Cumulus

België - Belgique
P.B. 3320 Hoegaarden
BC 6352

Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 26 nummer 1
Van januari tot maart 2020

Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 26 nummer 1
Van januari tot maart 2020
Nummer 96

Praktijkexamens

Op zaterdag 7 maart slaagden Sam Cuyvers en Christophe De Brabanter voor het praktisch examen voor hun zweefvliegvergunning.

Lessen overlandvliegen

Op 9 en 16 februari organiseerde onze club 2 lessen voor (beginnende) overlandvliegers. Johan Vanhoyland, Jörgen Nuyts en Koen Pierlet maakten ons wegwijs in de beschikbare meteowebsites en vluchtvoorbereiding.

Algemene vergadering

De algemene vergadering van de zweefvliegsectie, gecombineerd met de jaarlijkse herhalingsles luchtruim, ging door op 18 januari.

In dit nummer

Activiteitenkalender....2
Vaarwel vliegclub De Wouw...3
Milieu 4
Vliegveld 4
Prestaties 4
Werken WC 5
Bestuur zweefsectie....5
Bestuur motorsectie 5
203km 6
50km in 1997....8
Beker Gerard De Praetere 11
Charron 2019 12
Charrondeelnemers.... 13
De eerste statuten.... 14
Allerlei 15
Het begin van de OO-CRZ 16
Winterwerk.... 17
1048 hPa.... 18
Zweefvliegen in USA.... 19
Artikels voor Cumulus.... 20
Colofon 20

Foto cover

De SF34 na zijn eerste vliegdag in Tuy, Filippijnen.

Woordje van de redactie

Het corona virus houdt ons in de ban. De federale regering heeft maatregelen genomen die ook ons ontspanningsleven beknotten. En voor sommigen komen die misschien iets te hard aan. Maar vergeet niet dat onze gezondheid primeert. Doet men niets en vallen er nog meer doden, zal de reactie zijn: de regering had maar meer krachtdadige maatregelen moeten nemen. Ik hoop dat wij vanaf 4 april onze normale vliegactiviteiten kunnen hervatten. Maar alles zal afhangen van de situatie. Een lijst met afgelaste activiteiten is voor de Cumulus van juni.

De laatste twee wintermaanden waren regenachtig en februari vooral stormachtig. Hierdoor kon er in januari en februari slechts een paar maal gelierd en gesleept worden. Nooit meegemaakt. Hierdoor kwam er ook meer tijd vrij voor het jaarlijkse onderhoud van onze clubtoestellen en aanhangwagens. Zoals je ziet, alles heeft zijn voor- en nadelen.

Op een paar details na, is de renovatie van onze WC's achter de rug. En het resultaat is gewoonweg prachtig. Door deze werken zelf uit te voeren, hebben wij duizenden euro's gespaard. Verschillende leden hebben hun steentje bijgedragen. Maar onze dank gaat hier toch vooral naar Jörgen en Steve. Onder hun leiding werd alles in goede banen geleid.

Tussen 14 april en 01 mei organiseren de Nederlandse Koninklijke Luchtmacht en de Belgische Luchtmacht samen de grootste militaire helikopteroefening in Europa voor 2020. Deze oefening kreeg de naam "Swift Blade". In totaal nemen meer dan 2000 militairen uit 14 landen eraan deel. Gedurende drie weken zullen 35 heli's, 2 C-130's , 2 F-16's en een onbemand verkenningsvliegtuig optreden. Ons vliegveld zal van 20 tot 24 april het decor vormen van deze oefening. Tijdens de weekends zouden wij normaal kunnen vliegen.

Als de Cumulus van juni gaat verschijnen, zullen verschillende onder jullie reeds mooie afstandsvluchten gemaakt hebben. Er werd overlandtheorie onderwezen. Maar bereid de vluchten nu reeds voor. Het luchtruim is een soms een dwaalhof. Het zal ook mogelijk zijn om met onze Duo overland te gaan. Er zal dan wel een instructeur aan boord moeten zijn. Iedereen kan een mail sturen naar "instructeurs@dewouw.net". Volg daarom de weersverwachtingen reeds een week op voorhand op.

Tot binnenkort.

Theo Stockmans

Activiteiten-kalender

- ☐ ~~**vrijdag 27 maart:**~~
~~start-to-fly introductieavond~~
- ☐ ~~**20 tot 24 april**~~
~~heli oefening White Blade~~
- ☐ **30 mei tot 1 juni**
Driedaagse van De Wouw
- ☐ **30 mei**
BBQ Driedaagse
- ☐ **6 tot 10 juli**
zweefvliegkamp te EBTN
- ☐ **10 juli**
Kippenfestijn
- ☐ **13 tot 17 juli**
zweefvliegkamp te ?
- ☐ ~~**5 en 6 september**~~
~~opendeurdagen~~

Artikels voor volgende Cumulus: 1 juni 2020

Vaarwel vliegclub De Wouw

Na 31 jaar onafgebroken lid te zijn geweest van de K.V. De Wouw en hier vooral te fungeren als sleeppiloot, heb ik besloten deze activiteit te beëindigen. Ik ben hier inderdaad begonnen in 1988. Ik was ogenblikkelijk verknocht aan deze club.

Er was dan ook nog een ander aspect. Mijn echtgenote Josiane bezocht haar tehuis in Hakendover, terwijl ik kwam vliegen. En zo was iedereen tevreden over het dagverloop. Na het vliegen was het in het clublokaal super gezellig en er werd meer dan één "limonade" gedronken (hé Senne).

Jammer genoeg overleed mijn echtgenote in 2010. Theo, Yves en Rudi waren aanwezig op de uitvaart en in de club heb ik bijzonder veel steun ervaren. Gelukkig hebben Erna en ik elkaar ontmoet en het samenleven is fantastisch. Ook hieromtrent deelde iedereen mijn enthousiasme, echt een fijne sfeer. Op 30/10/2011 heeft men mij geholpen, zodat ik met Erna een zweefvluchtje kon maken.

Natuurlijk in een samengesteld gezin met vrij veel leden ontstaan stilaan andere sociale prioriteiten. Er zijn b.v. verjaardagen, optredens in sportclubs e.d. en natuurlijk ook kinderopvang. Dit en de verplaatsing Dendermonde – Goetsenhoven en daarbij soms ellenlange wegenwerken, hebben een zware invloed op mijn beslissing gehad.

Anderzijds kijk ik met veel genoegen terug op het vliegen in EBTN. Veel vlieguren en dito landingen.

Eén dag zal ik nooit vergeten. Op 28/05/1989 had ik al 16 zweeftoestellen opgesleept. Tijdens de terugvlucht v.d. 17 de vlucht begon de motor van de OO-MIL een eigenaardig geluid te maken. Er traden ook trillingen op, die steeds erger werden. Zo erg zelfs dat ik vreesde dat de motor zou afbreken. Ik besloot daarom de motor stil te leggen. Ik ben nog kunnen binnen zweven op de RWY 35, Oef!

Marc neemt zijn schotel voor 30 jaar lidmaatschap in ontvangst van burgemeester Katrien Partyka

Louis Denayer gaf me een schouderklopje en zei: "Goe gedaan jong!". Er was een klep door de cilinderkop gevlogen. Toen kwam er een ander sleeptoestel, ook een Morane, OO-FTL, (ooit eigendom van Brigitte Bardot), daarna een Varga Kachina OO-RTN, daarna de Piper Cub OO-VVC en tenslotte een DR 400, OO-PMB. Wat resulteert in een gevarieerde vliegervaring.

Hiervoor en voor de vriendschap ben ik de club echt dankbaar en blijf ik De Wouw een warm hart toedragen. Ik duim voor een schitterende toekomst voor de vliegclub en ik zal er regelmatig nog eens komen landen.

Marc Costers

PS

Mijn persoonlijke zweefvliegactiviteit bleef beperkt. Toch blik ik met veel genoegen terug op enige thermiekvluchten met vrienden en een vluchtje van 5u15' met de Ka 8 OO-ZAR op 20/05/2001. Nog een oppurtuniteit is dat je in deze club kan beroep doen op 2 examinatoren motorvliegen, Peter en Bart. Na het "Louis" tijdperk heb ik al enkele malen mijn check succesvol met Peter gemaakt.
Peter en ik waren samen gestart op een zweefvliegstage in Aalst in 1982.

