



België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

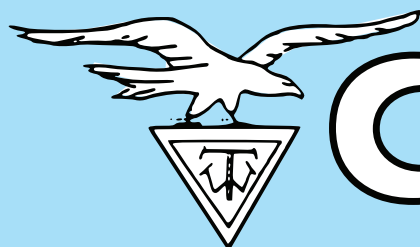
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden

**Driemaandelijkse uitgave**  
**Jaargang 18 nummer 4**  
**Van oktober tot december 2012**





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave  
Jaargang 18 nummer 4  
Van oktober tot december 2012**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Winterwerk



*Willem en Yves bij het klieven van hout, en of het gevaarlijk was...*



*Jan Alen bij het plaatsen van een ijzeren net op het dak van onze militaire loods*



*Jörgen en Griet bij het onderhoud van de "19"*

## In dit nummer

Winterwerk.....	1
In dit nummer .....	1
Activiteitenkalender .....	2
Junioresweekend .....	3
Mijn eerste wedstrijd .....	4
Lieren in Zutendaal.....	6
Examinatoren in onze club .....	7
Vliegveld .....	7
Kerstmarkt 't Prieeltje.....	8
Australia 2012 .....	8
Radiocursus.....	8
Sportcommissie.....	8
Doellandingen in Valenciennes	
Traben –Trarbach., 1.....	10
Milieu.....	10
Traben –Trarbach., 2 .....	11
Prestaties .....	11
CHARRON 2012.....	12
Halloweenwandeling.....	13
Zweefvliegen in Chili .....	14
Colofon .....	16

## Foto cover

Sébastien tijdens een finish op de Kempencup (foto Jimmy Swannet)

## Woordje van de redactie

Het jaar loopt of vliegt naar zijn einde toe. Al bij al hadden wij een normaal zweefjaar met als uitschieter de knaldag 13 mei. Door onze clubleden werden die dag duizenden km overland gevlogen en tientallen uren bij elkaar gezweefd.

Onze twee edities van “Be a pilot for a day” werden een succes en ons zweefkamp, begin juli, was, dank zij een enthousiaste groep leerlingen, een schot in de roos.

Dit jaar rest er ons nog het kerstkamp en enkele leden trekken naar Australië om trachten er hun grenzen te verleggen. Het 2012 in cijfers, is voor de volgende cumulus.

Maar wat gaat ons 2013 brengen?

Als wij in de toekomst nog opleiding willen geven, kan dat alleen nog maar in de schoot van een ATO (approved training organisation) of een goedgekeurde training organisatie dat voldoet aan de strikte Europese normen (EASA). Ook de motorsectie valt hieronder. Omdat dit een nogal omslachtig geheel is, hebben wij in de schoot van de Liga beslist dit op te richten in de schoot van deze organisatie. Dit gaat ons weer veel tijd kosten, er hangt ook weer een kostenplaatje aan en de papiermolen zal weer eens op volle toeren draaien. Gaat dit de zweefsport een meerwaarde geven? Volgens mij, NEEN. Geen enkele zweefvliegorganisatie heeft ernaar gevraagd, enkel de heren van Europa leggen ons dat op. Waarom, ze weten het zelf niet.

En vanaf 8 april kunnen wij bij het DGLV, tegen betaling, een Europese vergunning gaan vragen. Dit is voorlopig nog niet verplicht, maar op 8 april 2015 moet wel iedereen er één hebben. Tot zolang kunnen wij met onze KBAC vergunning blijven vliegen. Vanuit onze sectie zullen wij jullie wel de nodige richtlijnen geven.

Samengevat, “Dank zij Europa” heeft (of gaat) de zweefvliegwereld een CAMO en een ATO oprichten en zijn wij verplicht een nieuwe vergunning aan te vragen. Dit kost ons handen vol geld. De Europese beleidsmensen maken geen enkel onderscheid meer tussen het commerciële en de sport. En het ergste is, zij beseffen het niet. Spijtig, heel spijtig.

Om al het voorgaande volgend jaar wat opzij te kunnen schuiven, hoop ik dat 2013 een mooi zweefjaar wordt, met veel cumuli en sterke thermiek.

Bij dezen wens ik jullie, alsook jullie familie, allemaal een gelukkig en voorspoedig 2013.

Many happy landings,

Theo Stockmans

## Activiteitenkalender

- › **Zaterdag 2 februari:**  
Symposium Liga
- › **Zaterdag 9 februari:**  
Algemene vergadering sectie zweefvliegen
- › **Vrijdag 15 februari:**  
Theoretisch examen zweefvliegen
- › **Zaterdag 2 maart:**  
Pilot for a day
- › **Zaterdag 9 maart:**  
Algemene vergadering club
- › **Vrijdag 22 maart:**  
vleugeluitreiking
- › **Maandag 1 tot vrijdag 5 juli en van maandag 8 tot vrijdag 12 juli:**  
Zweefkamp te Goetsenhoven

**1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
winterwerk**

---

**Artikels voor  
volgende Cumulus:  
1 maart 2013**

# Juniorenweekend

Vorig jaar hoorden we geruchten dat, omdat de zweefclub in Brasschaat 50 jaar bestaat, het juniorenweekend daar zou doorgaan. Blijkbaar wisten ze in Brasschaat hier zelf niet zoveel van. Toch hebben ze een paar weken voor het einde van hun vliegseizoen besloten om het daar te laten doorgaan. Hetgeen resulteerde in een last minute Juniorenweekend.

Wat is juist een juniorenweekend?

Een juniorenweekend is eigenlijk een weekend waar alle junioren van alle vliegclubs in Vlaanderen uitgenodigd worden om naar de zweefvliegclub te gaan die het dat jaar organiseert. Het doel is wat te socializen en kennis te maken met andere jongeren van andere clubs. Tijdens die dag worden meestal speciale/unieke toestellen uitgenodigd en krijgt iedereen de kans om hiermee eens te vliegen. Enkele voorbeelden van de toestellen die voorbijgaande jaren uitgenodigd werden:

- › Stemme S10
- › Stemme S6
- › Duo Discus
- › DG 1001M
- › DG 1000T
- › ASK-13 cabrio
- › Fox
- › Arcus
- › Nimbus 4
- › ...

