



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

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 20 nummer 3
Van juli tot september 2014



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 20 nummer 3
Van juli tot september 2014**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Naar Zuid-Afrika



Einde dit jaar vertrekken Johan en Bart op zweefavontuur naar het Zuid-Afrikaanse vliegveld Douglas. Zij gaan er vliegen met hun eigen toestel (Johan met de Discus CS D-9870 en Bart met de Discus 2B OO-YMR).

Op zaterdag 19 september gingen hun toestellen de container in te Leipzig om daarna met een containerschip af te reizen naar Zuid-Afrika. Zelf reizen ze midden december af naar de andere zijde van de evenaar.

Langs de Charronline en de OLC zullen wij hun vluchten kunnen volgen. In de volgende Cumulus meer.

Theo Stockmans

Kabelbreuk



Op 3 juli kreeg Koen Pierlet te maken met een kabelbreuk op lage hoogte. Een buitenlanding net naast het vliegveld was daarbij onvermijdelijk. Meer hierover lees je in het artikel op pagina 13...

In dit nummer

Naar Zuid-Afrika	1
Kabelbreuk	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Zweefvliegkamp	3
World Gliding Championship 2014 Leszno, Poland	4
Vliegveld	6
Theorielessen	6
Windmolens	6
Prestaties	6
De eerste lierstart met onze eigen lier	7
Initiatievluchten	7
Vinon augustus 2014	8
Buitenlanding in Marcoux vermeden	9
Buitenlanden: hoe het vooral niet moet!	10
Deelname film "De Derby"	12
Eerste solo!	12
Kabelbreuk tijdens de sleep ..	13
Belgian Air Force Days	14
Interview: Devil 4, Stef Braem	15
Het zal straks wel optrekken ..	16
Buitenlandingen	18
Statistieken	19
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Eric en René op de lier op 28 juni 2014.

Woordje van de redactie

Het vliegseizoen vliegt op zijn einde. Ons kamp was weer eens een voltreffer. Wij hadden wel enkele dagen regen, maar in totaal hadden wij 127 sleepstarts en 70 lierstarts. 197 starts is dus zeker niet slecht. In vergelijking met de vorige jaren, waren er wel minder “nieuwelingen”. Naar de reden(en) kunnen we enkel maar gissen en hoe wij die tendens kunnen keren, weet ik ook niet. Maar wat wij met zijn allen kunnen doen, is zo veel mogelijk publiciteit maken voor onze sport.

Voor 08 april 2015 moeten wij met zijn allen in het bezit zijn van een Europese vergunning. Zorg er voor dat je vliegboekje in orde is. Indien nodig zullen wij in onze club een infoavond organiseren op welke manier die transfer gaat verlopen. De bedoeling van de Liga is om per club één bundel te maken en zo bij DGLV (Directoraat generaal Luchtvaart) af te geven. Dit moet ten laatste gebeuren op 07 januari 2015. Voor de omschakeling vraagt DGLV 63,-€.

De motor van ons sleeptoestel loopt op zijn einde. Het is best mogelijk dat er, bij het lezen van deze woorden, maar iets meer dan 10 uren potentieel overblijft. En het is nog steeds de eerste motor.

Wat er op onze PMB gaat komen, staat op 22 september nog niet vast. Laten we de huidige motor reviseren, kopen wij een reeds gereviseerde motor of een nieuwe, het bestuur heeft de knoop nog niet doorgehakt. Maar dat kan snel gaan. De werkzaamheden aan onze Robin zullen ± zes weken in beslag nemen.

Hoe zit het dan met het vliegen. Naar alle waarschijnlijkheid gaan wij een Piper Cub huren. Maar vanaf half oktober is het onze bedoeling om zaterdag te lieren en zondag te slepen. Dus aan de grond zullen we niet moeten blijven.

Traditioneel in het woordje van de editie september komt het winterwerk aan de beurt. Vanaf 01 oktober begint iedereen terug vanaf “nul”. En in oktober begint ook het verplichte onderhoud aan onze zwevers. Iedereen heeft ondertussen de inschrijvingsmail reeds ontvangen. Schrijf je in, in een ploeg werken is plezierig en al doende leert men. Je komt dan ook meer te weten over het toestel waarmee je gevlogen hebt of gaat mee vliegen. En voor dat je het weet, staan er al 25 uren winterwerk achter je naam.

Tot in onze club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › **Zo 26 oktober:**
start theoretische lessen
(zie elders in de Cumulus)
- › **Za 08 november:**
Halloweentocht
- › **20 december 14 (?) – 01 januari 15:**
Kerstkamp

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

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

Zweefvliegkamp

Naar jaarlijkse gewoonte was er van 30 juni tot 11 juli het zweefvliegkamp. We hebben natuurlijk weer 2 weken heel veel plezier gehad, ook al viel het weer de tweede week wel tegen. De instructeurs van dienst waren Koen, Theo en Luc.

De eerste dag begon met het leren kennen van de nieuwe gezichten en een beetje uitleg over hoe de twee weken gingen verlopen. Nadien kregen we

Woensdag was een super goede vliegdag met meerdere vluchten langer dan 1 uur. 's Avonds konden de kampleden aan de grond genieten van een (kleine) formatievlucht van Christophe en Michiel.

Op donderdag werd dan voor de eerste keer tijdens het kamp gelierd. Het was voor velen ook de eerste keer dat ze achter de lier hingen, ook voor mij. Ik vond het een super ervaring!

Dinsdag was het weer te slecht dus zijn we naar het luchtvaartmuseum gegaan. We zijn met de auto vertrokken naar Brussel om daar de vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog en nog vele andere vliegtuigen te bewonderen. Er stond ook een deel van een oude Boeing van Sabena die vloog tussen 1950 en 1980 en dan gecrasht is.

Op woensdag zijn we dan naar Belgocontrol gegaan. Mattijs en Luc hebben ons daar dan uitleg gegeven over hoe alles daar werkt. We konden zien hoe het vliegverkeer boven België geleid wordt. In de toren hadden we een mooi uitzicht, jammer genoeg konden we niet heel ver kijken door het slechte weer.

Vrijdag ochtend zijn we naar de militaire basis van Beauvechain geweest, waar een van de Red Devils ons heeft rondgeleid. We mochten nadien ook in een van de simulators een vluchtje maken met een Marchetti. In de namiddag klaarde het dan weer op en werd de lier uitgehaald. Op deze dag hadden we dan ook de tweede en laatste solo van het kamp: Glenn mocht alleen vertrekken! 's Avonds was er dan de barbecue die het kamp afsloot en we kregen allemaal ook nog een leuk aandenken aan het kamp.

Maxine Van Molecot



De deelnemers van het zweefvliegkamp wachten aan de caravan

theorie en haalden we de zweefers buiten. In de namiddag zijn we dan begonnen met vliegen, de groepen waren verdeeld over de twee ASK 13's.

De tweede dag was ongeveer hetzelfde, buiten dat Christophe gelost werd op de Ka6 en ik vertrok met de Ka8 na een checkvlucht op de ASK 13. Op deze dag hadden we ook een eerste solo van het kamp, namelijk Michiel.

Op vrijdag is Christophe gelost op SF na twee vluchten. Er was ook een buitenlanding van Koen en Niklas na een kabelbreuk. Theo oefende met Yentl en mij op buitenlandingen in de velden aan het vliegveld.

Op maandag bleef het verwachte slechte weer nog even weg en is Christophe dan vertrokken met de ASK-23. Er werd ook weer gelierd.



Op bezoek in de controletoren van Zaventem

World Gliding Championship 2014 Leszno, Poland

Van 27 juli tot 9 augustus werd het 33^e FAI wereldkampioenschap zweefvliegen georganiseerd in Leszno, Polen. Het Belgische team bestond uit 6 piloten, waaronder één van onze club Yves Ruymen. Yves deed mee in de Open Klasse met zijn Nimbus 4DM en werd vergezeld door Daan Spruyt.