1048 hPa

Op 20 januari 2020 werd er in Ukkel een record luchtdruk van 1048 hPa gemeten. Moest er die dag prachtige thermiek geweest zijn, hadden wij in de Goetsenhoven Gliding Area mogen stijgen tot iets meer dan 1700m. In G2 bijna 2350, en de G5 bijna 3000m.
Dit zijn de hoogten met vertrek vanuit EBTN en met een hoogtemeterinstelling van 0m.

Dat is om van te dromen.

Theo Stockmans

Milieu

Op 16 maart 2020 heeft het volgende overlegcomité plaats. En op zaterdag 21 maart gaat de jaarlijkse infovergadering voor de buurtbewoners (voorzien in de milieuvergadering)door in ons clublokaal. Een beknopt verslag van beide vergaderingen vinden jullie in de Cumulus van juni 2020. Maar de de Federale beslissingen aangaande het Coronavirus, worden deze twee vergaderingen naar een nog te bepalen datum verschoven.

En vanaf 1 april tot en met 31 oktober mogen er zondagnamiddag geen circuittrainigen meer plaatsvinden. En niet vergeten dat er op Paasmaandag 13 april, op ons vliegveld niet mag gevlogen worden. Er is de jaarlijkse, traditionele paardenprocessie in Hakendover.

Voor de rest is het op het milieufront kalm. Voor zover ik weet, kwamen er het laatste trimester geen klachten binnen. Ik zou zeggen, zo verder doen. Op maandag 09 maart kreeg onze club een inspectie van de milieutechnische eenheid van Defensie. Deze is vlekkeloos verlopen.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Jaarlijks onderhoud van de verwarming in het clublokaal

Bestuur club

Voorzitter	Theo Stockmans
Secretaris	Piet Vanosmael
Schatbewaarder	Bart Maertens
Ondervoorzitter motor	Bart Lismont
Ondervoorzitter zweven	Piet Vanosmael
Leden	Bart Walterus
	Cédric Moyson
	Johan Vanhoyland
	Rudi Coomans
	Steven Haenen

Vliegveld

De werken aan de schietstand hebben wat vertraging. Daarom staat de officiële opening nog niet vast. Het kan april of zelfs mei worden. Wij zullen wel zien.

Het schijnt dat ons vliegveld niet meer te koop staat. Maar ja, er wordt zo veel vertelt. In elk geval wordt het nog veel gebruikt.

Dat kan positief lijken, maar er is ook een negatieve kant aan. Er worden onder andere slipoefingen door de lokale of federale politie uitgevoerd. En de asfaltlaag viert dit jaar haar 50 jarig bestaan. Dus is ze niet meer van de jongste. Er komen steentjes los die ervoor zorgen dat de schroeven van onze vliegtuigen beschadigd worden. Of bij het vertrek van een zweefvliegtuig worden ze tegen de zwever gekatapulteerd. Wat natuurlijk schade berokkend. Een goede raad: als je met je eigen voertuig of met de pistewagen over de RWY's rijdt, rij dan kalmpjes aan.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Prestaties

Zijn geslaagd in het praktisch examen zweefvliegen

- Sam Cuyvers
- Christophe De Brabanter

Theo Stockmans

PS

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

Werken WC

Een overzicht van de uitgevoerde werken, per week

September

14 -15	Taxussen uittrekken – eerste afbraakwerken
21 - 22	Afbraakwerken – vloer er uit en op afvalcontainer
28 - 29	Leggen van de afvoerleidingen

Oktober

05 – 06	Beton gieten
12 - 13	/
19 – 20	Chape
26 - 27	Niets (aankoop Mat)
29/10	Begin water + gyprockader

November

02 – 03	PlaatsenWC reservoirs + vezelplaten
09 - 10	/
16 – 17	Plaatsen vezelplaten – afdekking verwarmingsketel + radiator zetten
23 - 24	Afhalen beplanking muur
31 -01	Afhalen gyproc en bestellen tegels

December

07 - 08	Afhalen tegels en plaatsen vertikale tegels
14 – 15	Plaatsen vertikale tegels
21 - 22	Plaatsen vertikale tegels (+ invoegen)+ isolatie boven
28 - 29	Plaatsen planken en WC potten en pisbakken

Januari

04 - 05	Plaatsen planken
11 -12	Plafond (latten, glaswol + gyproc) beëindigd
18 - 19	Grondtegels
25 - 26	Plafond

Februari

01 – 02	Plafond
08 - 09	Plaatsen tussenschotten
15 - 16	Verlichting

Bestuur zweefsectie

Voorzitter	Mattijs Cuppens
Secretaris	Johan Vanhoyland
Schatbewaarder	Jan Waumans
	Luc Vandebeeck
	Astrid Coomans
	Rudi Coomans
	Koen Pierlet
	Theo Stockmans
	Eric Vandewalle

Medewerkers

Sportcommissie	André Ruymen
aHoT	Luc Vandebeeck
Winteronderhoud	Astrid Coomans
Charroncommissie	Bart Huygen

Bestuur motorsectie

Voorzitter en boekhouding	Steven Haenen
Supervisor boekhouding	Cédric Moyson
Onderhoud toestellen	Paul Van Haesendock
Fuel	Maarten Vijverberg(*)
Head of Training	Bart Lismont

Medewerkers

Vlucht overzichten	Peter Knockaert:
Trips	Piet Callemeyn

(*) tot overdracht voltooid is, daarna bestuurslid

EBTN – EBTX – Rochefort – EBTN

Of een FAI Δ van 203 Km

Ik schrijf Pinkstermaandag 15 mei 1989.

De opnieuw in het leven geroepen "Driedaagse van De Wouw" leek voor de meesten wel op een sisser uit te draaien. De eerste twee dagen regende het buitenlandingen, maar niemand slaagde erin ook maar één opgegeven proeven te lukken.

De laatste dag (Pinkstermaandag) leken de weergoden ons iets beter gezind. Op Pierre-Jean Tasquin na, zag iedereen af van zijn opgegeven 300km. Wij beperkten ons tot een realiseerbare proef om zodoende toch nog ietwat punten te kunnen binnenrijven voor de Charronbeker.

Zelf heb ik getwijfeld tussen een driehoek van 111km of 203km. De cumuli en de wil om toch iets beter te presteren hebben de keuze op de laatste afstand laten vallen.

Op 15 mei, omstreeks 13u40 vertrok ik met mijn Ka 6Cr (OO-ZJP, glijgetal 29) als voorlaatste. Alleen Rudi met de Ka 7 OO-ZAE, was nog achter mij. De eerste pomp was makkelijk te vinden. Pierre Vanderzwalmen en Johan (?) materialiseerden een thermiekslurf die mij een hoogte gaf van 900m. Na 15 minuten ging het richting Waremme. Dank zij een paar pompjes, bereikte ik Waremme met nog 800m. Een Janus (waarschijnlijk van de VZA) toonde mij de verhoopte thermiekbel. Onze formatievlucht duurde ongeveer 10 minuten, daarna dook hij richting Tihange. Ik ben verder blijven spiraleren tot 1600m.

Daarna ging het richting Luik. Er aangekomen op 700m, werd het zoeken naar ietwat stijgwind. Na 5 minuten brachten cumuli mij de broodnodige thermiek, want met 500m AGL geraakt je met een Ka 6Cr niet ver meer. De juiste plaats werd aangegeven door onze Ka 7 OO-ZZJ met Christian Pirson en Michel (?). Het was thermiek om van te snoepen, 3m/s op mijn integrator. Al vlug bereikte ik een respectabele hoogte van 1700m (ten opzichte van EBTN). En nu richting Verviers (EBTX). De ZZJ volgde de Maas richting noorden.

EBTX was makkelijk te vinden. Ik hoefde slechts de vallei van de Vesder te volgen tot ik bijna boven de A27 kwam en dan een paar kilometers zuidwaarts. Van in de verte is het iets moeilijker te herkennen daar de groene grasstrip te midden van een bosrijke omgeving is gelegen. Mijn keerpuntfoto heb ik gemaakt op een hoogte van ongeveer 1100m AGL. De foto was op 5 graden na, bijna waardeloos daar hij nipt binnen de 90° sector werd genomen.

