



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 22 nummer 4
Van oktober tot december 2016



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



83

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 22 nummer 4
Van oktober tot december 2016

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Winterwerk



Een nieuwe oprit voor onze sleper aan RWY 06



Het jaarlijks onderhoud van onze lier



Onze loods zuid kreeg een grondige poetsbeurt

In dit nummer

Winterwerk.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Vergunning zweefvliegen	3
Milieu.....	4
Vlucht met Arcus M	6
Vliegveld	6
Ximango	7
ASH 25.....	10
LS 7	11
Hofstade	12
Luchtruim G4	12
Prestaties	13
Diamanten leden	13
Vliegboekje	13
Bergvliegen vanuit het CNVV14 500 km vanuit Goetsenhoven	15
Brevetten	16
Charron 2016.....	17
Charron.....	18
Wisseltrofee Marc Ruymen...	19
Beker Gerard De Praetere	20
7000 vliegueren	20
Winterwerk.....	21
Artikels voor Cumulus	24
Colofon	24

Foto cover

Infovergadering over de milieuvergunning voor de buurtbewoners, op 14 november.

Woordje van de redactie

Dit woordje kan ik natuurlijk niet anders beginnen dan met het milieu. Het was niet alleen een hot item bij ons in de club maar tevens in de lokale pers. Burgerclubs die op een militair domein actief zijn, moeten ook aan de milieunormen voldoen, zoals beschreven in Vlarem.

Sedert de Cumulus van maart 2005, is er steeds een artikel over het milieu in ons tijdschrift. Deze teksten geven een mooie en volledige historiek van de uitgevoerde werken. Wegens het kostenplaatje heeft onze club die werken natuurlijk moeten spreiden.

Een belangrijk punt hierin, is de goede verstandhouding met onze omwonenden. Regelmatig komen er ook burens of gewone mensen, die rechtstreeks geen banden hebben met onze sport, iets drinken. Het zijn ook die bezoekers die onze club naar de buitenwereld verdedigen. Wij hebben ze nodig. Onze club mag geen gesloten privéclub zijn. Sla er eens een babbeltje mee of betaal ze een consummatie. Het kan soms wonderen verrichten. Samengevat: wij hebben ze nodig. Kijk maar eens naar de positieve reacties op onze milieuaanvraag. Ik had niet gedacht dat wij op zoveel steun konden rekenen.

Als ik naar het winteronderhoud van onze toestellen kijk, heb ik de indruk dat alles vlot verloopt. Er zijn reeds verschillende toestellen waarvan de werken voltooid zijn. Het moet toch ook een ware voldoening geven dat je binnen enkele maanden in een zuiver toestel vliegt waaraan misschien nog enkele van je zweetdruppels plakken.

Het zweefvliegwedder in 2016 heb ik opzettelijk als laatste paragraaf gehouden. Het is jaren geleden dat er nog zo weinig "afstandsdagen" geweest zijn, toch in de weekends. Als je de Charron bekijkt, enkel zij die in de week kunnen vliegen staan vooraan. Vanuit onze club is er geen enkele 500 km gevlogen geweest, en dat is toch ook weer geleden van 2006.

Maar daar is een spreekwoord dat zegt: na regen komt zonneschijn. Verlies geen tijd en bereid je vluchten nu al voor.

Op 24 maart gaat onze jaarlijkse vleugeluitreiking door. Zorg dat je er bij bent en laat aan de buitenwereld zien dat wij geen elitair, gesloten groepje zijn. Ook dit helpt ons vooruit.

Tot ergens in de club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › **25 december 16 – 01 januari 17:**
kerstkamp
- › **Zat 21 januari:**
Algemene Vergadering
zweefvliegen
- › **Zat 28 januari:**
Symposium Liga
- › **Zat 18 februari:**
les luchtruim
- › **Zat 11 maart:**
Algemene Vergadering club
- › **Vrij 24 maart:**
Vleugeluitreiking

Op 25/12 en 01/01/17 starten de vliegactiviteiten pas om 13u.

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

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 maart 2017**

Behalen vergunning zweefvliegen

5 jaar geleden kwam ik hier toe op de club als iemand die niets afwist van zweefvliegtuigen. Dat jaar nam ik deel aan het zweefvliegkamp waar ik het begin van mijn opleiding startte.

Na een aantal jaren dubbel te vliegen had ik ongeveer 34 uur dubbel en na 88 vluchten werd ik uiteindelijk solo gelaten, op de verjaardag van onze koning Filip dankzij het nieuwe systeem van de EASA. Dit systeem hield in dat je ook andere vereisten nodig had je vergunning te halen. Zo moet je nu ook een afstandsvlucht maken. Nadat ik solo ging had ik al alle vereisten die men nodig had om het praktijk examen af te leggen behalve de afstandsvlucht en de uren solo.

De uren solo had ik bijna direct bij elkaar gesprokkeld dus ik was bijna klaar voor mijn examen. Na het plannen van de vlucht was het enkel nog wachten op goed weer, dit was er in 2016 nog niet in tegenstelling tot de jaren ervoor.

Voor de 3-daagse had ik een vliegtuig geboekt, dit was een ASK 23 die ik gehuurd had voor zaterdag. Het weer zag er gunstig uit, thermiek maar met veel wind. Mijn planning was de route te vliegen die Theo had voorgesteld, namelijk Goetsenhoven, Sint-Truiden, Avernas, Sint-Truiden, Goetsenhoven. Bij deze route was er altijd een vliegveld in de buurt om buiten te landen dus besloot ik deze te vliegen.

Toen ik opgestegen was nam ik mijn eerste pomp tot aan het plafond en ik was vertrokken voor de 50km, dacht ik... Mijn volgende pompen waren ook zeer goed en kon makkelijk aan het plafond blijven. Boven Sint-Truiden kwam ik op een lage hoogte dus besloot ik lokaal van dat vliegveld te blijven, ik kwam zelfs op de hoogte waarbij ik het vliegveld moest oproepen dus deed ik dat ook.

Na veel zoeken en veel proberen ben ik uiteindelijk toch nog weggeraakt en ben zonder problemen naar Avernas kunnen vlie-

gen. Eens daar geraakt moest ik normaal terug naar Sint-Truiden vliegen, maar daar had ik al veel gesukkeld en het weer zag er daar niet uit alsof het beter was geworden, dus volgde ik mijn plan B: door naar Hoegaarden en zo terug naar tienem. De afstand was iets minder lang maar nog altijd meer dan 50 km.

Na deze volbracht te hebben werd er de proef "skilltest" afgenomen door onze voorzitter Theo Stockmans. Na 's morgens even wat papieren te hebben overlopen en de nodige tips hierbij, gingen we de lucht in. Na een vlucht van een uur hadden alle punten gedaan die nodig waren, zelfs hierbij leerde ik dingen van Theo die ik hiervoor nog niet wist. Voor hem was ik klaar voor het praktisch examen dus tekende hij de proef af.

Alle documenten waren hierbij in orde en mijn dossier werd klaargemaakt om op te sturen. Toen DGLV ons vliegveld kwam controleren werd mijn dossier meegegeven, op dat zelfde moment werd ook dat van Jan Bruyninckx JD meegegeven. Enkele dagen later kregen we een mailtje van Paul Verdyck wie onze examinerator zou zijn.

