



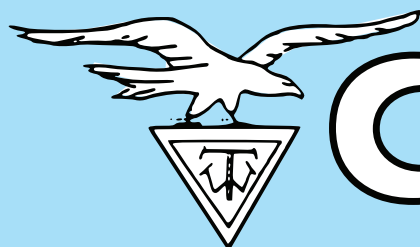
België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 20 nummer 2
Van april tot juni 2014



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 20 nummer 2
Van april tot juni 2014**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

ASK23 opnieuw in de vloot



Na meer dan een 6 maanden is onze ASK23 terug van Slovenië. Wegens zware sneeuwval deze winter in de regio van de werkplaatsen liepen de werken zware vertraging op. Ook onze aanhanger moest hersteld worden na schade door de sneeuw.

Het lange wachten is echter niet voor niets geweest: dankzij de nieuwe gelcoat ziet de 23 er weer uit als nieuw. Het toestel werd op 15 juni ingevlogen door Walter Vandewalle en goedgekeurd...

Herstelling poorten



Op 24 mei werden de poorten van de hangar “zwevers” hersteld. Na jarenlang gesukkel bij het openen en sluiten van de poorten, lopen ze nu weer als nieuw. Het is nu terug mogelijk om de hangar helemaal alleen open en dicht te krijgen!

In dit nummer

ASK23 opnieuw in de vloot.....	1
Herstelling poorten	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Vinon april 2014.....	3
Practisch examen CRS	4
Nieuw embleem club.....	5
Golfvliegen.....	6
5000m hoogtewinst.	7
BK te St-Hubert.....	9
3 Daagse van de Wouw	13
Sportcommissie	13
Milieu.....	13
Buitenlanding in Moustiers ..	14
Buitenlandingen 2014.....	15
Vliegveld	16
Prestaties	16
Bestuur club	16
Beker Gerard De Praetere	16
Winterwerk is er altijd!	17
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Sébastien en Bart tijdens hun 5000m hoogtewinst.

Woordje van de redactie

Over het weder hoeven wij dit jaar nog niet te klagen. Bijna iedere dag hebben we kunnen vliegen maar een echte superdag is er nog niet geweest. Alhoewel, als je onze Charronpunten bekijkt, staan wij al verder als vorig jaar in dezelfde periode.

Actueel staan wij op een vierde plaats. Maar het zou nog beter kunnen. Op onze plank staan soms mooie vluchten die nooit op de Charron voorkomen. Doe het voor jezelf en ook voor de club. Het kost je enkel wat moeite. Een duurvvlucht van meer dan één uurtje geef je ook punten. Maar door je vlucht op de website te plaatsen, bewijs je tevens dat je geen luchtruimvertreding begaan hebt. En dit alleen is al een hele prestatie als je ons doolhof van luchtruim bekijkt.

Ons derde vlieggkamp staat voor de deur. En ook dit jaar mogen we meer dan tien leerlingen verwachten. En als alles meezit, zullen we de tweede week lieren met onze eigen lier, een unicum. Nog meer dan bij het slepen, moeten de veiligheidsmaatregelen hier streng door iedereen toegepast worden. Om het lieren vlot te laten verlopen, zullen we ook beroep moeten doen op verschillende clubleden, kabels uitrijden, startleider, lierbedienaars, enz.....Maar vorig jaar in de winter hebben we bewezen dat wij ook dit aankunnen.

Zelfs al vlieg je niet, breng de kampdeelnemers eens een bezoekje.

Het gebeurt zelden dat de toestellen, alvorens in de loods te duwen, een wasbeurt krijgen. Enkel de privé toestellen worden na iedere vlucht grondig gekuist. Nochtans krijgt men, de tegen de aanvalsboord, geplakte vliegjes of andere insecten er gemakkelijker onmiddellijk af dan soms een week later. Daarbij komt nog dat het plezieriger is een zuiver toestel uit de loods te halen dan er een met een zwarte aanvalsboord.

Koen en zijn moeder hebben er voor gezorgd dat al onze clubtoestellen een canopyhoes hebben. En bij de meeste toestellen kunnen die tijdens de vlucht in het toestel meegenomen worden. Laat ze dus a.u.b. niet her en der rondslingeren, maar draag er zorg voor.

Nog veel veilige en mooie vluchten en misschien tot ergens in de lucht of in de club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › 30 juni – 11 juli: zweefkamp Goetsenhoven
- › Begin augustus: vlieggkamp te Vinon (Fr)
- › 6 september: Be a pilot for a day
- › ?? lieren te Traben Trarbach
- › ?? theoretische cursus

Van deze twee laatste activiteiten weten wij nog niet of ze gaan doorgaan. In elk geval houden we jullie op de hoogte

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

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 september 2014**

Vinon april 2014

“Charlie Novembre, vent arrière pour la piste vingt-huit, train fixe”. Na een checkvlucht van 1,5h zijn we in downwind voor Vinon in de ASK21 F-CJCN. 2 minuten later sta ik na een geslaagde checkvlucht terug aan de grond, klaar om de volgende dag op mijn eentje te vertrekken met de Pégase van de club.

Ook dit jaar gingen we naar goede gewoonte met een aantal mensen van de club in het Zuid-Franse Vinon vliegen. Het vliegveld van Vinon ligt op ongeveer 900km van Tienen en op ongeveer 50km van de eerste bergen en is dus ideaal voor zowel bergvliegers als mensen die liever op het plateau blijven. Dit jaar ben ik twee weken kunnen meegaan en ik heb me tijdens die twee weken beter geamuseerd dan ooit. Ik had deze keer ook de kans om zelf te vliegen en dat was een heel knappe ervaring. Gedurende die twee weken in Vinon heb ik één checkvlucht gemaakt op ASK21, drie starts op Pégase en één mooie vlucht op Johan's Discus CS (nogmaals bedankt voor deze prachtige ervaring!). Alleen het uitspreken van de immatriculatie (D-9870) was wat oefenen in het Frans...

Voor wie zich afvraagt hoe zo een typische vliegdag in Vinon eruit ziet zal ik het even kort samenvatten: opstaan, eten, briefing, klaarmaken om te vliegen, vliegen, vlieger kuisen en inpakken, (veel, heel veel) eten en drinken, slapen,... Wij zaten, net als Sebastien en Bart, in een gîte net naast het vliegveld. Af en toe kookten we dus zelf of organiseerden we een

BBQ voor alle Belgen, maar de andere avonden gingen we met heel de Belgian crew eten in de pizzeria in het dorp of in Greoux, een dorpje op een paar kilometer van Vinon. Met de nodige Franse wijn en pressions, en de vele intellectuele (...) gesprekken zat de sfeer er telkens goed in.

Ikzelf heb, zoals al gezegd, maar enkele dagen gevlogen. De rest van de dagen was ik d.d.o., dienst doende ophaler. Gelukkig heb ik niet elke dag een telefoontje gehad en zijn we enkel Jan Waumans, Johan en Bart moeten gaan halen. Iemand uit een veld gaan halen zorgt steeds weer voor een extra ervaring... Zo stopte er bij Jan een bende Chinezen met hun camera's die, vooral de vrouwen dan, met Jan en de vlieger op de foto wilden (waardoor Jan nu waarschijnlijk wereldberoemd is ergens in een dorpje in China) en bij Bart hebben we ons zo gehaast door het naderende onweer dat we na minder dan 10-15 minuten na aankomst al weer weg waren.

