



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 22 nummer 3
Van juli tot september 2016



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 22 nummer 3
Van juli tot september 2016**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Audit ATO door DGLV



Van L naar R: Paul Verdyck (Liga), Koen Pierlet, Patrick Pauwels (Liga), Olivier Grisel (DGLV), Pieter Dumont (DGLV) en Daphne Vaes (DGLV)

Op 8 juli kreeg onze club bezoek van DGLV voor een audit van de ATO. Gedurende een halve dag werd de gang van zaken tijdens het zweefvliegkamp opgevolgd.

Op bezoek in Melsbroek



Op 7 juli gingen de deelnemers aan het zweefvliegkamp op bezoek bij de 15e wing in Melsbroek. Een cockpit van een Embraer 145 is eens wat anders dan een zweefvliegtuig...

Juniorenweekend



Op 24 september ging het jaarlijkse juniorenweekend door in Braschaat. De jeugd van De Wouw was opnieuw goed vertegenwoordigd.

In dit nummer

Audit ATO door DGLV	1
Op bezoek in Melsbroek.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Start-to-fly	3
Vinon	4
Aanvraag praktisch examen...	6
Praktisch examen	6
Leerlingen op bezoek	7
The Duxford airshow	8
Vliegveld	9
100km overland	10
Ons vliegveld als decor voor een film.....	10
Milieu.....	11
Perenvuur	11
Winterwerk.....	12
Kroniek van het zweefkamp..	14
Vliegstage in St-Auban.....	16
Zweefvliegen North Carolina	17
Zwalpende aanhangwagens. .	18
Buitenlandingen	19
Sportcommissie.....	19
Prestaties	19
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Liefde is: samen het vliegtuig binnentrekken na een initiatievlucht...

Woordje van de redactie

Mijn vorig "woordje" heb ik afgesloten met het winterwerk.

En mijn woorden werden waarheid. Ook nu kwamen verschillende leden "smeken" om winterwerk. Dit, terwijl we tijdens het jaarlijks onderhoud van onze toestellen steeds leden tekort komen. Kom eens een paar dagen helpen en de helft van je uren zitten er al op. Wij hebben twee prachtige, verwarmde werkhuizen waar verschillende clubs op jaloers zijn. Maar niet alle leden vinden er hun weg naar toe. Geef je naam door aan Maarten Coudenys en help ook jou zweeftoestellen onderhouden.

Ergens in dit tijdschrift vindt je nogmaals de voorwaarden voor het afleggen voor het praktisch examen. Eens geslaagd, kun je bij DGLV je zweefvliegvergunning aanvragen. Maar de tijd dringt. De dagen worden korter en de kans op mooi weder wordt kleiner. Maak er zo snel mogelijk werk van om te vermijden dat je opnieuw het theoretisch examen moet afleggen. DGLV zou niet liever willen, want dat brengt geld in hun lade.

Tijdens ons vliegekamp hebben we een audit gekregen van DGLV (drie personen) aangaande de werking van de ATO, ook op ons echelon. Bij de start van de ATO werd door DGLV nochtans beloofd dat ze ons gerust gingen laten, maar daar stonden ze. Het werd bijna een kruisverhoor alsof we tijdens ons kamp astronauten gingen voorbereiden om naar een andere planeet te vertrekken. Het was ook zielig te moeten vaststellen dat deze mensen geen enkele voeling hebben met het recreatieve van onze sport. Ze waren er enkel op uit om zoveel mogelijk "findings (of opmerkingen)" te vinden, niet om ons iets positief bij te brengen.

Eén finding voor onze club wil ik jullie toch meegeven. Tijdens de meteorbriefing bleven onze toestellen op het gras, nabij ons clublokaal, staan. Opmerking DGLV: ze bleven onbewaakt achter, er had sabotage kunnen gebeuren. Moeten we hierbij nu beginnen te lachen of te wenen? Moeten we dit klasseren bij absurditeit of onbekwaamheid?

Tot ergens in de club en liefst in één van onze werkhuizen.

Theo Stockmans

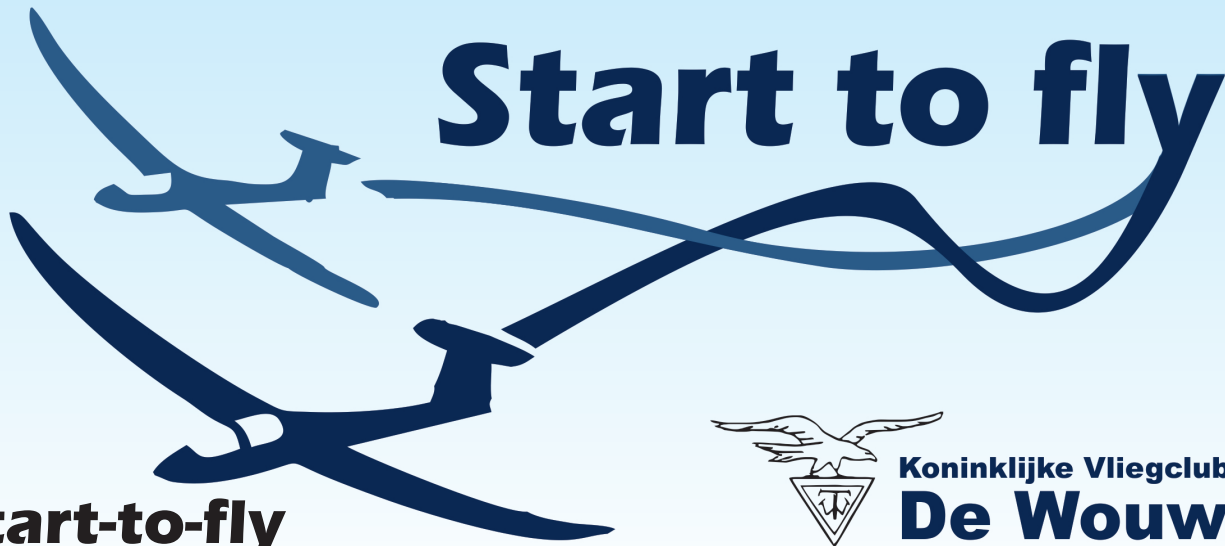
Activiteitenkalender

- › **midden oktober:**
start hieractiviteiten
- › **23 oktober:**
start theoretische lessen
- › **01 + 02 november:**
vliegdagen
- › **11 november:**
vliegdag
- › **15 november:**
vliegdag
- › **25 december 16 – 01 januari 17:**
kerstkamp

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

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 december 2016**

Start to fly



Start-to-fly

Na enkele succesvolle Pilot-for-a-day's was het tijd voor iets anders. We hadden al enkele vliegdagen gehad waar we ons afvroegen "waar zijn onze leerlingen?" of "Wat moeten we doen om leerlingen te werven?"

Vroeger organiseerden we in het najaar een theoriecursus in de hoop dat er daar enkele leden 'van bleven hangen' maar door de nieuwe regelgeving wordt dit ook moeilijker.

Daarom dachten we aan een 'Start-to-fly': op 17 september organiseerden we onze eerste 'Start-to-fly'. De geïnteresseerden die willen starten met zweefvliegen kregen info over zweefvliegen, 2 sleepstarts en 2 lierstarts in hun 'starterspakket'.

Om tien uur meldden zich 6 deelnemers aan voor de start-to-fly. De totaal overtrokken lucht voorspelde niet veel goeds en de ASK 13 die we hadden buiten gezet om uitleg te geven, stond even later in de miezige regen.

Uiteindelijk werd het nog een zeer mooie namiddag mét thermiek. De eerste vlucht was nog relatief kort, maar wanneer het open trok en de zon haar werk kon doen, werden de zweefers 'in de pomp' afgezet. Iedereen kon zo genieten van een mooie eerste lesvlucht mét thermiek en zelf al eens de zweefver besturen.

Als de zweefers weer binnen stonden hebben we nog even nagepraat in het briefinglokaal.



**Koninklijke Vliegclub
De Wouw**

We zullen deze 'start-to-fly-ers' dus zeker nog mogen verwelkomen voor hun tweede lesvlucht, en vanaf 15 oktober voor hun lierstarts. Hopelijk zijn er enkelen bij die de smaak te pakken hebben en lid worden, wie weet!

In de namiddag arriveerde er nog een twaalfjarige die info kwam vragen om lid te worden. Hij was in de loop van de week met z'n klas op bezoek geweest voor het STEM-project. Zijn mama was duidelijk nog wat ongerust, maar ik denk dat we onze eerste kandidaat al hebben voor het volgende zweefvliegekamp!

Zo zie je maar dat alle beetjes helpen om 'leden te werven'.

Koen Pierlet



Briefing aan de Start-to-fly deelnemers door Koen

Vinon: Een nieuwe kaap gerond en nieuw gebied verkend

Vliegen in de bergen is een discipline apart in het zweefvliegen. Het vereist een iets andere redenering tijdens het overlandvliegen. Je moet rekening houden met de wind (brise), de thermiek, buitenlandingsmogelijkheden en natuurlijk de bergen zelf. Bergvliegen heb je dus ook niet op één week onder de knie. Het vergt een degelijke opleiding en jaren ervaring om het enorm grote gebied van de Zuiderse Alpen te leren kennen, samen met de gevaren die erin schuilen. Dit jaar was voor mij het vijfde jaar in Vinon en ik heb 15 jaar geleden ook enkele stages in St-Auban genoten, dus mijn ervaring begint vorm te krijgen. Het werd tijd om een nieuw gebied te verkennen: de Maurienne vallei en omgeving...

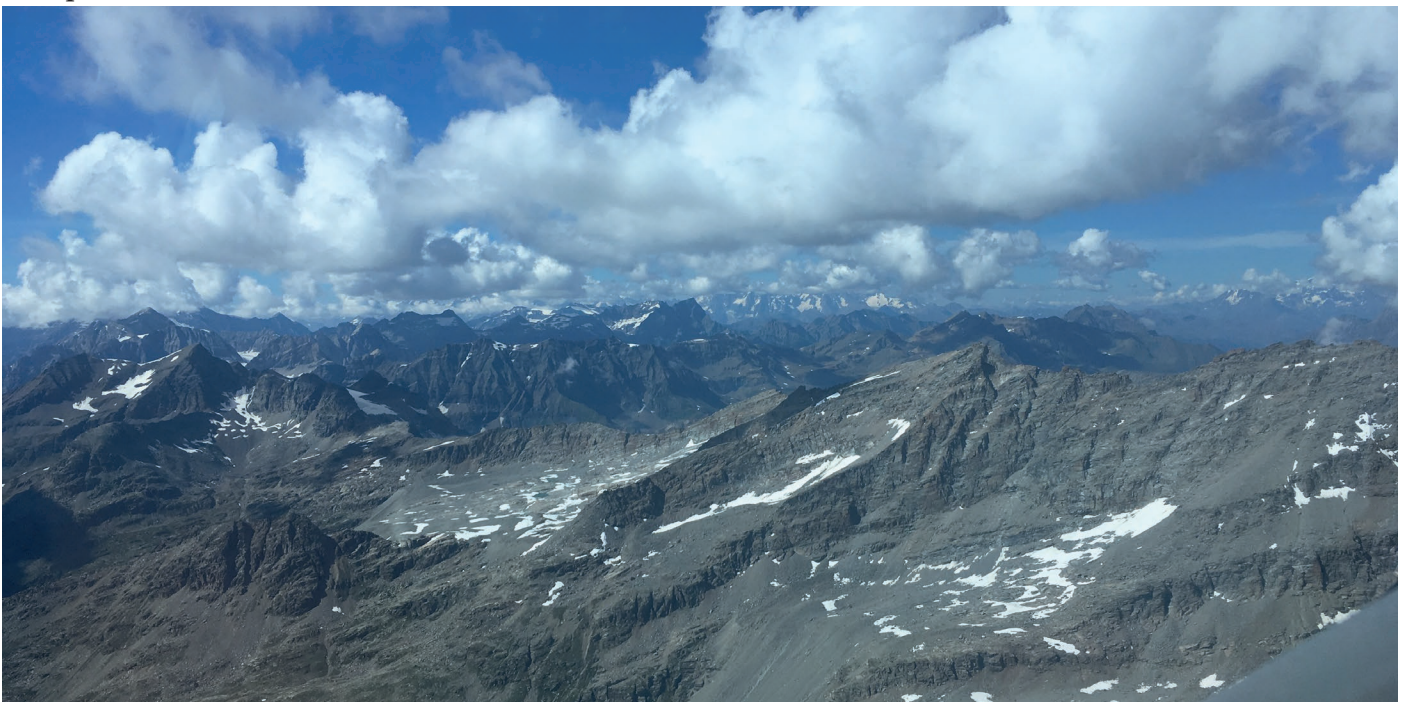
De Maurienne vallei is een West-Oost georiënteerde vallei op een 170-tal kilometer van Vinon. Om er te geraken, vliegen we door het gebied dat we reeds jaren kennen namelijk het parcours, de vallei van St-Crépin en de streek rond Brian-

çon en Plampinet. Voorbij ons bekend gebied vliegen betekent dat we de Col d'Etache moeten overvliegen, wat op zich niet moeilijk is. Maar... het is voornamelijk een mentale stap die je moet zetten. Als je over deze col vliegt en je komt laag te hangen is de kans reëel dat je in de Maurienne vallei op het vliegveld van Sollières moet buitenlanden. Hier wordt enkel in het weekend gevlogen, dus de kans is groot dat je op een verlaten vliegveld staat. Een ophaling in deze vallei neemt een volledige dag in beslag, dus je weet dat je er zal moeten overnachten vooraleer ze je komen halen. Daar komt nog bij dat je ophaler de volgende dag ook niet zal vliegen. Een andere optie is een sleper laten komen van St-Crépin, maar dat is een hele dure oplossing én dan moeten ze nog een sleper beschikbaar hebben. Al deze factoren spelen door je hoofd als die beruchte col oversteekt, maar dit jaar gingen we ervoor... Het uiteindelijke doel was Col du Carro (+/- 200km van Vinon). Deze col ligt tussen de Maurienne vallei en de vallei

van Aosta.

Dries Van Gestel (KAC Weelde) en ik droomden al langer van deze verkenning, dus dit jaar besloten we mekaar te helpen in geval van buitenlanding. Het doel was gekozen, nu nog enkel het weer hebben om er te geraken. We hebben veel geluk gehad met het weer dit jaar, dus we hebben stilaan de Maurienne kunnen verkennen. Paul Janssen heeft ons op de reliëfkaart in de briefingzaal uitgelegd hoe we het moeten aanpakken, de Do's en Don'ts, welke bergen aanvliegen, minimum hoogtes om over te steken, buitenlandingsmogelijkheden, enz...

Op 13 augustus heb ik mijn doel bereikt. De dag begon goed... Het befaamde plateau van Valensole en Pui-Michelle oversteken ging vlot en het parcours werkte fantastisch. De traditionele route naar St-Crépin via de Dormillouse en de Guillaume zag er minder goed uit, dus koos ik voor de vallei van Barcelonnette. Via de Grand Berard en Col



Col du Carro, met links het einde van de Maurienne vallei en in de verte de vallei van Aosta, hoogte 3600m

de Vars kon ik de vallei van St-Crépin gemakkelijk bereiken. De meest bekende berg daar is Tête du Peyron, dus daar vloog ik naartoe om hoogte te nemen richting Briançon. In Plampinet (bekend keerpunt van mijn vorige vluchten) steeg het plafond naar 3800m, dus Col d'Etache lag binnen bereik. Dries kwam er ook net aan, dus besloten we samen verder te vliegen. Eerstvolgende berg die we wilden aanvliegen was Pointe de Ronce. Dit is een berg met aan de voet een prachtig meer. Je kan het dus van ver herkennen. Er hing een wolk boven, dus we vertrokken. Aangekomen bleek die berg niet veel stijgen te geven. We konden nauwelijks onze hoogte houden. Terugvliegen leek mij een moeilijke optie vermits we in het heenvliegen toch wel een 20-tal kilometer door thermiekloze lucht gevlogen zijn. Terugvliegen betekende dus laag toekomen aan Col d'Etache en waarschijnlijk sukkelen om terug omhoog te geraken. Ik besloot verder te vliegen naar de Charbonelle, de volgende berg. Daar hing ook

een wolk en ik zag er zwevers draaien. Dries besloot toch terug te vliegen. Aan de Charbonelle ging het niet zo vlot als ik had gehoopt, maar uiteindelijk haalde ik toch 3800m en kon ik mijn tocht naar Col du Carro verderzetten. De volgende berg noemt de Albaron en ook daar hing een mooie wolk die mij naar 3800m kon brengen. Vanaf hier was het eigenlijk simpel om de weg te vinden naar Col du Carro. De kam die de Maurienne vallei en de Susa vallei scheidt, leidt mij uiteindelijk naar mijn doel. Helaas was de thermiek toch niet wat ik ervan verwacht had. Ik besloot dus na het rond van Col du Carro om terug huiswaarts te keren. Dat leek makkelijker gezegd dan gedaan. Om terug de Albaron over te steken moest ik minstens 3600m hebben en die had ik helaas niet. Dat betekende dus rondvliegen en nog lager toekomen. Gelukkig gaf de Albaron net genoeg stijgen om terug in bereik van de Charbonelle te geraken. Maar zoals in het heenvliegen heb ik aan de Charbonelle weer ge-

duldig moeten hellingvliegen om hoogte winnen. De helling gaf niet echt veel stijgen, maar ik kon mijn hoogte houden. In zo een geval is het best om uzelf even te "parkeren" langs de helling totdat er een thermiekbel vertrekt. En ja, na een 10-tal minuten brengt een thermiekbel mij terug naar 3800m en kon ik zonder problemen terugvliegen naar Col d'Etache. Oef... Eens terug in de buurt van Plampinet was de thermiek weer heel goed en heb ik geen problemen meer ondervonden om terug thuis te geraken.

Het nieuwe terrein is dus verkend en dit brengt de mogelijkheid om volgend jaar grotere proeven te vliegen. Als ik hardop mag dromen, hoop ik volgend jaar toch eens een 800 km vlucht te kunnen maken vanuit Vinon. Ook staat de vallei van Aosta op het verlanglijstje, dus er is nog genoeg toekomstperspectief. Afspraak dus volgend jaar in april, juni en augustus.

Bart Huygen



Pointe de Ronce in de wolken, hoogte 3300m, met het meer van de voet, met in de verte de Maurienne vallei

Aanvraag praktisch examen

Alvorens je praktisch examen te kunnen afleggen, moet je voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a) Geslaagd zijn in het theoretisch examen
- b) Praktische opleiding
 - 10 uren instructie in dubbel met een FI
 - 2 uren solo onder toezicht van een FI
 - 45 starts/ landingen
 - 1 solo overlandvlucht van minstens 50 Km of een overlandvlucht van minstens 100 Km in dubbel met een FI

Opmerkingen

- FI = instructeur
- van de minimum 15 uren opleiding mag maximum 7 uren met een TMG worden uitgevoerd
- de hierboven vermelde uren zijn uiteraard de minimum aantal uren.
- de overlandvlucht mag zowel met een zweeftoestel, zelfstartend zweeftoestel of TMG

Ondertussen zijn in onze club reeds drie piloten (Astrid, Brett en Jan) die met glans geslaagd zijn

Praktisch examen zweefvliegen

Op 30 juli waren Brett en ik de eerste twee leden van De Wouw die hun praktisch examen zweefvliegen zouden afleggen.

Voor dit examen werd Herman Holsteyns van de club Abatros aangeduid als examiner. Gezien het het eerste praktisch examen was op De Wouw was het een beetje koffiedik kijken hoe dit zou verlopen. Ook de examiner was niet gekend op de club. Afwachten dus.

Ik was voor de uitzondering eens extra vroeg op de club aanwezig. Herman had immers gezegd dat hij aanwezig zou zijn op de briefing dus ik vond toch dat ik als leerling vóór hem aanwezig moest zijn. Even voor 10u00 kwam Herman aan. Hij bleek een joviale Limburger te zijn voor wie het ook zijn eerste praktisch examen was dat hij afnam.

Na de briefing legde Herman ons uit dat hij met ieder van ons twee vluchten wilde maken.

in hun praktisch examen. En het examen van Roel is gepland op 24/09.

Voor zij die hun theoretisch examen reeds achter de rug hebben, wordt het stilletjes aan tijd om werk te maken van hun praktisch examen. Als je vragen hebt of je in de voorwaarde bent, komt dan met je volledig ingevuld vliegboekje naar de club en bespreekt het met een instructeur. De tijd dringt want de dagen worden korter en de kans op slecht weder wordt groter.

De piloten die vóór de vervaldatum van hun theoretisch examen hun praktische proeven niet gedaan hebben, MOETEN hun theoretisch examen opnieuw afleggen. Vanaf 01/01/2017 gebeurt dit bij DGLV in Brussel en kost 63,-€. Dit zou spijtig zijn.

Uitstel van die vervaldatum is uitgesloten.

Maar vergeet niet: het is de piloot die volledig verantwoordelijk blijft voor de opvolging. De instructeurs willen je natuurlijk wel helpen.

Theo Stockmans

Eén “normale” vlucht, zoals we deze ook solo zouden vliegen en daarna een tweede vlucht met een aantal veiligheidsoefeningen.

Tegen 12u30 begon ik aan mijn eerste vlucht. Piet zette ons af in de buurt van de carpoolparking en al vlug vonden we een stevige thermiekbel. Na wat cirkelen raakten we tot 900m hoogte. De vlucht zou uiteindelijk een dikke drie kwartier duren waarbij Herman mij op het laatste vroeg om wat te slippen om hoogte te verliezen. Bij de tweede vlucht had ik minder geluk. Na 15 minuten stond ik al terug aan de grond. Tijdens de sleep vroeg Herman om in de schroefwind te gaan vliegen. Een oefening stall/vrille zat er, gezien de geringe hoogte niet meer in, maar geen nood, de twee vluchten volstonden ruimschoots voor de 30 minuten die DGLV vooropstelt. De twee vluchten waren vlekkeloos verlopen en voor Herman was ik dan ook geslaagd in het examen. Het zwaarste deel van

de dag moest dan echter nog beginnen; alle nodige papieren invullen. Dat nam zowaar meer tijd in beslag dat het vliegen zelf, maar ach, dat namen we er graag bij. Ondertussen zijn alle nodige documenten opgestuurd naar DGLV en wacht ik nog steeds op mijn vergunning.

Ik kan de mensen die hun examen nog moeten afleggen enigszins gerust stellen. Voor mij was dit examen eigenlijk net hetzelfde als een vlucht met een instructeur van bij ons, met als enig verschil dat je hier op het einde je vergunning haalt.



Jan Bruyninckx JD

Leerlingen op bezoek bij Koninklijke Vliegclub De Wouw

Op dinsdag 13 en donderdag 15 september bezochten leerlingen van de eerste graad aan de St-Martinusscholen campus Ursula (Herk-de-Stad) de Koninklijke Vliegclub De Wouw te Goetsenhoven.

Voor het vak STEM werken ze in het eerste jaar aan een project 'The sky is the limit' waarbij ze zelf een zweefvliegtuig moeten ontwerpen. STEM staat voor: Science, technology, engineering en Mathematics. Zelf ben ik STEM-coach bij RVO-Society en geef ik nascholing en vorming aan leerkrachten om techniek en STEM te implementeren in hun dagelijkse klaspraktijk. Ik ontving de leerlingen dus met plezier op ons vliegveld, om hen én hun leerkrachten te helpen bij dit project.

De leerlingen kregen de kans om kennis te maken met verschillende zweefvliegers en te leren over de verschillen in constructie. Ze zagen de evolutie van 'hout-en-doeke'-toestellen tot de huidige kunststofzwevers. Senne Vandenputte gaf bij de zwevers uitleg over de bestuursorganen en de instrumenten in de cockpit. Ook de verschillende startwijzen: met het sleepvliegtuig en de lierstart, kwamen aan bod.

In het briefinglokaal kregen de leerlingen les van mij over aerodynamica en 'hoe het komt dat een vliegtuig vliegt'. Met verschillende voorbeelden van vleugels gaf ik de leerlingen ook tips voor de bouw van hun zweefvliegtuig. Zelf is het bij mij ook begonnen met modelvliegtuigen. Dat een zweefvliegtuig door thermiek uren in de lucht kan blijven, fascineerde mij zo erg, dat ik dat zelf ook 'aan den lijve' wilde ondervinden. Zo heb ik zelf de stap gezet om te starten met zweefvliegen.

De leerlingen namen vele foto's en stelden vragen over hoe ze hun zwever best konden bouwen. Wanneer ik hun vragen beantwoordde, begon het zelf bij mij ook weer te kriebelen. Ik daagde de leerlingen uit om zelf een vliegtuig te bouwen, maar lukt dat wel? Kun je al die aerodynamische principes combineren in een zelfgemaakt ding dat kan 'zweven'?

Woensdagnamiddag begon ik eraan: ik wilde zelf ook de uitdaging aangaan. Ik had nog een stukje isomovleugel liggen van 62 cm breed, zelf gesneden met een 'isomozaag' uit een dik stuk isomo. Dat zou de basis worden van mijn vliegtuig. Een

houten latje van dezelfde lengte werd de romp: een korte test in de tuin toonde aan dat dit niet vliegt. Het belang van een stabilo was hierdoor aangetoond. Ik monteerde een stukje balsa achteraan op het houten latje en een verticaal staartvlak voor de richtingsstabiliteit. Nu moest ik nog enkel het zwaartepunt in orde brengen. Dit bevindt zich ongeveer op 1/3 van de aanvalsboord. Met enkele stukjes bladlood rond de neus liet ik het vliegtuigje balanceren op het zwaartepunt. Dit moest wel vliegen ...

Dan de test in de tuin: het vliegtuigje vloog omhoog, kwam in stall, en dook dan weer steil naar beneden. Dit moest beter ... misschien nog een beetje lood aanbrenge? Een nieuwe test liet het vliegtuigje 15 zweven, voor een 'snelle knutsel' een bevredigend resultaat. De dag erop zou ik hiermee de leerlingen uitdagen.

Op donderdag kon ik met mijn eigen 'didactisch model' een aantal principes toelichten en net voor de leerlingen weer naar school moesten vertrekken was het tijd voor de ultieme test: omringd door de leerlingen met smartphone in aanslag voor foto's en filmpjes gooide ik mijn prototype. Een vlucht van 16 m was het resultaat. Voor de leerlingen het bewijs dat het kon, en meteen de uitdaging erbij: zij moesten beter doen!

De leerkrachten vroegen me nog of ik eventueel in de jury wilde zitten om hun werken te beoordelen. Ik ben wel erg benieuwd wat ze gaan bouwen!

De maker van het best zwevende toestel heb ik alvast een vlucht beloofd in een écht zweefvliegtuig!

Koen Pierlet



Koen lanceert zijn zelfgebouwde zweefvliegtuig

The Duxford airshow: Meet the fighters

We hadden al vaak horen praten over de vermaarde airshows van Duxford. Een paar jaren geleden zijn reeds enkele leden met de OLI naar ginder gevlogen naar één van de drie jaarlijks terugkerende airshows. Katrin en ikzelf zijn op 10 en 11 september naar de “Meet the fighters” airshow gaan zien. En of het de moeite waard was...

Duxford ligt vlak bij Cambridge ten noorden van Londen. We namen op vrijdagochtend vroeg de boot van Duinkerke naar Dover. Vanaf Dover was het nog zo'n twee uur (links !) rijden tot Duxford. Er zijn drie grote airshows per jaar : in mei, in juli en in september. Allen leggen ze het accent op historische toestellen uit WOI en WOII met hier en daar een hedendaags tintje. Kaarten kan je enkel online bestellen. Gezien de massale belangstelling kan je ter plekke geen kaarten kopen.

Duxford is het meest gekend voor zijn rol die het speelde tijdens de Battle of Britain in de tweede wereldoorlog. Maar haar geschiedenis gaat reeds

terug tot 1916, toen luchtgevechten deel gingen uitmaken van de eerste wereldoorlog. Nieuwe piloten werden er getraind. Op het einde van de eerste wereldoorlog werkten er zo'n 850 mannen en vrouwen op het vliegveld. Daaronder ook leden van de US Air Service die hielpen bij het onderhoud van de vliegtuigen. Het zou me te ver leiden om hier de hele geschiedenis van het vliegveld te beschrijven. Die vind je terug op internet en in talrijke boeken. Zeker de moeite waard om een keer te lezen.

Wie denkt dat Duxford enkel en alleen maar de airshows zijn, heeft het helemaal mis. Het vliegveld huisvest ook de Imperial War Museums (IWM). Dit zijn alles samen acht reusachtige overdekte museums waar je zowat alles terugvindt wat er ooit in de lucht gevlogen heeft.

In het Airspace Museum vind je een display van zo'n 30 militaire en burger vliegtuigen. Dit museum geeft je een goed beeld over de geschiedenis van en de technologie in de luchtvaart. Je vind er oa één van de twee

prototypes van de Concorde (je kan er binnenin !), maar evenzeer de Spitfire, de Havilland DH9, de Avro Lancaster MK X, de Avro Vulcan, de Harrier en zoveel meer.

In het Flying Aircraft museum zie je verschillende projecten van restauratie van historische vliegtuigen evenals het onderhoud ervan. Werkelijk indrukwekkend. Het zijn allen privé-initiatieven van vaak actieve en gepensioneerde engineers die hun hart verloren hebben aan de luchtvaart. Ze praten allen met passie over de vele uren en jaren die er steken eer een toestel weer luchtwaardig is. De restauratie van een Bristol Blenheim duurde zo maar eventjes 11 jaar ! Met trots vertelde een gepensioneerde engineer dat het toestel vorig jaar zo'n... 80 uren had kunnen vliegen. De piloten die op deze toestellen vliegen worden dan ook zeer zorgvuldig gekozen...

Vervolgens heb je nog het Air and Sea museum, het Battle of Britain museum, het Conservation in Action museum, the 1940 Operations Room, het Land Warfare museum en het American Air Museum. In dit laatste museum vind je toestellen uit de Engels-Amerikaanse samenwerking vanaf de eerste wereldoorlog tot op heden. Er staat oa een B-52 bommenwerper, de SR-71 Blackbird (tijdens de airshow kon je met één van de weinige piloten die op dit toestel gevlogen hebben een praatje maken), een B-29 Superfortress (dit type toestel, met name de “Enola Gay”, wierp op 6 augustus 1945 de eerste atoombom op Hiroshima) en nog zoveel meer indrukwekkende toestellen. Kortom, hier kan je dagen aan een stuk in rondlopen zonder je ook maar één minuut te vervelen.



Het was dan ook geen erg dat op zaterdag, de eerste dag van de airshow, het de ene bui na de andere regende waardoor er verschillende display's moesten afgelast worden.

Op zondag was het dan briljant weer voor een airshow. Blue sky van 's morgens tot 's avonds. De 4 uren durende show was een spektakel van de eerste tot de laatste minuut. Spectaculaire display's van oa Avro Lancaster B1, Boeing B-17, Goodyear FG-1D Corsair, Spitfire, Mustang, Yakovlev Yak-3, Mikoyan-Gurevich MIG-15UTI, Hispano HA-112 Buchon x2 (Messerschmitt Bf 109), Consolidated PBX Catalina, North American Harvard IV, de Havilland Vampire

FB.52 en T.55, vele toestellen uit de eerste wereldoorlog enz., enz. Wat vooral indruk op ons maakte was een luchtgevecht met een 15-tal toestellen uit de eerste wereldoorlog, een lucht-aanval met 14 (!) Spitfires, de luchtgevechten tussen 2 spitfires en 2 Messerschmitt's en natuurlijk de afsluitende Red Arrows met hun spectaculaire tot in de perfectie uitgevoerde airobatics show.

We komen gewoon woorden tekort om alle emoties van het weekend in dit artikeltje neer te pennen. Dit is een absolute must voor iedereen die zot is van alles wat met luchtvaart te maken heeft. Trek er alleen voldoende tijd voor uit.

Er is immers zoveel te zien en te beleven. Een lang weekend is echt een minimum. Bovendien is alles schitterend georganiseerd en zijn het allemaal ontzettend vriendelijke vrijwilligers die je met raad en daad te woord staan. Wij gaan volgend jaar zeker terug !

Johan Vanhoyland

Data airshows 2017 : zaterdag 27 en zondag 28 mei, zaterdag 8 en zondag 9 juli (dit is de Flying Legends Airshow georganiseerd door The Fighter Collection van het Imperial War Museums Duxford), zaterdag 23 en zondag 24 september
Website : www.iwm.org.uk



Vliegveld

Ondertussen heeft de Federale Politie toch een concessie gekregen van Defensie om oefeningen uit voeren op ons vliegveld, dit voor de periode vanaf 1 oktober 2016 tot 30 april 2017. Tegen die laatste datum moeten zij beslissen of ze het vliegveld gaan kopen of niet. Of anders gezegd, beschikken ze over de financiële middelen om dit uit te voeren. Zo niet, zal het te koop worden gesteld. Maar als dit zou gebeuren, zijn we weeral vijf jaar verder.

Ondertussen oefent de Federale Politie, in hoofdzaak de Speciale Interventie Eenheid (SIE), er bijna wekelijks. Onlangs ben ik nog getuige geweest van zulk een oefening. Een heli van de Po-

litie, met aan boord enkele leden van de SIE (die met de bivakmutsen) steeg op. Ongeveer 100 meter boven de controletoren of loodsen werden twee koorden naar beneden gegooid waarlangs de SIE leden afdaalden. Vanaf de Hannuitsesteenweg kun je deze oefeningen gemakkelijk volgen. Korter bij komen is natuurlijk verboden. Gelijkaardige oefeningen zouden enkel tijdens de werkdagen plaats vinden. Dus wij gaan er geen hinder van ondervinden.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

100km overland met Ximango

Nu het einde van het vliegseizoen in aantocht is, en ik niet meer zoveel tijd heb vooraleer mijn theorie vervalt, heb ik besloten om zo snel mogelijk mijn vergunning te halen.

Maar voor dat ik mijn examen kon aanvragen, was er nog een andere opdracht die ik moest volbrengen, namelijk de overlandvlucht van 50km, of 100 km met een FI. Ik heb enkele weekenden gewacht op “overland-weer”, maar ik merkte dat dat er niet direct inzat.

Daarom besloot ik dus om mijn overlandvlucht te doen met de Ximango samen met Luc Van-

debeeck. De Ximango is een motorzwever (TMG) waarmee sinds kort overlandvluchten mogen uitgevoerd worden met leerlingen.

De vluchtvoorbereiding gebeurde vlak na de briefing. Tijdens de voorbereiding werden er zaken besproken zoals: meteo, koers, weight & balance, vliegtijd, enz. Na de voorbereiding zijn we vertrokken rond 12h.

Ons eerste keerpunt was het vliegveld van Sint Truiden. Dat was niet al te moeilijk omdat we dat al konden zien vanuit Goetsenhoven. Vervolgens vlogen

we naar Hasselt, Opglabbeek en dan terug naar Goetsenhoven. Onze gemiddelde hoogte was 1000m AMSL en de tijd die we erover deden was ongeveer 1 uur.

Voor mij was het een heel interessante en leerrijke ervaring omdat ik nog nooit zo'n afstandvlucht had gedaan. Wanneer we Goetsenhoven naderden, hebben we ook een buitenlanding gesimuleerd door een veld aan te vliegen. Zo'n oefening is natuurlijk onmogelijk met een zweefvliegtuig. Nu is de volgende stap het praktijkexamen...

Jens Groeseneke

Ons vliegveld als decor voor een film

Enkele jaren terug werd op EBTN reeds een film opgenomen: “Café Derby”.

Vanaf ongeveer midden juni tot begin juli streken de filmmakers op ons terrein neder voor het opnemen van een gedeelte van de Franse film: “**La promesse de l'aube**” van Eric Barbier. Ze

hadden een vliegveld met loods en controletoren nodig. Dus was Goetsenhoven een ideale locatie. De deelnemende vliegtuigen (vier SV4 en één Piper Cub) moesten op hun richtingsroer wel de Franse vlag dragen. De belangrijkste hoofdrolspelers waren Pierre Niney en Charlotte Gainsbourg. De film wordt gerekend bij het genre van drama en biopic (die het leven van één of meerdere bestaande personen vertelt). De film zou einde dit jaar of begin 2017 in de zalen verschijnen.

Aan onze club werden plein verantwoordelijken en het leveren van Avgas gevraagd.

Het verhaal van de film, met dank aan Stéfan Perneel voor de vertaling.

De belofte van de dageraad (*La promesse de l'aube*): Aanpassing van de autobiografische roman van Romain Gary, in dewelke hij zijn jeugd in Litouwen aanhaalt, gevolgd door zijn uitwijking, met zijn familie, naar Zuid-Frankrijk, en zijn levenswandel in de Vrije Franse Luchtmacht, om te ontsnappen aan de gevolgen van Hitler's bewind in Duitsland.

Theo Stockmans



Milieu

Onze milieuvergunningaanvraag werd op 20 juli 2016 afgegeven op de dienst leefmilieu van de stad Tienen. Eigenlijk is het een uitbreiding van onze reeds bestaande milieuvergunning. Voor ons tankplatform bezat onze club reeds een milieuvergunning. De aanvraag van 2016 werd opgemaakt door de firma ABESCO uit Bunsbeek. Ons dossier werd ontvankelijk verklaard.

Enkele weken voordien heeft ook ULM Goetsenhoven een milieuvergunningaanvraag ingediend. De stad Tienen wenst nu dat er aan beide aanvragen

Perenvuur

Het kan iedereen wel eens overkomen: ziek zijn. Helaas kunnen ook bomen en struiken ziek worden. Dit fenomeen konden we met onze eigen ogen waarnemen op ons vliegveld. Misschien is het sommige leden al wel opgevallen dat er een kersenboom ontbreekt aan de ingang. Dit is het gevolg van het zeer besmettelijke “perenvuur”.

Bacterievuur of perenvuur in de volksmond, is een ziekte die veroorzaakt wordt door een bacterie genaamd *Erwinia amylovora*. Velen spreken over deze ziekte onder de naam “perenvuur” omdat de ziekte vaak bij fruitbomen en voornamelijk bij perenbomen voorkomt. De ziekte is zeer besmettelijk en kan daardoor een enorme schade aanrichten in een korte periode. Bacterievuur steekt voornamelijk de kop op bij warmere temperaturen tussen de 18 en 29 graden Celsius.

Al heel snel nadat de boosdoener de betrokken bomen en/of struiken heeft aangetast, kan je dit opmerken. Mogelijke symptomen zijn: verdroogde bloemen, verschrompelde blaadjes, vruchten die blijven hangen tot zelfs in de winter enz. Indien je (bijna)

een gemeenschappelijke bijlage wordt toegevoegd. Deze moet handelen over de gemeenschappelijk vliegoperaties; m.a.w. en in hoofdzaak, de circuits.

Beide clubs zijn rond tafel gaan zitten en hebben een ontwerp gemaakt.

Samengevat:

- de zwevers behouden hun rechts circuits
- motorvliegers en ULM's maken een links circuit
- het circuit van de ULM's ligt in het circuit van de motorvliegers

zeker bent dat jouw plantage te kampen heeft met bacterievuur, kan je best de bast van de betrokken bomen opensnijden ter bevestiging. Als de binnenkant een roodbruine kleuring vertoont, heb je waarschijnlijk te kampen met bacterievuur.

Ook onze kersenboom had er van langs gekregen. Eens de boom besmet is, is de kans klein tot zelfs onbestaand dat de ziekte nog volledig verdwijnt. De behandeling is ook zeer complex. Er is niet slechts één mogelijkheid om de ziekte te bestrijden. Het is nodig verschillende methodes toe te passen om het gewenste resultaat, een gezonde boom, te bekomen.

Om de ziekte uit te roeien, is voldoende kennis vereist. Chemische middelen zijn geen optie, want geen enkel middel is sterk genoeg. Je moet de zieke delen kunnen herkennen en ze zo snel mogelijk wegsnoeien. De snoeiwonden die je creëert worden best afgedekt met een koperhoudende pasta. Na deze bestrijding snoei je best nog een extra deel onder de voorgaande zieke delen weg voor de zekerheid. Vergeet zeker niet je snoeischaar goed

Bij het opmaken van de circuits werd vooral rekening gehouden met de woonkernen.

Dit document werd reeds overgemaakt aan de stad Tienen. Uiteraard moet DGLV nog zijn goedkeuring geven.

Het is nu afwachten hoe de stad Tienen hierop gaat reageren. Zij willen beide aanvragen op gelijke voet behandelen. In elk geval blijven het twee afzonderlijke milieu aanvragen.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

schoon te maken en te ontsmetten met bv. brandalcohol zodat de bacteriën gedood zijn vooraleer je een tweede keer snoeit.

In de meeste gevallen zal de behandeling niet aanslaan en de ziekte zich verder verspreiden. Daarom is het aangewezen om de zieke boom af te zagen. Dat is ook wat bij ons op het vliegveld is gebeurd. Ook de stam en de onderliggende delen zullen verwijderd worden.

Julie Vanhoyland



De zieke kerselaar werd gekapt...

Winterwerk

Ook in de zomer wordt er hard gewerkt...



Roel bij het ophangen van de ladders



Laura bij het opkuisen van de zandbak



Koen bij het ophangen van de spiegels



Andre bij het uitspuiten van de rails loods zuid



Het vervangen van de ijzeren latten onderaan de Ka 13



Çoike bij het inbetoneren van de rails



Dichten inzakking asfalt door Guy, Jens en Dieter



Hopeloze herstelling waterhydrant door Guy, Piet en Jens. Hun ogen spreken boekdelen

Kroniek van het zweefkamp 2016

Voor het zweefvliegkamp de eerste twee weken van juli 2016 werd niets aan het toeval overgelaten. Onder meer omdat voor de eerste keer in de geschiedenis van 'Zweefvliegekampen De Wouw' de mogelijkheid tot overnachten bestond, wat door 5 (later 6) van de 16 deelnemers ook werd gedaan, weze het onder het waakzame oog van betrouwbare clubleden die vanachter de gordijntjes van een discreet achter een boomscheut geparkeerde camper de zaak in de mot hielden. In de loods kregen douches en latrines een grondige schoonmaakbeurt waarna ze hagelwit blonken als een pas gepoetst gebit uit een tandpastareclame. Ook het leslokaal werd onder handen genomen, maar dat bleef helaas een kruising tussen een meubeldepot en een buitenmaats bezemhok. Dat was niet echt een bezwaar, want werden de echte lessen immers niet in de lucht gegeven?

Waar de tenten van de inslapers een perceeltje kregen, werd het gras gestofzuigd en gedweild. 'En de catering?' horen we iemand vragen. Wel, er werd een dries-terentraiteur onder de arm genomen voor het avondmaal dat elke dag opgewarmd zou worden in golf 1 en golf 2 (de microgolfovens van barman Didier, niet de luchtruimen) en het overdag ontbijtbuffet moest in niets onderdoen voor de b&b van het naburige dorp.

De eerste dag verliep als volgt. Zestien jongeren tussen 14 en 17 jaar en 45 en 65 kilo hadden een zitje gevonden in een net leslokaal dat de ene aan een kringloopwinkel en de andere aan een Afrikaans klasje deed denken. Een kale man die in zijn jeugd de groeispuurt gemist leek te hebben kwam het zaaltje binnen. De bescheiden gestalte compenseerde zijn beperkte hoogte AGL echter door een innemende présence die de zestien aspirant-piloten meteen tot nederige stilte aanmaande. De présence kлом

vooraan op een stoel, monsterde de groep verwachtingsvolle jongelingen en sprak: "Mijn naam is Koen. De komende veertien dagen ben ik jullie vader en moeder, jullie alfa en omega. Ik ben de eerste die jullie 's morgens zullen zien en de laatste die jullie 's avonds zullen horen. Toch voor al wat belangrijk is. Ik vorm samen met de crème de la crème van het vaderlandse zweefvliegwezen de equipe die jullie vleugels zal geven. De ploeg die ik mag trekken bestaat naast mij (niet onder mij) uit Piet Vanosmael, Theo Stockmans, Luc Vandebereck en Eric Vandewalle, samen goed voor een slordig miljoen vliegreuen en onpeilbaar veel kennis. Piet en Dries Holsbeek zijn de trekpaarden die jullie telkens tot 500m boven de grond zullen brengen. Ze doen dat voor niet meer dan een zak haver en soms ook gerstenat.

Tegen de tijd dat wij met jullie klaar zijn, zijn jullie levenslang verknocht aan vliegen, meer bepaald aan het échte vliegen, dat wil zeggen zonder motor. Tegen dat wij met jullie klaar zijn, kunnen jullie polaires, weerdiagrammen, adiabatens, T log p's, thermieindicaties en vliegkaarten lezen alsof het twitters van K3 waren (het meidentrio, niet de zwever van 1951)." "En als jullie braaf zijn," voegde Koen er met veel finesse aan toe, "krijgen jul-

lie op het einde ook nog een ballon."

Niet alles viel mee uiteraard. Wie weet dat een onopvallende cumulus gemakkelijk 200 ton kan wegen, begrijpt dat het weersoms zwaar om dragen was. Juli was immers fris, nat en klote voor de tijd van het jaar. Thermiek was een zeldzame vogelsoort, 'de wouw', familie van de arendachtigen en bekend om zijn grote daalsnelheid, was daarentegen alomtegenwoordig. Maar 'elk nadeel heb zijn voordeel' (dank u J. Cruijff): tegenvallend weer zorgt voor korte vluchten en korte vluchten maken meer vluchten mogelijk waardoor de W. Scotts (de legendarisch zweefpilot, niet de Schotse schrijver) van de toekomst al bijna allemaal perfect kunnen starten en landen. Al blijft dat twee vluchten per dag per leerling gemakkelijker gezegd is gedaan. Edoch, voor de boekhouders onder ons: van 4 tot 8 en van 11 tot 15 juli gingen de jongeren alles samen 288 keer de lucht in. 'Dat is geen kattenpis' (dank u Jan Becaus).

Plan B dat door de schuld van Frank De Boosere en Sabine Hagedoren twee keer werd uitgevoerd, bestond uit bezoeken aan de 15e Wing in Melsbroek en de luchtmachtbasis van Beauvechain (EBBE voor de vrienden). Op het eerste adres mochten





Niklas Steenackers, 17 jaar jong. Boven zijn bed hangt nu een verguld plaatje met daarop: dag 12 - K8 - RWY 24 - 17:20 tot 17:31 LT. Er zijn hardnekkige geruchten dat de jongeman al gepolst werd door talentenjagers van Top Gun. De jongens en meisjes die met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de eerstvolgende gelegenheid te baat gaan nemen om ook solo te gaan, verdienen natuurlijk ook een vermelding. Bij dezer ook een groet van de volledige club aan de volledige lijst onder deze tekst (in alfabetische volgorde).

onze aspirant-piloten in de cockpit van zowel een Falcon 900 (de aftershave van Philippe en Mathilde hing nog zwakjes in de cabine) als een Hercules C-130. In EBBE werden helicopters en de brandweerunit uit de kast gehaald. Bijna zo boeiend als vliegen (het werkwoord, niet het insect).

En dan was er dat ene gevreesde bezoek. Op de kalender was 8 juli nog niet doorkruist. De dag was nog in opbouw toen twee zwarte SUV's met blauwe zwaailichten en geblindeerde ramen het terrein op reden. Een van de wagens posteerde zich dwars over de uitrijlaan van de luchthaven, terwijl de andere vlakbij monitors en leerlingen met diepe remsoren tot stilstand kwam. Drie mannen strak in een zwart pak, elk met een ondoordringbare zonnebril op de neus en een oortje in, stapten dreigend af op de groep. "Papieren alstublieft," zei een van de zwarte kostuums zonder verdere

introdactie, "alle papieren van alle toestellen en alle dossiers van alle instructeurs!" "Waarom hebben alle toestellen een Duitse immatriculatie?" vroeg de tweede man op insinuerende toon. En de derde met een baritonstem: "als u de toestellen na checks onbewaakt laat, is sabotage altijd mogelijk." "U mag de operaties beginnen," zei de eerste kort en krachtig, "wij observeren of alles verloopt zoals het hoort," met trage klemtonen op 'observeren' en 'alles'.

De audit van ATO De Wouw is uiteindelijk goed verlopen. Niemand verdween geboeid in een van de donkere voertuigen. Maar toen de twee wagens van het DGLV kort na de middag weer wegstoven, leek het toch alsof de lucht weer opentrok.

Bepaalde middelen, aanhoudend herfstweer en slechts krap twee weken tijd maken een solovlucht veeleer een uitzondering. De uitzondering van deze lichte heet

Geen kamp zonder sympathiek fait divers. Om een mooie dag nam Koen een passagier mee tot precies 1000m boven de grond. Dat zwaar met symboliek beladen evenement markeerde in het collectieve geheugen dat die vlucht ook precies Koens duizendste vlucht was. We wensen hem er nog eens zoveel.

Tot slot: Koen staat bekend als een man van zijn woord. Iedereen was braaf geweest, dus landde er de laatste dag een ballon op EBTN. Waarvan akte.

De deelnemers waren Celen Ruben, Cuyvers Sam, De Vos Seppe, Elst Renaat, ErauwYourick, Fiers Peter, Forier Arno, Legein Kat, Renquin Noa, Schoysmans Willem, Steenackers Niklas, Stelamans Ward, Stelamans Willem, Willems Arno en Willems Tom.

Nick De Clippel



Vliegstage in St-Auban

Van 7 tot 14 augustus hebben Katrin en ikzelf een stage bergvliegen gedaan in St-Auban. St-Auban is het nationaal zweefvliegcenter van Frankrijk. Het St-Hubert van Frankrijk zeg maar. Je kan er verschillende soorten stages lopen : “découverte montagne”, “perfectionnement” en “performance”. Gezien Katrin nog niet solo in de bergen gevlogen had, nam zij een stage découverte. Ik wilde vooral mijn techniek in het bergvliegen bij-schaven evenals de route via Barcelonnette naar het noorden leren kennen tot aan de rand van de Maurienne en nam bijgevolg een stage perfectionnement.

Een stage in St-Auban loopt van maandag tot en met zaterdag. Als het weer het toelaat wordt er alle dagen gevlogen. Je wordt in principe ingedeeld met drie piloten per instructeur. Dit lijkt veel, maar je wordt gedurende de week ook solo op pad gestuurd of je vliegt solo achter je instructeur aan. Bovendien zijn de vluchten zeer intensief. Je wordt gedurende de hele vlucht beoordeeld en gecorrigeerd op je vliegtechnieken en op de keuzes die je tijdens je vlucht maakt. Het is een week training in de letterlijke zin van het woord. De instructeurs zijn zeer ervaren piloten met duizenden vliegreuren in de bergen op zak.

Een typische vliegday in St-Auban begint om 9h 's morgens met

een theorieles. Het gaat in die lessen o.a. over de weersfenomenen in de bergen, de buitenlandingssterreinen in de Alpen, het overlandvliegen in de bergen, etc. Om 9h45 is dan de meteorbriefing. Deze is vrij uitgebreid. Rond 10h15 is het dan briefing met je instructeur. Eerst krijg je een debriefing van de vlucht van de dag voordien. Op een reliëfkaart wordt de route die gevlogen werd nog eens getoond en wordt vooral stilgestaan bij de te verbeteren punten op vlak van je vliegtechniek. Vervolgens gebeurt de voorbespreking van de vlucht van de dag zelf. Rond 11h30 worden de toestellen klaargemaakt en in piste gezet. Dan snel iets eten om dan rond 12h30 (afhankelijk van of je de eerste piloot bent in je groep of wanneer je solo vliegt) de lucht in te gaan. Rond 19h komt iedereen landen. Vervolgens toestellen wassen en stallen in de hangar. Tegen 20h ben je klaar. Snel nog een pintje pakken met iedereen in de bar. Daarna avondeten en vervolgens rond 22h als een blok in slaap vallen.

In St-Auban vlieg je met de meest moderne toestellen. In dubbel vlieg je Arcus, Duo Discus, Nimbus. In solo Discus 2C, Ventus 2, ASG 29. Dit laatste uiteraard in functie van je vliegervaring. Alle starts zijn sleepstarts (Robin en Dynamic)

Wij verbleven gedurende die week met onze mobilhome op de camping. Je kan er ook over-

nachten in een tent (er is genoeg schaduw op de camping), in een bungalow of een kamer huren. Ter plekke kan je 's ochtends een ontbijt krijgen en 's middags kan je in het resto van het center een warme maaltijd nemen. 's Avonds moet je zelf voor eten zorgen of ergens gaan eten in de buurt.

Katrin en ik hebben een fantastische week gehad. De vliegomstandigheden waren gedurende de eerste drie dagen atypisch, zeg maar moeilijk, maar daarvoor hebben we ook zeer veel geleerd. We hadden beiden het geluk dat de derde piloot in onze groep zich had afgemeld. Daardoor waren zowel Katrin als ikzelf maar met 2 piloten voor 1 instructeur waardoor we maximale aandacht en begeleiding kregen. Ikzelf had dan nog eens het geluk (of moet ik zeggen de eer) om Olivier Darroze als instructeur toegewezen te krijgen. Hij is een dubbel wereldkampioen en dubbele vice-wereldkampioen in de 18m-klasse... Een betere leermeester kan je niet krijgen. Alles samen hebben we allebei op 6 dagen zo'n 25h gevlogen. Beiden hebben we ook solo gevlogen. Katrin mocht vrij vliegen binnen een vooraf opgelegd gebied. Ikzelf kreeg een route mee die ik moest vliegen. Over de radio werden we dan begeleid door onze instructeur. Kortom, we hebben beiden zeer veel bijgeleerd. Een echte aanrader voor iedere zweefvliegpiloot.

Wat kostte dit alles nu? All-in vliegen, huur toestellen, instructeur, slepen, verzekering, lidgeld evenals het verblijf moet je op zo'n € 1600 per persoon rekenen. Alle info kan je terugvinden op de website van het CNVV : www.cnvv.net

Uiteraard kan je altijd bij mij terecht als je meer info wil.

Johan Vanhoyland



Johan met instructeur Olivier in de Duo Discus

Zweefvliegen in North Carolina

Zoals de meeste onder jullie wel weten, reis ik veel voor mijn werk. Helaas werk ik ook veel weekends, dus het gebeurt zelden dat ik kan zweven in het buitenland. Onlangs is toch nog eens gelukt. Mijn werktrip bracht mij naar Wilson, North Carolina, USA. Na twee weken werken had ik een dagje vrij in het weekend, dus ik ging op het internet op zoek naar zweefvliegvelden in de buurt. Ik had weinig hoop, want in de US ligt alles nogal ver uit mekaar. Maar ik had geluk, er lag een zweefvliegveldje op slechts een half uurtje rijden. Het vliegveldje noemt Crooked Creek Airport en ligt dichtbij het stadje Zebulon, NC. Het is een privé vliegveld dat gehuurd wordt door de zweefvliegclub. De eigenaar van het vliegveld was ook sleeppiloot, dus de verstandhouding was heel goed.

Het viel mij direct op dat het vliegveld nogal stevig bergaf gelegen is met langs weerszijden ook nogal hoge bomen en een gras piste als startbaan. Opstijgen gebeurde bergaf tenzij de wind te sterk zou zijn... Landen doen ze meestal bergop, ook afhankelijk van de wind. De club heeft een Twin2 en een Schweizer 2-33 als lestoestellen. Als éénzitters hebben een L33 (éénzitter versie van een Blanik), een LS4 en een club-Libelle (deze laatste twee zijn privé, maar kunnen gehuurd worden door

clubleden). Het was een gezellig clubje dat ongeveer 70 leden telt, ongeveer hetzelfde als bij ons, met een gezellig clubhuis en veel straffe verhalen ;-)

Natuurlijk wilde ikzelf ook eens vliegen, maar zoals alom bekend in het zweefvliegen, moest ik mijn beurt afwachten. In tussentijd heb ik een beetje geholpen in piste om te tiplopen. Tegen 18u was het dan mijn beurt. Thermiek was er niet die dag, dus dan maar een iets hogere sleep tot 3000 ft AGL (1000m grond). Vermits de Twin in de atelier stond voor een herstelling, kreeg ik de gelegenheid om eens met een Schweizer te vliegen. Het is een trainingstoestel quasi volledig uit metaal gemaakt. Het heeft ongeveer hetzelfde uitzicht als een Ka-4 Rhönlerche. De instructeur heeft mij de hele vlucht zelf laten vliegen en vermits het zo kalme lucht was kon ik genieten van het uitzicht over Franklin County, NC. Door de temperatuursinversie konden we niet heel ver kijken, maar het zag er een heel bosrijk gebied uit met hier en daar een groot stuwmeer. Van luchtruim moesten we ons niets aantrekken. De enige commerciële luchthaven in de buurt is Raleigh-Durham, maar zelfs dat luchtruim mogen we binnenvliegen mits radio contact. Zonder thermiek zouden we dit niet nodig hebben, dus het werd volop genieten van de lokale streek. Het bleek wel noodza-

kelijk om het vliegveld goed in het oog te houden, want dat verdwijnt gemakkelijk in het groene landschap. De circuithoogte was op 1000ft (300m) en het circuit werd langs rechts gevlogen zoals bij ons. Het enige waar ik rekening mee moest houden was het feit dat we bergop gingen landen. Op zich geen probleem, maar daar komt bij dat de Schweizer een beperkt glijgetal heeft en ook spoilers zoals de Rhönlerche (niet zo efficiënt dus). In final zagen we dat we nog veel te hoog zaten, dus heb ik mijn slip technieken mogen demonstren aan de instructeur. Verder een probleemloze landing en mooi gestopt vóór de stallingsplaats van de Schweizer. Het lestoestel bleef in weer en wind buiten staan, zelfs in de orkanen die geregeld passeren in North Carolina. De deuken in de metalen vleugels getuigen van een regelmatige hagelbui. De canopy werd wel bedekt met een stevig doek die hagelbestendig is. Na het wegbergen van de zwever en de administratie in de vliegboeken werd het tijd voor een pintje en nog meer straffe verhalen. Kortom een leuk dagje zweefvliegen in de Verenigde Staten.

Voor zij die willen kijken naar de clubwebsite: <http://www.ncsoaring.org>. De prijzen zijn redelijk vergelijkbaar met hier, enkel het lidgeld is duurder. Zij rekenen de clubleden 55 dollar per maand aan, dus dat komt op 660 dollar per jaar. De sleepkosten worden per 100ft uitgerekend, maar het komt neer op ongeveer 27 dollar voor een vlucht naar 1500ft (500m). Minutengeld wordt per uur afgerekend voor de twee eerste uren van elke vlucht.

Het is vooral leuk om de clubactiviteiten elders in de wereld eens bekijken. Op naar de volgende...

Bart Huygen



De Schweizer 2-33

Zwalpende aanhangwagens.

Het eerste weekend van september gingen een aantal leden van De Wouw naar Traben-Trarbach om daar te gaan zweven. Van het bestuur mochten we de SF-34 meenemen. Ik had voorgesteld om deze, in zijn aanhangwagen tot daar te rijden. Tijdens de rit op de autosnelweg stelde ik vast dat de aanhangwagen vanaf ongeveer 95km/u lichtjes begon te slingeren. Gezien velen van ons regelmatig met zo'n aanhangwagen rijden leek een artikel over dit fenomeen hier op zijn plaats.

Iedereen die al eens met een zweefvlieg of andere grote aanhangwagen heeft gereden zal het al wel eens voorgehad hebben; opeens begint de aanhangwagen ongecontroleerd te wiebelen waardoor je je als bestuurder niet meer op je gemak voelt. Dit wiebelen, ook wel zwalpen of zwalken genoemd is zeer gevaarlijk en kan tot ernstige ongevallen leiden. Je kan op Youtube verschillende filmpjes terugvinden waar het volledig fout loopt.

Waarom begint een aanhangwagen te slingeren?

Iedere combinatie auto/aanhangwagen heeft een kritische snelheid. Wanneer deze snelheid wordt overschreden kan de van nature aanwezige instabiliteit van de combinatie niet meer worden gedempt. Hierdoor gaat de aanhangwagen aan het slingeren en als er niet tijdig wordt ingegrepen kan de aanhangwagen de auto omver duwen. Het probleem is dat deze kritische snelheid verschilt per combinatie en daarbij ook nog kan beïnvloed worden door externe factoren (zijwind, een zware bestelwagen die je aan het inhalen is, een steile afdaling, ...)

Hoe kan je dit slingeren voorkomen?

Eerst en vooral moet men er

zich bewust van zijn dat een aanhangwagen voor zwevers een zeer speciaal vervoermiddel is; het is veel langer dan een normale aanhangwagen en ook de gewichtsverdeling is vooraf bepaald.

Iedere auto heeft een maximaal toegelaten trekgewicht. Vaak is dit gewicht zwaarder dan het leeggewicht van deze auto. Hoe dicht je het maximaal trekgewicht van de auto benaderd (of wanneer je over dit gewicht gaat), hoe groter de kans dat de combinatie instabiel wordt. Samengevat kan men zeggen dat het gewicht van de auto de stabiliteit positief beïnvloed en het gewicht van de aanhangwagen de stabiliteit negatief beïnvloed. Ook de manier waarop de aanhangwagen wordt beladen heeft een impact. De zwaarste voorwerpen worden best zo dicht en laag mogelijk bij de as van de aanhangwagen geladen, maar dat is bij een zweefvlieg aanhangwagen niet zo evident. Indien je merkt dat de aanhangwagen vlug aan het slingeren gaat kan je eens proberen om de losliggende voorwerpen (reservewiel, gereedschapskoffer, hulpstukken voor het monteren, ...) in de wagen te leggen.

Je mag ook niet uit het oog verliezen dat de meeste aanhangwagens extra hoog zijn aan de achterkant omwille van het kielvlak. Bij zijwind, of wanneer een vrachtwagen of grote bestelwagen je inhaalt, kan dit een zeer negatieve invloed hebben op de stabiliteit van de aanhangwagen maar daar valt helaas weinig aan te doen, behalve trager rijden.

Een voldoende hoge bandenspanning is ook zeer belangrijk. Zorg ervoor dat de bandenspanning, zeker voor de achterste banden, minstens overeenkomst met de spanning voorzien voor uw auto bij volle

belading.

Slingeren begint altijd bij een te hoge snelheid, alleen kan men niet weten hoe hoog deze snelheid is. De 130km/u die in Frankrijk is voorzien zal in vele gevallen véél te snel zijn, maar ook 80km/u zoals toegelaten in Duitsland en Nederland kunnen al te snel zijn.

Extra gevaarlijk zijn lange afdalingen, vooral op autosnelwegen. De snelheid neemt hier vaak ongemerkt lichtjes toe waardoor de stabiliteit ongemerkt afneemt. Je kan dus best even wat snelheid terug nemen voor je aan een afdaling begint. Omgekeerd kan je gerust wat sneller rijden wanneer het bergop gaat, daarbij zal de aanhangwagen niet beginnen slingeren.

Hoe moet je reageren als je aanhangwagen begint te slingeren?

Het is volledig normaal dat je aanhangwagen wat begint te slingeren wanneer je snel van rijstrook verandert. Dat is helemaal niet erg zolang het slingeren direct gedempt wordt. Wanneer de aanhangwagen blijft slingeren moet je strak rechtdoor blijven rijden (niet proberen te corrigeren) en het gas lossen. Hierdoor zou het slingeren snel moeten stoppen. Is dit niet het geval en wordt het slingeren erger, dan blijft er maar één oplossing over: hard in de remmen gaan. In geen enkel geval mag je gas geven om het slingeren te doen ophouden; dat maakt het alleen maar erger (denk aan de kritische snelheid die overschreden wordt). Indien je bovenstaande tips hebt toegepast en je aanhangwagen blijft slingeren, dan zit er maar één ding op: trager rijden.

Jan Bruyninckx JD

Buitenlandingen

Buitenlandingen op een vliegveld

Datum	Piloot	Plaats	Toestel	Imma.	Km
06/01	Bart Huygen	Postmasburg (ZA)	LS 6	ZS-GRV	108,5 *
17/04	Rudi Coomans	Sint Truiden	ASW 20c	D-2036	15,5
04/05	Yves Ruymen	Vierzon-Méreau (F)	Discus 2b	OO-YMR	34,1***
14/05	Senne Vandenputte	Sint Truiden	ASW 19	D-6925	15,5
16/05	Johan Vanhoyland	Kiewit	Discus CS	D-9870	35,5
16/05	Bart Huygen	Sint Truiden	Discus 2b	OO-YMR	15,5
16/05	Dieter Schollaert	Sint Truiden	Ka 23	D-2363	15,5
26/06	Johan Vanhoyland	Salzwedel (D)	Discus CS	D-9870	65*****
10/07	Sofie Beckers	Sint Truiden	ASW 19	D-6925	15,5

* vanuit Douglas (Zuid-Afrika)

***** vanuit Ummern (D)

Echte buitenlandingen

01/05	Johan Vanhoyland	Welzow (D)	Discus CS	D-9870	59**
01/05	Yves Ruymen	Saint Loup des Vignes (Fr)	Discus 2b	OO-YMR	132,1 ***
02/05	Johan Vanhoyland	Mattendorf (D)	Discus CS	D-9870	67**
03/05	Johan Vanhoyland	Przewóz (Pl)	Discus CS	D-9870	39**
05/05	Griet Francart	Merksplas	LS6	D-9700	9****
05/05	Sebastien Mathieu	Erichem (NL)	LS3a	D-1945	62,2****
08/05	Sébastien Mathieu	Mol Rauw	LS3a	D-1945	27,3****
21/05	Yves Ruymen & Daan Spruyt	Ortvelte (NL)	Nimbus 4DM	D-KRME	257,1
10/07	Michaël Matthijs	Villers-le-Peuplier	Ka 8	D-6946	18,7

** Vanuit Klix (D)

*** vanuit Issoudun (Fr)

**** vanuit Weelde

Sportcommissie

van 29/06/16

1000m hoogtewinst

Stijn Devalck

Roel Trappeniers

3000m hoogtewinst

Mattijs Cuppens

Gouden kenteken

Mattijs Cuppens

1000 Km afstandsvlucht

Bart Huygen

Theo Stockmans

Prestaties

Afgesloten op 20/09/16

Slaagden in het praktisch examen voor de zweefvliegvergunning

Jan Bruyninckx

Astrid Coomans

Brett Tobbyack

Behaalde zijn 5 uren duurvlicht

Brett Tobbyack

PS

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

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 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
Mattijs Cuppens
Nick De Clippel
Jens Groeseneeke
Bart Huygen
Stéphane Perneel
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Johan Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Theo Stockmans

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.