Enkele maanden geleden ontstond het idee om Yves en het Belgische team een paar dagen te gaan versterken. Uiteindelijk vertrokken Maarten C. en ikzelf vrijdagochtend 01 augustus richting Polen. Eenmaal aangekomen op het vliegveld, vrijdagmiddag, waren we al meteen onder de indruk van het grote aantal zweefvliegtuigen dat er stond opgebouwd. Er vlogen maar liefst 127 deelnemers in de 3 verschillende klassen. Na onze eerste "Tyskies", het lokale bier, zijn we het vliegveld van Leszno verder gaan verkennen.

De deelnemers in Leszno waren de absolute wereldtop, daar horen uiteraard ook toptoestellen bij. We hebben heel wat bijzondere zweefvliegtuigen gezien, onder meer een Concordia, JS



De Nimbus 4DM wacht op zijn beurt voor de start

1's en een EB28. De specificaties van de Concordia zijn buitengewoon. De Concordia heeft een L/D van meer dan 70!

Zaterdagavond werd er een Poolse avond georganiseerd. Die avond was er typisch Pools eten en Poolse muziek, wij hebben vooral genoten van de hoge tonen van een paar aangeschoten Polen.

Zondag werd er een thermisch goede dag voorspeld. Alle deel-

nemers in de open klasse vertrokken voor een racing task van 368km. Al vlug bleek dat het geen gemakkelijke dag zou worden, een onweerszone schoof recht door de proef heen. Ook boven Leszno pakte de donkere wolken samen en maakte we de tenten al steviger vast. De komende uren was afwachten hoe onze piloten het er van zouden afbrengen in deze weersomstandigheden. We hoorden al van andere teams dat er veel piloten waren buitengeland. 20 piloten landden zelfs op een vliegveld waar op dat moment net de Poolse president geland was. Dit zorgde voor nog wat bijkomende problemen omdat ze er niet meer mochten vertrekken. Ondertussen konden we op de live tracking zien dat de MF nog steeds aan het vliegen was. Uiteindelijk zijn ze veilig weer thuis geraakt. Het was wel spannend, resterende brandstof aan boord: 0 liter. Die dag zijn alle deelnemers zonder motor buitengeland. Het was een merkwaardig zicht om een honderdtal aanhangwagens te zien vertrekken en het vliegveld



Daan Spruyt en Yves Ruymen na de landing



De Concordia, glijgetal 70+

te zien leeglopen. Vele zijn pas 's avonds laat of 's nachts weer op het vliegveld aangekomen. De volgende dag, maandag, werd er dan ook een rustdag ingelast.

Het niveau en professionalisme van de deelnemers was van een heel ander niveau dan wat wij gewoon zijn. Sommige dagen lag de gemiddelde snelheid

rond 140km/u. Een dag werd er zelfs een AAT uitgeschreven waarbij de piloten gemiddeld 115 km/u moesten vliegen om rond te komen.

Naast het vliegen werd er natuurlijk ook op de grond veel plezier gemaakt. Er waren teams van over heel de wereld aanwezig, wat vaak zorgde voor een interessante babbel. Zo

konden we heel wat 'bekende' mensen uit het zweefvliegwereldje ontmoeten zoals Tilo Holighaus, prof. Boermans en nog vele andere. Ook 's avonds en 's nachts werden er vaak contacten gelegd, al waren die meestal van een andere orde...

Ruben Michaux



Met 15 slepers werden de 140 zweefers op anderhalf uur in de lucht getrokken.

Vliegveld

Om eerlijk te zijn, de laatste drie maanden heb ik er niets meer over gehoord. Ik denk dat iedereen met verlof was.

Maar de echte reden, denk ik, is de vorming van een nieuwe regering. Men is op zoek achter geld, hetzij door nieuwe inkomsten, hetzij door nieuwe besparingen. En het zou wel eens kunnen kaderen in dit laatste. Samen met nog enkele leden heb ik het project van de Federale Politie kunnen bekijken. Het was, volgens mij grotesk met een geraamd kostenplaatje van 70 miljoen Euro. En iedereen kent wel dat liedje van "Wie gaat dat betalen".

In elk geval, ik hou jullie op de hoogte.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo op 4 juli
Glenn Hostens

Ging solo op 02 augustus
Gerjan Vandermeulen

Behaalden hun 5u duurvlicht
Maarten Coudenijns
Dieter Schollaert

Behaalde haar zweefvlieglicentie
Julie Vanhoyland

Werd instructeur zweefvliegen
Jörgen Nuyts

Werd lierman
Eric Vandewalle
Eric Schollaert
Luc Vandebecck

Slaagde in het radioexamen
Laura Lenaerts

Theorielessen

De theorielessen starten op zondag 26 oktober, van 1000 Hr tot 1230 Hr. Het volgen van de cursus kost 75,-€, cursusboek en initiatievlicht inbegrepen.

Voor de clubleden is de cursus gratis, behalve het cursusboek. Het staat de clubleden ook vrij om één of meerdere lessen (gratis) te volgen. Wanneer welk onderwerp gaat behandeld worden, staat vandaag nog niet vast.

Theo Stockmans

Windmolens

Jullie zullen reeds vernomen hebben dat de firma Storm/Elicio een bouwvergunning heeft ingediend voor de bouw van windturbines langs de E40 tussen de taalgrens en Kuntich.

Afgevaardigden van deze firma hebben gevraagd voor een onderhoud met onze club. Dit is doorgegaan op vrijdag 26 juni in ons clublokaal. Ze hebben hun project toegelicht. Moest alles naar wens verlopen zou de bouw kunnen starten in 2018. Ze waren er zich ook van bewust dat er twee windturbines in 't verlengde staan van onze RWY 06/ 24.

Op hun vraag heeft ons hoofdbestuur een document overgemaakt met enkele opmerkingen/vragen, zoals: de afmetingen van deze windturbines, mogelijkheid tot stilzetten van de wieken, maar vooral dat de vijf meest zuidelijke onze vliegactiviteiten werkelijk hinderen.

In 't najaar is er terug een overleg gepland. In elk geval houden we jullie op de hoogte.

Theo Stockmans



Glenn Hostens klaar voor zijn eerste solo

De eerste lierstart met onze eigen lier

Op 28 juni 2014 was het zover, de eerste lierstart met onze eigen lier op EBTN is een feit. 's Ochtends werd al beslist om de lier later die dag, na alle andere vliegactiviteiten, te testen. Dankzij René Van Doninck, lierman uit Keiheuvel, werd dit medemogelijk gemaakt, waarvoor heel veel dank.

Er was wel al de hele dag één boosdoener, het weer. Het heeft heel lang geregend met amper een kwartiertje zonder regen tussen twee buien door. Uiteindelijk besloten we rond 19u30 om de lier alsnog te testen. De lier werd buiten gereden en klaargemaakt, ondertussen werd ook de ASK-13 (D-6988) buitengezet, kabels werden uitgereden, parachutes goed gelegd, Walkie Talkies getest, de vliegtuigradio getest, Het is van groot belang dat, zeker bij een eerste liertest, de communicatie tussen lierman en zweefpilot goed verloopt en vooral duidelijk en verstaanbaar.

Toen alles eindelijk op zijn plaats lag en iedereen er klaar voor was, maakte Theo en Piet

zich klaar om de eerste lierstart te maken. Deze start gebeurde op een bepaald moment aan 160 km/u, wat dus heel snel is, maar zeker niet abnormaal voor de eerste keer. De lierman kende deze lier nog niet en voor de zweefpilot was de eerste keer aan die lier toch ook even wennen en ontdekken. De tweede start verliep al veel beter. De derde start was dan op bepaalde momenten weer net iets te traag, de snelheid zakte soms tot wel 70 km/u. De vierde start ging dan weer beter, met andere woorden de liertest is geslaagd! Er werden in totaal

vier lierstarten gemaakt die dag (avond). De gemiddelde hoogte die met een lierstart gehaald werd lag rond de 200 à 250 meter. De duur van de vluchten was natuurlijk niet langer dan 2 à 3 minuten, mits het al zo laat 's avonds was en je met een lier ook niet zo hoog geraakt zoals met een sleepvliegtuig. Verder werd ook tijdens ons zomerkamp gelierd met succes en hoogtes tot wel bijna 400 meter.