Overdag wordt er dus rustig gevlogen en kan er kennisgemaakt worden met andere toestellen op een vreemd vliegveld. Op sommige plaatsen heeft men tevens de kans om te lieren en voor degene die enkel kunnen lieren is er soms de kans om te slepen. Op die manier kunnen er ervaringen uitgewisseld worden. Dit is tevens een uitstekende gelegenheid om eens een vreemd vliegveld van bo-

venaanzicht te leren kennen en te leren landen op een vreemd veld.

Na het zweven is er de mogelijkheid om iets te eten en hierna barst er een feestje los. Voor degene die niet meer naar huis kunnen (omdat ze geen auto bezitten), is er de mogelijkheid een tentje op te zetten en daar de roes uit te slapen.

Hoe was het dit jaar?

De eerste keer dat ik ooit naar een juniorenweekend ging was in Brasschaat. Ik had me nog nooit zo goed geamuseerd als toen die keer. Dus dacht ik bij mezelf dat ik dit voor geen 1000 vluchten zou willen missen. Senne probeerde me op voorhand al een beetje te bedaren door te zeggen dat ik er niet teveel zou van mogen verwachten, dit omdat het op een rapke georganiseerd werd. Een paar vrienden die ik op de vorige juniorenweekend in Brasschaat had leren kennen, konden door de krappe planning niet komen.

Samen met Koen, Senne, Maarten, Ruben, ik en nog een paar junioren van Zutendaal vertrokken we naar Brasschaat. Met die bende kan het onmogelijk mis gaan. Eenmaal aangekomen wachtte Julie ons reeds op samen met een paar vrienden van de Kortrijkse zweefclub. Nadat we ons tentje hadden opgezet zijn we een paar vluchten gaan doen, ikzelf met een Blanik en een DG1000T. Julie deed mee met de doellandingen die gehouden werden met een ASK-13. Na het vliegen hadden we de mogelijkheid om kip aan 't spit te eten. Na het eten brak er een klein feestje los en zijn we niet al te laat, nuchter gaan slapen. Al bij al was het een leuk weekend en hebben we achteraf nieuwe mensen aan onze facebook kunnen toevoegen. Wat wel zeker is, ze kennen De Wouw in Brasschaat nu ook.

**Jérémy Wouters**



*Maarten, Ruben en Jérémy tijdens het avondmaal*

# Mijn eerste wedstrijd: Kempencup 2012

Derde keer goede keer. Nadat de Kaiser Cup 2011 en de GP Geraardsbergen 2012 telkens omwille van de weersomstandigheden soms letterlijk in het water vielen, zag de weersvoorspelling er voor de Kempencup 2012 een beetje positiever uit. Deze wedstrijd (die onderdeel is van de Beker van Vlaanderen) wordt georganiseerd door de KAC te Weelde en vindt ieder jaar plaats tijdens het verlengde hemelvaartsweekend. Ik zou eindelijk mijn eerste wedstrijd gaan vliegen.

De Kempencup telt 4 wedstrijddagen en er wordt gevlogen in drie klassen : clubklasse, sportklasse (klasse voor toestellen zonder transponder) en transponderklasse. Dit jaar zou de eerste wedstrijddag voor iedereen ook meetellen voor de beker Victor Boin. Er waren over de drie klassen gespreid 66 deelnemende piloten. Ik had ingeschreven voor de sportklasse omdat de proeven die men aan de sportklasse geeft altijd iets kleiner zijn dan de proeven voor de transponderklasse. Voor mijn eerste wedstrijd leek me dit het best. Sébastien Mathieu nam ook deel in de sportklasse. Kaï Arstilla was dan weer ingeschreven in de clubklasse.

De voorbereiding voor mijn wedstrijd begon al het weekend vooraf. Luchtruim en keerpunten voor de wedstrijd inlezen in iPAQ en LX-5000. Toestel + aanhanger + materiaal volledig nazien. Alles gereedleggen zodat ik niets last minute zou vergeten. Ik heb het geluk dat Fons (mijn schoonbroer) steeds met veel plezier gereed staat om als ophaler mee te gaan. Bovendien zijn we zeer goed op elkaar ingespeeld. Fons weet inmiddels hoe mijn toestel gemonteerd en gedemonteerd

dient te worden, hoeveel water er in de vleugels en staart moeten etc. Dat scheelt hem meer dan een slok op een borrel tijdens een wedstrijd. Ik kan me volledig op de wedstrijd en het instellen van proef en keerpunten concentreren, terwijl hij de rest voor zijn rekening neemt. Ik heb ervaren dat het tijdens een wedstrijd geen overbodige luxe is om een ophaler bij te hebben die weet en ziet wat er moet gebeuren.

We reisden op woensdagavond af naar Weelde. Julie ging ook mee maar zou helaas maar 1 dag kunnen blijven omdat zij het jaarlijkse optreden van de dansschool had dat weekend. Ik vertrok samen met Sébastien. Kaï zou later vertrekken gezien hij last minute met de ASW-19 moest gaan in plaats van met de Astir zoals was voorzien. We waren rond 20u in Weelde. We besloten om pas 's anderdaags te monteren. Wel vulden we onze waterkruiken al daar het 's morgens wel eens druk zou kunnen zijn bij de kranen gezien het groot aantal deelnemers. We gingen die avond nog iets eten in Turnhout samen met een aantal andere wedstrijd piloten. De sfeer zat er goed in. Het viel mij in het algemeen op dat er een zeer goede en gezellige sfeer heerste tussen de wedstrijd piloten. We overnachtten in "De Bonten Os" in Baarle-Hertog (een stukje België net over de grens met Nederland). Dit was een tip van Theo. Niet duur, maar ook heel basic. Kamers stonken me wel een beetje veel naar de rook en er was 's nachts veel lawaai. Maar goed, gezien de temperaturen 's nachts nog altijd rond het vriespunt lagen, was dit nog altijd beter dan in mijn tent te slapen.