Het examen ging als volgt te werk: 's morgens kwam onze examinerator aan op de club en had hij rustig mee de dagelijkse briefing gevolgd. Terwijl wij de vliegtuigen buiten zetten, keek de examinerator onze papieren na of alles wel in orde was. Die dag begonnen we vroeg met vliegen zodat alles sneller rond

was, Jan en ik hadden beide 2 vluchten gemaakt met een totale duur van 1 uur. Na deze vluchten zei onze examinerator dat we beide geslaagd waren.

Maar het ergste stuk moest nog komen: het papierwerk. Na anderhalf uur aan tafel te hebben gezeten voor papieren in te vullen waren we uiteindelijk klaar en waren we bijna officieel vergunninghouder. Maar toen kwam de stress in de hoop dat we niets vergeten waren of een fout hadden gemaakt.

Circa 2 maanden later en toch na enkele mails te verzenden of onze papieren wel zeker weten verzonden waren kregen Jan en ik een mail van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Luchtvaart. Met daarin voor mij een uitnodiging om te betalen met een duidelijke vermelding: *"Een bewijs van betaling naar onze dienst opsturen zorgt niet voor een versnelling van de behandeling van uw dossier, integendeel."* Deze uitspraak zal nog lang bij me in het hoofd zitten, maar ik betaalde ze onmiddellijk.

Zo goed als een week later kwam er aan mail dat mijn vergunning werd opgestuurd via de post, enkele dagen daarna kreeg ik uiteindelijk mijn vergunning en ook mijn vliegboekje in mijn brievenbus.

Vanaf NU hoor ik zelf ook bij de officiële piloten, een droom die in vervulling gebracht werd.

Brett Tobback



Glenn en Laura tijdens hun examen, achteraan examinerator Patrick Govers

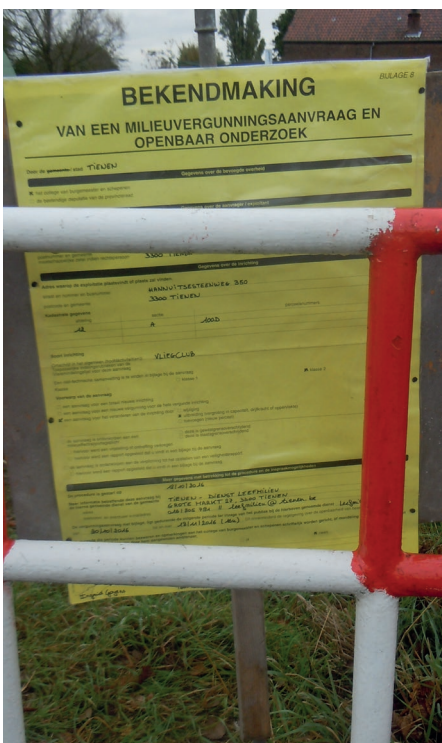
Milieu

Sedert de Cumulus van september is er 't eenen 't ander gebeurd.

Zoals in de vorige Cumulus geschreven, diende er een bijlage toegevoegd te worden aan onze milieuvergunningaanvraag. De stad Tienen ging akkoord met de inhoud ervan.

Op 18/10 ben ik op de dienst Leefmilieu van de stad het gele uithangdocument gaan afhalen. Het onderwerp was: "Bekendmaking van een milieuaanvraag en openbaar onderzoek" voor onze club. Dit moest op een openbare plaats gedurende 30 dagen uithangen (tot en met 18/11). Bezwaarschriften konden ingediend worden bij de stad Tienen (dienst Leefmilieu) tot en met 18/11, 1600 Hr. Het College van Burgemeester en Schepenen (CBS) van de stad Tienen beschikt wettelijk over 105 dagen, te tellen vanaf 18/10, om een beslissing te nemen. Dus ten laatste op 30/01/17.

Naar ik vernomen heb, zou onze aanvraag op dinsdag 20 december 16 door het CBS behandeld worden. Dit is te laat



Gele affiche milieuaanvraag

om nog in deze Cumulus het resultaat mede te delen. Het resultaat zal dan aan de leden per Email medegedeeld worden.

ten op de voorgrond. Er werd een "poll" georganiseerd. Meer dan 300 wensten dat de huidige toestand blijft, dus met



Er zijn ook mensen voor het behoud van het vliegveld...

Er waren ± 300 bezwaarschriften. Veel waren dezelfde. Ook in de pers verscheen er negatieve kritiek op onze aanvraag. Er werden zelfs voorgedrukte bezwaarschriften in de ons omliggende gemeenten (Goetsenhoven + Bost + Hakendover) in iedere brievenbus gedeponeerd. Naar aanleiding van deze "opstand" heeft ons bestuur een infoavond voor de buren georganiseerd op maandag 14/11. Een 60 tal omwonenden hebben er gevolg aan gegeven, zowel pro als contra.

Persoonlijk vond ik het een leerrijke bijeenkomst. We weten nu waar, hoofdzakelijk, het schoentje knelt. Bijna alle vragen gingen over het geluid. Maar ook niet alle vragen waren "ter zake". Verschillende aanwezigen stelden wel voor om op regelmatige tijdstippen, gelijkaardige infozittingen te houden.

Maar toch een klein beetje verbaasd dat we waren, kwamen ook de voorstanders voor het behoud van de vliegactivitei-

ten op de voorgrond. Zij vinden dat de gemeente Goetsenhoven verbonden is met het vliegen.

Ook verscheen er in de voortuin van een huis in Goetsenhoven een bord met als tekst: "Laat de vliegtuigen in de lucht en haal de auto's van de weg". Dit haalde natuurlijk ook de geschreven pers. Al deze positieve geluiden geraakten ook tot op het stadshuis van Tienen.

Tijdens het WE 10/11 december zijn verschillende buurtbewoners bij ons langs gekomen om een petitie (die niet bestaat) te tekenen voor het behoud van het vliegveld met vliegactiviteiten. Er is zelfs een koppel langsgeweest die zich kwam verontschuldigen voor de negatieve publiciteit die onze club moest incasseren gedurende de laatste weken.

Op 8 november kregen wij, op verzoek van de stad Tienen, iemand van het departement Leefmilieu, natuur en energie (LNE) van Vlaanderen op bezoek in onze club. Hij stelde

vooral vragen over de circuits en lawaaihinder, tevens heeft hij onze installaties bezocht.

Op dinsdag 13 december, werd op vraag van de burgemeester van Tienen (Katrien Partyka), een vergadering gehouden op het stadhuis betreffende onze milieuaanvraag. Aanwezig waren de burgemeester, drie schepenen (van iedere politieke partij iemand), Ulm Goetsenhoven, Rudi Coomans, Bart Lismont en mezelf. Er werden vooral vragen gesteld over de toekomstige circuits en het aantal vluchten. Al bij al was het een constructieve vergadering.

Op 03/12 heeft onze club een Buitengewone Algemene Vergadering (infoavond) voor de leden gehouden. Het is het recht van de leden om te weten hoe de vork nu eigenlijk in de steel zit met die aanvraag. Er waren ongeveer 40 aanwezigen. Onze milieuaanvraag werd toegelicht. In 't kort werd eveneens de historiek van de uitgevoerde werken (elektriciteit, fuelplatform, enz) geschetst. Een woordje uitleg werd tevens gegeven over de eventuele uitspraken van het CBS. Als laatst konden de aanwezigen vragen stellen.

Wat kan de beslissing zijn van het CBS:

- de milieuvergunning wordt geweigerd;
- de milieuvergunning wordt toegestaan;
- de milieuvergunning wordt toegestaan met beperkingen (bv: een vergunning voor een bepaalde tijd);
- Tienen kan zich ook onbevoegd verklaren en alles overmaken aan de provincie Vlaams Brabant.