De lier is goedgekeurd!

Julie Vanhoyland



Theo en Piet klaar voor de eerste lierstart met onze lier

Initiatievluchten

Ons bestuur heeft besloten om, met onmiddellijke ingang, de initiatievluchten naar 600m hoogte te slepen. Dan kunnen onze "gasten" meer genieten van deze prachtige sport.

Let wel, het betreft hier enkel de initiatievluchten die een sleepticket van 60,- of 54,-€ betaald hebben. De zweefvliegpijloot betaald het minutengeld.

Als er leden zijn die een initiatievlucht geven met een kennis, familielid, ... en hiervoor een ticket van 25,-€ betaald hebben, blijft de sleephogte 500 meter.

Theo Stockmans



Vinon augustus 2014

De eerste drie weken van augustus trokken een aantal clubleden voor drie weken naar het Franse Vinon. Deze uitvalsbasis begint onze vaste stek te worden om ons verder te vervolmaken in het bergvliegen.

De vliegende clubleden waren: Julie, Johan, Jan, Sébastien, Bart en mezelf.

Ik had het gewaagd om af te reizen op een "zwarte zaterdag". Enorm veel verkeer in de Rhône vallei. Bijna drie uur langer onderweg. Dus niet vatbaar voor herhaling. Maar ik kan er nu over meepraten.

De eerste avond organiseerde Bart een geslaagd avondmaal voor al de Vlamingen (\pm 25) bij den Italiaan. Ons plezier werd die avond iets vroeger dan normaal afgebroken wegens de regen. Maar we hadden toch goed gegeten.

De ligging van Vinon heeft zowel voor- als nadelen. Je moet al 40 Km gaan vliegen om in de echte bergen te geraken, maar anderzijds, kun je 's avonds lekker 40 Km uitvliegen. En het vliegveld ligt eigenlijk op wandelafstand van het dorp. Een groot voordeel. We zijn daar ook niet de enigste Vlamingen die er hun vlieggrenzen trachten te verleggen. De eerste week waren we er zelfs in gezelschap van Bert Jr Schmelzer, onze eerste Belgische wereldkampioen zweefvliegen.

Omdat wij daar nu toch reeds verschillende opeenvolgende jaren vliegen, beginnen wij er ons een beetje thuis te voelen. Eenvoudig gezegd, de vliegende Fransen kennen ons en wij hen. Wij beginnen er tot de familie te behoren.

Het weder was er goed, maar niet heel goed. Maar de superdagen hebben het laten afweten. Tweemaal hebben we een

onweder gehad, gelukkig 's nachts. Eigenlijk hadden wij iedere dag kunnen vliegen. Maar één rustdag per week doet ook eens deugd. Wij ontbraken wel enkele dagen Cuwolken met een basis van meer dan 3500m in de vallei van Saint Crépin. Nu hebben wij er enkel maar van kunnen dromen. Ooit heb ik eens in die vallei een Cu basis gehad van 5000m. Maar dat was dan ook een zeldzaamheid.

Er zijn zelfs een paar mistraldagen geweest. Iets wat, vroeger, in de zomer zelden voorkomt. Eenmaal ben ik boven Saint Crépin tot 5000m geweest met nog een vario van + 2 m/s. Spijtig genoeg had ik mijn zuurstofmasker niet bij. Anders zat de 6000m er zeker in.

Het voordeel van mistral is dat je vroeg kunt vertrekken. Zowel Johan, Bart als mezelf hebben dit gedaan. Bart zelfs bij zonsopgang. De eerste dag ben ik eens om 0800 Hr opgestegen en omstreeks 1930 Hr geland, oftewel een vlucht van 11u30. Meer dan drie appels en een 1/2 liter water had ik niet bij, maar het was genoeg. Spijtig

dat de golf stopte 40 Km ten noorden van Vinon. Ik ben er tot 4600m geraakt. De rest was een puur thermische vlucht. Fysisch was deze vlucht geen enkel probleem, maar de volgende dag voelde ik mij toch een beetje vermoeid. Maar zeker voor herhaling vatbaar, maar dan moet er mistral staan over gans de westelijke Alpen zodat niet te lang ter plaatse moet getrappeld worden.

Telkenmale wij vertrokken, declareerden we een proef in onze logger. Dit wil niet zeggen dat we deze proef telkenmale vloegen. Maar het is een middel om je grenzen te verleggen en tevens je punten (en ook die van de club) in de Charron te verbeteren. En af en toe viel er ook eens een (geslaagde) buitenlanding te noteren (zie elders in de deze Cumulus). Maar dat hoort nu eenmaal tot onze sport. De meeste van onze vluchten kunnen jullie bekijken op de Charrronline.

Als ik vaststelde dat de proef niet kon gevlogen worden, begon ik naar niet ontgonnen gebieden te vliegen, zoals ten



Paul Janssens geeft privé les bergvliegen aan Sébastien, Johan, Bert Schmelzer, Bart en Dries Van Gestel

oosten van de bergketen Serre de Montdenier. Het is een gebied waar de Verdon ontstaat. De bergen zijn er niet zo hoog, maar thermisch is het er heel goed. En je vindt er ook voldoende "officiële" buitenlandingsterreinen. Maar zelden hoor je dat er iemand geland is. Johan, Bart en Sébastien zijn er ook enkele velden met de wagen gaan verkennen. Je komt er ook maar weinig zweeftoestellen tegen en hier en daar een parapente. Het merendeel van de piloten vindt je op het "par-

cours" en in de vallei van Saint Crépin, de traditionele zweefautostrade.

Julie heeft, tijdens deze stage, ook haar eerste echte bergvlucht er op zitten. Samen met Jean in een Duo Discus tot aan de Dormillieuse. Ik zou niet durven zeggen genieten, want de eerste maal is dit wel adembenemend. Helling vliegen langs de glooiende, imposante bergflanken. De instructeur geeft ze dan ook nog een naam die je moet terugvinden op de kaart. Zorgen

dat je steeds lokaal bent van een officieel buitenlandingsterrein. Je moet ze terugvinden in het boekje en dat terwijl je vliegt en je look out verzekerd. Na de eerste vlucht denk je dan: dat lukt mij nooit. Iedereen heeft dat gezegd. Maar na enkele dubbelvluchten, komt het geleidelijk toch. Maar één zaak staat vast: volleerd raak je nooit. Tot volgend jaar.

Theo Stockmans

Buitenlanding in Marcoux vermeden.

Het buitenlandingsterrein van Marcoux is bekend bij de piloten (en hun ophaalploegen) die langs het "parcours des combattants" vliegen. De eigenaar is zelf zweefvlieger geweest en de piste is aangelegd in de grindbedding van de Bléone met de bedoeling er te lieren. Dit is niet doorgegaan maar ze is een veel veiliger landingsplek dan de vroegere velden aan de andere kant van de weg.

Ik heb er zelf al enkele keren buitengelegen en dit jaar was het weer bijna zover. Opnieuw had ik mij laten vangen om het parcours naar het zuiden af te vliegen bij een te lage hoogte (en een te hoge snelheid voor

mijn bakske zonder water).

De enige uitweg is dan de vallei van de Bléone te volgen tussen een aantal lagere bergen en te proberen hiertussen terug stijgen te vinden.

Het was mij enkele keren gelukt om 100 meter te winnen tot 1700-1800m maar die verloor ik snel terug bij een poging verder te vliegen.