Donderdagochtend stonden

we om 8u op het vliegveld. Er kwam langzaam leven in de brouwerij. We namen een ontbijt en begonnen daarna meteen met monteren zodat we voor de briefing volledig klaar waren. Om 10u briefing in de hangar. Hier staan tafels met daarop de wedstrijdnummers van elke deelnemende piloot. Erg goed georganiseerd. Er volgt een uitvoerige briefing evenals meteobespreking. Er zou een front binnenkomen die dag. Bijgevolg werd er besloten vroeg te starten. Daar de eerste dag voor iedereen zou meetellen voor de beker Victor Boin kregen we geen opgegeven proef maar zou iedereen een vrije vlucht vliegen. Er werd geboxed vanaf 11u zodat de eerste slepen vanaf 11u30 konden beginnen. Boxen is je plaatst innemen op de startgrid. Dit is een heel gewriemel met 66 piloten die hun toestellen op hetzelfde moment naar de startgrid brengen. Om 11u30 werden de eerste toestellen opgetrokken. De start werd gegeven 10 minuten nadat het laatste toestel van je klasse in de lucht was gesleept of gelierd. Dat is best uitkijken met zoveel toestellen tegelijk in de lucht. Gelukkig had de wedstrijdleiding besloten te starten in een cirkel van 10km rond het vliegveld. Ik werd al tijdens de sleep in een 3m-bel getrokken. Kon bijgevolg na het loskoppelen in no time van 500m naar het plafond van die dag gaan in Golf 1 (Golf 2 was dicht). Het plafond lag op 1449m AMSL. Het was echt uitkijken om niet door het plafond te gaan. Het is duidelijk dat de zandgronden van de Kempen thermisch veel beter zijn dan de Haspengouwse leemgrond. Ik was dan ook blij toen de start werd gegeven en ik eindelijk op pad kon. Gezien het front van het zuiden zou binnenkomen besloot ik net zo-

als iedereen het front tegemoet te vliegen. Ik kwam vrij snel in een goed ritme. Ik bereikte vlotjes Zutendaal. Daar besloot ik terug te keren en weer naar het noorden te vliegen. Dat deden de meeste andere piloten ook. Tot mijn verbazing zag ik dat de lucht achter mij behoorlijk begon dicht te trekken. Dat zou geen makkelijke terugtocht worden. Al bij al geraakte ik nog redelijk vlot terug tot boven Weelde. Probeerde nog verder te vliegen naar Hoogstraten. Daar was het beste eraf. Ik heb nog een uur gekrasseld tussen 700 en 1000m AGL. Ook Sébastien zat bij mij in de buurt te melken. Was echter onvoldoende om nog verder afstand te gaan vliegen. De lucht geraakte steeds meer overcasted. Ik besluit na 165km op de teller binnen te vliegen in Weelde. Hield toch een goed gevoel over aan mijn eerste wedstrijddag. Tot ik de uitslag zag... Ik was nr 15 op 17 deelnemers. Meteen dus weer met beide voetjes op de grond. De nr 1 had die dag zo maar eventjes 272km gevlogen. Sébastien deed het ook vrij aardig met 222km goed

voor een 9de plaats. Conclusie: in een wedstrijd wordt zeer snel gevlogen !

Dag 2: het weer dreigt een loterij te worden. Tijdens de briefing wordt er toch besloten te starten. We krijgen een aangepaste proef van 135km (Weelde –Zutendaal en terug). Meteen boxen na de briefing. Al snel vallen de eerste toestellen er door. Terwijl ik nog op de startgrid sta wordt alsnog besloten de wedstrijd te cancelen. Bijzonder jammer, maar de enige juiste beslissing.

Dag 3 kon ik zelf niet vliegen omdat ik 's avonds naar het optreden ging van Julie en haar dansschool. Ik had Bart Huygen voorgesteld om met mijn toestel te vliegen. De meteo zag er veelbelovend uit. Er werd een proef van 253km uitgeschreven (Weelde-Ford Genk-Hoogstraten-Zonhoven-Weelde). Met mooie wolkenstraten naar het zuiden zag het eruit dat dit een makkie zou worden. Ik verwachtte dat iedereen snel rond zou zijn. Niets bleek minder waar. Het bleek uiteindelijk

voor Bart (en vele anderen) een verschrikkelijk zware vlucht te worden. Hij kwam rond op een 11de plaats met een gemiddelde snelheid van 66km/u. De nr 1 haalde slechts een gemiddelde snelheid van 74 km/u.

Dag 4 werden er hagelbuien voorspeld. Het logische gevolg was dat de laatste wedstrijddag eveneens gecancelled werd. Jammer, maar ik heb al bij al toch behoorlijk kunnen proeven van de sfeer van een wedstrijd. En ik kan jullie vertellen, dit smaakt duidelijk naar meer... Volgend jaar zal ik zeker opnieuw aan een paar wedstrijden deelnemen! Iemand zin om mee te doen? Ben ervan overtuigd dat ik door wedstrijden te vliegen me weer verder kan ontwikkelen als zweefvlieger. Heb duidelijk nog heel veel te leren.

**Johan Vanhoyland**



*Johan (achteraan links) en Kai (vooraan) maken zich klaar voor de start*

# Lieren in Zutendaal

Na mijn redelijke prestatie in Traben op de lier en een bevestigende mail van Jurgen, kon ik gewoon niet meer twijfelen en alles verder afmaken hier in België. Dat was eenvoudig daar Koen Biesmans in Zutendaal woont en vliegt. Gewoon de telefoon genomen en klaar was Kees. Ik moest natuurlijk eerst bij de hoofdinstructeur passen. Met name Rene Paredis, en kreeg zonder aarzelen te horen dat ik maar moest komen.

Daar stond ik versteld van de lange piste, de enorme oppervlakte van de militaire installaties en de ligging ervan. Nog een hele hoop legerpullen en loodsens, waar heel wat clubs jaloers op zouden zijn. Maar ik was er natuurlijk om te lieren.

Briefing om 9u30 werd mij gezegd en dus zorgen om er op tijd te zijn. Na wat omwegen van mijn GPS kwam ik natuurlijk wat later aan dan 9u30 en dat viel mee. De briefing was de vrijdagavond per mail verplaatst naar 10u.

