



Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

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

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 29 nummer 4
Van oktober tot december 2023



Kerstsfeer in de club



Andrik en Silke zetten de kerstboom op in ons clublokaal



Barvrijwilliger Kris verwent ons met gebak, soep en hamburgers op het "Dag 343 feestje" op 9 december.



En natuurlijk wordt er ook gevlogen tot het donker wordt...

In dit nummer

Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Vliegveld	3
Milieu.....	3
Mijn tweede solo	4
Andrik's eerste solo!	5
Prestaties	5
De lier... altijd een beetje plezier ..	6
De weg naar mijn solo	7
Me, myself and D-6901	8
Vliegen, van vader op zoon!	10
Bergvliegstage in Saint-Auban ...	11
Eerste keer bergvliegen	13
Beker Marc Ruymen 2023.....	16
Beker Gerard De Praetere 2023..	17
Flora.....	17
Charron.line 2023.....	18
Charrondeelnemers sinds 2003..	19
Brevetten 2023	20
Diamanten leden 2023	21
500 km vanuit Goetsenhoven	22
Artikels voor Cumulus.....	24
Colofon.....	24

Foto cover

November en december was de grond duidelijk té nat voor onze lier...

Woordje van de redactie

Het laatste trimester van 2023 zal de annalen ingaan als nat en winderig. Als je een buitensport zoals het zweefvliegen beoefend, zeg dan nooit: ik ga vandaag niet vliegen want morgen zal het beter zijn. Het kan misschien nog slechter zijn. Dus.....

Wegens het drassige gras, zijn onze lieveractiviteiten ook maar heel beperkt kunnen doorgaan.

Nochtans konden wij in deze laatste drie maanden twee solo's noteren. Proficiat aan Dennis en Andrik.

Om deze sombere dagen wat sneller te laten voorbij vliegen, werden enkele gezellige feestjes georganiseerd. Mijn dank gaat dan ook naar de organisatoren: Julie, Astrid en Kris. Zulke activiteiten dragen bij om onze clubgeest te versterken. Iedere sportclub, ook de onze, kan pas gesmeerd lopen als iedereen zijn steentje ertoe bijdraagt. Zelfs aanwezig zijn om zo 'n feestje, is daar een onderdeel van.

Zoals reeds geschreven in de vorige Cumulus, gaat volgend jaar, op 26 februari, onze driejaarlijkse fysische controle van onze zweefstoestellen door. Onze CAMO Antwerpen* komt om de drie jaren onze zweefstoestellen en de bijhorende papieren nakijken. Zij hebben zelfs de bevoegdheid om toestellen aan de grond te zetten. Maar tot hier toe is dat nog niet gebeurd. Dit is het resultaat van de arbeid van vele leden.

In de loop van volgend jaar, zal ons militair vliegveld van eigenaar veranderen. De nieuwe eigenaar wordt dan de stad Tienen. Het luchtruim erboven blijft wel militair. Meer hierover kun je lezen in het artikel over het vliegveld.

Tenslotte wens ik aan iedereen een thermiekrijk en veilig 2024.

Theo Stockmans

* CAMO: "Continuing Airworthiness Management Organisation" of de opvolging van de luchtwaardigheid van vliegtuigen. Dit is een onderdeel van de EASA (European Union Aviation Safety Agency of Europees Agentschap voor de veiligheid van de Luchtvaart).

Onze CAMO is gelegen op het Duitse vliegveld Greifath.

Activiteitenkalender

📅 **23/12/23 – 01/01/24**
Kerstkamp

📅 **05/01/24**
Kerstfeest

📅 **27/01**
Symposium Liga (Oostmalle)

📅 **24/02**
AV Zweefsectie + herhaling luchtruim

📅 **26/02**
Fysische keuring zweefstoestellen

📅 **09/03**
AV club

📅 **22/03**
Vleugelluitreiking

📅 **31/08 + 01/09**
Opendeurdagen

Artikels voor volgende Cumulus: 1 maart 2024

Vliegveld

Tijdens de gemeenteraad van de stad Tienen op 14 december 2023, werd beslist tot de aankoop van het militaire vliegveld. In november werd een ontwerp bureau aangesteld voor de uitwerking van het masterplan voor de site. Dat plan zal voor de zomer van 2024 klaar zijn en de basis vormen voor het gewestelijk uitvoeringsplan.

Waar men onder andere rekening gaat mee houden is de inplanting van een wateronthardingsstation, een trainingscentrum voor de brandweer, het vliegen en de waterervelden. In welke volgorde, dat

weet ik niet. Alles zou in kannen en kruiken kunnen zijn, ten vroegste over vijf jaar.

Dus de beide vliegclubs kunnen hun vliegactiviteiten blijven behouden. In den beginne zal Tienen de militaire concessies overnemen. Nadien zullen er onderhandelingen starten tussen Tienen en de vliegclubs voor eventuele aanpassingen.

De voorbereidingswerken voor het trainingscentrum van de brandweer zijn reeds gestart. Dit zou komen waar, ten tijde van de

EVS (Elementaire Vliegschool), het onderhoud van haar wielvoertuigen gebeurde. Dus zal er in principe geen bijkomende infrastructuur bijkomen.

Voor ons vlieggkamp, volgend jaar, zullen wij dus twee toelatingen nodig hebben. Eentje zullen wij aanvragen aan Tienen voor het gebruik van het vliegveld en eentje aan Defensie voor het gebruik van hun luchtruim. Maar dat stelt geen probleem.

Theo Stockmans

Milieu

Op 16 oktober hadden wij ons tweede overlegplatform. Het werd zoals de voorgaande edities een serene vergadering. Er werd ook wat nagekaart over onze open-deurdagen en het vlieggkamp. Na iets meer dan een half uur zat deze editie erop. Er werd daarna nog wat nagepraat aan de toog.

Men zou zich kunnen afvragen, waarom deze bijeenkomsten nog laten doorgaan? Eerst en vooral, wij zijn verplicht om per jaar twee overlegplatformen te houden, één in het voorjaar en één in 't najaar. Ten tweede, om te vermijden "spoedvergaderingen" te organiseren en dit te pas of te onpas.

Er moet wel bijgezegd worden dat toevallige inbreuken op onze milieuvergunning langs "whatsapp" groepen, in de kiem worden gesmoord. Zij zien meestal het daglicht niet van het overlegplatform.

Het volgend overlegplatform zal plaatshebben op maandag 11 maart 2024.

Theo Stockmans



De oude windzak was tot op de draad versleten en werd vervangen



Hier komt het nieuwe opleidingscentrum van de brandweer

Mijn tweede solo

Hier volgt mijn verhaal van mijn eerste solo op EBTN, bij de Wouw en waarom dit de tweede keer is.

Zweefvliegen?

Mijn interesse voor het zweefvliegen is ontstaan door een leraar in het 5e middelbaar.

Hij liet zijn vluchten zien d.m.v. de log in files van de Flarm te projecteren op het bord. Zeer interessant en eens iets anders dan gewoon les te krijgen. Verschillende jaren later kwam ik op een avond iemand tegen die lid was in Zutendaal. Hij nodigde me uit om eens langs te komen. Na een initiatievlucht te doen, kreeg ik een mail van het LZC om lid te worden, en me in te schrijven voor de theoriecursus.

Mijn eerste vlucht(en).

Mijn eerste lesvlucht heb ik gedaan op 7/4/2013 tijdens de paasstage in Laucha, op EDBL in de buurt van Leipzig in Duitsland.

Mijn moeder verklaarde me voor gek, "je gaat op vakantie om te leren vliegen, op 500 km van huis met mensen die je niet kent". Ik stelde haar gerust, "dat zijn vriendelijke jongens en die drinken niet omdat ze willen vliegen". Het bier vloeiده 's avonds na het vliegen wel rijkelijk in de bar.

Daar aangekomen vroeg ik mezelf wel af waaraan ik aan begonnen was. Het was er koud en er lag een meter sneeuw, dat had ik nog nooit gezien. De eerste vluchten waren wel wennen en na een week was de basis van mijn opleiding gelegd.

LZC

Ik heb verschillende jaren in Zutendaal gevlogen op EBSL. Omdat ze daar lieren maakte ik al heel veel starts. Soms waren dat korte vluchten van 10 minuten, en soms vluchten van meer dan een uur. Heb hier ook geleerd dat er wel enkele mensen nodig zijn om te kunnen zweefvliegen. Er moeten verschillende taken uitgevoerd

worden tijdens een vliegdag, zoals bv: Vliegtuigen opstellen en helpen bij het vertrek, vluchtregistratie, . . . Bij het lieren moeten er ook kabels uitgereden worden en je hebt ook iemand nodig die de lier bedient.

Eerste solo aan de lier.

Op 22/10/2016 was het (eindelijk) zo ver. . . Na 4 vluchten waarvan 1 oefening kabelbreuk, vonden de instructeurs Kurt Kesters en Guy Piccart dat ik er klaar voor was. Toen ik mijn checks gedaan had en klaar was om te starten voor de 5e vlucht, stapte Guy uit en zei: "We hebben er alle vertrouwen in dat je vanaf nu alleen kan vliegen, succes!" Het kwam onverwacht en ik kreeg toen wel een beetje zenuwen. Toen ik in de lucht hing kwam het besef en rare gevoel dat ik alleen aan het vliegen was. Nadat ik veilig geland was, mocht ik direct opnieuw vertrekken en ik voelde mijn helemaal op mijn gemak. Alle vluchten die ik gedaan heb op deze dag zijn allemaal met een Ka7, de D-5844. Het toeval wil dat mijn eerste solo, vlucht nummer 200 is in mijn vliegboek.