Voor wie nog steeds niet overtuigd is om (een deel van) zijn vakantie door te brengen in Vinon heb ik hier nog een paar feiten:

- › De sfeer zit er van 's morgens tot 's avonds goed in;
- › De pizzeria in het dorp heeft de beste die je ooit gegeten hebt;
- › In de zomer is het zwembad net naast de piste open en kan je rechtstreeks vanuit de zwever het zwembad inspringen (wel niet vergeten je gsm en sleutels ed. uit je

zakken te halen...);

- › Boven het vliegveld mag je in de week tot FL75 en in het weekend zelfs tot FL95;
- › Zelfs in de paasvakantie liep de temperatuur er elke middag al op tot tegen de 30°C, om nog maar te zwijgen over de zomer;
- › Wijn smaakt nergens zo goed als in het Zuiden van Frankrijk;
- › Als Y.R. meekomt is er zeker Stella genoeg;
- › Julie maakt de beste desserts die er zijn;
- › Als er iemand iets speciaal doet zoals zijn 5000m hoogtewinst, staat de Champagne al koud.

En zo kan ik nog wel even doorgaan...

Samengevat waren het dus twee geweldige weken. Hopelijk volgend jaar opnieuw en nogmaals bedankt aan iedereen die mee was voor de geweldige sfeer en ervaringen!

Senne Vandenputte



In de Discus op 2117m en klimbing...



De startplaats aan het begin van een mooie dag...

Practisch examen van Certifying Staff zweefvliegtuigen

Op zaterdag 24 mei, organiseerde onze zweefsectie het praktisch examen van Certifying Staff zweefvliegtuigen. Vijf Liga kandidaten (2 x Keiheuvel, 1 x Zutendaal, 1 x Overboelare en onze Maarten Coudenys) legden allen hun examen met glans af. Er moest o.a. een inspectie en een weging gebeuren van enkele toestellen. De jury bestond uit Henri Reynders, verantwoordelijke CAMO Liga en zijn voorganger Jan Speetjens, Johan Lievens, coördinator Technische commissie en zijn voorganger Aloïs Van Den Borne en Walter Vandewalle.

Dit examen ging door in de militaire loods die daarvoor volledig leeg gemaakt moest worden. Daar het examen startte om 9u30, gebeurde dit vanaf 8u30. De helpende clubleden gingen nog snel met een borstel door onze loods zodat het examen in perfecte omstandigheden kon verlopen. Onze bezoekers waren vol lof over onze puike organisatie. Mijn dank hiervoor. Omstreeks 15u konden de aanhangwagens terug de loods in geduwd worden.

Tijdens het examen werden, onder leiding van Eric Vandewalle, de poorten van onze loods zweefvliegtuigen hersteld (zie elders in de Cumulus voor enkele foto's). Niet alleen lopen deze poorten nu als een fluitje, maar door het werk zelf uit te voeren, heeft onze sectie veel geld gespaard.

Maarten Coudenys is nu CRS. Welke bevoegdheden heeft hij nu?

Een CRS is een vliegtuig technicus die taken mag uitvoeren/aftekenen die mogelijk een veiligheidsrisico inhouden wanneer ze niet correct uitgevoerd zijn. (flight sensitive tasks)

Deze taken vallen NIET onder Pilot Owner maintenance en vereisen ook een Release to service (zie verder)

Enkele voorbeelden die niet onder Pilot Owner Maintenance vallen en dus onder toezicht of door een CRS moeten uitgevoerd worden:

1) Het uitvoeren van een TM, TN of LTA, AD, wie wat mag wordt ook steeds vermeld in de TM of AD die door de constructeur en/of overheidsinstantie uitgegeven wordt.

TM = Technische mitteilung (Engels => TN = Technical Note), LTA = Lufttüchtigkeitsanweisungen (Engels => AD = Airworthiness Directive).

2) Inbouwen van neus en/of zwaartepuntshaak

3) Wanneer bevoegd mag hij ook reparaties uitvoeren (hout / kunststof)

4) Wijzingen aanbrengen aan instrumentenpanelen rekening houdend met de service instructies die de constructeur uitgeeft.

5) Zwaartepunts metingen uitvoeren en beoordelen of het zwaartepunt binnen de limie-

ten ligt.

6) Demonteren en monteren van stuurstangen

enz..

de volledige lijst is te vinden in Part M (te vinden op de Easa website)

De CRS moet ook na elke taak een Release to service geven alvorens dit toestel terug te laten vliegen. (er bestaan voorgedrukte stickers om in het vliegtuigreisdagboek te kleven)

Hij moet ook elke taak inschrijven en documenteren en in de levensloopmap steken.

Men hanteert hier ook het principe dat een CRS niet alleen zijn eigen werk aftekent, dus dubbele controle wordt gevraagd.

Samen met Eric en Walter Vandewalle hebben wij in onze club nu drie CRS. Daarbij is Walter nog ARS. Hij mag luchtwaardigheidsbewijzen uitschrijven. Als je nog bijkomende vragen hebt, kun je die gerust aan één van bovenvermelde leden stellen.

Walter Vandewalle & Theo Stockmans



Enkele kandidaten tijdens het examen, uiterst rechts Maarten

Nieuw embleem club

Zoals verschillende clubleden reeds opgemerkt hebben, prijkt in ons clublokaal een nieuw koperen kenteken. Een woordje uitleg.

Tijdens mijn verlof in april kreeg ik plots een bericht van Mattijs zeggende dat hij op een website waarschijnlijk een embleem van onze club gezien had. Deze persoon (Patrick Lambeets) stelde de vraag van welke militaire eenheid dit beeld wel kon zijn.

Ik heb hem, met deze afbeelding, in onze club uitgenodigd om het eens van korter bij te bekijken. Toen ik het bekeek, was het bijna identiek als het koperen kenteken dat aan de muur van ons clublokaal hangt. Enkel de T en de M ontbrak. De T van Tirlémont (Tienen) en de M van Milan (Wouw). In de beginjaren van onze club (begin 1930) was Tienen nog een hoofdzakelijk Franstalige stad.

Op het volle koperen beeld stond de naam "J. DENIL" en het jaartal "1937". De naam van vorige eigenaar, Maurice Luyckx, heeft Patrick Lambeets er uit gehaald met schuurpapier. Deze Maurice Luyckx, ondertussen overleden, was vroeger als vliegtuigmekanieker werkzaam in de Elementaire Vliegschool te Goetsenhoven. Ter info, Maurice Luyckx is de grootvader van Koen Buysse van Zornik.

Wie heeft dat nu gemaakt? Toeval of niet, enkele weken geleden zijn in onze club twee bejaarde koppels op bezoek geweest (uit Lubbeek en Brugge). De mannen hadden in 1953 hun legerdienst volbracht in Goetsenhoven. Zij lieten mij, op foto, een koperen beeld zien van enkele naoorlogse vliegtuigen. Natuurlijk maakte ik onmiddellijk de link met ons koperen beeld.

Zij vertelden me het volgende: deze beelden (of afgietsels) kwamen in ruwe toestand toe in de kazerne van Goetsenhoven. Daarna werd ze met schuurpapier afgewerkt, hoofdzakelijk door soldaat miliciens. Die hadden toch tijd genoeg en moesten bezig gehouden worden. Op die manier hebben ze verschillende ooevaars (geboortes) en andere beelden gemaakt. Van waar die afgietsels kwamen, konden ze mij niet vertellen.

In elk geval is onze club een prachtige souvenir rijker geworden.

Theo Stockmans



De milde schenker Patrick Lambeets met echtgenote en zoon en het mooie embleem

Golfvliegen

Op 14 & 15 april mochten enkele leden proeven van het golfvliegen in de Franse Alpen. Wat is het golfvliegen en wanneer ontstaat dit fenomeen?

