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 27 nummer 4
Van oktober tot december 2021

Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 27 nummer 4
Van oktober tot december 2021
Nummer 103

André Wyaux

1931-2021

André is op de gezegende leeftijd van negentig jaar overleden te Mont-Godinne. Voor de jongeren in onze club zegt die naam waarschijnlijk niets. Maar de anciens uit de jaren 1980 zullen hem blijven herinneren als een steeds goedgeluimd clublid.

Rond 1995 is hij vertrokken naar "Les Faucheurs de marguerites", een club die dichter bij zijn tehuis was gelegen. Tevens ging hij regelmatig op vakantie naar zijn broer in Uruguay. Om die redenen zijn wij het contact met André verloren. Sommigen liepen hem toevallig nog eens tegen het lijf te Saint-Hubert.

Hij was steeds bereid om te helpen. Behalve op zaterdag 18 mei 1985. Ik vertrok met mijn Ka6 Cr (OO-ZJP) richting Froidchapelle voor mijn 50km proef. Maar ik moest buitenlanden in Mettet. Meer dan 50km van Goetsenhoven. Maar de proef was ongeldig, ik had geen barograaf bij. André is mij toen komen ophalen. Maar hij kon er toen niet mee lachen, geen baro bij!!

De lievelingsafstand met zijn Ka6E OO-ZDR was Temploux (Namur). Hij landde er en ging daarna met zijn vriendin 'n een goeie beef steak friet eten. Daarna liet hij zich terug opslepen richting Goetsenhoven.

Van Stéfan

André is steeds een boeiende figuur geweest...in de tijd van toen,.. de Blaude generatie. Met mijn Jodelle (OO-GTR) uit die tijd, hebben we samen de zotste toeren uitgehaald.

Stéfan Perneel & Theo Stockmans

In dit nummer

In dit nummer 1
Woordje van de redactie 2
Activiteitenkalender 2
Mijn solo (-aanloop) 3
Milieu 4
Vliegveld 4
Onze loodsen 5
Militairen op ons vliegveld .. 6
Windmolens 6
Met de zwever onderweg . . 7
29 mei 2021 8
Prestaties 10
Sportcommissie 10
Charron 2021 10
Charron 11
Beker Marc Ruymen 12
Diamanten leden 12
Zoekertje 12
Beker Gerard De Praetere . 13
Brevetten 2021 13
500km vanuit EBTN 14
Artikels voor Cumulus 16
Colofon 16

Foto cover

Steve, Piet en Luc bij het lassen van de nieuwe poorten voor de hangar zwevers.

Woordje van de redactie

En het Coronavirus laat ons maar niet los. Ik denk dat zelfs ons weder er last van heeft. Want veel vliegdagen zijn er in deze natte herfst nog niet geweest. Spijtig dat wij ons weder ook niet kunnen vaccineren of een boosterprik geven.
Maar dit heeft ook een (mini) positieve kant. Er blijft meer tijd over om aan onze toestellen te werken. En vele handen maken het werk aangenamer en plezanter. Daar wij nog geen grote problemen hebben vastgesteld, zitten wij ook op schema.

Als onze Duo Discus terug is uit Bulgarije met een nieuwe verflaag en het laatste toestel het werkhuis heeft verlaten, beschikken wij opnieuw over een prachtige vloot. Draag er zorg voor. Als je dan tijdens onze Algemene Vergadering (22/01/22) naar de gezonde financiële toestand van onze sectie zult kijken, zou je de vraag kunnen stellen, wat kunnen wij nu allemaal doen met dat geld. Maar wij moeten ook zorgen dat onze nodige infrastructuur up to date blijft. En dat knaagt natuurlijk ook aan onze financiën. Daarom heb ik enkele artikels hieraan gewijd (zie vliegveld en loodsen).

Jullie zullen allen gemerkt hebben dat enkele tarieven, vanaf 01 januari zullen stijgen, o.a. de sleepstart. De benzineprijs is niet alleen gestegen aan de pomp, maar ook de Avgas voor onze sleper. En onze sectie kan moeilijk met verlies draaien of vliegen. Er kunnen onverwachte uitgaven komen aan onze toestellen of infrastructuur. Daarom moeten wij een zekere reserve of buffer opbouwen.
De leden die de inkomsten of uitgaven eens meer in detail willen bekijken, kunnen zich steeds tot de Voorzitter of Schatbewaarder wenden. Trouwens iedere uitgave wordt steeds in de schoot van onze sectie besproken en goedgekeurd.

Tot ziens en hopelijk wordt 2022 een ietwat normaal jaar. Maar dat hangt ook een beetje van ons zelf af.
In elk geval mijn beste wensen en veel vlieggenot voor het nieuwe jaar. En hou het vooral gezond.

Theo Stockmans

Activiteiten-kalender

- **25/12/21 – 02/01/22:**
vliegactiviteiten

- **22/01:**
Algemene Vergadering sectie zweefvliegen (online)

- **29/01:**
Symposium

- **26/03:**
Pilot for a day

- **26/03:**
AV club

- **04/07 – 08/07:**
1ste week vliegkamp te Goetsenhoven

- **11/07 – 15/07:**
2de week vliegkamp te Goetsenhoven

- **03 – 04/09**
opendeurdagen

Of al deze activiteiten zullen doorgaan wegens Corona, staat nog niet vast. Zo staan de data van onze Vleugeluitreiking en Algemene Vergadering club ook nog niet vast. In elk geval houden we jullie op de hoogte.

