



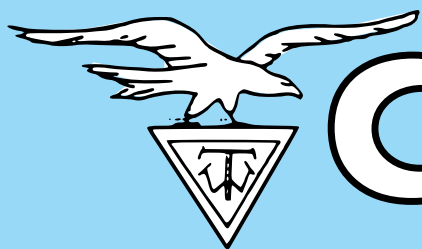
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 26 nummer 4
Van oktober tot december 2020



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 26 nummer 4
Van oktober tot december 2020
Nummer 99

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Theoriecursus



Op zondag 25 oktober vond de eerste les van onze theoriecursus plaats in een zaal van CC De Kruisboog in het centrum van Tienen. Op die manier kon de les corona-proof doorgaan. Jammer genoeg werden de lessen de week nadien weer opgeschort omdat het aantal besmettingen te hoog opliep. Vanaf 20 december zullen een aantal lessen elektronisch gegeven worden, en hopelijk kunnen we in februari de resterende lessen weer laten doorgaan in de zaal in De Kruisboog.

Solo's op ons vliegveld



Verderop in dit tijdschrift vinden jullie een lijst terug met alle solo's in onze club sinds 1993. En daarbij horen natuurlijk ook foto's...
Bovenste foto: Stijn Van Den Eynde voor zijn eerste solo op 1 januari 2000
Onderste foto: Walter laat dochter Sophie solo in 2006

In dit nummer

In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Activiteiten 2021	3
Vliegveld	3
Milieu	3
Vliegen... met vallen en opstaan.....	4
Traben Trarbach	6
Vliegen in een TMZ.....	6
Vinon, augustus 2020	7
Vliegen met een minister.....	8
Wisselbeker Marc Ruymen	9
Laatste versie sportcode.....	9
Medewerkers cumulus 2020 ...	9
Charron 2020	10
Solo's in EBTN.....	11
Vleugelluitreikingen	12
Brevetten.....	13
500 km Goetsenhoven.....	14
Diamanten leden.....	15
Beker Gerard De Praetere	15
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon.....	16

Foto cover

Jean-CLaude, Wim en Luc kuisen onze pistes.

Woordje van de redactie

Iedereen dacht dat na de lockdown in het voorjaar, het ergste van de pandemie voorbij was. Maar het Corona virus bleef op de loer liggen en sloeg vanaf september, onverwacht, opnieuw toe. Niet alleen ons dagelijks leven werd weeral ontregeld, maar ook in onze club moesten wij in een andere versnelling verder. Fysieke bestuursvergaderingen werden tele meetings. Niet ideaal volgens mij, maar onze club moet blijven draaien, zowel technisch, administratief, financieel, enz. En het virus is geen reden om hieraan tijdelijk te ontsnappen.

Ons hoofdbestuur besliste om, wegens de stijging van de Corona besmettingen, geen vliegactiviteiten te organiseren in november. Het was geen plezierige beslissing, maar de gezondheid primeerde. Naar de buitenwereld kwam dit positief over. Sedert december werden onze vliegactiviteiten hernomen. Dit volgens de richtlijnen van DGLV*. En deze laatste laat, spijtig genoeg, niet toe om lesvluchten te hebben. Omdat het niet mogelijk is om een veilige afstand van 1,5 meter te respecteren. Enkel DGLV kan het lesvliegen terug toelaten, maar wanneer???

Op maandag 25 januari 2021 wacht onze sectie een fysische inspectie van onze zweefstoestellen. Alle clubstoestellen waar de immatriculatie begint met een "D", komen aan de beurt. Niet alleen het toestel, maar ook de farde met de levensloop ervan wordt nagekeken. Die inspectie gebeurt door de CAMO** Antwerpen, gelegen in het Duitse Grefrath. In 't verleden is deze inspectie altijd vlekkeloos verlopen. Met dank aan de leden die hier toe bijgedragen hebben.

De CAMO levert niet alleen de luchtwaardigheden af, maar zij heeft ook de bevoegdheid om toestellen aan de grond te houden.

Onze club heeft op verschillende plaatsen camera's geplaatst. Dit is zeker niet om het reilen en zeilen van onze leden in de club te volgen. Zij zijn bedoeld om de activiteiten in de omgeving van onze club, buiten de openingsuren, te kunnen gade slaan. Maar ook als een soort afschrikking. In onze loodsen staan talrijke zweef- en motorstoestellen. Ze staan wel achter slot en grendel maar voor de rest onbewaakt.

Tot ziens en hopelijk wordt 2021 hoopvoller. In elk geval mijn beste wensen voor het nieuwe jaar. Hou het vooral gezond.

Theo Stockmans

* DGLV: Directoraat-generaal Luchtvaart

** CAMO: Continuing Airworthiness Management Organisation (Managementorganisatie voor permanente Luchtwaardigheid)

Activiteitenkalender

📅 **vanaf vrijdag 25 december 2020 t.e.m. zondag 03 januari 2021:**
(Corona) vliegen

📅 **maandag 25 januari 2021**

driejaarlijkse inspectie zweefstoestellen door onze CAMO Antwerpen

Artikels voor volgende Cumulus: 1 maart 2021

Activiteiten 2021

Een activiteitenkalender geven voor volgend jaar is wegens de Corona pandemie haast onbegonnen werk.

Aktueel loopt er een theoriecursus zweefvliegen. Maar wegens de nieuwe Covid 19 maatregelen, is deze voor onbepaalde tijd opgeschort. Enkele vakken zullen alvast vanop afstand gegeven worden (Google Meet). Wegens het virus waren wij in oktober reeds uitgeweken naar een leslokaal in het CC De Kruisboog, gelegen in het centrum van Tienen.

Indien de toestand het toelaat, zal er toch een (mini) introduc-

tiecursus gegeven worden. Deze zal doorgaan in ons leslokaal. Start???

Wanneer de Algemene Vergadering (AV) zweefvliegen en deze van de club zullen doorgaan en onder welke vorm, is eveneens koffiedik kijken. Omdat onze club een VZW is, moet de AV club plaats hebben. Daar wij niet de enigste VZW zijn die dit probleem kennen, zullen er, zoals in 2020, richtlijnen verschijnen. Wij houden jullie op de hoogte.

Onze jaarlijkse Vleugeluitreiking in 't voorjaar organiseren, is utopia. Indien de nationale

richtlijnen het toelaten, zou deze activiteit uitzonderlijk in 't najaar kunnen doorgaan. Wij zullen zien.

