



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 19 nummer 4
Van oktober tot december 2013



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 19 nummer 4
Van oktober tot december 2013

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Theorielessen zweefvliegen



Op zondag 27 maart ging opnieuw onze jaarlijkse theoretische lessenreeks zweefvliegen van start. Dit jaar zijn er 12 inschrijvingen. De lessen lopen nog tot begin februari.

Radiocursus



In november werd ook gestart met een radiocursus, om zoveel mogelijk piloten de kans te geven om nog voor de invoering van de EASA-vergunning een radiovergunning te behalen.

Winterwerk



Piet Vanosmael en Koen Pierlet naaien de vleugel van de ASK13 D-6988..

In dit nummer

Radiocursus.....	1
De Wouw heeft een lier!.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Vliegveld.....	3
Inspectie vliegveld.....	3
Juniorweekend 2013 @ EBBT	4
Porta Westfalica	5
Milieu.....	7
Halloweenwandeling 2013.....	8
Afstandsvliegen in onze club..	9
Sportbrevetten.....	9
Aanpassing reglement.....	9
Afstandsvliegen voor WO2....	10
Eerste 300km vanuit EBTN..	12
Trui "Ladies De Wouw"	15
Vinon	16
Traben Trarbach.....	18
Charron 2013.....	20
Charrondeelname.....	21
Aankoop van een lier.....	22
Artikels voor Cumulus	24
Colofon	24

Foto cover

Inspectie van de nieuwe lier net voor de aankoop in Nederland.

Woordje van de redactie

2013 loopt op zijn laatste beentjes. Het jaar weergeven in cijfers is voor de volgende Cumulus. Als het weer wat meezit, kunnen we nog wat vluchtjes meenemen van ons kerstkamp. Ervaring heeft men nooit te veel. Zij die dat toch durven te beweren, lezen best eens een boek over human factors.

Al bij al kunnen we zeggen dat het afgelopen jaar een normaal zweefjaar was. Met wat ups en downs maar zonder echte superdagen.

Zoals iedereen al weet, heeft onze sectie een lier aangekocht. Lieren is een goedkopere manier om onze sport te beoefenen. Verschillende van onze leden konden dit reeds aan den lijve ondervinden op ons eigen vliegveld in februari, of in het Duitse Wershofen en Traben-Trarbach.

Mits enkele aanpassingen is onze lier "trekwaardig". Dit wil nog niet zeggen dat wij dan onmiddellijk van start kunnen gaan. In de schoot van onze sectie zullen liermannen of – vrouwen moeten opgeleid worden. Er zullen beurtrollen moeten opgesteld worden en het belangrijkste, het strikt naleven van de veiligheidsrichtlijnen, zowel op de grond als in de lucht.

Volgend jaar zullen wij allen onze Liga zweefvergunning moeten omwisselen voor een EASA vergunning. Het afleveren van dit laatste document zal gebeuren door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en er hangt natuurlijk een kostenplaatje aan. Wanneer en hoe dit gaat gebeuren weten we nog niet. In elk geval zullen jullie tijdig verwittigd worden en waarschijnlijk zal er een algemene vergadering in onze sectie gehouden worden met dit item als enig gespreksonderwerp.

Bij het omwisselen van onze vergunning, vraagt DGLV niet alleen onze Liga vergunning maar ook ons (laatste) vliegboekje. Het zullen met die uren en starts zijn waarmee DGLV rekening gaat houden.

Een fictief voorbeeld: iemand heeft een passagierslicentie, hiervoor heeft men o.a., minimum 50 uren solo nodig. Staan nu in het vliegboekje maar 49u55', dan verliest de piloot zijn of haar passagierslicentie, men kan de proeven opnieuw afleggen en men zal hiervoor weer eens moeten betalen. En het correct bijhouden van het vliegboekje is een persoonlijke taak.

Dus een verwittigde man of vrouw zijn er twee waard.

Aan iedereen nog prettige eindejaarsfeesten en een gelukkig, voorspoedig en veilig 2014.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › Za 25/01: Algemene Vergadering zweefvliegen
- › Za 01/02: symposium Liga te Oostmalle
- › Za 22/02: Algemene Vergadering club
- › Vr 14/03: Vleugeluitreiking

De volgende werkdagen kan er gevlogen worden:

- › Di 15/04: verjaardag Koning Filip
- › Vr 02/05: militaire brugdag
- › Vr 30/05: idem
- › Ma 10/11: idem

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

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

Vliegveld

Ondertussen heeft onze club een schrijven ontvangen van Defensie waarin staat dat het volledige vliegveld zal overgeheveld worden naar het Ministerie van Financiën/Regie der Gebouwen. Maar een datum staat er niet vermeld.

Onze club gaat nu trachten om een onderhoud te hebben met een verantwoordelijke van de Regie der Gebouwen. Wij gaan vragen om onze huidige concessie met Defensie, in zijn totaliteit, te laten overgaan naar het Ministerie van Financiën.

Wat betekent dit voor onze club?



1W installeert een nieuwe windzak

Een voorbeeld: indien wij een loods willen bij plaatsen, zal die aanvraag niet meer gericht worden aan Defensie, maar wel aan Financiën.

Hierbij mag men niet vergeten dat het luchtruim boven EBTN wel militair blijft.

Een voorbeeld: bij het organiseren van een opendeur moet er zowel aan Financiën (grond) als aan Defensie (luchtruim) de toelating gevraagd worden.

Dit brengt voor ons een klein beetje meer administratief werk mee. Maar onze club zal er moeten mee leven.

Op gebied van de inplanting

van de politieschool is het kalm. Enkel een uitzending op de ROB, begin december, verstoort de stilte.

Op 25 mei 2014 zijn het parlementsverkiezingen. En volgens mij gaat er voor die datum niet veel meer bewegen.

Wordt vervolgd

Theo Stockmans



Het gat aan de baandrempel 06 wordt hersteld door clubleden van De Wouw

Inspectie vliegveld

Om de vijf jaar krijgt ons vliegveld een inspectie door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Ondanks dat wij op een militair vliegveld actief zijn, moet EBTN voldoen aan de directieven van DGLV. Daar Goetsenhoven ook wordt gebruikt door de luchtcadetten (een semi militaire – burgervereniging) gelden ook voor hen deze richtlijnen.

Bij de inspectie begin dit jaar, werden enkele opmerkingen gegeven. Onze club is samen met Defensie rond de tafel gaan zitten om de uit te voeren taken te verdelen. Zo werd overeengekomen dat (de belangrijkste):

- Defensie: plaatsen nieuwe windzak en schilderen van de RWY's
- De Wouw: uittekenen van de nieuwe veiligheidsvlakken door een erkende landmeter,

wegnemen van de borduren aan RWY 35, het dichten van enkele gaten langs de RWY's en het snoeien van struiken aan RWY 17.

Mijn dank aan de leden die hieraan hebben meegewerkt.

En nu wachten op de nieuwe inspectie.

Theo Stockmans

Juniorweekend 2013 @ EBBT

Ieder jaar wordt er zoals iedereen wel weet eind september een juniorenweekend georganiseerd. Een weekend waar al de zweefvliegende jeugd van Vlaanderen een heel jaar lang vol ongeduld naar uit kijkt. Voor de mensen die onze verhalen nog steeds niet gehoord zouden hebben is het weekend makkelijk samen te vatten in een paar woorden: vliegen, drinken, eten en feesten! En natuurlijk, bekomen de day after.. Dit jaar was het de tiende editie en het zou er eentje worden om nooit te vergeten. Wel, dat zullen we inderdaad niet snel doen.

Reeds in januari verscheen er een bericht op Facebook om het evenement aan te kondigen. Ook dit jaar was het weer de vliegclub van Brasschaat die het weekend ging organiseren. Na de last minute editie van vorig jaar zouden ze nu dus wat vroeger beginnen met de organisatie ervan. Het beloofde een geweldige editie te worden met tal van specials en verrassingen. Ze noemden het dan ook 'Juniorenweekend X'.

Zoals elk jaar hadden we ook dit jaar de kans om met verschillende toestellen mee te vliegen. Zelfstarters, oldtimer zweef- en motorvliegtuigen, acrotoestellen,... voor ieder wat wils. Toen ik hoorde dat je ook kon meevliegen met een SV4 en acro kon doen ermee, heb ik me meteen ingeschreven omdat het first come, first serve was. Ik was de dag zelf dan ook tweede om te vliegen. Dit was echt één van de mooiste vluchten die ik tot nu toe gemaakt heb. Het gevoel dat je vliegt in de openlucht, met het geluid van de motor net voor je en de gedachte dat je eigenlijk aan het vliegen bent met een stukje geschiedenis is onbeschrijf-

lijk. Als je dan ook nog eens in je gordels hangt met de grond boven je en je gewicht verdrie- of viervoudigd wordt, dan is de ervaring compleet. Hiervoor nogmaals mijn dank aan 'Feel the sky', het bedrijfje dat deze vluchten verzorgde.

Natuurlijk waren er ook nog andere toestellen dan een SV4 waar je mee kon vliegen. Zo waren er twee acrozwevers van onze noorderburen, een ASK-21 en een Fox. Deze gingen gemakkelijk tot 6G, waar je naar het schijnt toch even van moest bekomen na de landing. Er waren ook enkele oldtimer zweevers, zoals een Pratt-Read LNE-1, 'gewone' zweefvliegtuigen zoals een Super Blanik en een Arcus, en zelfstarters zoals de Stemme S10, DG1000 en de Pipistrel Taurus. Ze hebben allemaal hun uren gemaakt die dag.

Op de facebookpagina stond te lezen dat er nog een special act was.. "Hint: +9.0/-6.0G, fireworks and smoke." Iedereen stond te kijken hoe bij sunset twee Piper Supercubs in formatie en met al hun verlichting aan rondjes vlogen boven het vliegveld. Maar wat had dit dan te maken met 'fireworks and smoke'?

Ondertussen werd een Fox acrozwever opgesleept door

een Pawnee. Het beste van de show moest dus nog beginnen. Eens losgekoppeld begon een prachtig schouwspel. Onder de vleugels en romp van de Fox was LED-verlichting geïnstalleerd. Eén voor één zagen we al de kleuren van de regenboog verschijnen in de lucht en dit in alle denkbare posities dat een zwever in de lucht kan hangen. Maar nog steeds geen fireworks and smoke.. En jawel toen kwam het, vuurwerk in de lucht! Aan de twee vleugeltippen werden flares ontstoken, wat absoluut adembenemend was om te zien. Het publiek op de grond werd er ogenblikkelijk stil van. Na enkele low-passes en de landing van de toestellen volgde er een luid applaus van het publiek. Welverdiend, chapeau!

Zoals de traditie het wil, volgde dit alles door een lekkere maaltijd, een geweldig feest en 's morgens de reeds aan gewende 'Auw'.

In naam van heel de jeugd wil ik bij deze de organisatie nogmaals bedanken voor het fantastische weekend. We kijken al uit naar volgend jaar, tot dan!

Senne Vandenputte



Deelnemers aan het juniorenweekend verzamelen op de piste...

Aan de helling in Porta Westfalica

Hellingvliegen vanaf Porta Westfalica sprak al een tijdje tot de verbeelding. Sinds enkele jaren zien we in de herfstperiode op de Charron.line telkens enkele vluchten verschijnen van 250 tot soms zelfs 500 km, telkens op relatief lage hoogte (tussen 250 en 500m). En dat tijdens een periode waar in België het overlandseizoen al even achter de rug is. Het werd is tijd om dit zelf eens te gaan proberen ...