Theo Stockmans

Artikels voor volgende Cumulus: 1 maart 2022

Mijn solo (-aanloop)

Ik denk dat ik een jaar of 10 moet geweest zijn. Tienen organiseerde een dag waarop je kennis kon maken met de verschillende sportclubs van Tienen en omstreken. Op de grote markt stond ook de Wouw met een zweefvlieger en simulator. Mijn interesse was direct gewekt!

Veel gebeurde hier niet mee want ik was nog jong.
Toen een paar jaar later mijn zus ging voetballen en haar match in Goetsenhoven doorging stond ik wel op de eerste rij om mee te rijden. Voetbal interesseerde me niet maar tijdens haar match ging ik te voet verder gaan tot aan de zweefvliegclub.
Op die dag heeft Koen mij de vliegtuigen in de hangar laten zien. Ook heb ik weer in de simulator mogen vliegen en we zijn ook de piste op gereden om langs te gaan bij de luchtkadetten.
Mijn interesse was alleen nog meer gewekt maar ook hier gebeurde er verder niets mee. Het zweefvliegen gebeurde verder van achter mijn computerscherm.

Tot de dag dat mijn mama zag dat er een zweefvliegkamp was. Snel inschrijven was de boodschap en de ontgoocheling was dan ook enorm toen bleek dat de 'inschrijfknop' niet meer online stond. Toch maar contact opgenomen want je weet nooit dat het een technisch defect was en inschrijven wel nog mogelijk was en jawel, ik mocht bij de groep van de 5 'nieuwelingen'! Het werd een superervaring! Een toffe bende, mooi weer, het gelukzalige gevoel van met een zweefvlieger in de lucht te hangen, onvergetelijk en dit smaakte naar meer!

Deze keer zou ik het dan ook niet loslaten. Ik stond echter voor een druk studiejaar, een jaar met blijvende corona-beperkingen wat ervoor zorgde dat ik niet verder kon oefenen. Maar het zweefvliegkamp van 2021 zou ik zeker niet aan me laten passeren. Koen wist het nog spannend te houden maar gelukkig gaf 'mijn licht in de duisternis' uiteindelijk bericht dat ik kon deelnemen. Ergens hoopte ik dat ik dan al solo zou kunnen vliegen maar door het slechte weer ben ik niet zover geraakt. En geef toe, 5 solo's op één kamp zou er ook wat over geweest zijn.

Een paar maanden later was het echter wel zover. Ik was die dag vertrokken met de boodschap dat ik hoopte dat ik solo zou mogen vliegen dus mijn supportersteam stond klaar om in de auto te springen wanneer ik een berichtje zou sturen.

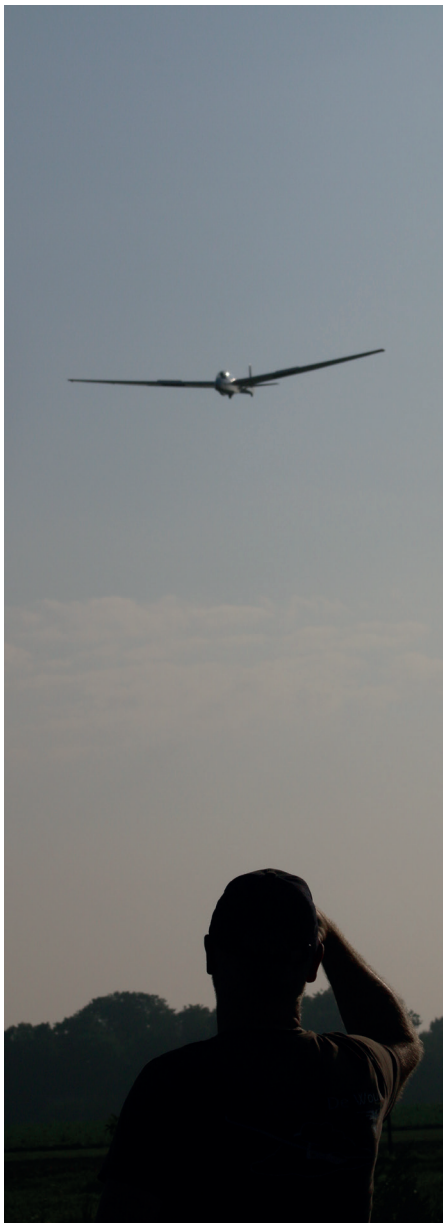
Instructeur van de dag: Bart. Spannend voor mij, spannend voor hem want hij moest voor de eerste keer beslissen of hij zijn leerling alleen de lucht in stuurde.

Eerste vlucht: niet perfect ...
Tweede vlucht: bijna perfect maar even afstemmen met Theo of ik er echt klaar voor was.
Derde vlucht: om het spannend te houden, als deze vlucht perfect is, mag ik solo.

Joepie, het mocht. Mijn supportersteam aan de zijlijn, met dank aan Theo om hen de geruststellende boodschap te geven dat ik sowieso beneden geraak, alleen de manier waarop is niet zeker.

Dus ook voor mij was het eindelijk tijd voor de klassieke douche!

Loeka Rogge



Eerste solo Loeka, onder toezicht van instructeur Bart

Milieu

Op 15 november is het overlegcomité doorgegaan in het Cultureel Centrum te Tienen. Ons leslokaal voldeed niet aan de Covid 19 normen (+ 20 deelnemers). Het voorlaatste was op14 oktober 2019.