En nu richting Rochefort, langs Remouchamps, gemakkelijk herkenbaar aan de meander in de Amblève. Alvorens mijn 2de keerpunt te bereiken, had ik de respectabele hoogte van 2150m MSL bereikt. Op deze hoogte kreeg ik het gezelschap van een Lerche en een Libelle, waarschijnlijk van Verviers. Dit 2de been leek aanvankelijk een peulschilletje. Maar halfweg kwam er een einde aan de cumuli thermiek. Nog snel een thermiekbel meenemen. Moeilijk was deze schilderachtige, Ardeense stad niet te vinden. Evenwijdig met het 2de been liep de weg Remouchamps – Marche en Famenne (MeF) of de spoorweg Luik - MeF.

Alleen blauwe thermiek kon nog gebruikt worden. Er moest dus zuinig omgesprongen worden met de stijgwinden. Om de thermiek iets makkelijker te vinden, luisterde ik af en toe eens naar de ATIS (132,475 MHz). Een thermiekslurf verplaatst zich namelijk met de wind. Met de zuidenwind moest ik dus iets ten noorden van de eventuele thermiekbronnen vliegen. En die waren er soms: MeF 1400m, Rochefort was in 't zicht. Iets daarvoor lag het vormingsstation van Jemelle. Vanaf MeF geen enkele pomp meer. De steengroeve (NO van Rochefort) gaf mij een hoogte van 1400m (gekomen van 900m MSL). Nu 5km tegen de wind naar mijn laatste keerpunt. Klik, klik en terug richting de steengroeve.

Foto van keerpunt Rochefort, met vleugeltip, op amper 500-600m

Maar niets meer te vinden oftewel ernaast gevlogen. Maar om geen tijd te verliezen en om toch zoveel mogelijk kilometers af te leggen, vloog ik richting EBTN, dat nog 65km ver lag. Ik had nog amper 600m AGL. Ik koos reeds een veld omdat er in die omgeving weinig bruikbare buitenlandingsterreinen waren. In de nabijheid van het gekozen veld bevond zich een (radio?) toren. Wat ik inmiddels wel ontdekt had, was een cirkelvormige open plek in een bos. In 't midden steeg er een rookpluim op. Ik daar naartoe. Want ik had reeds in een paar boeken gelezen dat de thermiek eigenlijk gevangen zit tussen de bomen en dat er een mechanische impuls nodig is om de thermiekbel los te krijgen (hier het vuur).

En de theorie werd bevestigd door de praktijk, + 3m/s. Deze pomp bracht mij tot 1700m. Met de zwakke zuiderwind, dreef ik af richting EBTN. Nu richting Ciney. Daar werd ik omhoog gestuwd door een geïntegreerde + 3m/s. Ik verliet de pomp op 1900m, mijn vario gaf mij nog altijd + 1m/s.

Ik was bijna zeker dat ik, buiten abnormale daalwaarden, EBTN kon bereiken. Ciney lag op 55km van mij finish. Ik volgde de weg naar Andenne waar ik aankwam op 1400m. Nog altijd hoogte genoeg om met de zuiderwind EBTN te halen.

Maar iets voor de Maas kwam ik weer in een pomp terecht, werkelijk om van te snoepen. Mijn hoogtemeter gaf mij 1650m. Nu nog 40km te vliegen. Tussen de Maas en Goetsenhoven was er geen enkele stijgwind meer te bespeuren. Ik ben ons vliegveld overvlogen op 700m. Het was zalig om gedurende 40km recht door te kunnen vliegen en er zeker van te zijn dat mij niets meer kon gebeuren.

Deze vlucht leverde mij trouwens een eerste plaats op in de "Driedaagse".

PS

Alvorens ik op afstand vertrok, had ik in de voormiddag nog twee lesvluchten met de Ka 7 OO-ZZL gemaakt. In mijn vliegboek staat: vertrek om 1343 Hr, landing om 1833. In totaal dus 4u 50 vluchtduur. Er zijn enkele namen met als familienaam een "(?)". Dwz dat ik die familienaam niet ken.

Het navigeren gebeurde op een kaart, meestal van Michelin.

In die tijd bestond er geen logger. Wat was dan, volgens de sportcode, de te volgen procedure:

- alvorens te vertrekken moest er een formulier ingevuld worden met o.a. de te vliegen proef en de datum. Dit moest getekend worden door een sportcommissaris. Nadien werd er van dit Doc, samen met het zweefvliegtuig, een foto genomen. Op deze foto moest ook de immatriculatie van het toestel leesbaar zijn.
- daarna nam men de keerpuntfoto's in de 90° sector (zoals nu). Op deze foto moest een vleugeltip van het zweeftoestel en het keerpunt zichtbaar zijn.
- bij aankomst werd het Doc verder ingevuld met de gerealiseerde proef en terug ondertekend door een sportcommissaris. Daarna werd er terug een foto van genomen met daarop het zweefvliegtuig, met leesbaar de immatriculatie.

En belangrijk: het negatief van de film mocht niet geknipt worden. Anders was de proef ongeldig.

Reden: het zou anders mogelijk zijn om met negatieven van andere proeven, deze aan elkaar de maken.

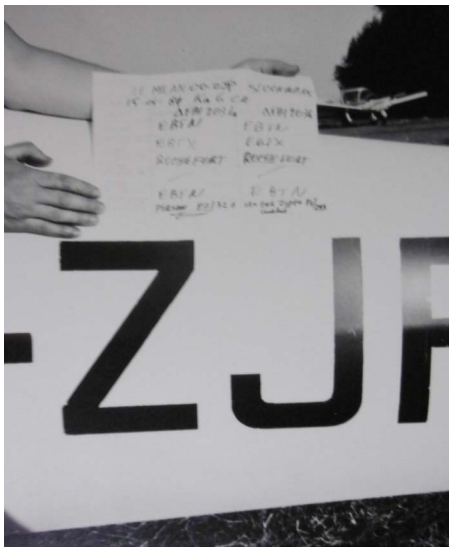
Bij een buitenlanding moest er een landingsschets gemaakt worden en ondertekend door twee toevallige getuigen of één sportcommissaris.

Er moest geen barograaf aan boord zijn. Maar ik had er één en die was telkens aan boord. Zoals je kunt lezen, een proef vliegen in die tijd was een heel gedoe. Maar van het luchtruim of hoogtebeperkingen moesten wij ons eigenlijk weinig aantrekken. Zo kon je, reglementair, over Luik naar Verviers vliegen. Tegenwoordig is het dus niet meer mogelijk deze proef te vliegen, tenzij je enorme omwegen maakt.

Van de hierboven, vertelde proef heb ik nog altijd alle Doc, foto's en zelfs de barogram. Op vraag wil ik ze eens meebrengen naar de club. Dus de hierbij gevoegde foto's, zijn origineel.

De uitslag van deze Driedaagse heb ik in mijn archieven niet kunnen terugvinden. En in 1989 was er, voor zover ik mij nog herinner, geen uitreiking van prijzen of trofeeën.

Theo Stockmans



Declaratie voor de start

50km in 1997

De 50km afstandsvlucht van het D-brevet is voor vele piloten een mijlpaal in hun evolutie als zweefpiloot, en zeker als beginnend overlandvlieger. Voor velen is het de eerste keer dat ze, op zijn minst zelfstandig, de lokale kegel rondon het thuisveld (bewust) verlaten. Met het EASA ingevoerde opleidingsprogramma zullen de meeste piloten al zelfs een 50km overlandvlucht zelfstandig, of 100km in dubbel gevlogen hebben, zodat er daar al een eerste overland ervaring is.

Vandaag wordt in onze club de 50km met de Ask23 gevlogen, met IGC logger, GPS en moving map navigatie, en kan je via de navigatiesoftware eenvoudig aflezen zodra je 50km in rechte lijn van je startpunt verwijderd bent.

De navigatiesoftware geeft je op terugweg ook telkens aan hoeveel meter je nog zou moeten stijgen om weer in te lokale kegel van Goetsenhoven terecht te komen. Op een goede dag kan je op de terugweg dan alweer vrij snel in de lokale kegel komen, wat het comfort bij terugvliegen vergroot. De IGC loggers hebben intussen hun betrouwbaarheid bewezen, en zelfs wanneer de logger tijdens de terugvlucht zou uitvallen, is het gelogde gedeelte tot aan het 50km punt voldoende om je prestatie te bewijzen en je brevet te claimen.