Porta Westfalica is eigenlijk één van de verschillende vliegveldjes in een heuvelachtig gebied langs de Weser rivier, ongeveer 70 km zuidwest van Hanover, Duitsland. Porta dankt zijn naam aan een onderbreking in de heuvelrug en staat symbool als de 'poort' naar de regio Westfalen. Ten westen van Porta loopt de heuvelrug genaamd Wiehengebirge, ten oosten het Wesergebirge. Deze lage heuvelrug, tussen 250 à 350m hoogte MSL, loopt bijna ononderbroken over enkele tientallen kilometers. Dit maakt dat met een strakke zuid-zuidwestenwind vanaf een 30 kph de helling goed aangeblazen wordt en de wind geen andere optie heeft dan over deze lage helling te gaan. Dit stelt ons zwevers in staat langs helling te vliegen en in deze opwaarts geblazen wind hoogte te houden. In ideale omstandigheden kan men vanaf Porta naar het westen zeker 30km ver vliegen, naar het oosten een 40km, en indien met de oversteek naar de heuvelrug aan Ith kan maken tot 75km.

Gezien de omstandigheden nogal vrij specifiek en helemaal juist moeten zijn opdat de helling goed zou werken, moet de meteo goed opgevolgd worden. Met zwakkere wind of afwijkend windrichting kan de helling op een kleiner gebied ook

werken, maar voor een lokale vlucht rij je op een vrijdagavond geen 4 uur op. Typisch onstaat er een gunstig windveld tussen twee weersfronten in, moet het front en bijhorende regen juist tijdens de nachten doorkomen, en dan kan er overdag tussen de fronten door gevlogen worden. Als het even kan dan valt dit alles bij voorkeur samen tijdens het weekend. Het weekend van 26 en 27 oktober leek het gunstig te worden. Woensdag voorafgaand werd er reeds druk rondgemaild tussen de piloten van verschillende Vlaamse clubs, en werd er afgesproken wie wel en niet kon. Ik had besloten zaterdag te gaan; zondag werd er gunstigere wind voorspeld maar meer kans op regen. Vrijdag werden de plannen nogmaals bevestigd, en na de werkdag werd in zeven haasten nog snel iets gegaan, de wagen volgeladen met het nodige slaap- en vliegerief, en om 19u30 was ik met de LS3 in aanhanger achter de wagen op weg naar Porta. De jongens van Diest die een uur vooruit reden hadden het geluk om net voor het regenfront te rijden, ik had het ongeluk om zo goed als heel de rit in de hevige buienlijn te rijden. Dit leverde de nodige vertraging op waardoor ik uiteindelijk pas om 12 uur ter plekke aankwam. Ik zocht snel een plaatsje voor de aanhanger, nog een pintje gedronken met de reeds aangekomen vrienden en vervolgens gaan slapen na de zware rit.

Om 7 uur werd ik al gewekt. Het was licht betrokken, nevelig, niet al te veel wind, maar de eerste toestellen stonden al klaar in piste op de lierstartplaats. Met een gevoel dat schommelde tussen ongeloof dat er al toestellen in piste stonden, en dat het mij eigenlijk (nog) niks kon schelen om-

dat ik nog wat langer had willen slapen, sleurde ik mij toch overeind om mij klaar te maken voor deze nieuwe vliegervaring. We monteerden de zwevers en maakten ze vliegklaar. We besloten om onze zwevers naar de startplaats voor sleepstarts te brengen; de sleepstart was wel wat duurder maar de wachtrij was er kleiner en sowieso had ik me voorgenomen om mij met de sleper netjes aan de helling zelf te laten afzetten, gezien het mijn eerste start in die omgeving was. We kochten onze starttickets, en gingen dan nog even snel even ontbijten. We merkten dat de eersten al begonnen te vertrekken; het ontbijt werd ingekort, het nodige gerief werd nog uit de wagens verzameld en we stapten naar onze zwevers. Het ging allemaal vrij snel; aan de zwevers aangekomen hielp ik het toestel voor me in de lucht waarna ik meteen mijn LS3 in piste moest zetten, instappen, aanhaken en voor ik me nog al te veel vragen kon stellen hing ik in de lucht... Op 400 meter smeed de sleper mij er af en hing ik tussen de wolkenflarden boven de helling. De wind was al wat opgekomen maar stond nog niet zo strak, dus ik vloog richting helling om stijgen te vinden en begon deze te volgen richting westen. Pas vanaf een 300 meter hoogte kon ik aansluiten met de stijgwind van de helling. Er waren nog niet veel zwevers in de lucht, maar via de radio had ik vernomen dat er andere zwevers al verderop aan de helling richting westen hingen. Als het voor hen werkt dan voor mij ook dacht ik, en vertrouwend dat de helling goed genoeg zou werken zette ik mijn weg voort. Toch even rustig en alert vliegen, want we vliegen de hele tijd eigenlijk op circuithoogte. Maar ondanks dit vreemde gevoel, was het fantastisch om op



Na de landing in Porta

een 'nulleke' gewoon laag de helling te kunnen blijven volgen. Ik keek even op de klok; het was nog maar amper 10 uur 's ochtends ... Een zalig gevoel om zo vroeg in de grijze ochtend laag langs de helling te vliegen terwijl de wereld onder je rustig zijn dag start. Een prachtig zicht ook die helling, die wel in brand leek te staan; condensatieslierten die zich langs de helling omhoog werkten en aan de top loskwamen, en de bomen die een prachtig bruinrood herfstkleurenpalet toonden. Het gevoel dat de helling werkte, tesamen met mijn ervaring uit de bergen, maakte dat ik me eigenlijk redelijk op mijn gemak voelde en volop van het mooie uitzicht kon genieten. Op bepaalde plaatsen gaf de helling vrij goed, zodat ik terug kon doorstijgen tot de nog vrij lage wolkenbasis van 400 meter. Maar op een gegeven moment zag ik enkele zwevers een stuk lager terugkeren, de helling maakte hier een bocht en de heuvelrug begon hier wat meer onderbrekingen te tonen. Het steeg inderdaad niet zo geweldig meer en zakte langzaam. Na 18km rechtuit gevlogen te hebben na loskoppelen besloot ik ook rechtsomkeer te maken. Juiste beslissing zo bleek; de wind kon de helling hier niet zo ideaal aanblazen en die dag kon je dus inderdaad

niet te ver naar het westen vliegen. Bijna terug ter hoogte van Porta aangekomen passeerde Yves me met zijn Nimbus4DM, hij was net op een ander vliegveld vertrokken en vloog nu richting westen. Ik besloot verder naar het oosten te vliegen, en stak de onderbreking in de helling over. Het oostelijk gedeelte werkte aanvankelijk minder goed dan het westelijk deel. Het was toch uitkijken om niet lang te blijven treuzelen en zoeken in de stukken die niet goed gaven. Je moest de plaatsen waar de helling wel goed gaf memoriseren, om zo tijdig te kunnen terugkeren naar deze plaatsen om je weer omhoog te werken. In het oostelijk deel kan je soms al eens golf vinden langs de helling of in de valei. Maar na enkele vruchteloze pogingen was ik verplicht om terug te keren naar de helling, wou ik niet voor de middag nog in een akker staan. Verder naar het oosten was het voor de middag nog te vochting met grote plukken wolk aan de helling, dus besloot ik maar weer richting westen te vliegen. De hele vlucht die volgde was eigenlijk een opeenvolging van verschillende experimenten terwijl ik van uiterste westelijke punt naar uiterste oostelijk punt vloog en omgekeerd;

- proberen om de plaatsen met beste stijgen en sterkste dalen

te voorspellen en te memoriseren

- uitkijken naar veranderingen in wind en andere zwevers om ergens golf proberen mee te pikken
- de uiterste punten in westen en oosten proberen te verleggen
- proberen om de gemiddelde snelheid op te drijven
- vergelijken rendement tussen laag en hard langs de helling vliegen ipv erboven
- de oversteek naar de aansluitende helling van Ith is me niet gelukt en zal voor een volgende keer zijn

Na bijna 7 uur gevlogen te hebben, toch nog via golf tot 800 meter geraakt te zijn, en 295 OLC overlandkilometers, was het goed geweest en om 17 uur stond ik veilig aan de grond in Porta. Eind oktober wordt het ook alweer vroeger donker. Maar wie wil kan gerust tot sunset aan de helling blijven hangen, zolang de wind er maar is. De meeste zwevers kwamen rond hetzelfde tijdstip binnen en er werd dan ook massaal afgebouwd. De geslaagde vliegtag, en dit zeker voor eind oktober, werd met de groep Vlaamse piloten afgesloten met een tafel vol schnitzels in het lokale vliegveldrestaurant, hoe kan het ook anders. Sommigen bleven nog om zondag een tweede poging aan de helling te wagen, maar ik had nog een hele rit voor de boeg. Na afscheid genomen te hebben van de vrienden vertrok ik dan weer richting Goetsenhoven, gelukkig ditmaal wel een droge rit! Om 1 uur 's nachts stond de LS3 weer op zijn vertrouwde plaats op Goetsenhoven, en was ik blij dat ik het eigen bed kon opzoeken.

Aan de helling vliegen bij Porta was een fantastische ervaring. Het is leuk om een verlengde aan het overlandseizoen te

breien, en het overbrugt de winterperiode. De meteo-condities moeten natuurlijk weer helemaal kloppen, maar dat blijft eigen aan onze zweef-sport. Het blijft daarom natuurlijk moeilijk om dit lang op voorhand te plannen, waardoor je enkele dagen op voorhand moet kunnen beslissen om je weekendplannen om te gooien. Ook weer typisch voor onze zweef-sport natuurlijk, maar hier krijg je de dubbele rit van 4 uur er nog cadeau bovenop. Het blijft een avontuur om op een andere locatie te vliegen, en hier zijn de omstandigheden toch ook nog zeer specifiek. Je vliegt steeds laag langs de helling, op een hoogte waarop je in andere omstandigheden je landingscircuit aan het voorbereiden bent of zelfs al in circuit zit. Dat maakt dat je toch best niet met hout en doek naar ginder trekt (hoewel ik er 1 Bergfalke heb zien vliegen), maar vooral dat je als piloot toch over enkele essentiële vaardigheden beschikt die je ook vanuit een uitgebreide overlandervaring en bergervaring kan halen. Vanaf de middag begin het er verschrikkelijk druk te worden langs de hellingen met zwevers die continu van west naar oost, en vice versa, op verschillende hoogtes en snelheden aan het vliegen zijn. Niet alleen een Flarm is dus essentieel, maar een goede look out en beheersing van het hellingvliegen en

de daarbij geldende voorrang-regels zijn een absolute must. Hier kan je je niet veroorloven van even van de helling weg te vliegen als het druk wordt, want dan sta je aan de grond. Ook je voorrang afstaan en/of op de verkeerde wijze uitwijken leidt tot verwarring in de drukte. Gezien je steeds op relatieve lage hoogte vliegt, betekent dit ook dat wanneer je een fout maakt en je je te ver weg van de helling en/of te laag laat zakken je 100% zeker in het veld staat. Je moet dus steeds klaar staan om mentaal snel te kunnen omschakelen naar een buitenlandingsituatie. Ik heb twee zwevers vlak voor mij zien buitenlanden, langs de helling. Een foutje en dan niet de juiste beslissing om te corrigeren maakt dat het plotseling heel snel gaat. Akkers zijn er voldoende, maar elke geslaagde buitenlanding begint toch met een juiste en tijdige terreinkeuze en tijdig de mentale switch te maken. En in deze omstandigheden moet dit alles vele malen sneller dan bij een klassieke overlandvlucht op basis van thermiek.

