



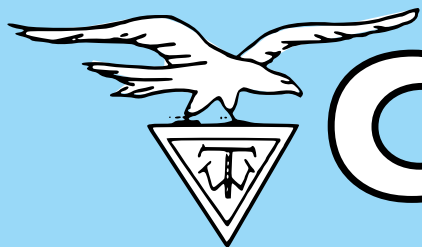
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

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

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijks uitgave
Jaargang 29 nummer 2
Van april tot juni 2023



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 29 nummer 2
Van april tot juni 2023
Nummer 109

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Start To Fly



Op 25 maart hielden we opnieuw een Start To Fly. Er waren 7 deelnemers. Jammer genoeg was het weer niet goed genoeg om de dag zelf te kunnen vliegen, maar de geïnteresseerden kunnen hun vlucht in de loop van het jaar komen maken.

2e Vliegtuigwijding



Op paasmaandag mogen we niet vliegen, dus stelde Stan voor om opnieuw een vliegtuigwijding te organiseren. Met groot succes, en achteraf schoven we met zijn allen aan bij Astrid en Julie voor lekkere spaghetti....

Winterwerk



En zoals altijd is er ook een rubriek "winterwerk". Caro en Jens hielden zich o.a. bezig met het vernieuwen van de viltbescherming in de aanhangwagens van de Duo Discus.

In dit nummer

Start To Fly.....	1
2e Vliegtuigwijding.....	1
Winterwerk	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie.....	2
Activiteitenkalender	2
5 uur duurvlicht	3
FAI 50 km en D-brevet	4
Mijn 100 km met instructeur	5
Diamanten 500 km out & return .	6
Uitslag Driedaagse van De Wouw	8
Buitenlandingen 2023	8
Buitenlandingen.....	9
Prestaties	9
Multi-Engine Instrument Rating .	10
Milieu.....	11
Bestuur club.....	11
Vliegveld	11
Kleine ooievaarsbek	12
Witte dovennetel	12
Toespraak vleugelluitreiking.....	13
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon.....	16

Foto cover

De buitenland van Glenn...

Woordje van de redactie

Dit jaar hebben wij al enkele mooie thermiekdagen gehad. Hopelijk is het tweede semester even thermiekrijk. Maar in de 40 jaar dat ik in onze club rond fladder, is het wel de eerste maal dat wij één maand aan één stuk op RWY 06 gevlogen hebben. Vroeger was dat sporadisch.

Die RWY heeft wel enkele voordelen: tijdens de late landingen hebben wij de zon in de rug, de graspiste is langer en onze toestellen zijn sneller in piste.

Bij de ontvangst van deze Cumulus is ons vliegkamp misschien al bezig. Kom ook eens langs. Het is zelfs mogelijk om met een eenzitter te vliegen, op voorwaarde dat Beauvechain dicht is. Meestal rond 17u. Op vraag kunnen wij zelfs de Goetsenhoven Gliding Area openen. En voor de beginnende leerlingen is het ook een stimulans om verder onze sport te beoefenen. Men kan ook 's avonds te blijven eten, mits op voorhand ingeschreven te zijn. Denk er eens over na.

Maar ons grootst, jaarlijks evenement blijven onze opendeurdagen in samenwerking met ULM Goetsenhoven. Vorig jaar werd het een nooit gezien succes o.a. door de massale medewerking van jullie. Laat we dit jaar op hetzelfde elan verder gaan. Mattijs heeft al een eerste mail rondgestuurd voor helpende handen. Aarzel niet en geef je naam op. Want hoe meer zielen hoe meer vreugde of vele handen maken het werk lichter.

Tot in onze club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **03/07 – 07/07**

1ste week zweefvliegkamp te Goetsenhoven

📅 **10/07 – 14/07**

2de week zweefvliegkamp te Goetsenhoven

📅 **14/07**

kippenfestijn zweefvliegkamp

📅 **02 – 03/09**

opendeurdagen

Artikels voor volgende Cumulus: 1 september 2023

5 uur duurvluicht

5 uur aan één stuk in een Ka 8! dat is toch wel een vluchtje, ik vertelt het jullie eens.

Ondertussen was dit mijn derde poging tot een 5 uur duurvluicht. Het spreekwoord "third time is a charm" klopt wel want is gelukkig toch gelukt.

Een maal vertrokken rond 12 uur, trek ik los en ga ik op zoek naar wat thermiek. Gelukkig was ik direct in stijgende lucht afgezet. Dit maakte mij heel blij want meestal als ik los trok kwam ik maar dalen tegen en dat is niet zo fijn. Ik had ook als tip gekregen om zo hoog mogelijk te klimmen en zo hoog mogelijk te blijven.

Ik had ook een kaart mee genomen, het was echt ideaal om 'dead reckoning' te oefenen. Het was ook leuk om dat ik bijna boven zat, iedereen was al overland vertrokken, dit was ook ideaal om zelf thermiek te zoeken en dus veel zaken die geleerd zijn geweest bij

De Wouw als bij de kadetten toe te passen. Dankzij deze tips van beiden kanten kon ik dus mooi boven blijven en van de vlucht genieten.

