



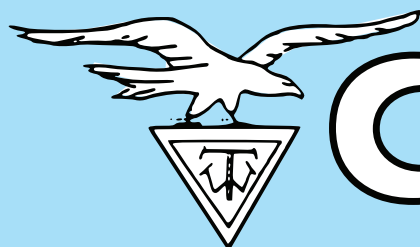
België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 18 nummer 2
Van april tot juni 2012



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 18 nummer 2
Van april tot juni 2012**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Tienen sport



Op 12 mei was onze club weer van de partij op de Grote Markt in Tienen, tijdens Tienen Sport. Het verslag van onze aanwezigheid kan je lezen op pagina 7.

Opfrissen clublokaal



Het clublokaal kreeg in mei een nieuw laagje verf, en ondertussen werden ook de deuren en ramen in een fris kleurtje gestoken...

In dit nummer

Tienen sport	1
Opfrissen clublokaal.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Be a pilot for one day	3
Fly-In september.....	4
Milieu.....	4
Twee nieuwe hulpinstructeurs en een verloren sleepkabel.....	5
Paasbrunch 2012.....	6
Prestaties	6
Sportcommissie maart 2012 ..	6
Tienen sport	7
Vliegveld.....	7
Windturbines	7
Eerste 50 km vanuit EBTN	8
Buitenlandingen 2012.....	11
Meteo.....	11
Driedaagse van de Wouw.....	12
Voorlopige uitslag 3daagse ...	13
Föhneffect in de Ardennen ...	13
Heimwee naar de Alpen	14
Testvlucht Ventus 2cxT.....	16
De witte kwikstaart	17
OO-VVC.....	18
Oude bekende.....	18
EU-Vliegvergunningen.....	19
Lierkamp Wershofen (D)	22
Toespraak vleugeluitreiking.	24
Beker Gerard De Praetere	26
Aantal vluchten 1994-2012 ...	27
Artikels voor Cumulus	28
Colofon	28

Foto cover

Examen hulpinstructeur van Koen Pierlet en Jörgen Nuyts. Vooraan in de SF34 zit examiner Guy Picart...

Woordje van de redactie

Het overlandseizoen is reeds voor de helft voorbij. Echt klagen hoeven wij niet. Met 13 mei hadden wij zelfs een superdag. Maar wat ik vaststel is een daling van het aantal vluchten, vooral lesvluchten. Dit ondanks dat wij op papier voldoende leerlingen hebben. De vliegprijzen zijn hetzelfde als vorig jaar en aan toestellen ontbreekt het ook niet. Maar zweefvliegen is nu eenmaal een mooie maar tijdrovende sport. Is dat misschien de reden? Ik weet het niet. Laat maar weten.

In de toekomst zullen onze vergunningen niet meer uitgereikt worden door de Liga maar wel het DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart), zoals bij het motorvliegen. Hoe het juist gaat verlopen weten wij nog niet. Maar ik zou iedereen ten stelligste aanraden om zijn vliegboek correct bij te werken en te houden. Het zal dus ook gedaan zijn om buiten de werkuren nog snel zijn vergunning in orde te krijgen. Ook op gebied van opleiding zal er de komende jaren een verandering plaats grijpen. Wij houden jullie op de hoogte. Al deze veranderingen hebben wij te danken aan Europa.

De sportbrevetten (5 uur, of 50 km, enz) hebben hier niets mee te maken. Dat blijft dus onveranderd.

De komende maanden wordt het druk. Begin juli start ons twee weken durende zweefkamp en op 01 september organiseren wij, wegens het succes in 't voorjaar, dit jaar een tweede maal "Be a pilot for a day". Tussen door zullen verschillende leden zich gaan bijscholen in het buitenland.

Denken jullie daarbij aan de Charron. Dit regelmatigheids criterium geeft toch een mooie weerspiegeling van het sportieve karakter van onze club. En voor de piloot zelf een zekere zelfvoldoening. Ongeveer 1/4 van de Ligaleden neemt eraan deel. Alleen al zijn naam in een van de verschillende rangschikkingen terugvinden, moet een stimulans betekenen.

In elk geval, many happy landings en tot ergens in de lucht (of op de grond).

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › **02-06 en 09-13 juli:**
zweefkamp te EBTN
- › **01 september:**
Be a pilot for a day
- › **08 september:**
doellandingswedstrijd te Valenciennes



**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 september 2012**

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

Be a pilot for one day

Op 15 en 29 oktober 2011 werd in Weelde "Be a real pilot for a day" georganiseerd. "Ben je tussen 16 en 30 jaar oud en is het jouw droom om eens een vliegtuig te besturen? Maak dan kennis met één van de meest uitdagende en betaalbaarste luchtporten: ZWEEFVLIEGEN!" stond er op de affiche.

Dries Van Gestel vroeg me of ik met onze simulator aanwezig kon zijn op beide zaterdagen. Dat was geen probleem en het was ook voor onze nieuwe simulator een goede test (na onze eigen opendeurdagen). Het was wat wringen om de simulator in de aanhangwagen te krijgen maar dat lukte uiteindelijk toch. De simulator kende tijdens de twee dagen veel succes! Tussen de sim-sessies door hing ik zelf aan de lier met een ASK 13 en nadien nog met een Duo-Discus, zodat ik zelf ook eens kon vliegen! Voor Weelde waren beide dagen een groot succes met vele geïnteresseerde bezoekers.

Nu weet je meteen waar wij onze 'mosterd' gehaald hebben voor de organisatie van onze 'Be a pilot for a day'. We waren immers ook al een tijdje op zoek naar activiteiten die we zouden kunnen inrichten om onze zweefvliegsport kenbaar



De deelnemers krijgen een briefing van Rudi

te maken bij het grote publiek. We zouden het eens proberen. De datum van 31 maart werd voorgesteld, dan zou onze eerste 'Be a pilot for a day' georganiseerd worden.

Er werden affiches opgehangen in scholen, wie kon nam affiches en flyers mee en we zorgden voor publiciteit op de grote borden op de Hannuitsesteenweg. Ook de pers vond het een leuk initiatief: er verschenen artikels in 'Het Laatste Nieuws' en 'Het Nieuwsblad'. De fotografe kwam zelfs de dag van het event langs en er verscheen nadien nog een artikel over het succes van deze eerste 'Pilot for a day'.

Van een succes mogen we wel spreken! De inschrijvingen liepen vlot binnen via de website, we moesten zelfs geïnteresseerden op de wachtlijst zetten. Op 31 maart mochten we dan een 20-tal deelnemers verwelkomen in ons clublokaal. Tickets werden betaald, broodjes besteld en dan kwam iedereen in het briefinglokaal samen. Als aspirant-hulpinstructeur nam ik het theoretische gedeelte voor mijn rekening, samen met Senne en Liesbeth die kwamen getuigen over hun eigen zweefopleiding.

Ondertussen bleef de lucht grijs boven EBTN en was het nog steeds twijfelachtig of er in de namiddag wel zou gevlogen worden... er werd al even over een plan B gesproken.

Na de broodjeslunch werd alles in gereedheid gebracht. Het klaarde al wat op ... we zouden zeker gaan vliegen! De groep werd in twee gesplitst: één groep begaf zich naar de simulatoren, de andere groep nam de tweezitters mee naar de startplaats. Alle helpende handen (waarvoor dank!) zorgden ervoor dat alles bij de si-



Het reclamebord langs de Hannuitsesteenweg...

mulatoren en in piste gesmeerd verliep! Halfweg de namiddag wisselden de groepen. Nadien bij de simulator enkel enthousiaste jongeren die honderduit vertelden over de vlucht die ze hadden gemaakt.

Rond 18.00 u was iedereen aan de beurt geweest en werden er in het clubhuis (aan de toog) nog ervaringen uitgewisseld. Er werd nog wat info ivm inschrijvingsgeld en –procedure meegegeven voor de mensen die ‘de smaak te pakken hadden’.

Voor ons de tijd om even terug te blikken op een geslaagde ‘Be a pilot for a day’!

Ondertussen ligt ook de tweede datum vast: op zaterdag 1 september (in plaats van de oorspronkelijk voorziene open-deurdag). Iedereen mag dus weer reclame maken met affiches, via Facebook, ... en hopelijk wordt het weer een succesvolle ‘Pilot for a day’.

Koen Pierlet

Fly-In september

Zoals jullie al weten zal deze activiteit niet doorgaan. De reden zijn de wegenwerken aan de Hannuitsesteenweg. Niemand kan mij zeggen wanneer deze zullen beëindigd zijn. Deze onzekerheid en de veiligheid van onze bezoekers heeft de Raad van Bestuur doen besluiten af te zien van deze organisatie.

Theo Stockmans

Milieu

Zoals jullie al weten is er een gedeelte grond in de omgeving van onze vroegere fuelplatforms vervuild. Tijdens een vergadering met Defensie op 15 februari 2005, werd beslist dat onze club verantwoordelijk is voor de sanering van deze oppervlakte. Zowel wat betreft de uitvoering ervan als de financiering.

Op 15 maart 2012 heeft onze club een aangetekend schrijven ontvangen van OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij). Hierin staat vermeld dat deze werken moeten gestart zijn vóór 01 juni 2013.

Deze nota is ook van toepassing voor de drie andere vervuilde sites op dit militair terrein. Maar die vallen onder de verantwoordelijkheid van Defensie.

In een eerste tijd gaat het bestuur van onze club enkele firma’s aanschrijven om een prijsofferte te maken. Daarna gaan wij de firma aanduiden. Omdat de bevuilde zone grenst aan de oostzijde van ons clublokaal, bestaat er, volgens het beschrijvend onderzoek, een kans dat ons clublokaal beschadigd wordt. Tijdens de werken zullen wij ons clublokaal dus tijdelijk moeten onderbrengen in de vroegere militaire bar van loods zuid. De detailuitvoering van al deze werken zal jullie te gepasten tijde medegedeeld worden.

Ondertussen werd ons fuelplatform onderworpen aan de jaarlijkse controle van onze leverancier Total en de tweejaarlijkse controle van het keuringsorganisme ATK. Buiten enkele detailopmerkingen na, kreeg onze club weer het licht op groen.



Een jaarlijkse, verplichte, wederkerende keuring is deze van onze 19 brandblussers. De firma BGS uit Hoegaarden komt dit werk uitvoeren. Ook dit is een onderdeel van de nog te bekomen milieuvergunning.

Ondertussen is ons bestuur ook bezig met het opstellen van een offerte voor het in orde brengen van de elektriciteit in loods zuid en de drie andere loods.

Zoals jullie kunnen lezen, is het item milieu een vast gegeven bij onze maandelijkse bestuursvergaderingen.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Twoe nieuwe hulpinstructeurs en een verloren sleepkabel

Op zaterdag 9 juni was Guy Piccart in onze club voor het praktisch examen hulpinstructeur van Jörgen en Koen. Na de briefing werden de zwevers in gereedheid gebracht en gingen we richting RWY 24. Jörgen zou als eerste zijn praktische proef afleggen. Na take-off werd op 200m de procedure tot terugsleep gestart. Na een goed uitgevoerde terugsleep zou er doorgeklommen worden tot 700m voor het uitvoeren van enkele veiligheidsoefeningen.

In de buurt van Zétrud-Lumay – op slechts 400 m - ging het mis. Op de één of andere onverklaarbare reden loste de sleepkabel aan de Robin. Jörgen zat toen niet alleen met examenstress, maar ook nog eens met een bengelende sleepkabel aan de neus van de SF34. Na een snelle reactie, ontkoppelen en rechtsomkeer naar EBTN, zagen wij van in de verte de SF34 rechtstreeks aangevlogen komen, in base draaien en landen. De sleephaak aan de Robin werd aan een uitvoerig onderzoek onderworpen, maar de sleepkabel lag ergens tussen Hoegaarden en Jodoigne ...

Met een andere sleepkabel kon Jörgen zijn tweede examenvlucht afwerken. Ondertussen werd de lucht donkerder en donkerder, en moesten we met z'n allen in de pistewagen en

Robin gaan zitten om te schuilen voor de regenbuien. In de wagen zei Guy dat het daarna mijn beurt was. Gelukkig zagen we in de verte de lucht opklaren.