De Wouw.

Omdat het Amerikaanse leger terug gestationeerd is in Zutendaal, en ze toen nog geen concessie hadden hiermee, zijn ze 'tijdelijk' gestopt met vliegen in november 2020. Het ziet er wel naar uit dat ze in 2024 opnieuw kunnen vliegen. Omdat ik na die winter toch opnieuw wilde vliegen, heb ik contact opgenomen met Astrid Coomans, en ze stelde me voor om lid bij de Wouw in Tienen.

Nadat ik me ingeschreven heb en lidgeld betaald had kon ik terug vliegen. Mijn eerste vlucht was op 28/3/2021 met Ruben Michaux. Het was wel wennen in een nieuwe omgeving en slepen i.p.v. lieren.

Eerste solo met sleepstart.

Na verschillende vluchten om de streek en het vliegveld te leren kennen, was het zo ver. . . Op 16/9/2023 na een checkvlucht ge-

daan te hebben met Walter Vandewalle, zei hij dat ik klaar was om alleen te vliegen. "Ik weet dat je om 16u naar huis gaat, maar je mag solo vliegen, de beslissing is aan u". Nadat de zenuwen terug onder controle waren, ben ik ingestapt in de Ka13, de D-6988 en heb ik voor de 1e keer een solovlucht gemaakt achter een sleper. Na de landing werd ik uitgebreid gefeliciteerd, en kwam het besef wat in zonet verwezenlijkt had. Machtig gevoel eigenlijk!! Heb aan de barman gevraagd om de iedereen die op het vliegveld was te trakteren, de rekening betaalde ik later wel, ik moest nog naar het personeelsfeest van mijn werk. Op 8/10/2023 heb ik nog een checkvlucht gedaan met Theo Stockmans, en mocht ik vertrekken met Ka8, de D-6946, als hijzelf of een andere instructeur aan de grond was om toezicht te houden. Toen kwam André Ruymen aan op de startplaats, en die wou mij wel in het oog houden tijdens mijn vlucht. Waarvoor dank.

Het vervolg, de toekomst.

Bij het schrijven van dit artikel, heb ik 458 vluchten in mijn vliegboek genoteerd. Dat worden er zeker nog meer. Het mooie is dat je altijd kan bijleren. Het plan is om deze winter de theorie te studeren en de examens af te leggen. Daarna kan ik de praktische proeven en examens afleggen. Als dit allemaal goed verloopt heb ik een vlieglicentie, en mogelijk heb ik ook genoeg ervaring (vliegreuren) zodat ik dan mijn passagierslicentie kan behalen. Dan kan ik zelf mensen laten kennismaken met onze mooie hobby. Deze sport betekent voor mij veel meer dan een gewone hobby. Voor mij is dit ook een deel van mijn sociale leven, heb al veel mensen leren kennen en plaatsen bezocht waar ik anders nooit geweest zou zijn.

Graag wil ik via deze weg dan ook iedereen bedanken die mij deze wereld hebben leren kennen. Al diegene die mij hebben ondersteund en begeleid bij het uitvoeren van onze prachtige sport, bedankt daarvoor.

Ballonvaren.

In de zomer van 2021, werd ik gevraagd om mee te gaan naar Mondial Air Ballons door een vriend. Dit is een groot internationaal ballonevenement bij Mets in Frankrijk, dat in de oneven jaren georganiseerd wordt. Afgelopen zomer ben ik ook terug mee gegaan. Als het weer meezit, vertrekken daar 's morgens en 's avonds 500 luchtballons tegelijk. Prachtig om te zien. Ik was daar om de ballon te helpen opzetten, te volgen als ophaalploeg en na de landing te de-

monteren. Mijn vriend en zijn vader hebben een 'cloudhopper'. Dit is een ballon waar geen mand onder hangt, maar een dubbele stoel. De eerste keer meegaan is wennen, maar wel een unieke ervaring. Ballonvaren gebeurt meestal alleen bij zonsopgang en bij zonsondergang, omdat er tijdens de dag té veel turbulentie is omwille van de wind en de thermiek. In Frankrijk leerde ik nog een andere ballonvaarder kennen uit Hasselt, zodat ik sindsdien ook deel uitmaak van zijn balloncrew. Zij nemen slechts enkele passagiers mee, zodat ze

hun hobby kunnen blijven doen. Info: www.experienceballonvaren.be Sinds enkele maanden ben via deze persoon ook terechtgekomen bij een commercieel ballonbedrijf. Hier ben ik nu ook crewlid. Deze mensen hebben van ballonvaren hun beroep gemaakt. Ze doen ook verkoop van, keuring, herstellingen van luchtballons. Info: <http://www.stepinballoons.be/> "stepinballoons.be"

Nimrod Byloos

Andrik's eerste solo!

Op 2 december 2023 ben ik onverwachts solo gegaan. Volgens de planning gingen we die dag lieren maar door de weersomstandigheden van de voorgaande dagen werkte het terrein niet mee. De lierwagen reed zich vast en er werd besloten om onze beproefde Robin te gebruiken om de zweef- toestellen op te trekken.

Nadat ik twee vluchten had gemaakt, één met Andre en één met Theo, besloten deze dat het tijd was voor mij om solo te gaan. Een grote dag in mijn 14 jarig bestaan! Senne sleepte mij de lucht in en alles ging prima met een mooie landing als afsluiter en meteen een tweede vlucht met hetzelfde resultaat. Ik kreeg dus de zegen van de ervaren, oude rotten in het vak en mag nu solo vliegen.

Ik heb meteen mijn ouders opgebeld wanneer ze langs kwamen op het vliegveld zodat ik hun het nieuws kon vertellen. Maar pa had het al in de smiezen hoe het zat, normaal ben ik later om hem op te trommelen en hij had al geraden waarom ik vroeger belde. 2 december is mijn vaders verjaardag en ik had meteen een mooi cadeau voor hem. Mijn vader Rudi is een oudgediende bij de voormalige Regie der Luchtwegen, mijn grootvader André en mijn overgrootvader Léon waren militair bij de luchtmacht maar ik ben wel de eerste van deze vier geslachten die de lucht is ingegaan met de stuurknuppel in eigen hand. Reken maar dat ik trots ben!

Andrik Vivignis



Andrik stapt in voor zijn eerste solo

Prestaties

Gingen solo op

12 november
Dennis Lorson

02 december
Andrik Vivignis

PS

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

Theo Stockmans



De laatste start voor sunset

De lier... altijd een beetje plezier



Arthur en Andrik geven de lier een rondige poetsbeurt aan het begin van de herfst.



Vraagstuk: 3 liermannen werken anderhalf uur aan het vlechten van 1 herstelling. Hoelang doet 1 lierman erover?



De grond bleek te nat voor de liervrachtwagen...



... én de ter hulp gesnelde pistewagen, én de voor de pistewagen ter hulp gesnelde 4x4...



Ondertussen, aan de andere kant van het vliegveld...



En 2 weken later deden we dat gewoon nog eens opnieuw!

De weg naar mijn solo

Ik wist niet veel over zweefvliegen en kende het Vliegveld van Goetsenhoven enkel maar vaag, tot Loeka het voor het eerst aan mij introduceerde.

We gingen elk jaar met een groep op trektocht en tijdens het wandelen vertelde Loeka altijd levendig zijn verhalen over een geweldig kamp ... het zweefvliegekamp.

Hoe meer hij begon te vertellen hoe groter mijn interesse werd. Ik ben sowieso een zeer leergierig persoon en ben altijd in voor een avontuur. Dit moest en wou ik doen! Dus schreef ik mij in 2022 in voor het kamp.

Ik wist niet wat te verwachten van dit nieuwe avontuur. Daarbij was het ook extra spannend doordat ik pas 2 dagen later kon beginnen omdat ik nog een examen had. Dus vol spanning fietste ik naar het verre Goetsenhoven en werd ik daar ontvangen door gezellige man met een grote glimlach ... Koen! Hij legde mij wat dingen uit over de zwever waar ik de komende weken in zou mogen leren. Ik mocht dan ook meteen in de prachtige Duo Discus, waar Loeka zoveel over had verteld.

Dan was het tijd om te vliegen. We stonden klaar op de piste en daar hingen we dan achter de sleper... De motor van het oranje vliegtuigje voor ons begon de brullen ... daar gingen we dan! Het was geweldig! Zo de kleine wereld onder je zien!

Na deze eerste vlucht volgde al snel de tweede, en de volgende en zo verder. Mijn eerste kamp was zeker geslaagd. We hadden ook superveel geluk met het weer; het was lekker warm en goeie thermiek, wat wilt een mens nog meer? ;)

Na het kamp ben ik niet vaak meer kunnen komen jammer genoeg. Het leven aan de universiteit was moeilijk te combineren met het vliegen.

Dan naderde 2023, en ook dit jaar schreef ik me in voor het zomerkamp waar ik zoveel goeie herinneringen aan heb. Ook mijn tweede kamp was supertof! Deze keer niet in de Duo, maar in de D-6901. In deze zwever heb ik veel geleerd van verschillende ervaren instructeurs. Verder was het ook echt een supertoffe groep en was het elke dag ambiance!

