

EK Zweefvliegen te Pociunai



Onze Belgische ploeg met Willem, Yves, Eric, Sebastien en Nathalie.

Victor Boin wedstrijd



Links Thomas De Bruyn (winnaar 2011) met Jelle (winnaar 2010).

Persbelangstelling voor onze club



Mattijs wordt geïnterviewd door Jeroen Guns (Radio 2), achteraan Ruben.

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Zomerkamp zweefvliegen	3
Zweefvliegsimulator	5
Nieuwe kledinglijn	7
Victor Boin wedstrijd	8
Het vliegveld	8
Opendeurdagen	9
Zweefvliegstage Vinon	10
Milieu	11
Prestaties	11
Theoretische lessen	11
EK Zweefvliegen	12
De Wouw, anders bekeken	16
Fotoalbum opendeurdagen	17
Buitenlandingen	19
Bayreuth	20
Traben-Trarbach	24
Prikbord	28
Colofon	28

Foto coverpage

Koen Pierlet tijdens de vlucht op onze eigen zweefvliegsimulator

Woordje van de redactie

Onze club heeft een druk laatste trimester achter de rug, een eerste zweefkamp, de Victor Boin wedstrijd en opendeurdagen naar aanleiding van ons tachtig jarig bestaan. En met enige fierheid mogen we zeggen dat het geslaagde activiteiten waren. En dit was ook de mening van onze gasten of bezoekers. En daarom dank ik iedereen dit aan dit succes meegewerkt heeft. Wij haalden regelmatig zowel de geschreven als de gesproken pers. En die publiciteit is van groot belang voor de verdere uitbouw van onze club.

Sedert een paar maanden is onze sectie ook de trotse eigenaar van een flight simulator. Ik dank dan ook iedereen (zie artikel) die hieraan meegewerkt heeft. Het is een mooi stukje technologie dat met weinig, financiële middelen in elkaar geknutseld werd.

Maar alvorens ermee te "vliegen", moet je er ook eerst op gelost worden. Zoals een echt zweefvliegtuig lijkt het robuust, maar anderzijds is het ook fragiel. Laat ons dit pronkstuk dan ook in ere houden.

Het echte zweefseizoen loopt of vliegt op zijn einde. En onze zweef-toestellen hebben een al of niet zwaar seizoen achter de rug. Echte schade valt er, zo ver ik weet, niet vast te stellen.

Maar eerst en vooral moeten ze één voor één eens grondig gekuist worden, zowel binnen als buiten. De scharnieren,moeten eens nieuwe olie of vet krijgen. Links en rechts moet er wat bijgeverfd worden. Zoals je ziet werken die iedereen kan uitvoeren, je hoeft hier zeker geen technicus voor te zijn. En anderzijds is het toch altijd plezierig dat je een nieuw zweefseizoen kunt aanvangen met in orde zijnde materieel. En vooral als je weet dat links of rechts, onder of boven, jouw zweetdruppels er wel ergens aanplakken.

En binnenkort staan de korte, meestal thermiekloze vliegdagen voor de deur.

Wij blijven gans de winter doorvliegen met traditiegetrouw ons Kerstkamp op het einde van 2011. Zoals je kunt lezen zijn er activiteiten genoeg om eens in onze of jullie club de komende maanden binnen te springen.

Tot ziens

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van december 2011?

- ✓ Doellandingswedstrijd te Valenciennes
- ✓ Om de TMA Brussel
- ✓ Gezellig samenzijn met de "anciens"
- ✓ Uitslag Gerard De Praetere
- ✓ 50 km's en 300 km

Activiteitenkalender

- ✓ **Theoretische lessen**
 - ✓ 30 oktober
 - ✓ 06, 13, 20 en 27 november
 - ✓ 04 december
 - ✓ 08, 15, 22 en 29 januari 2012
 - ✓ 05 februari
- ✓ **Zaterdagmiddag 26 november** (wordt nog bevestigd) gezellig samenzijn met de "anciens" naar aanleiding van 80 jaar De Wouw
- ✓ **Zaterdag 24 december tem zondag 01 januari 2012** Kerstkamp zweefvliegen

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!**



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 december 2011

Zomerkamp zweefvliegen

Opgelet! In tegenstelling tot wat de titel laat vermoeden, gaat dit artikel niet over de vluchten die gemaakt zijn tijdens het zomerkamp. Een gedetailleerde weergave daarvan is immers terug te vinden op de plank. Deze tekst gaat ook niet over hoe mooi de zomer dit jaar was. Objectieve weerkundige informatie hierover is terug te vinden bij de bevoegde instanties. Waarover gaat het dan wel? Wordt er dan helemaal niets over de vluchten vermeld? Het antwoord op deze en andere – al dan niet relevante - vragen is te lezen in de volgende alinea's.

Wie was er op het zweefvliegekamp? De dappere deelnemers waren Dimitri De Beukelaer, Mathias Hvalica, Laura Lenaerts, Stefan Nezic, Julie Vanhoyland en Liesbeth Verheyen. Geduldige instructeurs van dienst waren: Piet Vanosmael, Theo Stockmans, Rudi Coomans, Luc Vandebecck en Sebastien Mathieu. De uitstekende sleeppiloten waren Jan Bruyninx, Willem Guilmet en Yves Ruymen. De bar werd van 's morgens vroeg tot 's avonds laat open gehouden door Senne Vandenputte. En uiteraard kwamen nog heel wat andere mensen een vlucht maken omdat we op weekdays mochten vliegen.

Hoe zag een ideale vliegdag er uit? Lapidair gezegd, bestond zo'n dag in de voormiddag uit een korte theorieles, gevolgd door de meteo briefing en het buiten zetten en nakijken van de zwevers. Na het middageten werden de zwevers in piste gezet, waarna er gevlogen werd tot 's avonds en tot slot werden de zwevers weer in de hangar gezet. Er werd echter regelmatig afgeweken van dit programma, vooral in functie van het weer.

Waar zaten we als er niet gevlogen werd? In het clubhuis of in

de caravan. Aangezien we tussen twee vluchten vooral tijd in de caravan doorbrachten, was dit de plaats waar verschillende interessante gesprekken gevoerd werden. Er werd daar heel wat afgelachen, wat geslapen en - verbazend genoeg - veel gelezen. In de caravan lagen verschillende Cumulussen van de voorbije zes-tien jaar. Neen, niet de wolken in de lucht, wel de vorige uitgaven van het boekje dat u nu aan het lezen bent. Tijdens de regenpauzes hebben we deze allemaal gelezen en heeft Laura ze chronologisch gesorteerd. In de caravan lagen nog een hoop andere schatten: een verlengdraad van 30 centimeter (het kan ook iets minder zijn), heel veel isolatietape, zonnecrème, vervallen blikjes (leeg), een breekmes, een hele doos krijtjes, twee hamers en een paar schroevendraaiers (voor het geval de caravan zou instorten? Of diende de tape daarvoor??), lege flesjes, twee vuilniszakken in de kast (vol), kaarsjes (volgens Theo van een avondwandeling), een hoop kussens, klapstoeltjes, parasols en een gasvuurtje. Hebben we niet gevonden: een dode muis. Muizen waren de populairste diersoort van het kamp, hoewel het steeds om dode exemplaren ging. Voor de hangar van de zwevers bijvoorbeeld lag op een morgen een dode muis in het gras. Er was twijfel of ze nog een kopje had of niet. Er zat in ieder geval een hele plek bloed op haar rug en er kropen al mieren rond. Het beestje kreeg van ons een eervolle begrafenis in een lege Magnumdoos.

Waarover gingen de gesprekken als het niet over onze vluchten ging? Een voorbeeldje. We zaten op een zeker moment in de caravan en we hoorden onze instructeurs buiten spreken over politieke problemen en hoe deze volgens hun opgelost konden worden. Tot zo ver niets speciaals,

behalve dat ze daarbij vlot inspiratie putten uit de verhalen van Asterix en Obelix. Dat zorgde hilariteit bij ons in de caravan, want de link tussen beide was ons niet helemaal duidelijk. Het bleef niet bij deze ene keer, want tijdens de theorielessen werd wel vaker afgeweken van het onderwerp. Zo kwam het dat we tijdens de les meteo discussieerden over hoe je best groentjes kon planten en vervolgens hoe je het lekkerste worteltjes kon klaarmaken. Over eten gesproken, wat was dat toch met die bananen? Het was niet alleen de meest gegeten fruitsoort op dit kamp -ideaal voor het vliegen want het is licht verteerbaar en voedzaam. Dit gezonde tussendoortje was ook de aanleiding voor heel wat gevatte opmerkingen en grapjes. Om maar te zeggen dat er een zeer fijne sfeer heerste tijdens deze veertien dagen.

Wat leerden we nog meer tijdens dit kamp? Hoe we een platte accu moesten koppelen aan een opgeladen exemplaar. Ons sleepvliegtuig Victor Charlie had op een bepaalde dag problemen om te starten, dus moesten we die met de startkabels aan de batterij van de Audi hangen. De Citroën kwam hiervoor niet in aanmerking, want die had regelmatig een platte accu zodat we de motor meer dan eens pas konden starten nadat we de accu met startkabels aan die van de Audi hadden gekoppeld. Gelukkig heeft de accu van de Audi het nooit laten afweten, want die heeft dus voor drie dienst gedaan. Bij nader onderzoek achteraf bleek dat de batterij van de Citroën helemaal kapot was. Op de eerste vrijdag van het kamp moesten we deze auto zelfs terug uit piste slepen met de Audi. En dat terwijl bijna iedereen al had aangeschoven voor het lekkere diner waarmee de week gezellig samen werd afgesloten.

Nieuwsflash! De Flight simulator was bijna afgewerkt! Na een week hard doorwerken, vlogen Koen en Kai hiermee een eerste testvlucht op vrijdag 8 juli. Met een deden nog een paar andere enthousiastelingen een – poging tot een - eerste vluchtje. Julie vloog het verst, enkele instructeurs kwamen opmerkelijk genoeg niet verder dan de sleep, want het was toch even wennen om virtueel te vliegen. Kai toonde ten slotte hoe het moest en maakte een mooie vlucht boven Saint-Auban in de flight simulator.

Wat deden we bij slecht vliegweer? Op woensdag 13 juli gingen we met z'n allen naar het luchtvaartmuseum in Brussel. Daar hebben we drie uur rondgelopen en alle vliegtuigen bekeken terwijl we hierbij deskundige uitleg kregen van de ervaren piloten in onze groep. In een hoekje ontdekten we zelfs dat de geschiedenis van Victor Boïn hier een plaatsje kreeg. Toen we terug in het clubhuis waren, amuseerden we ons op de flight simulator van onze laptops en maakten we tekeningen op het bord. Zwevers tekenen op een bord is niet zo gemakkelijk, zoals de meeste instructeurs misschien al ondervonden hebben tijdens hun lessen. Julie schetste met haar tekenta-



Bezoek aan de 15 Wing

lent een zwever in sleep op de 24 gezien vanuit vogelperspectief op het white board in het leslokaal. Laura toonde haar kunsten door met krijt op de deur van de toiletten de Piper en een zwever te tekenen, en het 'menu' met de nodige tekeningen te versieren. In de late namiddag begonnen Laura en ikzelf aan de afwas in de keuken. Dat is helemaal uit de hand gelopen want even later kwamen Julie en Stefan een handje helpen en Theo heeft zich evenmin onbetuigd gelaten. Ons geweld breidde zich uit naar de volledige bar en zelfs de toiletten werden niet gespaard. Toevallige bezoekers op die woensdag en donderdag werden soms tegen hun wil meegesleurd in onze bedrijvigheid. Het eindresultaat was dat de bar, toiletten en vooral de keuken tegen vrijdagmiddag volledig onherkenbaar waren geworden.

(Met een beetje geluk zijn de sporen hiervan tot op vandaag te merken) Donderdag 14 juli was het nog steeds slecht weer en hebben we de militaire luchthaven van Melsbroek bezocht. Na een uiterst korte inleiding gingen we naar waar we eigenlijk voor gekomen waren: de hangars waar de C-130's stonden. Het was indrukwekkend om deze grote transportvliegtuigen van dichtbij te kunnen zien en er even in te mogen zitten. We mochten zelfs in de cockpit plaatsnemen en rondkijken. De timing was trouwens perfect want er steeg net een Falcon op en even later landde er een C-130. In de laatste hangar die we bezochten, stonden er twee Embraer's, het contrast met de C-130 was enorm qua afmetingen. Ook hier mochten we even in de cockpit, wat van deze uitstap een unieke ervaring maakte.