Het eerste uur ging vlot, het tweede ook maar het begon al wat saai te worden om de hele tijd boven het vliegveld te blijven. Daarom besloot ik om tegen de wind in te vliegen naar het noorden dus. Ik had op voorhand een kaart met concentrische cirkels getekend en daar ook extra hoogte bij gerekend. Ik wist dan zeker dat ik veilig terug kon komen landen. Zo ben ik ongeveer ter hoogte van Landen geraakt. Voor mij was dit al heel ver vooral met een Ka 8.

Vanaf het derde uur begon de tijd trager en trager te gaan, het zelfde voor het vierde uur. Naar het einde toe begon het weer spannend te worden, thermiek begon stilaan te stoppen en ik begon te zakken, en meestal als het zakt met een Ka 8, dan zakt het goed, ik had chance om direct weer aan te kunnen pik-

ken, maar het duurde niet lang tot het dalen terug kwam.

Nu was het tijd om te landen het was ook een eerste keer dat ik op de main runway moest landen met een Ka8. Ik had toen wel wat stress want ja, het was echt nipt qua timing. Bovendien herinnerde ik mij ook de theorielessen, die zeggen dat je vliegcapaciteiten kunnen dalen en vermoeidheid kan stijgen na lange vluchten, nochtans was het een van mijn beste landingen vond ik. Eens de Flarm uitgelezen was het tijd voor het eindverslag en ik was echt blij toen ik hoorde dat het gelukt was. Want 5 uur opnieuw doen zou geen probleem zijn, maar ik zou er twee keer over nadenken als het met een Ka 8 moet.

Kortom, vond ik het een fantastische ervaring, alvast dank aan iedereen voor de tips en trics om dit mogelijk te maken.

Paul Ene



5 uur in de Ka 8



Bert en Vic boven Sint Truiden

FAI 50 km en D-brevet

Eindelijk gelukt! Na 5 uur duurvucht en 1000m hoogtewinst is het de bedoeling om een 50km afstandsvlucht te maken om je 'zilveren' D-brevet voor de FAI te behalen. Gemakkelijker gezegd dan gedaan wanneer je lijkt vast te hangen in de lokale kegel rond Goetsenhoven. De vlucht 'EBTN - Opglabbeek', in noordoostelijke richting, liefst tegen de wind in, werd meerdere keren voorbereid en gestart.

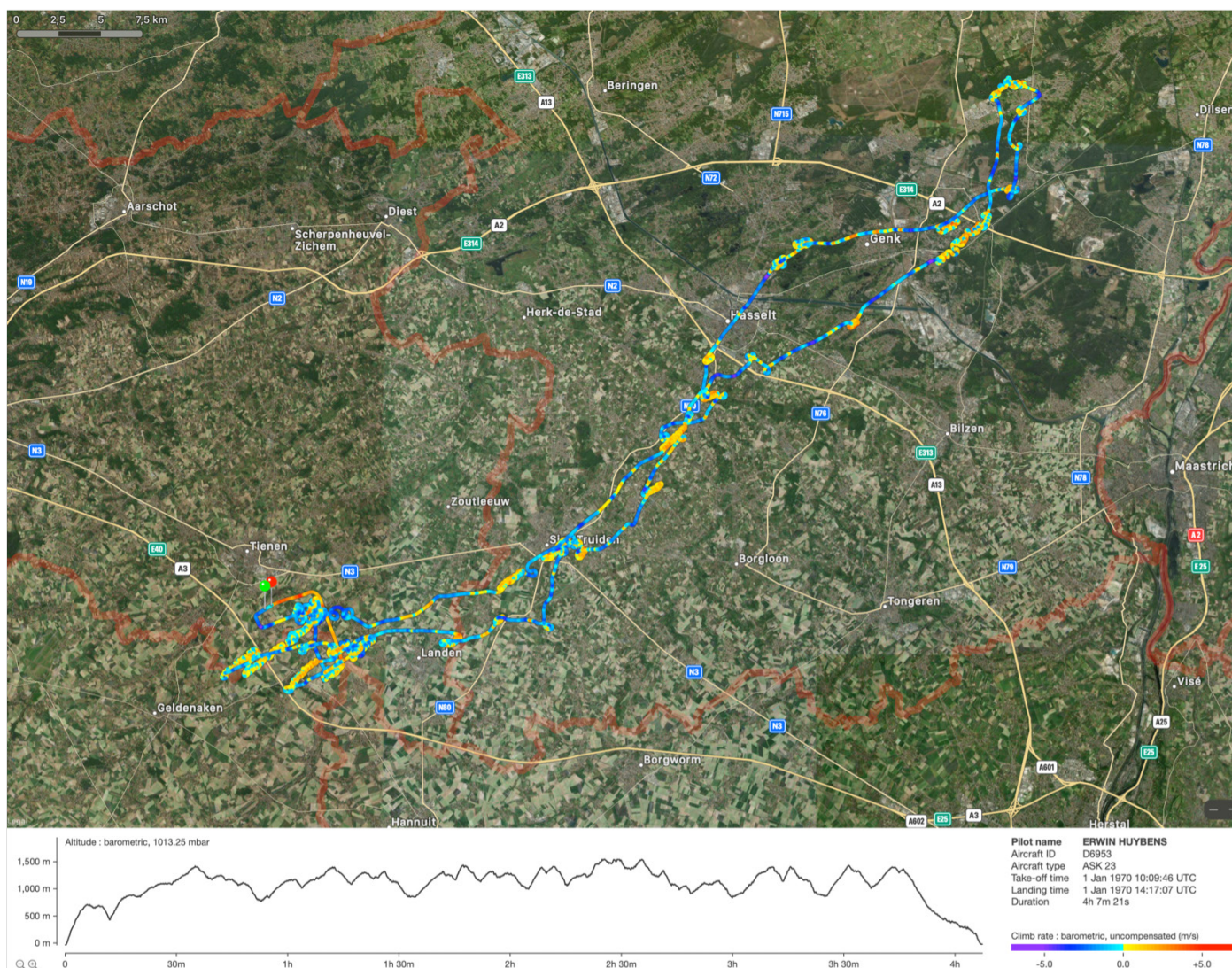
Een volgende poging werd ondernomen op donderdag 18 mei met Rudi en Eric als supporters. Net voorbij Sint-Truiden werd snel duidelijk dat dit niet zou lukken. Door een combinatie van de wind, wispelturige pompen en te weinig ervaring

