



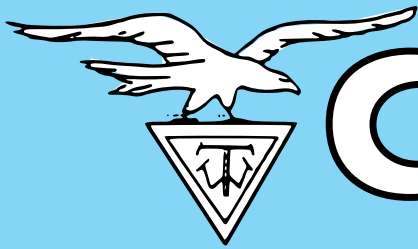
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

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

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 28 nummer 4
Van oktober tot december 2022



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 28 nummer 4
Van oktober tot december 2022
Nummer 107

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Beker Koen Pierlet



Vlieg om ter snelst met onze zweefvliegsimulator van aan ULM Goetsenhoven tot aan het clublokaal van De Wouw, en je wint de nieuwe wisselbeker "Koen Pierlet" ;-)

Start winteronderhoud



Begin oktober startten we met het winteronderhoud van de clubtoestellen.

Theoriecursus



Op 28 oktober startten we opnieuw met de theorielessen. Met 12 deelnemers zit de klas mooi vol.

In dit nummer

In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Opendeurdagen.....	3
Eindelijk vliegen en eerste solo4	
Vliegveld	5
Milieu.....	5
250km uit & terug.....	6
Luchtkadet.....	8
Prestaties	8
Sportcommissie	8
Flight training Phoenix, USA ...	9
Juniorenweekend 2022.....	11
Charrondepoging?	12
De gele mosterd plant.....	14
Barcelonnette	15
Charron 2022	16
Charrondeelnemers.....	17
Brevetten.....	18
500km vanuit Goetsenhoven	19
Artikels voor Cumulus.....	20
Colofon	20

Foto cover

Het clublokaal in het donker.

Woordje van de redactie

2022 zit er bijna op. We mogen terugblikken op een geslaagd jaar.

Eerst en vooral gebeurden er tot nu toe geen noemenswaardige incidenten. En in een notendop: minder goed weder tijdens onze 3 Daagse. Een succesrijk zweefkamp met drie solo's. In samenwerking met ULM Goetsenhoven, een overrompeld opendeur weekend. En in 't najaar nog verschillende na zomerse weekends. Niet te vergeten, onze Duo kreeg in Bulgarije een nieuwe verflaag.

Tijdens onze Algemene Vergadering van 21 januari 2023, zal Mattijs een gedetailleerd overzicht geven van 2022.

Ons jaarlijks winteronderhoud van onze toestellen loopt, dank zij Astrid, op wieltjes. Als je onze verwarmde werkhuizen binnenkomt, stel je vast dat er met plezier en kunde aan onze toestellen gewerkt wordt. Spijtig dat onze toestellen niet kunnen spreken, er zouden verschillende straffe en plezante verhalen naar boven komen.

Aan de verhoogde elektriciteitsfacturen ontsnapt ook onze club niet. En wie betaalt dit alles? Inderdaad, wij, clubleden. Geld dat wij liever aan andere zaken zouden besteden. Maar de verwarming in onze werkhuizen en leslokaal hebben wij nodig. Kijk na dat bij het verlaten van deze lokalen, de verwarming af staat. Eventueel de thermostaat iets lager zetten. Dat bij het gebruik van het leslokaal, de verwarming af staat bij het einde van de les. Als het lokaal niet gebruikt wordt, de lichten doven. En waarschijnlijk ben ik nog verschillende maatregelen vergeten.

Zoals de meesten wel weten, heeft Didier, om persoonlijke redenen, zijn ontslag gegeven als barman. Hij heeft deze taak sedert begin 2012 uitgevoerd, of bijna elf jaar. En dit is ook een record. Wij danken hem hiervoor. Vanaf nu gaan wij trachten onze bar in eigen beheer uit te baten. Dit zal niet makkelijk zijn. Maar vóór Didier, hebben wij het al eens drie jaar gedaan. Dus, waarom nu niet?

En 2023 staat voor de deur. Onze klassiekers zoals de 3 Daagse, het zweefkamp en de opendeur zullen ook nu van de partij zijn. Tracht er aan deel te nemen. Het doet onze sectie leven. En waar leven is, is er hoop. En dit is niet alleen een taak van ons bestuur, maar van jullie allemaal. Hopelijk tot volgend jaar.

Aan allen een plezierig einde jaar en veel veilig vliegenot in 2023.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **25/12/22 – 01/01/23:**

Vliegactiviteiten

📅 **21/01:**

Algemene Vergadering en herhalingsles luchtruim sectie zweefvliegen

📅 **28/01/22:**

Symposium te Oostmalle

📅 **24/03:**

Vleugeluitreiking

📅 **03/07 – 07/07:**

1ste week vlieggkamp te Goetsenhoven

📅 **10/07 – 14/07:**

2de week vlieggkamp te Goetsenhoven

📅 **02 – 03/09:**

Opendeurdagen

De datum van onze Algemene Vergadering club staat nog niet vast.

Artikels voor volgende Cumulus: 1 maart 2023

Opendeurdagen 3 & 4 september 2022

Nadat de Corona-pandemie de voorbije twee jaar roet in het eten had gegooid, konden de opendeurdagen dit jaar eindelijk doorgaan! Op 3 en 4 september 2022 vierden we, samen met welbijna 7000 bezoekers, de 100ste verjaardag van het vliegveld van Goetsenhoven en het 90-jarig bestaan van de Koninklijke Vliegclub De Wouw.

Tijdens deze twee dagen viel er heel wat te beleven. Naast het bewonderen van de vele tentoongestelde toestellen, vonden er ook demo's plaats in het luchtruim boven het vliegveld. Zo kregen we bezoek van The Red Devils met hun Marchetti's, het formatieteam The Victors en een formatievlucht SV4's. Zij lieten ons een knap staaltje van hun kunnen zien!

Wie het na het zien van de demo's voelde kriebelen kon zelf plaatsnemen achter de stick van een zweefvliegtuig in de flight simulator. Of nog beter: zelf de lucht ingaan met een motorvliegtuig, ULM of zweefvliegtuig tijdens een initiatievlucht.

Voor de bezoekers die liever met hun twee voeten op de grond bleven, was er natuurlijk ook heel wat te ontdekken. In de hangars kon je meer te weten komen over de geschiedenis van het vliegveld en de vliegclub. Daarnaast waren er verschillende standen met modelbouw te bezichtigen: van vliegtuigen tot oorlogsvoertuigen. Ook de federale politie was aanwezig. Zij demonstreerden hoe drones kunnen worden ingezet bij het politiewerk.



Op het grasveld achteraan kon je een sprong terug in de tijd maken: er was een levensecht WW2-kamp opgebouwd waar soldaten helemaal in uni-

form ons een kijkje gunden in hun dagelijks leven. Daarnaast mochten ook de oldtimers niet ontbreken!