Nog meer nieuws? Dit zweefkamp haalde op de laatste dag zelfs de regionale pers. Een journalist en een cameraman van ROB TV kwamen op vrijdag 15 juli ons interviewen en filmen. Het werd een hele reportage met beelden van onze vluchten, afgewisseld met fragmenten van de interviews. De vraag die het moeilijkst te beantwoorden bleek te zijn, was: 'wat is er nu zo leuk aan vliegen?' Wel, maak zelf eens een vlucht om dat te weten.



Liesbeth in gesprek met ROB

Liesbeth Verheyen

Zweefvliegsimulator

Een zweefvliegsimulator voor de club!

Toen ik vorig jaar, op 2 augustus, op de vliegclub toekwam voor mijn tweede vlucht met de Mistral, lag deze ondersteboven naast de piste. Een spijtig ongeval, maar zonder het te beseffen heeft Chris Vanderseypen toen eigenlijk de start gegeven van de bouw van de simulator.

Jammer genoeg houden de onderzoekers naar de oorzaak van het ongeval geen rekening met het feit dat je van zo'n wrak nog een simulator kunt bouwen, wanneer ze de romp met cirkelzaag/kettingzaag te lijf gaan. Danny en Eric hebben dus heel wat werk gehad om de cockpit helemaal te reconstrueren en te herstellen. Toen de cockpit weer op de club arriveerde zag je duidelijk hoe ze alles als een puzzel weer in elkaar hadden moeten lijmen. Nu moest het grote werk beginnen om van deze cockpit een simulator te bouwen. Zelf had ik hier geen kaas van gegeten, ik had wel al eens in de simulator van LUAC gevlogen, maar de technische kant had ik niet bekeken.

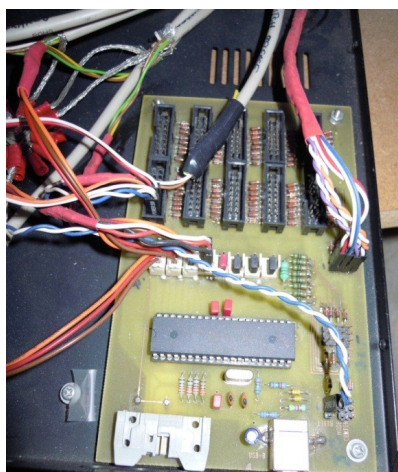
Johan Vanderstegen was wel al een tijdje bezig met het bouwen van de MJOY, de sturing die het 'hart' van de simulator zou worden. Samen met Kai had hij de MJOY reeds getest met een gewone joystick en de Condorsoftware op de laptop.

Nu moest enkel de cockpit omgebouwd worden zodat alle bestuursorganen via potentiometers en microswitches aangesloten zouden worden op de MJOY. De wilde plannen die er net voor de vakantie waren om een bewegend platform te bouwen waarbij de cockpit mee beweegt, werden al snel opgeborgen. 'Zorg eerst maar dat het zo werkt, daarna zien we wel verder'.

Met twee maanden vakantie voor de boeg had ik me voorgenomen

aan de bouw van de simulator te beginnen tijdens de weken van het zweefvliegkamp. Dus maandagochtend, 4 juli, begon ik eraan.

Het eerste werk was een nieuw wiel installeren, omdat één van de banden plat stond. Kai was bezig met de bestelling van potentiometers enz. maar uiteindelijk kon je bij die firma niet als particulier bestellen. Dan maar zelf naar Leuven (Aitec) voor de nodige potentiometers en microswitches.



De MJOY met aangesloten potentiometers, microswitches, POV-switch en reset-button.

De potentiometers voor rolroer en hoogteroer zouden eenvoudig te installeren zijn. Een gaatje in de betreffende buis, de schuiver van de potentiometer erin en klaar! De twee kabels van het voetenstuur die naar het richtingsroer gaan lagen los achteraan in de romp. Ik moest de beweging van deze kabels kunnen omzetten in een lineaire beweging om er een potentiometer te kunnen aansluiten. Dat bleek niet zo eenvoudig ... tot ik aan de kabel van de ontkoppelhaak 2 katrollen zag. Dat was de oplossing! Ik liet beide kabels van het voetenstuur draaien rond de katrol, en maakte de kabels aan elkaar. De lineaire beweging was er, dus de potentiometer kon er makkelijk op aangesloten worden.



Aansluiting kabels richtingsroer en potentiometer

Nu was de mechaniek wel in orde, maar de aansluiting met de MJOY moest nog gebeuren. Die avond heb ik met Kai en Johan VDS in het clublokaal enkele losse potentiometers aangesloten om te testen. Ik noteerde goed welke kleur van draadje waar moest gesoldeerd worden en de dag erop begon ik met het solderwerk! Zo kwam het dus dat we op het einde van de eerste week de eerste testvluchten konden maken met rolroer, hoogteroer en richtingsroer aangesloten op de MJOY. (Niemand had ooit gedacht dat we dan al zouden kunnen vliegen!) Met mijn computer (met condor) en de laptop van Kai (voor de instrumenten) werden de eerste testvluchten uitgevoerd.

Enkele leden van de club en van het zweefvliegkamp waren graag testpiloot. Het was tijdens de sleep van Kai – die een forse duw gaf tegen het voetenstuur – dat de eerste potentiometer sneuvelde ... tegen al dat 'voetengeweld' moest ik nog iets bedenken!

De tweede week begon ik dan eigenlijk met de verdere finetuning. Welke stuurorganen kunnen nog aangesloten worden op de MJOY om de simulator zo écht mogelijk te laten werken? Ik bedacht een systeem voor de ontkoppelhaak: met een scharnier en een stevige elastiek en een microswitch. De kracht waarmee je loskoppelt is zoals in een echte zwever. De rem van het hoofd-wiel zit aan de stick: met een



Koen en Kai tijdens de eerste testvluchten

remkabel en een echte fietsrem wordt deze microswitch geactiveerd. Ik installeerde ook een drukknop om tijdens de vlucht ook het wiel in en uit te laten.

Om tijdens het vliegen niet met een heel toetsenbord op je schoot te zitten bouwde ik ook een numeriek keypad in waar je enkele functies kunt bedienen. Eigenlijk waren alle bedieningsorganen van de Mistral aangesloten op de MJOY: vliegen kon dus al! Dan nog een systeem bedenken om rond te kunnen kijken. Je moet immers naar boven en onder kunnen kijken om de wolken, de piste ... te zien liggen. Kai bracht zijn TrackIR mee en we deden de eerste tests. Het werkhuis werd verduisterd (anders werkte het systeem niet met de sensoren) en we konden vliegen én rondkijken. Al gauw bleek dit niet het ideale systeem, zeker niet als je vele bezoekers wil laten vliegen en telkens de trackIR moet kalibreren enz. Dat oplossing was de POV (point of view)-switch van op een gewone joystick. Even rondbellen leerde me dat je best gewoon een joystick sloopst om aan zo'n switch te geraken. Dus: 's avonds on-line een joystick besteld, 's anderendaags thuis geleverd en meteen gesloopt om in de stick van de Mistral in te bouwen.

Het moeilijkste was de aansluiting op de MJOY: 4 paar draden door de buis van de stick duwen en onder de zitkuip naar de MJOY leiden. Met hulp van Kai (om uit te meten waar het foute contact zat) werd de POV-switch aangesloten. Dit was de kers op de taart. De meest functionele zweefvliegsimulator was bijna klaar!

Met Danny VDW sprak ik af om de simulator nog een likje verf te geven en dan zou onze eigen simulator klaar zijn voor de opendeurdagen.

Ik zorgde nog voor een kastje om de computers in te bouwen en de beamer op te installeren, en met wat gyproc-platen van Rudi maakte ik de projectiewand.

Tijdens de opendeurdagen was onze eigen simulator dus volledig operationeel en kende een enorm succes. Gedurende de twee dagen heeft er onafgebroken volk ingezet: geïnteresseerden die hun eerste stappen gezet hebben in hun carrière tot piloot! We kregen ze zelfs een artikel over in Het Nieuwsblad!

Ondertussen heb ik niet stilgezeten: er is een nieuwe scenery van de Alpen geïnstalleerd met zeer realistische beelden en plane

pack 2 werd geïnstalleerd, zodat je ook met LS4, Libelle, ... kunt vliegen. Er wordt een nieuwe beamer besteld en een scherm zodat de simulator ook op verplaatsing kan gebruikt worden. Hiertoe zijn er plannen om de aanhangwagen van de Mistral om te bouwen voor transport van de simulator.

Het lokaal van de simulator wordt ook verder ingericht. Binnenkort komen er ook de vliegkaarten (waarmee we vliegen in Vinon) tegen de muur, Johan zorgde voor reliefskaarten en we proberen nog een PDA met See You te koppelen aan Condor. Zo wordt het nog makkelijker om te navigeren en hoeft je niet te vliegen met de cockpit op het scherm.

De vele clubleden die al eens een vlucht gedaan hebben in de simulator lieten al weten dat ze 'écht content' zijn met de simulator. Ik wil toch nog de aandacht vestigen op enkele afspraken:

- zorg dat je door mij (Koen) 'gelost' wordt op de simulator, alvorens er alleen mee te gaan vliegen.
- wijzig zelf geen enkele instellingen in de computers, ook niet om nieuwe scenery's e.d. te installeren (als je in een andere streek wil vliegen kun je altijd een voorstel doen, ik zorg voor de installatie)
- begin zelf niet te sleutelen moest er iets defect zijn (met welke goede bedoelingen dan ook), je kunt me altijd contacteren bij problemen.

Moest er tijdens de winterdagen veel interesse zijn om in de simulator te vliegen zullen we eventueel zorgen voor een reservatielijst aan de deur zodat iedereen zijn kans krijgt om in de simulator te vliegen.

Tot slot nog een woordje van dank aan allen die hielpen bij het tot stand komen van deze simulator:

- Chris Vandersypen: voor de romp
- Eric en Danny Vandewalle: voor de restauratie van de romp en het lakwerk
- Johan Vanderstegen: voor de bouw en het soldeerwerk aan de MJOY
- Jean-Luc Vandebek: voor het aanleveren van de beide pc's
- Kai Arstila: voor de installatie van de pc's, connectie van het LAN, instellen van het display in de cockpit en hulp bij de aansluiting van alle besturingsorganen.
- Rudi Coomans voor de Gyproc voor de projectiewand
- Ludo voor het plooiën van de parachute voor de simulator.
- Jan Waumans voor de PDA die we mogen gebruiken
- Alle andere leden die met raad en daad hebben bijgedragen tot het succes van dit project of die met plezier testpiloot waren!

Ik wens iedereen veel fijne vlieguren in de simulator!

Koen Pierlet



Veel belangstelling bij de eerste testvluchten

Nieuwe kledinglijn "De Wouw"

Sinds de T-shirts ter gelegenheid van De Wouw 75 jaar, zijn er geen nieuwe T-shirts meer gedrukt. Heel wat nieuwe mensen hebben geen T-shirt of zo van de club. Daarom dit initiatief om je de gelegenheid te geven om je 'garderobe' aan te vullen met T-shirt (korte/ lange mouw), sweater en/of jacket.

In de maand oktober zal in het clubhuis (in het briefinglokaal) een kapstok staan met pasmaten.

Je kunt er terecht om een T-shirt (korte mouw of lange mouw), een sweater of een jacket te passen en te bestellen. Er zijn heren- en damesmodellen in het aanbod en de T-shirts en sweaters zijn in 2 kleuren te bestellen (kleuren van de pasmaten). Alles wordt bedrukt met een kleine zwever op de borst vooraan en de grote zwever met het "De Wouw" logo achteraan. (zie voorbeeld).

In de bestelmap kun je een bestelformulier invullen : noteer duidelijk je naam, de gewenste maten en kleuren en bereken zelf je totaalbedrag (met bundelkorting!). Wanneer we het bedrag op de rekening hebben is je bestelling compleet.

De kwaliteit kun je zelf zien als je past, maar ik heb gekozen voor de betere kwaliteit en niet voor een T-shirt die maar 1 avond moet meegaan.