Deelnemers (maximum):
- negen van Leefbare Zuidrand Tienen (LZT)
- drie sympathisanten (pro vliegveld)
- drie ULM Goetsenhoven
- drie Koninklijke Vliegclub De Wouw
- één Milieuadviesraad
- Schepen van Milieu

De deelnemers van onze club:
- Theo Stockmans
- Rudi Coomans
- Bart Lismont

De drie sympathisanten*
- Francis Collignon
- Steve Vandeurzen
- Rudi Vivignis

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

Dit is de agenda, ons opgelegd door onze milieuvergunning.
Al deze punten werden besproken. Het werd een (korte) gewone vergadering omdat er, wegens Corona, veel minder vliegactiviteiten waren. Over lawaaihinder is er amper gesproken geweest. Vooral omdat onze leden de regels van onze vergunning strikt toepassen. Dus zo verder doen.
De volgende vergadering is gepland op maandag 14 maart 2022.

Theo Stockmans

* komen regelmatig iets bij ons drinken

Vliegveld

De asfalt op ons vliegveld werd gelegd bij de komst van de Marchetti SF260, in het jaar 1970. Dus zijn onze RWY's en TWY's meer dan vijftig jaar oud. En er komt sleet op. En omdat de Luchtcomponent EBTN niet meer gebruikt, is onze club, samen met ULM Goetsenhoven, verantwoordelijk voor het onderhoud.

Wij kunnen ook de natuur zijn gang laten gaan en niets doen. Maar dan zullen de landings- en taxibanen verder aftakelen. En om de vijf jaar krijgen wij een inspectie van het DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart). Als de beschadigingen te groot zijn, kunnen zij het vliegveld sluiten. De toestand is evenwel niet zo dramatisch dat dit in de nabije toekomst zal gebeuren. Vandaar dat wij dit van nabij opvolgen.

Daarom laten wij regelmatig werken uitvoeren of doen het zelf. Om de 4-5 jaar kuisen wij de goten en jaarlijks komt een borstelwagen de losgekomen asfaltsteentjes oprapen. En enkele jaren terug hebben wij samen met de ULM's, de verzakte asfalt verwijderd op een vijftiental plaatsen en er beton ingegoten.

De RWY's vertonen ook veel spleten. Op 1 december hebben wij iemand laten komen om deze eventueel te dichten. Wij wachten nu het bestek af. Maar goedkoop zal het niet zijn.

Theo Stockmans

Piet kuist de goten langs de piste

Onze loodsen – herstellingen.

Onze sectie beschikt over drie loodsen, waarvan één militaire die wij delen met de motorsectie. Maar ook aan deze "gebouwen" komt sleet. En onze sectie heeft deze loodsen nodig.

In dit artikel wil ik jullie toch laten lezen dat er buiten het verplichte onderhoud aan onze toestellen er ook moet gezorgd worden dat onze infrastructuur gezond blijft. En dit vraagt niet alleen bijkomend werk, maar ook geld.

De poorten van de loods aanhangers gingen moeilijk open. Reden: de voorste ijzeren boog was aan beide kanten iets verzakt. Daardoor kwamen de poorten iets lager te zitten en zaten soms vast. Onder leiding van Rudi werden deze iets opgetild. Nu kunnen de poorten terug door één persoon geopend worden.

Nu de loods waar onze clubtoestellen zich bevinden. Deze staat er al sedert 1970. Dus meer dan een halve eeuw. Als je erin gaat, bemerk je dat de voorste beton ± één centimeter is gezakt. Als gevolg dat ook de rails, waarop de poorten rusten, mee naar beneden gaan. Vooral het gedeelte kant Hannuitsesteenweg, gaat zeer moeilijk open. Daarbij komt nog dat de poorten op sommige plaatsen doorgeroest zijn.

In de schoot van onze sectie hebben wij beslist om zowel de beton, de rails als de poorten te vervangen. Omdat dit toch een omvangrijk werk is, hebben wij aan een gespecialiseerde firma een offerte gevraagd. Maar dit kwam zeer duur uit.

Onder leiding van Steve en Luc gaan wij deze werken zelf uitvoeren. Op donderdag 9 december zijn Steve, Luc en Piet van start gegaan.

Eerst gaan er vier nieuwe poorten gemaakt worden, daarna volgt de rest. Bij sommige werken hebben zij hulp nodig. Regelmatig zal er per mail om gevraagd worden.

Op een bepaald tijdstip zal de loods er zonder poorten staan. Er zweeftoestellen in laten is uit den boze. De toestellen zullen zich dan in 't werkhuis of hun aanhanger bevinden. Maar omdat wij ook in de winter vliegen, kan onze sectie één ASK13 en één eenzitter, gemonteerd, tijdelijk bij de ULM onderbrengen. Waarvoor natuurlijk onze dank.

Sommige leden gaan zich misschien de vraag stellen: waarom geen nieuwe loods plaatsen. Dan zijn wij van al die werken af en ook gerust voor de komende jaren. Wij hebben een offerte gevraagd voor een gelijkaardige loods. Zonder beton en elektriciteit, kwamen wij aan een bedrag van 200.000 Euro. En hier stopte onze droom.

Onze derde loods (de militaire) heeft vooral problemen van doorsijpelend water aan de platte daken. En er zijn er drie.

Vóór ons vliegkamp werd reeds nieuwe roofing gelegd op het dak boven onze werkhuizen. En terwijl ik dit artikel schrijf (6 december), is de firma Louis Gijbels bezig om nieuwe roofing te plaatsen op het plat dak richting Tienen.