Wanneer lucht over een hoge bergketen wordt gestuwd, zal aan de lijzijde (achterzijde) een reeks golven ontstaan. Dit golvensysteem kan zich horizontaal over tientallen kilometers uitstrekken. Het golvensysteem kan men in twee vlakken indelen (zie ook schets):

- het onderste, turbulente gedeelte met een dikte die kan variëren tussen 100m en verschillende kilometers. Deze turbulentie noemt men rotors. De sterkte van deze turbulenties hangt weer af van verschillende factoren (windsnelheid, hoogte van de bergketen,...)
- een bovenste, laminaire “golflaag” die in functie van o.a. de windsnelheid en windrichting tot meer dan 10 km kan reiken.

Als de lucht vochtig genoeg is, zijn zowel de rotors als het laminaire gedeelte zichtbaar in de vorm van wolken. De rotorwolken hebben een draaiende beweging en blijven, ondanks de sterke wind, ter plaatse draaien. Daarboven heeft men lenswolken of lenticulariswolken. Deze wolken treft men ook soms aan in onze contreien aan maar zijn onbruikbaar voor het

zweefvliegen. Volgens de kenners zijn de golfstijgwinden op hun best zonder wolken, dus met droge lucht.

onze vertrekplaats. Men moest dus het bergvliegen onder de knie hebben, anders kwam je er niet. Op 14 april blies de noor-



Transponder en hoogtemeter op 6000m

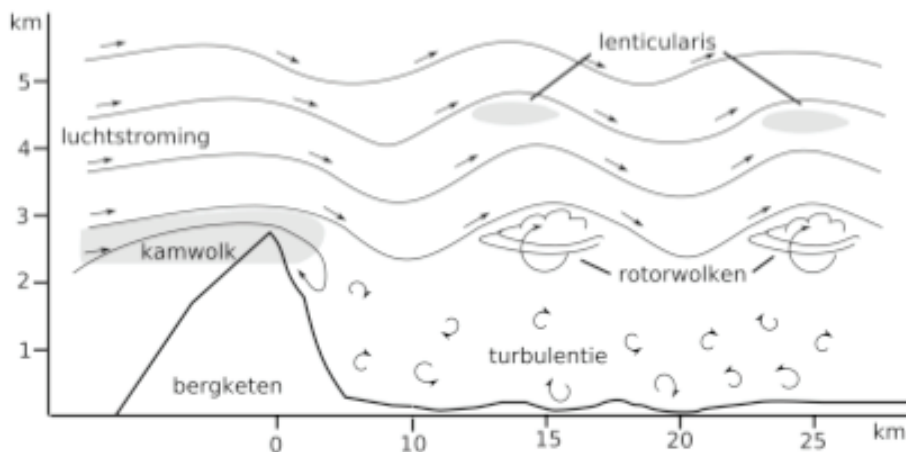
De beste periode in de Alpen is in het voorjaar. In de zomer heb ik nog maar zelden golfstijgwinden gehad (soms eens tot 4000m en dan nog heel plaatselijk). De meest klassieke bergketens waar men in de Westalpen golf kan hebben is de Lûre en de Pic de Bûre. Op die plaatsen mag men ook tot vliegniveau 195 stijgen, of ongeveer 6000m. Hoger gaan is ten strengste verboden wegens de airways.

Op 14 & 15 april was er enkel golf te vinden in de omgeving van Briançon, of ongeveer 150Km ten noordoosten van Vinon,

derwind ongeveer 80 km/u en het rotorgedeelte was niet echt turbulent. Terwijl op 15 april het NNO wind was met een snelheid van + 100 km/u. De onderste laag was enorm turbulent (niet altijd zo plezierig). Op een bepaald ogenblik was mijn toestel onbestuurbaar; nog nooit meegemaakt. Zelfs de plaatselijke kenners hadden er geen uitleg voor. Maar als je dan plots in het laminaire gedeelte komt, wordt het zalig genieten. In rechte lijn, tegen 80 km/u soms 3 à 4 m/s stijgen met in de verte de Mont Blanc, prachtig.

Ik zou nog verder kunnen gaan. Maar zij die meer uitleg willen, kunnen die steeds krijgen. Ik zal dan aan de hand van onze reliëfkaarten (in het lokaal van de flight simulator) deze verschaffen.

Theo Stockmans



5000m hoogtewinst, volledig diamant brevet en een geslaagde vakantie.

Het begint stilaan ook voor mij een traditie te worden om in het voorjaar af te zakken naar Vinon. Meestal is het een dubbel-tje op zijn kant of er goed kan gevlogen worden, omdat april nogal vroeg in het seizoen valt. Maar dit jaar waren de weergoden ons zeer gunstig gezind... Naast mooie vluchten maken staat ook elk jaar een hoogtewinst van 5000 meter op het verlanglijstje.

Dit jaar mochten we genieten van het fantastische uitzicht van op een hoogte die normaal enkel weggelegd is voor commerciële vluchten.

14 april begon, zoals elke andere dag, met het in piste zetten van onze toestellen en vervolgens de briefing om 10u30. Het belooft een goede dag te worden met kans op golf in het Noorden bij Briançon. Dit is geen klassiek scenario, omdat normaal de golf zich al bevindt boven Montagne de Lure. Het zou een normale thermiek dag worden met Noorderwind in Briançon. Onze eerste bezorgdheid was dus ginder geraken...

Zwevers in piste, checklist overlopen, zuurstof aangeschakeld, take off!

De dag voordien was ook geen standaard dag, omdat onze normale route via het plateau geen goede thermiek gaf. Vandaag was op het eerste zicht terug zo een dag, dus ik begaf mij naar het Noorden via de westkant van de Durance vallei. Simpel was anders... Reeds na een kwartier heb ik de helft van mijn water moeten lossen. Yves en ik zaten bij een kleine zwerm zwevers die blijkbaar allemaal moeilijkheden hadden om naar het betere weer te vliegen. Na

veel gesukkel zijn we toch aan de Vaumuse geraakt kort bij St-Auban. Ondertussen hoorden we op de radio dat Johan minder geluk had en ging buitenland in St-Auban. Maar voor ons was het ook niet gemakkelijk. De Vaumuse gaf slechts kleine pompjes en tot geringe hoogte. Van vroeger weet ik dat de Authon altijd een betrouwbare berg was, dus zette ik koers naar daar. Helaas was het daar ook sukkel om boven te blijven. Ondertussen hoorde ik dat Sébastien toch over het plateau geraakt was en zich op het parcours kon wagen. Het zag er eventjes slecht uit voor Yves en mij...

De enige uitweg leek mij nog de vallei van Sisteron in te duiken en daar proberen hoogte te nemen. Ik kon de sleper van Sisteron zwevers zien afzetten aan de Hongrie. Eens over Montagne de Gache was er geen terugkeren meer voor mij. Het was klimmen of buitenland in Sisteron...

Gelukkig gaf de Hongrie wel

goed en kon ik toch tot 2000m stijgen. Ik begaf mij stilaan richting parcours, maar ik moest van een kale reis terugkeren. Lokaal van La Motte Du Caire heb ik mij dan maar geparkeerd aan een berg tot er een goede pomp loskwam... Na ettelijke pogingen om hoogte te halen bereikte ik terug 2000m met een kans om mij naar de lokale kegel van Seyne te verplaatsen. Met veel hellingvliegen en af en toe een pompje kom ik aan de Tête Grosse. Deze berg heeft een mooi kommetje en steekt hoog boven de rest uit. Dit moet geven... En ja, een dikke 4m/s tot 2600m... OEF! Lokaal van het parcours. Sébastien zat in de buurt en ik zou met hem afspreken aan de Morgon. Yves was blijkbaar een andere richting uitgevlogen, want hem had ik al een uur niet meer gezien...