Deze laatste kan dezelfde beslissingen nemen als hierboven, behalve zich onbevoegd verklaren. Daarna is het nog enkel De Raad van State die, omwille van procedurefouten, de beslissing ongedaan kan maken of herzien. Maar zover zijn we natuurlijk nog niet.

Volgens mijn persoonlijke mening, ziet het er goed uit voor onze club. Maar ik ga hier het vel van de beer niet verkopen alvorens hij geschoten is.

Opmerking

Moesten onze vliegactiviteiten stopgezet worden, dan nog kunnen we blijven lieren. Hiervoor hebben wij enkel een milieuvergunning klasse 3 nodig. Onze club hoeft dit enkel te melden aan de stad Tienen. En

deze activiteit kan niet geweigerd worden.

Buurtcomité

In samenspraak met ULM Goetsenhoven, werd beslist om een buurtcomité op te richten.

Samenstelling: een aantal afgevaardigden van beide vliegclubs en een afvaardiging van de omwonenden, zowel pro als contra. Na Nieuwjaar gaan wij hier zo snel mogelijk mee van start. Wij zouden dan op geregelde tijdstippen of wanneer één van de partijen er om vraagt, rond de tafel gaan zitten.

Volgende bestuursvergadering gaan wij in onze club ook bekijken waar wij, geluidsremmende maatregelen kunnen nemen. En dit zonder dat onze vliegactiviteiten er teveel onder lijden. Alle ideeën van de leden zijn natuurlijk ook welkom. Ik zou ook aan alle piloten die met een gemotoriseerd toestel vliegen, nog meer dan vroeger, vragen om de woonkernen en bewoonde straten, te vermijden. In de omgeving van ons vliegveld zijn er genoeg onbebouwde zones.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Infovergadering voor de leden op 3 december

Vlucht met Arcus M

Op zaterdag 24 september was weer zoals elk jaar het Juniorenweekend, dat dit jaar terug georganiseerd werd op het vliegveld van Brasschaat. Het was de unieke kans om met een vliegtuig te vliegen waar ik anders nooit mee zou vliegen, dus nam ik die kans.

Het toestel dat direct bij mij de aandacht trok was een Arcus m van de Duitse vliegtuigbouwer Schempp-Hirth, dus besloot ik daar zeker en vast mee te vliegen.

Ik kocht er een sleepticket voor omdat ik wist dat ik dan zeker een lange, mooie vlucht zou hebben. Voor ik wou vertrekken moest ik mijn naam opgeven zodat ik in een wachtlijst werd gezet, ik had geluk, er stonden maar 2 mensen meer voor mij.

Na een tijdje daar te wachten kwam het moment aan dat het mijn beurt was, ik kon niet wachten om te vertrekken. De piloot van het toestel was een zeer vriendelijke Nederlander, hij vroeg eerst welke ervaringen ik al had met het zweefvliegen. Hij vond dat ik al veel had meegemaakt, maar hij had liever de start en landing zelf gedaan. Wat ook te begrijpen is met een toestel van 300 000 euro. Maar in de lucht was het toestel helemaal van mij.

We zwegen geen minuut in het vliegtuig, hij had enorm veel in-

teressante dingen te vertellen en ik had ook veel vragen over het toestel. Mijn belangrijkste vraag was hoe ik moest omgaan met flaps, tot hiervoor had ik er eigenlijk niets van ervaring mee. Maar de piloot legde het in geuren en kleuren uit en ik snapte het echt zeer goed hoe je ze moest handteren.

Nadat we wat hoogte hadden gewonnen in redelijk zwakke thermiek waren we al 20 minuten aan het vliegen, zelf dacht ik dat we maar 20 seconden aan het vliegen waren, zo leuk was het. Maar na die 20 minuten besloten we toch rustig uit te zweven en te gaan landen, de ideale kans om wat te "spelen" met de flaps. Ik wou is testen hoe flaps echt reageerden in het toestel

dus heb ik elke stand geprobeerd, van helemaal naar voor zodat je 175 km/h kon vliegen zonder het bijna te merken, tot helemaal naar achter waarmee je echt heel traag kon vliegen.

Het was echt iets waar ik van bijleerde en was achteraf zeer blij dat ik een ervaring rijker was, maar ik vond het jammer dat we maar een half uur vlogen in totaal.

Volgend jaar zal ik zeker nog een keer naar het Juniorenweekend gaan om te vliegen en veel ervaring op te doen, want zo'n ervaringen liggen niet altijd voor het rapen.

Brett Tobback



In final voor Brasschaat in de Arcus M

Vliegveld

De Federale Politie zou dan toch geen concessie hebben. Het document van Defensie ligt wel klaar om te tekenen, maar de Federale Politie wil, kan of mag niet. Waarom? misschien om financiële redenen. In elk geval, als de Federale Politie niet voor 1 mei 2017 getekend heeft, gaat Defensie het vliegveld, langs de Regie der Gebouwen, te koop stellen. Maar die procedure kan jaren en jaren aanslepen.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Aeromot AMT – 100 Ximango

Sinds einde juli dit jaar vliegt in onze club in privé bezit van de familie Vandewalle een motorzwever AMT – 100 “Ximango” in Brazilië gebouwd door de firma Aeromot. Het vliegtuig is gebouwd in 1990 en werd in dat jaar Frans ingeschreven onder de immatriculatie F-CHXC.

In Frankrijk heeft het toestel twee eigenaars gehad. De laatste eigenaar Pierre Aubert een professioneel helikopterpiloot had het vliegtuig gekocht in 2013 ter voorbereiding van zijn pensioen en heeft het zorgvuldig in orde laten brengen. Jammer genoeg voor hem heeft in 2015 het noodlot toegeslagen en werd Pierre heel ernstig ziek. Hierdoor moest hij noodgedwongen stoppen met vliegen en besloot dit voorjaar om zijn toestel te verkopen. Walter had al geruime tijd interesse om over te stappen naar het vliegen met een TMG (Touring Motor Glider) en ik (Eric) werd al snel overhaald om hierin mee te investeren. Het was niet eenvoudig om een keuze te maken voor welk type TMG we wilde gaan gezien onze ruime vliegervaring en bijkomend toch wel een beperkt budget.

Onze aanvankelijke keuze was gevallen op een Falke SF 28 – “Tandem Falcke” of een “side by side” SF 25E (de 25E versie heeft verlengde vleugels en dus meer finesse dan de andere SF 25 versies).

Al snel stelden we vast dat het niet evident was om dergelijke toestellen te vinden. De markt is zeer schaars en de meeste toestellen hebben amper nog potentieel op de motor. Bijkomend kwamen er geen toestellen kort bij huis ter beschikking en waren ze reeds toegezegd of verkocht vooraleer we ons konden organiseren om te gaan kijken.

In april kwam dan plots de Ximango te koop. Het toestel trok onze aandacht, niettegenstaande het eigenlijk buiten ons vooropgestelde budget lag, door zijn moderne mooi ogende bouwwijze en een aantrekkelijk potentieel. Snel

waren we overtuigd dat we best naar dit toestel gingen kijken. We hadden wel nog één dilemma: noch Walter noch ik hebben een TMG aantekening op ons vliegbrevet en kunnen dit toestel dus niet overvliegen en het staat in Montelimar voorbij Lyon in de Rhone vallei en dergelijke toestellen hebben meestal geen aanhanger. Gelukkig heb je in een vliegclub vrienden die bereid zijn om je te helpen en was Luc, die op dat ogenblik de enige was met een aantekening TMG, bereid om indien we een TMG zouden kopen deze ook over te vliegen.