Dit alles aan democratische prijzen:

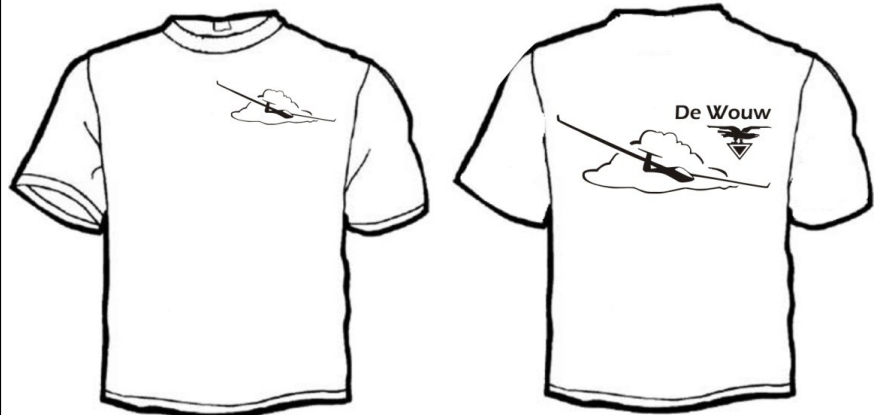
- T-Shirt korte/ lange mouw: 15 euro
- Sweater : 25 euro
- Jacket Regatta Softshell : 40 euro

Je mag jezelf ook 'bundelkorting' geven: bij twee stuks 2 euro, bij 3 stuks 3 euro korting enz ...

De pasmaten zullen tot eind oktober beschikbaar zijn. Daarna worden de bestellingen afgerond.

Voor vragen kun je terecht bij Koen.

Koen Pierlet



Victor Boin wedstrijd

Uiteindelijk hebben zeven deelnemers zich ingeschreven, waarvan vier clubleden (zie uitslag).

Zaterdag 30 juli werd geannuleerd wegens het slechte weder. Dan maar hopen op zondag 31 juli. Ons gezellig samenzijn van zaterdagavond kende, qua opkomst van onze leden, een zeer kleine opkomst. Dat vind ik zeer spijtig.

De weervoorspellers waren voor zondag optimistisch. De toestellen werden opgebouwd. En de Ardennen zou het beste thermiekgedeelte worden, wat later fout bleek. Om 1200 Hr was het nog 8/8 bewolking. En met een westenwind van amper 5 Km/Hr, zou het nog tot middernacht duren alvorens de opklaringen bij ons

zouden zijn. Maar gelukkig deed de zon haar werk.

Omstreeks 1400 Hr ging Walter, samen met Liesbeth, aan thermiek snuffelen doen en met succes. Boven het vliegveld ging het met meer dan 1m/s van 300m naar 900m. Later ging de thermiekbasis nog hoger dan 1100m. Genoeg om de Victor Boin wedstrijd te laten starten. En maar hopen dat iemand meer dan 60 Km zou bij elkaar vliegen. Achteraf bleek dat geen enkel probleem.

Met twee sleeptoeestellen gingen de zeven toestellen in een mum van tijd de lucht in.

Een uur later werd reeds de eerste buitenlanding gemeld. Rudi kon

zijn toestel veilig op het ULM vliegveld van Maillen neerzetten. Ondanks de marginale weersomstandigheden werden er toch mooie afstanden bij elkaar gevlogen.

Na de loggers uitgelezen te hebben, werd Thomas De Bruyn, met Ka 13, als overwinnaar uitgeroepen en is het volgend jaar aan de Kempische Aeroclub uit Weelde om deze prestigieuze wedstrijd te organiseren.

De wedstrijd kende een vlot verloop, iedereen was tevreden en daarom nogmaals mijn dank aan alle medewerkers, zowel piloten als helpers.

Theo Stockmans

#	WN	Piloot	Club	Toestel	Reg.	Vluchtduur	Gem.Snelh. (km/h)	Afstand (km)	Punten
1	WU	Thomas De Bruyn	KAC	ASK 13	OO-ZWU	2:43:55	54,6	149,13	210
2	2S	Stijn Vanden Boer	ALB	Std. Libelle	D-0355	3:03:00	57,3	174,88	196
3	BR	Peter Bertels	KACB	Std. Libelle	OO-ZBR	3:05:00	0,0	172,18	176
4	YV	Jelle Vandebecck	KVDW	ASK 13	OO-YDN	2:24:00	0,0	116,31	149
5	YV	Jan Waumans	KVDW	LS 1	OO-YDD	2:27:00	43,2	105,94	119
6	E91	Luc Vandebecck	KVDW	Silent	E91	1:41:00	0,0	75,06	80
7	BA	Rudi Coomans	KVDW	ASW 15	OO-ZBA	1:02:00	0,0	49,80	51

Het vliegveld

Het plan van defensie-minister De Crem wordt nog altijd uitgevoerd. Nochtans tracht de Luchtcomponent (vroeger de Luchtmacht) het vliegveld van Goetsenhoven nog te behouden. Of zij erin zullen slagen, zal ons de toekomst uitwijzen. Moest EBTN militair blijven, dan zullen ook de Luchtcadetten gestationeerd blijven op ons vliegveld.

Ondertussen hebben zich ook drie mogelijke kandidaat kopers aangeboden. Het betreft hier

BAFA (vlietschool), Solar Acces (zonnepanelenpark) en Softex Aero uit Oekraïne (bouwt kunststof motortoeestellen).

Of het zo ver gaat komen, is nog de vraag. Maar op het eerste zicht lijkt voor onze vliegclub niet onmiddellijk gevaar.

Moesten jullie weten hoeveel kandidaat kopers er zich reeds aangeboden hebben voor het "kazernegedeelte" van ons vliegveld, is onvoorstelbaar. En kijk, na 15 jaar is dit terreingedeelte,

spijtig genoeg, herschapen tot een ruïne.

Al deze evoluties worden door ons Hoofdbestuur natuurlijk op de voet gevolgd. En indien nodig, zal een (buitengewone) Algemene Vergadering bijeengeroepen worden.

Wordt vervolgd

Theo Stockmans

Opendeurdagen

Op zaterdag 27 en zondag 28 augustus 2011 organiseerde we wederom een opendeur. Deze opendeur stond voornamelijk in het teken van het 80-jarig bestaan van onze vliegclub. Het was een opendeur met veel activiteiten, geïnteresseerde bezoekers en geëngageerde helpers. Veel bezoekers maakten voor het eerst kennis met onze club, het vliegwereldje etc.

er verschillende reportages op ROB TV te bekijken en kon men ons beluisteren op Radio 2. Verschillende media hadden interesse in onze splinternieuwe zweefvliegsimulator. Zo verscheen er een artikel over in Het Nieuwsblad en ook op Radio 2 werd er een woordje uitleg over gegeven. De simulator kon van veel aandacht genieten van zowel jong als oud op de opendeur. Velen zaten

heid op zich.

Ook de kleinste bezoekertjes werden niet vergeten. Voor hen was er kindersanimatie voorzien zoals een springkasteel, eendjesvissen, schminkstandje,...

Op de parking kregen we hulp van Guy Houten met zijn scouts. Deze jeugdige bende leidde op de parking alles in goede banen. Zij hebben, in het bijzonder 's avonds, bijgedragen tot een gezellige sfeer op het vliegveld. Na een geslaagde maar vermoeiende dag schoven we zaterdagavond allen aan voor een gezellige BBQ. Opnieuw hebben een groot deel van de jongeren op de club overnacht om ons vliegveld en materiaal tot in de vroege uren te bewaken. De gevolgen van deze zware opdracht waren de volgende ochtend nog zichtbaar aanwezig... ;-)

We kunnen besluiten dat deze opendeur een succes was. We hebben op de opendeur onze dynamische en bloeiende vliegclub kunnen tonen aan vele toeschouwers. Het vlekkeloze verloop van deze opendeur valt natuurlijk niet uit de lucht en is te danken aan velen die vrijwillig hun handen uit de mouwen staken alsook aan de uitstekende organisatie in de eerste plaats door Mattijs Cuppens.

Tot volgend jaar!

Ruben Michaux

Op onze facebookpagina kan je ook het interview op Radio 2 en de reportage over de opendeurdagen op ROB TV beluisteren/bekijken.



Theo, Ruben en Bart in de ROB studio

De weergoden waren ons tamelijk goed gezind. We hebben nagenoeg geen regen gehad en we hebben beide dagen kunnen vliegen. Vele bezoekers maakten hun eerste initiatievvlucht op onze opendeur. Voor de meesten was dit een fantastisch avontuur. Beide dagen ontvingen we doven en slechthorenden om een initiatievvlucht te maken met een instructeur. In het bijzonder voor hen, moet dit een geweldig en memorabel moment geweest zijn.

Onze vliegclub is dit jaar met haar 80-jarig bestaan opmerkelijk veel in de media gekomen. Er verschenen meerdere krantenartikels zoals in De Streekkrant, Het Nieuwsblad,... Daarnaast waren

op deze manier voor de eerste keer in de cockpit van een zweefvliegtuig en konden zo ook zelf eens vliegen. Naast onze zweefvliegsimulator was er ook een simulatorclub aanwezig. Zij toonden enkele uitstekend nagemaakte cockpits van motorvliegtuigen.

Rond 15h30 konden we zowel zaterdag als zondag genieten van een toch wel spectaculaire dropping van parachutisten uit Diest. Er sprongen telkens een 15-tal parachutisten pal boven het vliegveld uit een Cessna Caravan en even later landden ze (bijna) allemaal op het grasveld naast de hangar. De Cessna Caravan, die de parachutisten weer kwam oppikken, was een bezienswaardig-

Zweefvliegstage Vinon, 1 tot 13 augustus 2011

Op mijn inschrijvingsformulier voor mijn zweefvliegvakantie had ik aangeduid :

- Perfection in local (get more experience in local)
- Introduction to Cross-Country flying T1
- Solo flights, with glider of the club

De twee voorbije grote vakanties was ik al in Vinon geweest (eerst 1 week, nadien 2 weken) en in de Paasvakantie heb ik een week stage gedaan in St.-Auban. Deze twee weken in Vinon wilde ik eindelijk 'overland' gaan en zeker mijn 50 km behalen.

In de 10 dagen die ik gevlogen heb, heb ik 1000 m hoogtewinst, 5 u duurvvlucht, mijn 50 km én 'autorisation campagne' behaald!



Koen klaar voor vertrek in SF 25

Een overzichtje in dagboekstijl :

01/08

Eerste vlucht verkenning T1 in de Duo Discus XLT. Ik word zo ziek als nen hond, alle zakskes vol en na 2 u weer terug ... nadien weer op m'n positieven en ik doe nog een vluchtje Astir.

02/08

Eerst doe ik een vlucht met Astir, en dan met remkleppen naar beneden komen om met Antoine (chef instructeur) te vliegen, maar we kunnen niet meer aanpakken.

Na drie kwartier staan we weer aan de grond ...

03/08

Vlucht met Noël (de 'pilot de chasse' waar ik de voorbije jaren ook al mee vloog). Niet ziek geworden, goed gevlogen en het terrein verkend. Een goede oefening!

04/08

Verkenning van buitenlandse terreinen en andere vliegvelden in T1 met de motorzwever SF25. St-Croix, Puimoisson in 2 richtingen, St.-Auban, en dan een aantal velden tussen Vinon en St.-Auban moeten kiezen en circuit vliegen. Voorbereiding op de 'autorisation Campagne'

05/08

Pégase voor mij alleen ... dus mijn 50 km proberen. Na een aantal keer heen en weer tussen Greoux les Bains en Valensole eindelijk genoeg hoogte om de stap te wagen naar Valensole. Hoogte bijtanken en doorsteken naar Puimoisson. Lokaal Puimoisson blijven, hoogte pakken en naar de bergen Beyne en Cousson ... Ondertussen geeft Noël vanuit TE (duo discus) instructies: doorsteken en 'Gare de Digne Les Bains' ronden. Op de terugweg naar Cousson en Beyne

wijst hij me enkele pompen aan zodat ik 'plafond' kan nemen en op 2500 m hoogte 'lokaal Vinon' ben. Na 4 u zwoegen geslaagd voor mijn 50 km!

06/08

Weer de Pégase voor mij, maar niet zo'n goed weer om nog eens 50 km te vliegen.

Het wordt een vluchtje van anderhalf uur.

's Avonds geven Johan, Kai en ik een drink voor mijn 50 km en de 300 km van Johan en Kai.