Het moment van de waarheid was aangebroken! Theo wist ons te vertellen dat de golf aanwezig was in Briançon, dus dit werd ons doel. Met ongeveer 2500m aan de Morgon vlogen we richting de Guillaume. De



Tijd voor een selfie...

Guillaume gaf goed, wist Herman ons te vertellen, dus iets lager toekomen als normaal zou geen probleem mogen zijn en ja, een turbulente 5m/s tot de top. Om de doorsteek naar de vallei van St-Crepin te wagen moesten we wel meer hoogte hebben. Ik vertelde Sébastien dat Tête de Lucy misschien een optie was en dat ik het eens ging proberen. Het steeg er als een lift en bracht ons op genoeg hoogte om de Voie Royale af te vliegen naar St-Crepin. Dit is eigenlijk een short cut over de bergen in plaats van de vallei. De prachtige besneeuwde toppen van het landschap waren een plaatje om nooit te vergeten. Een mooie doorsteek langs de Voie Royale en een oversteek van de vallei van St-Crepin bracht ons aan Tête du Peyron. Daar bevindt zich meestal de beste pomp van de vallei en dat is ook te zien aan het aantal zweevers. Het steeg er heel goed, dus ik stelde voor aan Sébastien om de rest van ons water gaan lossen in de vallei vooraleer we de golf gingen opzoeken. De golf bevond zich vlak boven de stad van Briançon volgens Theo, dus moesten we genoeg hoogte pakken aan Tête du Peyron om de steek te kunnen maken. Aangekomen in Briançon, was het ongeduldig zoeken naar het verlossend stijgen van de golfwind. Grote uitslagen op de vario hebben we niet gezien, maar opeens werd het heel rus-

tig met een bescheiden meter-tje positief op de vario. Neus in de wind, 90km/u vliegen en zigzaggen in het stijgen... We zitten in de golf!!!

Het bleef spannend afwachten of de golf ons hoog genoeg zou brengen voor ons brevet. Halverwege was het al feest in de cockpit van Sébastien, want hij had reeds 3000m hoogtevinst. Ik had dit brevet al, dus ik had mijn feestmuts nog niet vast. Het was wel genieten van het uitzicht. We zaten aan de top van de wereld in een toestel zonder motor, super kalm stijgende lucht en een soort adrenaline dat slechts enkel in een zweefpilot kan stromen. Spanning, geluk, verbazing, euforie, ... Woorden schoten te kort toen we de verlossende cijfers op onze transponder zagen verschijnen: FL195!!! Tijd voor een selfie en een paar kiekjes van het uitzicht. Yves was ondertussen ook aangekomen in Briançon om de lift te nemen naar FL195. Nog even genieten van het euforische gevoel en dan terug richting Vinon. Een leuk voordeel van de golf was dat we reeds lokaal Vinon waren in Briançon, ongeveer 180km ver. Dit belooft de beste final glide te worden van ons leven, misschien zelfs ooit!!!

De luchtvaartkaart en de moving map moesten we wel goed in het oog houden, zodat we

niet door verboden luchtruim vlogen in de terugweg. En ja, ter hoogte van Seyne heb ik toch een paar bochten moeten maken om hoogte te verliezen. Nog ruim lokaal en een paar honderd meters lager kon ik dan mijn final glide verder zetten. Een final glide geeft altijd wel een speciaal gevoel, maar deze keer was toch specialer als anders. Op mijn Flarm zag ik Sébastien achter mij naderen en besloten we aan volle snelheid te finishen boven Vinon. De vreugde kon niet op en dat was te merken aan onze zotte kuren in de "zone de perte d'altitude". Achteraf bleek dat het op acro leek vanop de grond, maar de commentaar van de chef de piste kon onze vreugde niet bederven.

Veilig geland, een onvergetelijke vlucht achter de rug en een feestelijke avond voor de boeg. Wat moet een mens nog meer hebben...?

Ik zou graag nog even Theo, Herman Peeraer en wingman Sébastien willen bedanken voor deze onvergetelijke ervaring. Volgend jaar ga ik beslist terug naar Vinon in april, maar eerst gaan we nog een zomertje ginder doorbrengen. Ik ben alvast aan het aftellen...

Bart Huygen



Belgisch Kampioenschap te St-Hubert

In de winter rees het idee om dit jaar eens aan het BK deel te nemen.

Niet met de ambitie om een goed klassement te vliegen, wel met de bedoeling om er te leren op vlak van wedstrijdvliegen.

Zoals steeds kon ik weer beroep doen op mijn vaste ophaler Fons. Een ongelooflijke luxe, zeker tijdens wedstrijden.

Het BK vond zoals ieder jaar plaats te Saint-Hubert en dit van 10 t/m 18 mei. Van De Wouw nam buiten mezelf nam ook Yves Ruymen deel met de Discus 2. We vlogen daardoor in dezelfde wedstrijdklasse, de 15m klasse

Het deelnemersveld dit jaar was mager. In onze klasse slechts 15 deelnemers. De open klasse had slechts 5 inschrijvingen, waardoor er voor deze klasse geen geldig BK was. Er zijn minimum 6 deelnemers nodig in een klasse voor een geldig BK.

De voorbereiding op het BK is niet anders dan voor andere wedstrijden: de dagen voordien alle materiaal klaarzetten, keerpunt- en luchtruimbstanden downloaden, wedstrijdreglement doornemen, etc. Je merkt wel dat het er op het BK wat serieuzer aan toegaat. Aanhangers krijgen vaste plaats op vliegveld toegewezen, deelnemende piloten en helpers moeten steeds een badge om hebben, er moet steeds een toegangkaart achter de voorruit van de wagen liggen, briefings worden in livestream uitgezonden, etc.

Over de eerste vier wedstrijddagen kan ik kort zijn : regen waardoor er niet gevlogen werd.

Ik had met Fons een last minute bungalow gehuurd in Sunparks

in Vielsalm teneinde geen dagen aan een stuk in de gietende regen in een tent te moeten doorbrengen.

Woensdag 14/5 eerste wedstrijddag. Het weer zou beter worden met weliswaar vanaf 17u opnieuw buien. We kregen een speed task van 303,9 km. Van St-Hubert naar Trier en dan via Wittlich en Wershofen (allen keerpunten in Duitsland) terug naar St-Hubert. Bij een speed task is het de bedoeling om de proef zo snel mogelijk rond te vliegen. Eens opgesleept mag je zelf bepalen wanneer je de start neemt. De startlijn blijft altijd enkele uren open.

Ik stond achter Yves op de grid op de tweede rij. We werden tot 600m AGL gesleept en dan was het hoogte nemen en wachten tot de laatste zwever in de lucht was. De startlijn gaat pas open 20 min nadat de laatste zwever in de lucht is. Dat betekende dat ik een klein uurtje moest wachten alvorens de startlijn zou open gaan.

Er zijn verschillende startpun-

ten op het BK die allen enkele km's van St-Hubert verwijderd liggen. In functie van de richting dat de proef uitgaat, wordt een startpunt gekozen.

Het viel me op tijdens het kleine uurtje in "holding" vliegen rond EBSH dat de lucht in de verte steeds onheilspellender werd. De buien zouden duidelijk vroeger komen dan voorspeld. Ik besluit uiteindelijk een tiental minuten na het opengaan van de startlijn te vertrekken. Ik had mezelf voorgenomen me niet te laten verleiden om bij de start te proberen met de snelle mannen (lees Yves, Daan Spruyt, Jef Kell, José Jaime, Manu Litt, Ken Evens, Emiel De Wachter) mee te gaan, maar gewoon mijn eigen wedstrijd te vliegen. Ik ga een tiental minuten na hen door de startlijn.