Het eerste verlengde WE van mei (OLH–Hemelvaart) zijn Walter, Luc en ik met de auto afgereisd naar Montelimar. De donderdag na een rit van 900 km zijn we omstreeks 17u30 aangekomen in Montelimar en hebben we kort kennis gemaakt met Pierre de eigenaar van de Ximango. Het was ons direct duidelijk dat de mens ernstig ziek was, hij had hulp nodig had bij het stappen en was soms wat verward. Een zeer joviale maar drukke man met gekrulde snor die zeer veel babbelt, Engels en Frans vlot door elkaar. Dit alles wijdde hij aan zijn onverbiddelijke tumor in het hoofd.

Vrijdagmorgen waren we al vroeg op want we hadden een afspraak op het vliegveld om 9u. Waar we voor vreesde was spijtig genoeg een feit: de wind blies fors uit Noordelijke richting. Een welgekend fenomeen in de Rhone streek: “Mistral”.

Om 9u stipt waren we op het vliegveld en zijn direct begonnen met het keuren van het toestel, het had wel de nodige gebruikssporen maar was in een ordentelijke algemene staat.

Maar dan moesten de papieren nog aan de beurt komen en zoals elke eigenaar van een vliegtuig weet is dit het grote werk wat meer weg heeft van een nachtmerrie. Walter, de specialist ter zake, heeft samen met Pierre bladje per bladje overlopen. Alles was ok be-

halve dat de keuring op het punt stond om te vervallen.

Op onze vraag had Pierre een kameraad instructeur, ook eigenaar van een Ximango, gevraagd om over te komen om met ons een testvlucht te maken met de F-CHXC.

Gezien de instructeur pas ten vroegste om 14u lokale tijd met zijn persoonlijke Ximango zou arriveren zijn we op uitnodiging van Pierre op zijn Frans uitgebreid gaan lunchen (het restaurant is op het vliegveld zelf gelegen en voor wie er passeert een aanrader. Er is ook een luchtvaartmuseum op het vliegveld). De wind die alsmaar sterker werd baarde ons wel zorgen.

Om 14 u stipt lande de bevriende instructeur met zijn Ximango, de wind was zo fel aangewakkerd dat het onmogelijk was om het vliegtuig veilig uit piste te taxiën, het toestel moest met veel volk met de hand uit piste naar de hangaar geduwd worden.

Na wijs beraad werd beslist om geen testvlucht meer te maken met deze wind die ondertussen opgelopen was tot 80 km/u. Er werd met Pierre afgesproken dat we 14 dagen tijd kregen om definitief toe te zeggen.

Omstreeks 17u zijn we dan huiswaarts vertrokken en laat in de nacht in Leuven gearriveerd.

De volgende week was een week met heel wat afwegingen: kopen / niet kopen, onder welke vlag inschrijven “Frans laten, Duits maken of toch Belgisch” en de gevolgen voor onderhoud, opvolging en keuring...

We waren er uit, we kopen het toestel indien Pierre de keuring wou vernieuwen zodat we meer tijd kregen om te beslissen, wetelijk krijg je drie maanden om het toestel van eigenaar te laten overgaan indien het Frans bleef. Zo gezegd zo gedaan, het toestel werd toegezegd en het voorschot betaald. Nu de overvlucht regelen.

Na wat agenda overleg zijn we dan voor de definitieve koop met Luc, Piet, mijzelf en Walter in juli, op de Belgische feestdag, terug naar Montelimar vertrokken om het toestel op te halen. Piet had tussen mei en juli nog snel wat verlof genomen om in St Hubert zijn aantekening TMG te halen en zijn examenvlucht met examiner af te leggen zodat hij de Ximango ook mocht vliegen als pilot in command. Het ophalen van een toestel in het zuiden van Frankrijk bleek geen evidentie, eerst werd er prachtig weer voorspeld tot de dag dat we vertrokken. We zijn vertrokken met mooi zonnig weer in België, maar hoe korter we bij Lyon kwamen hoe bewolker het werd om tenslotte in de regen te arriveren. Wat zal het morgen worden?!

Vrijdag weer allen vroeg het bed uit om vast te stellen dat het weer echt niet goed was. Een echte teleurstelling want er moest eerst nog gevlogen worden om Luc en Piet te kunnen lossen op de Ximango. Vrijdagmorgen toch maar naar het vliegveld want we hadden daar afgesproken, er werd beslist om te wachten om te vliegen en een nieuwe poging om 14u te ondernemen. Gefrustreerd zijn we even de stad ingetrokken om de tijd te doden en we moesten immers nog nougat voor het thuisfront gaan kopen.

Om 14u stipt waren wij terug op het vliegveld, maar de Franse vrienden nog niet. Het was nochtans om 14u vliegbaar. Om 14u30 arriveerde Michel de vriend van Pierre, ook een Ximango vlieger, maar geen instructeur die met Luc en Piet zou vliegen. Je zag duidelijk dat hij het weer niet

vertrouwde en eigenlijk uitstelgedrag vertoonde. Na lang treuzelen, benzine aflaten, benzine halen... is Luc dan om 15u05 met Michel de lucht ingegaan om een vijftal circuits te vliegen. De wind wakkerde aan en er kwamen in de verte weer dikke regenwolken opzetten. Om 15u53 is dan Piet met Michel opgestegen om ook enkele circuits met de Ximango te maken. Beide piloten Luc en Piet waren enthousiast over de vlieg-eigenschappen van het toestel, ze hadden immers enkel een oude Falck SF 25 als referentie.

Het weer was terug zo slecht dat noch ik noch Walter met ons nieuwe toestel konden vliegen. Die avond zijn we nog met Pierre en enkel vrienden van hem uitgebreid gaan eten op invitatie van Pierre. Pierre de zeer sympathieke man had het duidelijk moeilijk om van zijn vliegtuig en hobby afscheid te moeten nemen. Die avond na de lunch hebben we constant de meteo gevolgd, regen boven de Alpen, een front boven Duitsland en de Vogezen, terug Mistral voorspeld in de Rhone vallei.

Luc en Piet besloten om hun vlucht niet over het centrale massief te plannen gezien de voorspelde geringe wolkenbasis, maar langs de Rhone vallei waardoor ze wel wat meer verkeersgebieden moesten doorkruisen. We besloten om zo vroeg mogelijk de volgende morgen naar het vliegveld te rijden. Het was morgen immers al zaterdag.

Zaterdagmorgen waren we voor 7u op het vliegveld en zijn Piet en Luc de meteo France binnengestapt waar ze blijkbaar al vroeg

aan het werk waren. De meteoroloog kon hen niet veel mooi weer beloven, eerder de voorspelling geven van opkomende Mistral, regen en mist in de Vogezen en verder veel algemeen laaghangende bewolking en dat tot aan de Belgische grens. Lokaal was de lucht die morgen in Montelimar vrij open, maar de wind wakkerde aan en je zag heel in de verte in het Noorden bewolking hangen. We besloten om het er toch op te wagen en zo vroeg mogelijk op te stijgen gezien de voorspelde Mistral die anders de vlucht enorm zou hypothekeren. Mistral met winden tot 100 km/u pal uit het noorden, juist de koers die gevlogen moet worden, met een vliegtuig met een kruissnelheid van 160 km/u is gekkenwerk.