Na mijn twee examenvluchten werden de zwevers weer binnen gezet en konden Jörgen en ik ons attest 'geslaagd in de didactische proeven op de grond en in de lucht voor het bekomen van bevoegdverklaring "Hulpinstructeur"' in ontvangst nemen. Er werd nog druk gespeculeerd hoe de sleepkabel is kunnen lossen aan de sleper. Om uit te sluiten dat de ring zou geopend zijn moesten we de sleepkabel terugvinden.

Dan maar de logger uitlezen om de flight-track te zien. Zoals je ziet op de foto maakte Jörgen een grote bocht in de buurt van de squash/tennis in Zétrud-Lumay. We wisten ongeveer de locatie waar de kabel gedropt werd en dus reden we met z'n allen in kolonne richting Jodoigne. Iedereen ging zowat z'n eigen stukje veld uitkammen, zonder resultaat echter. De hoop hem nog terug te vinden werd alsmaar kleiner tot we besloten op de laptop de see-you vluchtgegevens nog eens te bekijken.

Even hopen dat de batterij van de laptop van Piet het nog net

lang genoeg zou uithouden om enkele coördinaten te noteren. Gelukkig lukte dat.

Als we de GPS-coördinaten hadden ingegeven in mijn GPS zagen we dat de kabel eigenlijk dichtbij moest liggen. De drie coördinaten die we genoteerd hadden lagen op 70, 100 en 140 meter tussen onze standplaats en de steenweg. We waren dus dichtbij ...

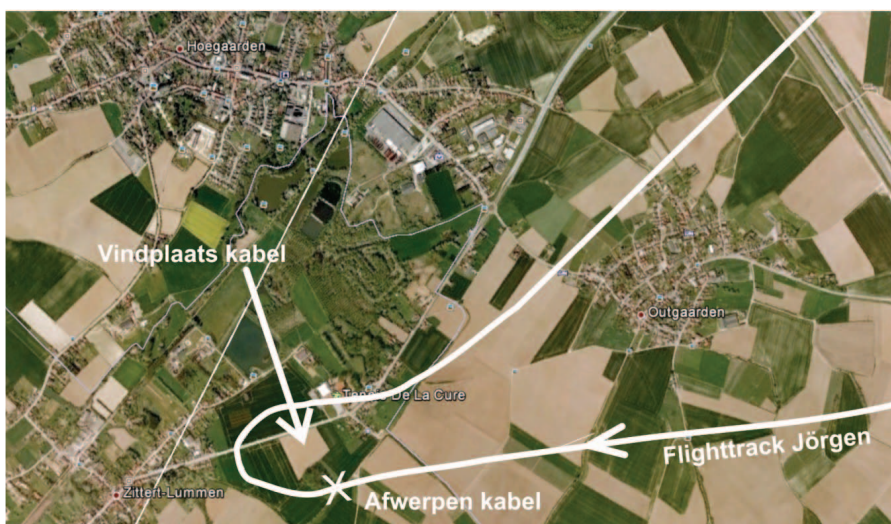


Chris met de verloren sleepkabel

Plots zien we Chris Vanderseypen zwaaien naar ons. Hij stond midden in het graanveld in de richting die de GPS ons stuurde. We zagen hem de kabel rond z'n arm oprollen ... Ongelooflijk maar waar ... als een speld in een hooiberg had hij in het graan (dat bijna één meter hoog stond) de sleepkabel gevonden. "Puur toeval" zegde hij, "ik bleef met m'n voet achter iets haken in het graan! Toen ik keek wat er aan mijn voet hing, zag ik dat het de sleepkabel was."

We hebben dus twee hulpinstructeurs bij, een sleepkabel teruggevonden maar het mysterie van de geloste sleepkabel blijft ...

Zweefvliegen is toch altijd een beetje avontuur hé!



Koen Pierlet

Paasbrunch 2012

Op 09 april werd, na enkele jaren stilte, opnieuw de paasbrunch georganiseerd. Reeds enkele maanden voordien startten de voorbereidingen en inschrijvingen.

Al vroeg begonnen die dag de voorbereidingen voor het paasbuffet. Omstreeks 9.00h arriveerden de paashaas en zijn metgezellen, om de eitjes te gaan verstoppert.

Aangezien het weer behoorlijk tegenviel, besloten we om het eitjes rapen te laten doorgaan in Hangar Zuid, en dus werd de chocola verstopt tussen, onder en op de motortoestellen en de aanhangwagens.



Op het buffet vonden we o.a. fruit, croissants, spek en eitjes, quiches en bladerdeeghapjes, corn flakes yoghurt en allerlei soorten beleg terug. Daarnaast ook nog een taart als dessert.

Er waren in totaal 34 deelnemers, zodat ons clubhuis gevuld werd met een gezellige drukte.



Zo bleef het evenement geheel in de sfeer van onze hobby. Voor elk kindje werden een aantal eitjes, een haasje en een Playmobil doosje voorzien. Omstreeks 11.00h kwamen de deelnemers van de brunch toe. Na een aperitiefje met cava of fruitsap – aangeboden door barman Didier – mochten de 13 aanwezige kindjes samen met paashaas van dienst Maarten C. naar de hangar trekken om eitjes te gaan zoeken. Na afloop nog even een groepsfoto met de paashaas, en dan op naar het buffet.

Volgend jaar zullen we opnieuw een brunch proberen te organiseren, waarop uiteraard alle kindjes van de clubleden en aanverwanten welkom zijn!

Met dank aan Jörgen, voor het maken van de alweer heerlijke quiches, Senne, voor het nemen van de foto's, Maarten, voor de vertegenwoordiging van de paashaas, Ruben voor de helpende hand in de hangar, Didier voor de helpende hand in de keuken, en de beide grootmoeders van Remo voor de logistieke steun.

Griet Francart

Prestaties

5 uur duurvlicht
Senne Vandenputte

3000 m hoogtewinst
Bart Huygen
Johan Vanhoyland

Hulpinstructeur zweefvliegen
Jörgen Nuyts
Koen Pierlet

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

Theo Stockmans

Sportcommissie 29 maart 2012

50 km
Koen Pierlet

Zilveren brevet
Koen Pierlet

300 km afstandsvlucht
Kai Arstila

Theoretisch examen zweefvliegen
Jan Bruyninckx
Quentin Kint
Laurea Lenaerts
Nezic Stefan
Roel Trappeniers
Julie Vanhoyland
Gustaaf Witvrouwen

Theorie hulpinstructeur
Jörgen Nuyts
Koen Pierlet

Instructeur zweefvliegen
Sébastien Mathieu

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

Theo Stockmans

Tienen sport

Op zaterdag 12 mei namen wij deel het evenement Tienen Sport. 's Morgens rond acht uur vertrokken we vanop het vliegveld naar de Grote Markt in Tienen. We stonden op net dezelfde plaats als in 1938, namelijk onderaan de Leuvensestraat.

Daar aangekomen begonnen we met het monteren van de Astir. Na heel wat moeite om de vleugels aan de romp te zetten, moesten ze er weer uitgenomen worden omdat er een touwtje geklemd zat. Nadat we de vleugels er eindelijk weer in gekregen hadden, was het de beurt aan de simulator. Gelukkig stond deze op wielen en ging dit dus wat vlotter. De organisatie voorzag ons van broodjes, wafels, frisdrank, water en een tent. Kortom we kwamen niets te kort, hoewel het vinden van de wc's een tijdje geduurd heeft. Uiteindelijk bevonden deze zich nog geen vijftig meter van onze standplaats.

In de loop van de namiddag nam het aantal bezoekers toe, met als gevolg dat er een wachtlijn ontstond bij de simulator. De meeste bezoekers lieten zich hier echter niet door afschrikken en gingen dapper achter in de rij staan. Dat het merendeel van de bezoekers kinderen van tien jaar en jonger waren, doet er niet toe.

Rond half zes begonnen we met het inpakken van de tent, wat niet bepaald makkelijk was, naar ik hoorde van anderen dat het de vorige jaren ook zo was. Hierna volgden de Astir en de simulator. Niet veel later kwamen we veilig in het clubhuis aan en werd alles netjes opgeborgen.

Laura Lenaerts

Vliegveld

In het reorganisatieplan van minister van Defensie stond geschreven dat de Luchtkadetten ten laatste tegen 31 december 2011 moesten verhuist zijn naar het naburige Bevekom. Maar einde vorig jaar hebben zij een uitstel gekregen tot 01 juni 2012 en ondertussen is deze datum verder opgeschoven naar 31 december 2012. Of deze datum nog gaat verlengd worden, kon niemand mij momenteel bevestigen. Dus afwachten maar. Tot hier toe gaat het zaterdagvliegen van de Luchtkadetten in september en oktober gewoon door. Wij zullen zien.

Maandagmorgen 30 april, kreeg onze club het bezoek van vijf leden van de Federale Politie. Deze zeiden in ons clublokaal onomwonden dat ze eens kwamen kijken voor de eventuele inplanting van een politie school op ons vliegveld. Momenteel is deze gehuisvest op elf verschillende locaties in de provincie Vlaams Brabant en men zou deze willen terugbrengen tot één plaats. Onze vliegactiviteiten zouden niet in het gedrang komen.

Is dit weer één van die vele plannen of de werkelijkheid, de toekomst zal het uitwijzen. In een vroegere editie van onze Cumulus heb ik eens een bloemlezing gehouden van de eventuele kandidaat kopers van ons vliegveld. Waren deze verkopen allemaal doorgedaan, was de totale oppervlakte van de stad Tienen te klein geweest om die projecten te kunnen realiseren.

Ondertussen heeft ook Vlaams Minister van Ruimtelijke Ordening en Sport Philippe Muyters niet stilgezeten. In een krantenartikel van het Laatste Nieuws van 24 april meldt hij dat betreffende ons vliegveld er ver-

der onderzoek wordt gedaan naar sportvliegerij, burgerluchtvaartopleiding en indoor motorcross.

Wat zal de uiteindelijke inkleuring van ons terrein worden? Het is meer dan koffiedik kijken.

Wordt vervolgd

Theo Stockmans

Windturbines voor ons vliegveld, wat nu?

Einde februari werd er een milieuaanvraag ingediend voor de bouw van zeven windturbines door de firma Eximag. Einde maart werd er aansluitend een bouwaanvraag ingediend voor dit project.

Zowel tegen de eerste als de tweede aanvraag heeft onze club 799 bezwaarschriften ingediend. Daarbij kwamen nog eens 200 andere individuele bezwaarschriften.

Daar bovenop kwamen er nog negatieve adviezen van het Tiens schepencollege, Tiense milieuvadvisraad, enz.

Al deze protesten heeft de bouwheer Eximag doen besluiten om haar aanvraag voor de windturbines in te trekken.

Het staat deze firma of een andere vrij om een nieuwe aanvraag in te dienen. Opletten blijft dus de boodschap.

Theo Stockmans

Eerste 50 km vanuit Goetsenhoven

Anno 1959

Een heroïsche ophaling uit de "good old days"

Het zweefvliegseizoen 1959 liep op zijn laatste benen en sedert het begin van 't jaar werd ik belast met de heropleving van het zweefvliegen in Goetsenhoven, zowel ten voordele van De Wouw, een toonaangevende club vóór 1940 en die, na WO II, uit zijn as herboren werd, evenals voor de studenten van Leuven, lid van de sectie zweefvliegen van de ANCUPA (Association Nationale des Cercles Universitaires de Propagande Aéronautique) een voorouder van de ACUL/ LUAC.

Alle zweef toestellen werden ondergebracht in een pool en ik was de enige "Check-pilote" (nu instructeur) op dit vliegveld, en eveneens de enige die een brevet "D" bezat en daarbij ook nog de eerste en enige sportcommissaris. Ik wilde hier dus zo snel mogelijk een versterking van de omkadering. De studenten beschikten sedert 1956 over een Rhönbussard, die een algemene revisie ondergaan had, terwijl "De Wouw" een occasie Grunau Baby IIa gekocht had in het Nederlandse Terlet. Het toestel was niet voorzien van remkleppen. Tevens bezat deze club een zij aan zij tweezitter, een Goevier. Maar beide toestellen waren over hun beste tijd heen.