Na de eerste kennismaking met Albert, die met z'n eigen Ka 6 vorige week nog bijna 3 uur had gevlogen, kwam de rest van de

piloten aan. Briefing afgelopen en dan aan de slag, de lier, de bakken en vooral niet te vergeten de "caravan" buiten. Je kan het zeker geen "caravan" noemen, daar het een eigen fabricaat is van de club. Een chassis met een kot erop, met zonnecellen om de batterijen op te laden, een perfecte radio en een frigo. Goed gedaan mannen zeg ik.

De lier was ook in orde, wat de bakken betreft was dat iets minder, met alle respect, een Ka 7 en een Ka 8. De club is nog maar pas opgestart en vandaar dat de vloot nog moet aangroeien.

Instructeur van dienst was Frank Demeulenaere van de LUAC, geen probleem voor mij en dus maar lieren dacht ik.

Na drie starts met Frank, kwam de onvermijdelijke "kabelbreuk", zelfs twee zoals het hoort.

Dat was geen enkel probleem en mocht ik solo op de Ka 7 die zondag, toch besloot ik om daar nog een week mee te wachten.

De volgende week was het dan zover, vandaag zou ik solo gaan en dat was ook zo. Zelfs voor de

briefing was de instructeur van dienst al op de hoogte van mijn ervaringen op de lier. Nog eerst met Peter Narinx een checkvlucht gedaan en dan solo op de Ka 7. Een goed gevoel mag ik wel zeggen en dan nog in totaal zes vluchten met de Ka 8, lieren is toch niet kostelijk.

Daarna nog een frietje gaan eten in frituur "Z", waar schooooooon volk achter de ketel stond en natuurlijk een goede "witte" op het welgeslaagde verloop van mijn lierstarts. In totaal heb ik er dit jaar, met Wershoven in begrepen, 23 gedaan.

Ik hoop voor mijn vertrek naar Corowa er nog wat te doen, want daar is er ook de mogelijkheid voor.

Mag ik nu zeggen dat lieren gemakkelijker is dan slepen, ik weet het niet en ga me er dan ook niet over uitspreken.

Dus mannen, volgend jaar hebben jullie van mij geen last meer in Duitsland en hopelijk komt er ook een lier in EBTN.

**Luc Pashuyzen**



*Een oude bekende: de OO-ZAE vliegt nu in Zutendaal...*

# Examinatoren in onze club

Actueel bestaat er in België maar één “soort” van examiner. Zij die o.a. verantwoordelijk zijn voor de opleiding van kandidaat hulpinstructeurs en instructeurs. In het vooruitzicht van het nieuwe opleidingsstelsel (ATO), zullen er, vanaf 01/01/13 twee categorieën zijn: niveau 1 en niveau 2. Dit laatste niveau komt overeen met de huidige categorie. In de toekomst zullen die FIE genoemd worden of Flight Instructor Examiner. Zo is er bij ons in de club niemand.

De tweede categorie, of niveau 1 ook wel FE (Flight Examiner) genoemd, is een, door EASA (Europa), nieuwe functie die in het leven werd geroepen. Aan iedere club van de Liga werd gevraagd er enkele aan te duiden. Bij ons zullen dat Eric Vandewalle en Yves Ruymen zijn.

Hun functie treed in werking vanaf 01/01/2013.

## Wat is hun bevoegdheid?

- › afnemen van examens van gewone zweefpiloten (theorie en praktijk)
- › afnemen check “vliegen met passagier”

Zij mogen geen examens afnemen van hulpinstructeurs of instructeurs.

Voorlopig mogen zij dit nog cumuleren met lesgeven. Wanneer wij echter omgeschakeld zijn op het Europese stelsel, mag dat niet meer. Zij mogen dan geen examens meer afnemen van iemand waaraan ze les hebben gegeven.

## Wat bij het wedergeldig maken van een zweefvliegvergunning?

Hier mogen zowel de examiner of de “gewone” full instructeurs nog een attest uitschrijven, ook voor een hulpinstructeur.

**Theo Stockmans**

## Vliegveld

Naar ik in de wandelgangen vernomen heb, start Vlaanderen met de inkleuring van het militaire vliegveld van Goetsenhoven. Of met andere woorden, ons gewest gaat er één of meerdere bestemmingen aan geven. De stad Tienen zal hier ook wel zijn zeg in hebben.

In dit vooruitzicht heeft een afgevaardigde van het BLOSO, op 28 november, een bezoek gebracht aan onze club en het vliegveld. Enkele jaren terug heb ik een dossier bij het BLOSO ingediend over de actuele toestand en wat er mogelijk is op gebied van sport en recreatie op ons vliegveld. En de bedoeling van dit bezoek was dit dossier komen actualiseren. Slechts aanpassingen dienden uitgevoerd te worden.

De sportadministratie van de Vlaamse overheid wenst het vliegveld te behouden maar er zouden nog andere sporten een onderkomen vinden, welke ???

Maar wie gaat de eigenaar of beheerder of concessiehouder worden? Dit is nog koffiedik kijken. Maar in alle stukken die ik gezien heb of de gesprekken die ik hoorde, is er een plaats voorzien voor onze club. Dat is in ieder geval hoopvol.

Maar alvorens die inkleuring een uitvoering krijgt, moeten eerst de Luchtkadetten verhuizen en moet Defensie het terrein effectief vervreemden. En daar heb ik nog altijd niets over opgevangen.

En over de eventuele inplanting van een politieschool op EBTN heb ik niets meer gehoord. Waarschijnlijk weer één van die ideeën.

Wordt vervolgd

**Theo Stockmans**

## Kerstmarkt 't Prieeltje

Op zaterdagavond 15 december zijn we met een aantal mensen van de club naar de kerstmarkt van 't Prieeltje gegaan. 't Prieeltje in Hakendover is een dagverblijf voor (nog) niet schoolgaande, mentaal of meervoudig gehandicapte kinderen van 0 tot 21 jaar.