Daarom restte er niet anders dan koers te zetten naar Marcoux dat op 700m ligt, met een ruime marge dus maar niet zichtbaar van waar ik mij bevond.

Dit geeft aanleiding tot paniek, en ook omdat ik nergens voldoende stijgen vond besloot ik een meer westelijke koers te volgen langs de Crête de Liman. Deze wordt dikwijls aangera- den als mogelijk plek om aan te pikken.

Helaas, ik kreeg te maken met 5m dalen en was snel 500m hoogte verloren.

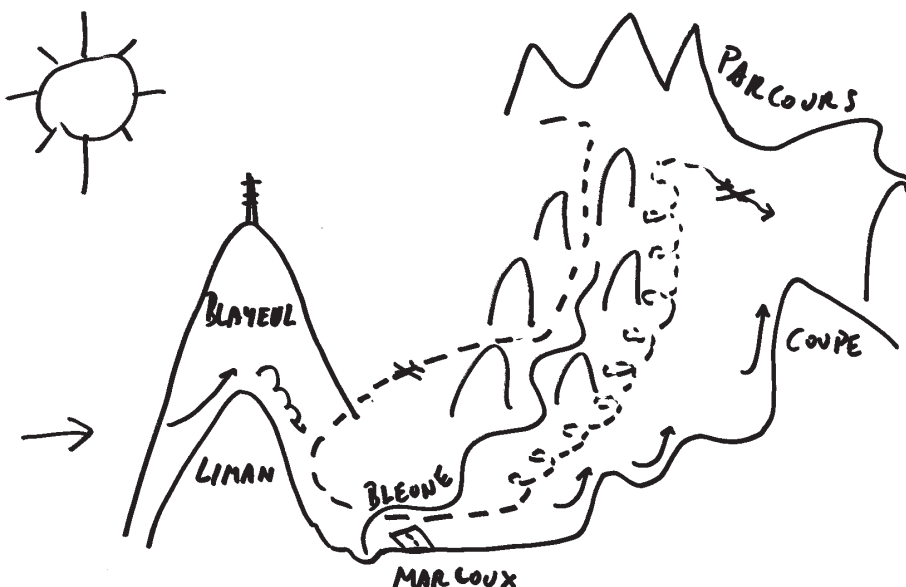
Recht naar Marcoux dus waar ik op 1200m verticaal aankwam en mijn positie doorgaf op de radio.

Ik had nog 500m grond en had het geluk licht stijgen te vinden in het midden van de vallei.

Dit meldde ik aan de andere piloten die mij aanraadden de hellingen die west georiënteerd waren op te zoeken.

Daarvoor was ik wat te laag, maar eens ik iets meer hoogte had heb ik mij gaandeweg verlegd naar deze bergjes die al- maar meer stijgen gaven tot ik op 2500m meter aankwam.

Dit was hoog genoeg om naar Coupe te vliegen, daar terug hoogte te nemen, en met nog bij te pompen aan Beynes en de Serre de Montdenier lokaal Vinon te zijn.



Toen ik landde stond ik vlak naast Gerard Herbaud, één van de cracks van Vinon die inder tijd met zijn broer helemaal naar Marokko is gevlogen. Hij feliciteerde mij dat ik was weg-geraakt, ik bedankte hem voor de goede raad over de radio, waarop hij zei: “het is beter om hoog te zitten boven een klein bergje dan laag boven een grote”.

Ik zei dat ik blij was dat ook zeer ervaren piloten voelden zoals ik.

Achteraf vroeg Alain Poulet (gekend van de vorige episode) mij of ik wist wat ik fout had gedaan.

Inderdaad, wanneer zowel de zon als de wind west staan, kan de oostflank van de Crête de Liman enkel dalen geven.

Jan Waumans



Buitenlanden: hoe het vooral niet moet!

Dit jaar is voor mij ontegensprekelijk het jaar van de buitenlandelingen. 12 stuks als ik goed geteld heb, waarvan 7 op een vliegveld en 5 in een veld. Als er naast Rudi iemand is met ervaring op dit vlak, ben ik het ondertussen wel... ;-). Moet je nu schrik hebben van een buitenlandeling? Neen, helemaal niet. Tenminste als je er het kopje bijhoudt. Dit wil zeggen op tijd een veld kiezen (op 500m AGL), kijken van waar de wind komt (op LX, iPAQ, of gewoon kijken naar de schaduw van de wolken, rookpluimen, waaien van de bomen), lengte van het veld inschatten, kijken of je het veld goed kan aanvliegen (bomen, elektriciteitspalen)

en kijken of er geen obstakels zijn in het veld (elektriciteitsdraden, weidepalen, strobalen, beekjes, koeien, etc.). Tenslotte vlieg je een keer over het veld om alles een laatste keer goed in te schatten. Vervolgens een normaal circuit vliegen, juiste snelheid aanhouden rekening houdend met de windsterkte, juiste daalhoek aanhouden met je remkleppen en uiteindelijk afronden en neerzetten. Net zoals je op EBTN zou doen.

1 keer hield ik er het kopje niet bij... Deze ervaring wil ik graag met jullie delen. Niet dat ik er fier op ben. Maar vooral om ervoor te zorgen dat jullie niet dezelfde opeenstapeling van fou-

ten maken zoals ik ze maakte tijdens die bewuste vlucht van 22 juni.

Het was op het einde van een mooie vlieg dag. Ik kwam terug van een vluchtje naar Sedan en Montmedy. Bedoeling was van boven St-Hubert nog richting de Eifel te vliegen. Het weer was echter niet super, het was al 15h30 dus besloot ik rustig binnen te vliegen. Het was om 18h immers WK-wedstrijd van de Belgen en die wilde ik niet missen. Ik kwam Koen tegen in de buurt van St-Hubert. Er waren mooie wolkenstraten richting Goetsenhoven. Ik zeg nog tegen Koen: “Dit wordt met de vingers in de neus binnenvlie-

gen". Alles liep volgens plan tot aan de Maas. Daar werd het steeds meer overcast. Eens over de Maas richting Goetsenhoven verlies ik steeds meer hoogte. Vind nergens meer stijgen. Ik besluit uit te wijken richting Ramillies. Daar is een privé-vliegveldje waar ik zonder problemen kan landen (weet ik van een buitenlanding een jaar geleden). In de buurt van Ramillies vind ik eindelijk weer een beetje stijgen. Ik los mijn water en kan terug tot zo'n 800m AMSL klimmen. Net niet genoeg om lokaal EBTN te zijn. Ik besluit toch verder te vliegen richting EBTN in de hoop nog dat noodzakelijke kleine beetje stijgen te vinden. Bovendien zijn er tussen Ramillies en EBTN genoeg mooie velden waar ik goed zou kunnen landen indien nodig. Het noodzakelijke stijgen vind ik niet. Integendeel. Het daalt verder en verder. Ik probeer alle klassieke plekken. Maar zonder succes. Jauche passeer ik op 350m AMSL... Het begint tot mij door te dringen dat ik wellicht EBTN niet zal halen. Maar ik zit zo dicht bij... dus ik ga door... (eerste fout: ik had al veel eerder een veld moeten kiezen). Net voor de snelweg heb ik nog 200m AMSL... Misschien geeft het crossterrein wel... dus ik vlieg verder...