Hier bega ik meteen al de eerste tactische blunder.

De buien kwamen inderdaad veel sneller dichterbij dan verwacht en iets voorbij Bastogne zat ik klem tussen een buienlijn waar ik niet meer rond kon en het Luxemburgse luchtruim



Bart en Johan bespreken de proef

waar we niet binnen mochten.

Miljaar, miljaar, de eersten waren er net op tijd voorbij. Ik helaas niet...

Veld kiezen en in de regen buitenlanden na amper 32km. Fons kon meteen aan de bak. Had mijn start op het BK toch anders voorgesteld.

Yves deed het zeer goed de eerste dag. Op een 10-tal km na kon hij de proef rondvliegen. Uiteindelijk moest ook hij door de regen een veld in. Niemand kon de proef rondvliegen door de regenbuien. Iedereen lag buiten of moest de turbo trekken. Yves stond in een veld met 3 anderen. Maar... hij stond na de eerste wedstrijddag wel op een gedeelde tweede plaats. Heel knap !

Donderdag 15/5: zwaar overcasted boven EBSH. Weer zou beter moeten worden in de loop van de middag. We moeten toch op het normale uur gaan boxen op de startgrid.

De snuffelaar gaat de lucht in, maar meldt een plafond dat nooit hoger is dan 600m AGL. Er wordt wijselijk besloten om naar de B-proef te gaan. Dit is een alternatief wanneer blijkt dat eens op de startgrid het weer minder gunstig evolueert dan voorzien was tijdens de briefing.

De B-proef was 137,4 km via Bouillon naar Sedan en Gernelle in Frankrijk en vervolgens terug naar St-Hubert.

Ik moest dit keer als eerste de lucht in. Ik verwachtte echter niet dat er met zo'n laag plafond gestart zou worden. Helaas, de wedstrijdleiding dacht er anders over en stuurde ons met nauwelijks 600m AGL en totaal overcasted met donkere onheilspellende regenwolken

de lucht in. Niet te geloven !

Meteen water lossen bij het opslepen was de boodschap. Desalniettemin zakte ik er toch door en stond 12 min later weer op het vliegveld. Al snel stonden ook de nr 2 en nr 3 op de grid naast mij terug op de grond. De rest probeert 150m à 200m boven het vliegveld krampachtig boven te blijven.

Er wordt mij door de wedstrijdleiding gevraagd of ik opnieuw wil vertrekken. Ik kijk naar de lucht, verwacht dat het elk moment kan beginnen regenen en dat de rest ook snel beneden zal staan. Ik besluit me terug naar de remorque te laten trekken en mijn bak alvast in de hoezen te zetten voor het begint te regenen.

Hier bega ik een nog grotere blunder dan de dag voordien. Wat blijkt, na anderhalf uur begint de zon er toch door te komen en verbetert het weer zinderogen ! Ik zat op dat ogenblik met Fons al boodschappen te doen voor het avondeten in de Carrefour in St-Hubert. Ik kan u verzekeren dat we heel hard gevloekt hebben. Had gewoon moeten wachten op de grond zoals de twee anderen deden en terug vertrekken wanneer het begon open te trekken. De startlijn was immers open tot 17u...

This is learning by doing, but the hard way... Yves eindigde dag 2 op een 9de plaats.

Hij bekleedde dan de 4de plaats in het algemeen klassement.

Vrijdag 16/5 : de eerste cumuli hangen al voor de briefing in de lucht! Dit wordt knallen vandaag. Hoef je niet te vertellen dat ik heel erg gebrand was op een goeie vlucht.

Onze voorzitter, Theo Stockmans, en André Ruymen (te-

vens voorzitter van de wedstrijdjury van het BK) vergasten ons met een bezoekje.

We krijgen een Assigned Area Task (AAT) van 202 km van St-Hubert over Bouillon naar Voncq in Frankrijk en vervolgens via Liart, Monthermé en Cernelle (allen keerpunten in Frankrijk) terug naar het laatste keerpunt Massul niet ver van St-Hubert.

Bij een AAT krijg je een min tijd die iedereen moet vliegen. Vandaag bedroeg die 2h. De bedoeling bij een AAT is dat je de hoogste gemiddelde snelheid vliegt. Je mag niet vroeger dan 2h komen finishen, dan krijg je evenzeer 2h vliegtijd aangerekend waardoor je gemiddelde snelheid lager is. Ideaal is dat je de opgegeven proef exact op 2h tijd rond vliegt. Oftewel probeer je in de sectoren met goed weer meer km's maken (bij een AAT zijn er niet de gewone keerpunten met beercan van 500m maar zijn er altijd enkele bearcans bij met een grotere straal (hier 15km)), maar dan moet je zien dat je snelheid ook hoger is om ondanks het groter aantal gevlogen km's ook een hogere gemiddelde snelheid te halen.

Je mag dus langer vliegen dan 2h maar dan moet je ook aanzienlijk meer km's gevlogen hebben om nog een hogere gemiddelde snelheid te halen. Constant rekenen dus tijdens de vlucht. Dit was de eerste keer dat ik een AAT vloog.

Ik spreek met Nick Redant af om meteen na het opengaan van de startlijn te vertrekken om zo nuttige info aan Yves en Daan Spruyt door te spelen die wat later zouden vertrekken. We worden veel te lang op de startgrid gehouden door de wedstrijdleiding. Dikke cumuli hangen al uren onze ogen pijn

te doen, maar er wordt maar niet besloten op te slepen.

Uiteindelijk is het zover en zoals gepland gaan Nick en ikzelf er meteen bij het opengaan van de startlijn vandoor. Het eerste been richting Voncq gaat zeer goed. Doch hoe meer we Frankrijk binnenvliegen, hoe blauwer het wordt en hoe moeilijker ook om goede thermiekbellen te vinden. Tussen het eerste en het tweede keerpunt is het overleven. Yves en Daan zijn veel later vertrokken en krijgen het bijgevolg nog moeilijker. Diegenen die voor ons vliegen horen we over de radio ook allemaal klagen van belletjes van gemiddeld 0,5 m/s stijgen...

De AAT wordt ipv de hoogste gemiddelde snelheid te vliegen al snel een overlevingsstrijd om überhaupt de proef te kunnen rondvliegen.

Ik haal het derde keerpunt Monthermé alsook het vierde keerpunt Cernelle. Dan wordt het vechten tegen een noordenwind van meer dan 30km/u om terug het Ardennenplateau op te raken vanuit Frankrijk richting St-Hubert. Ik heb inmiddels José Jaime al zien buitenland onder mij... en hoor ook anderen in problemen. Yves zit ook in mijn buurt evenals Emiel

De Wachter. En we hangen alle drie even laag.

Uiteindelijk moet ik de strijd opgeven na 202 km op een sprong van St-Hubert in een veld nabij Auby-sur-Semois. Ik ben nog maar net uitgestapt of Emiel De Wachter landt naast mij in hetzelfde veld. Yves geraakt nog net op het vliegveld van Bertix ietsje verderop. Uiteindelijk geraken maar 6 piloten terug in St-Hubert.

Yves wordt 7e geklasseerd die dag en ikzelf op plek 10. Ben net niet rond geraakt maar wel tevreden van mijn vlucht. In het algemeen klassement staat Yves dan op plek 5 en ikzelf op plek 13.

's Avonds gaan we met heel wat piloten gezellig en lekker eten bij Josette. Ook André en Theo zijn van de partij en zorgen voor de nodige ambiance.