Eind februari bestaat er terug kans op gunstige omstandigheden om aan de Weser aan de helling te gaan hangen. Zoniet dan is het weer wachten tot na-jaar 2014, maar ze zien er me zeker terug!

Sebastien Mathieu

Milieu

Danny Pollet (motorsectie) is gestart met een overzicht te maken van de nog uit te voeren elektriciteitswerken. Vooral loods zuid lijkt een probleem te zijn. Of anders gezegd, wij weten niet goed hoe het aan te pakken. Alle bestaande leidingen te verwijderen en te vervangen door een nieuw circuit. Oftewel sommige delen te behouden of aan te passen. Oftewel.....

Omdat uiteindelijk een keuringsorganisme het geheel toch moet komen inspecteren, heeft de Raad van Bestuur beslist om een reeds vrijblijvende keuring te laten uitvoeren door dit organisme. Dit kost ons geld maar het kan ons ook veel geld sparen. Aan de hand van hun verslag kunnen we een erkende electricien de werken laten uitvoeren.

Sommige leden kunnen zich misschien afvragen, waarom zoveel kosten doen. Met de huidige elektrische leidingen kunnen we toch goed onze plan trekken. Dat is eigenlijk ook waar.

Maar de elektriciteit maakt deel uit van de inspectie door de plaatselijke brandweer, nodig voor het bekomen van onze milieuvergunning. En zonder keuringsverslag elektriciteit, beginnen ze er gewoon niet aan. Dus

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Piloten van verschillende Vlaamse clubs waren aanwezig

Halloweenwandeling 2013

Na de goede reacties op onze halloweenwandeling van vorig jaar, besloten we met al de jeugd nogmaals onze krachten te bundelen en te zorgen voor een nog betere editie dit jaar. We kregen na afloop van de vorige editie niet alleen goede reacties, maar ook heel wat tips. Kritiek was er niet, maar een aantal dingen konden toch beter of anders, en één van die tips was om er meer een verhaal van te maken. Wel, zo gezegd, zo gedaan!

Na wat brainstormen, nadenken en overleggen kwamen we uiteindelijk bij een artikel dat ophing in ons clubhuis aan de deur van het briefinglokaal: 'België verliest zijn moedigste oorlogsheld' (Het Nieuwsblad, 2 augustus 2013). Dit zou het worden, onze verhaallijn. Natuurlijk zouden we het verhaal niet letterlijk vertellen hoe het was want dit had weinig te maken met Halloween en mysterie. Dus besloten we het verhaal wat te herschrijven.

Op 19 mei 1940 vallen de Duitsers Goetsenhoven aan. Een deel van het personeel wordt vermoord, vliegtuigen in beslag genomen en ontmanteld, en de overblijvende onderdelen worden verstopt in loodsen achter slot en grendel. Tienen valt mee onder de Duitse bezetting en alle in Goetsenhoven gestationeerde militairen die zich verscholen hebben worden gezocht.

Michel 'Mike' Donnet is één van deze militairen die tijdens de Tweede Wereldoorlog in Goetsenhoven gestationeerd wordt. Hij verschuilt zich, maar wil ontsnappen en naar Engeland vliegen om daar bij de Royal Air Force te gaan vechten tegen de vijand. Met de onderdelen die in de loodsen liggen, plant Don-

net te ontsnappen door zelf een vliegtuig te bouwen. Alle luchthavens en vliegvelden worden bewaakt door de Duitsers, dus het belooft niet makkelijk te worden. Met de hulp van een bevriende apotheker slaagt hij erin zijn eigen brandstof te destilleren en uiteindelijk ook zijn motor te doen draaien. Na bijna 7 maanden te hebben gesleuteld, slaagt hij er in de nacht van 16 op 17 november in om, dankzij de laksheid van de patrouillerende Duitsers, op te stijgen op EBTN.

De Duitsers hebben het echter al gauw door en het duurt niet lang of de luchtalarmen, zoeklichten en het luchtafweergeschut in gang treden en het toestel wordt neergehaald. Michel Donnet slaagt erin om te springen nadat zijn toestel geraakt wordt, en na een lange zoektocht vinden de Duitsers zijn parachute in een boom. Donnet werd echter nooit gevonden en er wordt beweerd dat elk jaar, in de nacht van 16 op 17 november, het toestel en zijn piloot nog steeds gehoord worden...

Om dit verhaal zo werkelijk en mysterieus mogelijk te kunnen overbrengen, deelden we ons in in verschillende kleine groepjes, om op 6 verschillende

punten het verhaal te kunnen vertellen aan de verschillende groepen die langsliepen. Ongeveer in de helft van de wandelroute bouwden we een keerpunt waar iedereen wat kon opwarmen met soep en jenever bij een kampvuur. Om de avond af te sluiten werd iedereen nog getrakteerd op een lekker bord videe met puree.

Het was een lange voorbereiding en heel wat werk om alles op punt te zetten zodat iedereen ervan zou genieten, en ondanks dat velen onder ons het druk hadden met school en werk, hebben we er naar mijn mening toch een geweldige avond van gemaakt. De voldoening is groot als je zoveel positieve reacties krijgt en ik wil bij deze dan zeker ook nog eens heel de jeugd bedanken om mee te helpen aan de avond en iedereen die zich heeft ingeschreven om er samen met ons een geweldige editie van te maken.

En wie weet, misschien komt er nog een editie volgend jaar... Maar dan liefst wel eentje met wat minder modder!

Senne Vandenputte



De kookploeg maakt halloweensoep...

Afstandsvliegen in onze club

In deze editie van ons tijdschrift heb ik getracht om een schets te maken van het overlandvliegen in onze club vóór WO II. Of met andere woorden de beginperiode ervan in De Wouw. Zo kunnen onze huidige clubleden zich een beeld vormen hoe onze "voorvaderen" het afstandsvliegen beleefden in de beginjaren van onze vereniging.

Tijdens het leven van een overland-zweefpilot zijn drie afstanden belangrijk: 50km, 300km en 500km. Zij zijn een onderdeel van respectievelijk het zilveren, gouden en diamanten brevet. Voor alle duidelijkheid, vinden jullie nog eens een overzicht van de sportbrevetten in dit tijdschrift.

Om de triade van verhalen volledig te maken, staat in deze Cumulus het verhaal van de eerste 300km, vertrokken vanuit Goestenhoven, gevlogen door Christian Pirson in 1988. Zonder GPS maar met een Michelin kaart en misschien een klein beetje op kompas. Men kan deze vlucht wat vergelijken met een ontdekkingsreis.

Reeds verschenen in onze editie van juni 2012, het artikel over de eerste 50km vanuit Goestenhoven door een clublid, en later voorzitter, Michel Galand. Hierbij wil ik nog kwijt dat deze vlucht gevlogen werd op 27/09/59 en gehomologeerd door de sportcommissie van 02/12/59.

En tenslotte verscheen in onze Cumulus van augustus 98, het verhaal van Marc Ruymen over zijn eerste 500km vanuit Goestenhoven, tevens de eerste vanuit EBTN. Deze werd gevlogen op 25/07/98 en gehomologeerd door de sportcommissie van 09/12/98.

In een van de volgende edities zal ik trachten om een overzicht te geven van de eerste clubleden die een volledig "D" brevet behaalden. Maar daarvoor moet ik nog eens gaan snuffelen in de archieven van de sportcommissie, die teruggaan tot 1926.

Theo Stockmans

Sportbrevetten

<i>brevet</i>	<i>andere benaming</i>	<i>duur</i>	<i>hoogte</i>	<i>afstandsvlucht</i>	<i>doelvlucht</i>
D	zilver	5 uur	1000m	50km	/
E	goud	5 uur	3000 m	300km	/
F	diamant	/	5000 m	500km	300km

Waarom al deze proeven moeten voldoen, staat vermeld in de sportcode. Op vraag kan ik je ze mailen. Het is wel in de Engelse taal.

Ik zal wel trachten om in de volgende Cumulus de belangrijkste vereisten nog eens op te sommen.

Theo Stockmans

Aanpassing reglement clubwedstrijden

In de schoot van het zweefbestuur hebben wij het volgende beslist om vanaf 01 januari 2014 :

Startpunt: moet gelegen zijn in een cirkel met een straal van 5 km met als middelpunt:
1 Goet (50° 46.950' N en 4° 57.450'E)

Start van de zweefvlucht: van zodra het zweefstoel van de sleper of lier loskoppelt of de motor/turbo stillet.

Waarom deze aanpassing? Om te vermijden dat, bijvoorbeeld, gemotoriseerde zweefstoelen naar het "goede" weder vliegen om daar hun proef te starten. Met deze aanpassing is iedereen gelijk.

Deze definities zijn enkel geldig voor onze clubwedstrijden en hebben dus niets te maken met de Charron. Dus men mag gerust vertrekken buiten deze cirkel en zo punten sprokkelen voor de Charron.

Theo Stockmans

Afstandsvliegen voor WO II door "Zeilvliegen De Wouw"

Alvorens dit artikel te beginnen, ben ik toch genooddaakt om een algemeen toestand te geven. In België kwam de zweefvliegsport pas in het begin van de jaren 1930 echt van de grond. Her en der in ons land ontstonden enkele clubs. Onze club zag het daglicht op 9 november 1931.

De zweeftoestellen werden in de lucht gebracht met een lier, of werden in de lucht getrokken door een auto, of nog, van een helling getrokken. Veel hoger dan 150m geraakte men niet. Met een glijgetal van 10, of iets meer, kon men na het loskoppelen een paar bochten maken en dan landen. Laat staan dat men thermiek ging zoeken. Misschien kenden ze gewoon het fenomeen niet.

Bij het nakijken van de "vluchtbladen" werden enkel de vluchten met hun duurtijd genoteerd. Aan dit laatste hechtte men veel belang.

Kampen werden georganiseerd in Hébronval en Frasnes-lez-Couvin. Ook werd er gevlogen in De Panne, aan onze kust. Door middel van de hellingstijgwinden trachtten men zo lang mogelijk in de lucht te blijven.



Duitse dokter Jancke in gesprek met voorzitter De Wouw, dokter Paul Moers (r)

Van afstandsvliegen was er geen sprake.

Vanaf 1937 deed het sleepvliegtuig zijn intrede in de verschillende clubs. Als één van de eerste clubs kocht De Wouw een Renard RS 32 met als immatriculatie OO-ADA⁽¹¹⁾. Dit maakte thermiekvluchten mogelijk. In Duitsland, de bakermat van het zweefvliegen, vloog men toen reeds afstanden van meer dan 300km. Dit gebeurde wel met toestellen met een glijgetal van bijna 30. In onze club zou men dat tegenwoordig kunnen vergelijken tussen een ASW 19 en Nimbus 4DM. Dus een hemelsbreed verschil.

Onze club "Zeilvliegen De Wouw" organiseerde einde augustus, begin september 1937 te Saint Hubert een stage zweefvliegen.