08/08

Wind, zeer veel wind ... Mistral ... dat belooft niet veel goeds.

Toch vertrekken we met een sterk windje op kop. De Pégase landen met 30 knopen wind is geen pretje ... Toch twee vluchtjes in kapotgeblazenthermiekbellen om te 'oefenen' in deze weersomstandigheden.

09/08

Nog veel wind. Geen thermiek.

Mistral of golf ... Ik hoor van hele lange slepen, heel ver, heel hoog ... en besluit te wachten op betere condities ... helaas zijn die er niet gekomen.

Geen vlucht vandaag dus ...

10/08

Weer nieuwe piloten bijgekomen om op de Pégases te vliegen ... dus ik moet mijn Pégase delen met Filip. Ik mag eerst vertrekken (rond kwart voor twee). We spreken af dat ik tegen 16.00 weer zal landen. Van op 2200 m hoogte eruit vliegen, met remkleppen naar 'Vent arrière' om tijdig de zwever aan Filip te laten. Ondanks de goede thermiek die er nog was doet Filip 2 starts, maar geraakt toch niet weg.

11/08

Tu faistes 5 heures! zegt Régis tegen mij. Ik had al 1000 m hoogtewinst en 50 km gevlogen.



Koen, Johan, Kai en instructeur Jean Mari waarmee we de voorbije jaren verschillende vluchten gedaan hebben, tijdens de drink.

Dus wilde Régis daar nog graag die 5 uren-vlucht bij voor een 'frans D-brevet'. Ze hebben een Pégase voor mij alleen voorzien, dus ik zal maar proberen hé. Thermisch was het niet zo makkelijk ... 't zal moeilijk worden die 5 u te ronden ... zeker als het 's avonds zo plat wordt als een pannenkoek. Uiteindelijk staat er op de plank 5u 06: missie volbracht!

12/08

De laatste vliegday ... maar weer een Pégase om te delen ... en het weer is niet al te best.

Ik zit nog wat te eten op het terras als iemand komt vragen of ik een Pégase wil. Zij hebben besloten om niet te vliegen. Natuurlijk zeg ik! Ik haal m'n spullen en zit weldra klaar voor take-off. Een vluchtje van 2u15 is een mooie afsluiter voor mijn vlieg-vakantie!



Theoretische lessen zweefvliegen

Zondag 30 oktober starten onze theoretische lessen zweefvliegen. De juiste planning zal eerstdaags verschijnen.

Clubleden kunnen deze lessen gratis bijwonen. Het is voor hen natuurlijk ook mogelijk om slechts enkele lessen, uit interesse, bij te wonen.

Theo Stockmans

Na een douche ruim ik m'n kamer op en ga via het secretariaat om de vluchten af te rekenen. Ik laad de wagen in en rond 20.00 – helemaal volgens plan- vertrek ik weer naar huis. 1000 km voor de boeg, en deze keer alleen want Kai was een weekje eerder met de trein huiswaarts gekeerd. Ik overnacht op een parking en zaterdagvoormiddag moet ik de resterende 450 km nog doen. Zaterdagmiddag was ik weer thuis ... en dat het weer er hier heel anders uit zag hoef ik jullie niet te vertellen. Ik heb op 10 dagen 30 uren gevlogen ... die ga ik in Goetsenhoven op een heel jaar niet halen.

Volgend jaar terug naar Vinon?
Reken maar!

Koen Pierlet

Milieu

Begin oktober zullen de aangekondigde elektriciteitswerken aan ons clublokaal van start gaan. Philippe Van Haesendonck (een erkend elektricien) zal deze werkzaamheden leiden. Zij zullen plaatsvinden tijdens de week, zodat wij er tijdens de weekends geen hinder van ondervinden.

Zoals in onze vorige edities reeds geschreven, zullen deze nadien onderworpen worden aan een keuring door een erkend keuringsorganisme. Eens deze keuring op zak kunnen wij aan Eandis vragen om de buitenaansluiting te realiseren. Dit zal ons de mogelijkheid geven om, o.a. , de elektrische verwarmingstoestellen in onze loods zuid optimaal te laten renderen.

Maar zover zijn wij dus nog niet. Dit item zal vervolgd worden.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo op 22 augustus

Vincent Verbiest

Behaalden hun 50 Km afstands-vlucht

Jérémy Wouters
Koen Pierlet
Ruben Michaux

Behaalden hun volledig "D" brevet

Jérémy Wouters
Koen Pierlet
Ruben Michaux

Behaalde zijn 300 Km afstands-vlucht (E brevet)

Kai Arstila

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

Opmerking: de afstandsproeven moeten nog wel gehomologeerd worden.

Theo Stockmans

Europees kampioenschap zweefvliegen te Pociunai

29/07

Gisteren zijn Nathalie en ik, na een rit van twee dagen door Duitsland, Polen en Litouwen met caravan, aangekomen op het vliegveld van Pociunai. Na een snelweg-parking-overnachting in Polen begon het echte werk pas. We moesten door Warschau, wat tegenwoordig één grote weg-werf is, gevolgd door kilometers kleine baantjes in Polen en Litouwen, die vooral in Polen ook niet gespaard waren van veel vrachtverkeer, wegwerken én de nodige putten te ontwijken. Gisteren kwamen we uiteindelijk aan op Pociunai vliegveld om 16 uur Belgische tijd, 17 uur lokale tijd. Yves trakteerde ons meteen op enkele pinten (hoe kan het ook anders) terwijl Eric en Willem de caravan op de Belgische kampplaats installeerden. De voortent was amper opgezet of we werden meteen ontvangen met een flinke regenbui. De avond werd afgesloten met een etentje in een lokaal restaurant vlak aan de rivier dat Yves nog kende van het EGC 2009.



Het Belgische tentenkamp

Vandaag begon de dag grijs en bewolkt en ... regen halfweg tijdens het ontbijt. Het ontbijt werd verzorgd door kok Eric met spek en eitjes, met spek vakkundig versneden door Yves. Spek, hesp enzo vind je hier niet in plakjes en kan je enkel per blok kopen, vandaar. De briefing van 10 uur

van de derde oefendag werd meteen uitgesteld tot 12 om vervolgens uitgesteld te worden tot 13 uur. Dit gaf ons nog wat tijd om het Belgische kamp helemaal op te bouwen en de nodige formaliteiten voor piloten, vlieger en team bij de organisatie rond te brengen; zoals vlag, volkslied, lokale telefoonkaart, etc. Op de briefing van 13 uur werd uiteindelijk toch nog een kleine proef van 200 km gegeven voor de open klasse, met vertek 14 uur. De Nimbus 4DM van Yves stond echter ingepland om gewogen te worden om 15 uur. De Nimbus werd vlak na de briefing gemoniteerd en gezien er geen andere weggingen ingepland stonden kon de wegging vervroegd worden tot om 14 uur. Het weer zag er even beter uit en ongeveer de helft van de deelnemende piloten stonden in grid. Na de wegging besloot Yves om nog een testvlucht te maken. Ik mocht meevliegen, maar het weer was intussen alweer een pak grijzer geworden. De meeste toestellen die opgestegen waren hingen nog lokaal of waren intussen reeds geland. We

zijn maar even vertrokken voor een lokaal vluchtje om alles even uit te testen. Uiteindelijk niet hoger geraakt dan 600 meter AGL en geen bel gevonden van meer dan 0,2 meter geïntegreerd. Maar alles werkt en is getest. Alle zweefers waren intussen geland en na de landing zagen we nog even een aanhanger vertrekken. Blijk-

baar was er toch nog een deelnemer buitengeland. Straks om 19 uur staat er voor de piloten nog een briefing over local rules, safety en weather forecast gepland, voor de team captains een briefing over de openingsceremonie van morgen. Hopelijk heeft de meteoman goed nieuws voor de piloten.

30/07

Gisteren werd er nog een vierde oefendag gehouden omdat de overige oefendagen niet echt benutbaar waren. Omdat zaterdag ook de openingsceremonie gehouden werd om 17 uur, diende iedereen voor 15 uur geland te zijn en werd er maar een kleine proef van 148 km opgegeven, dezelfde voor alle klassen. Het weer zag er eindelijk eens goed uit en om 12 uur werd gestart met opslepen terwijl de lucht al volhing met Cu. De meteoman had 2 tot 4/8 Cu voorspeld met max plafond van 1300 meter. Rond 17 uur zou dit overgaan in altocumulus.

De Nimbus werd dan maar in grid gebracht en was het aan Willem om eens mee te vliegen. Op het einde van de vlucht zou Willem ook het eerste lokale experiment met de zelfbouw free-running muggenpoetser uitproberen. Eric en Yves hebben een heel ontwerp uitgewerkt en er ging voor het eerst getest worden. Yves en Willen hadden na de start geen probleem om aan te pikken en te vertrekken. Onze grondpost, met waarschijnlijk hoogste antenne van alle teams, werd ook getest op bereik en ontvangst. Tot op 50 km nog steeds glasheldere ontvangst. De antenne werd vakkundig door Willem en Eric tot in de top van de spar achter de caravan op 18 meter hoogte gebracht. Yves vloog zonder problemen rond en tegen half vier stond de Nimbus weer proper

en verankerd. Het M-poetser experiment zal nog enige aanpassing nodig hebben; de poetser is na 4 meter op de vleugel blijven hangen. To be continued.

Tegen kwart voor vijf vertrokken we dan richting Prienai voor de openingsceremonie. Na nog een goed half uur gewacht te hebben tot iedereen er was werd de stoet met lokale fanfare dan in gang getrokken naar het plein voor het gemeentehuis. Daar werden alle landenteams voorgesteld aan het publiek, waarna we twee uur getraakteerd werden op speeches en een (te) zeer uitgebreide demonstratie van de plaatselijke volksdansen. Gelijktijdig trakteerde de brandende zon onze hoofden en rug en hoopte iedereen op een streepje schaduw en verkoeling. Nog geen half uur na de ceremonie kwam die er dan ook met stevige grijze bewolking en veel regen. Dit was niet voorspeld; de kleding en handdoeken op de waslijnen kregen een extra spoeling. De BBQ moest noodgedwongen onder de voortent doorgaan terwijl de hemelsluizen echt helemaal openstonden; wat een verschil met het warme weer tijdens de dag!

Vandaag (31/07) is de eerste competitiedag, maar de dag begon onder een grijze maar droge hemel. Alle toestellen staan in grid maar de briefing van 10 uur bracht geen task. De finishprocedure werd vandaag nog maar eens aangepast naar een finishlijn op het vliegveld, na eerst een lijn te zijn geweest, vervolgens een finishcirkel, en nu dus weer een lijn. Hopelijk weten ze nu wat ze willen. De briefing van 12 uur bracht een AAT van 190/378 km, 2u30 voor de open klasse. Vertrek wordt voorzien om 13u30. De kans bestaat dat er een klein venster zal zijn maar zeker is dat nog niet. De eerste CB's worden wel verwacht om 16 uur met hagel en 'excessive precipitation'. Benieuwd wat het zal worden

vandaag. Allesinds toch maar de wasdraad leegmaken deze mid-dag.

02/08

De eerste competitiedag zondag werd uiteindelijk na lang wachten gecancelled. De Nimbus werd in amper 25 minuten volledig afgebouwd wegens de voorspelde hagel en gezien de hemel al volstond met grote, optorende Cb's. Wel mooi om te zien! Gelukkig ontsnapten we grotendeels aan de regenbuien. Meer dan enkel maar een half uurtje motregen kregen we niet te verduren.

De tweede wedstrijddag, gisteren, begon allesinns mooi met veel zon en al snel lage Cu bewolking boven het vliegveld. Op de briefing echter wist de meteoroloog te vertellen dat we hetzelfde weer als zondag zouden krijgen, met geïsoleerde Cb's vanaf 15 uur. Er hing een koudfrontlijn net ten noorden van Kaunas (30km noord van Pociunai) die langzaam zuidwaarts zou trekken. Allesinns werd bijna dezelfde proef van gisteren opgegeven;

de hemel vol mooie Cu's bleef werd de start onbegrijpelijk enkele malen uitgesteld, en kwamen de slepers zelfs nog maar niet in grid, zodat er even zelfs gevreesd werd dat er gecancelled zou worden. Uiteindelijk kwam om 13u30 het verlossende signaal dat er gestart zou worden. Terwijl de drie klassen opgeslept werden begonnen de mooie Cu's echter te vervormen tot torende, verwaterde en uitgespreide bewolking. Je zag de meeste deelnemers al meteen de waterkranen openzetten in sleep of meteen na ontkoppelen. Iedereen kon wel boven blijven en heel het deelnemersveld vertrok het onzekere weer in.