Hoewel de studenten van de UCL/KUL hun voorrang behielden op de Rhönbussard, mochten de piloten van De Wouw er eveneens mee vliegen, maar enkel nadat ze hun kunnen hadden bewezen op de Grunau. Wat mij betreft, ik bracht het merendeel van mijn weekends door met in dubbel te vliegen, ja, zelfs luchtdopen met de Goevier.

Die zondag, op het einde van 't seizoen, plaveiden mooie cumuli de hemel, terwijl een zwakke noordoostenwind voor een aangename atmosfeer zorgde. Een ideale gelegenheid om de Rhönbussard, zoniet voor een vijf uur duurvlicht, dan toch voor een 50 km afstandsvlucht, de lucht in te sturen.

tijdens de Belgische kampioenschappen.

Dit gezegd zijnde, koos ik, tussen de geloste piloten op de Rhönbussard, zij die dit toestel het beste onder de knie hadden en tevens één van de zeldzame leden die over een auto beschikte met een trekhaak, een



Een Rhönbussard, onlangs gefotografeerd in Saint-Hubert

Gemakkelijker gezegd dan gedaan, want, zoals de meeste clubs in die tijd, was er enerzijds geen zweefvliegtuig hangwagen te Goetsenhoven beschikbaar en anderzijds, weinig of geen enkel voertuig uitgerust met een trekhaak. De droom van de meeste zweefpiloten bestond erin om zo lang mogelijk, lokaal, in de lucht te blijven en zeker geen afstandsvluchten te ondernemen.

Zijn 50 km halen maakte nochtans deel uit van het zilveren brevet of "D" brevet. Dit was niet vanzelfsprekend in die tijd. Permanent over een aanhangwagen beschikken was een gewettigde, maar nogal luxueuze investering in de context van redelijk beperkte aankopen. Anderzijds, moest men nog enkele jaren wachten, ten minste in België, alvorens duurvlichten, ten voordele van afstandsvluchten, werden uitgesloten

niet te verwaarloosbare troef in geval van een verplichte ophaling. Het betreft Michel Galand, voor wie ik een navigatiekaart en een barograaf voorbereidde en hem begunstigde van een uitgebreide briefing.

Het gekozen objectief was een vast doel, het vliegveld van Chièvres. Er was toen ook al geen sprake van om zich neer te zetten in Florennes met het risico zich bloot te stellen aan serieuze problemen. Anderzijds, met een zwakke N-O wind, bestond nochtans het risico om zich in een thermiekbel te laten afdrijven naar het zuiden. Hij zal dus regelmatig zijn toestel moeten opsturen richting noorden om in Chièvres toe te komen. Michel zal enkel zijn 50 km mogen starten indien hij ten minste 1000m grond haalt boven zijn vertrekplaats Goetsenhoven. Eenmaal aangekomen in Chièvres, bestond de instructie erin zich, in mijn naam, te mel-

den bij het kader van de flight zweefvliegen ten einde een terugkeer achter een SV 4 af te dwingen.

Ziedaar, betrokken achter een sleeptoestel die hem zichtbaar in een goede pomp afzet. Ik keerde terug naar de Goevier en naar mij leerlingen, voldaan van mijn beslissing, zodat de activiteiten, zoals gewenst, konden verder gaan.

Op het einde van de namiddag, word ik naar de bar geroepen om te horen dat Michel buitengeland was te Biesme, in de omgeving van Mettet en niet ver van het vliegveld van Florennes. Ik vloekte en ik vloekte nog eens zodat wij nu onze plan moesten trekken met de enige auto met trekhaak, beschikbaar op het terrein, een Fiat 500.

Een telefoon naar Jean Evrard, verantwoordelijke voor de activiteiten te Temploux, om hem in twee woorden deze situatie uit te leggen en tevens een aanhangwagen te vragen in de hoop hem te mogen lenen terwijl we langs Temploux voorbij kwamen. Geen bezorgdheid, hij zal klaar staan om mij te ontvangen (de muts vastgeschroefd op zijn hoofd en een sigarettenpeukje in de hoek van zijn lippen...).

Luce, de echtgenote van Michel, nam het stuur van de "familie" Fiat en ik ging rechts naast haar zitten, terwijl Jean-Paul, de achtjarige zoon, zich achteraan in de wagen installeerde in gezelschap van Yambo, de moedige kokker van de familie. En eveneens een koffer met een reeks potten en pannen nodig voor de traditionele BBQ van de Galand's te Goetsenhoven. Ik neem een minimum aan gereedschap mee, een maximum aan grote en kleine koorden, enkele gekleurde vodden, een stuk sterke karton om een geïmproviseerde plaat en om alles

te omlijsten vraag ik aan Luce, totaal verbijsterd, of zij wel rode lippenstift in haar tas had. En zo vertrokken wij, redelijk vol geladen, richting Temploux. Luce keek er spaarzaam op toe dat de kleine molen van 500cc sympathiek draaide. FIAT voluntas tuas (uw wil geschiede).. Amen.

Men moet Jean Evrard gekend hebben, een vooroorlogse pionier, steeds op zoek om iemand een goede peer te stoven. Hoeveel keren heeft hij geen jonge stagiair naar het controlebureau gestuurd om de sleutel van de piste te vragen.

Terwijl hij onze ploeg ziet aankomen, neem ik een ietwat spottende glimlach waar en me een beetje toevertrouwend: "weet je, momenteel beschik ik enkel over een grote aanhanger bestemd voor het transport van side by side tweezitters (Goevier en C 800), de andere aanhanger heeft een lekke band. En effectief, moet ik vaststellen dat één van de banden volledig plat is en dat er, toevallig (?), geen reservewiel beschikbaar is. De grote aanhanger is werkelijk een mastodont die praktisch tweemaal zo breed is als onze auto, maar het is beter om hierbij niet te blijven stilstaan.

Zij moet zeker ook vier maal langer zijn dan onze Fiat. De gelaste buizen, die de structuur vormen, zijn soms zo dik als een arm. Ze is ontegensprekelijk stevig maar waarschijnlijk door een amateur in elkaar geknutseld die meer vertrouwen had in de stevigheid van de materialen dan in de juistheid van zijn berekeningen.

Ik heb nauwelijks last van zijn keuze en heb zelfs de tijd niet om met hem te discussiëren. Ik wilde zo snel mogelijk de aanhanger vast maken aan de Fiat. De koppeling was voorzien voor een bol van 50 mm doormeter. Onze auto beschikte over een bol van slechts 25 mm. Met een koord lukte het me om de speling in hoogte te beperken. Een beperking van de laterale speling lukte me echter niet. Maar een andere keuze was er niet. Het centreren van de aanhanger werd bekomen dank zij een tiental oude banden, geleend ter plaatse, verdeeld en vastgemaakt met koorden. Deze banden waren ook ontegensprekelijk nodig voor het stevig bevestigen van het zweeftoestel op deze robuuste aanhanger die geen remmen bezat, maar die voor ons van onschatbare waarde was.

In die tijd, bestonden er in ons



Fiat 500 met trekhaak...

land ook nog geen wettelijke normen betreffende elektrische aansluitingen voor zulke aanhangers. Ik beperkte me tot het vastmaken van een waardevolle plaat, gemaakt van een meegebracht stuk karton en de lippenstift van Luce, evenals een stuk gekleurde vod. Het belangrijkste was om ter plaatse te geraken vóór de donker en het probleem van de verlichting zal bekeken worden als wij tijd hadden, dus, wanneer het zweeftoestel geladen en stevig vastgemaakt zal zijn.

Zij waren talrijk om ons, ietwat lachend, uit te wuiven. Ze wilden absoluut het vertrek niet missen van dit ongelofelijk ,fantastische team. Wat de Fiat betreft, deze bleef opzettelijk goed volgen ondanks de nieuwe last en zo waren wij op weg richting Floreffe. De auto zag nogal af, bij het omhoog rijden langs de vallei van de Samber. Maar deze hindernis werd ondanks alles, toch overwonnen. Soms in eerste, soms in tweede versnelling. Bij het naderen van ons einddoel, waren we gelukkig om een benzinstation te vinden dat nog open was. Hier konden wij voldoende tanken voor de terugweg. De uitbater moet ons aanzien hebben als een bende zigeuners.

Lieve hemel mijn echtgenoot, schreeuwt plots Luce terwijl ze Michel bemerkt langs de kant van de weg. Hij heeft meer dan 50 km afgelegd en wij zijn allen werkelijk gelukkig dat we toch voor niets zijn gekomen. Terwijl we Michel gelukwensen, vierde Yambo, die volgens zijn zin te lang opgesloten zat in de auto, het op zijn manier...

Het zweeftoestel werd gedemonteerd terwijl de zon al lang onder horizon verdwenen was. De installatie ervan op de aanhanger was niet van het eenvoudigste en alle beschikbare

banden bleken uiteindelijk meer dan nodig.

En dan, eindelijk, gingen wij ons eens bezighouden met het probleem van de elektrische aansluiting. Het was reeds serieus donker geworden en daarom stelde wij ons tevreden met één enkel standlicht, links achter van de aanhanger, de rest van de verlichting ging niet...

Michel nam het stuur met Luce naast hem. Ik deelde de achterste zetel met Jean-Paul, Yambo, de valies, en het belangrijkste, het valscherf.

We moeten zoveel mogelijk onze Fiat sparen indien wij nog deze nacht nog binnen willen zijn in onze schaauskooi.

Gelukkig voor ons, de terugweg stelde minder te overwinnen hellingen voor dan de heenweg. De snelheid bereikte amper 40 km/u, tijdens een lichte afdaling, terwijl in de auto de lucht snel verstikkend werkte, temeer daar de hond gans de namiddag geravot had op het vliegveld. Gelukkig, was de Fiat 500 reeds een vooruitstrevend model waarvan het dak oprolbbaar was....

Het geluk hadden wij aan onze zijde gedurende de terugweg omdat nergens een politieagent ons konvooi onderweg zou verstoren. Het was reeds laat in de nacht, tussen 02 en 03 uur maandagmorgen, dat wij de hoeve des Hêtres, nabij Waremme, eigendom van een nonkel van Luce, bereikten; om terug op krachten te komen en om er een korte nacht door te brengen, de toegang tot het vliegveld en de loodsen zou waarschijnlijk niet meer mogelijk geweest zijn op dit uur.

Alsof er niets gebeurt was, waren wij enkele uren later op ons werk. Maar dat was in de tijd dat wij nog jong waren (en mooi?). Aan het einde van deze expeditie is gebleken dat, na

een grondige controle, slechts één schokdemper van de wagen het begeven had.

Betreffende de gebruikers van de Fiat, zij zijn nog altijd daar om de authenticiteit van deze feiten te bevestigen., behalve de moedige kokker die al lang tot het aartsparadijs van de honden is toegenreden.

Eén enkele spijt, er werd geen enkele foto genomen van deze expeditie, maar in die tijd, was het nog een zekere luxe om over een fotoestel te beschikken evenals een wagen, men nam het beste wat er voorhanden was.

Denis Nootens



Denis Nootens, de auteur van dit artikel, tijdens het laatste BK

Actueel is Denis nog Voorzitter van de ACUL en het CNVV (Centre National de vol à voile). Met zijn toestemming heb ik zijn artikel mogen vertalen, waarvoor mijn oprechte dank.