De huiselijke sfeer van 't Prieeltje was terug te vinden op de kerstmarkt. Vrolijke gezichten van de vele vrijwilligers en medewerkers. De heerlijke spekfakkels en pannenkoeken konden worden doorgespoeld met soep en sterke dranken. Het was soms wel confronterend. Gehandicapte kindjes in een rolstoel, anderen die krijsend rondliepen, rare dingen deden en dan plots... een glimlach op hun gezicht. Naar iemand vertrouwd van het dagverblijf. Het gevoel dat je dan krijgt is niet te beschrijven.

Ook konden er cadeautjes gekocht worden zoals zelfgemaakte mutsen en gebreide sjaals en knutselwerkjes van de kinderen. Met de tombola kon je ook prijzen winnen.

In het verleden heeft onze club al eens een mooie gift gedaan aan 't Prieeltje en de mensen waren zeer blij om ons terug te zien. Het was hartverwarmend om te voelen dat ze ons zeker niet vergeten waren en ze zijn nog steeds dankbaar voor wat we hen geschonken hadden.

**Sofie Beckers**



## Australia 2012

Nog een paar weken en dan is het zover. Op 22 december vertrek ik samen met Theo, Kai, Luc Pashuyzen en mijn schoonbroer Fons naar Australië. Meer bepaald naar Corowa in de staat New South Wales. We gaan er gedurende 4 weken proberen enkele mooie lange afstandsvluchten te maken. We hopen met zijn allen op een 1000km voor Theo. Voor mij is dat nog te hoog gegrepen: mijn gemiddelde snelheid is nog niet hoog genoeg en bovendien heb je dan ook een performanter toestel nodig dan mijn Discus. Mijn doelstelling is enkele 500km+ vluchten te kunnen maken en wie weet een 750km... Onze toestellen zijn na een bootreis van een maand reeds toegekomen in Australië. Voor diegenen die onze prestaties een beetje willen volgen vind je hier de link naar de website van het Australian Soaring Centre in Corowa :

<http://www.australian-soaring-corowa.com/>

Zij die mijn vluchten in real time willen volgen kunnen op de link naar mijn SPOT-tracker klikken :

<http://share.findmespot.com/shared/faces/viewspots.jsp?glId=0EB6zNFZxxler18ARoZN30K9pYViRo8F8>

Hou rekening met een tijdsverschil van 10h. In de volgende cumulus zal je zeker kunnen lezen over onze avonturen down under !

**Johan Vanhoyland**

## Radiocursus

In de nabije toekomst zal het item "radiovergunning" opgenomen worden in het lessenpakket zweefvliegen. Indien er clubleden zijn die wensen dat wij een radiocursus organiseren (huidig systeem), laten dat weten aan Johan Vanhoyland. Bij voldoende (minimum een zestal) inschrijvingen, zullen wij in de schoot van onze sectie trachten een radiocursus te organiseren.

**Theo Stockmans**

## Sportcommissie 10 oktober 2012

### Zweefvliegvergunning

Maarten Coudenys  
Jean-Luc Vandebek

### Vliegen met passagier

Senne Vandenputte

### 3000m hoogtewinst

Bart Huygen

### Gouden kenteken

Bart Huygen  
Johan Vanhoyland

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

**Theo Stockmans**

# Doellandingen in Valenciennes

Rond de middag zijn we vanuit Goetsenhoven richting Valenciennes vertrokken in de limousine van Tom waar meer dan 100 paarden inzaten. Het zullen waarschijnlijk wel kleine paardjes geweest zijn aangezien er nog redelijk wat ruimte over was zelfs al waren we met Tom, Theo, Piet, mezelf in de wagen. Ter hoogte van Boutersem haalden we de witte racer van Johan en Julie in.

1.	Robert	200 (net nog meer in het midden)
2.	Jeremy*	200
3.	Willem	200 (net op de rand)
	Joren Piet* Tom* Guillaume Alex S	100
	Julie* Pierre	50
	Johan*	25

Halverwege op weg, leek het erop dat Theo en Piet wat slaaptkort hebben gehad van hun vorige nacht, beiden waren ze ingedommeld en sliepen ze met hun mond open (foto's zijn afwezig). Hmmmmm vreemd, de club heeft duidelijk nog onontgonnen mysteries.

Ter hoogte van Dour kreeg ik van Jullie een postduif naar mij toegestuurd (SMS), met de vraag of het hier was dat we met de jeugd in de modder hadden gespeeld. Dit werd positief beantwoord.

Anderhalf uur nadat we vertrokken waren, komen we in het industrieterrein van Valenciennes toe. Na nog een paar keer verkeerd te rijden, vinden we uiteindelijk het vliegveld. Hier worden we warm onthaald door een sympathieke dame en een oudere heer in blauwe werkschort en bretellen.

Pechvogel vd dag: Matthias

Beste solo leerling: Joren

Beste leerling dubbel: Guillaume

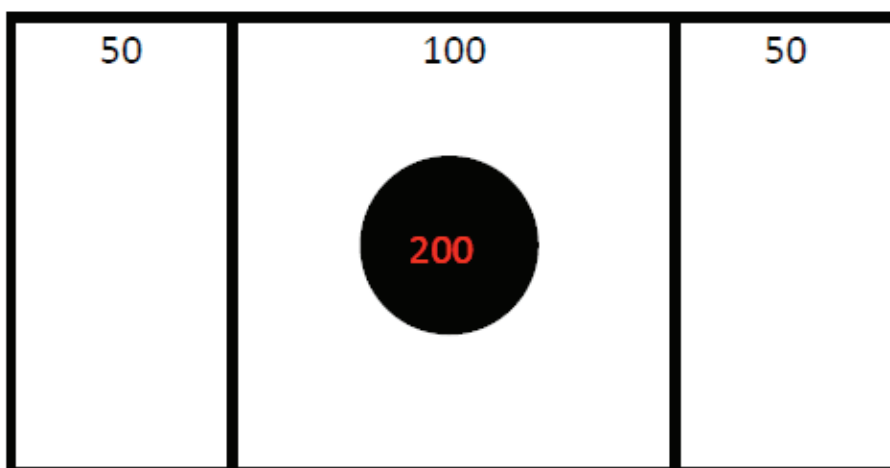
\* De Wouw

Samen met een paar jeugdige kennissen van Jullie gaan we naar de piste op zoek naar een goed plaatsje waar we rustig op de avond konden wachten. We kwamen tenslotte hoofdzakelijk toch voor het stoofvlees dat Theo zo hard aangeprezen had, vliegen was voor ons ondertussen bijzaak geworden. Maar bij het zien van al die plasticen toestellen won de vliegvirus uiteindelijk toch van het geïndoctrineerde STOOFFVLEES.