Het weer zat erg goed mee tijdens ons opendeurweekend. Daarom mocht ook een lekker frisse pint of koude cola niet ontbreken! Wie intussen een hongertje had gekregen werd op z'n wenken bediend: ijsjes, braadworsten, hamburgers,... Voor elk wat wils. De bezoekers die van hun drankje genoten konden ondertussen luisteren naar live muziek, gebracht door de Hagelandse Blaaskapel en Tripel Forte.

Deze meer dan geslaagde opendeurdagen zijn niet in het minste te danken aan de prima organisatie en de talrijke vrijwilligers die zich tijdens deze twee dagen voor de volle 100% hebben gegeven.

En nu op naar de volgende editie: noteer 2 en 3 september 2023 alvast in je agenda!

Nathalie Dormaels



Eindelijk vliegen, en mijn eerste solo

Sinds mijn kindertijd ben ik altijd al gefascineerd geweest door vliegtuigen. Ook mede door mijn vader die vroeger bij Sabena werkte en later bij SSB en nu Safran, als controleur bij de motoren (voornamelijk CFM). Ik herinner mij nog dat hij toen, in de tijd van Sabena, mij als klein manneke meenam op het vliegtuig, gewoon voor een dagtripje naar Parijs, en dat hij op het vliegveld mijn oren beschermde tegen het lawaai. Mijn eerste spreekbeurt op school ging dan ook over vliegtuigen die de wereld rond gingen. Zoals bijvoorbeeld de Voyager, het eerste vliegtuig dat non-stop zonder bijtanken de wereld rond vloog. De informatie hiervoor vond ik terug in de verschillende boekjes over de luchtvaart die mijn vader had verzameld.

Toen ik afstudeerde in het middelbaar, stond ik zoals velen voor een moeilijke keuze. Wat altijd wel in mijn achterhoofd zat was om airline piloot te worden, maar de studies zijn natuurlijk wel enorm duur, en

ik wilde ook niet in de schulden komen te staan. Daarbij was er ook wat schrik of ik dit wel zou kunnen. Tijdens een sid-in beurs werd ik door een aantal vrienden dan toch eens mee gesleurd tot aan de stand van Defensie, waar ik een hele tijd heb zitten praten met een F-16 piloot. Hij verklaarde mij gek dat ik liever met een C-130 zou vliegen dan met een F-16. « Vliegt ge echt liever met een bus » zei hij toen. Ik heb het nog even overwogen, maar het leger was misschien toch niet echt iets voor mij. En daarbij waren er ook andere interesses en ambities in de wetenschappelijke richting. Ik heb dan toch uiteindelijk gekozen om verder te studeren, en ben afgestudeerd als biotechnoloog. Nu ik werk als laborant, en een iets groter budget heb dan in mijn studiejaren, dacht ik toch weer aan het vliegen.

En toeval wil nu toch wel dat ik tijdens een van mijn stages een piloot ben tegengekomen. Renaat Elst werkte, tijdens de corona lockdown periode, samen

met mij bij IDT, een bedrijf in Haasrode. Hij werkte daar tijdelijk omdat er toen niet gevlogen werd bij Tui. We zijn aan de praat geraakt en hij vertelde me dat, als ik zou willen beginnen vliegen, het interessant zou zijn om eens een zweefvliegkamp mee te volgen in de zomer. Hij had namelijk in 2016 ook in Goetsenhoven een zomerkamp mee gevolgd, en heeft daarna nog een aantal weekends meegevoerd. Uiteindelijk is hij dan verder gegaan en vliegt nu als 737 piloot bij TUI. Het is dus via hem dat ik bij de De Wouw ben terecht gekomen.

Het kamp zelf was echt een top ervaring waar ik veel heb kunnen bij leren en een heleboel leuke en gepassioneerde mensen heb leren kennen. En het prachtige weer was dan ook de kers op de taart waardoor we zo goed als elke dag meerdere en lange lesvluchten hebben kunnen doen. Ik had de vliegekriebels te pakken en ben na het kamp zo veel mogelijk komen blijven vliegen tot ik solo mocht gaan van Theo, zomaar ineens, zonder waarschuwing, ga maar alleen nu. Het was wel even een stress momentje, maar het was echt prachtig. Ik wil dan ook iedereen van de club bedanken voor alle moeite en passie die ze in deze prachtige vliegsport steken, zodat iedereen die wil welkom is en de kans krijgt om zich te ontplooiën in het vliegen.

Momenteel ben ik de theorie lessen aan het volgen, en ben ik van plan om mijn SPL te halen. Uiteindelijk is het mijn ambitie om mijn PPL te halen, en misschien ooit eens met een jet te mogen vliegen. Maar het échte (zweef)vliegen blijft natuurlijk nog altijd iets heel apart.

Sander Vanden Wyngaerd



Sander klaar voor zijn eerste solovlucht

Vliegveld

Sedert 25 oktober hing er aan de ingang van onze club een geel papier. Als je er met je wagen voorbij reed, viel het eigenlijk niet op. Ter hoogte van RWY 17 hing hetzelfde papier, vastgemaakt op een weidepaal. Waarover ging het?

Het had rechtstreeks niets met onze club te maken. In oktober keurde de Tiense gemeenteraad het voorlopig ont-eigeningsbesluit van het voormalig militaire vliegveld van Goetsenhoven goed. Dit in het vooruitzicht van de realisatie van de "Tiense Watervelden". Naar aanleiding van dit besluit werd een openbaar onderzoek gestart. Iedereen kon daartegen bezwaar indienen en dit tot 25 november. Kan vergeleken worden toen onze club een milieuaanvraag indiende. Over

het resultaat van dit onderzoek ben ik niet op de hoogte.

In een paar kranten las ik op 13 december dat OVAM (Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij) bevestigt dat er PFAS verontreiniging werd vastgesteld in en rond ons vliegveld. Ik ga hier niet uitweiden over PFAS. Daarvoor kun je best naar PFAS surfen. Maar samengevat zijn het door de mens gemaakte stoffen. Zij komen in allerlei producten voor en zijn niet afbreekbaar. In ieder levend wezen zit er wel wat PFAS. Maar die hoeveelheden zijn meestal zo miniem dat ze onschadelijk zijn.

Betreffende ons vliegveld zal OVAM een bijkomend onderzoek starten om te kijken of er bijkomende maatregelen moeten genomen worden voor de

omwonenden. In een cirkel met een straal van 500 meter rond die zone mogen er geen zelfgekweekte groenten of eieren gegeten worden van kippen die er rondlopen. Ook putwater gebruiken als drinkwater mag niet. Dus, al deze maatregelen zijn voor onze club niet van toepassing. Samengevat: onze vliegactiviteiten kunnen gewoon verder gaan.

Gaat deze verontreiniging een invloed hebben op de realisatie van de Tiense Watervelden? Het bijkomend onderzoek van OVAM zal daar een antwoord op geven.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Milieu

Op maandag 10 oktober vond ons tweede overlegplatform plaats in het CC De Kruisboog te Tienen, in aanwezigheid van de schepen van milieu, Liesbeth Vanderloock.