Het eerste target was uit de Rhone vallei geraken voor de Mistral aanwakkerde, van Montelimar via Lyon tot Dijon. In Dijon gingen Luc en Piet dan beslissen of ze doorvlogen naar Troyes of daar tussenlanden.

Om 7u stipt was het vliegtuig gecheckt, getankt en beladen met vliegkaarten, gsm, papieren. Terwijl Piet en Luc naar de piste taxieden arriveerde ook Pierre. Dit wou hij voor geen geld missen. Hij liep, niettegenstaande zijn zeer slechte evenwicht, met zijn wandelstok naar de piste. Om 7u25 is de Ximango F-CHCX dan opgestegen. Na snel, van de ondertussen Franse vrienden, afscheid te hebben genomen zijn Walter en ik dan met de wagen vertrokken.

De communicatie tussen volg-wagen en vliegtuig gebeurde via sms wat vrij goed lukte. Onderweg



kregen we het bericht dat zij in Dijon waren geland om 10u08. Ze konden niet verder vliegen gezien de VFR condities richting Troyes onvoldoende waren. In Dijon aangekomen, 1u30 later dan de Ximango, was het ons duidelijk dat verder vliegen geen opties was. De wolken hingen in de heuvels van Dijon letterlijk tot tegen de bomen. Gelukkig ligt het vliegveld in de vallei zodat ze net Dijon hadden bereikt.

Weer wachten op het weer, weer de metars opvragen, weer wikken en wegen... Even later klaarde het wat op en werd besloten om een volgende sprong te wagen richting Troyes. Hoe korter bij huis hoe beter. Er werd in Dijon opgestegen om 13u37 en in Troyes geland om 14u46. Verder vliegen naar Charleville - Mezier was onmogelijk gezien de ganse Ardennen onder een dik wolkendek met bijhorende mist lag.

Walter en ik zijn dan maar Luc en

Piet gaan ophalen om in de buurt van Troyes te overnachten. Er bleef maar één dag meer over om de klus te klaren of we moesten het vliegtuig achterlaten in Troyes. Dit zagen we niet echt zitten want dan moet het vliegtuig minstens één week buiten overnachten in weer en wind. Bijkomend is dit echt niet gratis op een officieel vliegveld.

Vleugels werden opgevouwen en het vliegtuig vastgebonden op het vliegveld. Piet besloot om toch al maar een vluchtplan in te dienen, zondag vertrektijd 9 u vanuit Troyes richting België. 's Morgens weer vroeg op, joepie mooi weer in Troyes, maar niets was minder waar. Alle metars gaven aan dat België en de Ardennen in het bijzonder volledig in de mist lagen. Weer bang afwachten.

Toch maar om 9u naar het vliegveld gereden want het vluchtplan moest ingetrokken worden. De moeilijkheid was dat we een

nieuw vluchtplan moesten indienen en dat dit steeds minstens 1u op voorhand moets gebeuren. Er werd beslist om het vertrek op het vluchtplan met 1u30 te verlaten. De metars voor België bleven slecht, maar het weer in Troyes trok helemaal open. We wagen het erop zei Piet en zij zijn in Troyes om 10u25 opgestegen.

Walter en ik moesten dit lange laatste traject nog met de wagen afleggen. Tot Charleville – Mezier was het weer ok, maar hoe meer we de Belgische grens naderden, doken de lage wolken weer op. Het was opnieuw een vraagteken hoe de verdere vlucht zou verlopen. Bang afwachting van enig bericht van de Ximango (hadden zij kunnen doornvliegen of zijn ze moeten uitwijken of terugkeren?) kregen we ter hoogte van St Hubert de verlossende melding dat ze om 12u37 geland waren in Goetsenhoven.

Twee uur later zijn we dan ook moe maar voldaan in Goetsenhoven gearriveerd. Piet was niet meer te bespeuren want hij zat al in de sleper.

Ondertussen is onze Ximango van nationaliteit veranderd en is de immatriculatie van F-CHXC overgegaan in OO-VDW. De tranfert van Frankrijk naar België is goed verlopen en officieel afgerond op 7 december 2016. Op 10 december heeft de Ximango zijn eerste vlucht gemaakt onder de Belgische vlag.

Ondertussen is de vorige eigenaar "Pierre" helaas overleden. We hebben op geen enkel ogenblik van zijn ziekte gebruik willen maken om de prijs te drukken en dit heeft hij geapprecieerd. Ook was hij overtuigd dat we zijn toestel met respect zouden behandelen.

Het was een avontuur om nooit te vergeten. Mede dankzij de inzet van Luc en Piet staan we vandaag waar we staan. Hopelijk wordt 2017 een super vliegjaar met de Ximango.

Eric Vandewalle

Aeromot AMT-100 Ximango

De Aeromot AMT-100 Ximango is een Braziliaans motorzwever ontwikkeld uit het ontwerp van de Fournier RF 10. Het is gebouwd met een glasvezel – composite structuur, de Ximango is een laagvleugelige "side by side" tweezitter met een conventioneel intrekbaar landingsgestel en een T – staart. Het toestel wordt aangedreven door een in de neus geplaatste 80 Pk sterke Limbach L2000EO1 boxer motor (motor afgeleid van de volkswagen motor). Te vleugels worden toegevouwen voor opslag en grondverplaatsingen.

Technische gegevens:

Zitplaatsen:2
Lengte:7.89 m (25 ft 11 in)
Spanwijdte:17.47 m (57 ft 4 in)
Vleugeloppervlak:18.7 m² (201 sq ft)
Aspect ratio:16.32
Leeggewicht:600 kg (1,323 lb)
Max takeoff gewicht: ..800 kg (1,764 lb)
Motor:..... 1 × Limbach L2000 EO1 4-cylinder boxer , 4-takt piston motor, 60 kW (80 hp)
Propellers:2-blad Hoffmann HO-V62R/L, 1.6 m (5 ft 3 in) diameter
Bouwjaar:1986
Ontwerper:René Fournier
Nr gebouwd:20 van het type AMT-100

Prestaties:

Kruissnelheid:190 km/h (118 mph; 103 kn)
Stall snelheid:76 km/h (47 mph; 41 kn)
Maximum snelheid: ...245 km/h (152 mph; 132 kn)
Maximum glijgetal:30

ASH 25

In 1981 kwam Martin Heide van de Akaflieg Stuttgart naar Alexander Schleicher. Zijn eerste groot project was een tweezitter maken van de ASW 22, die de naam ASW 22-2 meekreeg. Er werd slechts één exemplaar gemaakt. Die romp leek veel op de romp van de fs 31, van de Akaflieg Stuttgart. Niet te verwonderen want M. Heide kwam vandaar. Het toestel kreeg een tweedelige canopy, zoals bij de ASK 21. De eerste vlucht gebeurde op 29 september 1984.

Voor de ASH 25 ontstond een tweede voorganger, de zelfstarter ASH-25 MB van Walter Binder. Deze stelde een eigen romp voor zodat de motor van de DG 400 er in kon. Op te merken valt nog dat er achteraan geen instrumenten voorzien waren en het was een eendelige canopy, zoals bij de fs 31. De eerste vlucht kwam er op 28 maart 1986.

De verdere ontwikkeling van dit toestel bij Schleicher leidde tot de ASH 25. Dit toestel kreeg een volledige nieuwe buitenvleugel. De eerste vlucht gebeurde op 11 mei 1986. Van bij de aanvang werd het een zeer succesvol toestel in de open klasse. Verschillende wereldrecords werden gevlogen, o.a. door de legendarische Hans Werner Grosse. Naast de zuivere zwever, is er

ook een zelfstartversie en werd het toestel voorzien van winglets.