Ook Yves en Eric vertrokken na openen van de startlijn vrij snel en hadden op het eerste been zo goed als geen problemen. Er konden goede bellen van soms tot +5 meter genomen worden en lang rechtuit gevlogen worden zonder (veel) hoogte te verliezen. De buien kwamen echter allesinns opzetten en de situatie werd moeilijker. Op de terugweg van de eerste sector richting noorden



Briefing...

een AAT van 2u30 met minimum 190km en max 400km. Launchtime bleef 12 uur. Terwijl

probeerde ik onze piloten vanop de grond met info vanop buienradar en wolkenfotos tussen de bui-

en door te leiden. Maar die informatie komt steeds maar met minstens 15 minuten vertraging en de situatie in de lucht kan er soms al heel anders uitzien. Even later probeerde ik hen opnieuw te bereiken maar kreeg geen antwoord; ofwel zaten ze laag (dan ontvangen ze het grondstation maar omgekeerd niet) ofwel stond de motor aan. Met spanning werd afgewacht terwijl het weer boven het vliegveld al volledig overcast was en de ASH25 van de Italianen kwam landen. Er moest zeker nog 1,5 uur gevlogen worden volgens de AAT tijd, dus die konden onmogelijk rond zijn. Niet veel later riep Yves ons op met de melding dat ze motor hadden moeten trekken en op terugweg naar Pociunai waren.

Geconfronteerd met een grote regenbui op pad hadden ze besloten om op koers achter de regenbui door te vliegen samen met de EB28 die 100 meter hoger zat, ipv voor de regenbui om te vliegen. De eerste wolken waren echter een heel eind verder en met een plafond van 1000 meter betekent dat er een heel eind zonder stijgen doorgevlogen zou moeten worden. Het genomen risico werd helaas volledig waargemaakt en de Nimbus kwam te laag en nog steeds buiten bereik van de eerstvolgende wolken.

Een laatste poging om nog enkele frumulussen aan te vliegen leverde niets op en de motor diende gebruikt te worden. Meteen een domper, want buiten enkele toestellen kwam heel de open klassen knap rond met hoge snelheden gezien het weer. De 18 en 15 meter klassen kende meer buitenlandelingen, ongeveer de helft van beide klassen stond buiten. Op deze wedstrijd zijn er veel toestellen met motor of turbo dus het aantal vertrekkende aanhangers bleef beperkt. Positieve noot aan de eerste wedstrijddag is het tweede experiment met de free-running-poetser; na de aanpas-

sing bleef deze mooi de vleugel volgen aan een ideaal tempo, maar bleef hangen aan de terugkeerpin aan de vleugeltip. Dit experiment wordt dus een echte vervolgserie.

Vandaag, derde dag, weerom mooi weer met veel Cumulussen. De meteo geeft mooi weer tot minstens het weekend. Dat is alvast goed nieuws. Heel de troep wordt momenteel opgeslept voor een proef rond de TMA van Kaunas. Min of meer dezelfde proef voor alle klassen met iets variërende afstand; voor de open klasse vandaag dus 421 km. De snuffelaar had reeds 3 m/s om 12 uur dus dit wordt prachtweer vandaag. De grondploeg verwacht dus niets anders dan een mooie vlucht!

03/08

Gisteren bleek inderdaad een mooie dag geworden te zijn. Weining buitenlandelingen en de Nimbus haalde een mooi resultaat met 95km/h en een 13de dagplaats. Laat ons hopen dat Yves op dit elan verder kan. Nathalie en ik zijn gisteren even Kaunas gaan verkennen, wat toch één van de grotere steden van Litouwen zou zijn. Naar onze 'westerse' normen echter is dit een niet al te groot maar redelijk gezellig stadje met historisch centrum. Het loont zeker de moeite om de Litouwse omgeving even te verkennen.

Vandaag weerom prachtig weer en kregen alle klassen proeven van meer dan 450km. De open klasse kreeg 501km richting Polen, vervolgens terug noordelijk langs de Russische enclave in het westen, om tenslotte zuid-oost terug te vliegen naar Pociunai. Er werd gestart om 11u30 met opslepen, met een hemel die reeds volstond met mooi in straten opgelijnde wolkjes. Zeker na de afgelopen juli maand is dit net een hemel vol slagroom om vin-

gers van af te likken. De volgende dagen beloven meer van dit moois en de meteo voorspelt zeker tot en met maandag mooi weer, misschien onweer zondag. Op dit moment komen de eerste 15 meter klassers reeds binnen. Yves en Eric hebben nog 150km te vliegen en schenen nog geen echte problemen gehad te hebben. Met een starttijd van 12u40 ligt een mooi resultaat opnieuw binnen bereik. Nog even afwachten en duimen!

Morgen verlaat Willem ons en vliegt vanuit Kaunas terug naar België. Vanavond dus een afscheidsetentje, en hopelijk kunnen we tegelijk een tweede mooie vlucht vieren. Vanavond staat er ook nog als afsluiter op het vliegveld een Litouwse avond te wachten met lokale bereidingen en, hoe kan het ook anders, lokale bieren.

4,5,6/08

Na een paar dagen stilte kan ik de berichtgeving weer opnemen. Eric had aangeboden om donderdag met Yves mee te vliegen, en daar kon ik echt geen nee tegen zeggen. Na de 500 van woensdag stond donderdag opnieuw 530km in de tasklist. Woensdag hadden Yves en Eric een mooi gemiddelde van net geen 100kmh gehaald, maar uit de dag-resultaten was duidelijk dat met dit topdeelnemers veld meer nodig is om traag maar zeker naar een hoger klassement te evolueren.

Desondanks iedereen tevreden, mooie vlucht gehad in prachtig weer. Donderdag met de 530km had ik met Yves afgesproken om ons best te doen om de gemiddelde snelheid wat proberen op te drijven. We vertrokken vrij snel door de poort samen met de Britten. Deze keerden na 18km echter terug, maar wij besloten door te gaan. Halfweg het eerste been begon de armada van de open klasse ons te naderen en konden

we tot het tweede keerpunt aansluiting houden met dit pak. Vanaf dan stonden we er weer alleen voor maar probeerden we er de vaart goed in te houden. Uiteindelijk finishten we met een gemiddelde van 115kmh, een flinke stap voorwaarts ... dachten we. Met topsnelheden van 130kmh werd er die dag rondgevlogen in de open klasse, fenomenaal. Onze snelheid was slechts goed voor een 17de plaats, maar waren hoe dan ook tevreden over onze vlucht. Tegen dit deelnemersveld is ons kruit allesinns niet opgewassen.

De pret werd alsnog een beetje verstoord doordat de scoring een luchtruimovertreiding kon vaststellen in onze vlucht; wij zouden 1 (één) meter te hoog geweest zijn in een sector 32km na het vertrek, bij het uitvliegen van thermiek. Als gevolg kregen we op 32km van de start een buitenlandse landing als penalty, quasi gelijk aan een dagdisqualificatie dus. Een verbazend feit gezien onze systemen geen warnings gegeven hebben tijdens vlucht en dat wij bewust de beperkingen tijdens vlucht opgevolgd hebben. Hoe dan ook, alle discussies en protesten in een poging om die 1 meter te verklaren lijken uitgeput hebben tot nog toe geen oplossing gebracht en we vrezen dat het hierbij ook zal blijven. Toch een beetje een schaduw over deze mooie vlucht. Uiteindelijk misschien nadien een beetje geluk met dit ongeluk, want Eric vond dat we het met de vlucht van vrijdag dan maar goed moesten ma-

ken.

Zo gezegd zo gedaan en vrijdag zat ik dus weer in de backseat voor een proef van 684km. Wat een afstand voor een wedstrijdproef! Ditmaal gingen we de hoogtes dubbel zo nauwkeurig in het oog houden, en tegelijk ons gemiddelde van gisteren trachten te evenaren. Gezien de thermiek hier rond 18 uur toch reeds stopt besloten we om niet te lang na het openen van de poort te starten. Hoe dan ook wisten we dat de racers ons zouden inhalen en zouden we proberen zo lang als mogelijk aansluiting te houden.

Ook hier lukte dit tot het tweede keerpunt, 260km ver. Na dit keerpunt in het noord-westen van Litouwen ging het naar het noordoost punt in Litouwen, hindernis onderweg een CTR waar we niet in mochten en de TMA er rond waar we 'slechts' tot 1981m MSL mochten stijgen. We besloten na het keerpunt ietswat windop zuidwaarts vliegen, wat ons initieel een betere route leek. We werden echter genoodzaakt om meer en meer zuidwaarts te vliegen dan gepland omdat er een hele blauwe zone lag tussen onze positie en de eigenlijke track. Te riskant en te vertragend om zomaar over te steken. Net voor de CTR leek er terug aansluiting mogelijk te zijn. De wolken en thermiek die we aanvlogen waren echter niet meer van dezelfde sterkte dan wat we gewend waren tot aan het tweede keerpunt, wat ons deed twijfelen of we wel de goede route gekozen hadden. We namen

langzaam wat hoogte bij om niet te laag te zakken, want we hadden reeds ervaren dat de bellen sterker en beter te centreren waren vanaf 1000 meter. Aan de hoek van de CTR aangekomen lag de wolk die ons weer aansluiting moest brengen. En of dat we op dat moment tevreden waren van de gekozen route, 5m/s geïntegreerd en een wolkenstraat recht richting derde keerpunt!

Tussen het derde en laatste keerpunt moesten we even nog opletten; we moesten tussen de CTR's van Vilnius en Kaunas door in een smalle corridor en mochten er niet hoger dan 1524m MSL (en geen 1525m!). Toch nog even opletten want het was intussen reeds laat geworden, de bellen lagen verder uiteen en niet overall even sterk meer. Voorzichtig zijn we hierdoor gevlogen om net voor ons laatste keerpunt terug tot 1900 meter te stijgen en de final glide van 70km te beginnen. Een prachtig zicht op die plaats met de laagstaande avondzon! Een prachtige vlucht met een voor ons niet slecht gemiddelde van 110kmh, 5 minder dan donderdag, maar een heel stuk afstand meer!

Vandaag (zaterdag) zijn Yves en Eric vertrokken voor een opdracht van 380km, een heen en terug door de Kaunas-Vilnius corridor. Het westen van Litouwen, met als grens nu net het vliegveld Pociunai, ligt een koudfront dat langzaam nadert. De voorspelde Cu's hebben hun kat gestuurd vandaag (vermoedelijk



is de voorraad uitgeput na de laatste dagen) en dus is het in het blauw te doen. De MF hangt in-tussen een 20 a 30km voor het laatste keerpunt en heeft nog een 80km te vliegen. Ze zijn er niet alleen dus hopelijk halen ze het, het lijkt niet eenvoudig vandaag! Morgen hangt er een warmfront boven Litouwen en de dagen na-dien lijken nog onzeker. Nog even afwachten dus, maar alles-zinds hebben we prachtige week achter de rug!

Nog even mijn eerste indruk over de Nimbus 4DM hier. Het is duidelijk dat een Nimbus 4DM niet opgewassen is tegen zijn solo-broertje en tegen andere solo-machines zoals de Binder 28, ASW22 en de NimEta (wat een vleugels!) en/of dat er heel wat meer top-wedstrijd-piloot voor nodig is om de 4DM hier concurrerend te laten zijn. Onder aansluiting houden dient dan ook verstaan te worden dat we stille-tjes onderuitzakken, en na ongeveer 200km je net onderaan de bel toekomt wanneer zij boven-aan vertrekken. De nieuwe ASH30 tweezitter van Schleicher vliegt hier ook mee en laat alleszinds een goede indruk na met

een mooi hoog klassement. Hoe dan ook de 4DM is ons werk-paard van dienst en heeft ons deze week al heel wat plezier gegeven en heel wat laten bijleren! Bedankt Yves en Eric voor de twee vluchten die ik mocht mee-vliegen!