Zaterdag 17/5 laatste wedstrijddag: alles is nog open voor de Belgische titel. Ook het podium ligt nog niet vast. Yves maakt nog steeds kans op een podiumplek. Er heerste bijgevolg iets meer nervositeit op de startgrid dan de vorige dagen. Opnieuw mooie cumuli aan de lucht.

We krijgen een speed task van

311,5 km van St-Hubert naar Betheniville in Frankrijk en via Hirson, Mothermé en Sedan (allen keerpunten in Frankrijk) terug naar St-Hubert. De startlijn ligt dit keer een tiental km van St-Hubert. Erg verraderlijk, want bij het aanvliegen van de startlijn vanuit St-Hubert kregen we heel veel zakken. Ik kon me gelukkig hoog houden, maar enkele deelnemers kwamen nog voor de start in de problemen. Zo ook Manu Litt, één van de kanshebbers op de titel, die nog voor hij de startlijn passeerde al een buitenland landing moest maken. Zijn ophaalploeg was snel ter plekke waardoor hij tijdig terug op het vliegveld was om een zeer omstreden nieuwe start te maken. Hiertegen werd nadien door enkele deelnemers klacht ingediend die door de jury werd afgewimpeld gezien het wedstrijdreglement niet duidelijk was over dit soort situaties.

Enfin, ik geraak wel zonder al te veel problemen weg. Ik zie wel dat het richting Frankrijk opnieuw heel blauw wordt. Ik wijk behoorlijk van mijn route af naar het zuiden om zo lang mogelijk onder de steeds schaarser worden cumuli te kunnen blijven vliegen. Enkele km voor het eerste keerpunt zitten we helemaal in het blauw te vliegen.



Johan klaar voor de start, met Fons als tiploper

Ook richting tweede keerpunt enkel maar blue sky. Onder ons wel vele uitgestrekte velden en hier en daar een dorpje.

Wel een mooi zicht zo, maar het was opnieuw een zwaar gevecht om boven te blijven. Yves en Daan Spruyt waren steeds in mijn buurt. Ik kon al bij al redelijk goed mee. Bij het tweede keerpunt haalde ik ze zelfs in. Ze waren heel laag verzeild geraakt samen met enkele andere deelnemers. Ik zat hoger waardoor ik een goede pomp kon gaan zoeken vlak voor het tweede keerpunt bij het stadje Hirson.

Vaak zaten er wel redelijke pompen in de buurt van een dorpje of een stad of ook bij een open plek in een bos. Voorbij Hirson op weg naar het derde keerpunt kwamen we allemaal samen in één en dezelfde bel. Met zeven tegelijk. Daan Spruyt besluit als eerste verder te vliegen, gevolgd door Yves. Ik neem nog wat meer hoogte.

Iedereen zoekt dan zo'n beetje zijn eigen weg op weg naar keerpunt 3 Monthermé. Dit is een heel verraderlijk keerpunt weet ik nog van de dag voordien.

Het ligt in een vallei van beboste heuvels aan de Maas. Geen enkele buitenlandingsmogelijkheid (volgens Yves is er wel ergens een veldje, maar ik heb het niet gezien). Je moet dit keerpunt dus nemen met voldoende hoogte. En dat was net waar iedereen moeite mee begon te krijgen. Het was inmiddels al vier uur voorbij en de schaarse blauwe thermiek begon in kracht af te nemen... St-Hubert halen zou voor iedereen opnieuw een hele uitdaging worden. De commentaren over de radio logen er ook weer niet om.

Ik hang samen met de Duo Discus van Simon Berx en Ken Evens in een belletje van nog geen metertje te draaien boven een steengroeve. De wind drijft ons weer in de slechte richting. De eerste bakken staan weer buiten...

Wanneer ik vind dat ik voldoende hoogte heb om het keerpunt Monthermé te ronden waag ik het erop. Ik prent in mijn geheugen waar de laatste pomp zat, en ik zorg dat ik me lokaal van het vliegveld van Charleville-Mézières hou. Ik rond het keerpunt op 750m MSL. Dit is slechts 400m boven de beboste

heuvelruggen maar wel nog net lokaal van Charleville-Mézières. Ik heb geen marge meer om mijn laatste pomp terug te vinden. Het moet meteen goed zijn. Helaas mis ik ze en eindigt mijn vlucht na 243km bij Charleville-Mézières. Fons mag net zoals vele andere ophalers voor de derde keer uitrukken. Simon Berx en Ken Evens hebben het derde keerpunt niet eens meer gehaald. Zij hebben de turbo moeten trekken. Uiteindelijk is Daan Spruyt de enige die de proef kan rondvliegen. Bijzonder knap. Hij wordt dan ook de terechte nieuwe Belgische Kampioen.

De rest van het deelnemersveld ligt her en der buiten of heeft de turbo getrokken. Yves haalt het weer net niet en landt opnieuw buiten op Bertrix. Hij wordt wel weer knap tweede die dag. Ikzelf eindig die dag negende wat weer erg netjes was.

Door de door de jury toegestane onregelmatigheid van Manu Litt bij de start, mist Yves een oververdiende podiumplek op dit BK. Hij wordt heel knap vierde. De klacht tegen Manu Litt wordt afgewezen waardoor deze zijn tweede plaats overall behoudt.

Simon Berx en Ken Evens worden in hun Duo Discus derde. Ikzelf eindig mijn eerste BK op de 13e plek.

Zondagochtend was dan nog de afsluitende prijsuitreiking. Ondanks de regen en de vele buitenlandingen toch een zeer leuk BK. Goede sfeer onder de deelnemende piloten. Ik ging om te leren en ik heb geleerd! Op alle vlakken. Ik vond het een zeer mooie ervaring en ga dan ook zeker terug volgend jaar. Misschien met wat meer deelnemers van de Wouw?

Uitslag 15m-klasse

#	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	Totaal
1.	FS	Daan Spruyt	VZP	LS6	3272
2.	MM	André-Emmanuel Litt	CNVV+RVA	Ventus 2b/15m	3000
3.	XL	Simon Berx Ken Evens	ALB	Duo Discus X	2927
4.	52	Yves Ruymen	KVDW	Discus 2	2920
5.	PP	Nick Redant	Lille Planeur	DG 400/17	2904
6.	YU	Jef Kell	Keiheuvel	Discus 2T	2899
7.	29	Olivier Sevrin	CNVV	ASG 29/18m	2792
8.	JH	José Jaime	RVA	LS8	2780
9.	ED	Emile De Wachter	Keiheuvel	LS8	2773
10.	4Z	Frédéric Paepe	ACRA	Nimbus 3DT	2544
11.	WE	Olivier Brialmont	ACUL	ASG 29	2075
12.	4V	Mathias Vivario Julien Henry	ACRA	Janus C RG	1865
13.	KA	Johan Vanhoyland	KVDW	Discus	1506
14.	YB	Pieter Lievens	VZP	Discus 2	831
15.	520	Alain Charlier	ACUL	Ventus 2c/15m	446

Johan Vanhoyland

3 Daagse van de Wouw

Traditioneel gaat onze Driedaagse door tijdens het Pinksterweekend. Dit jaar ging onze 22ste editie door op 7, 8 en 9 juni. Wegens de eindejaarsexamens kon onze jeugd niet deelnemen. Het werd een matige wedstrijd. De weergoden zaten ons deze maal niet mee.

Zaterdag: pas vanaf 15u30 trok de hemel open. Maar de blauwe thermiek ging niet hoger dan 500m. En er werd gedraaid in soms 0,1 m/s. Maar er werd gevlogen.