besloot ik terug te keren. De dag nadien een nieuwe kans... Met dezelfde windomstandigheden en meer betrouwbare pompen moest het lukken. Na een moeizaam vertrek met 'pompen, doorsteken en opnieuw op dezelfde plaats uitkomen', een bloedneus en in een pomp van radiofrequentie veranderen en hoogte kwijtspeken, zat ik toch boven Brustem. Daarna verliep alles veel vlotter. De aanmoedigingen van Vic en Bert hebben enorm geholpen! Betere en duidelijkere thermiek en minder hoogteverlies bij het doorsteken maakte dat Opglabbeek snel in zicht kwam. Ik kon voor de eerste keer achter Kiewit in de golf 2 uitklimmen tot boven de 1500m. Nog even rond de paradronezone in Zwartberg en

dan naar mijn keerpunt in Opglabbeek.

Het terugkeren verliep duidelijk sneller. De wind zat mee en na een prima pomp boven kating Genk en de brouwerij van Alken liet de Oudie weten dat ik nog (heel) veel hoogte over had om Goetsenhoven te bereiken. Ik ben toen met een grote smile en een fijn gevoel geland. Een dikke merci aan iedereen voor de hulp en het vertrouwen.

Erwin Huybens



Mijn 100 km met instructeur

Ik was reeds enkele weken het de meteo goed in het oog aan het houden om samen met een instructeur overland te kunnen gaan. Hopelijk kon ik hieruit veel leren over hoe een ervaren piloot overland vliegt, en dan had ik ineens ook de nodige vlucht voor mijn licentie. Gezien ik in augustus naar Noorwegen vertrek, probeer ik mijn licentie deze zomer te halen om daar ook te kunnen vliegen. Die week kreeg ik reactie van Ruben dat hij van plan was overland te vliegen, en mij wel wilde meenemen.

De dag voordien gaf de meteo aan dat 500 km vliegen mogelijk zou zijn. Ik maakte een voorbereiding tot aan de Nederlandse grens, en Ruben heeft de rest voorbereid.

's Ochtends rond 9 uur kwam ik toe op de club, en was Glenn al in de weer met de auto's uit de hangar te halen, en het duurde niet lang voor er meer volk toekwam. Iedereen was duidelijk enthousiast

om met het goede weer overland te gaan. We hebben een proef uitgeschreven naar Recke en terug, 260 km van Goetsenhoven. Gezien de NO wind die dag gingen we dus de wind in de rug hebben bij het terugkeren. Ook Glenn ging die richting uit, dus hadden we besloten samen te vliegen, en een frequentie afgesproken om te communiceren.

Toen de toestellen klaarstonden, was iedereen toch wat de kat uit de boom aan het kijken om te vertrekken. Glenn is uiteindelijk als eerste vertrokken, waarna wij zijn gevolgd. Bij de start hadden we eerst een goede pomp vast, maar was het daarna toch moeilijk, er hingen nog geen cumulussen en we zijn terug heel wat gezakt. Tegen dat we dan toch bij Sint-Truiden waren geraakt, was Glenn al weg zijn we hem niet meer tegengekomen, we hebben dus niet verder samen gevlogen. Eens voorbij Sint-Truiden waren er cumulussen, en ging het vlot vooruit.

Ter hoogte van Zwartberg was er een blauw gat en waren de pompen wat moeilijker. Toen ben ik mij ook ziekjes beginnen voelen, wanneer de instructeur enkele thermieken pakt is dat toch een gevoel dat je niet gewend bent. Ik heb wel nog steeds enorm genoten van de uitzichten, zeker gezien dit de eerste keer was dat ik verder dan Sint-Truiden ben geweest. Daarna waren de thermieken wel sterk, en ging het heel snel vooruit. Het oversteken van de Maas en de Rijn waren een impressionant zicht.