Eens deze werken beëindigd zijn, zullen onze valschermen en batterijen verhuizen naar het lokaal, naast dat van de flight simulator. Dit lokaal is niet alleen droger, maar kan ook verwarmd worden. Zoals je ziet, hangt er ook een positieve noot aan deze werken.

Herstelling van het dak boven de flight simulator

Het derde plat dak (zuidelijk) blijkt nog in goede staat en daar blijven wij uiteraard van af. Alhoewel, jaarlijks moeten de bladeren verwijderd worden, want die verstoppen de afvoerpijpen.

Als wij regelmatig onderhoudswerken uitvoeren aan onze infrastructuur, kunnen deze gebouwen nog lang meegaan. Zij die zich hiertoe geroepen voelen om hieraan mee te werken, kunnen zich steeds tot mij wenden.

Theo Stockmans

Militairen op ons vliegveld

Sedert dit jaar staat in het TSO Technisch Secundair Onderwijs) van zestien Vlaamse scholen, de studierichting "Defensie en veiligheid" open. De bedoeling is om gemotiveerde kandidaten klaar te stomen voor het ingangsexamen bij de brandweer, defensie, het gevangeniswezen, de politie of de bewakingssector. Momenteel verlaten er teveel kandidaten hun gekozen richting reeds tijdens hun opleiding.

De les drill van de reserve officieren

Volgend jaar zal ook Wallonië deze studiekeuze aanbieden.
Deze studierichting kent een groot succes, zowel bij de meisjes als jongens. Daarom zullen volgend jaar bijkomende scholen dit studiepakket aanbieden.

De lessen aangaande defensie in dit pakket worden gegeven door militairen, beroeps en reserve.

Twee dagen in oktober kwamen een zestigtal reserveofficieren een heropfrissing volgen betreffende de militaire basisprincipes (tactiek, drill, enz). Daarna gaan deze reservisten hun opgedane kennis overbrengen op de leerlingen.

Zij konden gebruik maken van ons clublokaal en waren daar heel positief over. Ook zulke activiteiten dragen bij tot de uitstraling van onze club.

Theo Stockmans

Windmolens

De Aspiravi-groep uit Harelbeke heeft een plan om zeven windmolens op de taalgrens (Wallonië) met Opheylissem te bouwen, hoogte 150 meter. Juist ten zuiden van het crossterrein. Vooral als de RWY 17 of 35 in gebruik is, hebben wij er last van. Als alles volgens plan zou verlopen, kan de bouw starten in 2023. Maar zover zijn wij natuurlijk nog niet.

Op woensdag 15 december was er een infozitting te Linsmeau. Bart Martens, Koen Pierlet en mezelf waren aanwezig. Er staat echter nog niets vast. Iedereen kon opmerkingen maken of vragen stellen. Onze club maakte Aspiravi erop attent dat wij vliegactiviteiten hebben op amper drie Km van hun project. Zij namen er nota van.

De procedure in Wallonië is ongeveer gelijklopend met deze in Vlaanderen. De bouwheer moet adviezen inwinnen bij o.a. natuur, Defensie, DGLV, enz. Als er ook maar één van deze instanties een negatief advies uitbrengt, wordt het project volledig geschrapt.

Wij houden jullie natuurlijk op de hoogte.

Theo Stockmans

Oeps... een modderbad voor de auto van Julie...

Met de zwever onderweg.

Toen we terug kwamen uit verlof stond er langs de Franse snelweg een auto met pech. Ik dacht bij mezelf: wat indien deze persoon een zweefvliegaanhanger bij had? Wat indien dit bij mij gebeurd was?Was mijn aanhangwagen dan eveneens verzekerd om afgesleept te worden? Een probeem waar ik eerder niet bij stil gestaan had.

Bij thuiskomst nam ik contact op met mijn makelaar om dit probleem uit te klaren. Al snel bleek dat mijn vraag terecht was want ik kreeg hetvolgende antwoord: "Wanneer men panne heeft op een Franse snelweg moet men de hulpdiensten 112 contacteren. Deze vragen dan informatie over het betreffende voertuig en sturen een takelwagen terplaatse om de combinatie(wagen en aanhanger, indien niet langer dan een bepaalde lengte) van de snelweg te verwijderen. De verzekering zelf kan geen depanagedienstter plaatse sturen daar de Franse snelweg privédomein is en dus elk traject zijn eigen takeldienst heeft." Bijgevolg is men afhankelijk van de mogelijkheden van deze takelwagen. Ik vroeg wat er met mijn aanhanger gebeurde indien de depanagewagen niet de mogelijkheid had om mijn aanhanger, wegens te lang, te takelen. Hierop kon men geen antwoord geven. Het enige wat zij wisten te vertellen was dat de maximale lengte van de aanhanger, volgens de polisvoorwaarden,maximaal, 7m mocht zijn. Dus hier was wel degelijk een probleem.

Nadien nam ik nog contact op met verschillende verzekeringsmaatschappijen en voor allemaal was mijn aanhanger, en dus ook deze van velen,om gerepatrieerd te worden, te lang. VAB: maximum lengte 6.5m, Europe Assistance: maximaal gewicht aanhanger 750kg, Touring: maximum lengte 7m.

Ik vertelde mijn verhaal op de club en iemand vertelde mij dat hij wel verzekerd was. Zijn makelaar vertelde dat bij pech hem "een vervangwagen met trekhaak" ter beschikking werd gesteld om zijn weg naar huis verder te zetten.Hij wist echter niet dat daarom de wagen en aanhanger eerst bij een erkende garage moesten geraken.