Zondag: volgens de weersvoorspellers zouden de Kempen de beste troeven hebben. En dat bleek ook zo. Onze eerste toestellen gingen iets vóór 14u de lucht in. Er moest wel met een plafond van nog geen 1000m naar Hasselt gevlogen worden. Maar eens te Zutendaal ging de basis soms naar 1400m en de thermieksterkte tot boven de 3m/s. Dus niet klagen. Spijtig dat amper drie leden de over-

steek naar de Kempen waagden. Maar spijt hebben ze er niet van gehad.

Maandag: volgens de meteo zou het terug een goede dag worden. Met vijf toestellen (Yves, Andre, Sébastien, Johan en mezelf) stonden we reeds om 10u in de startblokken. Maar een regenzone vanuit het ZW, besliste er anders over. Deze kwam sneller dan verwacht. En in een spoedtempo werden de toestellen gedemonteerd. Niemand wilde tennisgrote hagelbollen op zijn toestellen. Maar dit betekende ook het einde van deze editie. In de namiddag klaarde het nog op. Maar niemand ging nog de lucht in.

Onze BBQ van zondagavond kende, met 50 deelnemers, toch weer een succes.

Proeven kunnen nog tot 6 juli ingediend worden op de Charron.

Theo Stockmans



BBQ op het vernieuwde terras

(Voorlopige) uitslag 3-daagse van De Wouw 2014

	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	08-06-14	OP 264.5	1120,8
2.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	08-06-14	OP 256.6	1043,1
3.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	08-06-14	VV 262.8	890,8
4.	Jan BRUYNINCKX JD	Ka 8	08-06-14	DU 101	132,9
5.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	07-06-14	DU 71	60,2

Sportcommissie

10 juni 2014

Theoretisch examen

Marc Arijs
Aruna Cael
Christophe Goemans
Alexander Jans
Pieter Martens
Yentl Saerens
Yvan Stockman
Brett Tobback
David Van Dam
Gerjan Vandermeulen
Marc Vastmans

3000m hoogtewinst

Sébastien Mathieu

Gouden brevet

Sébastien Mathieu

5000m hoogtewinst

Bart Huygen
Sébastien Mathieu

Gouden brevet met 3 diamanten

Bart Huygen
Sébastien Mathieu

Als je naam er niet bijstaat, mij onmiddellijk verwittigen.

Theo Stockmans

Milieu

Om medische redenen, kan Danny Pollet, spijtig genoeg, deze taak niet verder opnemen. Moest een ander clublid dit willen overnemen, laat het mij dan gerust weten. Hij of zij moet wel iets afweten van elektriciteit. Deze persoon moet zelf de werken niet uitvoeren, maar wel opvolgen.

In elk geval moeten deze werken uitgevoerd worden.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Buitenlanding in Moustiers

Tijdens de paasvakantie in Vinon ben ik, in elk geval volgens de reacties van de Fransen, op een eigenaardige plaats buiten geland. Dit vergt enige verdere verklaring.

Ons verblijf was goed begonnen met redelijke plafonds en cumulussen.

Gedurende vorige vluchten had ik het keerpunt Château d'Aiguines al gerond, weliswaar door hoogte te winnen onder de dikke cumulus boven Pont d'Aiguines. Over het risico van het keerpunt Château d'Aiguines (het dorp) werd mij al gewaarschuwd, maar dit keerpunt laat toe een 300 te vliegen door te keren aan Dormillouse.

Op 10 juni was het blauw toen ik deze proef opnieuw vloog. Ik had zonder problemen Seynes-Alpes gerond en daar 2800 m gehaald om terug te vliegen langs Blayeul, Crête de Liman, Cousson, Beynes en de Serre de Montdenier. Ik verliet de zuidelijke punt hiervan op 2200m. De brug van Aiguines is ongeveer 5km verder. Op dit punt was mijn hoogte nog maar 2000m, ik zakte dus meer dan de +/- 300m per 10 km van mijn bakske.

Op de plek waar doorgaans de pomp staat ben ik dus beginnen zoeken, maar niets gevonden. Dit ging van kwaad naar erger. Ik was mij aan het doodvliegen op een plek met in het zuiden een verboden militair oefenterrein, in het oosten één van de smalste en diepste kloven van Europa en in het westen een stuwmeer.

Op de duur hing ik tegen de onderste rotsen tussen de parapentes, die blijkbaar minder stijfwind nodig hadden dan ik.

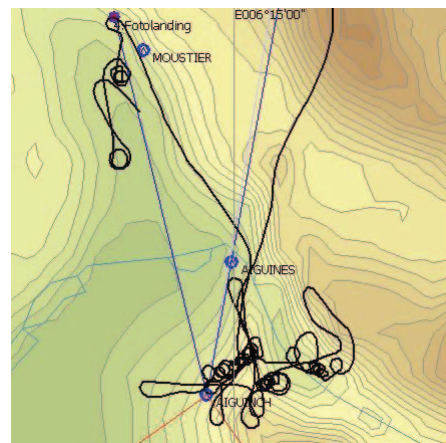
De mogelijke uitwijkvelden Sainte-Croix en Puimoisson waren reeds onbereikbaar, zeker het eerste omdat dit aan de andere kant van het meer lag, op het plateau dat een stuk hoger ligt.

Het plateau van Valensoles loopt inderdaad op deze plaats niet over in de Serre de Montdenier, maar er is tussen beide nog een vallei die van Moustiers Sainte-Marie naar beneden loopt tot aan Pont d'Aiguines, de plek waar de Verdon uit de Gorges komt en overgaat in het stuwmeer.

Ik overwoog even om op deze plaats op het strand te landen, maar ik had gezien dat er velden waren in het valleitje richting Moustier. Ik ben dan, met een oog op het hoogspanningslijnen die van de rotswand naar beneden liepen, in die richting gevlogen. Er waren naast de weg enkele weiden, waar de parapentes landen, maar ook een omgeploegd veld zonder elektriciteitspalen en niet te hoge bomen aan de rand.

Gedurende deze verkenning

ben ik nog boven het dorp van Moustier gedraaid, waar mijn vario even piepte, maar ik moest de realiteit onder ogen zien dat ik al heel de tijd aan het zakken was.



De track net voor de landing

Na nog enkele draaien ben ik in circuit gegaan en mij neergezet op het gekozen veld, in de richting van de voren. Ik stond snel stil en vreesde het ergste, maar er was enkel een deurtje van het wiel afgerukt door een steen.

Ik stond dus op 526m, dit is meer dan 1000m onder de kam van de Montdenier en 1500m beneden het niveau waar een zinnig zweefvlieger, zoals ik er enkele tientallen hoog in de



Jan poseert met een Chinese vrijwilligster

lucht Pont d'Aiguines zag ronden om direct terug te vliegen, niet onder komt.

Omdat ik vlak naast de toeristische route naar de Gorges du Verdon stond werd ik snel een bezienswaardigheid. Vele auto's stopten om fotos te nemen. Op een bepaald moment werd ik onder vuur genomen door 4 cameras uit dezelfde auto. Dit waren Chinese toeristen die vroegen of ze dichterbij mochten komen. Zij hadden nog nooit een zweefvliegtuig gezien.

Terwijl ik wachtte tot Senne en Julie mij kwamen ophalen heb ik alles in het lang en het breed uitgelegd en hen aan de praat gehouden tot ze konden helpen om het toestel uit het veld te dragen.

Antoine, de chef piloot belde mij op te weten of alles goed was, wat hem blijkbaar verbaasde omdat nog niemand ooit op deze plek was buiten geland. Vorig jaar toen ik op Marcoux lag vond hij het ook een wonder, het moet zijn dat wij Belgen minder problemen maken om buiten te landen.

Julie vertelde dat zij de volgende dag met de motorzwever zelfs naar "mijn" veld was gevlogen voor een training buitenlanding.