Met dit artikel neem ik jullie even terug in de tijd, hoe ik het afleggen en voorbereiden van de 50km vlucht ervaren heb, hoe het er met de regels en technologie destijds aan toeging.

Het is 1997, en heb mijn 5 uur en 1000m hoogtewinst behaald in 1996 nadat ik begin dat jaar solo was gegaan. Toen moest men nog 16 jaar zijn om solo te mogen vliegen. Om mijn 50km te mogen vliegen moet ik nog aan enkele bijkomende voorwaarden voldoen; 50 solo-uren hebben en 2 goede doellandingen uit 3 pogingen afleggen. Van enige overlandtraining tijdens of na de opleiding is (nog) geen sprake. Ook de doellandingen zijn geen onderdeel van de opleiding.

Ik verzamel de 50 uren solo tegen begin zomer 1997, leg de doellandingen af en sta vervolgens zo goed als elk weekend te popelen om de 50km te kunnen vliegen. Goed weer en niet teveel gegadigden op de briefing 's morgens is waar ik op moet hopen. De schoolexamens in juni zorgen voor nog wat vertraging. Maar vanaf juli is het vaak slecht weer, of was het weer goed lokaal maar niet voldoende voor een eerste overland.

Op 15 augustus lijkt het dan zover te kunnen zijn, het seizoen loopt naar het einde maar er wordt een goede dag voorspeld. Desondanks verloopt de poging niet zo vlot als gehoopt; na 18 minuten stond ik alweer aan de grond ondanks het goede weer. Het is deels mijn fout, maar het wordt ook veroorzaakt door de regels en omstandigheden uit die tijd. Er zijn immers geen GPS navigatie toestellen, of die staan nog in de kinderschoenen, zijn duur en dus zeker niet op clubniveau beschikbaar. Van IGC-loggers is nog geen sprake. Hoe moet je dan je vlucht bewijzen? Wel, aan de hand van verschillende manieren:

De plank kan dienen als referentie voor start- en landingstijd, maar dan enkel op het vliegveld zelf.

Om je keerpunten te bewijzen moet je een foto nemen vanuit de cockpit, met duidelijk je vleugel erop, en best genomen op de middellijn van je 45° sector. Keerpunten kunnen dan ook niet zomaar gekozen worden. Je kan enkel keerpunten gebruiken uit een vooraf gepubliceerde lijst, waarvan het huidige LVZC keerpuntenbestand nog een restant is.

Nieuwe keerpunten moeten ruim 1 jaar vooraf aangevraagd worden, en worden pas na onderzoek in de lijst opgenomen, indien er referentiefoto's zijn en het keerpunt duidelijk te onderschijden is vanuit de lucht. (bvb een kerktoren, brug, station, etc.)

De genomen foto's moeten ook voorafgegaan worden door een foto van je declaratiepapier met je toestel, en beëidigd worden door een gelijkaardige foto na de vlucht met handtekening van een sportcommissaris erop. Tenslotte mag de film na het ontwikkelen absoluut niet doorgeknipt worden (wat men standaard wel doet om de negatieven makkelijk in een pakje te krijgen). Met een doorgeknipte film is je proef ongeldig (je zou maar negatieven van verschillende vluchten combineren). Bij de fotograaf begrepen ze het helaas niet altijd even goed ...

Als startplaats word standaard het vliegveld van vertrek genomen. Als landingsplaats ook het vliegveld van landing, of indien een ander vliegveld of buitenlandingsveld moet je daar een 'getuige' zoeken die voor je wil aftekenen en zijn contactgegevens mee noteren. Indien je een ander startpunt wil, dan dient de sleeppiloot op papier te bevestigen waar die je ontkoppelpunt was.

Je barogram komt dus ook niet uit de IGC-logger, maar je moet een mechanische barograaf van de club meenemen in je toestel. Je moet als pilot zorgen dat je zelf een voldoende voorraad baro-briefjes hebt om op de rol van de barograaf te steken. Je moet er ook op tijd bij zijn, er waren immers net niet genoeg baro's voor elk toestel, en er waren altijd wel enkele baro's waarvan de stift niet meer werkte. Voor vertrek ook zeker niet vergeten om de barograaf op te winden, zoals een oude klok.

Vandaag vliegt men de 50km met eenvoudige declaratie Goetsenhoven – Opglabbeek – Goetsenhoven in de Oudie, die niet enkel als IGC-logger dient, maar ook als moving map met navigatie, wind, etc. Je vliegt, je landt, je leest uit en klaar.

Toen was dit:
- Vlieg de proef Outgaarden – Zwartberg. Dit is net 50km, en je bent zeker bij landing ginder dat je de 50km hebt. Je loopt immers niet het risico dat je foto's niet goed genomen zou zijn.
- Teken je vliegroute en luchtruim op een wegenkaart (wie kent dit nog vandaag?)
Bemachtig een werkende barograaf
- Spreek met de sleeppiloot af dat die je er boven Outgaarden losgooit, en niet zomaar ergens in de buurt van het vliegveld. - Zorg dat je 's avonds van hem nog een ondertekende verklaring kan bekomen als bewijs van je verlegd ontkoppelpunt.
- Land in Zwartberg en zoek daar een sportcommissaris die aftekent dat je er geland bent.
- Je laat je terugslepen of een ophaalploeg haalt je op.

De 50-km poging.
De sleeppiloot die dag is William Germeys, en ik heb hem die ochtend na de briefing aangesproken over mijn plannen en het verlegde ontkoppelpunt. Rond 13u vertrekken we en de sleep verloopt normaal.

Op een gegeven moment, we hebben 500m en hangen boven de parking van de E40, waggelt de sleper met de vleugels. Ik koppel niet los en wil William over de radio verwittigen. Nog voor ik de PTT kan induwen zie ik de sleper over zijn vleugel wegduiken, en voor ik goed en wel kan nadenken of ik toch zou ontkoppelen, hang ik mee in duikvlucht met de stick van de Ka8 (nog meer) in het dashboard. Door de radio kan ik William dan toch snel verwittigen en sleept hij mij naar Outgaarden. Maar wat vinden we boven Outgaarden? Juist ja, het grootste blauwe gat uit de omgeving. Overal (al bijna te) dikke Cumulussen, behalve boven mijn ontkoppelpunt. Nu ja, niets aan te doen.

Ontkoppelen, en meteen met de Ka8 naar de dichts bijzijnde Cumulus. Maar met de Ka8 ben ik daar nooit geraakt, ik zat namelijk in stevig dalen waardoor mijn vario nu in duikvlucht zat, en tegen dat ik de rand van de Cu naderde zat ik al op circuithoogte. Keuze; ofwel bluffen en zeer laag proberen aan te pikken met als alternatief een snelle buitenlanding vlak bij het vliegveld; ofwel landen op het vliegveld en een tweede keer kunnen starten. Ik kies dan toch maar voor de tweede optie. Veertien minuten na de landing hang ik alweer achter de sleper.

De ophaalploeg
Vermits het doel is dat ik op Zwartberg zou landen stel ik me de vraag of ik me zou laten terugslepen of ophalen. Terugslepen is vliegen, maar toch weer een extra rekening (voor de jonge piloot). Op de briefing zijn er echter twee binnen de club bekende kornuiten die zich spontaan aandienen als ophaalploeg; Guy Lebeer en Frans Torfs. Guy en Frans zag je altijd samen op de club, en het was bijna als een levend komisch duo. Ik weet niet goed of ik blij moet zijn met de spontane aanbieding, maar goed een vrijwillige ophaalploeg moet je met dank aannemen en het bespaarde me de terugsleep. Guy en Frans kwamen ook geregeld in Zwartberg, of hadden er vroeger gevlogen en willen dus maar al te graag zich ginder tonen. Bovendien tonen ze zich zo enthousiast dat ze meer dan eens aangeven dat zodra ik in de buurt van Zwartberg ben, ze meteen zouden vertrekken. Ze zouden de aanhangwagen na mijn start al meteen aanhaken zodat ze vertrekkensklaar stonden. Dat zou betekenen dat ik eigenlijk na landing ook maar maximaal een uurtje zou moeten wachten op de ophaalploeg. Mooi toch?