In 2021 is onze club 90 jaar jong en het vliegveld 100 jaar, of één eeuw. De bedoeling was om begin September 2021, samen met ULM Goetsenhoven, een opendeur weekend te organiseren. Omdat de organisatie van zulk 'n activiteit maanden voorbereiding vraagt, zal het Bestuur van de club, uiterlijk op 18 januari, een definitieve beslissing nemen.

Theo Stockmans

Vliegveld

Er valt eigenlijk weinig te zeggen.

De politie blijft ons vliegveld gebruiken. Met hun auto's en of moto's racen ze over de pistes. Maar die asfaltlaag is 50 jaar oud en door hun scheurende autobanden komt de asfalt los. Die steentjes worden opgeraapt door de propellers van onze toestellen waardoor deze beschadigd worden. Of deze steentjes worden gekatapul-

teerd tegen onze zweeftoestellen. Met alle gevolgen van dien. En de betrokken schade aan onze toestellen moeten wij natuurlijk zelf betalen.

Naar aanleiding van dit probleem hebben wij Defensie uitgenodigd om eens te komen kijken. Helaas heeft dat bezoek niets opgeleverd.

Theo Stockmans

Milieu

Wegens de Coronamaatregelen is het geplande overlegplatform van 12 oktober niet kunnen doorgedaan. Of de eerste vergadering van 2021 gaat plaatsvinden, is nog een vraagteken. Zullen de Coronamaatregelen het toelaten ?

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



De pistewagen wordt opgehaald door de schroothandelaar



Bart Martens installeert de camera's

Vliegen... met vallen en opstaan.

Of hoe je toch een ouwe piloot kan zijn zonder veel gevlogen te hebben.

Als kind woonde ik vlakbij de luchthaven van Deurne bij Antwerpen en daar was indertijd wel wat te zien. Al het oud en nog vliegend ijzer uit de oorlog kwam daar begin jaren 60 van de vorige eeuw nog voorbij: Dragon Rapides, Dakota's, Tiger Moth's, af en toe zelfs een rooie Spitfire en ooit nog eens een B-26 die kreeften vervoerde. Maar de max was wel de Heinkel 111 die gebruikt werd voor de film "The Battle of Britain" die af en toe passeerde.

Op de duur kende ik de geluiden van de motoren en wist ik welk toestel er passeerde. De ruiten van ons huis trilden op de resonantiefrequentie van de motoren van de grotere toestellen. Vooral de DC-4's en de Flying Boxcars van de Luchtmacht die af en toe over ons huis vloegen maakten veel indruk op mij. En in de zomer zag je de strepen in de lucht van de reclameletters die er gevolgen werden. Af en toe werd er een paneau gesleept door een oude Piper-Cub of een Chipmunk.

Maar tussen al dat lawaai werd er ook nog aan zweefvliegen gedaan. De Röhnlerches werden opgetrokken door de Tiger Moth van de club, en er was ook een spiksplinternieuwe Blanik te bewonderen. Een grote aluminium tweezitter.

Ik vond dat allemaal geweldig. Regelmatig reed ik met mijn fietske naar het vliegveld om al die prachtige machines van dichtbij te bekijken. En naar de zwevers mocht ik ook gaan kijken. Ik mocht zelfs in "het grote kot" komen waar de Tiger Moth uiteengevezen werd voor onderhoud. Wooow, wat was dat

geweldig. Het rook er zo lekker naar acetoon en dope, olie en benzine. Echte vliegtuiggeuren!

Helaas was gaan zweefvliegen wat te duur voor mij. En ook, ik was te jong. Ik moest nog enkele jaren wachten... tot ik hoorde dat ge vanaf 15 of 16 bij de Luchtkadetten kon gaan.

Ik natuurlijk enthousiast om dat te doen, maar helaas, dat was buiten ons moeder gerekend, die daar een heilige schrik van had dat ik dat zou gaan doen.

Maar bon, geen nood. Ik vertelde dat aan mijn klastitularis van de vierde moderne en sleepte hem op een bepaald moment mee naar ons thuis om ons moeder te overtuigen. En... het lukte! Enkele maanden later geraakte ik op het nippertje door de medische keuring (met mijn linker oog kon ik de letter "B" niet lezen en die verpleger was zo vriendelijk om te zeggen dat het de eerste letter van de hoofdstad van België was). Dus ikke er door en een tijdje later in een blauw uniformke met een legercamion naar Oostmalle, naar de barakken van het vliegveld. Om tenslotte de dag na-

dien drill-oefeningen te krijgen en te horen dat er wel ergens in de buurt zweefvliegtuigen zouden staan... maar we kregen ze niet te zien en dat zou zo nog een tijdje doorgaan.

Hoe dan ook, de Luchtkadetten was een leuke tijd. We hebben veel grappen en grollen uitgehaald, gingen 's nachts met de ambulance frieten halen in een naburig dorp en leerden dat zweefvliegen ook veel met wachten te maken had: wachten op goei weer, wachten op je beurt, wachten op de sleper, wachten op eten en drinken, wachten op vanalles en nog wat. Maar bon, het was een goeie training in geduld en overgave. En de vliegkampen waren fijn. Elke dag vliegen en plezier maken. En opgetrokken worden ofwel met de lier op vliegveld Weelde ofwel met de sleper op Oostmalle. Het was een onbezorgde tijd.

En de toestellen? Er werd gesleept met twee of drie SV4's. Heerlijke oude tweedekkers waarmee tussendoor wel wat gestunt werd als alle zwevers omhoog getrokken waren. Soms had ik de indruk dat de sleep-piloten die SV's als hun



Luchtkadetten: Röhnlerches en SV4's op vliegveld Oostmalle, begin jaren 70

persoonlijk sportvliegtuig beschouwden. Ze waren er alleszins niet van weg te slaan en gingen er regelmatig toerkes mee doen.

En de zwevers? Een hele reeks Rohnlerches, en verder een Ka 2, Ka 7, K 8, K 13. Dat zal het zo wat geweest zijn. Zelf ben ik gelost in 1972 met de Rohnlerche PL7 na 22 starts. Het was een bijzondere ervaring om als jong manneke zo alleen in de lucht te vliegen. Hoeveel jaar had ik daar immers niet van gedroomd om dat te kunnen? En nu was het ineens daar...

Maar de jaren gingen voorbij en studeren en nadien trouwen en kindjes krijgen was de boodschap. Mijn oranje vliegoverallle van bij de Luchtkadetten ging in de koffer en het vliegen was gedaan. Andere interesses kregen de overhand.