ASH: Alexander Schleicher Heide

Enkele getallen:

Spanwijdte: 25m of 25,6 (open klasse)
Vleugeloppervlakte: 16,31m² of 16,46m²
Slangheid: 38,32 of 39,82
Vleugelprofiel: HQ 17 en Delft DU 84-132V3
Romplengte: 9 m
Rustgewicht: 510 kg of 530 kg
Maximum vlieggewicht: 750 kg
Vleugelbelasting: 36-46 kg/m² of 36-45,6 kg/m²
Minste dalen: 0,45 m/s bij 80 km/u
Beste glijgetal: ongeveer 58 bij 100 km/u

Het toestel in onze club is een ASH 25 M en is eigendom van Bernard Delvaux en Sofie Beckers. Het draagt de immatriculatie D-KRBP en het wedstrijdnummer GS. Er kan tot maximum 2 x 40 l water meegenomen worden in de buitenste tanks. Wegens de motor kan er geen water in de binnenste tanks.

In de Charron vliegt de ASH 25 in de Open Renklasse met een handicapfactor van 122.

Theo Stockmans



Sébastien op zoek naar de waterleiding.



Een vrouwelijke plankwagen

LS 7

In de vroege jaren is bij Rolladen-Schneider altijd maar één toestel in productie geweest. Later werd zowel de LS 4 (Standaard klasse) en de LS6 (15m of Rennklasse) tegelijkertijd gefabriceerd. Tijdens de productie van de LS4 liep ook nog een tweede standaardtoestel van de band, de LS7. Dus concurrentie in de standaardklasse in het zelfde huis.

De LS7 had in vergelijking met de LS4 weer een kleinere vleugel met 9,80m², zoals trouwens bij de LS1. Wolf Lemke (de ontwerper van het toestel) maakte bij de LS-7 een nieuwe typerende tweevoudige trapeziumvleugel in koolstofvezel volgens de sandwich methode. Later werd het toestel ook voorzien van winglets. De rolroeren werden in Kevlar gemaakt. De romp en het richtingsroer bestaan uit glasvezels. Het is de eerste maal dat bij een LS toestel automatische rolroer- en remkleppenaansluitingen gebruikt worden, die daarna ook bij de LS 4 gebruikt werden.

De LS 7 heeft zich bij het wedstrijdvliegen niet echt weten doorbreken. De prijzen werden afwisselend tussen de LS 4 en de LS 7 verdeeld.

De eerste vlucht van de LS 7 gebeurde op 11 de-

cember 1987 en in de eerste drie jaar liepen 100 exemplaren van de band. Tot 06/91 werden 145 toestellen afgeleverd.

LS: Lemke Schneider

Enkele getallen:

Spanwijdte: 15m (standaardklasse)

Vleugeloppervlakte: 9,80m²

Slankheid: 22,96

Vleugelprofiel: gewijzigd Wortmann

Romplengte: 6,66m

Rustgewicht: 235 Kg

Maximum vlieggewicht: 540 Kg

Vleugelbelasting: 32 tot 50 Kg/m²

Minste dalen: 0,58 m/s bij 80 Km/ Hr

Beste glijgetal: ongeveer 43 bij 105 Km/Hr

Het toestel in onze club is eigenaar van Jan Waumans en draagt de immatriculatie G-DFWJ en het wedstrijdnummer S3. In de Charron vliegt het toestel in de standaardklasse met een handicapfactor van 106. Er kan tot 150 l water meegenomen worden in de vleugels en 4,1 l in de staart.

Theo Stockmans



Een nieuwe kathodische bescherming voor onze benzinetank



Çoiske bij het maken van de verluchtingsgaten in het gebouw gevaarlijke producten

Hofstade

Zoals naar jaarlijkse gewoonte ging onze club naar het Bosdomein te Hofstade om daar wat uitleg te geven over de sport zweefvliegen. Naar goede gewoonte namen we ook onze simulator mee zodat de mensen daar aanwezig eens konden proeven van het vliegen zelf.

Normaal zouden we starten rond 10u maar door de sterke wind en het mindere weer begonnen we wat later net zoals op een echte zweefvliegdag. Om 11u stonden we klaar en al direct hadden we geïnteresseerden die zich eens wilden wagen aan een vlucht in de simulator. Uiteindelijk stond onze tent vol, zodat we veel mensen hadden die wilden vliegen. We wilden iedereen de kans geven om een mooie vlucht te maken, maar dan heb je natuurlijk veel tijd nodig. En als er op 1 dag 100 mensen willen vliegen, is de sim heel de dag bezet.

Normaal gezien zou er ook een echt vliegtuig staan. Maar door de voorspelde regen en harde rukwinden besloot Jan (vliegclub Albatros) toch maar geen risico's te nemen, en geen vlieg-

tuig mee te nemen.

Ook omdat het een slechte dag was, waren er vooral enkel mensen van een jeugdbeweging die zich op voorhand hadden ingeschreven. Volk van buitenaf was er nauwelijks. Maar dat hield niemand tegen om ons eens een bezoekje te brengen. zelfs ben ik mensen tegen gekomen die veel interesse hadden en zich gingen inschrijven voor ons zweefvliegekamp.

Zelf heb ik ook alles vol met passie kunnen vertellen aan de bezoekers en hen proberen overtuigen ook te komen zweefvliegen en vele zagen het al helemaal zitten, nu nog kijken wie er echt komt.

Doorheen gans de dag was er altijd wel iemand die geïnteresseerd was, alleen spijtig dat we maar 1 sim hadden, anders konden we meer mensen de kans geven om echt eens te vliegen op de simulator.

Brett Tobback

Luchtruim G4

Ik heb van verschillende piloten hun "pre examen" afgenomen. Wat mij daar vooral is opgevallen, is de povere kennis van onze "G 4". Men kon vanuit de lucht de horizontale grenzen niet aanduiden. De hoogte werd voor sommigen soms een raadsel: 800, 900, 1000 of.....meter.

Dit luchtruim heeft onze club bekomen na harde onderhandelingen. Het is geen verworven recht. Te allen tijde kan de G 4 ingetrokken worden. Dan blijft het 900 m AGL. Je hoogtewinst van 1000m halen boven ons vliegveld is dan uitgesloten.

Heb je twijfels over de horizontale of verticale grenzen, vraagt het dan aan een instructeur. Maar vertrekt niet met het idee: er kan mij toch niets overkomen of niemand ziet mij hier. Je gokt hier met de sport van een hele club. Of het zou wel eens kunnen gebeuren dat je in een "verboden zone" een airliner tegenkomt. Dan breng je niet alleen onze club in gevaar, maar dan kan je vliegvergunning voor een bepaalde tijd of definitief ingetrokken worden.

Theo Stockmans



De infostand van de Liga in Hofstade

Prestaties

Slaagden in het praktisch examen voor de zweefvliegvergunning:

Jens Groeseneke
Glenn Hostens
Laura Lenaerts
Michaël Matthys
Roel Trappeniers

PS:

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

Voor zij die geslaagd zijn in het praktisch examen:

Hun dossier wordt door Koen Pierlet overgemaakt aan de ATO van de Liga. Het dossier wordt er nog eens nagekeken op de volledigheid en correctheid. Daarna wordt het overgemaakt aan DGLV. Deze overheidsdienst verifieert het nog eens. Indien het conform de EASA richtlijnen is, wordt een uitnodiging naar betrokkene gestuurd om 63,00€ over te schrijven op hun rekening. Van zodra betaald, wordt de vergunning aan de piloot overgemaakt.