Rudi heeft me op de briefing nog duidelijk gezegd dat ik moet zorgen dat de Ka8 remorque nagekeken en in orde is voor ik kan vertrekken (herkenbaar in 2020?). Ik controleer de Ka8 aanhanger nog en zorg ervoor dat ik alle nodige tools om de Ka8 te demonteren verzameld heb. Bij gebrek aan bakje op de remork toen, verzamel ik alle spullen in een zak, die ik meeneem in piste om daar aan Guy en Frans te geven. "Zet maar in de caravan, dan nemen we die straks wel mee.", zei Frans.

De 50-km poging, opnieuw.
Wat later vertrek ik met de Ka8. Niet veel later, dat is 18 + 14 minuten later, vertrek ik voor de tweede keer. Het was geen super weer, maar het steeg, er waren wolken, ik had wat wind in de rug en de hele namiddag voor me. Langzaam win ik hoogte en verken het eerste

uur lokaal enkele andere wolken zodat ik een goed beeld had waar de thermiek zit en wat de betrouwbaarheid van de thermiek is. Vervolgens vertrek ik richting Brustem, St-Truiden, Hasselt, Kiewit en tenslotte Zwartberg. Ik heb geen enkele van deze plaatsen eerder vanuit de lucht gezien, uitgezonderd St-Truiden en Brustem op wat afstand.

Telkens wanneer ik onder thermiek het plafond bereik probeer ik mijn positie aan de hand van de kaart telkens juist te bepalen, en neem telkens ruim de tijd om de nabije vliegvelden te zoeken. Met de wind drijf ik toch ook min of meer in de juiste richting. En zo kom ik na een goede 3 uur vlucht aan boven Zwartberg op plafondhoogte. Even de tijd genomen om het vliegveld vanuit de lucht te bekijken, te bestuderen welke piste in gebruik is en waar de lokale zwevers er landen. Vervolgens zweef ik uit en zet ik me er aan de grond om 17u30 na net geen 4 uur vlucht. Oef, ik had het geklaard, opgelucht en blij!

De lokale zwevers in piste komen me tegemoet en ik verklaar mijn vlucht en intenties. Ze brengen mij en de Ka8 naar de rand van het vliegveld aan de cafetaria, daar zouden ook de ophalers het terrein op rijden. In de cafetaria ga ik vervolgens op zoek naar de telefoon en bel ik het clubhuis in Goetsenhoven (nee, nog geen GSM's toen).

Etienne, de toenmalige barman nam op, en vertelt me dat hij Guy en Frans zal verwittigen. Ze zullen terugbellen zodra ze vertrekken. Gezien hun eerder enthousiasme verwacht ik vrij snel een telefoon terug en wacht ik daar aan de bar. Na een half uur zonder bericht besluit ik terug te bellen om te horen of ze al vertrokken zijn. Helaas kan men me niets meer vertellen, en weten ze niet waar Guy en Frans zijn en of ze al onderweg zouden zijn.

Na zeker nog een uur wachten aan de bar in Zwartberg hoor ik daar plots de barman mijn naam roepen; "Is hier een Mathieu?" Na twijfel of het wel voor mij is en na een tweede keer omroepen dat het voor iemand uit Tienen was dien ik mij aan en neem twijfelend de telefoon aan. Het is Frans; "Ja Sébastien, we gaan vertrekken he jong, goed gedaan manneke, we gaan direct vertrekken se, we gaan de Ka8 remorque nog uit de hangaar halen en we zijn daar ..." Ik zeg nog; "Vergeet de spullen van de Ka8 niet". "Jaja we zijn direct daar", zegt Frans en de telefoon ging dicht. Ze leken dan toch niet helemaal klaar te staan, maar goed na 1,5 uur zonder nieuws weet ik eindelijk dat ze zullen vertrekken. Intussen is het tenslotte toch al 19u voorbij en sunset rond 21u komt dichter.

Rond iets na 20u komen ze uiteindelijk toe. "Waar bleven jullie zo lang?" vraag ik Frans, "Jamaja, das wel effekes rijden he jong", zei Frans en meteen gaat hij verder door eerst op zoek naar lokale bekenden. Nadat het rondje 'lokale bekenden opzoeken' afgewerkt is en het toch al wat begint te schemeren bedenken Guy en Frans dat het toch tijd wordt om de Ka8 te demonteren. We maken de remorque klaar, maken de Ka8 leeg en leggen de spullen in de auto.

Ik: "Ok waar is de zak met de tools voor de Ka8, Frans?"
Frans: "Welke zak?"
Ik: "Ja die dat ik jullie gegeven heb deze ochtend en in de caravan gezet"
Frans: "Guy, weet gij van een zak uit de caravan?"
Guy: "Nee Frans, wat zou ik met die zak moeten doen?"
Ik: "Zucht"
Het bestaat in die tijd nog niet, maar ik geloof dat ik op dat ogenblik de *facepalm* had kunnen uitvinden.
Gelukkig hebben de zwevers van Zwartberg ook een Ka8 en kunnen we hun klokjes en gerief lenen om de Ka8 te demonteren. Op de remorque wordt de rest met straps en kussens vastgezet.
Eindelijk kunnen we vertrekken richting Tienen.

Wat een avontuur! In vergelijking met vandaag was er veel minder technologie die een aantal zaken nu veel makkelijker maken. Maar toch zorgde dat gebrek aan technologie ervoor dat alles voor, na en rond de vlucht een even groot avontuur was als de vlucht zelf.

De technologie vandaag maakt het anderzijds dan weer iets makkelijker om de vlucht voor te bereiden, een vlucht te documenteren en te claimen en te communiceren bij een eventuele buitenlanding.

Die avond op Goetsenhoven terug aangekomen krijg ik natuurlijk de nodige felicitaties. De hangaar beneden staat nog open om de Ka8 remorque binnen te rijden, al de rest staat al binnen. Nadat de hangaar afgesloten wordt komt Rudi met een grote lach nog op me af om me te feliciteren.
"Maar zeg", zegt Rudi, "ik hoor dat gij klachten hebt dat uw ophaalploeg niet snel genoeg komt?".
"Tja", zeg ik, "en de zak met Ka8 tools steekt ook nog altijd in de caravan hier".
"Maar g*********e, 't is toch altijd ..." en Rudi stuift weg ...

Some things never change.

Sébastien Mathieu

V.l.n.r: Jean-Pierre Latour, Karel Vandewalle, Isabelle Peters, Freddy Beeken, Bart Huygen, Sébastien Mathieu, Johan Vandewalle in 1997...

Beker Gerard De Praetere 2019

Definitieve uitslag

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	1/6/2019	8u48
2	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	12/5/2019	8u30
3	Glenn HOSTENS	Astir CS Jeans	7/7/2019	8u22
4	Olivier BOLLAERTS	Ka 8	1/6/2019	7u36
5	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	12/5/2019	7u22
6	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	12/5/2019	6u26
7	Sam CUYVERS	ASK 23	12/5/2019	5u24
8	Jan WAUMANS	LS 7 WL	12/5/2019	4u55
9	Ruben MICHAUX	ASW 19	1/6/2019	4u49
10	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	9/6/2019	4u14
11	Koen PIERLET	Duo Discus/T	11/5/2019	4u07
12	Rudi COOMANS	ASW 20	25/8/2019	3u57
13	Jaromir SIMUNEK	DG 800/808 18m	12/5/2019	3u55
14	Michael MATTHYS	Ka 8	21/4/2019	3u31
15	Mattijs CUPPENS	Duo Discus/T	9/6/2019	3u12
16	Stijn DEVALCK	Astir CS Jeans	2/6/2019	3u09

Mattijs Cuppens

Charron 2019

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

BINNENLAND

Club

7	Glenn Hostens
19	Stijn De Valck
23	Theo Stockmans
28	Olivier Bollaerts
32	Jens Groeseneke

Standaard

19	Glenn Hostens
27	Ruben Michaux
33	Jan Waumans
41	Bart Huygen

Open/ Ren

7	Sébastien Mathieu
10	Theo Stockmans
11	Yves Ruymen
20	Rudi Coomans
25	Jaromir Simunek
28	Koen Pierlet
34	Mattijs Cuppens

Motor

22	Yves Ruymen
36	Andre Ruymen
55	Sam Cuyvers
61	Glenn Hostens
62	Senne Vandenputte

BUITENLAND

Club

11	Astrid Coomans

Standaard

4	Bart Huygen
17	Jan Waumans

Open/ Ren

4	Theo Stockmans
8	Sébastien Mathieu
11	Jaromir Simunek
19	Griet Francart
22	Koen Pierlet
24	Jörgen Nuyts

Motor

23	Sofie Beckers
25	Johan Vanhoyland
32	Yves Ruymen

Junioren

3	Glenn Hostens
7	Ruben Michaux
12	Olivier Bollaerts
14	Jens Groeseneke

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 5de plaats met 77694,8 punten. Dit zijn 3942,4 punten meer dan het jaar voordien. Ook het afgelopen jaar hadden wij geen piloten die tijdens de wintermaanden op een ander continent zijn gaan vliegen. Maar anderzijds was het weder in ons land iets beter dan het jaar voordien. En de Franse Alpen schenkt ons ook telkenmale veel punten.