(tweede fout: als het crossterrein niet geeft zal ik veel te laag zitten om nog een geschikt veld te vinden. Ik had niet meer mogen verder vliegen maar onmiddellijk een veld moeten kiezen). Eens over de snelweg in de buurt van het crossterrein dringt het plots tot me door dat ik onmogelijk nog het vliegveld kan halen. Ik heb nog nauwelijks 100m AGL... Nu moet alles zeer snel gaan. Geen tijd meer om een veld te kiezen, laat staan om goed de windrichting in te schatten en al helemaal geen tijd meer om het veld goed te inspecteren. Mijn enige optie is een bietenveld wat golvend bergaf ligt. Een circuit vliegen kan al lang niet meer. Ik kan nog net 1 bocht naar rechts maken om me ietwat recht voor het veld te zetten. Deze bocht maakte ik op zo'n 25m AGL... Dit wordt een very short final. Maar ik merk ook dat ik een very short stuk bietenveld voor me heb weliswaar gevolgd door een graanveld. In het graan wil ik niet terechtkomen. Altijd gevaarlijk voor een grondzwaai. Liever lage gewassen. Dus vol remkleppen. Slippen kan al lang niet meer met maar enkele meters boven de grond. Bij touch down vol in de rem. Echter doordat het veld bergaf loopt, blijf ik behoorlijk

doorrijden. Dan maar links opdraaien net voor het korenveld begint. Oef, eind goed al goed. Buitenlanding op nauwelijks 2km van EBTN.

Een modelvoorbeeld van hoe het vooral niet moet. Een voorbeeld van tunnelvisie. Doordat ik zo dicht bij EBTN was, werd ik als het ware aangetrokken door het vliegveld. Daarbij compleet uit het oog verloren wat mijn hoogte nog was. Toen het uiteindelijk tot mij doordrong dat ik echt het vliegveld niet meer kon halen was het ook te laat om nog een veld te kiezen. Dit had heel anders kunnen aflopen... Koen heeft het ook niet gehaald. Hij had echter veel eerder het besluit genomen buiten te landen en daardoor een veel minder stressvolle buitenlanding kunnen maken dan ikzelf. En ik? Ik denk nog vaak terug aan deze buitenlanding. Dit zal me niet snel meer gebeuren!

Tenslotte moet ik Walter, Sofie, Stijn en Julie heel fel bedanken dat ze mij tijdens de WK-match van de Belgen wilden komen ophalen. Tnx a lot! We hebben er nadien een lekker frietje op gegeten.

Johan Vanhoyland



De Discus in het veld...

Deelname film “De Derby”.

Op 29/07 en 30/07 werd ons gevraagd of wij met onze sleeptoestel OO-PMB konden deelnemen aan de film “De Derby”. Zo gevraagd, zo gedaan.

Vliegen hoefden wij niet, het werd een stilstaande opname.

Uiteindelijk bleef enkel woensdag 30/07 over. Vanaf 1930 Hr moesten wij ons toestel in de loods Luchtka-detten hebben. Het geheel der opnameactiviteiten heeft geduurd tot 0030 Hr.

De film brengt de kroniek van een vrolijk gestoorde familie die hals over kop een café “De Derby” overneemt omdat de paus binnenkort langs komt en er dus iets te



verdienen valt. De periode waarin de film zich afspeelt is 1985. De regisseuse is Len-ny Van Wesemael.

“De derby” was het clublo-kaal van de Ghent Aviation Club (GAC) die haar thuis-basis had te Sint Denijs Westrem. Dit vliegveld werd opgeofferd om Flanders Expo te bouwen. Dit clublo-

kaal werd in november 2012 gesloopt.

Omdat deze langspeelfilm zich voor een gedeelte af-speelt op een vliegveld, viel het oog van de filmmakers op Goetsenhoven.

Wanneer deze film in première gaat, is nog niet geweten.

Theo Stockmans

Eerste solo!

Zaterdag 31 mei was het einde-lijk zo ver: alleen de lucht in.

Het was een rustige zaterdag op de club vele jongeren waren aan het studeren voor de exa-mens, dus ideaal voor wat lan-gere vluchten te kunnen maken. Maar aangezien dat de instructeur van dienst dubbel geboekt was wegen dat hij ook ophaal ploeg moest zijn voor le-den die aan een wedstrijd mee-deden moes hij al om 16 uur door gaan.

Al een geluk wou Yves Ruymen met mij een vlucht maken!

Dus we gingen een vlucht over land maken, eerst richting het zuiden maar naar maten dat we naar het zuiden gingen hoe slechter de thermiek werd. Dus we gingen terug richting Goet-senhoven en daarna door rich-

ting Sint-Truiden en zo door naar Hasselt. Een stuk voorbij Hasselt besloten we om terug te keren naar Goetsenhoven we-gens dat we allebei een beetje koud kregen.

Dus zo gezegd zo gedaan! En ik maakte een mooie en goede landing op Goetsenhoven al vond ik dat het nog beter kost.

Yves vroeg na de landing of ik die dag nog ging vliegen? En ik zij dat ik graag mijn landingen nog wat wou oefenen met drie keren 250 meter.

Maar eerst wat de dorst gaan lessen bij Didi.

Nadat we wat gedronken had-den keerden we terug naar de caravan om ons klaar te maken voor de drie keren 250 meter.

Na de eerste landing gaf Yves nog wat puntjes aan waar ik nog wat meer aandacht moest aan geven maar het was voor de rest een goeie landing vertelde hij mij.

Alle weer de bak in pist duwen voor de 2de keer te gaan! En de tweede landing ging nog be-ter als de vorige.

Dus zij Yves “dan gaan we nog een laatste keer he “

We zetten de bak terug in pist en ik maakte me klaar terwijl Yves zijn parachute uit het vliegtuig haalden, maar het drong nog altijd niet door dat ik zo dadelijk alleen de lucht zou in gaan.

Toen vroeg Yves “het zal wel gaan alleen zeker?” met een beetje twijfel in mijn stem zij ik

maar ja.

Dit had ik echt niet verwacht aan het begin van de vlieg dag! Maar het was dus zo ver ik ging solo Yves gaf me nog een paar laatste instructies en wenste me nog succes!

De cockpitkap ging dicht en sleepkabel werd ingehaakt, en ik hoor Willem vragen "Ben je er klaar voor Roel?"

Het startsein werd gegeven en daar werd ik dan alleen de lucht

ingetrokken tot 500meter, kabel los en dan zweven maar.

Was dit spannend zeg! Eindelijk was het zo ver, Ik had er al een tijdje naar uitgekeken en plots voor je het goed en wel beseft ben je solo.

Was dit een zalig gevoel alleen vliegen het was al vrij laat dus zocht ik niet echt naar thermiek en liet me rustig afzakken en ging me concentreren op mijn landing. Ik maakte een mooi circuit en een goeie landing

volgde. En zo waren mijn eerste 14 minuten alleen in een zwever achter de rug!

Maar zoals het reglement voorschrijft moest er nog een tweede vlucht volgen, dus ik ging zonder twijfelen nog eens dit maal waren het 13 minuten.

Dus die 31ste mei 2014 zal ik nooit vergeten de mijn eerste solo ook niet!

Roel Trappeniers

Kabelbreuk tijdens de sleep

Tijdens de eerste week van ons vliegekamp, op 3 juli, hadden wij af te rekenen met een echte kabelbreuk. Niet tijdens een lierstart, maar wel tijdens een sleepstart. Dit gebeurde tijdens de beginfase van de sleep op ongeveer 30 à 40 meter hoogte. RWY 24 was in gebruik. Het loskomen gebeurde tussen de Hannuitsesteenweg en de eerste bomen ten westen van die weg (± 200m). De instructeur was Koen Pierlet met als leerling Niklas Steenackers.

Tijdens het slepen was een (onzichtbare) knoop aan het uiteinde van de sleepkabel losgekomen. Iets was zelden voorvalt, maar het kan. Ik stond toevallig ter hoogte van het cijfer "06" en stond dus op de eerste rij. Ik zag plots het sleeptoestel zonder zweefstoestel verder vliegen. Was de kabel gebroken, iemand in het zweefstoestel ontkoppelt, de sleeppiloot het kapsysteem gebruikt, of... .