Onze club werd, zoals gewoonlijk, vertegenwoordigd door Rudi Coomans, Bart Lismont en mezelf. Met als moderator, Bart Martens.

De bitsige toon die wij bij de eerste overlegplatformen kenden, is verdwenen. Er wordt meer als volwassen personen gesproken. Misschien ook wel omdat wij elkaar beter hebben leren kennen. Wij luisteren naar elkaars noden. En waar nodig, doen beide partijen water in hun wijn. En geloof mij vrij, het is zo veel aangenamer.

Voor zover ik mij nog herinner, waren er geen lawaai klachten. De "contra's" hadden positieve commentaar op onze succesvolle open-deur of vroegen hoe het zweefvliegkamp meegevallen was. Enkele jaren terug waren deze items utopie.

Samengevat, het werd een constructieve vergadering. Ons volgend overlegplatform zal plaats hebben op maandag 20 maart in ons clublokaal. Dan kunnen wij na het overleg ook nog iets drinken. Wat ook de toenadering ten goede komt.

In het CC De Kruisboog is het cafetaria op maandag gesloten. Het napraten rond een frisse pint kan dus, spijtig genoeg, niet. Hopelijk komt corona, of een ander vies beestje, geen roet in het eten gooien.

Theo Stockmans



Torenavalk op uitkijk op het vliegveld

250km uit & terug met de Duo

6 augustus kort samengevat:
Wat. Een. Zotte. Dag!

De voorspellingen van de voorbije dagen waren teleurstellend met dat het blauw zou zijn tot aan de Kempen. Vrijdag werden de cumuli al iets verder naar ons toe voorspeld tot aan Alken. Dus pas toen zitten kijken wat ik zou vliegen. Al snel werd duidelijk dat het sowieso noordoost zou worden. Een 500 zat erin dus eens gekeken om een diamanten 500 km brevet te proberen. Om deze nog leuker en mooier te maken een out & return uitgeschreven. Tevens lag mijn vorig persoonlijk record op 150 km uit. Dus werd tijd dat deze een beetje werd opgeschroefd :))

Zaterdagochtend waren de voorspellingen nog beter geworden en werden de cumuli tot bij ons voorspeld! En inderdaad! Nog voor 11u zagen we de dikke cumuli in de Kempen al hangen. Rond 11u30 hingen ze dan uiteindelijk ook bij ons. In de ochtend toonde Erwin interesse om mee te vliegen. Het zou ook zonde zijn om met zo'n schone dubbelzit zwever solo te vliegen op zo'n dag. En dat leek me ook een zeer leuk idee. De 500 diamanten zou dan ook niet meer geldig zijn maar is niet zo erg want er komen nog dagen en kansen genoeg om die te vliegen.

Om 12u de lucht in en man wat was het slecht. De hoop om de proef te kunnen afvliegen kelderde. Zeer kleine bellen, niet volledig te centreren en op 750 m was het al gedaan. Met een gemiddelde van 0,9 m/s ging hem dat niet worden. Ma bon, over de startlijn gegaan zodat we die al hadden en niet moesten terugkeren en dan naar de volgende mooie wolk die 2 km verder hing en ging even moei-

zaam omhoog en maar tot 750 m. De volgende (een paar 100 m verder) zag er nog net iets mooier uit dus die ook maar geprobeerd. Deze was al iets beter en ging opeens tot 1100 m. Toen maar snel vertrokken om 12u37. Vanaf dan ging de basis mooi en snel omhoog tot uiteindelijk 1400 m net over de lijn in de Golf 2 N in de Kempen met daar uiteraard ook de eerste stevige pomp. Vanaf dan ging het zeer vlot overal en konden we eindelijk snelheid maken. Ter hoogte van Raesfeld, vlak

vlucht geweest zou dat ook letterlijk de laatste wolk geweest zijn die we genomen zouden hebben. Kwam dit eventjes heel goed uit voor deze opgegeven proef! Zo een chance en optimalisatie van een opgegeven proef zal hoogstwaarschijnlijk nooit meer voorkomen met de laatste cumulus op het keerpunt!

Een keer voorbij Munster op de terugweg was alles west voor een groot stuk dicht getrokken en dood dus voor verschillende



Wesel: keerpunt van Sam die dag

voor Borken-Hoxfeld eventjes een zeer kleine 10 km moeten rondvliegen door plaatvorming recht voor ons op track. Daarna er geen last meer van gehad en konden we rechtdoor naar het keerpunt.

Knal in de buurt van het keerpunt zagen we een dikke wolk en dat was de dikste pomp tot nu toe met 3,8 m/s geïntegreerd! Deze ging voor het eerst ook tot 1750 m AGL. En toen zagen we dat het achter die wolk volledig dood en dicht was door plaatvorming. Dit was ideaal! Moest het een vrije

tientallen kilometers rondgevlogen naar het zuiden. Dit ging zeer vlotjes en met aanwijzen van Erwin zelfs een paar mooie straatjes kunnen nemen!

Een keer aan de luchtruimen van Düsseldorf waren we voorbij de plaatvorming en konden we weer recht op track vliegen. Tussen Borkenberge en Niederrhein zakte de wolkenbasis stelselmatig van 1900 m tot uiteindelijk 1500 m. Ter hoogte van Venlo begonnen de cumuli al fel te minderen; 17u was ondertussen ook al net gepasseerd... Daar een pomp genomen en ging terug tot 1800 m vanaf



Hammer weather

daar en zagen we ook dat we nog maar een paar pompen nodig hadden om terug lokaal te geraken. We zagen nog genoeg opties voor ons dus dit zag er heel goed uit!

Volgens mij moest het op dit punt ongeveer geweest zijn dat ik plots begon te beseffen dat wij kans maakten om de beker van Marc Ruymen te winnen. Ik wist dat Sebastien tot op dat moment bovenaan stond met een vlucht ergens rond Munster. Maar waar exact (boven of onder Munster en hoe ver) wisten we totaal niet meer. Ook belangrijk was het handicapverschil tussen de LS 6 en de Duo. Maar ook daar had ik geen flauw idee van. Dus we hadden totaal geen idee of we kans maakten en/of het close zou worden. Achteraf na de vlucht natuurlijk opgezocht en blijkbaar dus totaal onverwacht gewonnen, zelfs bij de vluchtvoorbereiding totaal niet meer aan deze clubwedstrijd gedacht...De taak was puur voor de fun zo ver gelegd omdat het weer dat toeliet (wat niet vaak gebeurt) en om zo een nieuw gebied te leren kennen.

Ter hoogte van Zwartberg waren we al quasi lokaal. Een paar km noord van Borgloon nog

200 m gewonnen om een mooi circuit te kunnen maken. En klaar was de proef om 18u16! :) Wat een ervaring! Uiteindelijk ook nooit in de problemen gekomen door plaatvorming -> nooit onder de 1000 m geweest, buiten ter hoogte van Venlo op 900 m maar daar een mooie pomp kunnen pakken.