Edoch, het vliegersbloed drupt waar het niet stromen kan en twintig jaar later, in 1993, kreeg ik zin (en had ik wat centen) om mijn oude hobby terug op te pakken. Ik schreef me in op de Keiheuvel en begon terug met zweven.

Bij mijn eerste vlucht zei Jos Gielen, mijn instructeur toen, dat het voelbaar was dat ik nog gevlogen had. Dus na meer dan 20 jaar zat het nog ergens diep verborgen in mijn systeem blijkbaar. Wat was het fijn om terug zo in de lucht te hangen.

Na een vlucht of 20 – 25 was ik weerom solo op de lier. Eerst op Ka 7 en nadien eindelijk op Ka 8! En die Ka 8 was geweldig. Als het warm weer was werd er een open canopy op gezet en wapperden je haren vrolijk in de wind. Meer moest dat niet zijn voor mij. Licht en luchtig van wolk tot wolk, om af en toe een buizerd, ooievaar of een F16 tegen te komen (ze

vlogen daar 100 meter boven uwe kop). Ik heb heerlijke uren gevlogen met de Ka 8 en er ook mijn 5 uren mee gedaan. Dat was werkelijk aerodynamische meditatie in een basic zweverke!



Ka 8 OO-ZAW met open canopy op Keiheuvel

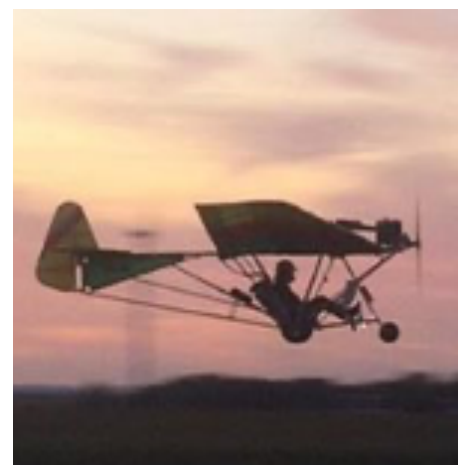
Maar helaas, enkele jaren later zat het weer wat tegen om te gaan vliegen. Het huis moest verbouwd, de kinderen opgevoed, en er moest nog vanalles hier en vanalles daar. Teveel verschillende dingen om rustig met een hobby bezig te zijn en dus ging mijn zweefvliegerief weer terug de kast in tot ik het er een jaar of tien later het er weer uit nam en in 2005 voor de derde keer van start ging.

Dan maar terug maar eens theorie gevolgd op de Keiheuvel en examen gedaan om vervolgens terug op Ka 7 en Ka 13 getraind te worden. En merkwaardig, alle instructeurs van indertijd waren ouder geworden en ik blijkbaar ook. Grappig om te merken dat daar geen speciale energie voor nodig is. Wachten volstaat. En als er nu iets is dat goed bij zweefvliegen past dan is het wel wachten zeker? Dus alles ok, weer solo na een vlucht of 20 en zo was ik weer vertrokken.

Tot ook in 2008 er weer vanalles gebeurde dat maakte dat ik met vliegen even moest stop-

pen. Mijn zoon stierf dat jaar en ondertussen was ik ook gescheiden geraakt en verhuisd naar een huis dat groot genoeg was om me voor de volgende 10 jaar rustig bezig te houden met... verbouwen!

Maar geen nood, zoals geweten sijpelt het vliegersbloed waar het niet druppen kan en in 2013 begon het weer stevig te kriebelen. Maar nu wou ik eens iets anders. Motorvliegen. Dat leek me ruig! Ik schreef me in in Avernas en begon aan de ULM-opleiding met de Tecnam, een mooie comfortabele tweezitter. En tegelijkertijd restaureerde ik een oude volledig open Weedhopper met een Rotaxweetakt motortje. Een mooi en eenvoudig toestel, gebaseerd op de "Demoiselle" van Santos-Dumont van rond 1913.



Weedhopper OO-999 in Avernas in 2019

Heerlijke vlieger, maar... zoveel lawaai! En toen ik goed en wel solo was met de Tecnam en er enkele uren in mijn eentje mee had rondgetoerd voelde ik dat het genoeg lawaai geweest was en mijn heimwee naar het zweefvliegen dook terug op.

Ik besloot het motorvliegen te stoppen, mijn Weedhopper van de hand te doen en terug zonder motor het "wijdse zwerk" te verkennen. Wat een opluchting! Geen schrik en gedoe meer met motoren die

in panne kunnen vallen, met benzine en oliedruk en-temperatuur, geen brandgevaar en dito gezever meer... Heerlijk, alleen zweven en zien dat ge goed geland geraakt. Lang leve de eenvoud van het vliegen zonder motor, ha!

En zo kwam ik, nog net voor het corona-tijdperk, in Goetsenhoven terecht. Ik trok naar het clubhuis, zei dat ik wou komen zweefvliegen. En toen gaf Theo me een rondleiding en zei dat ik welkom was.

Meer moet het niet zijn om gelukkig te worden dacht ik... nu nog zien dat ik op tijd op de briefing geraak.

Staf Van Pelt

Vliegen in een TMZ

In Duitsland zijn er verschillende TMZ's. Dit zijn zones waarin je verplicht met een transponder moet vliegen. Iedere zone heeft zijn eigen transpondercode en radiofrequentie.

Het is onder andere door deze TMZ's dat wij zwevers meer en veiliger luchtruim krijgen en grote proeven kunnen vliegen.

Ergens in juni had ik een vlucht gepland met als eerste keerpunt Kamp Lintfort (D). Ik moest door de TMZ van Niederrhein (EDLV). Ik plaatste mijn transponder op 6101 en de radio op 128,50 Mhz. Op ongeveer een 5 tal km van het keerpunt, hoorde ik plots in mijn radio OO-YTS oproepen. Ik kon mijn oren niet geloven. In die vele jaren had ik dat nog nooit meegemaakt. Was het een controle,

of was ik ergens te hoog of te ver, of gevlogen. Neen, ik werd gewoon verwittigd dat boven mij een verkeersvliegtuig ging passeren.

Ik mocht in die zone zijn en de airliner ook. En het is best mogelijk dat dit toestel hoger werd gehouden omdat er een zweeftoestel aanwezig was. Een zweeftoestel kan zo maar niet stijgen of dalen. Had ik het niet gedaan....