Guillaume, een kennis van het juniorenweekend, was toen aan het vliegen en moest net zijn doel proberen te raken. Op de piste waren er met rood/witte linten doelen afgebakend. Het

hoofddoel was een roos (geen bloem) met een diameter van 2m. Hier rond was er een groot doel van 5m op 5m. Hiervoor en -achter was nog een rechthoek van 2,5m op 5m toegevoegd. Hieronder een schematische voorstelling van het doel. Het kleine doel was 200 punten waard, het vierkant hierrond 100 en de 2 kleine rechthoeken 50. Als men buiten het doel lande had men 0 punten. Bij meerdere pogingen werd het gemiddelde van alle pogingen berekend.

Ik heb al mijn charmes gebruikt en heel lief alle resultaten gevraagd van de wedstrijd, ik had wel gevoeld dat Theo niet tegen zijn verlies kon en mij het artikel ging laten schrijven. De resulterende winnaars die punten hebben gescoord vind je in de tabel hierboven. Bemerkt dat De Wouw uitstekend gepresteerd heeft, we waren met 6 deelnemers van De Wouw tegen een ganse club en dus duidelijk in de minderheid.



**Jérémy Wouters**

# Traben-Trarbach, 1 ste weekend,

Toen er sprake was om naar Traben te gaan voor twee week-ends, heb ik meteen “ja “ ge-zezd. Niet alleen om te lieren, maar ook voor de mooie streek. Had er al wat over gehoord en dit mocht ik niet missen.

Zondagavond de D-6901 en D-2363 gedemonteerd, want die gingen mee.

Ik vond het wel een beetje vroeg om de zaterdag om 7u aan de club te zijn, maar het was voor een goed doel. Daar nog een 15 minuten wachten op Piet en Jérémy.

Piet ging Jérémy nog oppikken in Vissenaken en dan richting Traben. Jérémy verkoos om bij mij plaats te nemen en dat vond ik geen probleem, zo had ik een beetje “babbel” onder weg.

De rest van de bende was al daar, zijnde Siggie en z'n gevolg, de familie Nuyts en “oomie” en “opa” en natuurlijk Sebbe en Nathalie. Zeker mag ik Kai niet vergeten.

Toen we daar aankwamen hing er veel mist en was de stemming niet te best. Maar dat was in de namiddag rond 14u niks meer van te zien. Vlug de twee bakken monteren en vliegen, maar de band van de D-2363 stond plat. Dat viel al wat tegen, daar wijzelf geen pomp of dergelijke bij hadden. De pogingen van Jérémy leverden niks op en dan maar lokale hulp inroepen. De mensen van Traben waren snel om ons te helpen en al vlug stond de band op spanning. Iedereen tevreden en snel de twee in piste zetten.

Ik zag het wel goed zitten, daar ik dit jaar in april er ook in Wershoven bij was. Voor Kai en Siggie was het hun eerste keer. Blijft nog steeds een fantastische ervaring, zo snel de lucht in gekatapulteerd worden. Natuurlijk moest Piet nog wat bijsturen, maar een echte ramp was het nu ook niet. Ik heb op die eerste dag maar 3 starts gemaakt daar we zo laat begonnen waren. De zondag waren er

dat al 4. Jérémy mocht al gauw op de ASK-23 en dat vond ik in zijn plaats ook wel tof. Zo was er één leerling minder en meer kans voor de resterende leerlingen.

Na een goede vliegday hadden we allemaal honger en was de keuze snel gemaakt: gaan eten in de stad.

Piet en ik hadden een kamer gehuurd in Traben, bij een Hollands madammeke. Dit adres hadden we van Siggie gekregen en dat was een topper. Nog vlug ter plaatse een fles wijn gekocht en dan richting “Mont Royal”. Daar scheen de zon al goed en was iedereen goed in vorm. Zo'n dag vliegt letterlijk voorbij en voor we het goed beseften waren we al terug op weg naar huis.

Hopelijk zijn we er volgend jaar terug bij.

Tot dan.

**Luc Pashuyzen**

## Milieu

In de Cumulus van september schreef ik dat Defensie zou overgaan tot de aanbesteding van de grondsanering. Defensie heeft een aantal firma's aangeschreven en op 24 en 25 september hebben die een plaatsbezoek gebracht aan de te saneren zones op ons vliegveld. Wij moeten hier in elk geval Defensie (1 RCI) bedanken dat zij onze club betrokken hebben in dit bezoek.

Eens de wettelijke procedure bij Defensie afgelopen is, zal deze laatste onze club op de hoogte brengen van de uitvoerende firma. Wij kunnen dan dezelfde firma nemen oftewel een andere. Maar logischer wijze zal het dezelfde zijn, vooral om kosten

te besparen. De aangeduide firma zal nog wel eens langs komen voor het vastleggen van de uitvoeringsmodaliteiten.

In elk geval moeten de werken gestart zijn op 1 juni 2013 (opgelegd door OVAM).

Bij de uitvoering van de saneringswerken, naast ons clublokaal, zullen wij tijdelijk onze bar moeten verhuizen naar loods zuid wegens eventueel instortingsgevaar. Maar later meer daarover.

Ondertussen heb ik ook contact gehad met Eandis voor een nieuwe, zwaardere aansluiting op het elektriciteitsnet. Een verantwoordelijke is reeds ko-

men kijken. Er zal door de firma nu een uitvoeringsdossier worden opgemaakt. Eens dat door onze club voor goedkeuring wordt ondertekend, zullen de werken uitgevoerd worden. Het betreft zowel een buiten als binnen aansluiting.