Mijn vragen waar ik nog steeds mee zit:

- hoe geraakt de aanhanger van de Franse snelweg?
- hoe geraakt de remorque in bvb Duitsland, in een erkende garage?
- wat indien men pech heeft met de aanhanger (klapband, vastgelopen rem, enz...)?
- is er een verzekering die onze aanhanger of deze van de club wel wil (kan) repatrieren?

Hopelijk heb ik met dit probleem een aantal mensen aan het denken gezet en ofwel hebben zij een oplossing, die ik oprecht zou appreciëren, ofwel is het ook voor hen een probleem en kan dit nu besproken en eveneens opgelost worden.

Allen, een goede en veilige reis gewenst.

Vic Cleynen

Misschien is bovenstaande een oplossing om de combinatie te repatriëren.

29 mei 2021

Door de coronarichtlijnen werd het zweefvliegen, begin 2021, beperkt tot lokale, nationale overlandvluchten. Maar we konden vliegen. Maar einde april werden de scherpe kanten van deze beperkingen stilaan afgevijld.

We konden weer de landsgrenzen over. Maar je moest er wel voor zorgen dat je geen buitenlanding maakte. En ieder buurland had zijn eigen Covid 19 maatregelen.

Zaterdag 29 mei diende zich aan als een heel goede overlanddag met cumuli. Luchtdruk 1024 HPa; G1 (1625 m MSL) en alle G2's (2235 m MSL) waren open. TopMéteo gaf voor de 18m klasse (mijn Ventus) afstanden van meer dan 600km, ook richting Frankrijk.

Ik declareerde mijn favoriete 500km. EBTN – centrum Verdun – afrit E40 Achêne – abdij Orval –EBTN, of exact 514,2km. Deze proef is ook geldig voor een diamanten afstandsvlucht van 500km.

Vroeger nam ik Maillen als 2de keerpunt en het kasteel van Bouillon als 3de. Maar alvorens het ULM vliegveld van Maillen te kunnen ronden, moest ik van de G2 naar de G1 en terug vliegen. Of de maximum stijghoogte zakte met 600m en dit over een afstand van ±15km (en dit x 2). Samengevat, ik verloor regelmatig veel tijd en hoogte.

Mijn Ventus steeg op om 11u21. Na mijn startlijn genomen te hebben, kon ik na vijf km reeds klimmen tot 1300m. Maar daarna was het toch wat sukkelen. Zelfs tot 500m grond. Maar er waren voldoende Cumuli met een redelijk hoog plafond, dan kun je al eens een wolkje, waarvan je de thermiek moeilijk vindt, overslaan. En de noordenwind hielp mij daarin. Want als je een 500km declareert, moet je vooruit. Maar ook weer niet te laag komen.

In de Ardennen kwamen de voorspellingen uit. Dank zij de rugwind haalde ik grondsnelheden van 170km/u en stijgwaarden van 3m/s. Alvorens de Franse grens te overschrijden, is er wel een 20km breed bos. En de grond is er ± 400m hoog. Maar eens Frankrijk binnen, daalt het reliëf met 200m. En 10km verder ligt het mooie vliegveld van Sedan.

Ik vlieg enkel Frankrijk binnen als er cumuli zijn. De kans bestaat dat de thermiekhoogte ook daalt met het reliëf. En de bedoeling is toch terug geraken.

Naar Verdun vlieg ik ook enkel als er wolken zijn. Tussen Sedan en Verdun zijn er geen vliegvelden. Nochtans zijn er grote en voldoende landbouwvelden. Ik ben reeds verschillende malen naar Verdun gevlogen, maar nog nooit laag gezeten of in de problemen geraakt.

Verdun ligt, in vogelvlucht, 184km van EBTN. Langs de weg is dat ongeveer 240km. Met de auto mag je toch op drie uur rekenen. Dit is ook een reden om niet zomaar blindelings er naar toe te vliegen.

Maar meestal ligt in de omgeving van de stad altijd wel een goede bel die je hoopvol naar België stuurt. Of de Maas, die er doorheen vloeit, er iets mee te maken heeft, weet ik niet.

En vergeet in de omgeving van Verdun de frequentie 134,77 MHz (Saint-Dizier) niet uit te luisteren. Je hoort dan een bandje afspelen, een klein beetje te vergelijken met de ATIS.

Verdun is vooral bekend voor de "Slag bij Verdun" tijdens WO I. Tussen 21/02/1916 en 20/12/1916 vochten de Fransen en de Duitsers er een uitzichtloze veldslag uit zonder winnaars of verliezers. Op het einde telde men 700.000 doden, gewonden of gekwetsten. In het Ossuaire (knekelhuis) van Douaumont bevinden zich de resten van 130.000 niet geïdentificeerde Franse en Duitse soldaten. Dit gebouw bevindt zich in de bossen, NO van Verdun en is vanuit de lucht heel goed zichtbaar. Alvorens er naar toe te vliegen, bekijk dan eens de kaart van Google-Maps.

Het vliegen naar mijn tweede keerpunt, Achêne, verliep zonder problemen. En het was nog maar 13u30. Dus ik was nog altijd op tijdschema. Want als je een 500km wil ronden, moet je ook snelheid maken. En niet teveel het laatste greintje stijgen uit een pomp meenemen. Want dan kom je er niet.

Maar bij het binnenvliegen van België er wel rekening mee houden dat de grond 200m hoger is dan in Frankrijk en ik had nog wat tegenwind.