Ik zag het zweefstoestel naar het zuiden bochten en zo uit mijn zicht. Ik liep naar mijn auto en ben met enkele leden het zweefstoestel gaan zoeken. Het stond goed en wel in een wortelveld. Geen persoonlijke noch materiele schade en het stond niet te ver van een betonweg. Yves sleepte met zijn jeep de Ka

13 tot aan de Aststraat en Jozef Vandevorst ging de aanhangwagen halen. Het demonteren verliep onder een stralende hemel heel vlot.

Iedere piloot moet ten alle tijde, zowel in vrije vlucht als tijdens de sleep een zicht hebben op mogelijke buitenlandingssterreinen. Dus tijdens het opslepen moet de piloot van het zweefstoestel af en toe ook eens naar links en rechts kijken naar mogelijke velden. Voor "jonge" leerlingen is dit niet evident, ik weet het. Je moet bijna voortdurend naar het sleeptoestel kijken en dan nog naar links, en.....toch. Je moet op alles voorbereid zijn. En het is nog een item van je opleidingskaart ook.

Maar als je op 500m ontkoppelt hebt, kijk dan eens naar beneden en zoekt enkele mogelijke buitenlandingsvelden. Het zal je niet alleen helpen in noodgevallen, maar tevens vertrouwen schenken.

Koen was ongeveer 40m hoog. Met een glijgetal Ka 13 van, in werkelijkheid 20, geraakte hij nog 800m ver of "kort". Maar de vrije vlucht aan 90 Km/ Hr, duurt dan amper 30 seconden. Dus heb je maar een halve minuut om een geschikt veld te

vinden en het toestel veilig neer te zetten. Dit is heel weinig tijd. En je hebt maar eens kans. Dus zorg ervoor dat je steeds op zo'n (uiterst zeldzame) situatie voorbereid bent.

Eén heel belangrijke raad wil ik je nog meegeven. Draai op die hoogte NOOIT terug naar het vliegveld, NOOIT. Steeds rechtdoor, of wat naar links of rechts bochten, landen.

Als je toch tracht terug te draaien zie je de grond snel dichterbij komen. Je gaat automatisch aan je stuurknuppel trekken en de snelheid zal teruglopen. Inclinatie nemen durf je ook niet uit vrees dat een vleugel de grond gaat raken. Dit alles gebeurt in enkele seconden. En op dat ogenblik zijn alle ingrediënten aanwezig voor een tolvucht. Op die (lage) hoogte is dit fataal.

Koen heeft deze toevallige kabelbreuk dus op een correcte manier uitgevoerd.

Theo Stockmans

Belgian Air Force Days

Op zondag 14 september ben ik naar de Belgian Air Force Days gegaan. De affiche beloofde al heel veel op voorhand: Red Arrows, Patrouille De France, Apache, Rafala en nog vele anderen. En de airshow was dan ook echt gewoon super!

's Ochtends om 9u was ik vertrokken van bij mij thuis om toch op tijd te kunnen komen voor de Joint Power Demo, hier toonden onze Belgische troepen wat ze zouden doen moest er een aanval zijn op een militaire basis. Deze was echter al uitgesteld tot in de namiddag omdat het te mistig was. Rond 11u begonnen de Red Arrows dan toch aan hun demo met een zeer laag wolkendek. En zelf al waren de wolken zo laag, de Red Arrows hielden zich helemaal niet in, wat een prachtige show!

Na de Red Arrows ben ik wat gaan rondlopen op het terrein en ben ik alle stands gaan bekijken. Er waren ook enkele Limburgse zweefvliegclubs aanwezig. De static display was ook de moeite waard!

Rond 13u begonnen de Belgische militairen dan toch met hun Joint Power Demo, van waar wij stonden, konden we niet super veel zien, maar daar hadden ze natuurlijk ook aan



De Red Arrows

gedacht, want er stonden enkel grote schermen gemonteerd. Het was schitterend om te zien hoe de grondtroepen en luchtstroepen zo goed samen kunnen werken!

In de namiddag was ik dan ook bij de Red Devils terecht gekomen en vroegen ze of ik hun even kon helpen met de verkoop van hun spullen. Na de vlucht van de Red Devils was het ook super leuk om hun ritu-

eel mee te maken: allemaal samen een duvel drinken en veel plezier maken!

's Avonds hebben we dan nog allemaal samen gekeken naar de Patrouille De France waarna ik terug naar huis moest gaan! Het was een super leuke ervaring en volgend jaar ga ik zeker en vast naar Sanicole Air Show!

Maxine Van Molecot



De NH90 van de Belgische Luchtcomponent

Interview: Devil 4, Stef Braem

Ik heb de kans gehad om een van de Red Devils te interviewen. Dit was Devil 4, Stef Braem. Stef is 13 jaar in dienst geweest bij Defensie en is in 2014 bij het leger weggegaan. Hij mag jaarlijks nog een aantal uren blijven vliegen voor de luchtmacht. Stef was eerst helikopterpiloot, daarna instructeur op Marchetti en dan ook nog teamlid van de Red Devils.

Welke opleiding heeft u gevolgd?

Voor ik bij het leger ging, volgde ik de opleiding privaat piloot in Ursel. In 2000 heb ik testen gedaan voor militair piloot en ik was geslaagd. Met 26 piloten heb ik de opleiding hulpkader gevolgd en ben samen met 4 anderen piloot geworden. De opleiding begon op Marchetti en daarna Alphajet. De opleiding duurt ongeveer 3 jaar. In het begin krijg je een militaire initiatiefase, daarna theorie en praktijk.

Mocht u zelf kiezen op welk toestel u ging vliegen?

Ik mocht mijn voorkeur geven, maar de luchtmacht kiest zelf naargelang hoeveel plaatsen er zijn. Mijn keuze was F16, maar

ik moest op helikopter vliegen. In het begin vond ik dit niet leuk, maar na mijn opleiding ging ik dit toch graag doen.

Bent u ook op missie geweest, zo ja welke?

Ik ben met de Agusta naar Bosnië geweest. De oorlog was gedaan, maar het was om de orde te handhaven. Ik ben daar 2 maand geweest. Het was een zeer leervolle missie.

Wat is u het meeste bijgebleven?

Verschillende dingen. Ik ben nu 13 jaar bij de luchtmacht geweest. In die 13 jaar heb ik dingen meegemaakt en gezien die je als burger nooit zou meemaken. Bv. De eerste keer dat ik alleen mocht vliegen met een jet, Bosnië, 5 jaar instructeur. Wat altijd leuk blijft, is het moment dat je als instructeur tegen een piloot in opleiding mag zeggen dat ze alleen mogen vliegen.

U maakt deel uit van de Red Devils, wat is daar het leukste aan?

Dat klopt. Veel zaken, maar een van de leukste is dat we dingen mogen doen die iemand anders niet mag doen, namelijk op lage

hoogte met 4 samen vliegen. Het allerleukste is dan weer dat mensen op een vliegshow naar ons toekomen en zeggen dat ze het een leuke show vonden en een handtekening vragen. De mensen geven waar ze voor komen en ervoor zorgen dat ze een goede dag hebben, hoort hier ook bij.

Wat gaat u nu doen?

Ik ga weg van de luchtmacht. Het is tijd om iets anders te doen: ik ga op privéjet vliegen en opleidingen geven voor toekomstige piloten. Maar ik blijf ook reservist. Dat wil zeggen dat ik 50 dagen per jaar terecht kan bij de luchtmacht om te vliegen.

Hoe komt het dat er zo weinig vrouwen zijn bij de luchtmacht?

Vroeger werd er geen onderscheid gemaakt tussen de sportproeven voor de mannen en de vrouwen, waardoor er weinig vrouwen slaagden. Fysiek was het te zwaar. Nu hebben ze de sportproeven aangepast waardoor er meer vrouwen in de luchtmacht komen.

Maxine Van Molecot



Sabien en Yoel bij het aanleggen van een grasperk



Piet als boordcommandant Bobcat, samen met Maarten en Peter

Het zal straks wel opentrekken ...