In enkele Franstalige krantenartikels las ik het volgende (vertaald in het Nederlands)

"Vrijdagmorgen⁽¹⁾ nog, werd een Belgisch record niet verbeterd, maar gevestigd. Inderdaad, dokter Moers⁽²²⁾, van de club 'De Wouw' uit Tienen, slaagde erin om een afstand af te leggen met een vliegtuig zonder motor van 10,3km, tussen Saint-Hubert en Nassogne.

In de loop van de namiddag trachtte hij zijn heldendaad te verbeteren. Maar spijtig genoeg landde hij te Arville."

Een ander krantenartikel (van 7 september 1937) over diezelfde periode:

"De week zweefvliegen te Saint-Hubert was zeer vruchtbaar in heldendaden. Men kan het niet beter zeggen. Een Belgisch hoogterecord en een nieuw afstandsrecord, allebei gevlogen met een prestatie zweeftoestel (Grunau Baby).

Het record gevestigd door de Tiense dokter Moers heeft niet lang stand gehouden, het werd de volgende dag verbeterd door zijn clubgenoot M. Neyns⁽²⁾. Hij heeft met een zweever de afstand Harsin-Baillonville afgelegd, of 14,5km. Alzo heeft hij het record verbeterd met 3km, dit onder voorwaarde van homologatie.

M. Neyns werd gesleept tot boven Harsin met een vliegtuig, gevlogen door adjudant vlieger Manu Dubois, van het Tiens centrum⁽³⁾, die eveneens deelnam aan de week vliegen zonder motor."

Beide vluchten werden gevlogen met een Grunau Baby (glijgetal 17) dat sedert einde 1935 of in 1936 eigendom was van De Wouw.

In 1937 waren dit Belgische records. Maar in Duitsland werden toen reeds thermiekvluchten van 500km gevlogen. Ook dit zullen de Belgische piloten toen geweten of gelezen hebben.

In 1938 werd er een zweefvliegkamp georganiseerd in het Duitse Marburg (am Lahn). Veertien Belgen namen hieraan deel, waaronder vijf clubleden: Alfred Molinet, Jef Neyns, Rene Philippet, Hubert Mojet en August (Gust) Vandensavel. Dit kamp ging door van 27 augustus tot 4 september. De bedoeling van deze stage was het thermiekvliegen aan te leren.

Een jaar later begon deze stage reeds zijn vruchten af te werpen: nieuwe Belgische afstandsrecords.

In één van de volgende edities zal ik een getuigenverslag van deze vliegperiode geven.

Nog een artikel uit "La conquête de l'air"⁽³³⁾ van 1939

De bloei van het zweefvliegen in België.

"De lezer mag ons niet verwijten dat wij het zweefvliegen, in onze artikels, op de achtergrond heb-

ben geschoven. Op ieder ogenblik laten wij hen de prestaties kennen van deze nog relatief jonge sport. In elk geval betreuren wij het dikwijls om geen enkel markant resultaat, in België gevlogen, te kunnen melden. Het is zeker niet de bedoeling om onze clubs de veroordelen.

Ondanks de verschillende problemen die de "jonge" clubs kenden, mag het een wonder heten dat de meeste onder hen ze hebben kunnen overwinnen. Niettegenstaande de verschillende valkuilen zijn ze gebloeid en zelfs één onder hen heeft zijn inspanningen weten te bekronen met de realisatie van twee absolute merkwaardige prestaties. Het betreft hier De Wouw uit Tienen.

De clubleden, aangespoord door een mooi ideaal maakten indruk gedurende jaren van echte offeringen om hun theoretische kennis en trainingsmethodes te verbeteren. Zij vreesden niet om beroep te doen op de ervaringen van Duitse "assen". Zij nodigden bij hen dokter Jancke⁽¹¹¹⁾ (brevet D) uit en organiseerden een studiereis naar het zweefvliegkamp van Marburg am Lahn om er praktische ervaringen op te doen over het thermiekvliegen.

En nu tenslotte, plotseling, vlak na elkaar met een tussenpose van acht dagen, twee Tiense piloten, dokter Raymond Engelen en Roger Doucet hebben een heldendaad vervuld die zeker waardig is om te vermelden.

Dokter Raymond Engelen vloog met een Grunau Baby en werd opgesleept met een vliegtuig. Op 600m hoogte geeft zijn vario aan dat hij door een stijglucht vliegt. Hij ontkoppelt en begint te spiraleren. Na 16 minuten bereikt hij een hoogte van 2500 meter. Hij aarzelt niet en vertrekt op afstand. Hij vliegt naar het zuiden en ontmoet op zijn weg nog verschillende stijgwinden. Na twee uur landt hij te Champion (Namen). Losgekoppeld boven Roosbeek, wordt de gevlogen

afstand gemeten op 40km in rechte lijn. Raymond Engelen mag het Belgisch hoogterecord en afstandsrecord op zijn naam schrijven. En temeer de verdienste om de weg te tonen aan zijn kameraden.

De vlucht van Roger Doucet⁽²²²⁾ is niet minder opmerkelijk. Hij vloog met de Rhönadler – Koningin Astrid (glijgetal 20). Getrokken met een lier tot 125 meter, neemt hij een zwakke thermiekbel. Hij draait lang, maar door zijn volharding en zijn kunde bereikt hij 1500 meter. Hij volgt de zelfde richting als zijn voorganger en twee uur later, landt hij te Saint-Denis-Bovesse, op 35km van zijn startpunt.

Deze vluchten zijn zonder voorgaande in België. Zij getuigen vanwege beide piloten een volmaakte kennis en een weldoordachte stoutmoedigheid. Wij zijn gelukkig om aan beide piloten onze gelukwensen over te maken temeer daar ze slechts een brevet B bezitten.

Wij maken tevens gebruik om de sympathieke club De Wouw te groeten, waarvan de reputatie toe te schrijven is aan de loyale en sportieve geest van haar leden.

Nog te noteren is de vlucht van Josse Mutsaarts (vliegclub "Le Héron" uit Namen). Hij vloog op 15 augustus 1939 vanuit Goetsenhoven naar Gosselies, oftewel

52km. De eerste 50km op Belgische bodem."

Daar die vlucht startte op ons vliegveld, durf ik voor die periode zelfs zeggen dat onze club een beetje de bakermat was van het Belgische overland vliegen.

Men kan het afstandsvliegen in onze club vóór WO II vergelijken met iemand die leert zweven. Eerst tracht men fatsoenlijk te landen, daarna zo lang mogelijk boven blijven en dan pas denkt men aan het afstandsvliegen.

Of ik kan ook Georg Brütting citeren in zijn boek "Segelflug erobert die Welt" van 1941. Hij schrijft over België: In de beginjaren van de ontwikkeling werd België bij de rustigste landen gerekend.

Theo Stockmans

(1) vrijdag 3 september 1937

(2) waarschijnlijk gaat het hier over de Tiense fietsenhandelaar Joseph (Jef) Neyns

(3) waarschijnlijk bedoelde de schrijver hier de militaire vliegschool

(11) een foto van dit toestel hangt in ons clublokaal.

(22) De stichter van onze club. Een foto hangt aan de schouw.

(33) was het tijdschrift van de Koninklijke Belgische Aëroclub

(111) hij was net zoals dokter Moers oogarts en zo zijn ze met elkaar in contact gekomen

(222) hij was militaire dokter in de militaire vliegschool van Goetsenhoven



Clublid Georges Nuyt, zittend op onze Grunau Baby

Eerste 300km vanuit Goetsenhoven

Het is niet eenvoudig om te proberen een vlucht, die men vijf maanden voordien heeft gemaakt, te herbeleven in een tekst. Zelfs indien deze vlucht voor altijd in mijn geheugen zal gegrift blijven, vermits het de eerste "300km" is ooit gevlogen vanuit EBTN.

Nochtans droomde ik van deze driehoek (EBTN – Bütgenbach – Menuchenet – EBTN : 302km) reeds jaren. De vlucht werd door Fadet (Fernand Galland) uitgestippeld in het begin van de jaren '80 en vele piloten hadden reeds geprobeerd deze te voltooien, maar tot nu toe zonder succes. In 1986 had ik zelf ook mijn kans gewaagd met de Ka 6 CR (OO-ZWH). Resultaat: buitenlanding in Bütgenbach in een weide omgeven door bomen en elektriciteitsdraden, na een uiterst laag punt aan "Signal de Botrange". Het vervolg: terugrit via de weg samen met Alain Delval en Albert Passagez.

Deze zondag 22 mei 1988 leek niets te wijzen op een mooie vlucht. De dag ervoor had ik "gewerkt als een beest" (nauwelijks overdreven) bij de verbouwing van mijn huis (binnenshuis dan nog wel), binnensmonds mopperend bij het zien van de lucht vol mooie cumuli.

Bon, op deze morgen restte me nog een hoop werk te doen en ook nog een hoop te mopperen. Na een lange, lange discussie en om van mijn gezaag af te zijn, heeft mijn vrouw (Françoise) me uiteindelijk letterlijk buiten gestampt. Aan haar dank ik eigenlijk voor de helft het slagen van deze vlucht.

Het is pas tussen 11u – 11u30, dat ik op het vliegveld aankom; moe, slechtgezind en zonder fut. Opeens ging alles beter. Pierre-Jean had al naar thuis gebeld om te vragen waar ik bleef. Ik hoorde over de schitterende prestaties van de dag voordien. Buitengewoon! Pierre-Jean had een driehoek van 222km (EBTN – Verviers – St. Hubert – EBTN) gevlogen met de Ka6E. Bij mijn weten was dit de eerste keer dat een vooraf geplande driehoek van meer dan 150km, met vertrek van op De Wouw, tot een goed einde werd gebracht. Ik was sprakeloos en tegelijk echt tevreden. Eindelijk resultaat! Ik kon het nog steeds niet geloven. Wat!? Julien heeft met de Cirrus op een haar na een 300km gevlogen (247km)!? Ik ben stomverbaasd. En het is nog niet gedaan: Andréas heeft, na een verbeterde strijd, de complete D voltooid met een heen-en-terug

naar Froidchapelle (160km). Idem voor Yves, maar met een landing op het keerpunt. Anderen, zoals Theo (meer dan 6 uur in de lucht), Eric, Alain en Johan hebben punten gescoord voor de Charron-beker.

Vervolgens gaat alles heel snel. Samengevat verloopt de conversatie als volgt:

– P-J: *Ze geven hetzelfde weer als gisteren. Wat ga je doen?*

– ik (nog altijd even moe): Niets. Ik heb niet echt veel zin om te vliegen. Ga jij je gang maar.

– P-J: *Dat niet! Plan iets!*

– ik (nog altijd niet overtuigd): *ffff..... nee echt, of anders een 100 kilometerke. Als ik terug ben, kan jij onmiddellijk vertrekken en ook een 100km doen. Zo kunnen we beiden een overlandvlucht maken.*

– P-J: *Nee. Jij hebt de bak voor de ganse dag, maar neem een beslissing en vlug (op een toon die geen tegenspraak duldde)*

– ik: *ok, dan probeer ik "de 300" met het eerste been tegen de wind in.*

– P-J: *...???... Bon, ok, maar haast je! We moeten de Ka6 nog buiten zetten. Bereid je documenten voor en...*

Zo bevind ik mij even later, vastgegespt, in de ZDR, klaar om de cockpitkap te sluiten.

Even wat ongerustheid: Staat de baro aan?