Onze club heeft geopteerd voor een stroomsterkte van 40A, drie fazen; ruim voldoende voor onze activiteiten.

Zoals jullie kunnen lezen, groeit onze club langzaam maar zeker naar haar milieuvergunning toe.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

# Traben-Trarbach, 2 de weekend,

Dit zou het beloofde weekend ik worden voor mij, aangezien het vorige heel goed was meegeval-  
len.

Om te beginnen was ik dat weekend met de moto gereden (volgens Michael "Mobylette met wat te zware motor"), dus dat was al genieten en de schrik van dat lieren was niet meer aanwezig. Dat had ik in Wers-  
hoven in april toch wel een klein beetje mag ik zeggen. Was natuurlijk niet nodig met Eric achter mij. Daar wil ik echt niks mee zeggen.

Maar een goede verkoudheid besliste daar anders over. Voelde me niet 100% in orde, maar de weersverwachtingen waren schitterend en kon dus niet thuis blijven.

Onderweg wel wat regen en mistig, maar in het achterhoofd de goede weersverwachtingen. Daar aangekomen was het goed weer en hebben we de ASK-23 samen met Astrid, An, Kai en Jurgen gemonteerd.

De ASK 13 moest gewoon in piste gezet worden, daar die een week in de hangaar bleef staan. Iedereen was in vorm en met Rudi en zijn familie erbij kon dat niet anders. Later kwamen Sebbe en zijn Nathalie er ook toe. Den Dimitri was er ook bij en 't

was tof om hem na een jaartje nog eens te zien, Ook de "oomie" en opa waren van de partij, toffe en geïnteresseerde mensen.

Eigenlijk een beetje dezelfde mensen van vorige week, op een paar na.

Siggi was er niet bij en daar zal hij wel spijt van hebben denk ik.

De bende was nog wel vrij behoorlijk, met 5 leerlingen en een paar solisten kon het spektakel beginnen.

Voor je het weet ben je aan de beurt en krijg je nog wat in je (verstopte) oor gefluisterd en weg was ik, goed bijsturen zodat de kabel niet ver naast de lier neerkwam. Dat lukte vrij goed mag ik zeggen.

Voor mij ging het niet om de langste vlucht van de dag te halen, maar wel om een feilloze start te maken, dus na een zestal minuten naar beneden zodat de volgende kon vertrekken.

De jonge meisjes vonden het ook leuk en zelfs Isabelle ging er mee in.

Die avond zijn we naar een Italiaan gaan eten, maar er was niet veel van Italiaanse invloeden te zien, was er wel gezellig zo kort aan de Moezel.

Daarna naar ons hotel en proberen te slapen. Van Marijke nog wat neusdruppels gekregen en dan onze nest in

Zondag begon mistig, maar rond de middag stond Laura (de zon) goed paraat.

Kai was aan de beurt, die was goed en na wat starts kreeg hij zijn eerste kabelbreuk op zo'n 150 meter hoogte. Dan valt er nog wat te redden, nog tijd genoeg kun je zeggen. Daar had hij zich niet aan verwacht en zo moet het, want zoiets komt totaal onverwacht. Normaal dat hij dit niet echt goed oploste, zou ongetwijfeld het zelfde doen. De tweede was op 70 meter en dat vond ik wel spannend.

Natuurlijk dacht ik "dat staat me ook nog te wachten, en vooral op welke hoogte".

Daar werd ik wel eventjes nerveus van.

Maar, eer het terug aan mij was, kon ik me niet meer houden van de hoofdpijn en heb ik dat tegen Piet gezegd.

Geen enkel probleem, heb mijn spullen in gepakt en ben rustig naar huis gereden.

Voor mij heel spijtig, maar volgende keer moet ik het echt tot een goede einde brengen.

Ik kijk al naar m'n volgende start met de lier, want ik hoorde vele malen zeggen "gemakkelijker dan een sleep"

Zal het jullie weten te vertellen; Tot de volgende keer.

**Luc Pashuyzen**

## Prestaties

Worden examinerator niveau 1 op 01/01/13

Yves Ruymen

Eric Vandewalle

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

**Theo Stockmans**

# CHARRON 2012

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.

## **BENELUX**

### Club

- 20 Kai Arstila
- 34 Senne Vandenputte
- 42 Jérémy Wouters

### Standaard

- 19 Bart Huygen
- 25 Johan Vanhoyland
- 35 Kai Arstila
- 38 Rudi Coomans
- 45 Jan Waumans
- 58 Ruben Michaux
- 70 Mattijs Cuppens

### Open/ Ren

- 4 Theo Stockmans
- 11 Sébastien Mathieu
- 16 Andre Ruymen

### Motor

- 19 Yves Ruymen
- 26 Luc Vandebecck

## **BUITENLAND**

### Club

niemand

### Standaard

- 2 Johan Vanhoyland
- 16 Jan Waumans
- 21 Bart Huygen
- 31 Kai Arstila

### Open/ Ren

- 3 Theo Stockmans

### Motor

- 20 Yves Ruymen

### Junioren

- 23 Ruben Michaux
- 25 Senne Vandenputte
- 30 Jérémy Wouters

Onze club bekleedt, zoals vorig jaar, een 5de plaats. Maar opgepast, de andere clubs zijn hun schade aan het inhalen.

Er hebben slechts 14 verschillende clubleden 500 punten of meer behaald hebben. Dit zijn er **VIJF** minder dan vorig jaar. Dit is echt een dieptepunt.

Enkele jaren geleden heeft onze club een financiële inspanning gedaan door alle toestellen met een logger(LX 20 of Colibri) uit te rusten. Maar zoals jullie kunnen zien, wordt er maar weinig van gebruik gemaakt.

**Theo Stockmans**

# Halloweenwandeling 10 november



*Spoken onderweg*

*De familie Nuyts op stap...*



*Gezellige drukte op het keerpunt*



*Verborgen talenten?*



*Na de tocht lekker smullen*

# Zweefvliegen in Chili

Zoals de meesten onder jullie wel weten, reis ik beroepshalve heel regelmatig naar het buitenland. Af en toe geeft dit mij de mogelijkheid om elders te kunnen zweefvliegen. In het begin van dit jaar had ik zo een mogelijkheid in Chili.