Na het kamp wou ik terug meer komen vliegen en niet zo lang wachten als het jaar ervoor. Zo was ik op de zonnige dinsdag van 15 augustus nog eens gaan vliegen. Het ging wel goed en mijn instructeur, Ruben, liet me opvallend vaak terug naar boven slepen. Ik was niet zeker, maar ik begon toch een vuil aan de lucht te voelen. Dit gevoel werd bevestigd toen Ruben zijn spullen van achter weghaalde en zei: "En nu alleen". Ik voelde wat stress opkomen, maar had er ook zoveel zin in! Dan naar boven getrokken en alles ging goed, en ook het landen (waar ik het meeste schrik voor had) ging vlotjes. Ook de tweede solovlucht ging prima. En zo kon ik deze spannende dag met een zeer grote glimlach op mijn gezicht terug naar huis fietsen.

Ik wil al mijn instructeurs heel graag bedanken voor al hun tips! Verder nog een dikke danku aan Ruben. Ik voel me nog steeds verveerd dat ik jouw eerste solist mocht zijn :).

Nele Maerten



Nele zit klaar voor haar eerste solovlucht, terwijl Ruben de kabel aanhaakt

Me, myself and D-6901

Hoewel ik pas op m'n 17de voor het eerst vloog, ben ik er al zo lang ik me herinner mee bezig: met mijn grootvader zette ik modelbouw-vliegtuigjes ineen, en als student zat ik bij Euroavia om er de simulators van CAE onveilig te maken. Op reis probeer ik er steeds een bezoek aan Boeing, Airbus of een luchtvaartmuseum aan te breien, en op een mooie zomerdag vind je me regelmatig rond EBBR om de vliegtuigen te zien landen.

Dat was echter steeds passief, vanuit een bewondering voor de techniek, en de mensen die ermee werken. Het was me nog nooit opgekomen dat je ook zelf achter het stuur kan zitten. Vliegen, dat is toch enkel voor carrièrepiloten en tandartsen met pensioen? Een bucket-list item voor later.

Het was eerder toevallig dus, dat ik op een zonnige zomerdag in 2022 tijdens een fietstocht langs het vliegveld van Goetsenhoven kwam. Bijna heel de vloot stond buiten, en Sam gaf me met aanstekelijk enthousiasme een rondleiding van toestel, hangar en piste. Of ik ook een initiatievlucht wou maken? Toch nog even wennen aan het idee, zo'n hout en zeildoek op 500m...

Maar een week later stond ik er weer, ditmaal met ticket, en had geluk: ik kon er nog bij, en nog wel in de Duo Discus met Luc. Het weer zat ook mee, het pompte bakstenen. De eerste thermiek vinden duurde even, maar even later zaten we op 1200m voor een ritje van 40 minuten. Een fantastische ervaring, vooral toen ik zelf even mocht sturen en de stick prompt naar voor duwde. Vrij bewegen in de derde dimensie...fenomenaal. Dit smaakte naar meer, maar omdat het al laat op het seizoen was, schreef ik me in voor het zomer-kamp, om meteen een vliegende start te maken.

Fast forward naar juli 2023: de eerste kampdag. In topvorm helpt Koen met het opzetten van de tentjes en zorgt hij voor de kennismaking, en al snel beginnen we de toestellen klaar te maken en in

piste te zetten. Ik ben de oudste met afstand, en dus ook de enige met een rijbewijs! Rondrijden met het gele Seat-afdankertje en een wispelturige Ka8 achterop is even wennen...

Ons groepje vliegt met de Duo Discus, omdat de tweede ASK-13 nog in herstelling is. Van een luxekamp gesproken! Al snel leren we zelf bochten, thermieken en — hoewel Koen zeer voorzichtig is met het topstuk van de club — ook de sleepstart. Gelukkig zit het weer opnieuw mee: we kunnen negen van de tien kampdagen vliegen. Wat we die ene stormachtige dag uitgespookt hebben, tja, vraag maar eens naar het filmpje met de parachute.

Op de grond leidt Caro alles in goede banen (met het engelengeduld dat nodig is bij een klas 15-jarigen), van de bescherming van het vieruurtje tot het voorkomen van de zoveelste kapingspoging van de golfkar. Ondertussen is er voldoende entertainment, met nieuwsgierige luchtballonnen, een NH-90 low-pass, en de repetitie van het 21 juli-defilé van de luchtmacht. 's Avonds kunnen we na een lange dag onze benen onder de terrastafels schuiven, waar het lekkere eten van Astrid en Julie ons opwacht.

In de tweede week verhuizen we naar de ASK-13. Meteen een stapje terug in comfort, maar wel veel beter om te leren: hierin moet je werken om boven te blijven, en tegelijk zal hij ook niet per ongeluk uit de lucht vallen. Met de woorden van onze nieuwe instructeur Eric, "om nu in vrille te gaan, zullen we een bocht moeten nemen zoals jullie het doen: compleet fout". Wanneer ik na een uur op 1000m toch wat rugpijn krijg van het bochten, ziet hij zijn kans: "word je snel wagenziek? nee? wel dan gaan we even iets plezants doen". Welk maneuvr hij toen uithaalde weet ik niet, maar het was inderdaad plezant en we zaten heel snel in circuit.

Na twee supertoffe weken zit het kamp er op, maar met vijftien

vluchten gelogd moet ik nog zoveel leren. Een goede final vliegen is moeilijk, in circuit gaat het allemaal nog wat te snel, en boven ben ik nog zoveel bezig met de basics dat navigeren er vaak aan ontbreekt. Gelukkig zit er steeds iemand achter mij.

En dus kom ik vanaf dan de meeste weekends naar het vliegveld, voor zover onze zomer dat toelaat natuurlijk. Het valt meteen op hoeveel instructeurs de club heeft: elke week is er iemand anders van dienst. Ik zie daar een beetje tegen op: moet je dan elke keer "opnieuw beginnen", bij een instructeur die niet op de hoogte is van wat je al kan en nog niet? Maar dat blijkt een nodeloze vrees: ze voelen dat snel vanzelf aan. Bovendien heeft elke instructeur zijn eigen stijl en klemtonen, waardoor je gevarieerder leert.

Naarmate de lesvluchten vorderen met Luc, Walter, André, Theo, Koen, Eric, Rudi en Bert, merk ik dat het steeds beter gaat, met meer zelfvertrouwen en zelfstandigheid in de lucht. Toch blijft het landen moeilijk. Het seizoen loopt ten einde, en dus transformeren de mooie thermiekluchten in kwartiertjes circuit. Het wordt een routine, even doorbroken door de spannende eerste lierstarts, en ik denk niet teveel over een solo: dat zal wellicht voor 2024 zijn.

Op een rustige, grijze 12 november is mijn plan exact hetzelfde als de weken ervoor: twee lesvluchten. Gelukkig is dat nog mogelijk, tussen de lange instructor checkrides die gepland zijn voor die dag. Luc is van dienst, en hij is verdacht stil onder de kap. Ik denk er niet teveel over na, en doorprik meanderend de lage wolkenluiers, om vooral op tijd in een goed circuit te gaan. Ik krijg er geen opmerkingen over, dus zal het wel OK zijn zeker?

Een uurtje later volgt de tweede vlucht, die een kopie had kunnen zijn van de eerste. Ik ben mijn parachute nog aan het uitdoen, wanneer de fameuze vraag volgt: hebt ge uwe medical bij? Ik herinner me de two safe flights rule en be-

sef dat het helemaal onverwacht zover is. De adrenaline doet mijn voeten iets minder nat aanvoelen dan ze al drie uur zijn.

Ik zit klaar voor vlucht 38, terwijl Theo de foto neemt die ongetwijfeld hiernaast staat, en het enige waar ik aan kan denken is de point of no return wanneer de sleper in beweging komt. In de verte staat een kudde grommelende instructeurs die hun check-ride-plannen in het water zien vallen. Deze landingen zullen streng beoordeeld worden.

Vijf minuten later is het zover en zweef ik alleen achter de sleper. Alle stress valt weg: dit is...exact zoals de vorige twee vluchten? Ik koppel los, ga braaf richting aanknopingspunt en blijf niet te ver uit de buurt cirkelen. Een solovlucht is paradoxaal: je mag nu eindelijk alles zelf beslissen, maar bent des te conservatiever. Het circuit is spannend, maar verloopt volgens plan, en eindigt in een veilige landing die echter geen prijzen gaat winnen.

Tijdens de tweede solo mag ik meteen mijn lookout skills oefenen, met twee motorvliegers en de instructeurszwever in de buurt. Enfin, ze zijn allemaal gebriefd



Voor de tekst bij deze foto... lees je maar de tekst hiernaast

over een loslopende leerling, dus niet te veel stress. Het circuit loopt opnieuw mooi, en de het instructeurspubliek is tevreden met een landing "volgens het boekje". Mission accomplished! Ik ben stiekem wel wat trots en het gevoel zindert nog dagen na.

Solo gaan is een mijlpaal in elke zweefvliegcarrière, maar gelukkig is het een beginpunt, geen einde. Er zijn zoveel uitdagingen die nog moeten komen: omgaan met weer, overland, SPL, een buitenlanding, en als ultieme droom, bergvliegen. Ik kijk er alvast enorm

naar uit.

Als je dit allemaal gelezen hebt is het wel duidelijk dat ik heel wat tijd rond het vliegveld heb doorgebracht. Wat me aangenaam verraste is dat zoveel mensen zich telkens opnieuw en belangeloos inzetten om van De Wouw een club te maken, en in het bijzonder, om nieuwkomers te laten delen in hun passie. Aan al deze mensen: heel erg bedankt. Ik hoop hieraan mijn steentje te kunnen bijdragen in de toekomst.