Rond 3 waren we bij Borken, en hadden we toch wat meer moeite om hoog te blijven, dus hebben we besloten terug te keren. De pompen waren bij het terug keren verder uiteen en minder krachtig, maar door de rugwind gingen we toch heel wat sneller vooruit dan in het heengaan. Toen we dichterbij Hasselt kwamen, ging het toch terug beter, dus dachten we even nog een been bij te doen, maar dat lukte dan toch niet zo goed, dus we gingen doorgaan richting Sint-Truiden. Bij Sint-Truiden heb ik een sterke pomp genomen tot aan de maximumhoogte, enthousiast om nog een been bij te doen. Bij het uitvliegen van de pomp voelde ik dan toch terug dat ik mij heel slecht voelde, en zijn we in Goetsenhoven binnengekomen met remkleppen om te komen landen.

Eens geland was het moeilijk uit de vlieger te geraken, gezien ik mij zo flauw voelde. Ik werd direct goed verzorgd en kreeg iets te drinken, Ruben had al een berichtje gestuurd dat ik wat ziek was. Het was een vlucht die ik nooit zal vergeten. Na goed te bekomen, en mijn zakjes uit de vlieger te halen, was er een gezellige barbecue om terug op krachten te komen. Nog eens bedankt aan instructeur Ruben om mij mee te nemen op deze mooie vlucht.

De vlucht werd zelfs een veelvoud van 100 km. Opdracht vervuld. Nu nog mijn praktisch examen en mijn vergunning is binnen.



363km en 4 zakjes later...

Loeka Rogge

Diamanten 500 km out & return

Na de flop dag van gisteren waarbij er cumuli voorspeld werden over de hele dag en waarbij het na 50 km overal een staalblauwe hemel werd met veel hoge bewolking, werd er op vrijdag 19 mei écht een goede dag voorspeld mét cumuli. Gelukkig was het de dag ervoor Hemelvaart en werd er de brug gemaakt en konden de mooie cumuli afgevlogen worden.

Het ging een dag worden waarbij een 500 goed te doen was met de Duo. Na de meteo grondig te bekijken ging het terug zo'n dag worden zoals vorig jaar waarbij het ver naar het noordoosten over het hele stuk goed ging worden. Al snel werd er beslist om voor de 500 km diamanten vlucht out & return te gaan met als keerpunt Ibbenbüren. Vorig jaar hadden ik en Erwin al goed geoefend want toen hadden we ook 1 keerpunt, exact hetzelfde keerpunt Ibbenbüren. Voor we toen vertrokken vorig jaar wist ik dat dit geen geldige 500 diamanten vlucht kon worden omdat je deze solo moet uitvoeren, was dus puur voor de fun.

geschreven. Maar door omstandigheden is dit anders uitgedraaid met lichte frustraties van de in-

moeten opleggen, wat enigszins wel mogelijk leek.



6 km voor het keerpunt

structuur als gevolg. Maar dit is geen verhaaltje voor dit artikel. In de bar zullen deze 'omstandigheden' in geuren en kleuren met plezier toegelicht worden door deze

Dus zo gezegd zo gedaan en de dag voordien de vlieger al gereed gemaakt. Plannen met enkele clubleden werden gemaakt om al om 9u aanwezig te zijn om alles buiten te zetten. De eerste cumuli werden voorspeld om 11u en deze kwamen idd in de verte eraan. Om 11u30 de lucht in en direct de eerste bel 1,8 m/s gemiddeld naar 900 m. Even later de 1200 m aangetikt, startlijn genomen en vertrokken. Perfect op schema. Maar het zag er maar heel blauw uit richting Sint-Truiden... Uiteindelijk ontstond er een klein plukje in de verte richting Sint-Truiden dus daar dan maar direct naartoe want de cumuli waren betrouwbaar.



Ter hoogte van Aken begon het er al beter uit te zien

Helaas werd de Duo al gereserveerd door een leerling om zijn 100 km te doen samen met een instructeur om de vergunning te kunnen aanvragen. Maar op zo'n goede dag maar 100 km vliegen in de Duo is echt een grote zonde dus werd er een grotere taak uit-

2 charels haha. Omdat de duo dus bezet was, ging ik de vlucht moeten uitvoeren met de ASW 19 maar dat ging een ander paar mouwen worden omdat het thermiekwindow niet zo groot was. Als ik deze 500 out & return wou uitvoeren ging ik er stevig de gas

Vanaf Kiewit ging het vlotter vooruit door de meer talrijke cumuli en het moest ook rapper vooruit gaan door het strakke schema. De 20 km/h tegenwind hielp al zeker niet. Vanaf Zwartberg begon het hammerwetter echt met pompen tussen de 2 en 3 m/s gemiddeld en kon de gemiddelde snelheid van maar amper 30 km/h uiteindelijk van de teller :) Ter hoogte van Niederrhein werd het super goed met af en toe kleine leuke straatjes en cumuli overal. Pas ter hoogte van Borkenberge kon ik tot aan de basis klimmen tot op 1800 m met



Linksonder Ibbenbüren stad en rechtsboven van de stad de heel goed te herkennen, op steenkool gestookte elektriciteitscentrale met een schoorsteen van 275 m hoog onder een hemel van prachtige cumuli

zelfs een pomp in de buurt van 4 m/s gemiddeld. Keerpunt Ibbenbüren gerond om 15u30 wat nog perfect op schema was.