Na het ronden van het keerpunt, toch wat moeten zoeken voor een deftige pomp. Het gemiddelde stijgen lag rond de 3m/s. Dus niet sukkelen in kleinere belletjes. En na 15km vond ik een drie meter. En verder geen problemen gehad tot het Trappistenklooster van Orval (73km afgelegd in minder dan vijftig minuten). Het domein ligt op amper 1km van de Franse grens. Het is gesitueerd op de dalende, bosrijke zuidflank van de Ardennen en daarom bemerk je het gebouw op slechts enkele km afstand.

De abdij is vooral bekend om zijn trappistenbier en kaas en wordt bewoond door cistercienzer monniken.

Nu op weg naar mijn eindpunt of nog 130km te vliegen en het was slechts 15u50 met nog mooie cumuli in 't verschiet.

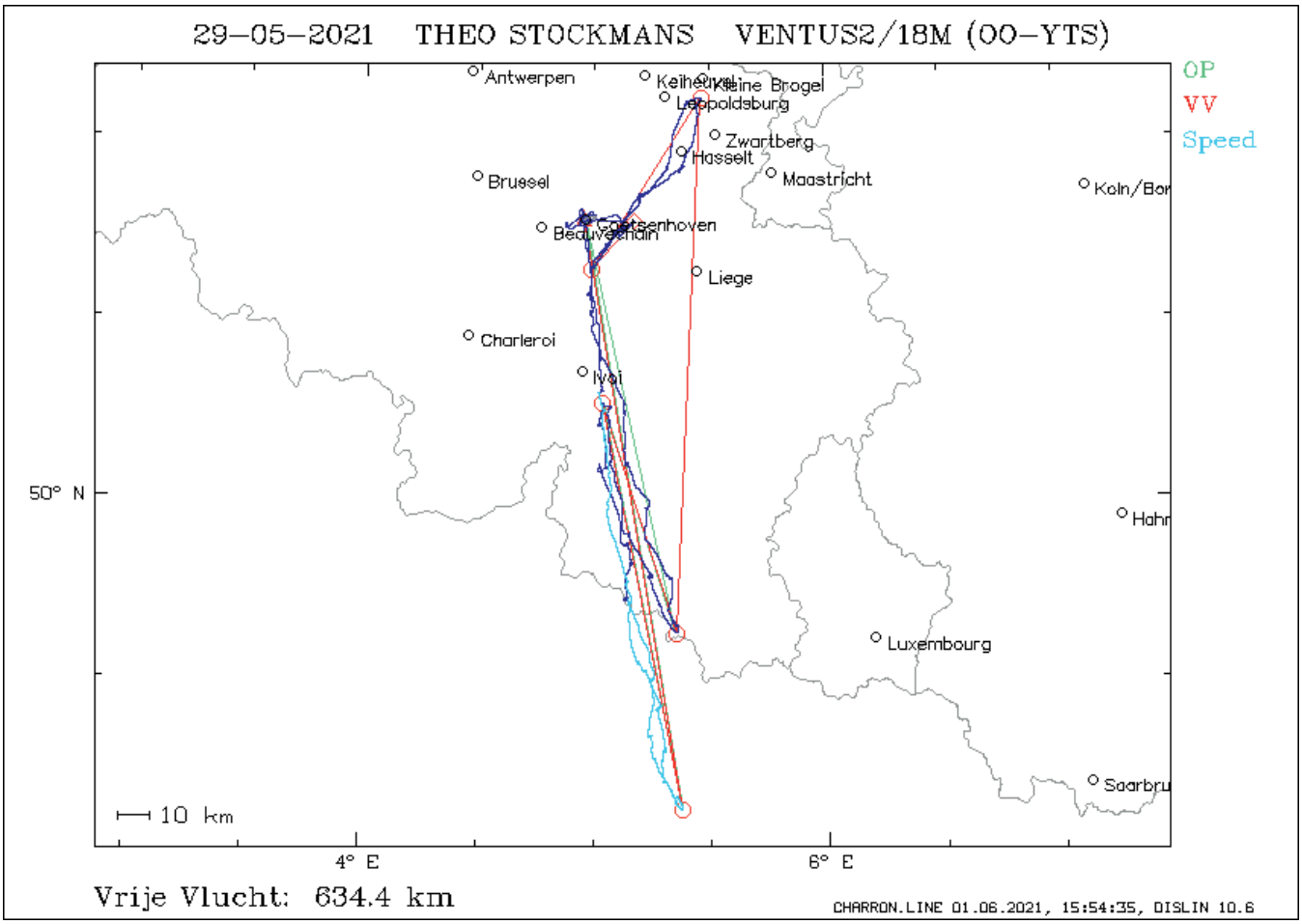
Oppassen is wel geblazen voor de verboden zone rond het kasteel van Ciergnon (buitenverblijf van onze koning). Trouwens tijdens deze vlucht moet je er vier maal voorbij. Erin betekent dat je vlucht waardeloos wordt. Maar zolang je ten westen blijft van de autosnelweg E40, is er geen enkel probleem. Eveneens opletten is dat je ter hoogte van Ciney, van de G2 naar de G1 gaat, of 600m lager.

Met nog 43km te vliegen en een hoogte van ± 1500m, kon er niets meer verkeerd gaan. Omstreeks 17u15 was ik terug in EBTN. Over de 514km haalde ik een gemiddelde snelheid van 90km/u. Niet slecht vond ik. Maar opletten: het hoogteverschil tussen de vertreklijn en aankomstlijn mag niet meer dan 1000m bedragen (zie sportcode).