22 piloten, twee meer dan vorig jaar, hebben 500 punten of meer behaald. En dat zijn er drie meer dan 2018. Wij zijn op de goede weg.

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.

Het overlandseizoen staat voor de deur. Tracht beter te doen dan vorig jaar.

Theo Stockmans

Charrondeelnemers

Overzicht van de piloten die meer dan 500 punten behaald hebben sedert 2003.

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Abels Sven	x	x	x														
Arstila Kai							x	x	x	x	x			x			
Beckers Sofie	x												x	x	x		x
Beersaerts Guy	x	x															
Biesmans Koen			x			x	x										
Bollaerts Olivier																	x
Bollens Geert								x									
Boon Johan				x													
Bruyninckx Jan			x	x													
Bruyninckx Jan Jd												x			x		
Coomans Astrid																	x
Coomans Rudi	x	x	x	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	x	x	x
Cuyvers Sam																	x
De Brabanter Christophe																x	
De Reys Eddy	x	x		x	x												
Dehert Michael	x	x	x	x					x								
Devalck Stijn															x	x	x
Francart Griet				x									x	x	x	x	x
Gobert Christiane		x		x													
Groeseneke Jens																x	x
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x						
Holsbeeckx Dries												x					
Hostens Glenn																x	x
Huens Carl	x																
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Leyssens Pieter			x	x													
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x										
Michaux Ruben								x	x	x	x	x					x
Moens Herman						x	x	x	x				x		x	x	
Nuyts Jörgen					x								x	x	x	x	x
Peeters Guy	x																
Pierlet Koen							x	x				x	x	x	x	x	x
Ruymen Andre		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ruymen Marc	x	x	x														
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Segers Tom				x													
Simunek Jaromirx																	x
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tobback Brett													x	x	x	x	
Trappeniers Roel												x					
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x											
Vandebeeck Jelle	x	x	x	x	x		x	x									
Vandebeeck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		
Vandebeek Jean-Luc								x									
Vandenputte Senne									x	x	x	x	x	x			x
Vanderseypen Chris							x										
Vandewalle Eric	x		x	x		x		x	x				x	x	x	x	
Vandewalle Johan			x														
Vandewalle Sophie							x	x									
Vandewalle Walter	x							x									
Vanhoyland Johan						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie												x					
Vanosmael Piet	x																
Verbeeck Philip	x	x	x														
Vervliet Peter					x												
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x							
	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

Theo Stockmans

De eerste statuten

Onze club werd gesticht te Tienen op 9 november 1931 (1). Het waren bijna allemaal inwoners van Tienen. Het merendeel behoorde tot de gegoede klasse. In de eerste jaren van haar bestaan was het waarschijnlijk een kring van enthousiastelingen. Zij beoefenden in de lente en zomer hun geliefkoosde sport, het zweefvliegen. Of in die tijd ook wel zeilvliegen genoemd.

In 1932 hadden ze nog geen zweeftoestel. Men kreeg enkele toestellen van de Belgische Aëroclub – sectie zweefvliegen in leen. Vanaf 1933 (?) werden enkele eenzitters aangekocht (een Zögling en een Kassel 12).

In 1935 kwam er een sleeptoestel bij, een Renard RSV 32/90-100. Het ging toch op een club lijken. Verschillende leden zullen wel een taak gehad hebben. Maar er stond niets van op papier. Er werd toen reeds gevlogen op het militaire vliegveld van Goetsenhoven. De militairen hadden daarvoor de toelating gegeven. Er moest dan wel iemand tekenen. Omdat Paul Moers, samen met Alfred Molinet, De Wouw boven de doopvont gehouden hebben, was het waarschijnlijk één van de twee, of allebei, de concessie of overeenkomst getekend hebben.

Op dat ogenblik zal men zijn licht al eens zijn gaan opsteken bij een notaris aangaande de verantwoordelijkheden. Deze laatste zal hen wel het aanraden gegeven hebben om een VZWD (Vereniging Zonder Winstgevend Doel) op te richten. Zo kreeg De Wouw ook een rechtsvorm en werd haar rechtspersoonlijkheid verleend.

Alvorens onze club een VZWD kon genoemd worden, moesten er statuten komen en dit volgens de wet van 27 juni 1921. Deze statuten werden opgemaakt door de Tiense notaris Fernand Delacroix. Ze werden neergelegd bij de griffie van de Burger rechtbank (waarschijnlijk het Vredegerecht) op 15 oktober 1935.

In die periode werden alle officiële documenten opgemaakt in de Franse taal. Enkel «Zeilvliegen "De Wouw"» kan men in het Nederlands terugvinden in onze statuten. Nochtans werd er toen in onze club zowel Frans, Nederlands als Tiens gesproken.

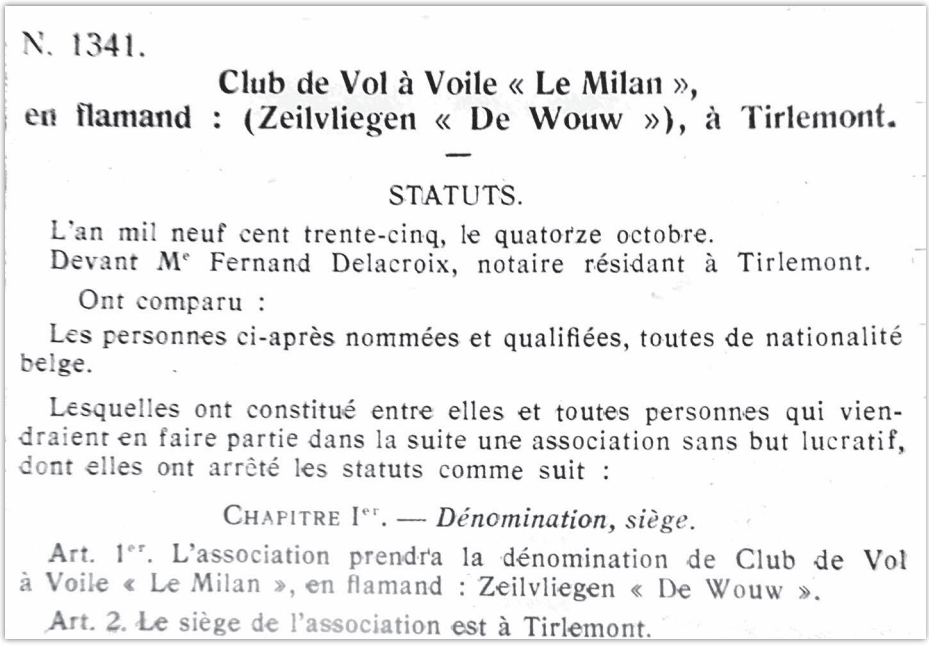
Er moest, volgens de statuten ook een Raad van Bestuur samengesteld worden, bestaande uit minimum negen leden. Een Voorzitter, één ondervoorzitter, één secretaris , één schatbewaarder, evenals vijf commissarissen. Tevens moest er jaarlijks een statutaire vergadering gehouden worden met o.a. verkiezingen voor de Raad van Bestuur, met publicatie in het Staatsblad.