Deze procedure kan ± twee maanden in beslag nemen.

Het heeft geen zin om naar DGLV te gaan en het verschuldigde bedrag daar cash te gaan betalen.

Als je geslaagd bent in het praktisch examen en nog geen vergunning heeft, kan men gewoon blijven verder vliegen.

Theo Stockmans

Vliegboekje

Wat mij opgevallen is bij verschillende leerlingen is het niet correct of onvolledig invullen van het vliegboekje. Sommige leden moesten bij het afleggen van hun skilltest nog vluchten inschrijven, oftewel hun uren en vluchten nog optellen. En dat kan niet. Zij mogen van geluk spreken dat het steeds "brave" examinatoren waren.

Een vliegboekje is een officieel document dat door de piloot zelf op een correcte manier moet bijgehouden worden. Om zulke toestanden in de toekomst te vermijden zullen de instructeurs bij het afnemen van een checkvlucht (ook de jaarlijkse) het vliegboekje nakijken. Niet in orde betekent dat de check niet wordt afgenomen of dat hij opnieuw moet worden afgelegd. Dank zij het intranet kun je zelfs thuis je vliegboekje invullen. Gemakkelijker kan niet.

Theo Stockmans

Diamanten leden

Naam	Doelvlucht 300 km	Afstandsvlucht 500 km	Hoogte-winst 5000m	Afstandsvlucht 750 km	Afstandsvlucht 1000 km
COOMANS Rudi	X				
DE REYS Eddy	X				
HUYGEN Bart	X	X	X	X	X
MATHIEU Sébastien	X	X	X		
MAUROO Yven	X				
RUYMEN Andre	X	X			
RUYMEN Yves	X	X	X		
STOCKMANS Theo	X	X	X		
VANDEBEECK Luc	X				
VANDEWALLE Eric	X				
VANHOYLAND Johan	X	X		X	
VANOSMAEL Piet	X				

Opmerking

De 750Km en de 1000Km zijn geen diamanten vluchten. Ik heb ze er bij gevoegd om geen afzonderlijke lijst te moeten opmaken.

Theo Stockmans

Bergvliegen vanuit het CNVV-Saint-Auban

Van 6 tot en met 15 oktober hebben Bernard en ik deelgenomen aan een stage van net geen 2 weken in de “Alpes de Haute Provence”, zeg maar Saint-Auban. Je hebt een brede waaier van mogelijkheden: van vliegen met een groep vrienden op eigen toestel(-len) of je inschrijven voor een individuele stage met de toestellen van het CNVV (of ook in groep met je vrienden).

Bernard en ik hadden, net zoals Katrin en Johan, het grote geluk om enkel een instructeur voor ons beiden te krijgen. Alain Poullet (ook instructeur in Vinon) had beslist om ons in niveau 2 in te schrijven, “Perfectionnement”. We hebben deze indeling wel eerst moeten verdienen omdat we nog nooit in de bergen hadden gevlogen. De eerst twee vliegdagen vlogen we met een Duo-Discus, F-CJAE, en werden we streng geevalueerd. Hij verwachtte van ons “des vols de précision, stables et avec une discipline rigoureuse”. ‘s avonds moesten we ook wat zelfstudie doen om de omgeving, “les Massifs” en de buitenlandingsterreinen te herhalen. Dat toetste hij de dag erop tijdens de briefing. De derde dag zouden we elk nog eens met Georges Gonnet vliegen op de Arcus, F-CJAF. Hij liet ons vliegen zonder al te veel instructies en aanwijzingen. Het idee erachter was dat we zouden vliegen alsof we met een éénzitter vlogen.

Het “speelveld” waarin we solo vlogen strekte zich uit over de

“Montagne de Lure”, de vallée de “La Durance” tussen Vinon en Gap, de “Pic de Bure”, het massif van de “Alpes du Sud” tot “le Massif des Ecrins tot Briançon.

Zondag is een verplichte rustdag en dat heb je wel nodig. We hebben geprofiteerd en zijn Stefan Perneel gaan bezoeken.

De tweede week was een afwisseling tussen solo vliegen en dubbel vliegen. Ofwel vlogen we dubbel op de Arcus, F-CJAF, ofwel solo op Discus 2C-18m of Ventus 2Cxa-18m. De ASG29 en de JS1's werden gedemonteerd en in de container gestopt en die waren dus niet beschikbaar.

Tijdens één vlucht leg je bv volgend “parcours” af: Vaumuse-Authon-Blayeul-Dormillouse – Lac de Serre Ponçon en terug over La Foux d'Allos (langs het regionaal parc “Mercantour”) - le Liman en La Bigue.

Om de 30min roepen ze je wel op zodat je je positie en hoogte kan doorgeven en soms krijg je ook advies waar wel en niet naartoe te vliegen.

Desondanks we einde seizoen vlogen, mogen we toch van mooi weer spreken. Hellingvliegen was niet mogelijk gedurende één dag, dan was het thermieken zoals bij ons op het vlakke land. De andere dagen heb ik helling gevlogen en één dag golf gevlogen. Het gebied waar golf te vinden was, strekte zich uit vanaf “Aubenasson” tot de “Pic de Bure”.

Helaas ook twee dagen regen.

Elke vliegweek start op maandag met een welkom-briefing en eindigt op zaterdag. De dagindeling is steeds dezelfde: 9u-9u45 theorie; 9u45-10u05 gezamenlijke meteo briefing en van 10u05 tot 11u briefing en debriefing met je instructeur. Daarna ga je je toestel klaarmaken en kan je lunchen. Om 11u45 is de eerste start en om 19h moet je geland zijn. Elke donderdag avond wordt er een BBQ georganiseerd met drank a volonté!



We logeerden in het noordelijke gebouw waar we ook ‘s ochtends ons ontbijt namen. Eveneens hadden we een gemeenschappelijke keuken en die moet je natuurlijk delen met de stagiaires, instructeurs en sleeppiloten. Dat maakte het alleen maar leuker omdat ook de “equipe de France” bij ons logeerde. Zo zaten Eric Napoleon, Christophe Cousseau, Aude Grange-ray en Benjamin Néglais bij ons mee aan tafel.

Op 8 vliegdagen heb ik net geen 24u bijeengevlogen.

Kostenplaatje: Logement, ontbijt, huur enkel- en dubbelzit, instructeur, vliegreisen, verzekering, lidgeld en gezelligheid: net over de 1600€ pp

Zeker een aanrader!

Sofie Beckers



Keuze genoeg in de hangar

500 km vanuit Goetsenhoven

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

OP: opgegeven proef

VV: vrije vlucht

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

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

*** Afgebroken op het laatste been

**** Afgebroken op het 5de been

Alle proeven met Max drie keerpunten, waren diamanten vluchten.