Richting NO waren er nog mooie cumuli. En omdat ik graag en lang vlieg, vertrok ik richting Limburg. En al snel vond ik een pomp die mij tot 1400m EBTN bracht. Ik ben zo nog een 50km kunnen uitvliegen. Ik had misschien nog verder kunnen vliegen, maar ik wilde absoluut landen in Goetsenhoven. Maar oppassen, als je ook maar één luchtruimovertreding begaat, zelfs na het beëindigen van je opgegeven proef, is je volledige proef ongeldig.

Ik landde uiteindelijk na een vlucht van 8u37 en een vrije vlucht van 634,4km. Deze vlucht leverde mij de eerste plaats op in de beker Marc Ruymen en Gerard Depraetere. En het was tevens mijn 25ste 500km vanuit Goetsenhoven. En tevens een vijde plaats in de Charron. Het was "de" superdag van 2021.

Theo Stockmans



Charron 2021

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		BUITENLAND	
Club		**Club**	
	niemand		niemand
Standaard		**Standaard**	
15	Glenn Hostens	4	Bart Huygen
Open/ Ren		**Open/ Ren**	
5	Theo Stockmans	2	Jaromir Simunek
9	Sébastien Mathieu	3	Theo Stockmans
14	Mattijs Cuppens		
21	Rudi Coomans	**Motor**	
		20	Johan Vanhoyland
Motor			
26	Andre Ruymen	**Junioren**	
		3	Glenn Hostens
Beker Michel Aerts			
5	Sébastien Mathieu	**Beker Gaston Peeters**	
6	Theo Stockmans	7	Glenn Hostens

Om op deze lijst voor te komen, moet je minstens 500 punten in de klasse totaliseren. En dit in drie proeven.

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 9de plaats met slechts 33498,1 punten. Dit is, voor zover ik mij herinner, het slechts resultaat ooit. Het zijn 42136 punten minder dan vorig jaar of 56%. Het was een corona jaar, maar dit geldt ook voor de andere clubs.

Amper 8 piloten, of nog 6 minder dan vorig jaar, hebben 500 punten of meer behaald. Zij hebben een gemiddelde van 3349,8 punten bij elkaar gevlogen, alle klassen tezamen en ook binnen- als buitenland.

Wij hebben mooie toestellen en onze club heeft geïnvesteerd in loggers, maak er dan ook gebruik van. Je hoeft geen 300km gevlogen te hebben om je vlucht op de Charron te zetten. Met mijn Ventus zet ik er soms ook vrije vluchten van amper 200km op. Eigenlijk een belachelijke afstand voor zo 'n toestel, maar ik ben er niet beschaamd om.

Nu nog een paar paragrafen die ik ieder jaar herhaal.

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

Prestaties

Ging solo motorvliegen op 5 augustus
Christophe de Brabanter

Theorie PPL
Christophe de Brabanter

Behaalde zijn PPL
Christophe de Brabanter

Behaalde zijn radiolicentie
Christophe de Brabanter

Theo Stockmans

Mario Markov van R&D Aeronautics in Bulgarije, bij het afschuren van de oude gelcoat van de Duo

Voorzichtig schuren!

Charron

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	20	21
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				x
Cleynen Bert																			x
Coomans Astrid																	x	x	
Coomans Rudi	x	x	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	x	x
Cuyvers Sam																	x	x	x
De Brabanter Christophe																x			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	x	
Gobert Christiane		x		x															
Groeseneke Jens																x	x		
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x								
Holsbeeckx Dries												x							
Hostens Glenn																x	x	x	x
Huens Carl	x																		
Huybens Erwin																			x
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Klofac Michaël																			x
Leyssens Pieter			x	x															
Mathieu Sébastien		x	x	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	x	x
Moens Herman						x	x	x	x				x		x	x			x
Nuyts Jörgen					x								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	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	x	
Segers Tom				x															
Simunek Jaromir																	x	x	x
Stockmans Theo	x	x	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	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	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x									
Zucka Andre																			x
	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Voor het klassement 2021, tellen de vluchten gevlogen tussen 01/01 en 19/04, niet mee. Ik heb nochtans de piloten die in deze periode vluchten hebben ingediend, meegenomen in deze lijst.

Theo Stockmans

Beker Marc Ruymen

	Datum	Naam	Keerpunt	Toestel	Km H/T	Handicap	Handicap Km
1	29/05	Theo Stockmans	Verdun (F)	Ventus 2Cx	368,45	118	312,25
2	29/05	Sébastien Mathieu	Wershofen (D)	LS6 18m	273,17	117	233,48
3	17/04	Ruben Michaux	Bouillon	ASW 19 WL	223,07	100	223,07
4	29/05	Mattijs Cuppens & Koen Pierlet	Dahlemer – Binz (D)	Duo Discus	239,62	110	217,84
5	29/05	Andre Ruymen	Bastogne	Ventus 2CxT	202,48	118	171,59
6	29/05	Bert & Vic Cleynen	Kessenich	Duo Discus T	147,88	110	134,43
7	29/05	Glenn Hostens	Rijkevorsel	ASW 19 WL	134,42	100	134,42
8	17/04	Theo Stockmans	Kinrooi	Ventus 2Cx	144,92	118	122,84
9	01/05	Andre Ruymen	Weelde	Ventus 2CxT	138,45	118	117,33
10	17/04	Sam Cuyvers	Opglabbeek	Astir CS Jeans	108,35	93	116,51
				Totaal	1980,81		

Het was dus een mager jaar. Vorig jaar 3788km nu 1980km. Was het een combinatie van Covid - klimaatverandering - motivatie. Ik weet het niet. Ik had nog gedacht om enkel de beste vlucht per piloot te nemen, maar dan kwam ik maar aan 9 overlandvluchten.
29-05 was de topdag en 17-04 was ook nog goed.
Was het de 1ste vlucht van de Duo vanuit Goetsenhoven naar het buitenland en terug ?
Ook kan het verschil soms heel klein zijn, plaats 6 en 7 !
Optimist blijven, volgend jaar wordt het beter, grotere afstanden en meer deelnemers.