7/08

Na het fantastische weer van de eerste week hebben we de laatste dagen wisselvallig weer gekregen. Elke dag trekt er wel een front voorbij en de vliegbare vensters zijn niet altijd even makkelijk te benutten. Zondag werd er in grid nog tweemaal van task veranderd en werd het uiteindelijk een AAT, maar gezien het moeilijke weer werden er veel buitenlandingen genoteerd. Yves en Eric hadden het moeilijk aan de start en wilden eerst voldoende hoogte nemen voor te starten, het weer werd echter slechter en ze zakten door. Na de tweede start was het vliegbare venster Pociunai al voorbijgetrokken waardoor de tweede poging uit niets anders bestond dan uitvliegen zonder enige thermiek tegen te komen. Wat later kwamen Ed-dy, Mariane, Andre en Marc aan met de Piper Matrix, betrokken

vanuit Deurne, voor een bezoekje van twee dagen. Zondag mocht ik meteen ook het protest van Yves gaan uitleggen aan de jury wat de 1 meter luchtruimvertreding betreft. Alle argumentatie ten spijt besliste de jury dat instrumentafwijking door de piloot in rekening moeten gebracht worden, en dat gezien SeeYou aangegeven stond als scoringssoftware, alle andere hoogteberekeningen, zoals in de sportcode vermeld, niet relevant zijn. Ook al kon hiermee aangetoond worden dat er geen luchtruimschending was. Ze volgden wel ons voorstel om luchtruimvertredingen in de hoogte anders te penaliseren dan horizontale overtredingen; dat een zekere marge (bvb 20 of 50 meter) gehanteerd zou worden waarin bij een eerste overtreding slechts X strafpunten per meter gegeven zouden worden ipv meteen een buitenlanding op die plaats. Gezien alle klachten en protesten naar IGC en FAI door-gestuurd worden kunnen we maar hopen dat er ooit een wijziging in de sportcode komt wat dit betreft.

Sebastien Mathieu

Wordt vervolgt in volgende Cumulus

De Wouw, anders bekeken

Zowat een jaar geleden, op 30 augustus 2010, overleed mijn echtgenote, na een 25 jarige strijd tegen kanker. Als je je levenspartner verliest met wie je 38 jaar alle lief en leed deelde, is dat een zware klap.

Vele clubleden, vooral anciens, die van haar ziekte op de hoogte waren, informeerden regelmatig en discreet. Vooral de laatste vier jaren waren enorm zenuwslopend met sterke gemoedswisselingen van hoop en ontgoocheling tussen de therapieën heen.

Tijdens haar uitvaart was ik sterk verwonderd dat ik Theo, Rudi, Yves en Louis ontmoette. Die hadden zich de moeite getroost om naar Sint Niklaas te komen. Dat deed zoveel deugd dat er op dat ogenblik een glimlach afkon.

Ook in het clublokaal kreeg ik veel ruggesteun en sommigen spraken ook over indringende gebeurtenissen uit hun leven. Dat en de zoveel rouwkaartjes deden me beseffen dat er in de club heel wat mensen zitten met het hart op de juiste plaats.

Dank je wel vliegclub "De Wouw".

Marc Costers

Fotoalbum opendeurdagen 27 & 28 augustus





Buitenlandingen 2011

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	Afstand (Km)
07/05	Bart Huygen	Roeselaere	ASW 19	OO-YDV	56,4*
23/05	Yves Ruymen	Brisy	Discus 2b	OO-YMR	32,8**
02/06	Sebastien Mathieu	Retie	LS3	D-1945	14***
03/06	Bart Huygen	Genk	ASW 19	OO-YDV	54***
04/06	Jelle Vandebecck	Retie	ASW 19	OO-YDV	14***
12/06	Rudi Coomans	Thynes	ASW 15	OO-ZBA	56,4
20/08	Sebastien Mathieu & Koen Pierlet	Jandrain	ASK 13	OO-YDN	11,5

Halve buitenlandingen

25/04	Rudi Coomans	Sint Truiden	ASW 15	OO-ZBA	16,5
25/04	Sebastien Mathieu	Sint Truiden	LS3	D-1945	16,5
12/06	Yves Ruymen	Wershofen (D)	Discus 2b	OO-YMR	134
12/06	Andre Ruymen	Wershofen (D)	Mini Nimbus	OO-ZMS	134
12/06	Bart Huygen	Bayreuth (D)	ASW 19	OO-YDV	477
03/07	Sebastien Mathieu	Zwartberg	LS 3	D-1945	47,5
03/07	Sebastien Mathieu	Overboelaere	LS 3	D-1945	120*****
03/07	Jelle Vandebecck	Zwartberg	Discus CS	D-9870	47,5
03/07	Jelle Vandebecck	Overboelaere	Discus CS	D-9870	120*****
18/07	Michaël Dehert & Geert Bollens	Kulmbach (D)	ASK 21	D-1236	21****
31/07	Rudi Coomans	Mailen	ASW 15	OO-ZBA	45,4
02/08	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (F)	Discus CS		40*****
11/08	Johan Vanhoyland	Puimoisson (F)	Discus CS		34*****
13/08	Jan Waumans	Puimoisson	LS 1 C		34*****
15/08	Johan Vanhoyland	Sint Truiden	Discus CS		16,5
20/08	Johan Vanhoyland	Sint Truiden	Discus CS		16,5
20/08	Ruben Michaux	Sint Truiden	Ka 6 CR	OO-ZNM	16,5

* vanuit Overboelare

** vanuit Saint Hubert

*** vanuit Weelde

**** vanuit Bayreuth (D)

***** vanuit Vinon (F)

***** vanuit Zwartberg

Bayreuth 2011 en de avonturen op Camping Lagerfeuer

Voorbereiding

Het was het van 2008 geleden dat ik Bayreuth geweest was. Omdat de deelnemers van toen wisten dat de Duitsers pas in augustus vakantie hebben, besloten Pieter, Dimitri, Geert, Luc Pashuysen en ikzelf dat we dit jaar ook in juli naar Bayreuth zouden gaan. Op die manier zouden we het vliegveld voor ons alleen hebben tijdens de werkweek. In de voorbereiding bleek dat we aan clubprijzen met de lokale clubtoestellen mochten vliegen (ASK 21, LS4, DG100), mits het betalen van het "kortlidgeld" van 120 euro. Zo zouden we geen eigen clubtoestellen moeten meenemen. Ook zou er voor ons een sleeppiloot aanwezig zijn, die dan ook Pieter en Dimi kon optrekken in hun Ka7, die wel werd meegenomen. De verdere communicatie met Bayreuth verliep wat moeilijk door de ziekte van onze vaste contactpersoon "Haju" (Hans Junginger). Maar eens in Duitsland bleek de nieuwe "fluglagerleiter" Martin Bruhl zelfs vlot Nederlands te spreken, al spraken wij na een tijdje allemaal vlot "Jean-Marie Pfaff" Duits, jawohl. Zelfs Pieter overwon zijn initiële schroom, en Dimi deed zelfs aan airport managementconsulting in de lokale taal. Geert zijn Duits was het best, en in combinatie met de rollende "R" deed hij Duitsers denken dat hij een Oostenrijker was!

De week voor ons vertrek lieten de weersvoorspellingen voor Bayreuth midden juli zich raden... regen regen regen. Maar goed, we zouden vertrekken met de intentie er hoe dan ook een goed vlieggkamp van te maken, ongeacht het weer, een "kamp" is meer dan vliegen alleen.

Zaterdag - reisdag

We vertrokken op zaterdagmorgen omstreeks 6.30 uur EBTN. Dimitri en Pieter zouden samen

rijden en de Ka7 trekken. Geert reed met mij mee. Luc bleek zijn kat te sturen (hij bleek nog bij "ons Frieda" te liggen), en zou rechtstreeks naar Bayreuth komen. Na de gebruikelijke lange en trage rit achter de aanhangwagen van de Ka7 kwamen we in

geen succes blijken.... s' Avonds kookte Pieter pasta in de chalet op de camping. Pieter had zijn huiswerk gemaakt, en thuis al spaghettisaus gemaakt (of was het Pascale?). Zoals altijd zouden de kookkunsten van Pieter ook nu geen bezwaren opleveren.



goed weer aan in Bayreuth omstreeks 16.00. Meteen was te horen dat er niet gevlogen werd, maar dat er iets met auto's te doen was. Het eerste stuk van de RWY 24 werd ingepalmd door Porsches, BMW's M3 en Mercedes AMG's die op en af reden.

Geert en ikzelf hadden de caravan van Haju gehuurd op de camping, op het vliegveld, en Haju kwam ons dan ook verwelkomen. Van de walmrook die wij herinnerden van vroeger toen zijn caravandeur open ging was geen spoor meer (ongelooflijk!), en volgens Haju was de caravan "ganz dicht", er kon geen insect of regendruppel meer in. Pieter en Dimitri bouwden een grote tent op, zoals we van Pieter gewoon zijn, maar dit jaar nog groter. Wat later kwam Luc ook aan, en hij bouwde zijn klein tentje op. Luc leende een luchtmatras van Geert, maar dat zou later

Zondag - Opbouw Ka7 en checkvluchtdag

's morgens was het briefing. Ook al waren er eerst nog enkele lokale clubleden aanwezig, al snel bleek dat wij de enige actieve zwevers zouden zijn die dag. Nadien werd de Ka7 opgebouwd, en deden Geert, Luc en ikzelf een checkvlucht met Martin als instructeur. De sleep daarvoor zou maar tot 300m AGL gaan, en ik grapte dat ik wel "boven zou blijven"... Wat ik tot mijn verbazing had gekunnen, want desondanks het donker en regenachtig was had ik turbulente pompen van +/- 3m/s die me meteen tot 600 meter brachten. Dat na een turbulente sleep achter de Robin richting Bayreuth stad. Het vliegveld ligt op een berg, en de initiële fase van de sleep boven de afgrond en bomen kan hevig zijn, al leek de Robin duidelijk nerveuzer dan de stabiele ASK 21. Van Martin moest ik zelf maar uitmaken hoe-

lang ik zou vliegen, maar hij verwittigde dat mijn "freunden" ook nog moesten vliegen. Dus remkleppen open en snel naar beneden voor de volgende "checkers". Geert startte als 2e, steeg eveneens van 300 naar 500m, en van op de grond zagen we de ASK 21 zowaar een looping trekken tijdens de checkvlucht. Luc vloog als laatste, maar tegen die tijd was het weer helemaal omgeslagen. Hij kon niet stijgen, maar maakte de derde geslaagde checkvlucht. De dag nadien mochten we alle 3 solo op de clubbakken van Bayreuth... De rest van de dag maakten we het gezellig op de camping en in het chalet. 's Avonds gingen Geert en ik bij Haju langs. Zoals gewoonlijk liep dat weer uit, waardoor onze 3 vrienden al besteld hadden in het "Gasthof" niet ver van het vliegveld. We aten en dronken rijkelijk en veel (normaal naar Duitse normen) waarna Geert en ikzelf op Google Maps nog de locaties van de nabij zijnde vliegvelden opzochten. Er zijn daar zeker een 12-tal "aanvliegbare" vliegvelden binnen 50 km in alle windrichtingen, goed om weten voor overlandvluchten. Al snel bleken dat de meeste van deze vliegvelden onvindbaar zijn als je niet weet waar zoeken... Maar we hadden begrepen dat dit op een luchtvaartkaart buiten proportie in een groot gebied aangeduid stond, en dat we wel eens in kleine hoeken van bossen moesten gaan zoeken. Luc wilde na zaterdagnacht niet meer in zijn tent en op de leeglopende luchtmatras slapen, en sliep de komende dagen dus in zijn auto.