Het was weer een druk begin van het nieuwe schooljaar. We hadden nog maar net de groep Singles mogen verwelkomen in onze club en we moesten reeds de voorbereidingen treffen voor de 'Be a pilot for a day' van 6 september. De voorbereidingen – we doen het ondertussen voor de 6e keer – verliepen vlot. De reclamepanelen werden voorzien van de nieuwe datum en in het zicht geplaatst aan de Hannuistesteenweg, het event werd gedeeld via de 'social media' en de persteksten werden opgenomen in de kranten en hun on-line versies. Laat de inschrijvingen maar komen!

Uiteindelijk waren er 12 ingeschreven deelnemers, wat uiteindelijk niet zo veel is ... als je terugdenkt aan de eerste edities. Komt er al wat sleet op de formule? Dankzij vele helpende handen verloopt de dag altijd zeer vlot. Onthaal, broodjes bestellen en ticketverkoop wordt gedaan door de jeugd en dat is voor de deelnemers al een eerste goed contact met de club. Na mijn inleidende woordje en info over inschrijvingen en lidgelden door Johan kwamen Julie en Sophie vertellen over hun zweefopleiding. Dit maakt altijd veel indruk, je hoort ze bijna denken: 'zij hebben hun droom reeds kunnen realiseren, zou het mij ook lukken ooit alleen te kunnen zweven?' Er waren ook enkele meisjes onder de deelnemers, daarom is het ook goed dat onze 'ladies – did they mention they're gliderpilots – de wouw' goed vertegenwoordigd zijn.

Meermaals heb ik reeds de reactie gekregen over 'zoveel jeugd in de club' en de 'goede sfeer onder de jongeren' en dat trekt andere jongeren aan. Ook van ouders die meekomen krijg ik deze reactie ... het helpt

alleen maar om andere jongeren de stap te laten zetten naar onze club.

mers aan de beurt kwamen, werd er beter gevlogen. Of waren dat de 'natuurtalenten' die dan aan de beurt kwamen?



In afwachting van vliegbaar weer wordt de simulator ingezet...

Dus de sfeer zit al goed, nu het weer nog. Eigenlijk had ik oorspronkelijk 'Gorillas in the mist' gekozen als titel voor dit artikel, want zo voelde het wel een beetje aan. 's Ochtend was het al te merken: dichte bewolking, laag boven het vliegveld, nevel en ochtendmist ... het zag er niet goed uit. Het zal straks wel opentrekken. Wanneer we buiten bij de ASK 13 wat uitleg geven wordt er al gevraagd 'we gaan straks toch kunnen vliegen?'. "Ja, ja, het zal straks wel open trekken" (hopelijk?!).

Tegen de middag waren de broodjes er, je ziet, er komt al wat routine in, en als ieder zijn taakje doet loopt alles gesmeerd. Nog maar eens de meteo bekijken ... ze hadden toch opklaringen gegeven? Ja, ja, het zal wel opentrekken. "Weet je, we zullen eerst met z'n allen naar de flightsim gaan, dan zijn we alweer anderhalf uur verder." Om beurt konden de deelnemers een testvluchtje maken in de flightsim. De eersten die erin zaten moesten nog wat gewoon worden aan de besturing, maar naarmate meer deelne-

Rond half vier werd uiteindelijk alles in piste klaargezet. We zouden eraan beginnen. Van 'het zal straks wel opentrekken' was nog niets in huis gekomen. "Het plafond is zeker 500 meter, dus we kunnen vliegen. De hele groep keek er al lang naar uit om de lucht in te kunnen gaan, dus na de flightsim zouden ze nu van het 'échte werk' kunnen proeven. Ik was instructeur van dienst en zou als eerste met de 'lesbak' vertrekken. "Wie wil er als eerste mee?" "Ikke!" werd er geroepen, en al gauw zaten we klaar in de ASK 13 voor de eerste vlucht. Van 'snuffelen' waar de beste thermiek zat was geen sprake. Er was nog steeds dichte mist. Hoe hoger je ging, hoe minder je zag. Als je voor je keek zag je een witte muur. Ik moest heel geconcentreerd vliegen en naar beneden blijven kijken om visueel contact te houden met het vliegveld. Piet, sleeppiloot van dienst, zorgde er ook steeds voor dat we na het loskoppelen met een rechtse bocht weer richting vliegveld vlogen. Voor mij als piloot niet zo relax vlie-



Theo maakt zich klaar voor een lesvlucht

gen, opperste concentratie ... maar voor de deelnemers hun eerste vliegervaring. Hun enthousiasme, verwondering en genieten van deze eerste zweefvliegervaring (ondanks de zeer beperkte zichtbaarheid) maakte al veel goed. Na deze eerste vlucht besprak ik toch even met de andere piloten wat we zouden doen: verder vliegen om ieder zijn vlucht te laten doen of de deelnemers hun ticket later – bij beter weersomstandigheden – laten komen opvliegen? Nee, nee ... vliegen maar! Het zal nog wel open trekken.

Ondertussen zat reeds iemand anders klaar voor een volgende vlucht. Dat dat een van de

meisjes was, en dat Yves zich dus klaarmaakte om die vlucht te doen, zal niemand verwonderen. Wanneer ik nadien met André sprak over de vliegcondities, hoorde ik toch ook hoe hij probeerde visueel contact te houden met het vliegveld en dat het niet zo aangenaam vliegen was. Misschien kunnen we nu allemaal IFR op onze licentie laten zetten?

Wanneer ik achteraf met de deelnemers sprak, en hen daags nadien nog een foto-link doorstuurde kreeg ik nog enkele leuke reacties. De meesten hadden toch van hun vlucht genoten. Ook Marie-Laure – vroeger nog luchtkadet geweest- die op de



André klaar voor de start

valreep nog een vluchtje kon meepikken, was enthousiast en heeft hopelijk de smaak weer te pakken. De dag nadien heb ik nog gevlogen met Manu die ook zeer enthousiast was ... zelfs z'n vader was onder de indruk en vroeg of ze eventueel samen aan het zweefvlieggkamp konden meedoen.

We hebben weer vele mensen laten proeven van onze mooie sport. De informatieaanvragen voor het zweefvlieggkamp komen langzaam binnen. Het weer buiten beschouwing gelaten, denk ik dat we mogen spreken van weer een geslaagde editie van 'Be a pilot for a day'. Dank aan iedereen die hieraan meewerkte.

En als het nog eens zo bewolkt of mistig is ... één ding is zeker: het zal wel opentrekken, al weet je nooit wanneer!

Koen Pierlet



En bij deze is de lier helemaal klaar voor gebruik op ons vliegveld...

Buitenlandingen

Echte buitenlandingen

Datum	Piloot	Landingsplaats	Toestel	Imm.	Afstand (km)
10/04	Jan Waumans	Moustier saint Marie (F)	LS1c	D-3162	36,5*
12/04	Bart Huygen	Manosque (F)	Discus 2b	OO-YMR	7*
15/04	Johan Vanhoyland	Brunet (F)	Discus CS	D-9870	27*
28/04	Senne Vandenputte	Pontillas	ASW 19	D-6925	27
14/05	Johan Vanhoyland	Longvilly	Discus CS	D-9870	29,4**
14/05	Yves Ruymen	Amberloup	Discus 2b	OO-YMR	8**
16/05	Johan Vanhoyland	Auby	Discus CS	D-9870	28**
15/06	Bart Huygen	Orp-le-Grand	Discus 2b	OO-YMR	7
22/06	Koen Pierlet	Merdorp	ASW 19	D-6925	15,5
22/06	Johan Vanhoyland	Opheylissem	Discus CS	D-9870	2,7
03/07	Koen Pierlet	Goetsenhoven	Ka 13	D-6901	1,6
06/08	Johan Vanhoyland	Marcoux (F)	Discus CS	D-9870	60*
18/08	Bart Huygen	Greoux-les-Bains(F)	Discus 2b	OO-YMR	4,8*