De beker Marc Ruymen gaat naar het clublid die gedurende het afgelopen jaar het verst is gevlogen met vertrek en aankomst EBTN en rekening houdend met de handicap van het toestel. En de vlucht moet op de Charron komen.

André Ruymen

Diamanten leden

Naam	Doelvlucht 300 Km	Afstandsvlucht 500 Km	Hoogtewinst 5000m	Afstandsvlucht 750 Km	Afstandsvlucht 1000 Km
CLEYNEN Bert	X				
COOMANS Rudi	X				
DE REYS Eddy	X				
HUYGEN Bart	X	X	X	X	X
MATHIEU Sébastien	X	X	X	X	
MAUROO Yven	X				
MICHAUX Ruben	X				
RUYMEN Andre	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.

Theo Stockmans

Sportcommissie

23 juni

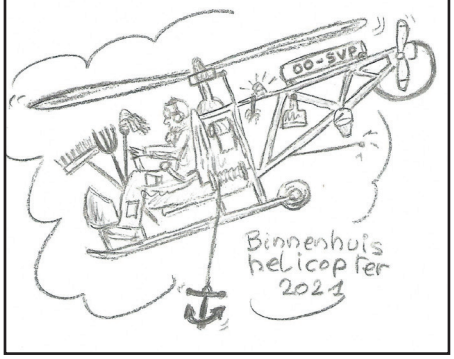
5 uur duurvlucht:
Erwin Huybens

300km afstandsvlucht:
Ruben Michaux

Zoekertje

Voor een artistiek/creatief projectje dat ik ineen aan het steken ben (een binnenhuis-helicopter) zoek ik allerlei afgedankt vliegtuigmateriaal zoals gordels, kapotte instrumenten , schakelaars, handles, lichtjes, radio, ... maakt niet uit wat, als het maar herkenbaar iets met een vliegtuig te maken heeft is het goed.

Mocht iemand van jullie nog zowat hebben liggen dat je weg wil doen, laat je me even iets weten? Eventueel geef ik er nog wat centen voor... Mail naar stafvanpelt@telenet.be en ik kom het halen... Merci!



Beker Gerard De Praetere

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	29/05/2021	8u32
2.	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	29/05/2021	7u38
3.`	Glenn HOSTENS	ASW 19	29/05/2021	6u45
4.	Bert CLEYNEN	Duo Discus/T	29/05/2021	6u22
5.	Mattijs CUPPENS	Duo Discus/T	29/05/2021	5u36
6.	Erwin HUYBENS	ASK 23	29/05/2021	5u09
7.	Ruben MICHAUX	ASW 19	17/04/2021	4u58
8.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	1/05/2021	4u43
9.	Jan WAUMANS	LS 7 WL	24/04/2021	3u39
10.	Sam CUYVERS	Astir CS Jeans	17/04/2021	3u38
11.	Rudi COOMANS	ASW 20	30/05/2021	3u31
12.	Michael KLOFAC	Ka 6E	25/04/2021	3u12

Brevetten 2021

Naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Bruyninckx Jan Jd	x				
Cleynen Bert	x	x	x		x
Cleynen Vic	x	x	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
Huybens Erwin		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
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Trappeniers Roel	x				
Vandebeeck 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		
Vanhoyland Johan	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie	x				
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			

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

Theo Stockmans

500km vanuit Goetsenhoven

	datum	Afstand (Km)	piloot	Toestel	imma	Krpt
	25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
	02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
	22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
	22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
	24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
	12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
	13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
	13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
	13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
	05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
	05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
	06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
	03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
	31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
	31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
	21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
	22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
	22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
	24/05/15	513,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
	07/06/15	532,2 OP	Andre Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3
	07/06/15	505,3 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
	07/06/15	570,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OOYTS	5
	14/06/15	580,1 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	18/07/15	505,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
	01/08/15	528,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
	23/04/17	522,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
	05/06/17	503,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
	18/06/17	512,8 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
	08/06/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
	08/07/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
	15/07/18	556,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
	15/07/18	699,3 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	22/07/18	571,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
	22/07/18	509,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	11/08/18	560,3 OP	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	1
	11/08/18	575,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	12/05/19	730,0 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	12/07/20	750,8 OP	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	3*****
	12/07/20	583,7 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
	12/07/20	544,4 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
	12/07/20	515,0 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
	18/07/20	567,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
	20/07/20	587,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
	21/07/20	518,2 VV	Glenn Hostens	ASW 19	D-6925	/
	29/05/21	542,4 OP	Sébastien Mathieu	LS6 18m	D-0045	4
	29/05/21	514,2 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3

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

De boog moet niet altijd gespannen staan

Andre klaar voor de eerste lierstart met zijn Ventus

Koen en Nimrod bij snijden van ijzeren deksels

Aandachtige leerlingen bij onze theoretische lessen

Koen bij het zagen van stootblokken voor de loods zuid

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
Vic Cleynen
Mattijs Cuppens
Loeka Rogge
André Ruymen
Theo Stockmans
Staf Van Pelt

Foto's
Vic Cleynen
Theo Stockmans
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.