Dennis Lorson



De afgelopen weken moesten de meeste van onze instructeurs de 9-jaarlijkse instructeurscheck afleggen met examiner Eric of "FIFI" Koen. En uiteraard is het, geheel volgens de regels van de vliegkunst, de bedoeling dat de afhandeling van de administratie na de vlucht, langer duurt dan de vlucht zelf! Al kan er voor dat gedeelte wel al een Duveltje of een Hoegaarden gedronken worden....

Vliegen, van vader op zoon!

Het verhaal van André Perneel, en Stéphan, nu nog aanwezig als clublid 'Koninklijke Vliegclub De Wouw', met het meest aantal jaren clubmaatschap.

In 1939, zag mijn vader André de toekomst niet zitten met de overname van de beenhouwerij van zijn ouders in Lichtervelde, en liet zich inschrijven als leerling piloot bij de Belgische luchtmacht en zo kwam hij in Goetsenhoven terecht, voor zijn vliegopleiding op Fairey Fox, uitgerust met 'n V12 motor van 480 pk.



André Perneel in de Fairey Fox

In de oorlog werd hij overgeplaatst naar Engeland om er te vliegen op de RAF-basis van Benson.

Oorlog voorbij, is papa niet bij het leger gebleven, en niettegenstaande vele piloten toen zijn over-



Vader André Perneel tijdens de oorlog

gestapt naar de burgerluchtvaart - SABENA -, heeft hij 'n andere weg gekozen, de verzekeringswereld. De vliegmicrobe was echter niet verdwenen, en in Grimbergen werd er elk weekend met Cub, Aeronca, Bonanza, Ercoupe, Tiger Moth, enz, verder gevlogen. Ik, toen nog 'n zeer jong mannetje, mocht telkens mee. Op 'n seat, met gordel, indien er plaats was, zoniet gehurkt in de bagageruimte achterin, zonder gordel!

Het was toen de mode, vlak na de oorlog, om overal in het land, vliegmeetings met luchtdopen te organiseren op weilanden, om de bewoners te laten ervaren wat er in de lucht allemaal te beleven valt. In juli 1952 -ik was aan zee met mijn mama omdat ik goed geleerd had- was er 'n vliegmeeting georganiseerd in Marche-en-Famenne, en is er iets fout gegaan met mijn vader en de Cub waarmee hij daar toen luchtdopen gaf. Hij en zijn passagier werden verkoold. Mijn vader was 39!

Niettegenstaande dit tragisch einde van papa, bleef het kriebelen bij mij; de lucht mogen ingaan, en toen ik de mogelijkheid had -want vliegen, daar moet je centjes voor hebben-, heb ik me laten inschrijven in Goetsenhoven, vliegclub De Wouw, die toen nog niet met 'Koninklijk' betiteld was. Dat was in 1965!

Met Herman De Corte, toenmalig instructeur, ondertussen ook verongelukt, heb ik mijn eerste uren opleiding genoten met de Aeronca Chief OO-SGT, gebouwd in 1947. Was leuk vliegen, gezeten in side-by-side seats. Na 7 uren oefenen mocht ik solo. Fier als 'n pauw, veilig geland en onthaald in ons clubhuis om de toen van toepassing zijnde doop, door Gerard Depraetere toegediend, te ondergaan. Op de knieën, naast de kapblok met mijn hoofd - gelukkig -, stropdas met 'n enorm hakbijl en veel getier en lawaai, doorgehakt, gevolgd uiteraard met deugdlozende pintjes in ons clublokaal.

Ik heb toen ook vele uurtjes met de Aeronca Champion OO-TWJ, gebouwd in 1946 gevlogen met de

seats op rij. Voelt anders aan; welk model dan ook, Aeronca; leuk om mee te vliegen.

En zo verder: gevlogen met Tiger Moth, Cub, Chipmunk, Fokker, Topsy, Varga Kachina, Morane, Jodel, Cessna Citabria, Robin en zweefvliegtuigen Grunau, Blanik, Goevier (side by-side).

Leuke trips gevlogen; Billund (Denemarken), Bristol (Engeland), Alderney, Guernsey, Jersey, Le Havre, Cherbourg, La Môle (St-Tropez) veelvuldig met mijn Jodelleke, Grenoble, Dijon Darois, Dijon Til-Châtel, maar ook op Dijon Longvic geland, Lyon Bron,

Vinon, Texel, Maastricht (Beek), om te tanken, in de tijd van toen, Lelystad, Frankfurt, enz..., en ook, veel zweefvliegtuigen de lucht in getrokken.

Extreem leuke belevenis: mijn acro opleiding op Chipmunk in Leopoldsburg, met instructeur/examinator Bert Verbruggen, ex F16-piloot. 'In de tijd van toen' bestond nog het brevet van semi-prof, en daar moest je acro-proeven voor afleggen. Heb ik gedaan op Citabria in Sint-Denijs-Westrem. Vliegveld bestaat al tientallen jaren niet meer.

Ook de vliegmeeting van 1984 hier in Goetsenhoven zal me bijblijven. Op het programma stond een luchtgevecht. Een vriend uit Diest met zijn Jodel en ik met de mijne. Veel gek gedoe in de lucht en ik moest 'afgeschoten worden'. Het was ook zo: motor 'off', en ik naar beneden, helaas te laag om nog de startbaan te halen, en ik kwam in het veld terecht, aan de kruising van de startbanen, de neus van mijn Jodelleke in het graan en 'n gebroken schroef. Heb het gelukkig overleefd.

Nu, met 'n 8 vooraan, neemt de vliegdrang af, maar blijf ik genieten van alle goeie momenten die ik in de lucht heb mogen beleven. Volgende vlucht: naar de engeltjes, die gaan ook graag van de grond...

Stéphan Perneel



Stéphane helpt een paar passagiers instappen in zijn Robin DR400 OO-PMB, ons huidige slaaptoestel

Bergvliegstage in Saint-Auban

Wat voorafging

Glenn en ik hadden de ambitie om de wereld van het bergvliegen te ontdekken. Hiervoor hebben ze ons binnen de club aangeraden om ons te laten begeleiden door de ervaren instructeurs van de zweefvliegclub CNVV te Saint-Auban. Achteraf gezien was dit een zeer goede aanbeveling.

Onze reis begon op vrijdag 15 september. Hoewel de stage pas begon op maandag hadden we ervoor gekozen om al enkele dagen op voorhand te vertrekken om wat sportieve activiteiten te doen in de Alpen. Onze eerste tussenstop was ten westen van Grenoble. Waar we de volgende dag een Canyoning tocht hebben gedaan. De dag erna zijn we verder doorgereden naar het Zuiden waar we zijn gaan raften op de Ubaye. Vermoeid van de afvaart en wat Stella's later waren we blij om te overnachten in ons primitief hotel. Zondag zijn we aangekomen op het vliegveld van Saint-Auban. We werden er vriendelijk ontvangen en installeerden ons op de camping.

Het verloop van de Stage.

Maandag ochtend werden we om 9h verwacht op de meteo briefing. Hierna kregen we onze instructeurs toegewezen. Spannend! Glenn werd begeleid door

de goedlachse George en ik door de punctuele Yannick met meer dan 15000 vlieguren. Beide instructeurs hebben ons onder hun vleugel genomen gedurende die week. Tijdens de rest van de voormiddag heeft George ons gebriefd over het gebied en ons de bergnamen aangeleerd. We moesten iedere dag minstens twee namen extra onthouden en we werden sporadisch ondervraagd. De regendagen hebben we goed kunnen invullen door te studeren en te oefenen in de simulator.

Om 13h werden we verwacht aan de hangars. We rolden de poorten open en onze mond viel open van de indrukwekkende vloot. We rolden de Arcus naar buiten en maakten ons klaar voor de eerste vlucht. Tijdens deze vlucht werd me de eerste technieken van het bergvliegen aangeleerd. Zo volgden

we de bergkam van de Vaumuse om vervolgens achtjes te draaien langs de Authon. In het begin was het wat onwennig om zo kort tegen de verticale bergflank te vliegen.

Dinsdag hebben we niet kunnen vliegen door het hevige onweer. Tijdens ons verblijf was er ook een wedstrijd bezig. We hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om de deelnemers te leren kennen. Zo hebben we o.a. gesproken met Tilo Holighaus (CEO Schempp-Hirth). Woensdag was het wisselvallig. Glenn heeft samen met Georges een snuffelvlucht gemaakt om aan te geven of het vliegbaar was voor het E5glide kampioenschap. Later die dag hebben we beide nog een lokale vlucht kunnen maken.

Donderdag was er weer regen voorspeld. In de namiddag hebben



De Arcus, het lestoestel tijdens de stage



Lac de Saint Croix

we tussen de buien door eens met de Pegase gevlogen. De Glenn, zoals we hem kennen is weer tot de laatste man blijven hangen

De laatste dagen waren de beste

Vrijdag was een topdag! De sleep-piloot heeft ons afgezet boven plateau Puimichel. Waar we stegen tot aan de wolkenbasis. Om vervolgens onze vlucht verder te zetten richting Gap. We vlogen met behulp van de dynamiek van de ene helling naar de andere. Ten Oosten van Gap hebben we even laag gezeten. Wat een opluchting dat Yannick achter mij zat. Nadat we hier waren weg geraakt hebben we onze vlucht verder gezet langs Lac de Serre ponçon tot aan de Dormillouse. Vervolgens hebben we het parcours afgevlogen tot aan Lac de Saint croix. Vanuit de lucht zag je de kronkelende kloof van Georges du Verdon. Tot slot hebben we een wolkenstraat

gevolgd die ons terug naar het vliegveld van Saint-Auban heeft gebracht. Een mooie 300km.