Halve buitenlandingen

09/04	Bart Huygen	Saint Auban (F)	Discus 2b	OO-YMR	40*
10/04	Bart Huygen	Saint Auban (F)	Discus 2b	OO-YMR	40*
12/04	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (F)	Discus CS	D-9870	40*
14/04	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (F)	Discus CS	D-9870	40*
16/05	Yves Ruymen	Bertrix	Discus 2b	OO-YMR	20**
17/05	Yves Ruymen	Bertrix	Discus 2b	OO-YMR	20**
17/05	Johan Vanhoyland	Charleville-Mézières (F)	Discus CS	D-9870	60,5**
30/05	Johan Vanhoyland	Terlet (N)	Discus CS	D-9870	100,5***
30/05	Sébastien Mathieu	Terlet (N)	LS 3	D-1945	100,5***
04/08	Johan Vanhoyland	Seyne Les Alpes (F)	Discus CS	D-9870	82*
17/08	Johan Vanhoyland	Puimisson (F)	Discus CS	D-9870	33,5*

* vanuit Vinon (F)

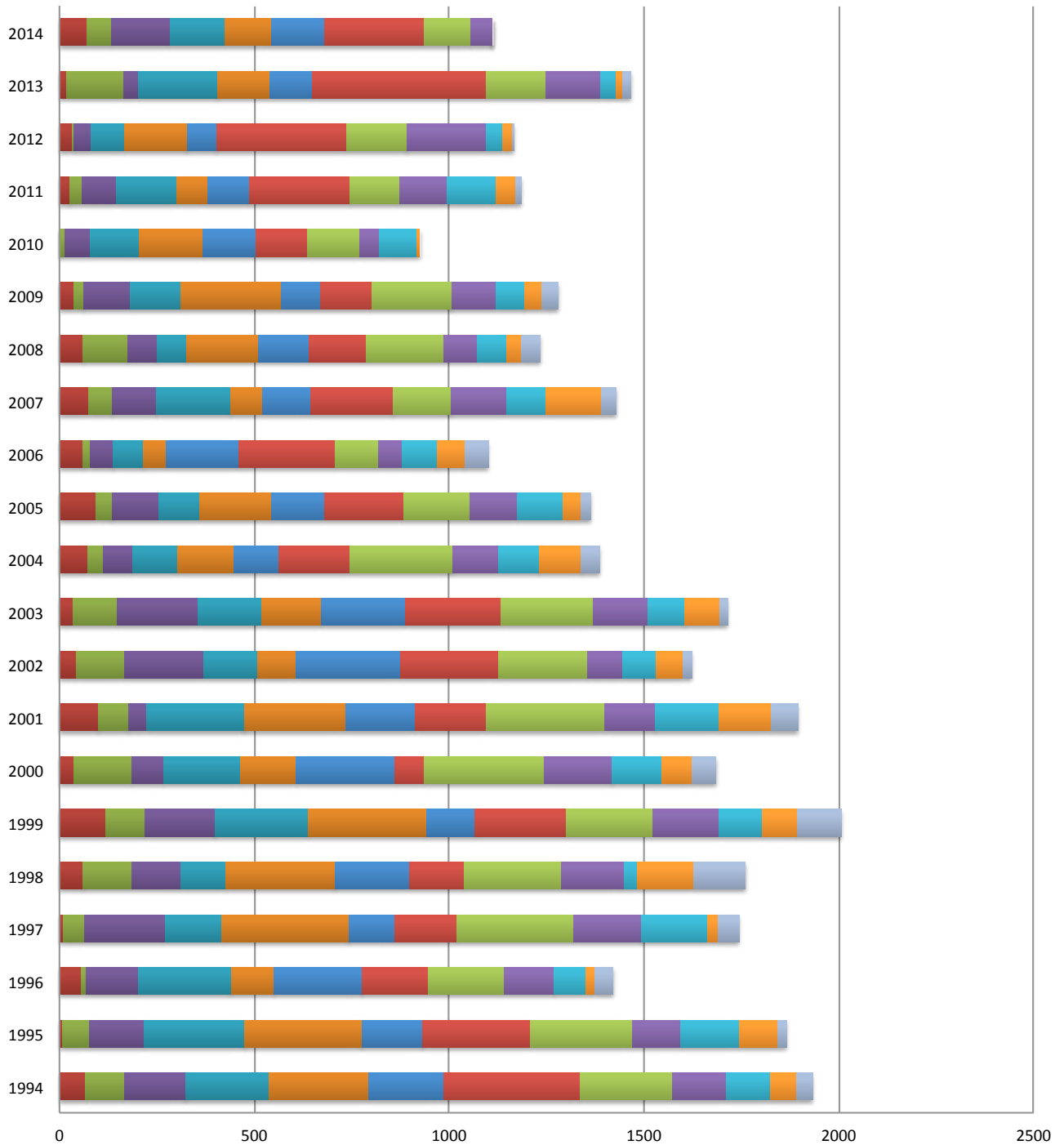
** vanuit Saint-Hubert

*** vanuit Weelde



Statistieken

Aantal vluchten per jaar



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Januari	67	8	55	10	60	118	38	100	44	35	73	94	61	74	60	37	0	27	33	19	71
Februari	100	69	13	55	125	102	148	77	123	113	40	42	18	62	115	25	15	30	3	146	63
Maart	158	140	134	206	127	179	81	46	203	208	74	120	59	113	75	120	64	89	44	38	150
April	212	259	239	146	114	239	198	251	139	164	116	103	77	191	76	130	125	155	87	203	141
Mei	257	300	110	326	281	305	143	260	97	153	144	186	59	81	185	257	164	80	161	134	119
Juni	192	156	225	118	191	124	252	180	269	214	117	136	187	123	130	100	137	107	76	108	137
Juli	350	276	171	159	140	234	75	181	252	247	181	202	247	213	146	132	132	258	332	447	256
Augustus	238	263	194	299	250	222	309	305	228	235	264	170	111	148	199	206	133	128	156	153	118
September	137	124	129	174	161	170	175	130	90	142	118	122	61	142	86	114	51	121	203	140	55
Oktober	113	150	80	171	35	111	127	162	87	94	104	118	89	102	76	73	97	126	42	41	0
November	68	99	23	26	144	89	78	134	69	90	108	45	72	141	37	44	5	49	25	16	0
December	41	22	48	54	132	114	61	70	22	20	47	26	60	39	49	42	0	16	4	22	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

Mattijs Cuppens
Ruben Michaux
Maxine Van Molecot
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Roel Trappeniers
Johan Vanhoyland
Julie Vanhoyland
Jan Waumans

Foto's

Mattijs Cuppens
Maxine Van Molecot
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Johan Vanhoyland

Internet homepage

<http://www.dewouw.net/>

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
Tel. 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

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

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

demagro

ELECTRO



50.848757,4.716431

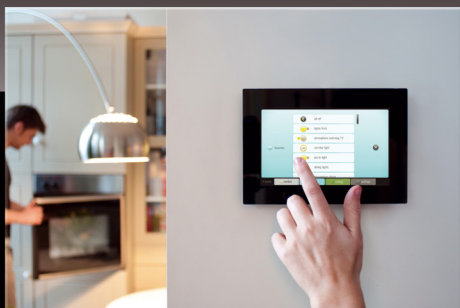
Speciale voorwaarden
voor leden van De Wouw

ALLE ELEKTRISCHE MATERIALEN VOOR:

NIEUWBOUW

RENOVATIE

VERBOUWING



- * INSTALLATIEMATERIAAL
- * VERLICHTING
lichtadvies & lichtstudies
- * HOME CONTROL
- * HUISHOUD ELEKTRO
- * VENTILATIE
- * GEREEDSCHAPPEN