Met een gemiddelde snelheid van 94 km/ugevlogen over de 500 km taak en zonder water.

En dat voor een eerste overland met de Duo. Zegt veel over hoe het weer was! :)

Zulke dagen mogen er meer komen!!

Dankjewel Erwin voor de fijne vlucht!!

Glenn Hostens



Vlak voor Sint-Truiden om 18u op 1400 m, veel te hoog natuurlijk maar gewoon omdat het kan ;)

Luchtkadet

Luchtkadet zijn was voor mij een droom. Alles begon toen ik na een vlucht in de cockpit van een Airbus A319 mocht. Toen wist ik dat ik piloot wou worden. Later, de captain zei tegen mij dat de luchtkadetten een goed begin waren om piloot te worden.

We begonnen met ons theoriekamp in Florennes. De bedoeling was dat wij een grondige kennis van het vliegen kregen en dat we dan tijdens de zomerkampen ons meer zouden focussen op het vliegen zelf. In onze Prom waren we met 50. Op het einde van het theoriekamp, was er ook een examen. De bedoeling was dat iedereen op hetzelfde theorie niveau gebracht werd. Een keer het

theoretisch examen geslaagd, waren wij klaar om aan het zomerkamp te beginnen. Het zomerkamp is natuurlijk het leukste want daar begon het echte vliegen. Dit vond plaats in Weelde, in de provincie Antwerpen. Daar leerden we vliegen met de lier. De eerste vlucht was heel spectaculair en we konden een hoogte van ongeveer +/-500m bereiken. Een keer met vliegen gedaan, gingen wij in de kantine iets drinken en een beetje rusten. Zo een kamp duurt 3 weken en er zijn 3 zomerkampen tijdens een schoolvakantie om alle de kadetten een kans te laten om te vliegen. In 3 weken tijd dus, gingen wij van niet piloot naar piloot. Wij leerden alles van het opstijgen tot het landen, ook

bochten en veiligheidsoefeningen. Er was wel een minimum van 20 vluchten vereist alvorens wij uiteindelijk solo mochten. Natuurlijk is de eerste solo altijd speciaal, zelfs als dat de 2 de keer is bij sommigen. Bij elke solo hoort ook een doop. En bij de kadetten was het een ander level, een paar liter water op jou en dan in een zwembad met koud water gegooid worden, gewoon geweldig.

Na de vliegkampen konden wij nog een beetje in de weekends vliegen. Dat kon in Beauvechain, Weelde of Florennes en was mogelijk tot einde oktober. We beginnen opnieuw te vliegen in april.

Paul Ene



De kadetten van Kamp Weelde 3

Prestaties

Eerste solo op 25 september

Sander Vanden Wyngaerd

Gelukt in het theoretisch examen zweefvliegen

Loeka Rogge

Slaagde in het praktisch examen TMG

Koen Pierlet

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

Theo Stockmans

Sportcommissie

Volgende brevetten werden gehomologeerd op 16/11/2022

1000 m hoogtewinst

Albestov Ahmed

Billiard Steve

De Brabanter Christophe

Ene Paul

5 uren duurvlucht

Morozovs Dmitrijs

Zucka Andre

Flight training Phoenix, USA

Een tijdje geleden ben ik naar Phoenix, Arizona geweest. Ik heb daar mijn basis vliegtraining gekregen op de Piper Archer (PA-28). Het ging van leren recht door vliegen tot precisie landingen maken. Na 10 maanden vliegen heb ik mijn CPL (Commercial Pilot License) behaald op de Piper Seminole (PA-44) om dit prachtige avontuur af te sluiten.

Een paar dagen na aankomst begon alles met een week briefings, hier kregen we lokale procedures en regels voorgeschoteld. Na deze week begonnen de vlieglessen al, het vliegen werd soms afgewisseld met oefeningen in de simulator. In de simulator konden we vooral onze procedures en noodsituaties oefenen. Tijdens de eerste echte vlucht steeg de instructeur op en bracht ons naar een grote Practice Area over de woestijn, dit was klasse E luchtruim waar iedereen door elkaar vloog, VFR, IFR, grote airliners, fighter jets en ook ik in mijn kleine Piper Archer.

De eerste lessen waren simpel weg de effects of controls, leren bochten nemen en recht door vliegen. Als je dit onder de knie had werd er over gegaan naar de stalls en speciale manoeuvres.

Alles komt neer op Pitch and Power, aangezien we in een zweefvliegtuig enkel pitch hadden was dit even wennen, maar na enkele vluchten werd dit een nieuwe gewoonte.

Na het basis vliegen in de lucht was het tijd voor de Touch and go's. Dit was vrij intensief, wij gingen 1.5 uur puur landen en terug opstijgen. Ook rekening houdende dat we altijd verschillende checklists moesten doen, op snelheid en hoogte moesten letten, en ondertussen nog met ATC communiceren. Als dit nog niet genoeg was waren we soms met 5 in hetzelfde circuit en moest je dus op zoek naar ander verkeer.

Het vliegveld waar onze basis gevestigd was, was ongelofelijk druk. Er waren speciale VFR routes voorzien om alle vliegtuigen mooi op te lijnen. Er waren 2 frequenties voor de 2 verschillende runway's, de ene diende om te landen en op te stijgen, terwijl de andere gebruikt werd om touch and go's te oefenen. Tijdens de COVID periode waren ze zelfs het 3^e drukste vliegveld van Amerika, ideaal om direct in een drukke omgeving alles te leren.

Na ongeveer een 20 tal uren ervaring en zo'n 50 landingen was het tijd om solo te gaan. Ik had natuurlijk al veel alleen gevlogen met een zweefvliegtuig. Maar ondanks deze ervaring bleef het een fantastisch moment. Op een druk vliegveld een gemotoriseerd vliegtuig alleen besturen, het is een moment dat ik nooit meer zal vergeten. Tot nu toe waren de landingen tijdens deze eerste solo de beste die ik tot nog toe heb gemaakt.

Ook hier was een doop ritueel. Mijn instructeur knipte een stuk uit de achterkant van mijn hemd, waarna hij er iets opschreef om als aandenken te houden. Vroeger werd de opleiding gegeven in een vliegtuig waarbij de instructeur achter de leerling zit (zoals in een zweefvliegtuig), als de leerling een fout maakte, trok de instructeur vanachter aan het hemd van de leerling. Toen de leerling solo ging, wilde het zeggen dat hij alles zelf kon. Dus als symbool werd er op die plek een stuk weggeknipt zodat de instructeur niet meer aan het hemd kon trekken.



Een stuk uit Bretts hemd...

Na de eerste solo vluchten volgden de navigatie vluchten, maar 4 vluchten met instructeur en dan moesten we solo uren opbouwen terwijl we overland mochten. Volgens de procedures mochten we als student enkel naar gecontroleerde vliegvelden (die ons toch konden bijstaan om verkeer

te zoeken om voor extra veiligheid te zorgen). Zo ging ik dikwijls ontbijten op een vliegveld 250Km verder, en voor vluchten in de namiddag ging ik naar een vliegtuigkerkhof waar je een gratis ijsje kreeg als je het vliegtuig tankte.

Na de solo fase volgde een soort PPL test waarna je de single engine VFR fase hebt afgesloten.

Na VFR begon IFR, we moesten alles oefenen qua approaches, holdings maar ook vliegen op een door ATC aangegeven gecontroleerde vlucht. Dit is uiteindelijk hoe ik later bij een luchtvaartmaatschappij ook moet vliegen.

Hierbij was ik blij dat we mochten beginnen in de sim, manueel een holding vliegen vereist veel aandacht, zeker als er veel wind is. Je moet weten hoeveel graden je moet opsturen, zorgen dat je timing juist zit, hoogte en snelheid houden.

We moesten leren werken met NDB, VOR en ILS, alle

maal systemen om te landen in slechte zichtbaarheid of lage wolkenbasis. Je moest vooral weten wat je wanneer hoefde te doen en je procedures kennen. Het is belangrijk om voorop op het vliegtuig te blijven, nu vliegt zo'n vliegtuigje nog relatief traag, maar bij een grote jet komt alles nog sneller op je af. Stilletjes aan veranderde het vliegen van vliegtuig in het managen van een vliegtuig.

Na al deze nodige training deden we ook IFR cross-country's, zo ben ik naar de Mexicaanse grens gevlogen om een PAR approach te oefenen. Dat is een approach waarbij ze je letterlijk binnen praten. Ze geven je elke seconde een update over wat je moet doen, een paar graden links of rechts, beetje meer naar boven of onder. Het enige wat jij moest doen was luisteren en exact doen wat ze je zeiden. We zijn ook naar een grote militaire training basis geweest in California, landen tussen allemaal Fighter jets and militaire cargo vliegtuigen, iets wat je in Europa niet zomaar alle da-

gen kan doen.

Om de single engine fase af te sluiten, hebben we een vlucht gemaakt naar Sedona (gekend van zijn rode rotsformatie). Je zag de rotsformaties van verschillende canyons, net als de prachtige valleien en bergen. Met dit eindeloos uitzicht was dit een van de prachtigste vluchten die ik daar heb mogen maken.

Na de single engine fase was het tijd voor het multi engine. Grote verschillen waren de snelheid, intrekbaar landingsgestel en de 2 motoren, waarbij je op elke motor de RPM, manifoldpressure, mixture and motorkoeling zelf moest instellen. Door goede voorbereidingen en veel studeren ken je de powersettings voor elke fase wel vanbuiten, maar natuurlijk is het nog steeds veel werk om die allemaal in stellen.

Hierbij waren maar enkele vluchten mogelijk, op de 2^e vlucht moest ik al leren vliegen op één motor. Het was gek om te zien dat een motor volledig uit stond, maar perfect veilig mogelijk om



Brett bij de Piper Seminole

nog veilig te vliegen. Ik heb uiteindelijk maar 12u tijdens 8 vluchten met dit vliegtuig mogen vliegen voor ik mijn examen moest afleggen.

Dit examen was een VFR vlucht. Startende met een navigatie en een diversion naar een onverwacht punt (hierbij moet je heading, tijd en fuel berekenen). Na dit moest ik alle manoeuvres demonstreren (stalls, steep-turns en basic instrument flying). Vervolgens gingen we over naar de noodprocedures, hierbij zetten we 1 motor volledig uit in vlucht om een engine failure na de bootseen. Hierbij moet je tonen dat je nog perfect kan vliegen. Hierbij ook moesten we zo snel mogelijk naar vliegveld om te landen op 1 motor, natuurlijk zetten we deze motor wel terug aan, maar

zetten we ze op idle, zodat ze geen vermogen meer geeft en het lijkt alsof we maar met 1 aan het vliegen zijn. Op het vliegveld moesten verschillende soort landingen laten zien. De normale met en zonder flaps, die op 1 motor en een go around op 1 motor. Hierna was het examen gedaan, alleen moesten we nog terug vliegen naar het thuisvliegveld.

Pas toen de motoren uitgeschakeld werden, zei mijn examiner "overall, you're fine". Met deze verlossende woorden, betekende dat dit mijn laatste vlucht was in Phoenix. Met een CPL op zak kon ik enkele dagen weer naar huis keren.

Natuurlijk werd er in Amerika niet enkel gevlogen, ik heb er naast het vliegen

vooral veel zitten zweten van de warmte. Met dagen dat het makkelijk 45 graden werd overdag was het zelfs te warm om aan het zwembad te gaan liggen, gelukkig hebben ze overal airco. Ook de mensen die ik er heb ontmoet waren zo open en vriendelijk, maar zo verschillend in vergelijking met Europa, het is een heel vrij land en dat laten ze allemaal merken.

Met de volgende woorden neem ik afscheid van deze plek, het zijn dezelfde woorden die we tijdens elke vlucht zeiden op de frequentie als we de grote oefenzones verlieten. "Phoenix practice area, last call seeyaa!!!"

Brett Tobback

Junioresweekend 2022

Zoals elk jaar wordt door de Liga van de Vlaamse Zweefvliegclubs, een junioren weekend georganiseerd. Dat is een kans om eens op een ander vliegveld te kunnen vliegen, ook andere piloten te ontmoeten en verschillende soorten zweefvliegtuigen zien. In de loop van de dag waren er vooral vliegactiviteiten maar op het einde was er een soort buffet met een klein feestje.

Dit jaar was dat in Keiheuvel (EBKH). Zaterdag werd er vrij goed gevlogen dank zij het goede weer. Lier en sleep waren beschikbaar om in te lucht te gaan. Zoals eerder gezegd, waren er veel verschillende zweefvliegtuigen, waaronder een Ka4. Een van de weinigen die nog kan vliegen in België, en een Fox acro die ook een demo gaf, dat was heel spec-

taculaire om dat te zien, vooral zijn grote landingssnelheid.

Daar was ook een spelletje bij voor de jongeren onder ons. De bedoeling was om een breukstuk te vinden op een plein of in een bosje. De zone was een cirkel met als maximale straal 50m. Diegene die het breukstuk als eerste vond, kon een gratis zuipkaart verdienen. Wij hadden een team van 4 gemaakt om onze kansen te vergroten en uiteindelijk hadden we het als eerste gevonden. Na het vliegen was er een soort buffet en iets later begon een klein gezellig feestje. Daar was een super sfeer en ik had de kans om toevallig een paar vrienden van de kadetten tegen te komen. Zondag was er ook te vliegen, maar dan was het vooral voor de clubleden van Keiheuvel. Uiteindelijk was

het een super ervaring, dat was super tof om zo veel jongeren te zien die ook aan het vliegen waren.

Paul Ene



Charrondepoging of naar de Noordzee?

Een charronde vliegen is een speciale overlandproef: helemaal rond de CTR van Brussel in wijzer of tegen-wijzerzin. Het leuke hieraan is dat je zowat elk zweefvliegveld van Vlaanderen voorbij vliegt. En bij zo'n proef kom je ook in elke uithoek van Vlaanderen: alle vijf de provincies plus de provincies Henegouwen, Namen, Waals-Brabant en een klein stukje van Luik. Dus eigenlijk elke Belgische provincie buiten Luxemburg. De eyecatchers bij zo'n overlandproef waar ik naar uitkeek waren de Schelde, Zeeland en de Noordzee in de verte bij goede zichtbaarheidscondities. Zeker dat laatste is fantastisch om te kunnen zien met vertrek vanuit Goetsenhoven.

Maar zo'n vlucht doe je niet zomaar van de ene dag op de andere met het complexe Belgische luchtruim. Daar is jaren aan voorbereiding voorafgegaan en voorgaande charrondeproeven grondig geanalyseerd. En dan natuurlijk ook wachten op een goeie dag waar het zowel in het westen als in het oosten van het land goed is.

Dan was het eindelijk zover: 2 juli leek zo'n dag te worden. De voorspellingen zaten heel goed en zelfs een basis van 2000 m werd er voorspeld. Dus ik ging het sowieso niet onder de tma's moeten zoeken van Brussel (dus ook niet bij het moeilijke stuk boven Antwerpen) en bijgevolg heb ik de charronde uitgebreid. Dit kwam neer op 419 km. Ik ging de proef met de ASW 19 vliegen, wat een extra uitdaging zou worden. Want sinds 2014 zijn er maar drie proeven gelukt volgens de charron met gelijkaardige toestellen (LS 1 en Pégase). Daarbovenop zou ik ook nog eens de jongste deelnemer zijn sinds

2014 volgens de charron.

Om 12u30 de lucht in en om 13u over de startlijn. De eerste bellen deden het heel goed. En ook telkens pompen die mooi op pad lagen. Boven Kasterlee toch eventjes 45° uit koers gegaan op 900 m tot in Arendonk om op zekerheid te spelen. Om dan boven Turnhout terug op koers te vliegen.

Om 14u30 zat ik al in het noordelijkste puntje van België met tot dan toe geregeld pompen tussen de 2 en 2,6 m/s en een basis van 1700 m, wat dus zeer vlotjes vooruit ging. Maar vanaf Woensdrecht werd het een stuk minder. Basis zakte naar 1100 m en met een beetje chance vond je nog een pomp van 1 m/s geïntegreerd :)

eindelijk niet onder de 800 m geweest dus veel had ik eigenlijk niet te klagen. Ter hoogte van Hulst was het betere weer weer in de verte in zicht. En vanaf Axel ging de basis terug plots naar 1700 m en werd vanaf daar pompen van 2 m/s terug de standaard. Wel indrukwekkend om de haven van Antwerpen vanuit de lucht te zien en Zeeland aan de andere kant met al dat water. Zoiets zijn wij echt niet gewoon vanuit Goetsenhoven.

Eens tussen Zelzate en Gent was dankzij de goede zichtbaarheidscondities plots de Noordzee goed zichtbaar aan de horizon, wat een leuke verrassing was! Vlak boven Aalter was Oostende zeer goed zichtbaar samen met de zee en de hoge appartementsgebouwen



Verdronken land van Saeftinghe

Er was ook inmiddels middelhoge bewolking binnen gekomen.

Gelukkig waren er nog voldoende cumuli te vinden onder deze bewolking en waren ze ook nog redelijk betrouwbaar waardoor ik heb doorgezet en het maar heb ondergaan. Uit-

aan de zeedijk.

Ter hoogte van het volgende keerpunt Oostrozebeke tussen Tielt en Roeselare werd het terug wat moeilijker. Daar een kwartier verloren om 600 m te winnen om terug aan de basis te zitten. Deze hoogte had ik broodnodig. Want opnieuw



Haven + stad Gent

verscheen er een plaat van middelhoge bewolking. Maar deze was veel hardnekkiger dan de vorige en er was ook geen enkele cumulus eronder te bespeuren.

Eens onder deze plaat was het volledig dood. Compleet niets van beweging in de lucht. Dan maar zeer voorzichtig gevlogen om zo ver mogelijk te geraken. Boven Waregem op 1200 m begonnen er terug cumuli te verschijnen in de verte aan de horizon. Ik kreeg terug hoop! Maar dan moest ik daar wel eerst geraken en ze hingen nog heel ver weg... Op mijn vluchtcomputer zag ik het eerstvolgende vliegveld Amougies. Finalglide toonde 0 m voor dit vliegveld maar wel met een ingestelde veiligheidshoogte van 350 m dus recht naar dit vliegveld gevlogen om daar te landen en frequentie in de radio gestoken. Want ik schatte dat de cumuli er vlak achter gingen liggen helaas.

Naarmate ik korter en korter bij het vliegveld van Amougies kwam en ondertussen ook lager en lager kwam te zitten zag ik dat waar de cumuli terug begonnen daar de plaat ook

eindigde en zag ik achter deze plaat terug het knalweer. Wat dus eens heel zuur zou worden met dat ik het net niet ging halen. Aangekomen boven Amougies op 500 m maar veel opties waren er niet. Tot ik plots een cumulus zag rechts van mij dus 90° bocht en er recht naartoe. Toegekomen onder de cumulus op 350 m en ondertussen na een steek van 32 km onder deze dode plaat!! Maar eigenlijk weinig hoop gehad om het te vinden met dat de basis zo hoog hing en ik zo laag... Maar plots begon dat toch te stijgen! Deze pomp bracht mij wel maar tot 900 m maar wel voldoende hoog om de frequentie van Amougies uit de radio te zwieren en om terug in het knalweer te geraken.

De eerstvolgende pomp was direct bingo! Terug op een aangename 1400 m. Maar echt in het knalweer zat ik nog niet. Ik zat op de grens van het knalweer en de hardnekkige plaat. Met rechts van mij (het zuidwesten) de plaat met enkele sombere cumuli en links van mij het échte knalweer. Uiteraard, zoals dat altijd gaat in België, lag dit échte knalweer onder de tma van Brussel... Daar ging

ik echt niet onder vliegen. In de verte zag ik het ook voor mij beteren.

Driekwartier later en 53 km verder ben ik terug in het échte knalweer geraakt om 18u ondertussen al, tussen Charleroi en Florennes. Er waren nog af en toe pompen van 2 m/s dus er was nog hoop om de proef rond te vliegen. Maar de basis steeg niet meer, die bleef steken op 1500 m MSL. Ondertussen komt de grond ook nog eens omhoog met een goeie 200 m en de cumuli begonnen fel te minderen waardoor het lange steken werden.

Bij de volgende cumulus toegekomen op 900 MSL (650 AGL) en daar zag ik een boer het graan afrijden. Dus gered door een boer. Maar helaas kon ik maar 150 m winnen en maar door dan naar de volgende cumulus. Daar toegekomen op 450 m AGL en deze cumulus zag er gelukkig beter uit dan de vorige. Maar toen zag ik daar opnieuw een andere boer het graan afrijden. Deze pomp bracht mij op 950 m AGL met amper een gemiddelde van 1 m/s. Doorgaans zijn de pompen beter boven een veld waar het graan wordt afgereden. Toen begon ik de nattigheid al te voelen: 2x op rij gered door een boer en het snel verdwijnen van de cumuli. Als ik nu geen boer meer zou vinden die het graan af doet, zou ik eindigen naast de boer in het veld.

17 km verder toegekomen bij de eerstvolgende cumulus op 300 m AGL boven het ULM-vliegveld van Maillen en op 45 km van Goetsenhoven. Deze wolk zag er wel somber uit en ik zag geen boer meer bezig op de grond in het veld. Dus ik wist al hoe laat het was... Uiteindelijk werd dat ook bevestigd en vond ik er enkel maar een nulletje die al snel na een paar toe-

ren negatief werd om 18u45. Er kwam ook een hangglider van Maillen bij mij meedraaien maar ook deze zakte erdoor. Wel zéér vriendelijke mensen daar op het vliegveld, zij kwamen mij direct helpen om de vlieger aan de kant te zetten. Ze vroegen van welk vliegveld ik kwam en blijktbaar is Goetsenhoven een bekend fenomeen daar nu met al onze buitenlandingen op korte tijd haha. Er was nog veel bedrijvigheid op het vliegveld maar iedere hangglider zag ik telkens opnieuw onderuit zak-

ken. Dus blijktbaar had ik inderdaad geen kans meer, wel jammer want net het makkelijkste been van de hele vluchtkwam eraan: 40 km met de wind mee naar Goetsenhoven.

Bedankt team Astrid en Koen voor de ophaalploeg. Er werd al getipt dat er daar aan de overkant een goed restaurant was dus ik daar naartoe in afwachting om te reserveren. Helaas gingen zij niet meer zo lang openblijven dus zijn we ergens anders gaan eten.

Al bij al zéér leuke en uitdagende vlucht met wisselende weertypes en op veel nieuwe plaatsen geweest! Uiteindelijk ook 328 graden van de 360 graden van de charronde afgelegd wat wel een knappe prestatie is voor een eerste keer.

Op WeGlide zijn er meer foto's te vinden met tekst: weglide.org/flight/180208

Glenn Hostens



Maillen

De gele mosterd plant

In november en begin december kleurde ons vliegveld geel door de gele mosterd plant. Deze eenjarige plant gebruikt de boer als groenbemesting. Hij wordt gezaaid in september en na ongeveer 7 à 10 weken staat de plant in bloei. In korte tijd heeft de boer een grote hoeveelheid organische stof. De plant wordt meer dan één meter hoog. Hij is niet vorst vast. Wanneer hij in bloei staat, is hij een trekpleister voor de bijen.

Meestal in december wordt de plant met een klepelmaaier stuk geslagen waarna de boer hem onder ploegt. Op ons vliegveld zal de boer in 't voorjaar aardappelen planten en voederbieten zaaien.

Die beiden in 't najaar zullen geoogst worden.

Wat ik niet wist, is dat deze plant eetbaar is voor de mens. Men kan hem stoven zoals andijvie. Maar even goed op een broodje leggen zoals rucolasalade. Maar eerlijk gezegd, ik heb het nog niet gezien.

Bij een vroege inzaai, kunnen de zaadjes gebruikt worden voor het maken van mosterd. Dan moet de plant reeds in bloei staan in juni-juli. En kan hij ook niet gebruikt worden als groenbemesting.

De zaadjes van deze plant kunnen vrij gekocht worden.

Theo Stockmans



Barcelonnette 2022: Op zoek naar golf!

Na lang uitkijken was het op 30 juli eindelijk zover: naar goede gewoonte trokken we ook dit jaar opnieuw naar de Franse Alpen. Een 1000-tal kilometer verder, kwamen we aan op het vliegveld van Barcelonnette waar we een plaatsje uitzochten voor de Discus.

Na een paar dagen platte rust, vertrok Bart op 2 augustus voor een eerste vlucht met zijn toestel. Enkele dagen later huurden we de Duo Discus XL en nam Bart me mee op een 3-uur durende vlucht rond de Vallei van de Ubaye. Wat ons onmiddellijk opviel, was de lage waterstand van het meer van Serre-Ponçon. Sommige stukken stonden zelfs helemaal droog! Zo ook de hoger gelegen bergmeren: Lac des NeufCouleurs was amper te herkennen. Van de anders zo kenmerkende hartvorm, bleef nu niet veel meer over... Omdat we voor deze vlucht geen zuurstof bij hadden, bleef de hoogte waarop we vlogen beperkt tot zo'n 3500 meter (boven zeeniveau). Veel meer heb je in de bergen uiteraard niet nodig voor een spectaculair zicht, dacht ik... Het echte spektakel zou nog volgen...

Een week later mocht ik opnieuw mee met Bart in de Duo Discus XL. Er stond die dag wat

golf! Elke vakantie opnieuw hoor ik heel wat verhalen over de golf, de turbulente rotors, de stilte en kalme lucht eens je de laminaire luchtstroom hebt bereikt, de ongelofelijke hoogtes die je ermee kan bereiken,... Het spreekt dus voor zich dat ik geen twee keer moest nadenken toen Bart voorstelde om de golf te gaan opzoeken! Deze keer waren we gelukkig wel voorzien van een goed gevulde zuurstoffles.

Golfvliegen is een specialiteit op zich, maar niettemin lukte het Bart om na wat zoekwerk de golf in te geraken. We kregen een klein voorproefje boven de Morgon, een imposante berg aan de rand van het meer van Serre-Ponçon. Maar even later, ergens tussen de Grand Bérard en de Tête de Siguret, klommen we naar maar liefst 5000 meter! Het was er inderdaad heel stil en er was niet de minste turbulentie. En het zicht was fenomenaal: de Glacier Blanc en zelfs de Mont Blanc waren goed te zien. Ook de Monte Viso, die normaal gezien altijd goed verborgen zit achter een wolkensluier, was nu helemaal zichtbaar. De bergen leken mierenhoopjes onder ons. De wolken waren naast, boven en onder ons. Het voelde alsof ik midden in een natuurdocumentaire was beland, hoog bo-

ven de begane grond, tussen de wolken.