Tot nu toe had ik sporadisch eens een zwever gezien tot ik op de terugweg ter hoogte van Stadtlohn-Vreden in een pomp aankwam. Eerst zag ik 3 zwevers draaien, toen zag ik er 4 en dat werden er plots 6 en dan 7 tot ik op een gegeven moment 12 zwevers telde in 1 pomp!! Terwijl kwamen 3 andere zwevers tegelijk iets onder mij op hoge snelheid eraan in de pomp. Dan kwam er ook nog ene erbij vanuit een andere richting, het was dus echt opletten. Zo veel zwevers in 1 pomp kon geen toeval zijn dus moest er wel een wedstrijd aan de gang zijn. En dat was ook zo, meer nog het waren 2 verschillende wedstrijden die in hetzelfde gebied vlogen: MKF in Duitsland en het NK in Terlet. Dit verklaarde natuurlijk heel veel.

Vanaf Niederrhein was het hamerwetter duidelijk gedaan: pompen waren niet zo makkelijk te vinden en de echt krachtige pompen waren een stuk zeldzamer geworden maar met de wind in

het gat bleef het zeer snel vooruit gaan ondanks er geen water in de ASW19 zat. Vanaf de Belgisch-Nederlandse grens was het diamanten brevet zeer nabij. Nog maar enkele honderden meters nodig om op final glide te komen. Dat moest wel lukken gezien er nog enkele cumuli in de Kempen zaten. Na wat zoeken om gecentreerd te krijgen, een mooie pomp gevonden nabij Meeuwen-Gruitrode die lekker de 1800 m nog aantikte dus mooi lokaal en missie geslaagd! :)

De terugweg ging razendsnel aan gemiddeld 107 km/h over 252 km en over de hele proef was dit maar liefst 83 km/h zonder water mee te hebben.

Was weer een topdag en ongelooflijk van genoten!
(Meer foto's zijn te vinden bij de vlucht op Weglide).

Glenn Hostens



De laatste honderden meters gewonnen onder de wolkjes om op final glide te komen (dat zonnetje op mijn hoofd was wel warm de hele terugrit van 2,5 uur)

Uitslag Driedaagse van De Wouw

#	datum	Pilo(o)t(en)	toestel		proef	punten
1	28/05	Glenn Hostens & Erwin Huybens	Duo Discus	D-2410	VV 249,3	890,4
2	28/05	Ruben Michaux	ASW 19 WL	D-6925	OP 175,1	866,8
3	28/05	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	VV 171,2	585,3
4	28/05	Andre Ruymen	Ventus 2cx T	D-kmjrr	OP 143,9	539,6
5	28/05	Jens Gemis	Ka 23	D-2363	OP 94,7	439,2
6	28/05	Michaël Klofac	Ka 6E	D-6976	HW 955	224,7
7	27/05	Christophe De Brabanter	Ka 23	D-2363	Du 185	201,1
8	28/05	Jan Waumans	LS 7 WL	D-7450	VV 48,8	182,4
9	27/05	Vic & Bert Cleynen	Duo Discus T	D-KBVC	Du 181	161,6
10	29/05	Eric Vandewalle	DG 200	OO-YOO	Du 170	158,9
11	29/05	Mattijs Cuppens & Koen Martin	Duo Discus	D-2410	Du 165	147,3
/	27/05	Andre Ruymen	Ventus 2cx T	D-KMJR	Du 162	135,0
12	27/05	Mattijs Cuppens & Ruben Michaux	Duo Discus	D-2410	HW 713	127,3

VV: Vrije Vlucht

OP: Opgegeven Proef

DU: Duurvlucht

HW: Hoogtewinst

Dit is slechts een voorlopige uitslag. De proeven kunnen nog t.e.m. 27 juni ingediend worden.

Theo Stockmans



De Driedaagse werd naar goede traditie afgesloten met een barbecue. Met dank aan de bakkers van dienst!

Buitenlandingen 2023

Halve buitenlandingen (op een ander vliegveld)

27/05	Ruben Michaux & Mattijs Cuppens	Sint-Truiden	Duo Discus	D-2410	17,5 km
28/05	Michaël Klofac	Kiewit	Ka 6 E	D-6976	35,5 km
28/05	Jens Gemis	Sint-Truiden	ASK 23	D-2363	17,5 km

Echte buitenlandingen

03/06	Glenn Hostens	Vodelée	ASW 19 WL	D-6925	69,8 km
03/06	Ruben Michaux & Koen Pierlet	Bierwart	Duo Discus	D-2410	26,6 km

Theo Stockmans

Buitenlandingen



Buitenlanding Glenn Vodelée met ophaling bij zonsondergang



Buitenlanding Ruben en Koen in Bierwart



Cedric Busschots klaar voor een terugsleep naar Diest op 17 juni.

Prestaties

Zijn geslaagd in het theoretisch examen zweefvliegen

Arthur Koninckx

Lucas Vandezande

Behaalde zijn:

5 uren duurvvlucht*

Paul Ene

50 Km afstandsvlucht*

Erwin Huybens

"D" of zilveren brevet*

Erwin Huybens

500 Km afstandsvlucht*

Glenn Hostens

* moet nog gehomologeerd worden door de sportcommissie. In 2023 komt deze commissie nog samen op 14/06 en 08/11.