Alain Poulet, één van de beste zweefvliegers van Frankrijk, waarmee ik eens de eer heb gehad om mee te mogen vliegen, sprak mij er de volgende dag over aan.

Ik heb hem het volgende gezegd: gezien de afstand van de Montdenier naar Chateau d'Aiguines en terug bijna 20km is, wat met mijn toestel minstens 500-600m vergt, had ik nooit vanaf 2200m daarheen mogen vliegen in het blauw, omdat ik dan bij terugkeer lager dan de top had geweest, temeer daarop op deze plaats de top te plat is om helling te vliegen.

Ik had mijn proef moeten afbreken boven de Montdenier en terug naar het noorden vliegen in vrije vlucht.

Hij schudde mij de hand.

Jan Waumans

Buitenlandingen 2014

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	Afstand
10/04	Jan Waumans	Moustier saint Marie (F)	LS1c	D-3162	36,5*
12/04	Bart Huygen	Manosque (F)	Discus 2b	OO-YMR	7*
15/04	Johan Vanhoyland	Brunet (F)	Discus CS	D-9870	27*
28/04	Senne Vandenputte	Pontillas	ASW 19	D-6925	27
14/05	Johan Vanhoyland	Longvilly	Discus CS	D-9870	29,4**
14/05	Yves Ruymen	Amberloup	Discus 2b	OO-YMR	8**
16/05	Johan Vanhoyland	Auby	Discus CS	D-9870	28**
15/06	Bart Huygen	Orp-le-Grand	Discus 2b	OO-YMR	7

Halve buitenlandingen

09/04	Bart Huygen	Saint Auban (F)	Discus 2b	OO-YMR	40*
10/04	Bart Huygen	Saint Auban (F)	Discus 2b	OO-YMR	40*
12/04	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (F)	Discus CS	D-9870	40*
14/04	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (F)	Discus CS	D-9870	40*
16/05	Yves Ruymen	Bertrix	Discus 2b	OO-YMR	20**
17/05	Yves Ruymen	Bertrix	Discus 2b	OO-YMR	20**
17/05	Johan Vanhoyland	Charleville-Mézières (F)	Discus CS	D-9870	60,5**
30/05	Johan Vanhoyland	Terlet (N)	Discus CS	D-9870	100,5***
30/05	Sébastien Mathieu	Terlet (N)	LS 3	D-1945	100,5***

* vanuit Vinon (F)

** vanuit Saint-Hubert

*** vanuit Weelde

Theo Stockmans

Vliegveld

Zoals in de vorige Cumulus reeds geschreven staan we weer nergens meer.

In een artikel van het "Belang van Limburg, las ik ook dat de stad Genk tegen een politie-school op ons vliegveld was. Reden: in Genk is er zelf een politie-school en dan zouden er taken moeten afgestaan worden aan Goetsenhoven, en dat zinde de Limburgers niet. Te-

meer hadden zij, voor de speciale schietoefeningen, het militaire domein van Leopoldsburg als alternatief. Dit voorstel kan de Federale Politie wel veel geld doen sparen.

Ook Defensie zou geen toekomst meer zien in de plannen van de politie.

Einde juni zou er een nieuw overleg gepland worden over

de politie-school op ons terrein. Het resultaat ervan kun je in onze volgende Cumulus lezen.

Hoe lang gaan de Luchtkadetten nog te EBTN blijven? Zij gaan jaar per jaar dit evolueren, heeft men mij gezegd.

We zien wel. In elk geval worden jullie op de hoogte gehouden.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo op 31 mei 2014
Roel Trappeniers

Behaalde zijn 1000m hoogte-winst
Jens Groeseneke

Behaalden hun 5uren duurvlucht
Jens Groeseneke
Dries Holsbeekx

Behaalde zijn 3000m hoogte-winst
Sébastien Mathieu

Behaalde zijn gouden brevet
Sébastien Mathieu

Behaalden hun 5000m hoogte-winst
Bart Huygen
Sébastien Mathieu

Behaalde zijn 500km afstands-vlucht
Andre Ruymen

Behaalden hun diamanten brevet
Bart Huygen
Sébastien Mathieu

Bestuur club

Voorzitter	Theo	Stockmans
Secretaris	Gerry	Wertelaers
Schatbewaarder	idem	
Ondervoorzitter motor	Maarten	Vijverberg
Ondervoorzitter zweven	Piet	Vanosmael
Leden	Rudi	Coomans
	Steven	Haenen
	Cédric	Moyson
	Danny	Pollet
	Johan	Vanhoyland

Beker Gerard De Praetere

Tussenstand op 22 juni 2014

Piloot	Toestel	Datum	Start	Duur
1 Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	22/06/14	EBTN	9u18
2 Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	31/05/14	EBTN	8u29
3 Sebastien MATHIEU	LS 3/a	25/05/14	EBTN	6u21
4 Luc VANDEBEECK	Silent 2	31/05/14	EBTN	6u02
5 Jan WAUMANS	LS1-o/c/d	22/06/14	EBTN	5u39
6 Dries HOLSBEEX	Ka 8	4/05/14	EBTN	5u34
7 Maarten COUDENYS	Astir CS Jeans	22/06/14	EBTN	5u17
8 Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	14/06/14	EBTN	5u08
9 Rudi COOMANS	ASW 15	4/05/14	EBTN	4u44
10 Mattijs CUPPENS	SF 34 vast wiel	4/05/14	EBTN	4u35
11 Ruben MICHAUX	ASW 19	4/05/14	EBTN	4u33
12 André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	8/06/14	EBTN	4u17
13 Koen PIERLET	ASW 19	25/05/14	EBTN	3u33

De langste vlucht van elke piloot komt in aanmerking, mits deze op de Charron werd ingediend. Zowel vertrek en landing op het vliegveld van Goetsenhoven. Bij het vertrek dient ontkoppeld te worden, of voor een zelfstarter, de motor stilgelegd te worden op minder dan 5 km van EBTN. De landing dient altijd OP het vliegveld te gebeuren.

Winterwerk is er altijd!

Ook in de lente. Om jullie een idee te geven van wat er de laatste maanden allemaal gebeurd is, behalve vliegen, een uitgebreide fotocollage...



Als voorbereiding op onze volgende keuring, werd ons fuelplatform voorzien van nieuwe silicoonnaden, uitgevoerd door de firma Robuco



Jens en zijn vader bij het snoeien van de haag



Herman bij het gras afrijden



Maarten bij het kuisen van de riolen



Yvan, Yentl en Stefan zorgden voor een waterdichte wand aan ons clublokaal



De laatste werken aan ons nieuw terras, met onze barman Didier en aannemer Willy Tielen uit Bunsbeek



Eric bij het lassen van de poorten



Om de herstelling vlotter te laten verlopen, moest de poort eruit



Koen, samen met zijn moeder bij het vervaardigen van de canopyhoezen

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

Neem voor meer inlichtingen contact op met Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Theo Stockmans
Senne Vandenputte
Walter Vandewalle
Johan Vanhoyland
Jan Waumans

Foto's

Bart Huygen
Theo Stockmans
Senne Vandenputte
Jan Waumans

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.

demagro

ELECTRO



50.848757,4.716431

Speciale voorwaarden
voor leden van De Wouw

ALLE ELEKTRISCHE MATERIALEN VOOR:

NIEUWBOUW

RENOVATIE

VERBOUWING



* INSTALLATIEMATERIAAL

* VERLICHTING
lichtadvies & lichtstudies

* HOME CONTROL

* HUISHOUD ELEKTRO

* VENTILATIE

* GEREEDSCHAPPEN