Maandag - Buiige vliegdag met buitenlanding

Na ontbijt van de "Brunner Backer", zoals altijd met dank aan Dimi (en Luc of Pieter) volgde de briefing na telefonisch verzoek. Wij hadden met Martin afgesproken te bellen wanneer wij wilden vliegen want wij waren op werk-

dagen de enigen op dit "privé-zweefvliegveld". Martin zou dan ook een sleeppiloot optrommelen, of zelf slepen. Tijdens de briefing bleek bij de controle van onze vergunningen dat niet iedereen alle nodige documenten bij had, m.n. de medical... een aandachtspunt voor volgende reizen. Na de nodige voorbereiding vertrokken Pieter en Dimitri in de namiddag als eersten met de Ka7. Geert en ikzelf vertrokken met de ASK 21. Het weer met overontwikkende donkere wolken in 6/8e zag er niet echt denderend uit, maar was thermisch wel in orde, ook al was het plafond initieel beperkt tot 800m. Nadien steeg dit tot 1000M, maar er was her en der al een "nevel" van de wolken naar de grond te zien, m.a.w. regen. Nadat wij even de Ka7 in het zicht hadden gehouden gingen we met de ASK 21 op verkenning richting Kulmbach. Geert had er zin in, en vond het geweldig dat de rand van de donkere wolk ons tot boven 1000 meter bracht... Eens deze wolk uitgemolken was, bleek dat dit de laatste wolk was die thermisch iets gaf... Tussen onze positie, ondertussen op 17 km van Bayreuth, en Kulmbach (op 21 km NW van Bayreuth) was geen wolk meer te zien: blue sky met sluiers naar het NW, slagregen richting ZO naar Bayreuth, randje onweer... Door die regen naar Bayreuth terugkeren met maar 900M AGL geen optie meer. Dus weken we met de ASK 21 uit naar Kulmbach, maar in aanvucht vonden we het vliegveld niet. Gelukkig hadden we de avond voordien op Google Maps geoefend, en daardoor zag ik de "Asphaltbahn" van Kulmbach liggen achter een bosstrook. Dat afgaande op mijn papieren kaart, en nadat bleek dat Geert (zonder kaart) zijn GPS nog niet voldoende beheerste om zijn final glide scherm met track and bearing te vinden... Een goede les. Eens aangekomen boven het vliegveld van Kulmbach bleek er geen sig-

nalenbord te vinden, en ook dat onze batterijen al plat waren na amper 53 min. vlucht... Bij het zenden sloeg de vario uit, en kregen we een piepsignaal. Aan de grond bleek dat ze ons wel gehoord hadden, en geantwoord, maar wij hadden dat niet ontvangen. Hoedanook zijn we probleemloos geland na een links circuit. Eens geland bleek er in de open hangar een ULM-winkel te zijn, "Junkers Aero", waar naast de gebruikelijke types ULM's zowel 1 als 2-zits "Banjo" zwevers stonden en aan het plafond hingen in een harnas. Niet meteen de mooiste toestellen, maar duidelijk enorm ruim qua cockpit. Nadat we ons daar officieel hadden aangemeld belden we onze vrienden in Bayreuth. Daar was ondertussen iedereen geland, en waren de activiteiten stopgezet door de regen. Na een uur wachten (voornamelijk op beter weer in Bayreuth voor het vertrek van de sleper) en het opdrogen van de ASK 21 is sleepiloot Lothar ons met de Robin komen terugslipen. Dit was initieel wel schrikken was, want hij accelereerde snel, maar trok niet op, waardoor we over de bomen aan het einde van de RWY scheerden, waarna de sleep aanvankelijk verder verliep aan 50 M AGL (we waren al klaar voor een 2e buitenlanding ingeval van nood), waarna het eindelijk omhoog ging. Na een 12-tal minuten waren we terug in Bayreuth, waar we uitvlogen. Op de grond bleek dat Dimitri zelfs sprak van zijn "beste vlucht ooit", en Pieter was ook niet ontevreden. Uiteindelijk hebben we toch al de 2e opeenvolgende dag al wat kunnen vliegen, voor ons met het avontuur van een buitenlanding op een vliegveld. De dag eindigde op het terras van het vernieuwde restaurant "Bindlacher Berg" op het vliegveld, dat ondertussen uitgebaat werd door een clublid, de lokale apotheker, en zijn vrouw. Hij vertelde ons verhalen over de tijd van het Oostblok, en dat het

slecht weer steeds rond Bayreuth vliegt door de gunstige oriëntatie van bergketens in de overwegende windrichting. Dat restaurant-bezoek viel zo goed mee dat we reserveerden voor de "Pizza-dag" nadien, al kan de bediening die ook wel in de smaak viel daar ook iets mee te maken hebben.

Dinsdag Vliegdag

Dinsdag vlogen Pieter en Dimitri op de Ka 7, Luc op een DG100 en Geert en ikzelf op een LS4 (A en B). Hier is wel het een en ander misgelopen qua vliegveldprocedures, want wij waren duidelijk niet goed gebriefd over de procedures voor RWY 06, het contact met de toren en de opstelplaats en te hanteren verboden "veiligheidszone" (= bij ons in EBTN de grasstrook). Uiteindelijk hebben Geert en ikzelf Lothar, de gepensioneerde sleep-piloot, moeten uitleggen dat we eerst de clubbakken klaarleggen aan de startplaats, de toestellen leren kennen (eerste vlucht met nieuwe toestellen, andere bedieningshendels, ...) en dat we niet 1 voor 1 vertrekken, om dan de laatste man alleen achter te laten om zijn plan te trekken... Voordien hadden we al wel de flight manuals van de toestellen gelezen. Na de start van de Ka 7 en, Luc in de DG kon ik met de LS4b vlot aanpakken voor een grootlo-

kale vlucht van 2,5 uur. Ik bleef binnen de 35 kilometer van het vliegveld om niet opnieuw buiten te landen met het opkomende slecht weer. Geert vloog ook iets van 3,5 uur, maar Luc had het moeilijker om boven te blijven, en de Ka7 heeft uiteindelijk 3 starts moeten maken, waarvan 2 tot 700 meter om boven te kunnen blijven. Ook deze dag eindigde met een volledig gesloten wolkendek, voorafgegaan door hoge sluiers. Geert's plan om die te laten voorbijvliegen in een "nulleke" is net niet gelukt. Martin vertelde ons dat het maandagavond bestuursvergadering geweest was van LSG LuftSport-Gesellschaft Bayreuth, waarop beslist was dat ik/we ook met de Duo Discus Turbo mocht vliegen. Dat na een instructievlucht bij goed weer.

's Avonds hadden we opnieuw een gezellige avond in het vliegveldrestaurant: zoals gereserveerd: Pizza ! Het woord "Duo Discus" viel niet toevallig meermaals. De avond werd afgesloten in de voortent van Pieter met een filmvoorstelling: "Borat".

Woensdag regendag op Camping Lagerfeuer

Woensdag zou een volledig uitgerende dag blijken, zoals we eigenlijk voor de hele week verwacht hadden.

Dimitri en Luc zijn samen een Mobilhome gaan huren, en kregen er na wat onderhandelen één mee voor 6 personen met wit lederen salon etc.

Geert en ikzelf zijn met de auto de (lage) bergketens "fichtelgebirge" richting Tjechie gaan verkennen, langs de "Ochsenkopf", tot aan het vliegveld van Trostau.

Pieter haalde ondertussen weer eens zijn kookkunsten boven, en bereidde lekkere couscous met groenten en "schweinenfleisch", AKA stoofvlees. Weer goede punten voor Pieter. Geert en ik waren gestopt in een winkel voor de dagelijkse voorraad bier "Bayrisch Hell" (= bleek te staan voor helder bier), maar aangezien dat nog niet voldoende gekoeld was hielden we het 's avonds bij enkele flessen wijn.

Dimitri probeerde ondertussen in de motregen het kampvuur aan de chalet aan te steken. Daarvoor moest volgens gesproken en geschreven instructies naar de Toren, Brandweer en Politie gebeld worden. Dimitri belde met de brandweer, geen probleem, al verstonden ze daar niet meteen waar "Camping Lagerfeuer" lag... Bleek dat ik hem dat verkeerd had ingefluisterd. De toren contacteerden we met een grondpost, waarna we enkele keren een "bandje" hoorden afspeken met de RWY en QNH, maar enkele oproepen verder gaf ook de "Turmer" geen bezwaar. Ikzelf probeerde de politie van Bayreuth te bellen, maar gaf het uiteindelijk op: 2X bezet en 3X niet opgenomen na minuten bellen. Hoedanook, veel vuur hebben we niet gezien, wel veel stoom, rook met bijhorende stank. De avond werd opnieuw afgesloten in de voortent van Pieter met een voorstelling van de bekende film van Le Louroux uit begin jaren 2000 met de lattenbodemsènes uit de gite, snurkende ancients, veel drank en veel buitenlandelingen.



van L naar R: Michaël, Luc, Pieter, Dimitri en Geert



Donderdag - laatste vliegdag

Donderdag zou uiteindelijk de laatste vliegdag worden. De Ka7 vertrok zoals gebruikelijk als eerste, waarna Geert en ikzelf met de ASK21 de lucht in gingen. Omdat het weer er niet veelbelovend uitzag, zeg maar net niet regenachtig, voorzagen we geen eenzitters. Luc zou de tweede vlucht in de ASK21 voor zijn rekening nemen. Na een moeilijke vlucht op het randje van "lokaal" of net niet, keerden we in de 21 terug naar Bayreuth om Luc ook de kans te geven nog te vliegen. We hadden het niet verstaan, maar die had ondertussen over de radio opgeroepen dat we mochten bovenblijven. We landden opnieuw na een vlucht van een uur, om Luc de kans te geven toch nog te vliegen, gevolgd door de Ka7, die op de hoofdpiste landde in de stijl die deed denken aan die van onze vroegere barman in zijn Ka7... Aangezien deze landingen alweer gebeurden in regen was dit alweer het einde van de vliegactiviteiten (van die dag, en later zou blijken van het kamp).

's Avonds genoten we opnieuw van de kookkunsten van Pieter met het nodige "wijn na bier is plezier". Omdat we in de weervoorspellingen op internet lazen dat de komende 3 dagen zware regenval voorspeld werd, gingen we er al stilaan vanuit dat het kamp niet tot zondag zou duren (zoals voorzien), en dat we vrij-

dag naar Vlaanderen zouden terugkeren als de realiteit het weerbericht zich zou bevestigen.

Vrijdag

Vrijdag bleek het weer inderdaad niet veel soeps. Na een gecompliceerde afrekening met de LSG en nog gecompliceerdere onderlinge verdeling van de kosten van de camping, sleepvluchten, lidmaatschap en huur hangar werd de Ka7 gedomonteerd, waarna Luc, Pieter en Dimitri vertrokken. Geert en ikzelf besloten nog eerst rustig te gaan eten in het restaurant op het vliegveld, waarna we omstreeks 16.45 vertrokken richting Tienen, in de hoop de Ka7 onderweg nog tegen te komen. Op de terugweg zouden we ons niet meer houden aan de 90 km/h

van de heenrit, maar ons volledig mee in de flow van het linkse baanvak op de autobahn te zetten. Zelfs met serieuze files van langer dan een uur met momenten van stilstaand verkeer bracht dit ons terug aan de Carpoolparking van Tienen rond 22.30.

Indien er zich tijdens de zomer nog een veelbelovend WE met goed weer had aangeboden, zouden we als "kortleden" nog voor een vliegweekend zijn teruggekeerd naar Bayreuth, maar zoals bekend is dat er niet meer van gekomen.

Wij hopen volgend jaar opnieuw met een grotere delegatie en goed weer naar Bayreuth te kunnen trekken. Als we er daar zelfs bij slecht weer een goed kamp van kunnen maken moet het eindelijk eens lukken er een goed kamp van te maken bij goed vliegweer. Hierbij een eerste oproep aan kandidaten om zich bij ons te melden.

Op de Facebookpagina's van Geert Bollens en mezelf vinden jullie een film met montage van onze ASK 21 vluchten van dit jaar in Bayreuth 2011.

Michaël Dehert



Lierstage & clubweekend Traben-Trarbach 17-18/09/2011

Het begint er sterk op te lijken dat ik een Duitslandganger word. Na ons vliegekamp in Bayreuth in juli, keerde ik met de club al terug naar Duitsland op 17 en 18 september om te gaan lieren in Traben-Trarbach.

Vorbereitung

Jörgen en Griet gaan al jaren zweefvliegen in Traben-Trarbach, aan de Moesel in Duitsland.

Recent namen ze, als lid van de Duitsch Amerikanischer Segelflug Club op de Moselflugplatz het initiatief om een weekend "lierstage" voor onze club te organiseren. Tijdens de organisatie bleek al dat het 2 opeenvolgende weekends zouden worden en dat de Ka13 OO-YDN ter plaatste gemonteerd kon blijven.

Naar analogie met de organisatie van de vroegere kampen in Le Louroux, voorzag Jörgen niet veel respons, of veel respons gevolgd door veel annuleringen en vroeg per e-mail dat clubleden zich pas zouden aanmelden als ze

redelijk zeker waren dat ze zouden meekomen.