Een goede raad: als je een proef gepland hebt door een TMZ, kijkt goed de transpondercode en radiofrequentie na. Zo kan je er op een veilige manier doorheen komen. En zeker niet zeggen: niets doen, dan weten ze niet dat ik er ben.

Theo Stockmans

Traben Trarbach

Op 5 en 6 september trokken we met een 10-tal clubleden naar het Duitse Traben Trarbach. In het verleden viel deze jaarlijkse uitstap al eens in het water, maar deze keer hadden we geluk met het weer en konden we tijdens de (weliswaar korte) vluchten genieten van het spectaculaire uitzicht op de Moezel... De sfeer van de wijnfeesten gaan opsnuiven zat er echter, dankzij Corona, niet in...

Mattijs Cuppens



Vinon, augustus 2020

Normaal ga ik tweemaal per jaar naar Vinon, eenmaal in april en daarna nog eens in augustus. Wegens de Corona pandemie is april niet kunnen doorgaan. Dan toch maar einde juli vertrokken, maar deze maal alleen. Bergvliegen is een zweefvliegen apart. Het is fantastisch om langs die bergwanden te glijden of van de ene naar de andere berg te zweven. En wat ik ook idyllisch vind zijn die eenzame bergdorpjes of die op hoogte gelegen en verborgen meertjes waarvan het water azuurblauw kleurt.

Bergvliegen is niet gevaarlijk, maar je moet het jaarlijks onderhouden. Niet met één vlucht, maar meerdere. En vooral als je een dagje ouder wordt. Maar als je eraan verknocht geraakt

Toegekomen in mijn tweede club, stelde ik vast dat het merendeel van de piloten, van ieder jaar, ook present waren. Corona had hen ook niet kunnen weerhouden om afwezig te zijn. En ik was niet de enige Belg.

De plaatselijke veiligheidsmaatregelen kon je vergelijken met de onze. Briefing buiten, namen noteren, dubbel vluchten met mondmasker. In de warenhuisen, restaurants, kerken enz ook zoals in België.

Over het weder niet te klagen. Geen enkele dag met regen en temperaturen soms rond de 40° C. De plafonds gingen soms van 3000m (MSL) aan de Serre de Montdenier (40 Km ten oosten van Vinon) tot meer dan 4000m vanaf Saint Crépin. En meestal met cumuli.

Meestal heb ik richting Briançon gevlogen. Vooral om dat het daar het beste was. Ik vind het dus een beetje spijtig dat ik de andere streken niet aangedaan

heb. Zoals ten oosten van het meer van Castelane, het Vercors of ten N van de Lure. Ook daar heb je soms uitstekende thermiek en het panorama is er eveneens idyllisch.

Ik ga hier niet alle vluchten beschrijven, maar van een paar wil ik jullie toch een kort relaas geven.

01 augustus

Die dag heb ik eigenlijk twee vluchten gemaakt. De eerste vlucht vertrokken, iets na 12u. Ik had een 624,9km uitgeschreven. Laten opslepen tot ± 1000m*. Gezakt tot ongeveer 700m en daar in een nulletje blijven draaien. Met 6 – 7 zwevers blijven draaien in dezelfde pomp. De hoogte varieerde van 550 tot 700 m. Na ongeveer 50 minuten er doorgevallen en geland. Maar mijn 130 liter water bijgehouden.

Om 13u50 terug gestart. Mijn startlijn genomen in Greoux en dat naar mijn eerste keerpunt Plampinet of ongeveer 150km verder. Daar toegekomen omstreeks 16u maar wel met een hoogte van bijna 4000m. Nog 475km te gaan of te vliegen maar er waren prachtige cumuli en op de juiste plaatsen. Ik ben toen gas beginnen te geven. Je weet maar nooit. En het is mij nog gelukt ook. Op 80km (les Trois Évéchés) van Vinon en 3600m hoogte ben ik tegen 240km/u aan mijn final glide begonnen. Met een bijna gemiddelde van 110km/u is een bijna onwaarschijnlijke opgegeven proef toch tot een goed einde gekomen. Dus nooit te vroeg opgeven. Er altijd blijven in geloven.

03 augustus

Het weder ging niet al te goed worden. Ze hadden een zachte mistral gegeven met kans op wat golf. Ik ging een snipperdag nemen. Ideaal om boodschap

pen te doen in het nabijgelegen Manosque. Maar terug in Vinon toegekomen, rond 13u, zag ik in de verte, boven het plateau, cumuli. Iedereen bleef boven. Dus toch maar vliegen. Iets na 14u de lucht in.

Na 40 minuten kon ik 2000m hoogte halen. Genoeg om de confluence** te bereiken. Deze strekte zich uit tussen het meer van Saint Croix en Saint Auban, of ongeveer een lengte van 40km en een hoogte van 2200m. Deze heb ik verschillende malen afgevlogen. Iets voor 17u kwam ik boven het dorpje Mallefougasse in de golf terecht. Van een turbulente rotor was geen sprake en het steeg 2 à 3 m/s. Omdat het “venster” van de Lure**** niet open was, mochten we slechts tot FL115*** of ongeveer 3400m stijgen. Maar het was zalig langs en boven de lenticularissen of lenswolken te vliegen aan 80km/u. Spijtig dat het einde van de dag naderde.

Zoals je kunt lezen, is er altijd wel iets bijzonders in het lucht-ruim van Vinon te beleven.

Ik ging normaal drie weken in Vinon blijven. Maar met het fatale ongeval van Yves en Fien maakte abrupt een einde aan mijn zweefvakantie. Mijn plaats was toen in mijn club en niet meer in Vinon.

Tot volgend jaar in april, tenzij Corona er anders over beslist.

Theo Stockmans

* alle hoogten zijn MSL

** confluence: wanneer twee lucht-massa's (land en zee) tezamen komen, ontstaat er een soort wolkenstraat

*** FL: Flight Level of vliegniveau

**** als het “venster” van de Lure open is, mag je er stijgen tot FL 195, of in functie van de luchtdruk, tot ongeveer 6000 meter MSL. Juist genoeg om je 5000 meter hoogtewinst te halen

Vliegen met een minister

Rond 1 juli 1989 kreeg onze club een telefoontje van Radio 1. Deze radiozender was bezig om, in de schoot van het dagelijkse magazine "Klaarwakker", tijdens de vakantieperiode, bekende Vlamingen een minder bekende sport te laten beoefenen.

En onze club kreeg de vraag of het mogelijk was om met Jean-Luc Dehaene een zweefvlucht te maken. Op dat ogenblik was hij minister van Verkeerswezen. Deze vlucht zou gebeuren op zaterdag 8 juli 1989.

Wij dachten eerst aan een studentengrap. Maar voor alle zekerheid brachten wij toch maar alles in gereedheid om deze vlucht uit te voeren. Jean Luc Dehaene zou rond 10u45 toekomen. Ik zou de vlucht uitvoeren met een Ka 7 (OO-ZZJ) en Stefan Perneel zou slepen met de Varga. Maar Stefan had nog nooit met dat type gesleept. Maar nood breekt wet.

De toenmalige Voorzitter, Paul Perin, had zelfs voor enkele flessen schuimwijn gezorgd. Voor na de vlucht wel te verstaan.

Het personeel van Radio 1 en de pers, waaronder het persagentschap Belga, kwamen vanaf 10u toe. Zou het dan toch waar zijn.

Alvorens de vlucht met Dehaene te maken, wilde programmamaker Paul Houben zeker zijn of dat alles vlekkeloos kon verlopen. Want tijdens de vlucht kreeg ik een band- of casetterecorder om de hals. En zo ging ik eerst de lucht in met de organisator van dit evenement. En alles verliep vlekkeloos.

Wij hadden in 't geniep naar het gewicht van Jean Luc geïnformeerd. Maar met 95kg bleef hij binnen de limieten.

Iets voor den elven kwam de Minister met zijn woordvoerster (Monique Delvaux) toe met zijn dienstvoertuig.

Een colonne voertuigen kwam toe op de "24". Wij stelden ons aan elkaar voor en legden in 't kort uit wat er ging gebeuren. Hij sprak ongegeneerd zoals het een echte politiker beaamt en zoals wij hem kenden langs de media, op zijn typische manier. En aan grappen ontbrak het ook niet. Niets leek erop dat het voor hem de eerste maal zou zijn om met een zweefvliegtuig de lucht in te gaan. Van zenuwachtigheid, geen spoor.

Nu nog een valschermscherm omgorden en hij kon vooraan plaatsnemen. Na de nodige foto's genomen te hebben, werd hij nog geïnterviewd door programmamaker Paul Houben. In ieder geval heb ik hem de plaats getoond waar de "kotzakjes" zich bevonden. Deze zijn onaangeroerd gebleven tijdens het vliegen.



Om 11u28 begon de Varga te rollen. En het weer zat ook mee, er hing zelfs thermiek in de lucht. Het ging richting Opheyllisem. Veel heb ik niet kunnen zeggen omdat Jean-Luc steeds aan 't babbelen was. Waarover? Op dat ogenblik zou het traject van de TGV vastgelegd worden en hij was Minister van Verkeerswezen. Kijk zei hij, de TGV lijn kan moeilijk ten oosten van de autostrade lopen, er zou dan teveel moeten onteigend worden in Goetsenhoven. Er werd

natuurlijk, op een ontspannen manier, ook over het zweefvliegen en de club gebabbeld. Hij heeft geen enkele maal gezegd: ik begin mij misselijk te voelen, minder bochten. Hij heeft zelfs eventjes de stuurorganen bediend. Samengevat, de vlucht verliep vlekkeloos.

Na ongeveer een half uur vroeg hij om te gaan landen, hij had nog enkele afspraken die dag. Om 12u06 raakten we terug de begane grond, na een vlucht van 38 minuten.

Na te zijn uitgestapt en het valschermscherm uitgedaan, vroeg hij: wat moet ik nu doen? Wel antwoordde ik: de piloot neemt de staart vast. Wat hij ook zonder morren deed.

Daarna reed de colonne voertui-

gen naar ons clublokaal. Ik dacht dat hij er ene ging geven. Maar dat was verkeerd gedacht. Het zal er nooit meer van komen.

Dank zij het vlekkeloze verloop werd het een memorabele dag.

Theo Stockmans

Wisselbeker Marc Ruymen 2020

Er zijn dit jaar, ondanks de Corona beperkingen, toch mooie afstanden gevlogen. De topdag was 12 juli, goed voor de vijf eerste plaatsen, met als uitschieter de 1ste plaats van Sébastien met een opgegeven proef van 750km.

Vergelijking met 2019

De proeven werden op vier dagen gevlogen ipv zes dagen.

De 10 gerangschikten legden in totaal 3788km af, ipv 2536km.

Er zijn maar zes leden in de rangschikking ipv 11.

Ik hoop dat iedereen voor 2021 goed gemotiveerd is om grote en verre proeven te vliegen. De uitslag toont aan dat met gewone zweefvliegtuigen dat perfect haalbaar is.

De afstand H/T van 713 km van Yves, in 2019, werd dit jaar niet verbeterd. Een uitdaging voor degenen die de lat hoog willen leggen.

Theo Stockmans

Uitslag beker Marc Ruymen 2020

	Datum	Piloot	Keerpunt	Toestel	Km H/T	Handicap	Handicap Km
1	12/07	Sebastien Mathieu	Neuenkirchen (D)	LS6 18m	563,44	117	481,57
2	12/07	Yves Ruymen	Broyes (F)	Nimbus 4 DM	479,86	123	390,13
3	12/07	Bart Huygen	Sivry-Ante (F)	Discus 2b	399,59	108	369,99
4	12/07	Andre Ruymen	Conde-s-Marne (F)	Ventus 2CxT	404,42	118	342,73
5	12/07	Glenn Hostens	Morchies (F)	ASW 19	317,14	100	317,14
6	18/07	Theo Stockmans	Verdun (F)	Ventus 2 Cx	371,32	118	314,67
	12/07	Theo Stockmans	Verdun (F)	Ventus 2 Cx	369,84	118	313,42
	11/07	Sebastien Mathieu	Brunen (D)	LS6 18m	317,87	117	271,68
	21/07	Glenn Hostens	Issum (D)	ASW 19	271,19	100	271,19
	11/07	Theo Stockmans	Rheinberg (D)	Ventus 2Cx	293,53	118	248,75

Laatste versie sportcode

Voor wat betreft de Sporting Code Oktober 2020 zijn er voor ons niveau van vliegen geen veranderingen.

Het gaat over wereld en continentale records en over correcties van de hoogte aan de hand van de calibratiemetingen bij hoogteclaims.