Enkele opmerkingen

- tussen de datum van de gevlogen proef en het indienen van het dossier, mag maximum één jaar zijn. Bij ons in de club is het Mattijs die de proef digitaal indient. Maar het is wel de piloot die verantwoordelijk blijft dat die procedure vlot en tijdig verloopt.

- bij de homologatie van de proef door de sportcommissie, wordt geen tolerantie van het luchtruim toegestaan. Je bent in of buiten een luchtruim. Bij de Charron is er verticaal een tolerantie van 100 meter. Dus is het best mogelijk dat je proef door de Charron aanvaard wordt en niet door de sportcommissie.

PS

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

Theo Stockmans

Multi-Engine Instrument Rating

Als vervolg op mijn CPL flight training die ik in Arizona, de Verenigde Staten, heb voltooid, heb ik nu ook mijn instrument rating behaald.

Het doel van deze training was gekwalificeerd te raken om door wolken te vliegen en met lage zichtbaarheid te landen. Hiervoor moest ik puur vertrouwen op alle instrumenten en kon ik dus geen visueel zicht naar buiten toe gebruiken. Ook om te landen zijn er verschillende systemen waarvan we gebruik kunnen maken als we de runway niet kunnen zien, we moeten natuurlijk op de runway terecht komen en niet ergens anders.

Ik heb deze opleiding gevolgd op het vliegveld van Sint-Truiden. Dit vliegveld is enkel voor VFR verkeer, maar wij konden ook IFR verkeer aanvragen vanuit de lucht na het opstijgen. Tijdens deze opleiding ben ik op verschillende grote luchthavens geweest waar ook echte airliners komen landen, plots voelde ik me heel klein toen ik tussen de Boeing 747's moest landen op luik.

De opleiding begon met een paar verkenningsvluchten op de Diamond 42, het vliegtuig waar ik heel mijn instrument training op moest volgen. Na deze 3 vluchten was er meteen al de vuurdoop, ik moest direct voor de eerste keer in Europa approaches gaan vliegen in Luik. Het was voor mij moeilijk te vatten dat ik tussen de grote vliegtuigen aan het vliegen was. Ook op frequentie was het altijd heel druk, zo zat ik vaak op de frequentie van Brussels approach, Luik approach, en Beek (Maastricht) approach. Elke vlucht was naar een ander vliegveld om daar verschillende procedures te gaan oefenen. Zo ben ik naar verschillende vliegvelden in Frankrijk, Duitsland en Nederland geweest.

In grote lijnen zijn er 2 grote categorieën instrument approaches: de non-precisie en de precisie approaches. Bij de precisie approaches hebben wij een instrument dat ons weergeeft of we links of

rechts zijn qua track, maar ook of we onder of boven het gepubliceerde dalpad zaten. Zo konden we met hoge precisie de juiste weg vinden naar de landingsbaan. Bij de non-precisie approaches geeft een instrument ook de afwijking weer tussen links en rechts van de baan, maar helpt ons niet om te weten of de hoogte correct is. Hiervoor hebben wij op de kaart de juiste hoogtes op een bepaalde afstand van de runway. We moesten dus met een bepaalde snelheid zakken en dan elke 1 Nautical Mile controleren of op boven, onder of precies of het dalpad zaten. Dit is natuurlijk veel minder precies. Ook zijn er nu GPS approaches in ontwikkeling op veel vliegvelden waarmee we kunnen landen.

Eenmaal we dit allemaal onder de knie hadden, werd het allemaal een stapje moeilijker: engine failures. Perfect kunnen landen zonder de runway te kunnen zien waarbij maar 1 van de 2 motoren functioneert (we zetten deze maar op IDLE in het geval we ze toch nodig hebben, dus niet volledig uit). Ook bij het instrument vliegen moest ik stalls, steepturns en Upset and recovery doen zonder visueel naar buiten te kunnen kijken. Gevoel volgen zoals bij een zweefvliegtuig zat er niet in.

Bij het examen moest ik opstijgen in Sint-Truiden, Luik approach contacteren om IFR te starten, dan doorvliegen naar het vliegveld van Maastricht. In Maastricht moest ik 3 approaches demonstreren. De eer-

ste was een normale precisie approach, maar tijdens de go around kreeg ik een engine failure. Dan was het kwestie deze met memory items uit te zetten en de propeller in vaanstand te zetten, zo was er minder weerstand aan de gefaalde motor. Dan moest ik terugkomen voor een volgende approach maar nog steeds vliegende op 1 motor. Dit was een non-precisie met opnieuw een go around op 1 motor. Tijdens de laatste approach was de motor nog steeds uit en moest ik die ook vliegen op 1 motor, deze keer mocht ik wel effectief landen op die ene motor. Maar eenmaal neergekomen stegen we terug op met beide motoren in werking. Na al deze approaches moest ik nog de manoeuvres doen in de wolken. Ook moest ik onverwachts een holding vliegen, dit is letterlijk wachten in de lucht door cirkels te vliegen. Dit wordt vooral gedaan als er veel verkeer is en we moeten wachten op de vliegtuigen voor ons, of mocht de runway tijdelijk gesloten zijn. Wij hebben bij elke vlucht altijd genoeg brandstof mee om een bepaalde periode te kunnen wachten.