Verder moest er ook een ledenlijst opgemaakt worden en de jaarrekeningenrekeningen. Deze laatste moesten ook jaarlijks neergelegd worden bij de griffie van de Burgerlijke Rechtbank. Eigenlijk is er in 85 jaar dus niet veel veranderd.

De eerste ledenlijst heb ik, maar over de boekhouding heb ik niets teruggevonden. Nochtans moet die bestaan hebben omdat er materiaal werd aangekocht en er lidgeld moest betaald worden. Tevens had de club ook een rekening bij de post: C.CH POST 3671.08 (Compte Cheque postal of in 't Nederlands: Postchequerekening).

Hierbij gevoegd vinden jullie enkele afbeeldingen van de eerste statuten, eerste gepubliceerde samenstelling Raad van Bestuur en de eerste ledenlijst.

Deze eerste statuten bleven, mits enkele aanpassingen, van toepassing tot 1987. Waarom er in dat jaar nieuwe statuten kwamen, is voor een volgende keer.



N. 1341.

Club de Vol à Voile « Le Milan »,
en flamand : (Zeilvliegen « De Wouw »), à Tirlemont.

STATUTS.

L'an mil neuf cent trente-cinq, le quatorze octobre.
Devant Me Fernand Delacroix, notaire résidant à Tirlemont.

Ont comparu :

Les personnes ci-après nommées et qualifiées, toutes de nationalité belge.

Lesquelles ont constitué entre elles et toutes personnes qui viendraient en faire partie dans la suite une association sans but lucratif, dont elles ont arrêté les statuts comme suit :

CHAPITRE Ier. — *Dénomination, siège.*

Art. 1er. L'association prendra la dénomination de Club de Vol à Voile « Le Milan », en flamand : Zeilvliegen « De Wouw ».

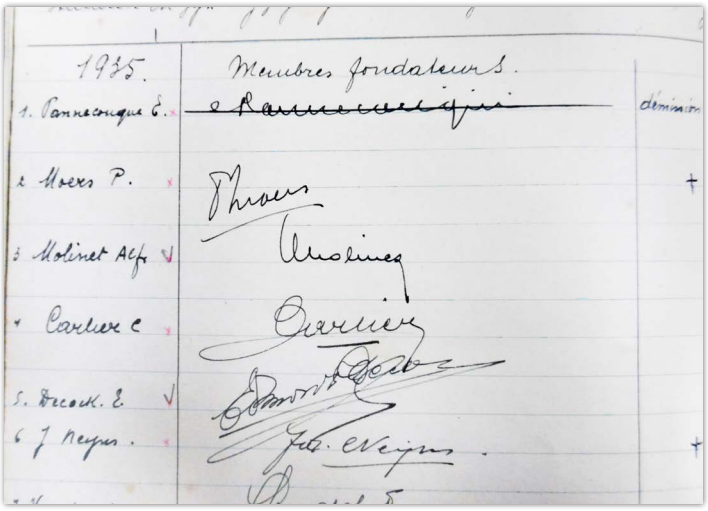
Art. 2. Le siège de l'association est à Tirlemont.

De originele statuten... uit L'aviation Belge/ Sports Echo van 12 april 1934

Nog enkele grote verschillen met de huidige statuten:.

- er was hier nog geen sprake van een motor- en zweefsectie;
- tijdens de AV kon één clublid een onbeperkt aantal volmachten hebben;
- om verkozen te worden moest men 50% van het aantal uitgebrachte stemmen halen;
- het aantal bestuursleden was onbeperkt;
- het volstond om zijn lidgeld juist vóór de AV aan de barman te betalen om stemgerechtigd te zijn. Ook voor nieuwe leden gold die regel

Theo Stockmans



De stichtende leden in 1935

Allerlei

Audit van de YMR met Walter, Bart en Paul Vanden Boer

Luc en Koen tijdens de refresher symposium

Jens ontvangt zijn D-brevet op het symposium

Theo samen met de andere winnaars van de Charron.line open klasse

Het begin van de OO-CRZ

Toestel is gebouwd in 1978 en door de club aangekocht in 1983.

We hadden weinig materieel toen, enkel OO-WOU (1) en OO-MIL (2). Vermoedelijk omdat we meer capaciteit nodig hadden.

De dochter (Manuella) van toenmalig voorzitter Michel Galand had een vliegschool met Tomahawks in Grimbergen, en via die weg was hij op een Tomahawk OO-CRZ gevallen die te koop stond bij een vliegschool in Bierset.
De vliegschool was WALLONAIR. Als ik me goed herinner had die school het toestel nieuw aangekocht via PIPER NEAS in Zaventem en zat op dat moment in slechte financiele papieren.

Michel Galand heeft de verkoop geregeld, we hadden in die tijd net genoeg cash op de rekening.

Anekdote: Michel en ik zijn naar de locale KBC agent (toen nog Raiffeisenkas) gegaan: dat was een landbouwer in de Noduwezstraat die de spaarkas als extraatje deed.

We kwamen een bedrag in de grote orde van 500.000 frank opnemen. Na de formaliteiten haalde hij een koekendoos boven en daaruit kwam het nodige bedrag. Zoiets zou nu niet meer mogelijk zijn...

In afwachting van de aankomst van het toestel had ik kontact opgenomen met de vliegschool van Manuella Galand om me te laten uitchecken op Tomahawk.

Ik maakte 2 vluchten met haar echtgenoot Guy Noel (die ik eigenlijk al gezien had tijdens mijn legerdienst in Brustem en dat wanneer zijn opleiding als militair piloot onderbroken werd). De man is intussen al lang overleden.
Ik vloog met hem op 30/05 en 08/06/1983, gevolgd door een solovlucht. Ik was klaar voor OO-CRZ !

Mijn eerste vlucht met OOCRZ was op 11/06/1983, dus ik neem aan dat het toestel dan bij ons toegekomen is.
Michel Galand en mezelf waren de enige piloten in de club die op dit toestel uitgecheck'd waren.
Ik denk dat mijn eerste vlucht OO-CRZ tezamen met Ernest Moors was.

Op de romp, achter de cabine, stond een groot logo 'WALLONAIR' geschilderd met daarbij de Waalse haan. Heb er spijtig genoeg geen foto van.
Mijn eerste beslissing ivm dat vliegtuig was dat dit logo moest verdwijnen: sito-presto opgeschuurd en overspoten met spuitbus wit.

Vermits ik in de maand juli 1983 getrouwd ben met clublid Patricia, en vermits mijn schoonvader (oud militair piloot geweest zijnde) onze trouwfeest geregeld had in de mess officieren van Goetsenhoven, zijn we tussen de receptie en het avondfeest, met de fotograaf gauw tot aan de club geweest en daar enkele trouwfoto's gemaakt met de OO-CRZ.

De aankoop van OO-CRZ met cash geld had een gat geslagen in de clubkas welke aangevuld moest worden. Daarom is dan in 1984 een vliegmeeting georganiseerd. En dat is een ander verhaal ...

De bevestigingen van beide vleugels hebben intussen bijna hun 11000 uur levensduur bereikt. Dat zal betekenen dat het toestel eind 2020 uit dienst genomen zal worden na 37 jaar trouwe dienst.