Zaterdag ochtend stond er een sterke Noordenwind. Op de briefing werd er golf voorspelt. Yannick vertelde me dat we zuurstof gingen meenemen en het verstandig zou zijn om me warm aan te kleden. Direct na de middag zijn we vertrokken en laag boven het dorpje Les Mées losgekoppeld. Hier hadden we genoeg hoogte gewonnen om de oversteek te maken naar de lijzijde van de Lure. Boven de steengroeve 'La carrière' waar Glenn zo lang achter gezocht heeft (later meer) zijn we in de rotor terecht gekomen. Dit was zeer turbulent. Na een tijdje worstelen zijn we in de laminaire luchtstroom terecht gekomen. Het werd opmerkelijk stil in de cockpit maar we bleven stijgen. Vanaf 3300m hebben we onze zuurstof aangezet. We zijn blijven stijgen tot 5800m!



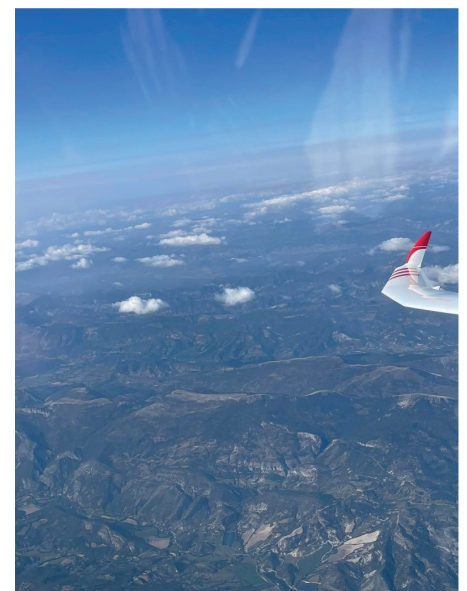
Op 5800m

(FL195). Op deze hoogte was de windsnelheid meer dan 80km/h en een temperatuur van -22°C. Het uitzicht was fenomenaal! Je kon zowel de Middellandse zee zien als de Mont Blanc vanop dit punt.

Onze hoogte hebben we omgezet in afstand. We hebben een steek gemaakt van 70km tegen 180km/h tot aan Pic De Bure. Hier zijn we opnieuw in de golf terecht gekomen en hebben we terug wat hoogte kunnen winnen. Daarna zijn we weer naar de Dormillouse gevlogen. Omdat we nu wind mee hadden was onze grondsnelheid 250km/h. Ik heb nog nooit zo lang rechtdoor gevlogen in een zwever. Tot slot nog wat geoefend tegen de helling en vlak voor sunset geland. Een fantastische ervaring die ik nooit meer zal vergeten!

De week werd afgesloten met een Barbecue samen met de deelnemers van de E5glide competitie.

Jens Gemis



Het zicht naar buiten vanop 5000m

Eerste keer bergvliegen

Na enkele jaren in de bar te babbelen over het bergvliegen was het dit jaar zover. De plannen werden concreter en op 19 september 2023 was het dan eindelijk die langverwachte dag om van de bergen te proeven, na de avontuurlijke activiteiten de dagen voordien die Jens in zijn artikel vertelt.

Jens en ik hadden ons begin juni 2023 ingeschreven voor een bergstage met een Engelstalige en Fransstalige instructeur in de Alpen te Saint-Auban. Deze duurt 6 dagen, beginnend op iedere maandag. Helemaal hadden wij niet zoveel chance met het weer: de week vóór ons was het prachtig weer met niets anders dan alleen zon. De week na ons weer van dat. En onze week... tja, zeer wisselvallig. Daardoor hebben we op maandag alleen maar theorie gekregen over het bergvliegen en konden we beginnen studeren aan de bergnamen. In een tentje slapen op de camping van Saint-Auban was ook niet altijd even prettig met het wisselvallige weer, wel een hele mooie plaats om te staan met BBO-voorziening, redelijk groot deftig zwembad en een nieuw, mooi sanitair complex. We kwamen dus niet echt iets te kort.

De volgende dag ging niet veel beter worden maar het zou wel vliegbaar zijn. De mooie Arcus kwam dus goed van pas. De zeer lange sleep naar 1000 m hoger over de bergkammen van La Colette en Le Ruth beloofde al niet veel goeds. Wel was het al een mooi begin van de mooie uitzichten!

Na het loskoppelen steeg het nog steeds niet en zijn we een beetje doorgevlogen naar de volgende bergkam, de Vaumase. Ondertussen al 250 m kwijt, maar het begon te dragen 200 m onder de bergkam. Veel was het niet, net genoeg om op dezelfde hoogte te kunnen blijven hangen. Wat was dit zo anders dan in het vlakke Goetsenhoven! In Goetsenhoven vlieg je de gewenste inclinatie en moet je voor de rest niet veel meer doen. Maar aan de Vaumase heb je een berg vlak naast je en vlieg je juist over de boomtoppen, want de Vaumase is volledig bedekt met bomen. Om in het beste stijgen te blijven onder een bergkam moet je ook constant kleine of grote "achtjes" vliegen, afhankelijk van hoe groot het beste stijggebied is langs de bergkam. Dit was dus een uitste-

kende situatie om de theorie, die we de dag voordien geleerd hebben, toe te passen en te oefenen. En veel dat ik heb kunnen oefenen!! Anderhalf uur lang geraakte niemand boven de bergkam (we waren met een stuk of 5 vliegers langs de bergkam aan het proberen). Onze hoogte schommelde tussen de 1100 m en 1250 m MSL met de bergkam op 1400 m MSL. Ik mocht quasi de hele tijd zelf vliegen met constant aanbevelingen van de instructeur, zoals "vlieg sneller (of trager)", "vlieg nóg korter bij de berg", "sneller indraaien voor je manoeuvre ("achtje")", "steilere inclinatie", "we gaan daar eens proberen" enzoverder. Het was dus een hele goeie instructeur waar ik veel van geleerd heb. Met dat we onze hoogte niet altijd konden houden en soms doorzakte naar 1100 m MSL, moesten we terug naar Le Ruth vliegen om ons niet vast te vliegen om vervolgens weer aan de Vaumase te proberen als we terug iets hoger zaten. Totdat we, na lang vliegen, eindelijk eens vlak boven de bergkam geraakte op 1450 m MSL. Het werd eindelijk iets beter!

Nu was het tijd voor de volgende stap: springen naar de volgende bergkam in het noorden (de Authon) die een stukje hoger ligt (1700 m MSL).

Eens daar toegekomen zaten we nog maar op 1350 m MSL. Dit was veel te laag dus zijn we onmiddellijk teruggekeerd en konden we terug hoogte gaan nemen aan de Vaumase. Na 10 minuten konden we terug een tweede poging wagen aan de Authon (deze keer wel 50 m lager). En uiteraard marcheerde de Authon helaas weer niet. De Authon is een heel andere soort berg dan de Vaumase, hier staan geen bomen op, de bergwand is quasi verticaal en bestaat uit alleen rotsen. Deze rotsen lagen nog niet zo lang in de zon, dus deze zullen nog niet voldoende opgewarmd zijn om stijgen te geven. Dus dan maar weer naar de Vaumase om terug hoogte te winnen. Na 6 minuten zaten we alweer op 1450 m MSL, het werd beter en beter. Hopelijk werkt de Authon nu wel... Derde poging en weer niets. Maar we zagen een JS-3 een paar honderd meter richting de vallei draaien op dezelfde hoogte. Stijgen deed hij niet maar zakken ook niet dus daar konden we ons goed parkeren vlak bij de Authon. Na wat draaien had de JS-3 ook terug eens

geprobeerd maar is dan terug bij ons komen draaien. Na 8 minuten droeg het niet meer zo goed dus hebben wij een vierde poging gewaagd. Weer niets. Maar instructeur Georges wou eens tonen hoe je de Authon op lage hoogte moest passeren en heeft dus overgenomen. Laag wil zeggen een kleine 1400 m MSL. Dat was toch maar zeer speciaal en nipt hoor met zo'n steile bergwand vlak naast je. Op lage hoogte wil je zo'n berg duidelijk niet passeren en zeer stressy.

Omdat we zo laag zaten, zijn we na het passeren van de Authon een halve seconde later teruggedraaid naar de Vaumase om daar terug hoogte te zoeken. Aan de zuidelijke kant van de Vaumase werkte het nu al een stuk beter. Direct naar 1500 m MSL en boven de bergkam. Dan toch maar een vijfde en laatste poging wagen aan de Authon in het noorden. Op weg naar de Authon droeg de volledige Vaumase heel goed, we verloren 0,0 hoogte en kwamen aan op 1500 m MSL. Toch wel een groot verschil met de Vaumase, een verticale rotswand die hoger dan jou is en waar je recht naartoe vliegt... Amai, nu pushte de Authon super goed! In no-time zaten we boven de bergkam op 1700 m MSL (na 2,5 uur vliegen)! Nu was het tijd om terug te vliegen naar Saint-Auban 22 km verderop zodat de volgende kon vliegen. Die dag stonden we met 2 man op de planning voor de Engelstalige instructeur Georges. Jens zat bij een andere instructeur en bij zo'n stage zit je max met 3 man per instructeur zodat je nog deftige vluchten kunt maken. In de avond hadden we nog een kleine debriefing en werd het idee door Georges geopperd om de volgende dag solo met de Pégase te vliegen. Op het einde van de week werd er namelijk goed weer voorspeld waarbij ik solo de bergen in zou mogen dus was het een goed idee dat ik al een solovlucht had op de Pégase.