André Ruymen

Medewerkers cumulus 2020

Teksten

Jan Bruyninckx Jd
Marc Costers
Mattijs Cuppens
Christophe De Brabanter
Roland Depraetere
Nathalie Dormaels
Jan Hendrickx
Glenn Hostens
Sébastien Mathieu
Stéfan Perneel
Koen Pierlet
Andre Ruymen
Theo Stockmans
Staf Van Pelt
Paul Vanhaesendonck
Shiv Yadav

Foto's

Mattijs Cuppens
Geert De Palmaer
Glenn Hostens
Bart Huygen
Theo Stockmans
Paul Vanhaesendonck
Julie Vanhoyland
Piet Vanosmael
Staf Van Pelt

Charron 2020

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	Ruben Michaux
13	Theo Stockmans
16	Sam Cuyvers
19	Glenn Hostens

Standaard

12	Glenn Hostens
17	Bart Huygen
20	Jan Waumans
28	Ruben Michaux

Open/ Ren

5	Sébastien Mathieu
6	Theo Stockmans
10	Ruben Michaux
12	Rudi Coomans
22	Mattijs Cuppens
23	Griet Francart

Motor

20	Yves Ruymen
23	Andre Ruymen

Beker Michel Aerts

9	Sébastien Mathieu
---	-------------------

BUITENLAND

Club

niemand

Standaard

8	Bart Huygen
---	-------------

Open/ Ren

3	Theo Stockmans
7	Mattijs Cuppens
8	Jaromir Simunek
12	Griet Francart
13	Jörgen Nuyts
15	Bart Huygen

Motor

20	Johan Vanhoyland
28	Sam Cuyvers
29	Yves Ruymen

Junioren

2	Glenn Hostens
10	Sam Cuyvers

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 3de plaats met 75.634,1 punten. Dit zijn 6.003 punten minder dan het jaar voordien. Of op amper 428 punten verwijderd van de tweede plaats. Maar voor een corona jaar is dit een mooi resultaat.

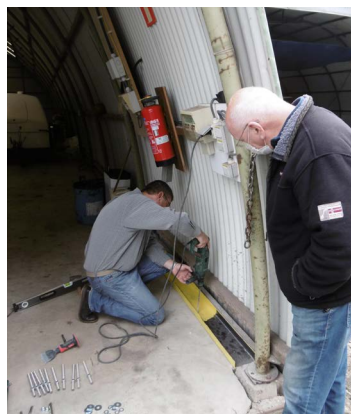
Amper 26 piloten, 7 minder dan vorig jaar, hebben 500 punten of meer behaald. Zij hebben een gemiddelde van 2909 punten bij elkaar gevlogen, alle klassen tezamen en ook binnen- als buitenland..

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.

Theo Stockmans



V.l.n.r.: Theo in het containerpark; Rudi en Herman bij de herstelling poort privé hangar; er is een muisje langsgelopen in de ASW19

Solo's in EBTN door de jaren heen

jaar	motor	zweven	totaal
2020		Wout Heytens	3
		Dmitrijs Morozovs	
		Staf Van Pelt	
2019	Stijn Van Hamme	Tanguy Paternoster	2
2018	Rudi Jans	Laurens Vanhees	10
	Alexander Juans	Yourich Erauw	
	Tim Strouwen	Steve Billiard	
	Senne Vandenputte	Edwin Huybens	
		Andre Zucka	
		Tom Willems Tn	
2017	Mathias Dobbeleir	Noa Renquin	12
	Jeroen Lecoutere	Seppe De Vos	
	Arvid Van Essche	Sam Cuyvers	
	Raf Van Putte	Pieter Fiers	
	Roel Trappeniers	Olivier Bollaerts	
	Benjamin Geilenkotten	Ahmed Albastov	
2016	Tom Damman	Michaël Matthijs	3
	Piet Callemeyn		
2015	Mattijs Cuppens	Brett Tobback	10
	Frank Bruyninckx	Tom Willems	
	Nick De Clippel	Stijn Devalck	
	Sabien Degeest	Sebbe Buysse	
	Bart Martens		
	Katrien Vanytrecht		
2014	Diederik Van Der Linden	Glenn Hostens	6
	Wim Vanderlinden	Gerjan Vandermeulen	
	Bart Walterus	Roel Trappeniers	
2013	Dimitri Giokaris	Dries Holsbeeks	18
	Wim Vandeweyer	Stefan Nezc	
	Pieter Gijssbers	Ann Vanwittenbergh	
	Sammy Berghen	Laura Lenaerts	
	Steve Goosens	Yentl Saerens	
	Michaël Vanderheijden	Astrid Coomans	
	Ruben Delaure	Jens Groeseneke	
		Christophe Goemans	
		Jan Bruyninckx Jd	
		Sarah-Maria Matthijs	
		Maxine Van Molcot	
2012	Ismaël Ben-al-lal	Quentin Kint	4
	Pieter Vandeven	Julie Vanhoyland	
2011	Wim Mintiens	Liesbeth Verheyen	6
	Ines Tyberghein	Vincent Verbiest	
	Eric Vandewalle		
	Danny Vandewalle		
2010		Senne Vandenputte	4
		Aaron Demeestere	
		Maarten Coudenijns	
		Peter Knockaert	
2009	Johan Guldix	Jean-Luc Vandebecck	6
	Cédric Moyson	Johan Vanderstegen	
		Mario Maurano	
		Ruben Michaux	
2008	Stijn Vanderplaatse	Jérémy Wouters	10
	Steven Haenen		
	Jan Alen		
	Patrick Rooman		
	Vincent Gaeremynck		
	Martin De Weerdt		
	Jos Denies		
	Geert Demaegd		
	Tom Ponsaerts		
2007	Jasper Blomme	Chris Vanderseypen	10
	Sofie Beckers	Koen Pierlet	
	Jan Grauls	Johan Vanhoyland	
	Joris Ballet	Bart Geeraerts	
	Raoul Urlings	Kai Arstila	