– P-J: *alles is in orde en ik heb de hoogtemeter op QNH gezet (hoogte ten opzicht van zeeniveau). Ken je je koersen?*

– ik: *verdikke, ... ik heb die hier ergens liggen, maar waar? (in werkelijkheid had ik die al drie jaar terug opgeschreven...)*

– P-J: *Neem een kaart en schrijf ze me op een stuk papier (ik denk dat ik aan het overdrijven ben)*



Ka6E OO-ZDR, 20 jaar na de 300km-vlucht

– ik: *sh*t, ik ben mijn eten vergeten.*

P-J kijkt me streng aan. Bon, nu overdrijf ik echt.

De kabel ingehaakt, de tiploper klaar. Ik kon aan zijn blik zien dat hij tevreden was dat ik kon vertrekken. Ver weg. Voor lange tijd. Ik draag hem de tweede helft van mijn vlucht toe.

Take off om 12u30.

In het begin niet al te veel problemen. Ik blijf de eerste 20 minuten in de omgeving van de stad tot opeens op de radio:

– *Delta Romeo, hoogte? Positie?*

– *1400m, boven het kruispunt met de autosnelweg.*

– *Waar wacht je op?*

Dit was geen vraag maar een bevel. Geen tijd om na te denken. Dit bevel moet onmiddellijk uitgevoerd worden. Ik vertrek onmiddellijk, recht voorruit... om me even later boven een onbekende stad te bevinden. Maar dit is niet Borgworm !!! Welk boerengat is dit? Vlug de kaart nemen. 500 meter hoogte, vlug eerst wat hoogte winnen. Niet gemakkelijk. Het begint goed. Ah, ok, nu de

kaart. Hannuit! Ik zit volledig uit de richting. Opnieuw koers richting Borgworm. Tegen de wind, het gaat niet vooruit. In het zicht van Bierset is er geen thermiek meer. 600m. 500m. Niks. Even die wolk proberen. Ga ik er geraken? 400m. 300m. Het pompt! Ik ben doorweekt. Ik heb mijn bril moeten afzetten van het zweet dat van mijn voorhoofd drupt. Eindelijk terug hoogte: 1200m.

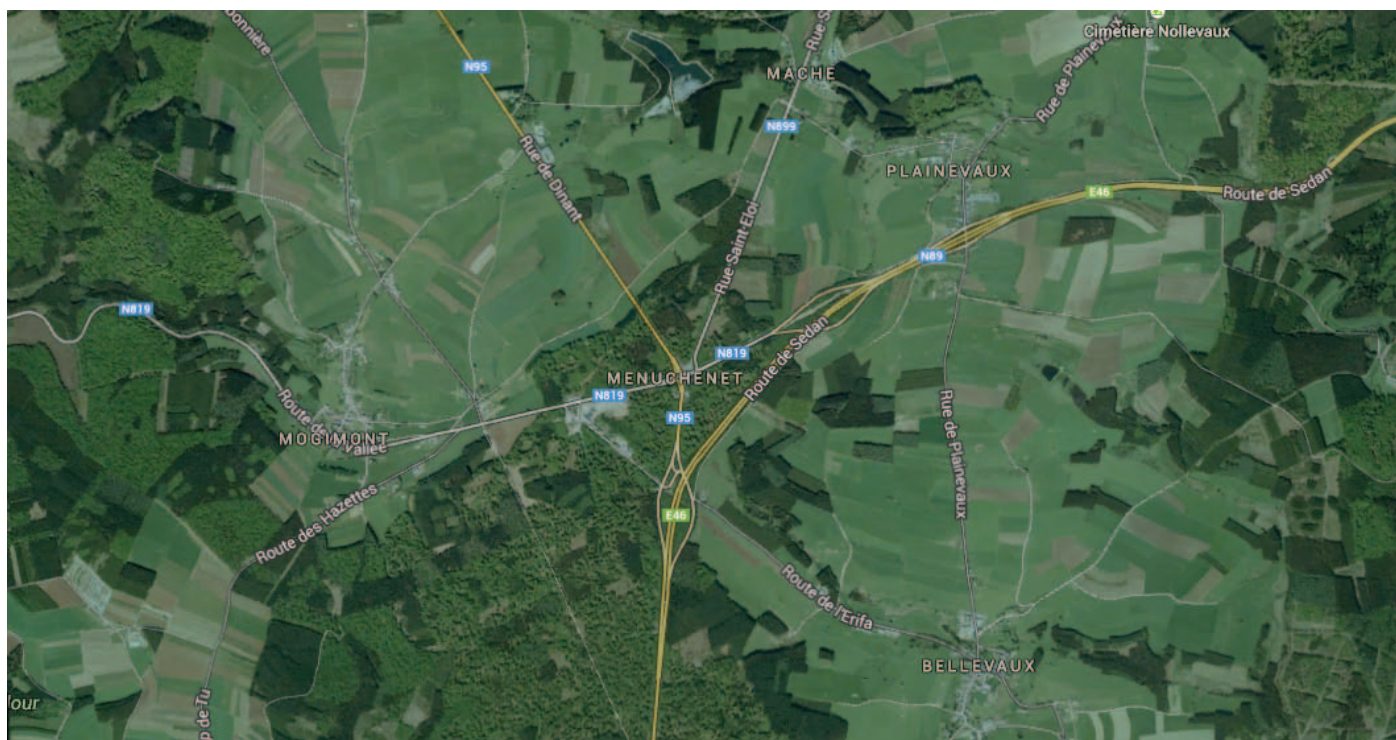
Het vervolg van de vlucht tot in Bütgenbach verliep zonder veel problemen met een hoogte die altijd tussen 800m en 1200m ligt (QNH). Het uitzicht is schitterend, vooral voorbij de Maas. Een beetje spiraleren, samen met de zwevers van Verviers en dan de Signal de Botrange zeer hoog overvliegen. (het veld dat ik in '86 had uitgekozen leek me griezelig klein.)

Foto's van Bütgenbach om 15u30. De eerste 100km heeft me meer dan 3 uur gekost.

Ik denk niet dat ik het einde ga halen. Zeker niet nu er helemaal geen wolken meer zijn. De hemel is hopeloos blauw op enkele minuscule uitzonderingen na. Ik moet een beslissing nemen. Gezien mijn comforta-

bele hoogte besluit ik de nieuwe koers te proberen. Ik kan nog altijd terugvliegen naar Verviers in geval van moeilijkheden. Gelukkig vind ik enkele pompen en ik besluit er volop voor te gaan. Alles gaat vlotjes tussen 110 en 150km. Objectief: St Hubert. Er is goede thermiek. Ik ga vlot en hoog (tussen 1100 en 1800m QNH), behalve even een dipje op 300 AGL boven de Baraque de Fraiture. Ik merk ook steeds vlotter de donkere plekken op in de lucht, ervan uitgaande dat deze wijzen op thermiek. Waar of niet, in elk geval werkt het. Eerste oproep met Theo die de verbinding met de grond verzekert. Hij signaleert mij ter hoogte van Gaume, tegen Virton. Geconcentreerd op mijn vlucht verbeter ik hem niet waarvoor, laattijdig, mijn excuses. In ieder geval, "ze" zullen het snel genoeg weten als ik in het veld sta.

Bij het naderen van St Hubert hoor ik op de radio dat de meteo-voorspellingen niet bijster goed zijn. Nochtans ga ik vlot vooruit. Ik passeer het vliegveld van St. Hubert langs de noordzijde. Er staan veel zwevers buiten. De kans om enkele "plasticen" in the halen. Ik ben de



Ka6CR dankbaar en jubel.
Maar nog steeds geen wolken.
Ik beslis te proberen tot aan het tweede keerpunt te raken, foto nemen en eventueel terugkeren naar St. Hubert indien nodig. Opnieuw een vergissing in de te volgen koers en daardoor bevind ik mij 10km te ver in het noorden. Opnieuw de kaart erbij nemen: spoorweg, wegen, dorpen... gered !!
Foto's nemen in Menuchet (hetgeen ik eerst aanzien had als een ontbost kruispunt). Het is 16u50. Ik heb 1u30 gevolgen op het tweede been met de wind in de rug.

Nu koers richting Tienen. Het idee om te landen in St. Hubert laat ik varen (om persoonlijke redenen). Ik denk reeds aan de gewonnen kilometers met de wagen indien ik toch in het veld moest landen. Opnieuw een oproep van Theo.
– *Christian, waar zit je?*
– *in "Daverdisse"*
– *Waar?*
– *in "Daverdisse"*
– *"?"*

Opmerking van op de grond: *"Christian ligt niet in het veld maar ik weet niet waar hij is."*
Ik had inderdaad wel iets anders kunnen doorgeven dan het kleine dorpje dat ik zelf nauwelijks ken.

Ik vorder nog steeds snel en hoog (de tijd dringt). De navigatie is simpel. Bij het naderen van de Maas meldt de meteo mij dat de omstandigheden nabij Temploux moeilijk zijn. Verschillende zwevers belanden in het veld. Ervan uitgaand dat ik na de Maas niks meer ga vinden moet ik dus eerst het plafond zien te bereiken. Ik slaag hierin ergens tussen Namêche en de "Autoroute de Wallonie": 1600m.

Het vervolg is één van mijn mooiste souvenirs van het zweefvliegen: een rechte lijn

van 30km, zonder spiraleren met constante daling. Op koers, want in het begin was Tienen nog niet zichtbaar. En dan zie ik Tienen liggen in de verte. Nog heel ver weg. Ik roep de grond op. Geen antwoord. Ik roep nog eens: idem.

Zou ik het halen? Ik begin te twifelen. Een eenvoudige berekening zou mij toelaten om maar ik twijfel. Stom.

Nieuwe radio oproep:
– *De Wouw voor Delta Romeo*
– *Delta Romeo, hoogte, positie?* (raad eens wie aan de radio zit?)
– *Ik ben in finale, ik kom binnen.*
– *Je komt binnen? ... Heb je de proefronde gevolgen?*
– *Ja* (niet een klein beetje fier)
– *De hele proef?*
– *Ja, ja, ik heb foto's genomen in Bütgenbach en Menuchet en ik kom eraan vanuit Hélécine.*

Het vervolg van het gesprek herinner ik mij niet meer, maar het moet een mix zijn van juichen en vragen naar champagne.

Bij het naderen van het vliegveld rest me, o ironie, nog 400m. In circuit en landen op de 06. Het is 18u30. Het laatste been kostte me 1u40 met zijwind.

Wat er exact gebeurd is tussen mijn laatste oproep en mijn landing kan Pierre VDZ beter vertellen dan ik. In ieder geval was het een blij en euforisch onthaal.

Foto's werden genomen terwijl ik alles in het lang en het breed aan het uitleggen was terwijl mijn overlevingsinstinct me opeens deed omkeren en wegrennen ... om de emmer water die Jean-Pierre voor me had voorzien te ontlopen. Voila een traditie die werd geïnstalleerd op 22 mei 1988. Een goede raad

indien je ooit voor het eerst je 300km aflegt met vertrek vanaf EBTN: bij aankomst nooit je rug naar iemand keren. Hij zal je niet missen.

's Avonds tijdens de spaghetti deelden we nog verschillende anekdotes en maakten we al fabelachtige plannen voor de dag nadien (helaas zou de meteo slechts korte vlucht toelaten). Het einde van een toffe en geslaagde avond.