Paul Vanhaesendonck

(1) Morane 100 Pk
(2) Morane sleeptoestel 145 Pk

De OO-CRZ in zijn originele kleuren (2000)

Winterwerk

Piet en Rudi bij het onderhoud van de lier

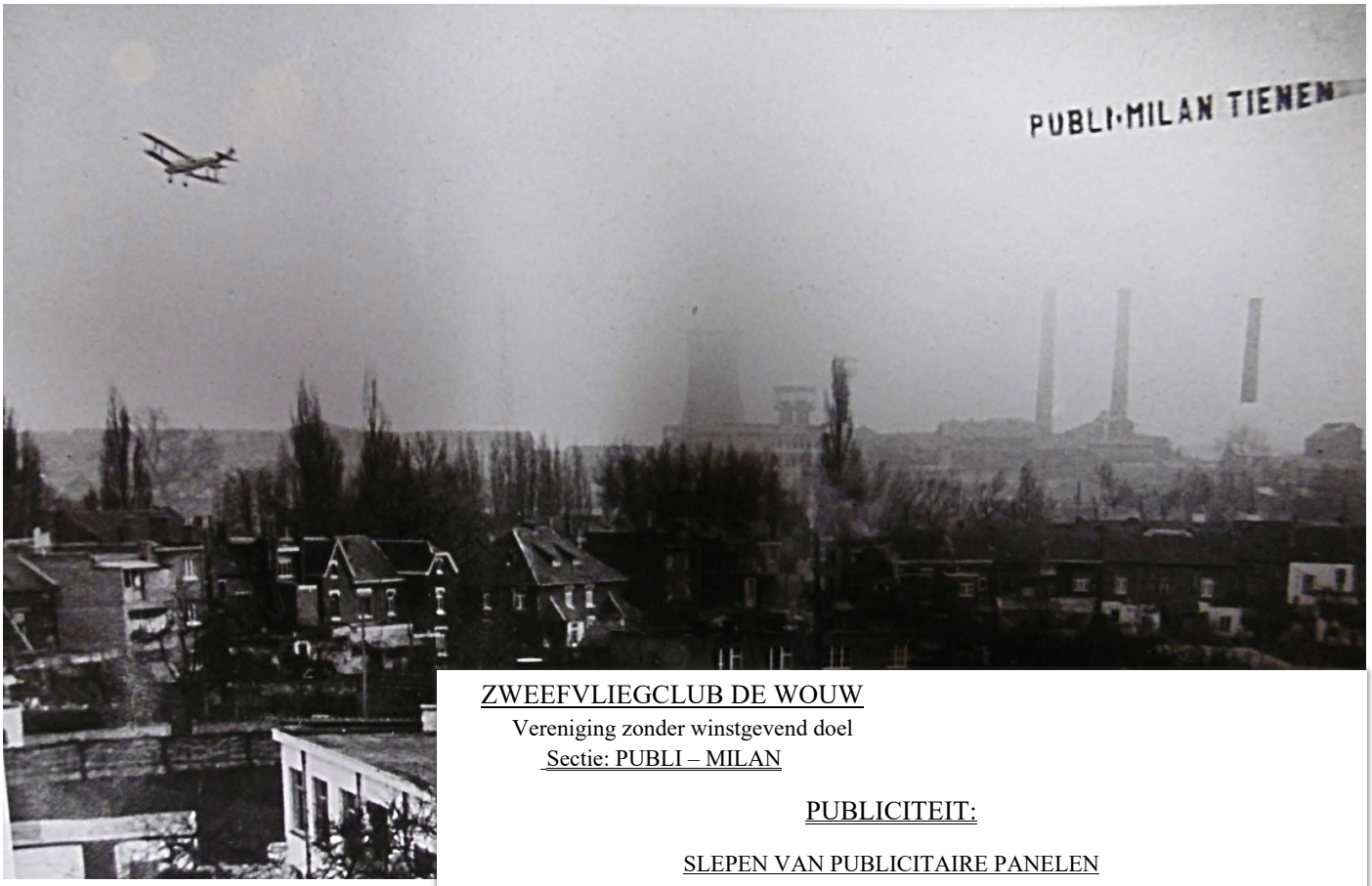
.Piet en Eric vlechten de lierkabels

Piet speelt windzak...

Er werd een nieuw raam geplaatst in het briefinglokaal.

Mattijs maakt de afgebroken tak los uit de kastanjeboom...

De banden van de remorques werden vernieuwd



ZWEEFVLIEGCLUB DE WOUW

Vereniging zonder winstgevend doel

Sectie: PUBLI – MILAN

PUBLICITEIT:

SLEPEN VAN PUBLICITAIRE PANELEN

Tarieven en voorwaarden

De tarieven van de sleepvluchten is progressief in functie van het aantal letters en tekens, en degressief in functie van de duur van het contract.

Voorbeelden: Prijs per vlieguur, vertrek Goetsenhoven.

	12 letters minimum	16 letters	20 letters	25 letters maximum
Zonder contract	1200 Fr	1380 Fr	1560 Fr	1770 Fr
Contract van 10 Hr	1130 Fr	1320 Fr	1480 Fr	1690 Fr
Contract van 25 Hr	1070 Fr	1250 Fr	1430 Fr	1640 Fr
Contract van 50 Hr of meer	1000 Fr	1180 Fr	1360 Fr	1560 Fr

De minimum prijs is gebaseerd op 12 letters.

Meer dan 25 letters, er zal gebruik gemaakt worden van twee toestellen; de prijs wordt berekend volgens het aantal letters per toestel en vertegenwoordigt daarom de som van de gebruikte vliegtuigen.

Deze tarief omvat, naast de prestatie van de vluchten (sleeptoestel met brandstof, smeerstoffen en piloot), de levering van de letters, cijfers en gebruikte tekens, gemaakt in donker blauwe stof, die zowel opvallen in betrokken of blauwe hemel.

Indien u speciale tekens wenst, tekeningen, andere kleuren, enz, is hun fabricatie ten uwe laste, maar zal verzorgt worden door ons, het blijft nochtans uw eigendom.

De vluchten kunnen soms niet doorgaan wegens atmosferische omstandigheden.; enz, wij zullen niet worden vervolgd in geval van overmacht.

Briefwisseling: DE WOUW, Sectie Publi-Milan
Grote Markt 15
TIENEN
Tel.: Jacques (notaris) en of
Gérard Springer

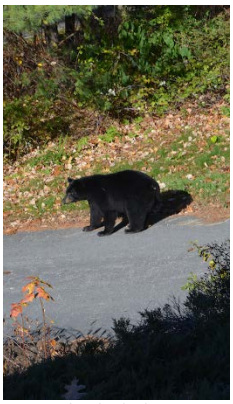
Zweefvliegen in New England - USA

De foto's bij het artikel over zweefvliegen in New England bereikten ons te laat om nog mee gepubliceerd in het vorige nummer. Daarom krijg je ze nu alsnog mee...

Sterling airport vanuit de zwever (boven midden links), veel bossen en meren.

Winter kan lang duren. Vliegtuigen passen hun aan met ski's en in NH worden er landingsbanen gemaakt op bevroren meren. (Alton Bay – New Hamshire).

Typische lentevlucht soms met pompen 800 tot 1000 ft /sec. Op de linker achter grondzie je Wachusett Mountain. Een overblijfsel van de ijstijden



Beer in onze voortuin. Lokale overhead vraag om deze NIET te voederen en geen vogelvoeder voor de winterslaap buiten te laten

Pawnee Papa (230 PK) met op de achtergrond de FBO hangar en administratief zijgebouw. Zoals je ziet gene vette. Koffie is gratis, cola of frisdrank uit de frigo= 1 dollar.

RW16 short final met Aviat Husky N90HU. Rechts van de grass RWY staan de meeste private ships.

Cockpit Schweitzer 2-33 ook wel de schoolbus genoemd omwille van zijn gele kleur.

Boeing Stearman van 1943 met eendeel van de vlootdaarachter. De club deelt Sterling Airport met een lokaal vliegschooltje waar meeste lestoestellen nog tail draggers zijn. (Stearman, Citabria, AeroncaChamp, Piper Special Cub and J3 Cub – Prijzen zijn schappelijk naar Europese norm).

Jaarlijkse BBQ eindeseizoen 2019 voor de club hangar. (Disassembly day) aanvang 12:00PM– einde 1:15PM. NO ALCOHOL.

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

€ 6,20 voor 1/4 pagina
€ 12,40 voor 1/2 pagina en
€ 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met de redactie: cumulus@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@dewouw.net.
Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- Microsoft Word (.doc en .docx)
- Rich Text Format (.rtf)
- ASCII tekst (.txt)

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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

1 artikel in Cumulus = 2 uren winterwerk

Cumulus is het clubblad van de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, en verschijnt in maart, juni, september en december.

Niet-leden die zich willen abonneren kunnen zich wenden tot Theo Stockmans (theo@dewouw.net).

Colofon

Medewerkers
Marc Costers
Mattijs Cuppens
Sébastien Mathieu
Theo Stockmans
Paul Vanhaesendonck

Foto's
Mattijs Cuppens
Geert De Palmenaer
Theo Stockmans

Internet homepage
http://www.dewouw.net/

E-mail
cumulus@dewouw.net

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

Verantwoordelijke uitgever
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 016/76.66.96
email: theo@dewouw.net

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