Als laatste deel moest ik terug vliegen naar Sint-Truiden en daar een landing maken zonder flaps. Tijdens het uitbollen op de landingsbaan zei mijn examiner dat ik geslaagd was. Hierbij sloot ik dan al het "echte" vliegen van de opleiding af en was het tijd om met een Boeing 737 (in de simulator) te vliegen.

Brett Tobback



Brett in zijn vliegtuig

Milieu

Zoals geschreven in de vorige Cumulus, vond op 20 maart het eerste overlegplatform plaats van 2023. Het werd, zoals de vorige vergadering, een serene bijeenkomst. Over lawaaihinder werd er, zover ik mij nog herinner, zelfs niet gesproken. En dit tot iedereens voldoening.

Maar dat is ook dank zij de medewerking van eenieder van jullie.

De vaste agenda van dit verplicht overleg werd vastgelegd in onze milieuvergunning.

- controle van de aanwezigen
- aantal vluchten
- vliegkampen
- circuittrainingen
- opendeurdag
- algemene bevraging naar hinder
- allerlei
- volgende vergadering

Voor zij die het wensen, kan het volledig verslag, op aanvraag, ingekeken worden.

Het volgend overlegplatform heeft plaats op 16 oktober.

Op 07 april gebeurde ook het jaarlijks onderhoud van de ketel van onze verwarming door Viessmann. Dit is een wettelijk, verplichte taak.

Theo Stockmans



Een peilbuis "PFAS" aan de RWY 35



Rudi herstelt de boiler van de douches



Onze verwarmingsketel werd op 07/04 gekuist door de firma Viessmann

Bestuur club

Voorzitter	Theo Stockmans
Secretaris	Piet Vanosmael
Schatbewaarder	Bart Martens
Ondervoorzitter motor	Bart Lismont
Ondervoorzitter zweven	Rudi Coomans
Leden	Bart Walterus
	Erwin Huybens
	Steven Haenen

Vliegveld

Zoals geschreven in de Cumulus van december, werden op ons vliegveld sporen gevonden van PFAS. De watergroep heeft de firma SWECO belast bijkomend bodemonderzoek te laten uitvoeren op twee plaatsen. Voor ULM Goetsenhoven en ter hoogte van RWY 35. Dit vond plaats op dinsdag 30 mei. Ter hoogte van RWY 35 steken twee witte buizen (met etiket) in de grond. Mag ik aan eenieder van jullie vragen deze onaangeroerd te laten. Wanneer wij het resultaat van dit bodemonderzoek gaan kennen, weet ik niet.

In de vorige Cumulus had ik het over de toenemende heli activiteiten op ons vliegveld wegens werkzaamheden aan de RWY's en TWY's te Bevekom. Voor zover ik links en rechts kan opvangen, zijn deze minimaal. In elk geval wij hebben er geen last van.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Kleine ooievaarsbek

De ooievaarsbekfamilie heeft bloemen met uitstekende meeldraden en vruchten met een lange, puntige snavel, vandaar de naam.

De plant wordt 5 tot 40 cm hoog en heeft een penwortel. Dus gemakkelijk om te wieden. Hij bloeit vanaf mei tot de herfst en heeft 2 – 5 mm lange, bleekpaarse bloemen. Hij is winterhard en zowel de blaadjes als de bloemen zijn eetbaar.

Bij ons in de club kun je hem vinden aan het afdak waaronder de ploeg staat.

Theo Stockmans



Witte dovennetel

Dit is bij ons een algemeen voorkomende plant. Zoals bij de brandnetel kent de plant ondergronds ver vertakte uitlopers. Maar deze “netel” brandt op prikt niet. Zelfs meer, het sap uit de bladeren van de dovennetel kan gebruikt worden om de pijn van een steek van een brandnetel te verminderen. Hij dooft als het ware de pijn. De getande bladeren lijken op deze van de brandnetel.

Opvallend kenmerk aan deze plant zijn de witte bloemen. Deze ontspringen in het bovenste deel van de plant kransvormig rondom de plaats waar de bladeren uit de stengel komen. Zo 'n krans bestaat uit acht of meer lipvormige, 2 – 4 cm grote bloemen. Hij bloeit van april tot oktober.

De bloeitijd is van april tot oktober en hij wordt bij ons ongeveer 30 – 40 cm hoog. De plant is in onze club o.a. te vinden in de omgeving van het gebouwtje met gevaarlijke producten.

De kleine ooievaarsbek

Dit is een eenjarige plant. Hij heeft een penwortel en kan tot 40 cm groot worden. Hij bloeit van mei tot de herfst met bleekblauwpaarse, zelden paars-rode, 2–5mm lange bloemen. De kroonbladen zijn hartvormig. De stempels zijn van binnen gelig.

De plant komt voor op open, vochtige, voedselrijke grond. Dit onkruid is niet giftig. Hij verdraagt ook temperaturen tot – 25 graden Celsius.

Bij ons in de club kun je hem vinden aan het afdak waar de ploeg zich bevindt.