2006	Carl Symons	Willem Bruelemans	11
	Geert Allemon	Geert Demaegd	
	Jef Follet	Tom Ponsaerts	
	Pieter Bosteels	Mathias Ruymen	
	Fernand Flabat	Sophie Vandewalle	
		Peter Vervliet	
2005	Michel Gaelens	Peter Agten	13
	Lucia Claes	Nathalie Vandewalle	
	Jan Paesen	Hanne Vandikkelen	
	Peter Koekelkoren	Koen Declercq	
	Guido Van Pee	Herman Moens	
	Stefan Pittevis	Wouter Vandewalle	
	Koen Crombez		
2004		Luc Pashuyzen	
2003	Bernd Staes	Koen Biesmans	
		Linde Vandebecck	
		Paul Houtvinck	
2002		Barbara Vicca	
2001	Danny Pollet	Sven Abels	
	William Germeys	Christiane Gobert	
		Thomas Van Zegbroeck	
		Edwin Portauw	
		Yven Mauroo	
		Guy Peeters	
2000	Christian Bugge	Jelle Vandebecck	
	Christof Deveuster	Jan Hendrickx	
	Magda Govaerts	Maarten Vijverberg	
	Kris Van Steenkiste	Bert Vanderhoydonck	
		Griet Francart	
1999		Stijn Van Den Eynde	
		Carl Bellekens	
1998		Sofie Beckers	
		Werner Geers	
		Ronny Guillaume	
		Jörgen Nuyts	
		Jürgen Oste	
		Lesley Morsink	
		Joris Gernaey	
1997	Andre Vandeput	Klaus Kögler	
		Maria Renders	
		Johan Vandekerckhove	
		Marc Van Gaver	
		Jan Waumans	
1996	Roger Pitomvils	Sébastien Mathieu	
		Thierry Oliviers	
		Benjamin Lenaerts	
1995		René Van de Esschert	
		Davy Van Rompaey	
		Danny Van Loo	
		Bart Huygen	
		Jo Delbroek	
1994	Hubert Castelain	Frans De Boer	
	Koen Draulants	Johan Goemans	
	Francis Huts	Guy Le Beer	
	Vanessa Malchair	Luc Otzer	
	Michel Saintrain	Guido Reynaerts	
	Danny Vandewyler	Guy Saboo	
		Jeff segers	
		Johan Vandewalle	
		Piet Vanosmael	
		Björn Wouters	
1993	Roger Degrange	Michaela Nys	
	Ivan Moureaux	Magali Pattyn	
	Maarten Vijverberg	Mario Reniers	
	Frank Maes	Mattijs Cuppens	
		Rudy Francis	
		Frans Torfs	

Opmerkingen

- › Tot en met 2005 ben ik voortgegaan op de lijsten van de Vleugelluitreiking. Daarvoor op de Cumulus en soms de kranten.
- › Om die reden zijn de namen van de motorsectie, voor die periode, verre van volledig.
- › Omdat ik mij op de lijsten van de Vleugelluitreiking gebaseerd heb: iemand die solo gegaan is tussen 01/01 en de Vleugelluitreiking, heb ik laten meetellen bij het jaar voordien.
- › Moesten er fouten in staan, of onvolledigheden, laat het mij dan weten.
- › Ik wil gerust deze lijst vervolledigen met de solo's van de anciens, maar geef mij dan de datum.
- › Bij het overlopen van deze namen, is het wel opvallend hoeveel solo's er actueel nog lid zijn. Misschien zijn sommigen elders lid.
- › Maar sommigen haken soms ook af om familiale, financiële, sociale of studie redenen.

Theo Stockmans

Vleugeluitreikingen

De vleugeluitreiking zoals wij die nu kennen, vonden hun oorsprong einde jaren '80, tijdens het voorzitterschap van Paul Perin. Voor die periode waren er ook wel eetfestijnen (meestal een koud buffet) in ons clublokaal, maar er werd bijna niemand in de bloemetjes gezet. De toenmalige barman, Corry Van Langendonck, had een diploma van kok, hij zorgde voor de buffet.

De eerste uitreikingen van de "Vleugels" vonden plaats begin in 1990 in ons clublokaal, op een zaterdagavond. In het leslokaal zaten ± 60 personen en in de bar ± 40 . De eretafel bevond zich voor de open haard. Dus in totaal waren er ± 100 personen aanwezig in ons clublokaal. En in die periode werd er nog gerookt. Kunt u zich dat nu voorstellen, ondenkbaar.



Koud buffet tijdens de vleugeluitreiking in ons clublokaal

De speech werd afgestoken aan de ingang. Eens de toespraak beëindigd, kwam op die plaats het koud buffet. Daar Corry geen barman meer was, werd het eten geleverd door traiteur "Feestzaal Neerhof" uit Neerlinter. De tafels werden zaterdagmiddag klaar gezet en zondagvoormiddag werd alles weer afgeruimd. Maar dat begon mij ook tegen te steken.

Omdat die toestand onhoudbaar was, gingen wij op zoek naar een andere locatie.



Vleugeluitreiking in zaal Atlantis bij Madelaine

Willy Swaen, onze drankleverancier, was ook de brouwer van café Madelaine in Goetsenhoven. Zij had achter haar café ook een feestzaal waar ongeveer 130 personen in konden.

In 2000 brandde deze zaal, met het café, af. Hij werd niet heropgebouwd.

In 1997 is onze Vleugeluitreiking verhuisd naar de zaal Pachthof, Vroentestraat 5 te Hoegaarden. Waarom wij naar een andere gingen, weet ik niet meer. Waarschijnlijk omdat de zaal Atlantis niet meer kon gebruikt worden. De uitbater J. Vleminckx zorgde zelf voor de maaltijd, een koud buffet. In 1999 werd het koud buffet vervangen door een warme maaltijd. Een warme maaltijd heeft organisatorische voordelen bij het uitreiken van de talrijke prijzen. Deze feestzaal bestaat niet meer. Het gebouw is het kinderdagverblijf "De Slabbertjes" geworden.

Wegens culinaire problemen, moesten wij opnieuw op zoek gaan naar een andere feestzaal en liefst in het Tiense. Hij moest ruim genoeg zijn en ook niet te duur. En zo zijn wij terecht gekomen bij de feestzaal Vogelzang waar wij nog altijd te gast zijn. Als ik mij niet vergis moet dat in 't jaar 2000 zijn. Er zijn altijd warme maaltijden gereserveerd geweest.

Theo Stockmans

Brevetten

Toestand op 15 december 2020

Naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Beckers Sofie	x	x	x		
Bollaerts Olivier		x			
Bruyninckx Jan Jd	x				
Coomans Astrid			x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Cuppens Mattijs	x	x	x	x	x
Cuyvers Sam	x	x	x		
De Reys Eddy	x	x	x		x
Devalck Stijn	x	x	x		
Duvivier Julien	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x	x		
Hendrickx Jan	x	x	x		
Holsbeekx Dries	x	x			
Hostens Glenn	x	x	x		x
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Mathieu Sebastien	x	x	x	x	x
Matthijs Michaël	x				
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x	x	x		x
Moens Herman	x	x	x		
Nuyts Jörgen	x	x	x		x
Pierlet Koen	x	x	x		
Ruymen André	x	x	x		x
Ruymen Yves	x	x	x	x	x
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Trappeniers Roel	x				
Vandebecck Luc	x	x	x	x	x
Vandenputte Senne	x	x	x		
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhooyland Johan	x	x	x	x	x
Vanhooyland Julie	x				
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			

Indien er fouten in staan, laat het mij dan weten.

