antihistaminica:** antiallergie medicatie, de oudere vormen geven vaak slaperigheid. Zit soms in combinatiepreparaten (tabletten of siroop) die gebruikt worden voor verkoudheden.
- Hoestsiroop:** bevatten vaak codeïne, pseudoefedrine, ... waarmee je niet mag vliegen.
- Antimalaria medicatie:** geven soms slaapproblemen, stemmingsstoornissen, misselijkheid en diarree.
- Pijnstillers:** occasioneel gebruik van paracetamol (dafalgan) of ontstekingsremmers (Neurofen, brufen, voltaren...) zijn meestal geen probleem. Krachtige pijnstillers met codeïne, morfinederivaten zijn niet toegelaten.
- Antidiarree medicatie (imodium)** is op zich veilig, de diarree op zichzelf kan wel een reden zijn om niet te vliegen.
- Anticonceptiepil** is geen probleem
- Erectiepillen** kunnen duizeligheid en bloeddrukproblemen geven, afhankelijk van type 6u tot 36u na inname niet vliegen.
- Rookstopmedicatie:** nicotine vervangende medicatie is normaal geen probleem, andere rookstopmedicatie is niet toegestaan
- Bloeddrukmedicatie, astma-medicatie:** het gaat hier om chronische medicatie. Altijd met advies van AME en na een proefperiode.
- Antidepressiva:** meestal niet toegestaan. Na advies van AME en na controle periode kan het soms wel.
- Slaapmedicatie:** sommige kortwerkende zoals stilnoct kunnen na advies van AME, voldoende tijd tussen inname en vlucht en na testperiode...
- Locale verdoving bij tandarts:** 12u niet vliegen
- Algemene of epidurale verdoving:** ten minste 48u niet vliegen.
- Bloed geven:** 72u niet vliegen.
- Vaccinatie:** 12u niet vliegen

In geval van twijfel contacteer je best de dokter die je medisch certificaat heeft afgeleverd!