Buitenlandingen 2012

Echte buitenlandingen

Datum	Naam	Plaats	Toestel	Imm.	Afstand (km)
07/04	Jan Waumans	Manosque	LS 1 c	D-3162	12*
29/04	Yves Ruymen	Pouilly-sur-Meuse (F)	Discus 2b	OO-YMR	58**
30/04	Yves Ruymen	Oberlascheid (D)	Discus 2b	OO-YMR	71,6 **
01/05	Yves Ruymen	Bizory	Discus 2b	OO-YMR	26,2 **
27/05	Johan Vanhoyland	Bierwart	Discus CS	D-9870	26,4
28/05	Kai Arstila	Andenne	Ka 23b	D-2363	35,1
28/05	Yves Ruymen	Haversin	Discus 2b	OO-YMR	61,2
28/05	Eric Vandewalle & Koen Pierlet	Bilzen (Amelsdorp)	SF 34	D-6932	42,7

Halve buitenlandingen

12/04	Kai Arstila	Saint Auban	DG 300	F-CFVT	40*
17/05	Kai Arstila	Kiewit	ASW 19	D-6925	55,4***
19/05	Kai Arstila	Keiheuvel	ASW 19	D-6925	30,4***
28/05	Theo Stockmans	Sovet	Ventus 2 cx	OO-YTS	54,8
28/05	Walter & Karel Vandewalle	Kiewit	Bergfalcke	OO-ZNT	36,5
28/05	Johan Vanhoyland	Moenchsheide (D)	Discus CS	D-9870	164,4
28/05	Andre Ruymen	Moenchsheide (D)	Mini Nimbus	OO-ZMS	164,4
10/06	Rudi Coomans	Keiheuvel	ASW 15	D-6915	48,2

* vanuit Vinon (Fr)

** vanuit Saint Hubert

*** vanuit Weelde

Meteo

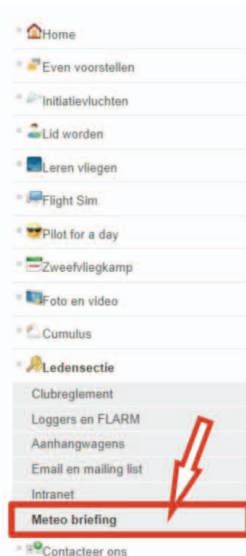
Wie kan er tegenwoordig nog aan de weersvoorspellingen uit? Volgens mij is het reeds lang geleden dat de weerman het nog eens bij het recht eind had ... Daarom is er vanaf nu een eigen meteo-pagina op onze clubwebsite (in de ledensectie) die Mattijs en ik samenstelden.

Je kunt er een link naar 'Belgocontrol', 'LFA GOLF status' en 'RASP' vinden evenals de verwachting voor de komende 48u, een overzichtskaart met de 'synoptische situatie' en enkele tempdiagrammen. Alles op één handige pagina dus om thuis je vlucht voor te

bereiden of in de club de briefing te geven. Heb je zelf nog handige links naar goede meeteosites? Aarzel niet ze door te

geven, dan vullen we ze aan op de meteo-pagina!

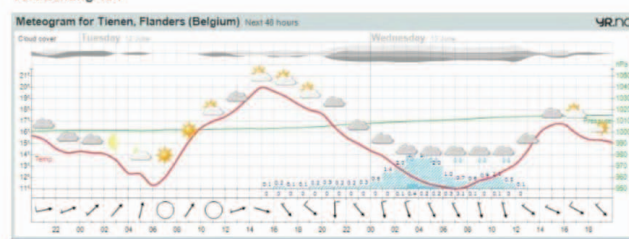
Koen Pierlet



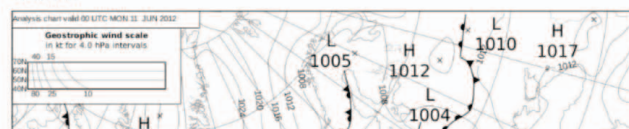
Meteo briefing

Belgocontrol meteo [Klik hier om te openen](#) LFA GOLF status [Klik hier om te openen](#) RASP [Klik hier om te openen](#)

Verwachting 48h



Luchtdruk



Driedaagse van de Wouw

Editie 2012 (25-27 mei)

Dit jaar was het weer eens een driedaagse, we konden drie dagen vliegen. En we hebben dat ook drie dagen gedaan.

Zaterdag was eigenlijk een dag van "BB" (boven blijven). Alhoewel er in de Kempen een plafond was van $\pm 1500\text{m}$, geraakten wij uit EBTN niet weg. Ik ben nooit verder dan 8Km van het vliegveld geraakt.

Zondag zag het er beter uit. De Ardennen zouden veelbelovend worden. Maar het bleef in de voorwaardelijke wijs. Johan heeft het geprobeerd, maar na 25 km werd zijn vlucht met een buitenlanding bezegeld. Eenmaal is hij tot 1000m geraakt. Dus dan maar richting noordoost proberen voor een vrije vlucht. Na de start was ik er reeds doorgevallen, en dan maar een tweede maal. Met voorzichtig richting Hasselt te vliegen (gemiddelde snelheid amper 40 km/u), kon ik voor de Limburgse hoofdstad een blauwe thermiekbel aanvliegen die mij tot bijna 1300m bracht. Daarna ben ik gaan rondvliegen tussen Zutendaal en Weelde. Ik heb 267,8 km kunnen bij elkaar vliegen onder cumuli en nooit echt in de problemen geraakt. Enkel Kai is die dag nog in de Kempen geraakt, met een mooie vlucht als resultaat.

Maandag zou de beste dag worden. Dus onze wedstrijd lag nog volledig open. Volgens de Rasp zouden onze Ardennen en de Eifel de beste kaarten hebben. Andre, Johan en mezelf hadden 500 Km uitgeschreven in die richting. Maar tot ons eerste keerpunt (Marche-en-Famenne) was het vechten in blauwe thermiek met amper een plafond van 1350 m MSL. Wetende dat de grond er op bepaalde plaatsen 300m MSL bedraagt. Bij ons eerste keerpunt hadden wij cumuli. En richting van het de Hoge Venen en de Eifel was de hemel geplaveid met mooie, lekkere bloemkoolwolken.

Johan en Andre hadden een keerpunt over de Rijn, ik had Bad Neuenahr, 8 km ten westen van deze stroom. Achteraf bleek het een goede keuze. Mijn volgend keerpunt was de verkeerswisselaar van Achêne (ten westen van Ciney). Daar aangekomen bemerkte ik dat richting Goetsenhoven geen enkele wolk meer te bespeuren viel.

De kans opeen buitenlanding was reëel. Dus op naar mijn volgend keerpunt, de Baraque de Fraiture. Daar hingen nog wel cumuli. Zonder problemen er geraakt en nu terug naar Ciney, mijn laatste punt. Daar ben ik toegekomen met amper 400m grond. Theoretisch kon ik nog tot het ULM vliegveld geraken van Maillen, maar dat

heb ik niet gedaan. Ik ben gewoon naar het privé vliegveld van Sovet gevlogen, 2 km verder en me daar veilig neergezet. Dat vliegveld is eigendom van baron Roland d'Huart. En de ontvangst is er altijd hartelijk. Met een terugsleep naar EBTN werd deze mooie dag afgesloten. Achteraf bleek ik met deze vlucht ook de Driedaagse gewonnen te hebben.

Nog enkele getallen:

- › tijdens deze Driedaagse werden er acht veilige buitenlandingen geteld.
- › in totaal werden er op de Charron ingediend:
 - Duurvluchten: 13u 01'
 - Hoogtewinst: 2184m
 - Vrije vlucht: 1279,8 km
 - Opgegeven proef: 1031,1 km

Al bij al toch een geslaagde 3 Daagse. En Kai bewees dat je ook met "minderwaardige" toestellen mooie proeven kunt vliegen.

Maar toch een negatieve noot: amper 17 clubleden namen deel aan onze traditionele BBQ, spijtig.

De voorlopige uitslag vinden jullie elders. Proeven kunnen nog ingediend worden tot 30 juni.

Theo Stockmans



Klaar voor de beslissende vliegday, behalve onze pistewagen

Voorlopige uitslag Driedaagse 2012

#	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	28/05/12	OP 456.7	1935,2
2.	André RUYMEN	Mini Nimbus	28/05/12	OP 233.6	1091,6
3.	Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	28/05/12	VV 289.6	1082,6
4.	Kai ARSTILA	ASK 23	28/05/12	OP 175	951,1
5.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	28/05/12	VV 207.3	775
6.	Griet FRANCAERT	ASW 19	28/05/12	VV 183.6	734,4
7.	Jan WAUMANS	LS1-o/c/d	28/05/12	OP 140	714,3
8.	Rudi COOMANS	ASW 15	28/05/12	VV 169.3	698,1
9.	Jean-Luc VANDEBEEK	Ka 6	28/05/12	DU 225	274,4
10.	Luc VANDEBEECK	Silent 2	27/05/12	HW 1111	236,4
11.	Michaël DEHERT	ASW 19	26/05/12	DU 188	188

De laatste stand vind je op www.lvzc.be/charronline/2012/KVDW3daagse.php

Het föhneffect in de Ardennen

13 mei 2012 zal de analen van het zweefvliegen ingaan als een superdag. Er blies een matige, overwegend NO wind en de luchtdruk was maar eventjes 1034 hPa. Dat maakt dat wij in G1 en ook boven ons vliegveld (G4) mochten stijgen tot 1716 m MSL (oftewel 1641 m AGL). In de G2 werd dat 2326 m MSL. Daarbij kwam nog dat deze fantastische overlanddag in een weekend viel. En er was ook cumulusvorming.

Volgens de RASP als TopTherm waren er proeven mogelijk tot over de 900 km. Als je proeven op de OLC of de Charron bekijkt, sloegen zij de nagel op de kop. Bart en Sébastien gingen de Kempen in, terwijl Johan, André en mezelf naar Verdun gingen voor een 500 km (met als keerpunten: Verdun, Mailen en Orval).

Vanaf 9 uur begonnen de eerste cumuli zich reeds te vormen. Alles verliep zonder problemen. De bedekkingsgraad bedroeg 3 à 4/8, dus ideaal. Er vormden zich zelfs wolkenstraten NO georiënteerd.

Maar wat gebeurde er omstreeks 15 uur: de cumuli be-

gonnen geleidelijk op onze route te verdwijnen. Men zou kunnen zeggen ten westen van de lijn Orval – Marche-en-Famenne. Terwijl ten oosten van deze virtuele lijn de thermiekwolken in al hun glorie bleven hangen.

Hoe komt dat, want het is niet de eerste maal? Men kan hier spreken van een föhneffect. Maar wat is dat nu?

De noordoostelijke luchtmassa die van over Duitsland komt, moet eerst de Eifel en daarna de Ardennen over. De hoogste toppen in dit laaggebergte situeren zich rond de 700 m MSL. Als de luchtmassa zich hoog genoeg bevindt, condenseert het teveel aan waterdamp. Door de kou ontstaan er dan wolken (het condensatieniveau). Als de wind sterk genoeg blaast, hebben we zelfs wolkenstraten.

Als die wolken nu verder op (ten westen van de lijn Marche-en-Famenne-Orval) gaan dalen omdat het reliëf naar beneden gaat (naar 200 à 300m MSL), warmt de lucht opnieuw een beetje op. De cumuli gaan verdwijnen. De thermiek vermindert en de bellen zijn ook niet

meer mooi gestructureerd. Tevens daalt de wolkenbasis. Er ontstaat een soort roterende beweging.

Dit fenomeen kun je ook soms hebben, maar dan in veel mindere mate, in de Limburg met het Kempens plateau.

In de Alpen spreekt men dan van het föhngat of sommige meteorologen hebben het over een föhnwaterval. In deze gebieden kun je dan de vorming hebben van lenswolken ook wel lenticulariswolken of golfwolken genoemd. In ons geval vormen deze wolken zich niet.

Daar ik toch regelmatig in de Alpen ga vliegen, had ik mij hier niet mogen laten vangen. Als er toch zo'n wind en luchtmassa is, gaat je proef best richting Eifel en niet richting Verdun. Want in die richting vlieg je dan nog eens haaks op de eventuele wolkenstraten.

Ik heb wel een 540 km gedraaid met daarna nog eens 100 km bijkomend. Maar met die prachtige proef, haalde ik niet eens de top 20 in Charron.

Theo Stockmans

Heimwee naar de Alpen

Het was reeds 11 jaar geleden voor mij, maar de Alpen hebben mij altijd blijven aanspreken. Het werd dus eens hoog tijd om terug naar Zuid-Frankrijk te trekken. Johan had mij verteld dat hij begin april naar Vinon zou gaan, dus heb ik besloten om mee te gaan. Vermits het al zolang geleden was voor mij, was het ook een goed idee om met iemand mee te vliegen die recente ervaring heeft. Op 7 april vertrok ik dan ook uit het regenachtige België richting het hopelijk, zonnige Vinon. De rit zou ongeveer een elftal uur-tjes in beslag nemen. Aangekomen in Vinon, ontmoette ik daar Johan, Fons, Ria, Theo, Jan W, Koen en Kai. We zijn dan ook die avond eens gezellig samen gaan eten.

De eerste dag zou ons mistral bieden. Een stevige wind op de grond en toenemende wind op hoogte zijn hiervoor essentiële elementen. Een zweefvliegtuig monteren met die wind is dan weer minder evident. Ook diende ik de Discus nog te voorzien van fluo oranje stickers voor veiligheidsredenen. Het doel van de dag was

voor Johan en mij een 3000 of 5000 m hoogtewinst te halen. Dit zijn brevetten die in België niet kunnen behaald worden, dus moeten we van deze gelegenheid gebruik maken. Het opzet voor de vlucht was om na het ontkoppelen samen met Johan een laag punt te maken nl. 700m zodat we later onze 5000 m konden halen. Helaas gaf de meteo een lage QNH, dus was de 5000 m eigenlijk uitgesloten. Na het opslepen, is Johan helaas terug moeten gaan landen wegens problemen met zijn variometer. Ik heb hem helaas de hele vlucht niet meer terug gezien. Ook ik was er bijna doorgezakt, want in de golf geraken boven onbekend terrein is niet zo simpel. Ik ben uiteindelijk eerder toevallig in de golf geraakt ongeveer boven het terrein van Vinon. Deze golf gaf mij voldoende hoogte om door te steken naar de volgende golf richting Montagne de Lure. Tussen de twee golven zakte het heel erg, maar dat is normaal... Je mag gewoon niet panikeren en terugdraaien... Je moet doorvliegen. Ook de tweede golf kon mij naar een comfortabele hoogte brengen

om door te steken naar de Lure. Ik wist nog van vroeger dat je de rotor van de golf in Mallefougasse kan vinden. Dat is een klein dorpje aan de rugzijde van de Lure. En inderdaad, de rotor zat er en bracht mij in de laminaire stijgwind. Vanaf dit moment was het gemakkelijk en eigenlijk puur genieten van het rustig maar sterk stijgen. Ondertussen heb ik ook wel de zuurstof installatie moeten inschakelen. Op 4300 m was ik zeker van mijn brevetwinst. Ik besloot nog even te genieten van het uitzicht alvorens terug te keren naar Vinon. De eerste dag was alvast geslaagd voor mij. Helaas heeft Johan niet meer kunnen aanpakken in de golf voor zijn hoogtewinst.

De volgende dag kregen we thermiek op het menu, maar de mensen van Vinon waren niet zo optimistisch over echt goede thermiek. We besloten dus een bescheiden 360 km uit te schrijven langs het parcours (een zeer populair traject in de Alpen). In het begin van de vlucht hebben we het even moeilijk gehad om weg te geraken en de eerste bergen gaven niet echt het verwachte stijgen. Maar naargelang de vlucht vorderde werden de condities steeds beter. We moesten nog een beetje verloren tijd goed maken, dus stick vooruit... Op het tweede been van de proef hebben alle verloren tijd ingehaald en kregen we terug hoop op rondkomen. Tijdens de vlucht heb ik heel mooie beelden kunnen maken van de Montagne de Coup. Voor degene die nog nooit in de bergen gevlogen hebben, zoek het filmpje eens op de facebook pagina van de vliegclub. Na het ronden van ons laatste keerpunt, hadden we nog een lange weg af te leggen en we voelde de thermiek toch wel afzwakken. Johan had geleerd van Paul



Bart, klaar voor de start in zijn Discus

Janssen dat er een trucje bestaat om de laatste kilometers zonder thermiek toch nog veilig af te leggen. Het heet de 'Sion'. Het is een bekend fenomeen in de bergen. Tegen de avond gaat de lucht dalen langs de flanken van de vallei en midden in de vallei komen die dalende lucht-massa's mekaar tegen met een lichte stijglucht tot gevolg. Een luchtkussen als het ware... Veel stijgen doe je er niet in, maar het verbetert je glijgetal wel aanzienlijk. Wij hebben dus ook gebruik gemaakt van deze Sion om terug in Vinon binnen te vliegen. Het was een fantastische vlucht en dat hebben we 's avonds dan ook uitgebreid gevierd in de lokale pizzeria (met heerlijke pizza's en tiramisu).

Voor de dinsdag gaf de briefing slecht weer m.a.w. geen overlandweer. Lokale vluchten konden wel gemaakt worden.

Woensdag zag er dan een beetje rooskleuriger uit en we hebben de zwevers terug in paraatheid gebracht. Johan had een insider tip gekregen dat er kans was op golf aan de Lure, dus ons doel was ineens ook bepaald voor die dag: Johan zijn hoogtewinst

tot 3000 m en eventueel beiden tot 5000 m. Vlak na het opstijgen zagen we dat het eigenlijk een gewone thermische dag geworden was, maar toch gingen we de Lure eens verkennen. De thermiek bracht ons zonder noemenswaardige problemen tot aan St-Auban en uit nieuwsgierigheid probeerde ik Mallefougasse eens aan te vliegen.

Het was inderdaad wel heel turbulente thermiek zoals in een rotor, maar toch deed niets mij vermoeden dat er golf stond. Tot als ik onder de cumulus uitvloog en zag dat er een tiental zwevers hoger hingen dan de wolkenbasis... Hoe zijn die daar geraakt? Ik besloot een kijkje te gaan nemen korter bij de Lure en vloog per ongeluk de golf in. Tja, het is echt opvallend als je net een hele turbulente pomp van 2 m/s gepakt hebt en ineens krijg je een super stabiele 3m/s in een blauw gat... Ik zag verschillende toestellen van St-Auban boven mij vliegen, dus de zone was open. Doorklimmen maar... Ik meld ondertussen aan Johan waar hij naartoe moest vliegen om ook in de golf terecht te komen. Het gevoel dat je krijgt als je tussen cumuli

stijgt met 3m/s en het zicht dat je daarboven te zien krijgt, is onbeschrijflijk, dus hebben we foto's getrokken die te bewonderen zijn op Johan en mijn facebook pagina's... We hebben beiden onze 3000 m hoogtewinst gedaan en dan even genoten van het prachtige uitzicht. We hebben zelfs een filmpje gemaakt en gepubliceerd op FB. Dit was wederom een fantastische vliegday die we 's avonds uitgebreid gevierd hebben.

Helaas hebben we de rest van de week slecht weer gehad, dus ik had besloten om een dag vroeger te vertrekken naar huis. Het was een fantastische week in Vinon en ik ga er zeker en vast terug naartoe... Hopelijk zelfs nog dit jaar. Ik zou graag even Johan willen bedanken om mij op sleeptouw te nemen gedurende die week en ook zijn schoonbroer Fons voor het helpen monteren en tiplopen.

Bart Huygen



Met Johan boven de wolken...

Testvlucht Ventus 2cxT

Op vrijdag 30 september had ik het genoegen een testvlucht te kunnen maken met een Ventus 2cxT vanaf het vliegveld Hahnweide nabij Stuttgart in Duitsland. Ik wil in dit artikelje graag deze fantastische ervaring met jullie delen.

Alles begon bij het maken van een afspraak bij Schempp-Hirth voor wat onderhoudswerkzaamheden aan mijn Discus met het oog op onze trip naar Australie eind 2012. Theo gaf me de hint te vragen om een testvlucht te mogen maken met een Ventus 2cxT. Uiteraard zou hij dan ook een vluchtje maken. Ge kent hem hé. In functie van het weer zou dit geen probleem zijn.

Vrijdagochtend vroeg om 3h vertrokken we (Theo, mijn schoonbroer Fons en ikzelf) met mijn zwever achter de auto richting Kirchheim. Na een behoorlijk vlotte rit stonden we om 9h30 voor de poort bij Schempp-Hirth. Zoals steeds een bijzonder hartelijk onthaal. Ik overliep met de verantwoordelijke van de serviceafdeling wat er allemaal aan mijn toestel moest gebeuren. Daarna kregen we een rondleiding in de fabriek. Blijft indrukwekkend te zien hoeveel handenarbeid er te pas komt aan de productie van een zwever. De Quintus kregen we helaas nog niet te zien (*). Tillo Holighaus kwam ook nog even de hand schudden en een praatje maken. Vervolgens gingen we op de koffie bij Biggo Berger (hoofd van de verkoop). De voormiddag werd afgesloten met de klassieke broodjes met worst in de kantine.

Om 13h moesten we ons melden op het vliegveld Hahnweide voor de testvlucht. Na een halfuurtje kwamen ook Bernd Weber (rechterhand van Biggo

Berger) en een voor mij opgetrommelde sleeppiloot toe. Het was een prachtige nazomerdag met meer dan 25° C. Ik had er zin in. We rolden de Ventus uit de aanhanger en begonnen te monteren. Wat een prachtig ding. Immatriculatie was D-KXIK. Bernd Weber legde mij kort het luchtruim rond Hahnweide uit. Niet geheel onbelangrijk daar we op nauwelijks 20km van het vliegveld van Stuttgart zaten. Boven het vliegveld 600m grond. Iets meer naar het oosten mochten we hoger. Vervolgens lichtte Bernd toe hoe je de motor uithaalt en weer binnenhaalt. Ik had tot hiertoe nog nooit met een turbo gevlogen. Ik twijfelde of ik hem wel zou gebruiken, maar Bernd overtuigde me dat ik zo'n kans niet mocht laten liggen. Ik kreeg de instructies voor het uithalen en binnentrekken van de motor op een klein handgeschreven briefje mee de cockpit in. Just in case... Nog even wat toelichting bij het gebruik van de flaps. Gelukkig had ik al een keer met flaps gevlogen in St-Auban eerder dit jaar. Het zouden anders wat veel nieuwe dingen in één keer zijn. Tijd om de Ventus in piste te duwen.

Nu begon mijn hart toch wel een beetje in mijn keel te bonzen van de spanning. Het zweet droop van mijn voorhoofd. Het was natuurlijk ook bloedheet. Sleper trok de kabel strak en weg waren we. Start verliep vlot. Ik kwam misschien wat snel van de grond (flaps te snel van negatief naar positief getrokken bij het rollen) maar was verder geen erg. Ik kon meteen genieten van het onwezenlijk mooie landschap met prachtige hellingen, valleien en burchten. Adembenemend mooi. Al snel moest ik terug mijn aandacht op het vliegen richten, want tijd

om los te trekken. Ik maakte kennis met de prachtige vliegeigenschappen van deze bak. Wat bochten naar links, naar rechts, snelheid maken, een paar steep turns. Fantastisch machien. Tijd nu om de turbo een keer te proberen. Snelheid tussen de 95 en 100 km/h. Ik haalde voor alle veiligheid toch mijn meegekregen briefje er maar bij. Motor uithalen, aanduiken naar 120 km/h en starten.

Makkelijker gezegd dan gedaan blijktbaar. Ik dook een tweede keer aan, maar kreeg ook nu de turbo niet op toeren. Shit, ondertussen verloor ik hoogte dat het niet meer schoon was. Motor dan maar terug naar binnen en als de bliksem terug richting vliegveld. Even dacht ik dat ik het vliegveld niet meer zou halen, maar dan bewijst de Ventus dan hij een meer dan gemiddelde finesse heeft. Uiteindelijk kwam ik zonder al te veel problemen in circuit en op comfortabele hoogte. Landing ging perfect. Bleekt dat ik zelfs geland was met een motor die nog een kwart naar buiten stond Bernd vroeg meteen waarom ik al zo snel terug was. Deed het relaas van het probleem met de turbo. Oh ja, maar toestel heeft al een maand stilgestaan. Probeer het nog een keer en duik dan bij het starten naar 130-140 km/uur. Dan zal hij wel starten.

Ik besluit eerst Theo zijn vlucht te laten doen. Die staat al te popelen als een jong veulen. Ongelooflijk hoe nerveus die nog kan zijn bij het vertrek. En dat na duizende starts in heel zijn vliegcarrière! Voor Theo is deze bak natuurlijk niet nieuw. Toch besluit hij de turbo niet te gebruiken. Na een twintigtal minuten komt hij weer landen.

Terug aan mij. De start gaat nu perfect. Na het loskoppelen besluit ik meteen de Turbo te proberen. Dit keer neem ik meer snelheid bij het aanduiken en ja hoor, de turbo komt zonder problemen op toeren. Prachtig zo'n ding. Het trekt mij snel met 90 km/h IAS en 1,5m stijgen tot 1100m. Dan leg ik de motor stil en trek hem probleemloos naar binnen. Ik zit inmiddels boven een prachtige vallei en zie een paar vogels spiraleren. Meer heb ik niet nodig. Ik vlieg eraartoe en beng... 3m stijgen ! Flaps maximaal positief en ik word als het ware naar boven gezogen. De Ventus gedraagt zich perfect in het spiraleren. Zo zou ik me nog uren kunnen amuseren. Helaas moet ik terug richting Hahnweide. Ik speel nog wat met de Ventus op

verschillende snelheden en bij verschillende inclinaties. Heb er slechts 1 woord voor : SUPERMACHIEN ! De landing verloopt zonder problemen. Ik ben diep onder de indruk van dit toestel. Ik was al betoverd toen ik in het voorjaar in St-Auban met een ASG-29 mocht vliegen. Maar dit is van eenzelfde klasse. Ohne Zweifel !

We demonteren snel en drinken nog wat met Bernd op het terras van Hahnweide. Rond 17h storten we ons in de vrijdagavondspits rond Stuttgart. En dat hebben we geweten... Het was ver na middernacht eer we weer in Goetsenhoven waren. Maar ik ben een fantastische ervaring rijker ! Many thanks to Schempp-Hirth !

Johan Vanhoyland

(*) Toen ik mijn zwever ging terughalen op 04/11 kregen we de Quintus toch te zien. Met dank aan Thomas Kraja. Werknummer 1 was in de montagehal en bij Werknummer 2 waren de twee romphelften net verlijmd. De belangrijkste nieuwigheden zitten in het vleugelprofiel (23m). Deze wordt geproduceerd bij Lange Aviation. Met een vleugelbelasting tot 58kg is dit een snelheidsraket. 1 vleugel weegt maar liefst 100kg ! Niet om maar met twee te monteren dus. De cockpit is ook volledig nieuw (met een canopy die naar boven open gaat) net als het draagwerk voor het hoofd wiel. Het achterste deel van de romp net als het hoogteroer is identiek aan de Nimbus 4D.

De witte kwikstaart

Een zangvogeltje dat we dagelijks in de omgeving van onze gebouwen, vooral de militaire loods, waarnemen is de witte kwikstaart. Waarom wordt hij eigenlijk kwikstaart genoemd: hij loopt en rent voortdurend achter insecten aan. Daarbij wordt regelmatig zijn staart in verticale richting bewogen.

Het is niet één van de meest algemenere vogels maar ook één van de bekendste. In de volksmond wordt hij ook wel eens ploegdrieviertje genoemd omdat hij voortdurend in de buurt van een tractor of ploeg meeloopt op zoek naar insecten. Deze vindt hij ook tussen de poten van koeien, paarden of schapen.

Het is meestal een trekvogel, maar enkele blijven hier ook overwinteren. Overwinteren gebeurt voor de meesten in Afrika.

De broedperiode gebeurt in de periode april-augustus. Het aantal legsel varieert van één

tot twee. Het is geen koloniebroeder en de nesten kun je vinden in schuren, nissen, onder dakpanen, maar bijna altijd in de omgeving van mensen en op een goed beschutte plaats. Zo heb ik eens een nest in onze militaire loods gevonden met vier jongen.. Het aantal eieren in een nest gaat van 3 tot 7.

Men kan hem dus goed herkennen zijn zwart-wit kled met

witte vleugelstrepen en zwarte keel. Het vrouwtje is minder uitgesproken zwart-wit getekend. Verder heeft hij een dunne insectensnavel en donkere pootjes. Zijn lengte bedraagt tussen de 16-19 cm. Daar hij in grote getale voorkomt, is hij niet beschermd. Wat ook weer niet zegt dat je hem nu mag gaan vangen.

Theo Stockmans



De witte kwikstaart

OO-VVC

Wat is er geworden van onze trouwe sleper, de "VVC", die in de ochtend van 24 maart 2012 voor het laatst opsteeg op het vliegveld van Goetsenhoven (EBTN), met eindbestemming Evora (LPEV) in Portugal. Momenteel staat de VVC gestationeerd op het vliegveld van Evora. Hij werd overgevlogen van Goetsenhoven naar Evora door de nieuwe eigenaar, Joaquim de Correia, een gepensioneerd Portugese lijnpiloot (Airbus A340) samen met João Marques als copiloot. De foto hierbij werd ons toegezonden door de piloten gemaakt tijdens de overvlucht boven de Pyreneeën. Deze maand (juni 2012) zou het toestel ingeschreven worden in het Duits register en zal dan rondvliegen onder het kenteken **D-EPJC**. Moeten we het verder gaan zoeken dan **D**(Deutschland) - **(E)**urope **P**(Portugal)**J.D.**(Joaquim de Correia).

De OO-VVC, PA18-150 is toegekomen in Goetsenhoven op 9 juli 1994 en heeft hier gevlogen tot 24 maart 2012. Tijdens die periode van ongeveer 17 jaar werden zowat 3000 vliegreizen geboekt, hoofdzakelijk sleepvluchten. Ruim 20000 zweefvliegers werden in die periode in de lucht getrokken door de OO-VVC.

De Piper D-EPJC zal in Portu-

gal in de eerste plaats ook gebruikt worden om zweefvliegers op te slepen. De definitieve standplaats zou nog kunnen veranderen.....

Voor de vakantiegangers die kortelings naar Portugal gaan en in de buurt van Evora passeren, kijk maar eens uit naar een spierwitte Piper D-EPJC.

Piet Vanosmael



De VVC net voor zijn vertrek naar Portugal

Oude bekende op de Driedaagse

Het laatste weekend van mei, en dus ook tijdens de Driedaagse zou het mooi weer worden. Eindelijk ook één van de eerste "goede zweefvliegdagen"! Ideaal dus om een tussenstop te maken in de club.

Zaterdagavond was het perfect terras- en BBQ- weer en heb ik het laatste plaatsje kunnen bemachtigen. Ik was verheugd een aantal clubleden terug te zien die ik al lange tijd niet meer gesproken had waaronder Chris, Bart, Michaël, Kai, Jan, Jörgen, Griet, Sebastien, Nathalie...de 3 Muskietiers (aan jullie om ze aan te vullen)... en nog vele anderen! Vooral het gesprek met Chris deed mij zoveel plezier en ik denk dat het ook wederzijds is, bedankt Chris!

Het is ook tof om te zien dat er jong, bruisend leven de weg naar de club heeft gevonden.

De eerste dag werd vrolijk afgesloten maar echte zweefvliegprestaties werden er niet geleverd als ik de verhalen hoorde. Zweefvliegen was zelfs iets zeer pijnlijks en onaangenaam voor Yves die dag. Dat "kerktoren draaien" en veel "gevloek", amai, ik dacht dat hij voorgoed zou stoppen met zijn hobby!

Zondag was voor mij de familiedag maar ook een bezinningsdag. Terug zweven in een club dicht bij huis, waar alles was begonnen op mijn 15 jaar, dat blijft maar kriebelen. Het lidgeld was dan ook gauw betaald!

De laatste dag van de Driedaagse was veelbelovend.

's Morgens was iedereen startensklaar. Grote proeven werden uitgeschreven. Ook waren er die dag veel initiatievluchten. De kandidaten wachtten vol ongeduld op hun vluchtje terwijl ze luisterden naar zweefvliegverhalen uit de "oude tijd" op het terras.

Wie was er komen bijzitten? Jeff! Dat was lang geleden. Back from Greece! Een heel erg leuk weerzien. Ondertussen werden we gevraagd door Yves als eventuele ophaler. Geen probleem! In de vroege namiddag kwam er plots het nieuws dat de jongste Ruymen was buitengeland. Hij had Johan en André moeten lossen voor Marche-en-Famenne. Willem Guilmet, nog een ophaler voor Yves, kwam net aan

en we konden al vertrekken.” Waar? Haversin?”, “Dat weet ik met mijn ogen toe te vinden!” Nog voor de GPS geprogrammeerd was, waren we al vertrokken. Op de N4 belde Yves mij om te zeggen dat we best via, jawel, de N4 reden en dat hij eventjes wat ging drinken in de kantine van de modelvliegclub. “Yves ga maar terug naar je zwever want binnen 5 min

staan we bij jou!” Dat is balen voor de dorstige!

Terug in de club hoorden we dat Andre en Johan nog aan het vliegen waren. Handig die FlarmNet.

Ze bevonden zich dichtbij Koblenz... Als die maar niet buitenland.

En het geschiedde!

In totaal 7 buitenlandelingen! Kai, Koen en Eric, Walter en Karel, Andre, Johan, Yves en... Theo!
Topdag?

Sofie Beckers



Yves Ruymen met de ophalers in Haversin, tussen Ciney en Marche-en-Famenne

EU-Vliegvergunningen - Transfer

Zoals reeds vroeger werd aangekondigd, wordt de EU-Verordening 1178/2011 betreffende “Technical Requirements and Administrative Procedures related to Civil Aircrew” van kracht op 08-04-2012.

Evenwel, zoals in oktober jl. door het DGLV werd aangekondigd met hun rondschrijven dd. 10-10-2011.

Hier maakt het DGLV gebruik van de “Opt Out” mogelijkheid en wordt de invoering van het nieuwe EU-Licensing systeem in België met één jaar uitgesteld tot 08-04-2013.

Omtrent het beheer en de omschakeling van de zweefvliegvergunningen is er nog volop overleg op niveau DGL en de KBAC.

De KBAC heeft de nieuwe regelgeving en mogelijkheden uitvoerig bestudeerd, en ondertussen heeft, na enkele informele contacten, op 27 maart jl. de eerste officiële bespreking met het DGLV plaats gehad. Ofschoon er nog verschillende aspecten verder moeten worden besproken, zijn er thans toch al enkele basisafspraken gekend. Daarom even stand van zaken tot op vandaag.

Uitreiking van de vliegvergunning:

De verantwoordelijkheid voor het uitreiken, alsook het eventueel intrekken van vliegvergunningen, ligt bij de zgn. ‘Competent Authority’ (CA), voor ons land is en blijft dit uitsluitend het DGLV.

Ofschoon eerder vermeld werd dat er voor de KBAC nog een plaats zou blijven bestaan, is het nu duidelijk: neen. Dit betekent dat we na de overgang naar het nieuwe Europese systeem ook voor onze zweefvliegvergunning naar Brussel DGLV mogen gaan.

Er blijft wel een opening naar de KBAC om het voorbereidende werk uit te voeren.

Zo moeten:

- › de ‘vragenbanken’ voor de theoretische examens worden opgesteld,
- › de theoretische en praktische examinering worden georganiseerd
- › examendossiers moeten worden samengesteld
- › ...

Maar hoe dit zal worden georganiseerd, dient nog verder te worden besproken.

Transfer van bestaande vliegvergunningen:

Het DGLV heeft gesteld dat zij een maximale garantie willen geven zodat elke piloot de bevoegdheden zou kunnen behouden dewelke hij op het ogenblik van de transfer bezit. De EU-regelgeving voorziet dat de CA de bestaande 'Non-JAR-vergunningen' (dus zweefvliegvergunningen) kan omzetten middels een door de EU-Commissie goedgekeurd "Conversion Report". Het is nu weer net dit laatste zinnetje die ons zorgen moet baren (wetend welke calvarietocht we hebben doorgemaakt voor de omzetting naar de Europese technische keuringen van onze zweef-toestellen).

Het DGLV moet dus een rapport opstellen, waarin wordt aangetoond dat de bestaande KBAC vliegvergunningen en bevoegd verklaringen voldoen aan de minimale eisen van het nieuwe EU-systeem (lees hier maar bewijsmateriaal op papier en de eraan gekoppelde controles en steekproeven).

De huidige zweefvliegvergunningen zullen in principe worden omgezet in een SPL (Sailplane Pilot License).