Het vervolg van het verhaal is iets minder vrolijk:

1. de baro heeft de vlucht niet geregistreerd. Vaarwel proef voor het E brevet.
2. aanvankelijk waren er ook problemen bij de ontwikkeling van de foto's maar uiteindelijk, na veel vijven en zessen zijn ze toch gelukt. Oef voor de Charron beker!

Ondanks alles was de vreugde toch veel groter dan de ontgoocheling (u zal dit zelf wel hebben gemerkt aan de lengte van het artikel waarbij ik geprobeerd heb om het zo levendig mogelijk te houden). En daarmee heb ik reeds een objectief voor ... volgend jaar of.....

**Christian Pirson -
vertaald door
Jan Bruyninckx (JD)**



Christian Pirson

Ontstaan trui "Ladies De Wouw"

De meesten onder jullie hebben waarschijnlijk al opgemerkt dat de dames van de zweefsectie sinds kort rondlopen in een trui met engelenvleugels op de rug (ook wel uniform genoemd door enkelen onder jullie). Deze trui is er natuurlijk niet van de ene dag op de andere gekomen...

Het idee ontstond bij Nathalie en mij uit een lichte teleurstelling over de niet-vrouwelijke modellen van de algemene "clubkledinglijn". Maar met z'n tweeën een eigen trui ontwerpen is wat kostelijk en hoe meer zielen, hoe meer vreugd. Veel moeite om de andere dames te overtuigen moesten we niet doen. Het idee om een pull speciaal voor de "Ladies De Wouw" te maken sprak meteen aan. Hoe lang het daarna nog heeft geduurd om het idee definitief vorm te geven durf ik hier niet neer te schrijven. Laat ons zeggen dat er eerst heel wat tussenkwam zoals examens, vakantie, baby's, ... Eens dit allemaal achter de rug was, hebben we een ladiesnight gehouden ten huize Coomans (waarvoor dank aan Rudi). Daar na ettelijke uren, met 11 vrouwen overeen komen is geen lachertje, was zowel het design als de

kleur van de trui en t-shirt beslist. De enige hindernis die dan nog overwonnen moest worden was het passen van de truien. Zo gezegd zo gedaan, Nathalie en ik naar de winkel om prijs te vragen, pasmaten af te halen etc. Je zou denken dat het dan in kannen en kruiken is als iedereen gepast heeft. Wel niets is minder waar. We werden geconfronteerd met truien waarvan de mouwen belachelijk kort waren (of het moet zijn dat wij vrouwen allemaal armen zoals oerang oetangs hebben), truien waarvan het model meer op model vuilzak leek (niettegenstaande dat de dames op de catalogusfoto's hier toch mooi mee stonden), meisjes die toch nog niet 100% tevreden waren, etc. Consequentie was dat bij een ander model trui ook andere kleuren hoorden, dus alweer een nieuwe beslissing te nemen. Uiteindelijk na 1000x naar de winkel terugkeren (of toch bijna) en wat het heft in eigen handen nemen kon ik de bestelling plaatsen. Na 3 weken mocht ik de truien gaan ophalen. De man van de winkel was opgelucht (rara, hoe zou dat komen) en ik ook! Uiteindelijk mag het resultaat er zeker zijn en is iedereen gelukkig met zijn trui en t-shirt. Het heeft heel

wat voeten in de aarde gehad, maar het was de tijd die ik erin gestoken heb zeker waard. De complimenten die ik al verschillende malen heb gekregen van andere clubleden bevestigen dat!

Uit dit avontuur hebben we geleerd dat met hoe weinig volk je ook bent, het steeds moeilijk is om iedereen tevreden te stellen. Ook weten we nu dat kledingmaten en -modellen belachelijk veel kunnen verschillen. Koen verdient dus zeker ons respect voor het regelen van heel de rompslomp i.v.m. de "clubkledinglijn". We weten nu dat het allemaal zo eenvoudig niet is als het lijkt wanneer je het goed wil doen.

Sophie Vandewalle



Vinon, 27 juli 2013 – 11 augustus 2013

Op 26 juli vierde ik met Miek mijn verjaardag, en ... zo blij dat ik was met mijn cadeau! Ik had mezelf namelijk 2 weken Vinon cadeau gedaan! Dus de dag erna pakte ik mijn valiezen en was ik weg.

's Ochtends had ik mijn vertrek toch een beetje moeten uitstellen omwille van een zwaar onweer hier, maar uiteindelijk zat ik om 11.00 u toch in de wagen om richting Zuiden te rijden. De rit verliep vlot en na 500 km was het toch het moment om eens te stoppen en een plaspauze in te lassen. Wat was dat toen ik de deur van de wagen open deed ... 38°, snikheer en geen zuchtje wind! Te warm voor mij, dus kroop ik snel terug in de wagen – heerlijk toch, die airco - om de rit verder te zetten.

's Avond haalde ik bij Sebastien de sleutel van mijn kamer . Ik overnachtte in een kamer op het vliegveld, tussen het 'clubhouse' en de grote hangaar (met enkele duo-discussen) waar zich – aan de voorkant – ook het secretariaat en andere burelen bevinden. De kamer was blijkbaar al een tijdje niet bewoond, het was er snikheer toen ik de deur open deed. Het koelde 's avonds wel wat af, maar slapen in zo'n hitte was toch geen pretje.

Na een eerste woelige nacht hield ik op zondag toch maar een rustdag. Dat doe ik meestal om te bekomen van de lange rit. Er zijn nog genoeg andere dingen te doen o.a. mee naar de briefing, mee helpen monteren, in piste zetten, wat boodschappen doen, mijn status op Facebook updaten: 'eat, glide, sleep' zou mijn programma zijn voor de komende twee weken. Of toch niet ??

Voor zondagavond hadden ze wat onweer voorspeld en voor het slapengaan bekeken we nog het schouwspel boven het reliëf. Er weerklonk al hevig gedonder en de bliksem verlichtte de donkere nacht, 't was mooi om te zien.

Om de temperatuur draaglijk te maken in mijn kamertje sliep ik met het raam open, ik zag het onweer steeds dichterbij komen. Ik moest me klaar houden om het raam dicht te doen wanneer het begon te regenen. Ik had er geen idee van hoe lang ik al geslapen had maar plots was het daar: het onweer in alle hevigheid. De nacht was pikdonker maar soms werd alles fel verlicht. Ik sprong uit mijn bed, deed het raam dicht en bleef het schouwspel bekijken ... hevige windstoten, de ramen trilden, donder en bliksem. Plots vloegen de stoelen van 'Le Resto' in het rond, tussen de auto's. Vanuit mijn raam zag ik ook mijn wagen staan, maar het had geen zin meer om die te verplaatsen. 't Was even schrikken toen plots een

halve boom vlak voor mij tegen het raam vloog. Mijn auto was ondertussen ook al helemaal bedolven onder afgebroken takken (achteraf gezien gelukkig zonder veel schade). Dan was er een hevige rukwind en zag ik rechts van mij het dak van de hangaar 'vertrekken'. 's Ochtends zou blijken dat het dak van de hangaar en het secretariaat over de hele lengte weg was. Een eerste wagen arriveerde om de computers uit het secretariaat te halen en in het clubhouse onder te brengen. Toen had ik er nog geen idee van wat een ravage er werd aangericht op enkele minuten!

Ik trok mijn kleren aan (van slapen zou toch niet veel meer in huis komen) om buiten te gaan kijken wat er gaande was. Wat ik toen zag is bijna niet te beschrijven. Een niets ontziend staaltje van natuurkracht was over het vliegveld geraasd met heel veel schade tot gevolg. Het eerste wat ik zag was dat het dak over de hele lengte weg was. Ook boven mijn kamer was een stuk dak weg. De pistewagen zag ik op het terras staan, gewoon tot daar gewaaid, door twee betonnen banken en bloembakken en dan tot stilstand gekomen. En dat was nog niet het ergste. In de 'tonneau', de oudste hangaar met de 3 sleepvliegtuigen in, leek het alsof er een bom was ontploft: bijna alle golfplaten waren weggeblazen, de structuur helde gevaarlijk achterover, en de 3 vliegtuigen waren letterlijk 'op een hoopje' geblazen met schade aan (bijna alle) aanvals- en vluchtboorden. Dan pas werd duidelijk met wat een kracht het onweer was voorbij getrokken: zweefremorquen waar stukken golfplaat dwars doorheen staken, aanhangers op hun rug, of zelfs honderd meter verder ... waar enkel het chassis van overbleef. Het dak van de andere militaire hangaar was ook weggeblazen, de grote bakken die daar stonden waren (op ééntje na) total-loss!



Ondanks het vroege uur belde ik toch even naar Sebastien ... 'Je komt best even kijken, ik heb geen idee hoe het met jullie remorque gesteld is!'

Ondertussen kwam er meer volk kijken. Op de camping werden de mensen ook stilaan wakker. Eén camper werd van zijn sokkel gelicht en verschoven, even verder bleef het terrastafeltje met stoeltjes onaangeroerd ... Ze beseften daar dat het ook erger had kunnen zijn en kwamen mee de schade opmeten.

Ik zag het al gebeuren ... geen sleepvliegtuigen, gedaan met de zweefvliegvakantie, dus maar weer naar huis. Dat kon toch niet waar zijn?!



Ondertussen waren Bart, Sébastien en Dries ook toegekomen van 'La Clape'. Gelukkig stak hun zwever in de remorque, die enkel wat gedraaid was met de wind. Verder geen schade.

De solidariteit was heel groot. Vele helpende handen kwamen opruimen, maar moesten wachten tot na de briefing. Alles moest blijven liggen tot de experts de schade hadden opgemeten. Daarna konden we beginnen met stoelen en takken bijeen te rapen, golfplaten verzamelen,... De brandweer kwam met grote middelen om de 'tonneau' open te maken en de sleepvliegtuigen in veiligheid te brengen, voor het geheel verder zou instorten. In de namiddag kwam de civiele bescherming helpen daken dicht te maken, op te ruimen, te herstellen.



Toen kwam ook het verlossende nieuws: de dag nadien werden de vliegactiviteiten gewoon hervat. We konden een sleper lenen van Saint-Auban en van Fayence. Eén Robin die in de hangaar 'Début' stond bleef ongedeerd. De rest van die dag hebben we dan maar vliegers gedemonteerd, opgeruimd en geholpen waar mogelijk.

Op dinsdag kon –eindelijk- het vliegen dan beginnen! Zoals gewoonlijk maakte ik eerst een verkennende vlucht met Jean 'l'instructeur des Belges', met de Duo Discus 'Tango Fox'. Ik hoopte op goed weer! Dat viel wat tegen. Het was een heel gevecht om het plateau over te geraken, maar we konden toch een 4 uur durende vlucht doen om de T1 – zoals ik had gevraagd – nog eens te verkennen. De rest van de week zou ik een Pégase ter mijner beschikking hebben. Het weer viel wat tegen... ik kon 9 vluchten maken met de Pégase. Enkele duurden slechts 20 of 30 minuten, het was zeer moeilijk om weg te geraken (anderen maken zelfs hun vlieger niet klaar ...). Een viertal vluchten duurden iets meer dan 3 uur. Twee dagen werd er zelfs niet gevlogen omwille van het slechte weer.