*De Blanik aan de startlijn*

Mijn vliegreis bracht mij naar Santiago, de hoofdstad van Chili. Voor zij die Chili niet goed kennen... Het ligt in het westen van Zuid-Amerika en het is een lang (+/-5000km), maar smal land (slecht enkele honderde kilometers). Wat Chili wereldwijd geliefd maakt bij de zweefvliegers is het Andes gebergte. De beginselen van het Andes gebergte zijn alom waar te nemen vanuit Santiago.

Op rustige avonden zoek ik steeds naar vliegclubs in de buurt van waar ik zit op dat moment. Tot mijn verbazing stelde ik vast dat er een zweefvliegveld in de stad Santiago ligt (je leest het goed: niet nabij de hoofstad, IN de hoofdstad). Dat was een extra motivatie om eens een vluchtje te gaan maken, natuurlijk. Ik zou twee weken verblijven in Chili, dus normaal tijd genoeg om eens te gaan vliegen. Het eerstkomende weekend zou ik dus kunnen gaan zwe-

ven. Afspraak geregeld, maar het weer moet goed zijn... (gekende voorwaarde). Nu moet je weten dat Chili een land is met een redelijk warm klimaat in de zomer. Regenen doet het er niet veel. NATUURLIJK toen Mr Huygen wou gaan zweven viel de eerste regen in negen maand

tijd en dat gedurende het hele weekend :-(. Gelukkig zat ik een halfafgewerkt hotel en was ik er de enige gast... (sarcastische toon)

Alle hoop was toch nog niet verloren. Het tweede weekend was er ook nog een mogelijkheid, maar dan enkel zaterdag. Dus

terug een afspraak gemaakt en dan vingers kruisen voor goed weer.

Het weer was niet perfect, maar het was wel vliegbaar. Toch maar eens een kijkje gaan nemen, dacht ik dan. En inderdaad, reeds vanop afstand kon ik de zweefvliegers zien opgetrokken worden. Ik moet toegeven dat het een raar gevoel geeft om naar een zweefvliegveld te zoeken in het midden van de stad... Het ligt parallel met een autostrade, maar volledig omringd door woningen. Aangekomen, was het een kleine zoektocht naar iemand die Engels sprak. Toevallig kom ik een oudere man tegen die onmiddellijk merkte dat ik op zoek was naar iets. Toen hem uitlegde dat ik graag eens wou zweven, ging alles in een stroomversnelling. De sleeppiloot werd verwittigd, de Blanik in pist getrokken en ticket betaald. De piloot die mij zou meenemen, is een wedstrijd piloot en kent de bergen heel goed. Hij verwittigde mij reeds dat de kans zeer klein was om een lange vlucht te maken. Er was te weinig wind (klinkt cliché, hé) en geen thermiek. Een lange sleep leek dus wel opportuun. Na een tijd wachten kon-



*Het vliegveld ligt IN de hoofdstad...*

den we eindelijk vertrekken. De lucht zag er wel wat mistig uit vanop de grond, maar vanuit de lucht zag het er zelfs nog erger uit. Het was vooral smog, dus vanaf een bepaalde hoogte werd het zicht weer beter. Het gebergte was heel goed zichtbaar en daar werden we ook naartoe gesleept. Het zicht op de bergen was adembenemend. Voor een ervaren wedstrijdpioot te zijn, vond ik dat de piloot toch maar raar vloog. Hij durfde precies niet echt kortbij de bergen vliegen en achter een sleper hangen was duidelijk ook niet zijn gave.

We hadden snel door dat zoeken naar stijgwind geen zin had. Dus siteseeing was de boodschap. Een paar bergkammen afvliegen aan max finesse en dan eens over Santiago vliegen. Ik kon de internationale luchthaven zien liggen in de verte. Boven zo een grote stad vliegen en zo kortbij een internationaal vliegveld, was wel een bijzondere ervaring moet ik zeggen.

Langzaam aan verdwijnen de laatste meters van de hoogtemeter en het werd tijd om te gaan landen. Net voor het cir-

cuit zijn we nog even boven de luxe villa's van Santiago gaan vliegen. Na een kort vluchtje zijn we terug veilig geland op het vliegveld, waar ik de piloot nog even heb geholpen om de zwever te stallen. Even het vliegboekje invullen en laten stempelen en het avontuur(tje) zat erop.

Voor herhaling vatbaar...

**Bart Huygen**



*De lucht zag er wat mistig uit vanop de grond, maar in de lucht was het nog erger...*



*De piloot hield afstand tot de bergen...*

## 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 Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

## Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: [mattijs@dewouw.net](mailto:mattijs@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

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

Oproep tot alle leden, kruip eens in de pen en schrijf ook eens een artikel voor ons clubblad!!!

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](mailto:theo@dewouw.net)).

## Colofon

### Medewerkers

Sofie Beckers  
Bart Huygen  
Luc Pashuyzen  
Theo Stockmans  
Johan Vanhoyland  
Jérémy Wouters

### Foto's

Sofie Beckers  
Jean Hendrickx  
Bart Huygen  
Jimmy Swannet  
Theo Stockmans

### Internet homepage

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

### E-mail

[cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Redactie

Mattijs Cuppens  
Fonteinstraat 22  
3000 Leuven  
Tel. 0486/76.76.34  
email: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden  
tel.: 016/76.66.96  
email: [theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)

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



# demagro

## ELECTRO



50.848757,4.716431

Speciale voorwaarden  
voor leden van De Wouw

### ALLE ELEKTRISCHE MATERIALEN VOOR:

#### NIEUWBOUW



#### RENOVATIE

#### VERBOUWING



- \* INSTALLATIEMATERIAAL
- \* VERLICHTING  
lichtadvies & lichtstudies
- \* HOME CONTROL
- \* HUISHOUD ELEKTRO
- \* VENTILATIE
- \* GEREEDSCHAPPEN