Woensdag werden we terug verwacht vóór de briefing voor een persoonlijke briefing en theorieles. Het ging niet zo'n goede dag worden met het naderende regenfront maar er ging voor gezorgd worden dat ik die solovlucht kon maken. De E5-Glide was ook net diezelfde week bezig. Dat is een aparte soort wedstrijd waarbij enkel zwevers met een elektrische motor toegelaten zijn. Tij-

dens de taak mogen ze hun motor gebruiken, maar wordt begrensd tot een bepaald aantal kilowatt. Met het slechte weer hadden ze aan mij en Georges gevraagd om een gratis snuffelvlucht te maken met de Arcus. Daar zeg ik absoluut geen nee tegen! Dan was het tijd voor de solo vlucht maar de regen was al daar dus gewoon half in de regen vertrokken met de Pégase. Verbazend genoeg droeg het nog een beetje dus daar heb ik dan uiteraard gebruik van gemaakt om de Pégase nog beter te leren kennen.

Donderdag was weer zo'n slechte dag, aan de bergkam zijn we niet geraakt. Met heel veel moeite haalden we 600 m boven de vallei boven het vliegveld. Het gros van de vlucht zaten we maar tussen de 250 en 400 m boven het vliegveld. Uiteindelijk toch nog 2 uur gevlogen met de Arcus. Gelukkig zag het er een heel stuk beter uit voor zowel vrijdag als zaterdag! Dus we bleven positief. Donderdagavond werd op de debriefing verteld dat we vrijdag naar de Dormilousse (bergkam ligt op 2500 m MSL) zouden vliegen en daarna het befaamde Parcour zouden afvliegen. Dit waren uiteraard zéér mooie vooruitzichten!!

Vrijdag, de meteo zag er nog steeds goed uit en de Dormilousse inclusief Parcour bleef op de planning staan voor vandaag! Late start (13u15) door de lage basis en laten slepen naar het plateau van Puymichel. De basis was nog steeds heel laag dus weg geraken zat er nog niet in. Dan terug de vallei moeten induiken en na een goed halfuur begon het toch beter te worden en begon de basis te stijgen. Hoogte gepakt boven de vallei om naar de eerste helling van le Ruth te kunnen vliegen. En amai wat steeg het hard aan de helling, wat een verschil met de voorbije dagen! In 3 minuten tijd een goeie 400 m gestegen naar 1600 m MSL of dus al los boven de bergkam! Via de vertrouwde weg naar het noorden gewerkt. Door de westenwind en de zon werkte de hellingen een heel stuk beter dan de voorbije dagen geen getaffel om op hoogte te geraken. Eens aan de Authon naar het oosten gegaan via Les Monges naar Blayeul, wat een mooie uitzichten hier overall! De weg naar de Cheval Blanc op 2300 m MSL.

Dormilousse lag volledig dicht door de veel lagere basis. De weg naar Barcelonnette via de vallei met de Ubaye was ook dicht door zeer lage



Cheval Blanc op 2300 m MSL

bewolking tegen de berg. Dan maar naar het begin van het Parcour naar Cheval Blanc richting het zuiden maar deze werkte niet. Zo door naar Coupe, maar na een paar km ook moeten terugdraaien door de steeds lager wordende basis in deze richting. Dan maar terug naar het noorden naar de Blayeul (omdat daar de basis het hoogste was) om te kijken of de basis al gestegen was aan de Dormilousse, maar helaas... Dan terug naar huis via een omweg om verder te oefenen aan de hellingen. Aan de grond stond de volgende al te wachten om met de arcus te vliegen. Wat een verschil met de voorbije dagen! Geen gepruts aan de hel-



Les Pylones

lingen om omhoog te geraken, was leuk vliegen zo! Voor zaterdag werd er een stevige noorderwind en een staalblauwe hemel voorspeld, hoop begon te groeien om op deze laatste dag in de golf te kunnen vliegen... En ik zou ook nog eens solo mogen vliegen.

Zaterdag, wind was iets sterker dan verwacht dus daarom eerst checkvlucht met instructeur vooraleer ik solo op de Pégase mocht. Met de stevige noorderwind werd iedereen naar Les Pylones (boven het dorpje Les Mées) gesleept omdat de verticale pylonen in de wind staan en het daar dan heel goed stijgt. Met de noorderwind is het ook ideaal om de helling van de Lure (vlak naast het vliegveld ten westen) af te vliegen, dus dat hebben we dan ook gedaan (bergkam op 1800 m MSL). Na een kleine 2 uur geland om solo te kunnen vliegen. Toen gehoord dat er al sommigen in de golf hangen, dus dat zou een leuke vlucht worden...

Het geval "carrière"

Jens had het al in zijn artikel vermeld en hier komt het verhaal.

Zondag, geen zuurstof meegenomen dus mocht maar tot 3600 m MSL gaan als ik in de golf zou geraken. Mij terug laten opslepen boven Les Pylones en voor de sport los getrokken op een kleine 900 m MSL want het steeg ook al. We mogen daar maar

tot FL195 gaan of rond de 6000 m MSL, afhankelijk van de luchtdruk. Voor een diamanten 5000 m hoogtewinst moet je dus laag genoeg los-trekken en dat is dus mogelijk

Het echte goede stijgen van de vorige vlucht was helaas al weg boven Les Pylones, maar bon je krijgt natuurlijk niets cadeau. Uiteindelijk 40 minuten later toch de 2000 m weten aan te tikken. Iedereen had het duidelijk moeilijk boven Les Mées want ik hing het hoogste van de 4 anderen die daar ook zaten. Maar ik moest van Georges toch minstens 2200 m hebben om door te steken en te zoeken naar de golf van de Lure. Nog eens 30 min later zat ik nog steeds even hoog, soms eens naar 1850 m gezakt maar niet boven de 2000 m geraakt. Maar toen had ik plots een ruwe kleine rotor gevonden. Vlak langs de rotor 4 m/s zakken en in de rotor 3 m/s omhoog en redelijk turbulent. 9 minuten in en rond de rotor zitten vechten en uiteindelijk toch 2150 m weten te halen. Helaas er niet boven geraakt.

Na 1 uur en 20 minuten boven Les Mées prutsen om omhoog te geraken mocht ik van Georges doorvliegen opzoek naar de golf van de

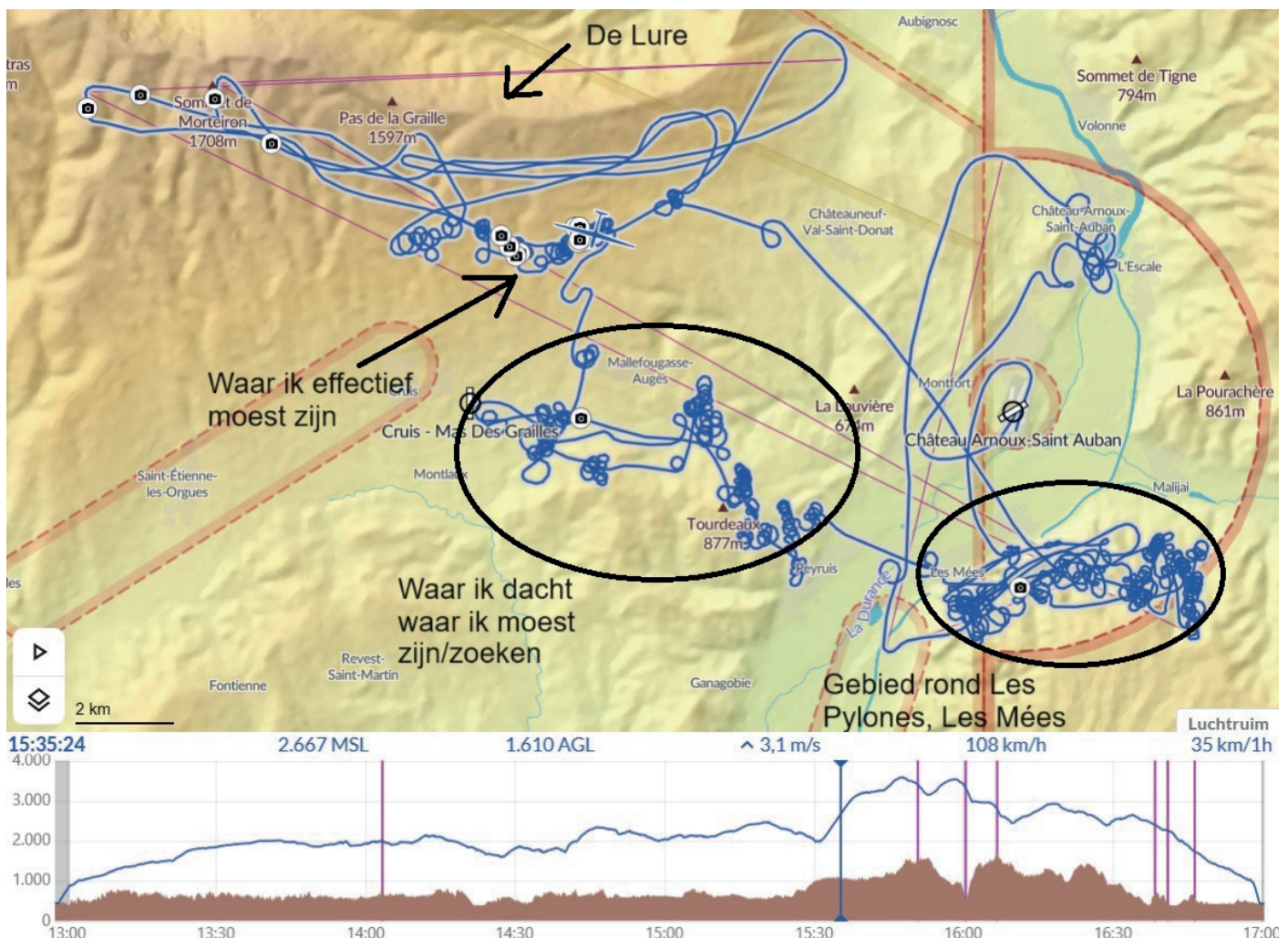
Lure. Mijn instructeur had de golf daar al gevonden met de volgende leerling en zei over de radio dat ik bij de "carrière" moest gaan zoeken. Ik had geen flauw idee welke berg dit was. Dacht dat ik mijn huiswerk goed gemaakt had maar daar moest ik percies over gekeken hebben dus ik maar op mijn kaartje zoeken waar deze "berg" lag...