'Slecht weer' is misschien niet zo goed uitgedrukt ... ik bedoel slecht zweefvliegweer, té warm, weinig thermiek, veel wind, (te) lage plafonds. De temperatuur bleef rond de 38 graden schommelen. Daarom zochten we dikwijls de schaduw op, of we zochten verkoeling in het zwembad. Heerlijk als je zo'n 'bommetjeeeee!!' kunt doen in 't zwembad (en pas halfweg beseft dat je smartphone en portefeuille nog in je zakken zit). Ik herinner me nog de waterpolowedstrijd tussen die van Goetsenhoven en die van de Kempische, of het gevecht om de luchtmatras op het water.

Voor het avondmaal spraken we af in de pizzeria (met de dienstster en de cumulussen boven haar flanken, die ook de hele dag in de zon gelegen hadden ...) of in Palais de la bière. Soms spraken we af om te verbroederen met 'les Belges' in La Clape voor spaghetti, barbecue of één van de overheerlijke desserts van Julie. Of we maakten na onze pizza nog een doos frambozen- en limoensorbet soldaat.

Gelukkig bracht de nacht een beetje (een heel klein beetje) afkoeling.

Op het terras aan het clubhouse konden we het weer verder goed opvolgen dankzij het "Station météo de Momo" (Instructeur Roland Morozeau). Er hing een dikke steen, met het volgende bij-schrift:

Condition	Prévision
La pierre est mouillée	Pluie
La pierre est sèche	Absence de pluie
Une ombre est présente au sol	Ensoleillé
Le dessus de la pierre est blanc	Neige
Vous êtes incapable de voir la pierre	Brouillard
La pierre se balance de gauche à droite	Vents
La pierre s'agite de haut en bas	Tremblement de terre
La pierre est absente	Tornade

Wanneer ik Roland aansprak of het nu een orkaan of een tornado was die langs het vliegveld getrokken was, moest hij zelf ook even naar zijn weerstation kijken. Vermits de steen er nog hing op maandagochtend kunnen we zeggen dat het geen

Traben Trarbach

Na enkele proef-vakanties (in alle betekenissen van het woord) met de Ka7 op het vliegveld van Traben-Trarbach aan de Duitse Moezelriviera, besluiten Griet en ikzelf enkele jaren geleden om dit pareltje niet langer voor onszelf te houden, en het te delen met onze vrienden van De Wouw.

Met dank aan de vzw Lucht-kadetten die het vliegplein in Goetsenhoven tijdens haar vliegactiviteiten liefst volledig voor zichzelf heeft, besluiten we om van de nood een deugd te maken en een lierkamp te organiseren gespreid over twee weekends in september. De inmiddels traditioneel geworden najaar-lierweekends zijn een feit.

Het is hartverwarmend om zien hoe groot het enthousiasme is voor dit jaarlijks weerkerend gebeuren, niet enkel bij de deelnemers van onze eigen club, maar ook bij onze vrienden in Traben die ons elk jaar weer met open armen ontvangen. Dat het deze mensen menens is met hun appreciatie werd dit jaar nog maar eens duidelijk aangetoond door het artikel mét groepsfoto dat in de regionale krant is verschenen.

Hoe ziet zo'n lierweekend er uit?

Net als de voorgaande jaren gebruiken we de voorafgaande weekends om met z'n allen de toestellen en aanhangwagens in orde te zetten, en om het vervoer van bagage, vliegtuigen en deelnemers te regelen.

Op vrijdagavond vertrekken we zo vroeg mogelijk. Kwestie van voor zonsondergang ter plekke te zijn op Mont Royal waar we stevast opgewacht worden door enkele plaatselijke clubleden. Tentjes opzetten op het kampeerterrein aan het vliegveld, uitgebreid gaan eten 'bij de madammekes' of in een ander restaurant en dan snel onder de wol, althans dat is het plan.

Niet zo dit jaar, de beruchte Belgische wegenwerken strooien roet in het eten: zo'n 2 uur later dan verwacht komen we pas in Traben aan. De restaurant-eigenaar – een toonbeeld van gastvrijheid – is onmiddellijk bereid om speciaal voor ons de keuken een uur langer open te houden. Het lekkere eten smaakt des te beter, het zicht op de kronkelende Moezel is des te rustgevender.

Het ontbijt – Duitse varianten van Frangipane en chocoladekoek – wordt in Traben afgehaald door de nakomelingen die zaterdag ochtend rond 09.00h arriveren, daarna snel

tornado was die voorbij getrokken was ... maar wat was het dan wel ?

Gelukkig konden we na het onweer wel genieten van gloednieuwe ligstoelen aan het zwembad (want de oude ligstoelen hadden het onweer niet overleefd!), en dat maakte toch veel goed. Of zoals Lorena zei wanneer ik op de laatste dag ging afrekenen: “Je hebt toch weer waar voor je geld gekregen deze keer! Waar kun je dat anders nog meemaken??”

Koen Pierlet

de vliegers monteren en na een korte briefing door Wolfgang volgen twee dagen vol lierplezier boven de kronkelende Moezelvallei.

De kabelbreuk van Piet en Laura zal iedereen zich nog lang heugen, de loskomende doek aan de rechtervleugel van de Ka13 in volle vlucht is een ervaring die ondergetekende met Jeremy mag delen.

Dit jaar maakt onze SF34 trouwens voor het eerst z'n opwachting op EDRM, een zeer geslaagde onderneming als je het mij vraagt.

Ook Johan en Theo komen voor het eerst een dagje op bezoek, en maken enkele vluchtjes. Maarten Vijverberg brengt een bezoekje met z'n ULM, z'n routinelanding doet vermoeden dat hij EDRM al vaker bezocht heeft.

De rode tractortjes – één ervan met een heuse Porsche-dieselmotor – zijn intussen wereldberoemd, al mag de 'gewone' pistewagen er ook zijn: een Merc. ML300, in leen gegeven door een plaatselijke garagehouder.

De Belgische bierproeverij op zaterdag- of zondagnamiddag is intussen ook bijna traditioneel geworden, en wordt – zo merk ik – erg geapprecieerd

door onze Duitse vrienden. Het enthousiasme waarmee ze onze 'sterke' bieren meedrinken verbaast me telkens weer, de spreekwoordelijke katers daags nadien des te minder.

's Avonds moe maar tevreden de vliegers in de loods zetten, uitgebreid gaan eten – alweer – en dan voldaan onder de wol. Life is simple: eat – glide – sleep!

Zondag namiddag wordt het kamp afgesloten, de vliegers opgeborgen en het kampement opgebroken. Na een autorit van 2 à 2,5h komen we moe maar tevreden thuis, een weekje uitrusten en dan: rewind and replay! Intussen wachten onze vliegers ter plaatse, veilig opgeborgen in de clubloods of in de aanhangwagens.

Wat maakt het vliegveld van Traben dan zo anders als onze vaste stek in Goetsenhoven?

Het eerste wat opvalt is de starten landingsprocedure: starten gebeurt bergaf, landen – u raadt het – bergop. Aangezien de piste nagenoeg noordzuid georiënteerd is, is er bovendien quasi altijd zijwind.

Combineer dit met een mix van lierstarts, startende en landende motorvliegtuigen en bezoekers die de plaatselijke gebruiken niet kennen en je krijgt een potentiële ramp die enkel voorkomen wordt door de alom bekende 'Deutsche Gründlichkeit'. De strikte naleving van de veiligheidsvoorschriften is dan ook voorbeeldig, de briefing voor de vliegactiviteiten noodzakelijk.

Je merkt ook onmiddellijk op dat het vliegveld gebruikt wordt door allerlei luchtvaartenthousiasten: zweefvliegers, motorvliegers, ULM-piloten, parapenters (glijscherm-piloten) en modelbouwers leven met en naast elkaar, meerdere ervan zijn in menig geval zelfs gecombineerd in één en dezelfde persoon. Van interne vetes of strubbelingen is geen sprake. In de lucht is er – naast het prachtige landschap – nog een bijzonderheid die onmiddellijk opvalt: de nabijheid van de luchthaven Hahn, duidelijk zichtbaar in het oosten eens je aan het vliegen bent. Dit weerhoudt de Duitse autoriteiten er evenwel niet van om boven Mont Royal een vrij luchtruim te voorzien waarvan wij in Goetsenhoven enkel kunnen dromen, in Duitsland is men duidelijk meer zweefvlieggezind dan hier.

Nog een mooi bewijs van deze positieve houding t.a.v. zweefvliegen, is de nauwe band tussen de stad Traben-Trarbach en 'haar' vliegclub. Een Ka21 draagt sponsoring van de stad, de club heeft haar eigen stand op de plaatselijke jaarmarkt en in toeristische folders wordt de club steevast vermeld voor haar toeristische rondvluchten. Een idee voor Tienen?

Andere redenen voor de populariteit van Traben en haar vliegclub zijn legio.

Het landschap is adembemend mooi, de sfeer tijdens en na de vliegactiviteiten is perfect en de prijs die je voor dit alles betaalt is zeer redelijk.

Bovendien bevindt het vliegveld zich op minder dan 3 uur rijden van Tienen. Binnenkort zal dit zelfs nog wat sneller kunnen, als de werken aan de Autobahn voltooid zullen zijn. Voor de 'homo touristicus' zijn

Königliche Flieger auf dem Königsberg

Traben-Trarbach. An den vergangen beiden Wochenenden ist der „Koninklijke Vliegclub-de Wouw“ (Königlicher Fliegerclub Milan) aus dem belgischen Tienen auf dem Berg des Sonnenkönigs in Traben-Trarbach zu Gast gewesen.

Seit drei Jahren kommt eine Gruppe von zwanzig belgischen Segelfliegern mit drei Flugzeugen auf den Mont-Royal, um dort das sogenannte Windenschlepp-Startverfahren zu trainieren, das auf dem heimatischen Flugplatz nicht ausgeübt werden kann. Der

Deutsch Amerikanische Segelflugclub Traben-Trarbach stellt die Unterstützung für dieses Vorhaben bereit. Weil man in der Umgebung von Tienen durch Luftraum-Restriktionen nur sehr eingeschränkt Segelfliegen kann, haben die königlichen Flieger beschlossen, im kommenden Jahr ein Ferien-Fluglager auf dem Mont-Royal abzuhalten. Nach eigenen Aussagen hat sie dazu neben dem fliegerischen Aspekt auch die von ihnen sehr geschätzte Gastronomie an der Mosel wegen. *red*



Hoher Besuch aus Belgien: Der Königliche Fliegerclub Milan aus dem belgischen Tienen zu Gast in Traben-Trarbach. FOTO: PRIVAT

Mo21

er nog de talrijke toeristische attracties, waaronder het klimpark in het aangrenzende bos, de wandelpaden in en rondom de ruïnes van de Koninklijke vesting van Lodewijk XIV (vandaar de naam Mont Royal), gebouwd door maarschalk de Vauban (de bekende Franse bouwmeester die meerde citadellen en verdedigingswerken heeft opgericht) en de talrijke gastronomische cafeetjes en restaurants in de historische stads- en dorpskernen aan de Moezel.

Zijn er dan geen nadelen aan deze plek? Jammer genoeg wel. De natte wintermaanden worden door de rotsachtige ondergrond in het voorjaar slechts moeizaam verwerkt, reden waarom we voor onze jaarlijkse paasvakantie moeten uitwijken naar het vliegveld van Wershofen (daarover later misschien

meer).

De DASC (Deutsch-Amerikanischer Segelflug-Club) heeft een lier met twee trommels. In combinatie met de strikte veiligheidsvoorschriften en het ingewikkelde vlieggebeuren leidt dit tot een beperkte capaciteit aan lier- en andere starts. De goodwill van de plaatselijke leden en verantwoordelijken kan hieraan jammer genoeg maar gedeeltelijk een oplossing bieden.

Desalniettemin biedt deze bevriende club een ideale uitvalsbasis in een prachtige omgeving met een quasi onbeperkt luchtruim, ideaal om bijvoorbeeld naartoe te trekken tijdens de 'kadettenweekends'.

Het feit dat dit alles aan zeer democratische prijzen en met een welgemeende glimlach wordt aangeboden is de voor-

naamste reden waarom we er blijven terugkeren.

Het stereotiepe beeld van het grauwe, grijze en ongezellige Duitsland past totaal niet in het idyllische plaatje dat de Moezelstreek biedt, de lokale bevolking is opvallend behulpzaam en vriendelijk.

Tot slot nog één opvallend feit: tot op vandaag is er in Traben geen enkele dag voorbij gegaan waarop we niet hebben kunnen vliegen. Vooral na de passage nabij het immer mistige en vochtige streek rond Francorchamps (de extrapolatie van ons druilerige Belgenland) is de zonnige Moezel-riviera telkens weer een welgekomen verademing.

Tot volgend jaar!

Jörgen Nuyts

Charron 2013

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.

Onze club bekleedt, zoals vorig jaar, een 5de plaats. Maar opgepast, de andere clubs zijn hun schade aan het inhalen. En veel punten werden gevlogen in Australië door Johan, Kai en mezelf.

En dan ik dezelfde tekst hernemen als vorig jaar.

Er hebben slechts 14 verschillende clubleden 500 punten of meer behaald hebben. Dit zijn er VIJF minder dan vorig jaar. Dit is echt een dieptepunt. En aan het aantal beschikbare zweeftoestellen ligt het zeker niet. Elders in dit tijdschrift vinden jullie een overzicht van de deelnemers sedert 2003.

Enkele jaren geleden heeft onze club een financiële inspanning gedaan door alle toestellen met een logger (LX 20 of Colibri) uit te rusten. Maar zoals jullie kunnen zien, wordt er maar weinig van gebruik gemaakt.

Theo Stockmans

BENELUX		BUITENLAND	
<i>Club</i>		<i>Club</i>	
30	Senne Vandenputte		niemand
44	Mattijs Cuppens		
<i>Standaard</i>		<i>Standaard</i>	
12	Johan Vanhoyland	7	Johan Vanhoyland
26	Yves Ruymen	10	Bart Huygen
31	Rudi Coomans	26	Jan Waumans
33	Ruben Michaux	<i>Open/ Ren</i>	
34	Jan Waumans	3	Theo Stockmans
40	Mattijs Cuppens	6	Kai Arstila
<i>Open/ Ren</i>		8	Sebastien Mathieu
5	Theo Stockmans	<i>Motor</i>	
9	Sébastien Mathieu	21	Yves Ruymen
30	Andre Ruymen	29	Jan Hendrickx
40	Kai	<i>Junioren</i>	
<i>Motor</i>		14	Ruben Michaux
9	Yves Ruymen	18	Senne Vandenputte
24	Luc Vandebecck		
<i>Trofee Michel Aerts</i>			
5	Johan Vanhoyland		
6	Theo Stockmans		

Charrondeelname in onze club

Overzicht van de piloten die voor onze club proeven hebben ingediend sedert 2003.

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13
Abels Sven	x	x	x								
Arstila Kai							x	x	x	x	x
Beckers Sofie	x										
Beersaerts Guy	x	x									
Biesmans Koen			x			x	x				
Bollens Geert								x			
Boon Johan				x							
Bruyninckx Jan			x	x							
Coomans Rudi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Coudenijs Maarten									x		
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x		x	x						
Dehert Michael	x	x	x	x					x		
Francart Griet				x							
Gobert Christiane		x		x							
Hendrickx			x	x	x		x		x		x
Huens Carl	x										
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x
Leysens Pieter			x	x							
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x				
Michaux Ruben								x	x	x	x
Moens Herman						x	x	x	x		
Nuyts Jörgen					x						
Peeters Guy	x										
Pierlet Koen							x	x			
Ruymen Andre		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
Segers Tom				x							
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x					
Vandebeeck Jelle	x	x	x	x	x		x	x			
Vandebeeck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vandebeek Jean-Luc								x			
Vandenputte Senne									x	x	x
Vanderseyppen Chris							x				
Vandewalle Eric	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
Vanosmael Piet	x										
Verbeeck Philip	x	x	x								
Vervliet Peter					x						
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x	

Aankoop van een lier

Tijdens de vergadering van het zweefbestuur 19/11/2013 haalde Erik aan dat er een lier te koop stond voor slechts 3500 Euro bij de Kennemer Zweefvliegclub te Noordwijk, Nederland. Het vliegveld zelf ligt op 2km van de zee en er wordt soms aan hellingvliegen gedaan tegen de duinen gevolgd door een landing op het strand. Het vliegveld zit ook onder de sector van Schiphol en de hoogte beperking is 1500ft.

Er werd afgesproken om te gaan kijken. Erik, Walter en ikzelf spraken af om reeds de volgende zondag 24/11 om 10u te gaan kijken. Erik had ook nog een specialist vrachtwagens kunnen meekrijgen van de VDAB. Deze kerel had inderdaad een passie voor vrachtwagens en zoals later bleek wist hij vrij goed waarop gelet moest worden bij de uitwendige inspectie van de motoren.

Rond 12u30 kwamen we aan op het vliegveldje na een rit van 2u en eventjes zoeken, het vliegveld ligt namelijk in natuurgebied en is vanop de weg nauwelijks zichtbaar. De ontvangst was hartelijk en we werden onmiddellijk uitgenodigd voor een bakje troost (koffie).

De lier is een 2 trommel TOST lier, stalen kabels, met een MAN motor erin van 260PK en dit op een DAF vrachtwagen onderstel gemonteerd. Het lier mechanisme is nog volledig TOST en de motor werd in 98 vervangen door een nieuwe. Uit de boeken blijkt dat heel wat onderdelen gereviseerd werden in de laatste jaren.

Na het bakje troost gingen we naar buiten en stelden zij ons voor de lier in actie te zien. De vrachtwagen startte zonder probleem en reed naar de lierplaats.

Toen we de lier wouden starten bleek de batterij plat (deze had een jaar niet meer gedraaid) even startkabels erbij gehaald en de motor startte met een uitstoot van zwarte rook. Deze rook verdween heel snel en de motor draaide mooi zonder probleem. Ondertussen wezen zij ons zelf op een aantal mankementen zoals een lekkende waterpomp, de dieselleiding die best vervangen worden en een aantal dichtingen die lekken. Ondertussen was alles klaar voor een eerste start.

Het gaat hier om een manuele lier, dwz dat de lierman alles zelf moet doen, kabelspannen en dan veel gas, turbo slaat aan, veel vermogen en dan onmiddellijk anticiperen om de snelheid niet te hoog te laten oplopen. Wanneer lierstart bijna op hoogte is gas terugnemen en dan..... opeens valt de motor stil. Alles nakijken wat kan er misgegaan zijn. Ondertussen is de kabel met parachute naast het vliegveld terecht gekomen en wordt deze manueel gerecupereerd.

Blijkt dat er problemen zijn met de dieseltoevoer; waarschijnlijk ook nog een gevolg van de inactiviteit gedurende een jaar en er wordt besloten nog een start te proberen.

Volgende start is een LS4, die wordt opgelierd: kabelspannen en dan veel gas, turbo slaat aan veel vermogen en dan onmiddellijk anticiperen om de snelheid niet te hoog te laten oplopen. Wanneer de lierstart bijna op hoogte is gas terugnemen en dan..... komt de zwever los van de kabel en de lierman geeft gas om de kabel mooi gespannen binnen te trekken. Ook de zwarte rook is niet meer te zien en de motor blijft mooi op "ralenti" verder draaien.



De vrachtwagen zelf heeft als mankementen de remmen die niet optimaal meer werken en moeten nagekeken worden, en het luchtdruksysteem waar een lek aan zou zijn.

Voor ons ziet het er dus allemaal vrij goed uit. Er wordt ondertussen verteld dat zij er ook de ASK21 mee oplieren en dat zij rond de 400 m geraken dan met een beetje wind. Kabellengte is een kleine 1000m.

Daarna worden de koppen bijeengestoken voor het commerciële gedeelte. Na wat verwarring en misverstanden wordt de koop afgesloten voor 3.500,00€, met het recht van onze zijde om de koop binnen de 10 dagen te verbreken omdat er nog officiële goedkeuring van het hoofdbestuur moet gevraagd worden op maandag 25/11/2013. Ondertussen is deze goedkeuring er ook met als voorwaarde, en dit is ook begrijpelijk, dat aan alle wettelijke eisen moet worden voldaan en dat het lieren geen opstakel mag zijn voor de motorvliegactiviteit. Dus strikt na te leven afspraken zoals vorig jaar zijn noodzakelijk.

Bijkomende kosten maar zeker niet “de kost” zijn het transport naar België, de kabels voorzien van parachutes, tussenstukken, breukstukken, en voorstukken, onderhoud op de pomp en misschien ook nu al op een aantal dichtingen. Andere onderhoudswerken zijn niet echt dringend maar kunnen gespreid worden uitgevoerd. Daarbuiten moeten er natuurlijk ook nog liermannen gevormd worden.

En ik hoor de vraag al: hoe komt het dat zij deze lier wegdoen als ze toch in een degelijke staat is en tegen deze prijs? Deze club heeft op dit ogenblik 3 lieren en kan enkel maar lieren. Zij hebben op dit ogenblik plaats tekort en mogen niet bijbou-

wen. Vandaar dat ze de grootste lier wegdoen. De laatst aangekochte lier is een Skylaunch op gas 2e hands van Terlet met PP kabel. De andere lier is ook een diesel en ouder maar eveneens compact in opbouw vandaar hun keuze. Waarom geen andere club geboden heeft? Er staan nog een aantal lieren te koop en blijkbaar zijn er reeds veel clubs die de sprong gemaakt hebben en dan bedoelen we de clubs die de mogelijkheid hebben om te lieren, en indien de lier voor permanent gebruik is, een lier op gas prefereren.

Hier de data:

Bouwjaar: 1980
Merk en type: TOST Winde Type 04
Serienummer: 269
Eerste maal ingezet in 1981.

Bij onderhoud in 1982 werden er 254 draaiuren genoteerd. In 1984 totaal van 625 draaiuren.

In 1995 werd de lier overgebouwd van de remorque naar de DAF truck. In 2001 werd de lier afgebouwd van de truck en naar TOST Duitsland gestuurd voor revisie

In 2002 werd een nieuwe motor MAN (huidige motor) ingebouwd. Stand urenteller 4916 uur.

Einde 2002 werd een tussenbak gemonteerd

In 2005 werd de aandrijfjas rechts gereviseerd door TOST

In 2009 werd het rechtse inschakelmechanisme gereviseerd

In 2010 werd de koppelmvormer gereviseerd.

Rudi Coomans



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

Jan Bruyninckx (JD)
Rudi Coomans
Sébastien Mathieu
Jörgen Nuyts
Koen Pierlet
Christian Pirson
Theo Stockmans
Senne Vandenputte
Sophie Vandewalle

Foto's

Mattijs Cuppens
Sébastien Mathieu
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Jelle Vandebeeck
Senne Vandenputte

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