Theo Stockmans



Vleugeluitreiking in Hoegaarden in zaal Pachthof



Feestzaal Vogelzang, sinds 20 jaar ons vast adres

500 km vanuit Goetsenhoven

	Datum	Afstand	Piloot	Toestel	Imm.	Kpt
1.	25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
2.	02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
3.	22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
4.	22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
5.	24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
6.	12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
7.	13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
8.	13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
9.	13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
10.	05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
11.	05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
12.	06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
13.	03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
14.	04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
15.	31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
16.	31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
17.	21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
18.	22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
19.	22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
20.	24/05/15	513,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
21.	07/06/15	532,2 OP	Andre Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3
22.	07/06/15	505,3 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
23.	07/06/15	570,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OOYTS	5
24.	14/06/15	580,1 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
25.	18/07/15	505,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
26.	01/08/15	528,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
27.	23/04/17	522,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
28.	05/06/17	503,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
29.	18/06/17	512,8 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
30.	08/06/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
31.	08/07/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
32.	15/07/18	556,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
33.	15/07/18	699,3 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
34.	22/07/18	571,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
35.	22/07/18	509,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
36.	11/08/18	560,3 OP	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	1
37.	11/08/18	575,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
38.	12/05/19	730,0 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
39.	12/07/20	750,8 OP	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	3*****
40.	12/07/20	583,7 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
41.	12/07/20	544,4 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
42.	12/07/20	515,0 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
43.	18/07/20	567,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
44.	20/07/20	587,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
45.	21/07/20	518,2 VV	Glenn Hostens	ASW 19	D-6925	/

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

***** FAI 750 Km

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

Diamanten leden

Piloot	Doelvlucht 300 Km	Afstands- vlucht 500 Km	Hoog- tewinst 5000m	Afstands- vlucht 750 Km	Afstands- vlucht 1000 Km
COOMANS Rudi	X				
DE REYS Eddy	X				
HOSTENS Glenn	X				
HUYGEN Bart	X	X	X	X	X
MATHIEU Sébastien	X	X	X	X*	
MAUROO Yven	X				
RUYMEN Andre	X	X			
RUYMEN Marc	X	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 afstandsvluchten zijn geen diamanten vluchten. Ik heb ze er bij gevoegd om geen afzonderlijke lijst te moeten opmaken.

*: vanuit EBTN

Theo Stockmans

Beker Gerard De Praetere 2020

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	12/07/2020	9u14
2	Glenn HOSTENS	ASW 19	21/07/2020	8u50
3	Sébastien MATHIEU	LS 6/18m	12/07/2020	8u38
4	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	12/07/2020	7u46
5	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	12/07/2020	6u27
6	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	12/07/2020	6u22
7	Ruben MICHAUX	Astir CS Jeans	12/07/2020	5u34
8	Rudi COOMANS	ASW 20	18/07/2020	5u02
9	Sam CUYVERS	ASK 23	21/05/2020	4u49
10	Jan WAUMANS	LS 7 WL	12/07/2020	4u40
11	Mattijs CUPPENS	Duo Discus/T	11/07/2020	3u35
12	Astrid COOMANS	Ka 6E	17/05/2020	3u12
13	Griet FRANCAERT	LS 6	18/07/2020	3u12

De langste vlucht per piloot, met vertrek en landing in Goetsenhoven, van minstens 3 uur, worden automatisch in het klassement opgenomen. De vluchten moeten ingediend worden op de Charronline om geldig te zijn.

Mattijs Cuppens

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

Artikels voor Cumulus

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

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- › JPEG
- › TIF

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

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
André Ruymen
Theo Stockmans
Staf Van Pelt

Foto's

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Julie Vanhoyland
Piet Vanosmael
Staf Van Pelt

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

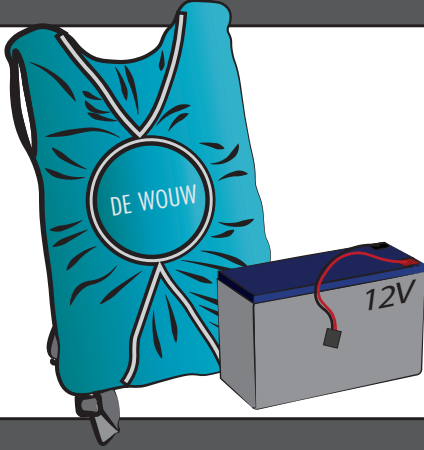
Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

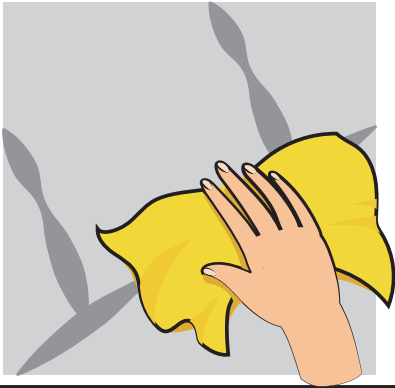
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 016/76.66.96
email: theo@dewouw.net

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

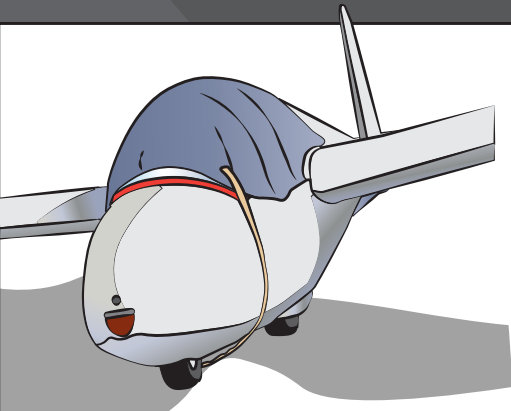
AVOND-CHECKLIST



Parachutes en batterijen
uit de toestellen gehaald?



Toestellen gewassen en
emmers terug op hun
plaats?



Cockpithoezen geplaatst?



Pistewagens proper,
deuren gesloten en
lichten uit?