Theo Stockmans



Toespraak vleugeluitreiking 24 maart 2023

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, schepen van milieu Liesbeth Vanderloock, Roland Depraetere, zoon van Gerard naar wie de gelijknamige wisselbeker werd genoemd

Ook welkom aan de afvaardiging van ULM Goetsenhoven en de leden van het Milieu-overlegcomité, Francis en Rudi

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? Eerst en vooral werd het voor onze club een ongevalvrij vliegjaar.

In 2022 werd niet veel meer aan corona gedacht. Het gewone leven of vliegleven begon stilaan zijn normale gang terug te vinden. De online vergaderingen die ik door covid-19 leerde kennen en die de club toch bestuurbaar hielden, werden afgebouwd. En nogmaals mijn dank aan Tienen voor de ontvangen Corona subsidies.

Het vliegjaar werd een gewoon jaar met een paar prachtige weekends. Alleen viel het weder tijdens onze driedaagse zweefvliegwedstrijd, met Pinksteren, wat tegen. Maar ons zweefvlieggkamp, de twee eerste weken van juli, was een schot in de roos. Het werd bekroond met drie solo's en ook nog een nakomertje. Nog te vermelden is de zweefvlucht van Ruben en Mattijs vanuit Goetsenhoven. Na ongeveer negen uur landde zij ongeveer 30 Km ten noorden van Berlijn. Of in vogelvlucht 650 Km van Goetsenhoven.

Een schot in de roos was zeker ons opendeurweekend in samenwerking met ULM Goetsenhoven. De weergoden zaten ons wel mee. Het werd beide dagen een kleine overrompeling. Dit deed me terugdenken aan de prachtige opendeurdagen van de militaire Elementaire VliegSchool.

Vorige maandag hebben wij, op gebied van milieu, ons eerste overlegcomité van 2023 gehad. Bij de start van deze vergaderingen, zaten wij bijna met geweren tegenover elkaar. Begin deze week was het met een lekkere pint bier en nadien werd aan de toog nog wat bijgepraat. Dit neemt niet weg dat de piloten van beide clubs de overeengekomen milieuvergunning niet meer zouden nakomen of navliegen.

Wat ons vliegveld betreft, heeft de stad Tienen de ont-eigeningsprocedure gestart. Maar wat wij vooral moeten onthouden uit deze tekst is dat beide vliegclubs hun vliegactiviteiten op een rendabele manier kunnen verder zetten. En dat is toch het belangrijkste. Daarbuiten wil ik toch nog melden dat gedurende een

half jaar er verhoogde militaire vliegactiviteiten op ons vliegveld zullen zijn. De pistes in het nabij gelegen Bevekom zullen een nieuwe asfaltlaag krijgen. Een buitenkans voor de spotters. Maar onze vliegactiviteiten zullen er niet onder leiden.

En wat gaat ons 2023 brengen?

Wel, ik zou willen dat ik tijdens de Vleugeluitreiking van volgend jaar dezelfde speech zou kunnen afsteken. Ik zou dan een gelukkig man zijn.

En ik nodig jullie nu reeds uit op onze opendeurdagen van begin september.

Uitreiking schotels (onafgebroken clublidmaatschap):

20 jaar: Eva Johansson

30 jaar: Mattijs Cuppens

40 jaar: Theo Stockmans

Beker van Verdienste

Astrid Coomans, voor haar inzet bij het onderhoud van onze zweefstoestellen

Vleugels (solo's)

Daan Van Den Bossche

Jules Corbeels

Arthur Koninckx

Sander Vanden Wyngaerd

3 Daagse van De Wouw

Ruben Michaux & Michaël Klofac

Beker Gerard Depraetere

Glenn Hostens

Beker Marc Ruymen

Glenn Hostens en Erwin Huybens

En nu wens ik nog aan iedereen een aangename avond en tot volgend jaar.

Theo Stockmans

De volledige uitslag van de wisselbeker en brevetten vinden jullie in de vorige edities van de Cumulus.



Sander, Jules en Daan trots op hun vleugels



20, 30 en 40 jaar clublid



Beker Marc Ruymen



De diplomas en brevetten



Beker van verdienste



Beker Gerard De Praetere



Driedaagse van De Wouw





Links boven: Landing van een luchtballon op ons vliegveld.

Rechts boven: De firma Vandekerckhove uit Tienen plaatste een nieuwe binnenband aan onze tractor

Links: Nieuwe emmers, sponzen en zeemvellen voor het wassen van de toestellen.

Links: Een musikaal momentje met Koen

Links onder: Iedereen redelijk 'Desperado' wegens een minder goede vliegdag.



Rechts onder: Dankzij Rudi V, Senne en Brett hebben we opnieuw onze eigen douches. André R superviseert de werken...



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

Mattijs Cuppens
Paul Ene
Glenn Hostens
Erwin Huybens
Loeka Rogge
Theo Stockmans
Brett Tobback

Foto's

Mattijs Cuppens
Paul Ene
Glenn Hostens
Ruben Michaux
Theo Stockmans
Andrik Vivignis

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.: 0476/89.90.68
email: theo@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).

Overname en/of vermenigvuldiging van artikels, foto's en tekeningen is niet toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