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

Theo Stockmans

Brevetten

Naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 km	3000 m	300 km
Beckers Sofie	x	x	x		
Bruyninckx Jan Jd		x			
Coomans Rudi	x	x	x		x
Coudenys Maarten	x	x			
Cuppens Mattijs	x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x	x		x
Dehert Michael	x	x	x		
Devalck Stijn	x				
Duvivier Julien	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x			
Hendrickx Jan	x	x	x		
Holsbeekx Dries	x	x			
Hostens Glenn	x				
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Mathieu Sebastien	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x	x	x		
Moens Herman	x	x	x		
Nuyts Jörgen	x	x	x		
Pierlet Koen	x	x	x		
Ruymen André	x	x	x		x
Ruymen Yves	x	x	x	x	x
Schollaert Dieter	x	x			
Schollaert Eric	x	x			
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Tobback Brett	x	x			
Trappeniers Roel	x				
Valvekens Edouard	x	x	x		
Vandebecck Luc	x	x	x	x	x
Vandenputte Senne	x	x	x		
Vanderseypen Chris	x	x			
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhoyland Johan	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie	x				
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			

Theo Stockmans

Charron 2016

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

Buitenland

Club

4	Theo Stockmans
10	Brett Tobback
11	Senne Vandenputte

Standaard

21	Bart Huygen
31	Sofie Beckers
41	Jan Waumans
44	Mattijs Cuppens

Open/ Ren

6	Theo Stockmans
10	Sébastien Mathieu
14	Griet Francar
21	Rudi Coomans
24	Koen Pierlet
27	Eric Vandewalle

Motor

5	Andre Ruymen
6	Yves Ruymen
29	Senne Vandenputte
33	Sofie Beckers
37	Eric Vandewalle

Benelux

Club

niemand

Standaard

1	Bart Huygen
2	Johan Vanhoyland
21	Yves Ruymen
29	Jan Waumans
39	Mattijs Cuppens

Open/ Ren

2	Bart Huygen
4	Theo Stockmans
13	Johan Vanhoyland
24	Jurgen Nuyts
32	Griet Francart

Motor

16	Yves Ruymen
27	Bart Huygen

Junioren

7	Senne Vandenputte
8	Brett Tobback

Beker Michel Aerts

7	Theo Stockmans
---	----------------

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 4de plaats met 88271,8 punten. Dit zijn 10898,4 minder dan het jaar voordien, maar dat lag aan het mindere goede weder. De 4de plaats hebben we vooral te danken aan Bart en Johan, die in Zuid Afrika een pak punten bij elkaar gevlogen hebben. Willen we die plaats behouden, dan zal er toch een tandje of een tand moeten bijgestoken worden.

Slechts 15 piloten, één minder dan vorig jaar, hebben 500 punten of meer behaald. En dat kan natuurlijk beter.

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

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

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

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

Theo Stockmans

Charron

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

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

Theo Stockmans

Wisseltrofee Marc Ruymen

Ik had mij initiëel beperkt tot de 3 beste resultaten, maar Theo vroeg mij om een klassement op te stellen van de eerste 10. Na een paar uren rekenwerk hoop ik dat de bijgevoegde lijst correct is en dat ik niemand vergeten heb. De proeven zijn gevlogen van begin april tot half augustus. Tijdens de 3-daagse van de Wouw was er toch wat competitiegeest van de partij. Voor de rest werd er vrij individueel gevlogen. De afstand heen en terug EBTN van 478 km werd dit jaar nog niet verbeterd. Wanneer ik zie welke toestellen er dit jaar in onze club zijn bijgekomen, ben ik ervan overtuigd dat volgend jaar deze afstand zal verbeterd worden. Voor de extra prijs met min 10km. Wel oppassen dat bij een vrije vlucht het ontkoppelpunt als vertrekpunt wordt genomen. Deze moet zich binnen de beercan van 5km bevinden. In de lijst ziet men dat er 4 vertrekpunten van meer dan 4km zijn. Bij nazicht van de vluchten heb ik zelfs eentje gevonden met vertrekpunt op 6,72km. Bij een opgegeven proef met vertrek EBTN of 1GOET is er geen probleem. Men moet wel langs de goede kant door de 1km startlijn gaan.

Ik wens iedereen voor 2017 mooie en veilige vluchten en gezien er met handicapkm wordt gerekend kunnen de meeste leden de eerste plaats halen.

Met sportieve groeten,

André Ruymen

#	Datum	Naam	Afstand H/T (km)	Handicap	Handicap km	Toestel	Afstand EBTN (km) (max 5km)
1	15/08/16	Y. Ruymen/ N. Redant	365,48	123	297,14	Nimbus-4DM	2,27
2	14/05/16	Bart Huygen	292,49	108	270,82	Discus-2C	3,87
3	19/06/16	Theo Stockmans	316,37	118	268,11	Ventus-2CX	4,14
4	16/05/16	André Ruymen	219,87	118	186,33	Ventus-2CXT	1,33
5	9/04/16	Sofie Beckers	125,4	100	125,4	ASW-19	4,36
6	9/04/16	Senne Vandenputte	114,31	92	124,25	ASK-23	3,95
7	16/05/16	Sebastien Mathieu	130,21	107	121,69	LS3/a	2,25
8	8/05/16	Jan Waumans	113,49	98	115,81	LS1	1,74
9	15/08/16	Mattijs Cuppens	108,91	100	108,91	ASW-19	4,87
10	8/05/16	Rudi Coomans	117,41	110	106,74	ASW-20	4,24



De Wisseltrofee Marc Ruymen



Michaël en Jens tijdens hun praktisch examen, achteraan examiner Hedwig De Munter

Beker Gerard De Praetere

Definitieve stand op 16 december 2016.

Enkel vluchten van meer dan 3 uur vrije vlucht met start en landing in EBTN, die ingediend werden op de Charron.line, komen in aanmerking.

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	16/05/16	7u51
2	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	14/05/16	6u39
3	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	16/05/16	6u33
4	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	16/05/16	6u28
5	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	16/05/16	6u06
6	Brett TOBBACK	Astir CS Jeans	24/07/16	5u11
7	Jan WAUMANS	LS1-o/c/d	16/05/16	4u55
8	Rudi COOMANS	ASW 20	9/07/16	4u18
9	Sofie BECKERS	ASW 19	9/04/16	4u13
10	Mattijs CUPPENS	ASW 19	15/08/16	3u59
11	Eric VANDEWALLE	DG 200	15/08/16	3u40
12	Senne VANDENPUTTE	ASK 23	9/04/16	3u20

7000 vliegreuren

Op 9 oktober vloog Theo Stockmans kon Theo Stockmans zijn 7000ste vliegreur in zijn vliegreboekje schrijven. Na een vlucht van 4u27 en 178km vrije vlucht landde hij net voor 17u terug in Goetsenhoven.

Deze uitzonderlijk goede vliegre dag was een onverwachte afsluiter van het vliegre seizoen, of misschien eerder een onverwachte opening van het Charronseizoen 2017. Yves Ruymen en Daan Spruyt vlogen de eerste en enige Charronde-proef van 2016, maar Charrongewijs valt die natuurlijk reeds onder seizoen 2017. Bij hun passage in de buurt van Ronse werden zij zelfs in breedbeeld live op TV getoond!

Mattijs Cuppens



Winterwerk



Theo test de nieuwe kraan uit



Jan en Luc installeren de Kobo moving map in de ASK13



Jan en Eric bij het winteronderhoud van onze Astir



Wachten op de volgende lierstart



De laatste stukjes van onze OO-ADA gingen naar "Escape Room Wilsele"



Een groene fiets in onze loods privé zweven



Een nieuwe lading AVgas vanuit Polen



Steven bij de constructie van ons elektronisch luchthavenboek



En we drinken er eentje op de geslaagde examens van Laura en Glenn

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).

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).

Colofon

Medewerkers

Sofie Beckers
Mattijs Cuppens
André Ruymen
Theo Stockmans
Brett Tobback
Eric Vandewalle

Foto's

Sofie Beckers
Mattijs Cuppens
André Ruymen
Theo Stockmans
Eric Vandewalle

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.