Wat gevraagd wordt aan de KBAC is het nodige bewijsmateriaal aanleveren, zoals o.a.:

- › inhoud van de theoretische opleiding
- › inhoud van de praktische opleiding
- › wijze van examinering
- › aanvraagprocedure vliegvergunning
- › kruisverwijzingstabel KBAC-ICAO-EU vereisten

Daarnaast mogen wij ons verwachten aan steekproeven van de dossiers om aan te tonen dat wij inderdaad onze KBAC-procedures correct hebben gevolgd;

Zoals de administratieve en praktische afhandeling van de:

Basisopleiding:

- › aanvraag oefenvergunning
- › examinering theoretische kennis
- › vliegopleiding, opleidingskaarten
- › praktische examinering
 - behalen van de Zweefvliegvergunning

Vorming instructeurs:

- › opleiding hulpinstructeur
- › examinering theoretische kennis
- › examinering praktische vaardigheden
 - behalen bevoegdverklaring Hulpinstructeur
- › praktische stage tot het bekomen van de bevoegdheid instructeur
- › examinering
 - behalen van de bevoegdheid Instructeur

Aanstelling Examinatoren:

- › CV kandidaten examinerator
- › aanstelling Examinerator door de raad van instructeurs

De dossiers die ter homologatie werden ingediend, zijn geregistreerd en zijn terug te vinden in de rapporten van de Sportcommissie, de aanvraagdossiers worden gearchiveerd voor 10 jaar.

De onderliggende bewijsstukken, zoals

- › de theoretische examens (vragen/antwoordbladen),
- › opleidingsfiches, etc. ...

dienen zo nodig door de FCFVV (onze Waalse collega's), LVZC (Vlaamse Liga), RBAC (de luchtkadetten) te kunnen worden voorgelegd.

Aanvang van de transfer

Dit tijdstip zal later worden bepaald door het DGLV, maar men kan officieel starten vanaf 08-04-2013 wat de overgang betreft.

Elke vergunning die vervalt na 07-04-2013 zal via het DGLV moeten worden weder geldig gemaakt.

De procedure hiertoe, de te gebruiken documenten etc... zullen later worden besproken.

De transfer moet conform de EU-Verordening volledig afgewerkt zijn tegen 08-04-2015. Vanaf dan moet alles volgens het nieuwe EU-systeem verlopen. Maar gezien de transfer eerder zal beginnen, en er continue opleiding wordt gegeven, wordt het noodzakelijk om zo snel als mogelijk de volledige opleiding in lijn te brengen met het nieuwe EU-systeem.

En dit is nog niet alles. Bovenop staat in de Europese richtlijn dat alle opleidingen van ballonvaart over zweefvliegen tot het motorvliegen georganiseerd moet worden in een trainingsorganisatie met structuur en vooral verantwoordelijkheden en dit alles onder toezicht van het DGL wat ook betekend dat dit geld gaat kosten.

Approved Training Organizations

Zoals reeds eerder werd gemeld, zal het noodzakelijk zijn om over een ATO te beschikken vanaf 2014 om zodoende alle kandidaten conform te kunnen opleiden.

De basis vereisten voor ATO's

zijn gekend, maar het is wachten op de AMC/GM (Acceptable Means of Compliance/Guidance Material) om de praktische details te kennen en met de daadwerkelijke oprichting te starten en de erkenning aan te vragen.

Op basis hiervan zullen we binnen de LVZC moeten beslissen of we de initiële optie om één ATO te vormen behouden (analoog met de CAMO+) of om een andere formule uit te werken. Wat vast staat is dat er geopeerd moet worden binnen een vliegschool met draaiboek en verantwoordelijkheden erkend door het DGLV.

Kandidaten in opleiding:

Op basis van de aangetoonde opleiding (theoretische vorming/praktische opleiding) zullen aan de kandidaten in opleiding "Credits" worden verleend, die nadien in het nieuwe opleidingssysteem kunnen worden ingebracht. Ook hier moeten alle praktische schikkingen nog verder worden besproken.

LAPL (S) Light Aircraft Pilot Licence (Sailplane)

Het DGLV heeft aangekondigd dat het LAPL-systeem pas vanaf 2015 zal worden ingevoerd. We zullen dus moeten afwach-

ten hoe en wanneer we voor de Light Aircraft Pilot Licence (Sailplane) kunnen gaan opleiden.

Medische verklaringen

In principe blijven de huidige medische verklaringen geldig tot hun vervaldag, dus uiterlijk tot 2017/2018.

Hernieuwing zal vanaf 08-04-2013 moeten gebeuren volgens de nieuwe EU-normen.

In België zullen - voor zover thans is geweten - alleen AME's (Aeromedical Examiners - specialisten luchtvaartgeneeskunde) medische onderzoeken mogen uitvoeren.

Of en hoe de huidige groep van erkende geneesheren kan worden ingeschakeld, moet nog verder worden onderzocht.

Tevens moet er ook nog duidelijkheid komen omtrent de invoering van de LAPL-Medical.

Ter afronding...

Zoals je zult hebben vastgesteld, moeten nog veel elementen van het EU-systeem worden besproken alvorens met de daadwerkelijke invoering kan worden gestart. Dit jaar zullen nog regelmatig berichten worden rondgestuurd en er zullen tal van besprekingen volgen

(denk maar aan de hele voorbereidings- en startfase van onze CAMO+-...)

Een laatste oproep aan alle zweefvliegers:

Zorg voor een correcte en goede administratie...

- › steeds volledige en correct ingevulde aanvraagdossiers, opleidingskaarten,
- › attesten, uitgeschreven door instructeurs en examinatoren, zijn volledig en correct ingevuld (hiertoe werd in 2010 een speciale kaart als geheugen steun verspreid...)
- › logboeken van piloten correct ingevuld, gecontroleerd en geparafeerd...

De ganse transfer mag niet in het gedrang komen omwille van administratieve slordigheden.

Houdt er rekening mee dat we vanuit het bestuur en met de ploeg van instructeurs genoodzaakt zijn om samen met jullie de puntjes op de i te zetten wat logboeken en vergunningen betreft. Op regelmatige tijdstippen zullen we jullie hierop aanspreken en documenten opvragen voor controle.

Eric Vandewalle
Hoofdinstructeur KVDW



Johan Vanhoyland in de Ventus 2cxT

Lierkamp Wershofen (D)

In het najaar van 2011 zijn we met een aantal man (en vrouw natuurlijk) een week-endje gaan lieren in het Duitse Traben-Trarbach. Na het korte weekend hoopten we om nog een 2^e keer terug te kunnen gaan maar dan iets langer, een week in de paasvakantie bijvoorbeeld. Na druk heen-en-weer gemail kregen we het uiteindelijke bericht dat het wegens omstandigheden niet zo'n goed idee zou zijn om ons kamp daar te houden. Alternatief zoeken dus. Enkele weekends later waren we in de bar druk aan het overleggen wat we zouden doen, toen Yves met het idee voor Wershofen kwam aanzetten. Hij en zijn broer waren hier ooit al eens buitengeland en het zou een ideaal vliegveld zijn voor ons lierkamp. Dus na opnieuw heel wat heen-en-weer gemail kregen we een zeer positief bericht dat we welkom waren om daar een weekje te verblijven, eten, drinken (...) en natuurlijk vliegen! Het kamp zou doorgaan gedurende de eerste week van de paasvakantie, van 1 tot 8 april.

Ik ga hier even een korte samenvatting geven over ons kamp. Bij deze wil ik mij dan ook al direct excuseren tegenover bepaalde mensen voor al dan niet gênante details die hieronder volgen.

Zaterdag 31 maart was het onze *Be-a-pilot-for-a-day*. Op het einde van deze dag, die overigens een groot succes was dankzij de zeer goede

organisatie, hebben we onze witte ASK-13 gedemonteerd, de *Delta sechs neun nul eins* (met deze nieuwe immatriculatie vallen we wel niet meer



op in Duitsland, althans niet de zwever...). De volgende ochtend zijn we vroeg vertrokken richting Wershofen met de ASK-13 en ASK-23 veilig in de remorquen. Een kleine 3 uur later kwamen we aan in het zonnige Wershofen. Na het opzetten van onze tenten, de caravan van Eric en de mobilhome van Liesbeth en haar vader hebben we iets gegeten, waarna we een rondleiding en informatie kregen van Claus, de voorzitter daar. Na het monteren van de bakken hebben we gezorgd dat niet alleen de zwevers veilig in de hangaar stonden, maar ook dat al de piloten, goed volgetankt met de plaatselijke fuel (Bitburger..), veilig werden opgeborgen in hun tent om er de volgende dag letterlijk helemaal in te vliegen.

Maandag was iedereen vroeg wakker en klaar om er een lap op te geven. Na het ontbijt, het buitenzetten, kuisen

en checken van de bakken, en nadat onze instructeurs (Sebastien, Eric en Piet) hun check hadden gedaan met de plaatselijke instructeurs,

kreeg ik de eer om met Sebastien de eerste lesvlucht te maken van het kamp. Het was mijn eerste lierstart sinds september vorig jaar dus het was weer even wennen. Aan het einde van de dag heeft iedereen zijn eerste vlucht(en) van het kamp kunnen maken. Details van het verder verloop van de dag/avond zijn niet voor publicatie vatbaar.

Dinsdag zagen we bij het openen van de tenten mooi weer, dit beloofde weer een heel mooie dag te worden. We begonnen de dag weer met een korte briefing bij het ontbijt, waarna we de bakken in pist zetten. Ik kreeg ook mijn 2 eerste kabelbreukoefeningen, de eerste op een dikke 180 meter, de tweede op amper 50 meter. Spannend maar op een paar kleine 'foutjes' na met succes volbracht.

Woensdag en donderdag hebben we door de slechte weersomstandigheden niet

kunnen vliegen en hebben we enkele alternatieve activiteiten moeten zoeken, zoals het bezoeken van een nabijgelegen stadje, het door nemen van flight manuals, onze vliegboeken bijschrijven en gezelschapsspelletjes. Door de vooruitzichten van de meteo begonnen we onze hoop op nog een goede vlieg dag te verliezen.

Vrijdag werd het weer dan eindelijk toch terug wat beter. Omdat het onze voorlaatste vlieg dag was hebben we allemaal goed doorgezet om iedereen toch nog voldoende te kunnen laten vliegen. Na een geslaagde checkvlucht met Sebastien heb ik mijn twee solovluchten kunnen maken aan de lier met de ASK-13. Na een checkvlucht met een ASK-21 van de plaatselijke club en met

een instructeur van hun kon ik 's avonds ook nog mijn eerste twee vluchten maken met de ASK-23 aan de lier. Diezelfde avond gingen ook Maarten en Ruben nog solo aan de lier. 's Avonds werden deze solo's natuurlijk uitbundig gevierd met het nodige vocht. Later op de avond werd ook het ontbreken aan zangtalent bij sommige duidelijk, verdere details zijn zoals gewoonlijk weer niet voor publicatie vatbaar.

Zaterdag, onze laatste dag in Wershofen. Kort samen te vatten met drie woorden: regen, regen en... regen. Gelukkig voor ons kwamen er in de loop van de dag nog wat opklaringen zodat we toch nog konden genieten van onze laatste dag van het kamp. Iedereen genoot van zijn laatste vluchtjes en na

het demonteren van de toestellen en het inpakken van onze bagage genoten we nog van ons laatste avondmaal, natuurlijk weer met het nodige vocht na Jeremy's eerst solo aan de lier.

Na het eten was het spijtig genoeg tijd om Wershofen te verlaten en terug te vertrekken richting Tienen. Ik denk dat ik in naam spreek van iedereen die mee was als ik zeg dat we ons heel goed geamuseerd hebben en genoten hebben van het hele kamp. Kampen zoals deze zijn zeker en vast voor herhaling vatbaar en ik zal waarschijnlijk niet de enigste zijn die zeker en vast opnieuw mee gaat.

Senne Vandenputte



TOESPRAAK VLEUGELUITREIKING VAN 23 MAART 2012

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugelluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De WOUW.

In het bijzonder gaat onze dank naar

Burgemeester Marcel Logist en zijn echtgenote Nicole

onze schepen van sport, Patrick GROOTJANS.

naar de voorzitter van de Tienese Sportraad, de heer Freddy NOLMANS en

naar de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, de heer Guido SERGEANT en zijn echtgenote Judith.