Uiteraard niet gevonden. In de lucht ben ik niet te weten gekomen waar "carrière" lag. Eens op de grond wist een andere Belg me te vertellen dat "carrière" steengroeve betekent... En ik maar zitten zoeken en prutsen op de verkeerde plaats. Ik was dan maar naar een paar heuveltjes gevlogen ervan uitgaande dat dit wel de "carrière" moest zijn. Ten opzichte van de Lure zag er dat voor mij ook een goeie plek uit want korter bij de Lure zit je aan de lei zijde van de berg en dus in veel dalende lucht. Op 1600 m toegekomen en uiteindelijk toch 200 m weten te winnen maar het ging langs geen meter omhoog. Over de radio hoorde ik stijgwaardes van 3 m/s dus ik zat echt serieus te prutsen. Geen wonder ook want ik zat op een totaal verkeerde plek.

10 minuten later zat ik nog steeds

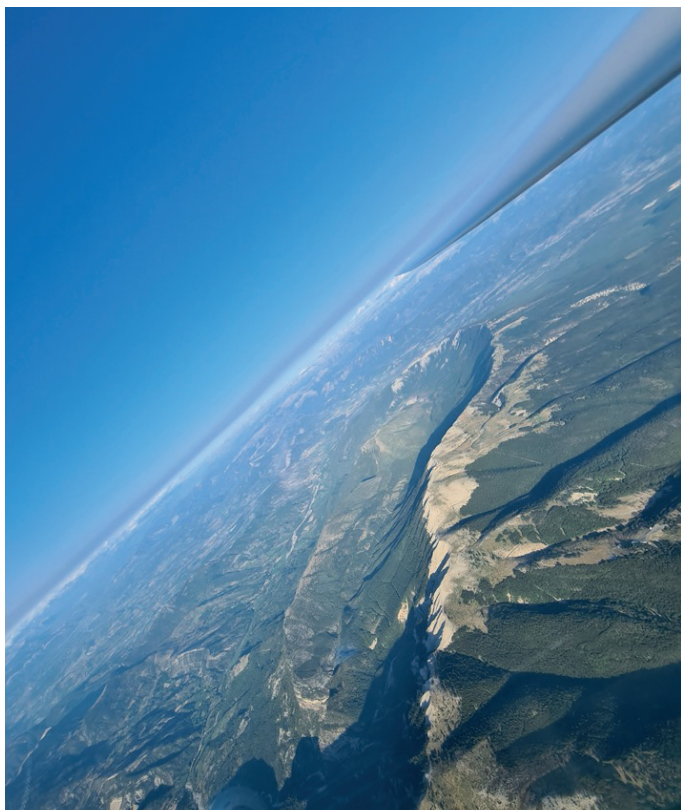
op dezelfde hoogte, maar toen vond ik plots iets of wat beter stijgen en kwam ik op 2300 m terecht. Dan was het weer gedaan. Dan maar een paar kilometer verder gevlogen opzoek naar de echte golf. Helaas enkel maar zakken en plots zat ik alweer 300 m lager dus maar terug naar de vorige plaats gevlogen van mijn laatste stijgen. Op de terugweg wel wat stijgen gevonden maar niet noemenswaardig om te vermelden. Uiteindelijk toch nog 2400 m weten te halen maar het was veel zwoegen en zeer zwak stijgen. Ik begon het wel wat gehad te hebben want eerst 1 uur en 20 minuten aan Les Mées zitten omhoog werken en dan ondertussen ook al exact een uur aan het werken aan de golf van de Lure en amper 150 m hoger geraakt... Dan toch nog maar eens opzoek naar die golf door parallel ten opzichte van de Lure te vliegen. Uiteraard weer niets en ondertussen weer 200 m lager van mijn zuur verdiende hoogtemeters. Toen begon het wel serieus te frustreren. Iedereen had daar direct veel hoogte kunnen pakken en waren al weg toen ik nog maar toekwam.

Toen kreeg ik de ingeving dat ik misschien toch te ver van de Lure zat



want ik wist nog steeds niet wat de "carrière" was. En jawel hoor 6 minuten later was het van dat, op 2000 m duwde het plots heel hard en na 1 bocht draaien was het zo rustig en laminair aan 3 m/s. EINDELIJK HAD IK DE GOLF GEVONDEN!!

Dit zonder enige hulp dus ben wel trots dat ik het zelf ge-



Mooi uitzicht over de Lure boven de 3000 m MSL

vonden heb in blauwe condities en toch heb volgehouden want ondertussen zat ik al een uur en 10 minuten te zoeken aan de Lure naar die verdomde golf. Op die plaats op de grond zag ik ook 3 steengroeves liggen. Eens ik geland was werd duidelijk dat het inderdaad die steengroeves ("carrière" in het Frans) waren waar je moest zijn. In no-time zat ik plots op 3600 m! Hoger mocht ik helaas niet want ik had geen zuurstof bij, wel jammer want het ging nog steeds heel hard. De golf ging daar tot 6000 m hoorde ik van iemand, ik had losgetrokken op 900 m dus zelfs de 5000 m hoogtewinst was mogelijk geweest als ik zuurstof mee had. Wel zeer blij dat ik de golf en de maximum hoogte zonder zuurstof toch nog bereikt had want het was ondertussen al bijna 18u met sunset om 19u30. Daarna nog driekwartier in de golf gespeeld nu ik het eindelijk gevonden had in blauwe condities om ervaring op te doen en het te leren kennen. Echt geweldig uitzicht op die hoogte!! :) Geweldige afsluiter van de laatste dag bergstage in Saint-Auban! Tot volgend jaar!

PS: Plannen worden gemaakt om in maart terug te gaan, waarschijnlijk de week van 11 maart 2024. Als er mensen zijn die zo'n geweldig avontuur ook wel eens zien zitten met een leuk groepje (vervoer is er), laat maar weten!

Door het slechte weer hebben ze ons de mogelijkheid gegeven om een mooie som geld te recupereren van de vliegstage, wat wel heel vriendelijk is.

Al mijn gemaakte vluchten van in Saint-Auban staan ook op WeGlide met een reliëfkaart dus daar kan je alles goed terugzien met veel meer foto's.

Glenn Hostens

Beker Marc Ruymen 2023

Dit jaar waren er juist 10 leden die geldige afstandsproeven op de Charron hadden ingediend. De topdag was 19 mei met 7 proeven in de klassemment.

Aan iedereen een warme oproep om volgend seizoen zoveel mogelijk afstandsproeven te vliegen. Er zit nog altijd geld in de pot. Zoals blijkt uit de rangschikking kan men met een gewoon zweefvliegtuig, handicap 100, de eerste plaats behalen.

	Datum	Naam	Keerpunt	Toetel	KM H/T	HC	HC KM
1	19/05/2023	Glenn Hostens	Ibbenburen (D)	Asw19	504,16	100	504,16
2	19/05/2023	Sebastien Mathieu	Fuchtorf (D)	Ls6-18	512,62	117	438,14
3	19/05/2023	Ruben Michaux	Borken (D)	Duo Discus	349,94	112	312,45
		Loeka Rogge					
4	10/06/2023	Theo Stockmans	Barricourt (F)	Ventus 2cx	315,19	120	262,66
5	19/05/2023	Andre Ruymen	Wershofen (D)	Ventus 2cxt	280,77	120	233,98
6	10/06/2023	Victor Cleynen	Bouillon (B)	Duo Disct	222,69	112	198,83
		Bert Cleynen					
7	17/06/2023	Mattijs Cuppens	Bouillon (B)	Duo Discus	213,98	112	191,06
		Ruben Michaux					
8	19/05/2023	Erwin Huybens	Opglabbeek (B)	Ask 23b	106,76	92	116,04
9	19/05/2023	Jan Waumans	Zwartberg (B)	Ls 7	91,85	107	85,84
10	19/05/2023	Andre Zucka	Gorsem (B)	Ask 23b	34,21	92	37,19

André Ruymen

Beker Gerard De Praetere 2023

Gerard De Praetere was het oudste lid van de club (sinds 1936). Door zijn meestal ophefmakende kritieken en grappige opmerkingen was hij door ieder clublid geliefd. Het was een man waar men respect voor had. Op het ogenblik van zijn overlijden was hij nog altijd recordhouder van de langste vlucht met een zweefvliegtuig met start en landing te Goetsenhoven (7 uur 47 min). Ter zijne nagedachtenis wordt er door de sectie zweefvliegen elk jaar de Wisselbeker Gerard de Praetere uitgereikt aan het clublid met de langste zweefvliegvlucht met vertrek en aankomst te Goetsenhoven.

Volgende regels zijn van toepassing:

- De wedstrijd loopt gedurende het gehele kalenderjaar.
- Deelnemende vluchten moeten op de Charron.Line ingevoerd worden en voldoen aan de regels van deze laatste wedstrijd. De proef moet echter niet specifiek als duurvluucht ingevoerd worden.
- Start- en landingsplaats moet EBTN zijn, en ontkoppelpunt of einde motorloop (wat het laatst is) moet binnen een straal van 5km van EBTN liggen.
- In geval van een tweezitter moeten beide piloten aan boord volwaardig clublid zijn.

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Sebastien MATHIEU	LS 6 18m	19/05/2023	7u17
2	Theo STOCKMANS	Ventus 2cx 18m	10/06/2023	6u43
3	Glenn HOSTENS	ASW 19	19/05/2023	6u37
4	Victor CLEYNEN	Duo Discus	19/05/2023	6u18
5	André RUYMEN	Ventus 2cxT 18m	19/05/2023	5u31
6	Ruben MICHAUX	Duo Discus	19/05/2023	5u20
7	Paul ENE	K 8	19/05/2023	5u06
8	Mattijs CUPPENS	Duo Discus	15/04/2023	4u56
9	Erwin HUYBENS	ASK 23 B	19/05/2023	4u03
10	Jan WAUMANS	LS 7 WL	19/05/2023	3u59
11	André ZUCKA	ASK 23	9/04/2023	3u55
12	Christophe DE BRABANTER	ASK 23 B	27/05/2023	3u05

Mattijs Cuppens

Flora

In deze editie van onze Cumulus ga ik het hebben over twee bomen die in onze infrastructuur voorkomen: de esdoorn en de es.

De esdoorn

De esdoorn of ahorn is een loofboom die in onze contreien algemeen voorkomt. In onze club, vooral langs de loods zuid. Het hout van deze boom wordt vooral gebruikt voor het maken van meubels en omdat het goed bestand is tegen slijtage, ook voor vloeren. In de muziekwereld wordt het hout gebruikt voor het maken van violen, gitaren en de fagot.

Van de esdoorn wordt ook sap afgetapt. Hiervan wordt siroop gemaakt. Het is een zoete stroop die bij wafels en pannenkoeken wordt gebruikt. Het is bijna overal verkrijgbaar.

De vrucht van deze boom is be-

ter bekend. Ze liggen met massa's voor onze loods. Het zijn twee splitvruchten aan één steeltje; de vleugels staan tegenover elkaar. Als men ze in de lucht werpt, komen ze in een draaiende beweging naar beneden, daarom wordt de vrucht ook wel "helikoptertje" genoemd.

De es

De es is een algemeen voorkomende, snelgroeïende boom (30-60 cm per jaar). Voor de militaire loods kin je hem bij ons vinden. De vruchten zijn voorzien van "vleugels" die helpen bij de verspreiding door de wind. De kiemkracht is hoog.

Het hout is licht van kleur, taai en sterk. Vanwege de elasticiteit wordt het gebruikt voor pijl en boog, leggers van turntoestellen en voor de stelen van bijlen, spaden en schoppen.

In de zweefvliegsport wordt het gebruikt voor het maken van schaatsen voor Bv de Ka 8 en de Ka 13. In de planken mag echter geen knoest voorkomen en de fabricatietijd vraagt wel enige tijd. Daarom kopen wij, indien nodig, "gemaakte" schaatsen.

De duurzaamheid van essenhout bij buitengebruik is echter vrij laag. Als men een essen paal in de grond slaat, is hij na enkele jaren al rot. Ik heb er ervaring in.

Theo Stockmans



Charron.line 2023

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	
17	Erwin Huybens
19	Andre Zucka
30	Glenn Hostens
31	Theo Stockmans

Standaard	
2	Glenn Hostens
37	Jan Waumans
40	Ruben Michaux

Open/ Ren	
7	Sébastien Mathieu
15	Theo Stockmans
16	Glenn Hostens
22	Mattijs Cuppens
32	Ruben Michaux

Motor	
16	Andre Ruymen
41	Vic Cleynen

Beker Michel Aerts (OP)	
6	Glenn Hostens

Beker Gaston Peeters (VV)	
8	Sébastien Mathieu

Junioren	
2	Glenn Hostens

BUITENLAND	
Club	
niemand	

Standaard	
3	Bart Huygen
21	Jan Waumans

Open/ Ren	
17	Mattijs Cuppens

Motor	
21	Johan Vanhoyland
22	Vic Cleynen

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 8 ste plaats met 47892,4 punten. Maar wel 22535,9 punten minder dan in 2022.

Slechts 12 piloten hebben in één van de klassen minstens 500 punten bij elkaar gevlogen. Dit zijn er 6 minder dan in 2022. Dat moet volgend jaar zeker beter kunnen.

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

Charrondeelnemers sinds 2003

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	22	23
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	x	
Cleynen Vic																					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	x	
Coudenijns Maarten									x			x									
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Cuyvers Sam																	x	x	x	x	
De Brabanter Christophe																x			x	x	
De Reys Eddy	x	x		x	x																
Dehert Michael	x	x	x	x					x												
Devalck Stijn															x	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	x	x
Huens Carl	x																				
Huybens Erwin																			x	x	x
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Klofac Michaël																			x	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	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x														
Michaux Ruben								x	x	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			x	
Ruymen Andre		x	x	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	x	x
Tobback Brett													x	x	x	x					
Trappeniers Roel												x									
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x															
Vandebeek Jelle	x	x	x	x	x		x	x													
Vandebeek 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	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	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x											
Zucka Andre																			x	x	x

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

Brevetten 2023

naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Billiard Steve	x				
Bruyninckx Jan Jd	x	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		x
De Brabanter Christophe	x				
De Reys Eddy	x	x	x		x
Devalck Stijn	x	x	x		
Ene Paul	x	x			
Gemis Jens		x			
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x	x		
Hendrickx Jan	x	x	x		
Hostens Glenn	x	x	x		x
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Huybens Erwin	x	x	x		
Mathieu Sebastien	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x	x	x		x
Moens Herman	x	x	x		
Morozovs Dmitrijs		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				
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		
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			
Zucka Andre	x	x			

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

Theo Stockmans

Diamanten leden 2023

naam	Doelvlucht 300 Km	Afstands- vlucht 500 Km	Hoogtewinst 5000m	Afstands- vlucht 750 Km	Afstandsvlucht 1000 Km
Cleynen Bert	x				
Coomans Rudi	x				
De Reys Eddy	x				
Hostens Glenn	x	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		
Vandebecck 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



De OO-OLI en zijn vervanger F-GVUN in hangar zuid.

500 km vanuit Goetsenhoven

datum	Afstand (Km)	piloot	Toestel	imma	Krpt
25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
24/05/15	513,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
07/06/15	532,2 OP	Andre Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3
07/06/15	505,3 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
07/06/15	570,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OOYTS	5
14/06/15	580,1 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
18/07/15	505,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
01/08/15	528,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
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
28/05/22	545,9 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
28/05/22	517,7 VV	Ruben Michaux	Duo Discus	D-2410	/
28/05/22	510,1 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	/
06/08/22	601,4 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	/
06/08/22	503,8 VV	Glenn Hostens	Duo Discus	D-2410	1
19/05/23	575,7 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18 m	D-0045	5
19/05/23	503,8 OP	Glenn Hostens	ASW 19	D-6925	1
10/06/23	504,5 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18 m	D-0045	5
10/06/23	537,7 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5

OP: opgegeven proef

VV: vrije vlucht

Alle proeven met Max drie keerpunten, waren diamant vluchten.

*: 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

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

Theo Stockmans



Lierbriefing op de eerste lierdag



15 deelnemers voor de introductiecursus zweefvliegen deze winter



Rudi en Piet maken de uitnodigingen voor de buitengewone algemene vergadering klaar



Hot dogs eten tijdens de herstactiviteit in ons clublokaal op 11 november



De grasmaaier krijgt een kuisbeurt voor de winter



Een houten wiel is ook een (tijdelijk) wiel...



Bert kuist de platte daken van hangar zuid



Rudi en Mattijs herstellen de stormschade aan de hangar privé

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.

8,26 EUR voor 1/4 pagina
16,53 EUR voor 1/2 pagina en
33,06 EUR voor een volledige pagina.

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

Alle prijzen exclusief 21% BTW

Colofon

Medewerkers

Nimrod Byloos
Mattijs Cuppens
Jens Gemis
Glenn Hostens
Dennis Lorson
Nele Maerten
Stéphan Perneel
André Ruymen
Theo Stockmans
Andrik Vivignis

Foto's

Mattijs Cuppens
Jens Gemis
Glenn Hostens
Dennis Lorson
Séphan Perneel
Theo Stockmans
Andrik Vivignis

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.: 0476/89.90.68
email: theo@dewouw.net

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

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).