Als afsluiter vloog Bart richting Les TroisEvêchés, om de hoogte eruit te vliegen. Na een vlucht van 4 uur stonden we terug met onze twee voeten op de grond. En ja: de golf was alles wat ik ervan had verwacht en zoveel meer! Dit was weer een vlucht die me nog lang zal bijblijven: Dank u Bart!

Naast het vliegen trokken we uiteraard ook dit jaar opnieuw te voet de bergen in. We verkenden enkele bergen die langs het parcours liggen of waar er vaak naartoe gevlogen wordt: zo liepen we over de rug van de Montagne de Chabre en wandelden aan de voet van de Pic de Bure.

Maar een echte aanrader, was de wandeling die ons naar de voet van La Grande Séolane leidde. We vertrokken op Col d'Allos. Het pad liep over een bergkam en met het nodige klim- en klauterwerk, bereikten we La Tête de Sèstrière op 2575 meter boven de zeespiegel. Van hieruit hadden we een prachtig zicht op de vallei van Allos en de vallei van de Ubaye, maar ook op verschillende bergen: Les TroisEvêchés, La Grande Séolane en Le Chapeau de Gendarme.

Zoals je ziet, hebben we ons alweer geen minuut verveeld en valt er naast het vliegen ook ontzettend veel te beleven in Barcelonnette. Onze drie weken vakantie zijn voorbij gevlogen en we kunnen nu weer uitkijken naar volgend jaar!

La Grande Séolane

Nathalie Dormaels



In de verte: Monte Viso in Italië

Charron 2022

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

BINNENLAND		BUITENLAND	
Club		Club	
15	Theo Stockmans		niemand
23	Sam Cuyvers		
26	Andre Zucka	Standaard	
27	Erwin Huybens	1	Bart Huygen
29	Christophe Debrabanter	24	Jan Waumans
31	Glenn Hoestens		
38	Michaël Klofac	Open/ Ren	
Standaard		4	Theo Stockmans
12	Glenn Hostens	9	Sébastien Mathieu
50	Sam Cuyvers	22	Mattijs Cuppens
51	Bart Huygen	27	Bart Huygen
56	Jan Waumans		
62	Stijn Devalck		
Open/ Ren			
6	Ruben Michaux	Motor	
9	Sébastien Mathieu	20	Johan Vanhoyland
16	Theo Stockmans		
23	Mattijs Cuppens		
25	Bert Cleynen		
27	Glenn Hostens		
35	Rudi Coomans		
40	Koen Pierlet		
Motor		Junioren	
22	Andre Ruymen	3	Glenn Hostens
		13	Sam Cuyvers
Beker Michel Aerts (OP)		Beker Gaston Peeters (VV)	
9	Glenn Hostens	2	Ruben Michaux

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 8 ste plaats met 70428,3 punten. Dit is dezelfde plaats als in 2021. Maar wel met ongeveer het dubbele aantal punten; wegens Corona en het slechte weder.

18 piloten hebben in één van de klassen minstens 500 punten bij elkaar gevlogen. Dit zijn er 4 meer dan in 2021. Dus wij zijn op de goede weg..

Zijn vlucht op de Charron zetten betekent ook dat iedereen die vlucht mag en kan zien. Maar ook dat je geen schending van het luchtruim gepleegd hebt. Maar het omgekeerde is ook waar. Als je schrik hebt om je vlucht "openbaar te maken" kan als oorzaak een luchtruimprobleem zijn.

Ons luchtruim lijkt op een labyrint. Het is nu eenmaal zo. En ondanks de inspanningen van Luc en Mattijs zal het er niet op beteren. Wij moeten er mee leven. Daarom vind ik het reeds een prestatie om er in rond te toeren volgens de regels van de wet.

Maar laat het aan gans de zweefvliegwereld zien dat je het kunt.

Theo Stockmans



Reclamebord voor de opendeur plaatsen



Wim snoeit de hagen rond de parking



Opleiding "lierkabels vlechten" door Eric

Charrondeelnemers

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

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
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
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
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									
Holsbeeck Dries													x							
Hostens Glenn																x	x	x	x	x
Huens Carl	x																			
Huybens Erwin																			x	x
Huygen Bart	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
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x													
Michaux Ruben								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
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
Tobback Brett													x	x	x	x				
Trappeniers Roel												x								
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x														
Vandebecck Jelle	x	x	x	x	x		x	x												
Vandebecck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					
Vandebecck 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
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
Wouters Jérémy								x	x	x										
Zucka Andre																				x
	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22

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

naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Albastov Ahmed	x				
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				
Francart Griet	x	x	x		
Gemis Jens		x			
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x	x		
Hendrickx Jan	x	x	x		
Holsbeekx Dries	x	x			
Hostens Glenn	x	x	x		x
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Huybens Erwin		x			
Mathieu Sebastien	x	x	x	x	x
Matthijs Michaël	x				
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x	x	x		x
Moens Herman	x	x	x		
Morozovs Dmitrijs		x			
Nuyts Jörgen	x	x	x		x
Pierlet Koen	x	x	x		
Ruymen André	x	x	x		x
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Trappeniers Roel	x				
Vandebeeck Luc	x	x	x	x	x
Vandenputte Senne	x	x	x		
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhoyland Johan	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie	x				
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			
Zucka Andre	x	x			

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

Theo Stockmans



Nieuwe batterijen voor het golfkarretje



Herstelling vario ASK23



En toen was er weer licht in het leslokaal

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-OO45	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-OO45	4
29/05/21	514,2 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
28/05/22	545,9	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
28/05/22	517,7	Ruben Michaux	Duo Discus	D-2410	/
28/05/22	510,1	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-OO45	/
06/08/22	601,4	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-OO45	/
06/08/22	503,8	Glenn Hostens	Duo Discus	D-2410	1

OP: opgegeven proef

VV: vrije vlucht

*: was een FAI driehoek (kortste been mag niet kleiner zijn dan 27% van de totale afstand en het langste niet meer dan 45% van de totale afstand). De keerpunten waren: Rethel (F) en Ulmen (D). Is de enigste FAIΔ die vanuit EBTN werd gevlogen.

** Landde buiten op zijn tweede keerpunt (Bayreuth/D).

*** Afgebroken op het laatste been

**** Afgebroken op het 5^{de} been

***** FAI 750 Km

Alle proeven met Max drie keerpunten, waren diamanten vluchten.

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

Theo Stockmans

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@dewouw.net.

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- › JPEG
- › TIF

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

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Nathalie Dormaels
Paul Ene
Glenn Hostens
Theo Stockmans
Brett Tobback
Sanden Vanden Wyngaerd

Foto's

Mattijs Cuppens
Nathalie Dormaels
Paul Ene
Glenn Hostens
Theo Stockmans
Brett Tobback

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.