Ik wil nogmaals onze aanwezige clubleden met hun familie verwelkomen.

In mijn toespraak van 2011 zei ik dat de laatste militair ons vliegveld (ik spreek hier niet over het kazernegedeelte) zou verlaten op 31 december 2011. Wel, actueel zitten, werken en vliegen er nog altijd leden van de Luchtcomponent op deze Tiense vliegplein. Hoe lang nog? Defensie weet het zelf ook niet. Om deze waas van onduidelijkheid toch ietwat te laten optrekken, heeft Marcel Logist, in zijn functie van Vlaams Parlementslid, parlementaire vragen gesteld aan Minister president Peeters en de ministers Schauvliege en Muyters. Deze drie antwoorden kan ik samenvatten als volgt: de toekomst van dit vliegveld hangt hoofdzakelijk af van minister van Defensie, De Crem. En dat de herbestemming gaat gebeuren in nauwe samenwerking met de stad Tienen. En het le-

ger zal pas dit jaar beslissen wat er met deze terreinen zal gebeuren. Wordt het behouden zoals nu met de Luchtkadetten, of enkel de pistes of wordt het volledig vervreemd. Onze leden en ook de stad Tienen, denk ik, wachten met spanning zijn beslissing af.

Sedert een kleine maand, komt er een zwaard van Damocles boven ons terrein te hangen in de gedaante van windturbines. Mijn verbazing was ook groot toen ik de inplanting van deze mastodonten onder ogen kreeg. Drie in de aanvliegroute van onze meest gebruikte piste. Moest deze bouwvraag toch een uitvoering kennen, dan zal het Directoraat-generaal Luchtvaart, onherroepelijk, overgaan tot de sluiting van deze runway. Een ramp voor onze club.

Ja, ons vliegveld heeft nog een tweede betonbaan. Deze oriënteert zich noord zuid. Daar een vliegtuig, maar ook een vogel, steeds tegen de wind in moet opstijgen en landen, gebruiken wij deze piste slechts één dag op vier. Vliegen met zijwind wordt geoefend en kan, maar er zijn veel beperkingen en risico's.

De provincie Vlaams Brabant zal hier de knoop doorhakken na het inwinnen van verschillende adviezen, waaronder het schepencollege van de stad Tienen. En nu kijk ik in de richting van twee leden van dit college. In de pers heeft onze burgemeester toch meermaals verklaard dat de stad ervoor pleit deze site te herbestemmen, enerzijds in functie van vliegactiviteiten en anderzijds in functie van ambachtelijke activiteiten eveneens gekoppeld aan het vliegen, zoals herstelling van vliegtuigen. Maar dan moet ons vliegveld wel vliegbaar blijven.

Onze leden wachten het resultaat met spanning af.

Tot hier toe ging mijn speech hoofdzakelijk over de toekomst, maar wat heeft ons het afgelopen jaar gebracht ?

Voor het eerst in ons bestaan heeft De Wouw een heus vliegveld van twee weken in Goetsenhoven kunnen organiseren. Waarvoor onze oprechte dank aan de 1 Wing van Bevekom. Zulke activiteiten brengen nieuwe leerlingen aan. Deze leden vormen een onmisbare schakel in het leven van een club. Tijdens dit vliegveld is ook onze flight simulator operationeel geworden. En ik durf nu met een zekere fierheid zeggen dat wij met dit toestel gaan deelnemen aan Tienen Sport op 12 mei.

De motorsectie heeft vorig jaar met haar toestellen de Noordfranse steden Sedan en Valenciennes bezocht. Ook dit jaar zullen uitstappen voorzien worden.

Vorig jaar heeft onze club haar 80 jaar bestaan gevierd met een geslaagde open deur. En dit jaar zal gedurende het eerste weekend van september een Fly Inn doorgaan. Wij gaan trachten om zoveel mogelijk SV 4's terug naar hun vroegere thuisbasis Goetsenhoven te krijgen. Decennia lang hebben deze oranje tweedekkers het Tiense luchtruim gekleurd. Zij hebben een stuk van de Tiense geschiedenis geschreven.

Ik zou zeggen, laat ons dit terrein houden en laat Tienen verankerd blijven met haar vliegveld. Het loont de moeite.

Tenslotte wil ik 2011 nog eens

weergeven in cijfers:
850 uren motorvliegen
1265 uren zweefvliegen
1465 start met een zweefstoel
27400 km overland kilometers

UITREIKING VLEUGELS

Om het in zijn Frans te zeggen, het moment suprême van deze avond is aangebroken. Verschillende leden zagen vorig

jaar hun droom werkelijkheid worden. Na een soms zenuwslopende opleiding mochten zij voor het eerst hun vleugels alleen uitslaan. Maar dit wel onder het waakzame oog van de instructeur.

En ik hoop dat deze vlucht, voor onze gelauwerden van deze avond, het begin mag zijn van een mooie en veilige vliegloopbaan.

In alfabetische volgorde zijn dat:

Wim MINTIENS
Inès TYBERGHEIN
Eric VANDEWALLE
Danny VANDEWALLE
Vincent VERBIEST
Liesbeth VERHEYEN

Theo Stockmans



Van links naar rechts, boven naar onder: Vincent Verbiest, Liesbeth Verheyen, Inès Tyberghien, Wim Mintiens, Danny Vandewalle en Eric Vandewalle ontvangen hun vleugels van Louis Denayer.

Tussenstand Beker Gerard De Praetere

#	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	13/05/12	10u09
2.	Bart HUYGEN	Discus 2/a/T	13/05/12	7u02
3.	Sebastien MATHIEU	LS 3/a	13/05/12	7u00
4.	Kai ARSTILA	Astir CS Jeans	27/05/12	6u39
5.	André RUYMEN	Mini Nimbus	13/05/12	6u24
6.	Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	13/05/12	6u18
7.	Senne VANDENPUTTE	Ka 6	13/05/12	5u04
8.	Luc VANDEBEECK	Silent 2	13/05/12	4u59
9.	Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	13/05/12	4u24
10.	Griet FRANCCART	ASW 19	28/05/12	4u15
11.	Rudi COOMANS	ASW 15	28/05/12	4u08
12.	Herman MOENS	ASW 19 Club	13/05/12	3u59
13.	Jean-Luc VANDEBEEK	Ka 6	28/05/12	3u45
14.	Jan WAUMANS	LS1-o/c/d	10/06/12	3u29
15.	Michaël DEHERT	ASW 19	26/05/12	3u08

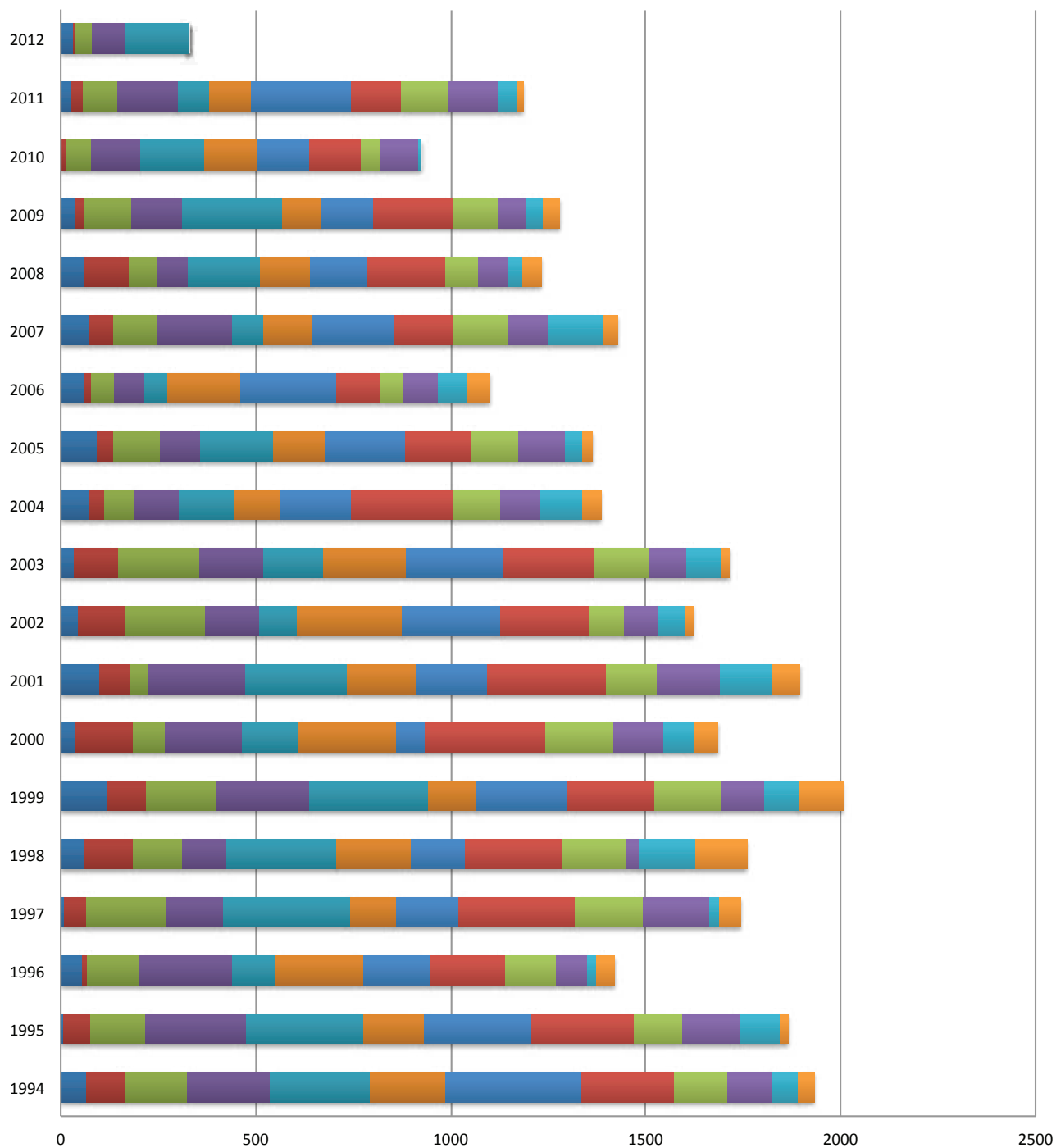
Tussenstand op 14 juni 2012. De laatste stand van zaken kan je steeds raadplegen op www.lvzc.be/char-ronline/2012/KVDWgdp.php



De eerste Quintus van Schempp-Hirth, gespot in Vinon (F)

Aantal vluchten 1994-2012

Aantal vluchten per jaar



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Januari	67	8	55	10	60	118	38	100	44	35	73	94	61	74	60	37	0	27	33
Februari	100	69	13	55	125	102	148	77	123	113	40	42	18	62	115	25	15	30	3
Maart	158	140	134	206	127	179	81	46	203	208	74	120	59	113	75	120	64	89	44
April	212	259	239	146	114	239	198	251	139	164	116	103	77	191	76	130	125	155	87
Mei	257	300	110	326	281	305	143	260	97	153	144	186	59	81	185	257	164	80	161
Juni	192	156	225	118	191	124	252	180	269	214	117	136	187	123	130	100	137	107	0
Juli	350	276	171	159	140	234	75	181	252	247	181	202	247	213	146	132	132	258	0
Augustus	238	263	194	299	250	222	309	305	228	235	264	170	111	148	199	206	133	128	0
September	137	124	129	174	161	170	175	130	90	142	118	122	61	142	86	114	51	121	0
Oktober	113	150	80	171	35	111	127	162	87	94	104	118	89	102	76	73	97	126	0
November	68	99	23	26	144	89	78	134	69	90	108	45	72	141	37	44	5	49	0
December	41	22	48	54	132	114	61	70	22	20	47	26	60	39	49	42	0	16	0

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

Sofie Beckers
Mattijs Cuppens
Griet Francart
Bart Huygen
Laura Lenaerts
Denis Nootens
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Senne Vandenputte
Eric Vandewalle
Piet Vanosmael

Foto's

Bart Huygen
Koen Pierlet
Fons Poelmans
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.