Zodoende werd, naast Jörgen, Griet en Remo als organisatiecomité toegezegd door Eric en Rudi als instructeurs, Sebastien als hulp-instructeur, en Nathalie, Koen, Senne, Ruben, Maarten, Dimitri en mezelf, Michaël, als andere aanwezigen van het eerste weekend.

De OO-YDN werd gedemonteerd op zondag 11/09 en Rudi gaf aan zaterdag te zullen vertrekken om 06.30 vanuit EBTN. Hij zou geholpen worden bij het vertrek door de andere reizigers uit de regio Tienen.

Zaterdag 17 september

Ikzelf vertrok zaterdag vanuit Keerbergen omstreeks 6.45, voor een rit van ongeveer 2.35h, die me bijna krak op het afgesproken uur van 9.30AM in Traben-Trarbach op het vliegveld bracht.

Rudi, Koen, Sebastien en Dimitri waren net voordien ook al aangekomen met hun passagiers en met de Ka 13.

Eric "de Viking" (merk van de caravan die hij trok) was ik nog voorbijgereden tussen EBTN en Luik en had hem nog opgebeld op te letten voor de mobiele flitsinstallatie aan de wegenwerken met max. 70km/h. Blijkbaar heeft daar niemand problemen mee gehad, al signaleerde Eric in totaal wel een 5-tal camera's. Daar ben ik minder gerust in. Eens de eerste "beperkte" zone van 100 km/h in Duitsland voorbij, was het vlot rijden op een onbeperkt stuk tot in Mittlich. Uiteindelijk ligt het vliegveld zo max. 1 uur rijden in Duitsland.

's Morgens was ik vertrokken met maar een Red Bull, een fruitsap en pakje ontbijtkoeken "Petit Lu" achter de kiezen. 's Middags heb ik niet gegeten, alleen een koffie gedronken op het terras van de taverne op het vliegveld. Overdag heb ik dat niet gevoeld, maar 's avonds wel.

Na de verkenningsvluchten door Eric en Rudi met een lokaal clublid konden we allemaal twee lierstarts maken met instructeur, be-



Het vliegveld van Traben- Trarbach

halve Dimitri. Die maakte maar één start en is 's avonds teruggekeerd naar Leuven om zijn portefeuille te halen, hij zou zondagmorgen terugkeren met koffiekoeken, en zijn fiets.

Ikzelf heb nog mijn liervergunning, maar mijn twee vluchten van zaterdag waren niet bijster goed. Niet dat ik in problemen gekomen zou zijn, maar de verschillende fasen van de lierstart, en de BOKS gebeurden niet "automatisch", maar met het nodige denkwerk: te traag, slordig en duidelijk "roestig" of "sequentieel" zonder vlotte overgang.

Uiteindelijk maakte ik op 2 vluchten zowel eens een links als een rechts circuit op RWY 36, wind mee zoals lokaal gebruikelijk, waar er tegen wind gelierd werd op de RWY 18.

Bij een lierstart heb je samengevat verschillende fasen:
Start: plotse snelle acceleratie waarbij je het vliegtuig snelheid moet laten nemen zonder (bruusk) op te stijgen. Ook goed vasthouden, want de acceleratie kan wel indrukwekkend zijn bij weinig ervaring, nadien zelfs.
Opstijgfase: vliegtuig op eigen draagkracht voldoende hoogte laten nemen zonder te hoge neusstand om herstel van de vlucht mogelijk te maken bij kabelbreuk.

Klimfase: eens voldoende hoogte, stevig klimmen om de kabel strak te houden, met zicht op wolken/lucht en snelheid.

Bovenste stuk van de lierstart/loskoppelen: verminderen van de trekkracht op de stick om bijna tot horizontale vlucht te komen. Hierbij passeer je de lier en ontkoppelt de lierhaak vanzelf, of ontkoppel je manueel.

Bij het loskomen van de lier, of bij kabelbreuk "BOKS" toepassen: Bijprikken (stick vooruit, neus zakken), Ontkoppelen (2X

trekken), Kleppen nakijken (gesloten, check), Snelheid (check).

Na zondag heb ik terug de praktijk ook beet, de voorgaande theorie liep zaterdag minder vlot in de praktijk. Eric had me graag nog solo laten vliegen, maar verwees mee uiteindelijk door naar zondag voor nog een vlucht in dubbel, terecht. Uiteindelijk had ik voor dit weekend nog maar een twaalfstal lierstarts sinds 2008.

Eric zou zaterdagavond ook naar huis terugkeren, dus zondag zou ik met Sebastien of Rudi vliegen.

Naast zweefvliegen is er heel het weekend ook veel traktor gereden. De pistewagens waren daar oldtimer tractors en onze clubleden hebben daar het hele weekend op folkloristische wijze mee rondgereden. Soms bijna hilarische taferelen, met nog niet-gestandaardiseerde bediening, hendels, koppeling, schakelen met hendels, en luid lawaai van zeer traag opstartende en draaiende dieselmotoren TAK TAK TAK... Boer zoekt vrouw of man... en sleept zweefvliegtuig.

Het rendement van de tot twee trommels en kabels beperkte lier werd bijkomend beperkt doordat de lokale gastclub "DASC" met 2 ASK 21's meevloog, tot een platte band een ASK 21 aan de grond hield. Wij hielpen nog mee de band oppompen, maar nadien

werd die vervangen, blijkbaar door een binnenband van de Ka7 te monteren die Griet in de hangar had gelegd bij ons materiaal... Misverstand en clubsamenwerking...

Op zaterdag mochten we ook een solist vieren, de lokale "Laura". Die was zaterdag nog niemand opgevallen (of wel, mannen !!!?) tot ze drie solo's vloog aan de lier... Haar twee laatste landingen (of waren het er 10?) waren zeker "voor verbeteringen" vatbaar, maar blijkbaar voldoende voor haar instructeur die "sehr gut" riep door de radio...

's Avonds "moesten" we Laura mee dopen, neen niet met emmers water, maar door op haar poep te kletsen ! Dit is blijkbaar een Duits gebruik dat verwijst naar het "billengevoel" van de periode voor de ontwikkeling van de vario. Daarbij kreeg ze een boeket "takken"... Na initiële twijfel volgden onze clubleden in het deelnemen aan de doopactiviteiten, met uitzondering van Senne, ocharme, die wel van bijna alle billenkletsen foto's maakte. Te zien op facebook, waaronder unieke beelden van Koen en Jeremy en hun kennismaking met vrouwenbillen. Nadien kregen we als dank een "Bitburger" aangeboden door de gedoopte Laura.

Vervolgens reden Griet, Maarten en Jérémy met me mee naar de LIDL voor wat drank en versna-



Onze OO-YDN aan de lier

peringen om de avond verder te zetten na ons restaurantbezoek.

Griet en Jörgen reden ons met Remo voor naar een lokaal restaurant omstreeks 2100uur. Daar viel het me ineens op dat ik de ganse dag nog bijna niets gedronken had en nog minder gegeten... Ik kreeg het ineens warm, dorst! Ik ben de vrienden dus niet gevolgd in de Moeselwijn, waar de bergflanken vol met druiven van staan, ook niet in het bier, maar heb snel wat glazen Cola Light gedronken om te hydrateren. Overdag was het koud en soms regenachtig geweest, wellicht daardoor niet gevoeld dat ik te weinig dronk.

Op restaurant was de keuze uiteenlopend. Er werd cordon bleu gegeten, schnitzel in jäger of zigeuner uitvoering en ikzelf at "Wildschwein". Niet te verwarren met de schweinerei waarvan de waard van het restaurant ons vertelde dat we het zelf mochten opkuisen als we het kot op stelten zouden zetten. Totale kostprijs voor 12 man: 209.40 euro !

Schweinerei hebben we in het restaurant verder niet gemaakt, maar op de verderzetting aan het clublokaal van het vliegveld is dat er wel van gekomen. Enkele jongeren hebben daar genoeg gedronken, waarna wij na de "torenpoeper van Aalst" ook de "torenpisser van De Wouw" leerden kennen. Op dit minder fraai evenement na is de avond in goede sfeer verlopen. De betrokkene heeft het trouwens onmiddellijk mogen opkuisen met water, zeep-sop en borstel, kwestie van het nodige respect te tonen voor de gastclub. Daarbij ook dank aan Koen, die met "sluier" aan, als kuisvrouw verkleed, meehielp bij het opkuisen.

Ikzelf was van plan om op hotel te gaan, en na een vruchteloze poging om mijn passagierszetels neer te klappen en in de auto te

slapen, boekte ik om 2300 uur 's nachts nog een kamer in het Pohl-hotel aan de Moesel, al dachten we eerst dat het "Pornhotel" noemde, en nadien "Polenhotel". Het hotel bleek in orde, een goed bed en een goede slaap verder was het al snel zondag.



Jörgen bij het uitrijden van de lierkabels

Zondag 18 september

Zondagmorgen werd ik gewekt door de kerkklokken, aangezien mijn hotelkamer uitzag op een lokaal marktpleintje, met vlak daarnaast de kerk. Na een aange-name douche en ontbijt in het hotel, en een rekening van amper 48.50€, reed ik tegen 1000uur terug naar het vliegveld, waar we (ook nog eens) getraakteerd werden op koffiekoeken door de teruggekeerde Dimitri. Volgens Jörgen zijn er zelfs hotels van rond de 35€.

Nadat het weer beter bleek te zijn in de voorspelling dan dat het zou worden, zetten we de bakken buiten om te vliegen vanaf de middag, soms wel eens onderbroken door een stevige regenbui.

Dimitri had zijn fiets meegebracht, waarmee hij 's namiddags de bossen zou gaan verkennen, nadat hij zijn 2 kapotte binnenbanden geplakt had (achterband, en reserveband!).

De lokale instructeur Wolfgang hing ondertussen al 50 minuten

solo met de lokale 21 aan de "hang", ofte de stijgwind op de helling van de Moeselflanken. De Moesel maakt een S-bocht ter hoogte van het vliegveld, dus bij wind is er wel eens stijgwind te vinden.

Aangezien de sleepstart me zondag tot 350 meter bracht kon ik met Sebastien ook een "hangvlucht" maken van 22 minuten. In het beste stijgen van de dag stegen we in rechte lijn nog 100 meter bij tot een hoogte van 500 meter AGL vliegveld. Uiteindelijk landden we na uitvliegen door te dalen met remkleppen. Het potentieel van de streek had zich getoond!

Zondag werd er zowel geland als opgestegen op de RWY 18, met een rechts circuit van boven de Moesel en een landingssnelheid van minimaal 110. Ikzelf ben niet onder de 120 km/h geweest. Dit was nodig op de hellingwinden, turbulenties van de bomen en de luwte van achter de bomen en hangar op te vangen.

De andere clubleden zouden zondag ook allemaal nog één vlucht kunnen maken.

's Avonds werd de Ka13 gemonteerd in de hangar gestald, afgerekend en keerden we na een aan-

genaam weekend, ontspannen en met een tevreden gevoel en strafte verhalen terug naar huis.

Ikzelf bracht Senne rond 20.00 thuis in Tienen na een rit van 2h, met file in de Oostkantons. Ikzelf was omstreeks 8.45 terug thuis in

Keerbergen.

Het 2e WE moet ik als alleenstaande vader aan mij laten voorbijgaan, maar ze zien me zeker terug in Traben Trarbach, misschien binnenkort al op fietsWE, met Dimi. Wie komt mee?

Op verschillende Facebookpagina's, waaronder op die van mezelf en Senne kunnen jullie de foto's en video's van dit weekend terugvinden.

Michaël Dehert



Michaël boven de Moezel



Nogmaals het vliegveld, vanuit de andere richting aangevlogen...

Prikbord

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

Colofon

Medewerkers

Marc Costers
 Mattijs Cuppens
 Michaël Dehert
 Sébastien Mathieu
 Ruben Michaux
 Koen Pierlet
 Theo Stockmans
 Liesbeth Verheyen

Foto's

Jan Waumans
 Koen Pierlet
 Michaël Dehert
 Sebastien Mathieu
 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
 E-mail: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
 Nerm 123
 3320 Hoegaarden
 tel.: 016/76.66.96
 E-mail: theo@dewouw.net

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:

- MS Word voor Windows
- MS Works voor Windows
- MS Publisher
- Wordperfect voor DOS of Windows
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

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!!!

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



Cumulus

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 17 Nummer 3
Van juli tot september 2011**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden