



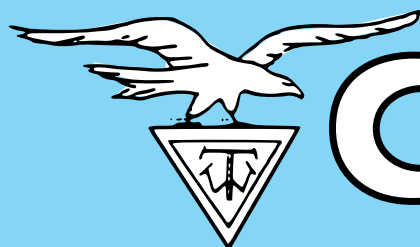
België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

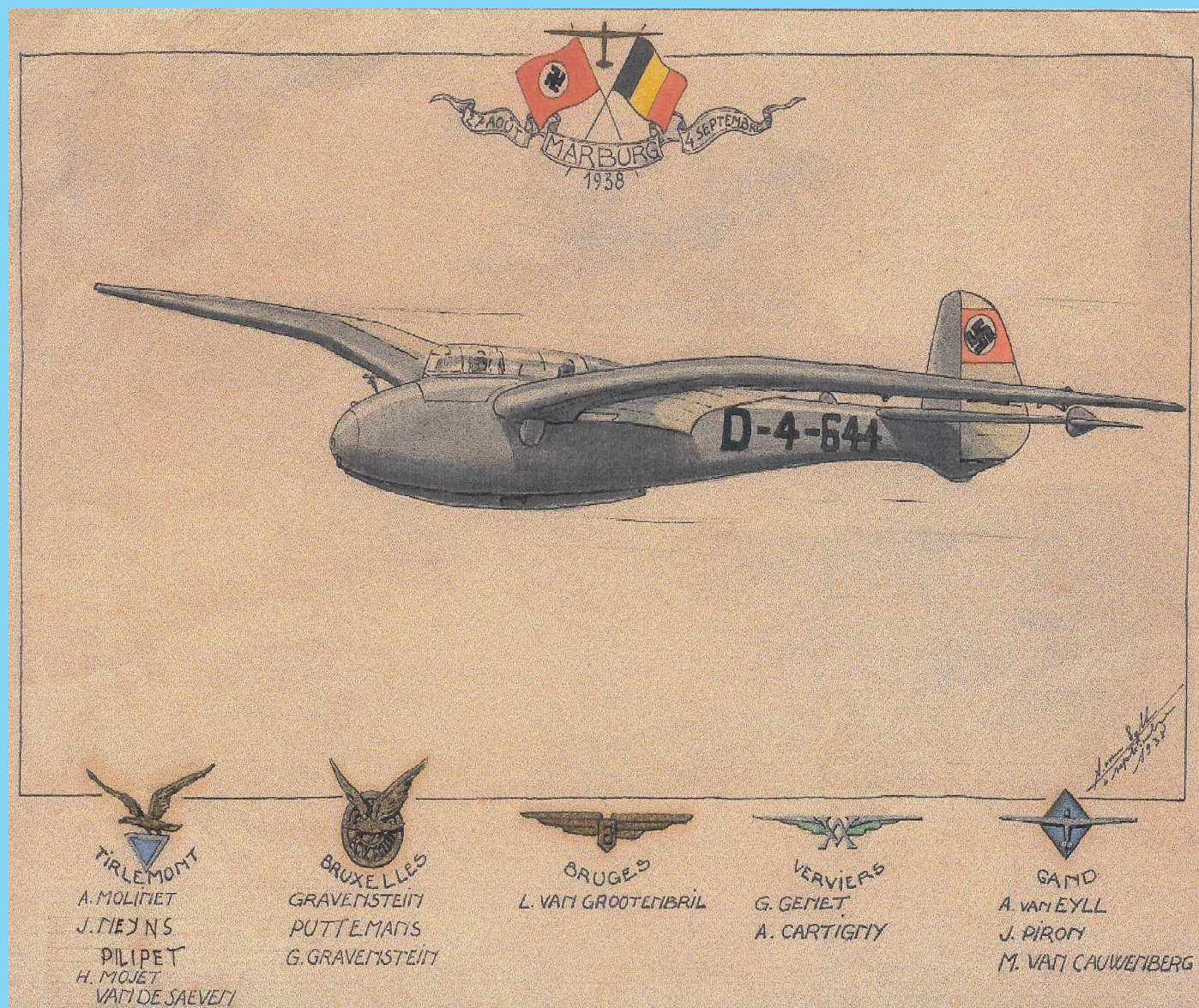
Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 20 nummer 4
Van oktober tot december 2014



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 20 nummer 4
Van oktober tot december 2014

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Nieuwe motor voor Robin



Onze Robin is begin november overgevlogen naar Antwerpen om een nieuwe motor te laten plaatsen. Maar alvorens het sleeptoestel vertrok, werd het nog eens grondig gewassen...



Van 15 november tot en met Pasen wordt er op zaterdag telkens gestart met onze lie. Op zondag slepen we met een vervangtoestel: een Piper Cub PA18, net zoals onze VVC...

Een 2e ASK23B in de club



De Sint bracht op 6 december ook een cadeautje voor de (beginnen-)de clubleden: een ASK23, gekocht van de Gelderse Zweefvlieclub uit Terlet in Nederland...

In dit nummer

Een 2e ASK23 in de club	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Halloweenwandeling.....	3
Verhaal halloweenwandeling.	3
Vlieggkamp Marburg am Lahn	6
De rubberstartmethode.....	9
Sportcommissie 2014.....	10
Sportcommissie 2015.....	10
Onderhoud	11
Juniorenweekend 2014.....	12
Juniorenweekend 2015.....	12
Mijn kortste vlucht ooit.....	13
Milieu.....	13
Charron 2014.....	14
Charron door de jaren.....	15
500 km vanuit Goetsenhoven	16
Diamanten leden	16
Buitenlandingen 2014.....	17
Vliegveld	17
Foto's nemen of filmen.....	18
Prestaties	18
Vorige Cumulus.....	18
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Tekening gemaakt in 1938, naar aanleiding van het vlieggkamp in Marburg am Lahn. Het toestel is een Kranich (zie artikel)

Woordje van de redactie

Het jaar 2015 staat voor deur. Dus alweer een jaar dat bijna voorbij gevlogen is. Getallen ga ik jullie nog niet meegeven. Wij hopen toch nog enkele dagen van 2014 onze vleugels uit te slaan. Ook tussen Kerst en Nieuwjaar gaan wij trachten onze lier uit de loods te halen, toch als het weder even wil meezitten.

En Johan en Bart gaan ten zuiden van de evenaar, in het Zuid-Afrikaanse Douglas, trachten enkele prachtige vluchten aan hun palmares toe te voegen. Reeds bij het zien van enkele plaatselijke, recente luchtfoto's begin je te watertanden.

Ten laatste vanaf 7 april 2015 zullen wij rondvliegen met een Europese vlieglicentie, uitgereikt door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Deze is ook pas geldig als je in 't bezit bent van een geldig medisch attest. En dit laatste is een verantwoordelijkheid van de piloot zelf. Hij of zij moet dit opvolgen. Indien je niet in het bezit bent van deze twee documenten, kun je niet solo vliegen.

Gelijklopend hebben bijna alle clubs van de Liga beslist om volgende jaar (wanneer?) te starten met een ATO (Approved Training Organisation). Wij hebben dat niet gedaan uit eigen beweging, maar het werd ons opgelegd door Europa (EASA). Dus alle opleidingen en examens, zowel theoretische als praktische, moeten gebeuren in de schoot van deze organisatie. Al onze instructeurs hebben reeds een verplichte bijscholing achter de rug. In wezen gaat er weinig veranderen. Ware het niet dat het ons allemaal meer geld gaat kosten en veel meer paperassen.

Gaan wij hiermee beter of veiliger vliegen. Naar mijn bescheiden mening, neen. Ons huidig systeem draait reeds meer dan zestig jaar zeer goed. Onze Federale overheid heeft dit steeds toegestaan. Waarom dan veranderen? Wel, stel deze vraag aan de bureaucraten en politici van Europa. Tot hier ben ik nog geen enkel redelijk antwoord tegen gekomen. Al onze politici schreeuwen van de daken dat ons systeem eenvoudiger moet worden, de papierberg laten dalen. Wat stellen we vast, het omgekeerde.

Maar toch aan iedereen nog prettige eindejaarsfeesten en een gelukkig, voorspoedig en veilig 2015.

Theo Stockmans

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 maart 2015**

Activiteitenkalender

- › **Wo 25 december 2014 – Zo 04 januari 2015:** Kerstkamp (slepen en of lieren)
- › **Zo 11 januari:** les lucht-ruim (10u – 12u30)
- › **Za 24 januari:** les lucht-ruim (19u – 21u)
- › **Za 31 januari:** Algemene Vergadering zweefvliegen (*)
- › **Za 07 februari:** Symposium Liga te Oostmalle (zie affiche in clublokaal)
- › **Vrij 20 februari:** examen zweefvliegen
- › **Vr 06 maart:** Vleugeluitreiking (*)
- › **Wo 18 maart:** Lenteconcert ten voordele van 't Prieltje te Tienen
- › **Za 21 maart:** Algemene Vergadering (*)

(*) een persoonlijke uitnodiging volgt

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

Halloweenwandeling

Zaterdag 8 november 2014. Het is weer zover: de jaarlijkse Halloween wandeling, georganiseerd door de jeugd. Laura is enkele weken bezig geweest met het schrijven van het verhaal en het be- loof iets spannend te worden. De rest van de jeugd is bezig met het nakijken van de route, hout halen voor de vuurkorf, de tent en decoratie zoeken en natuurlijk het eten maken voor na de wandeling.



Balletjes in tomatensaus, halloween-style...

We hebben even getwijfeld of er nog een extra editie zou komen, maar al snel kwamen we tot de conclusie dat het de voorbije jaren toch steeds zeer geslaagd was en we steeds positieve reacties ontvingen. Dus, editie 2014 was in aantocht.

Het concept was hetzelfde als vorig jaar: eerst een aperitiefje in de bar, dan een wandeling van enkele kilometers met onderweg enkele verhaalpunten en een keerpunt. Na de wandeling was er dan nog

balletjes in tomatensaus met puree voorzien, gevolgd door lekkere chocomousse. Op het keerpunt kon je even opwarmen bij het vuur en iets warm of sterk drinken. De muzikinstallatie op het keerpunt hadden we te danken aan de papa van Jens en zorgde voor wat extra sfeer.

Zoals ik al zei heeft Laura dit jaar het verhaal geschreven. Hier heeft ze lang aan gewerkt en dat was eraan te merken. Het was een mysterieus verhaal dat zich afspeelt in het jaar 2068. Een zweefpilot moet een buitenlanding maken en ziet hierbij een vliegveld liggen dat nergens te bespeuren is op zijn kaart, het vliegveld van Goetsenhoven. Eens hier geland blijkt alles verlaten en vervallen te zijn. Na het binnengaan van enkele gebouwen vond hij verschillende lijken. Even later kwam hij ook tot de vaststelling waarom deze lijken hier lagen: er was een mysterieus wezen op dit vliegveld. Wie deelgenomen heeft kent het hele verhaal...

We organiseren deze wandeling om iedereen, inclusief onszelf een leuke avond te bezorgen. Hierin zijn we weer goed geslaagd volgens mij. We hebben veel positieve reacties gekregen, wat zeker leuk is om te horen na al onze voorbereidingen. Nogmaals bedankt aan iedereen die geholpen heeft en aan iedereen die heeft meegewandeld. En wie weet, misschien tot volgend jaar!

Senne Vandenputte

Verhaal halloweenwandeling

› Verhaalpunt1

Een mooie vliegtag liep ten einde en Ryuk vloog ter hoogte van Tienen, op zoek naar nog een laatste restje thermiek om terug in Geraardsbergen proberen te raken. Het zweefseizoen van 2068 was goed geweest en Ryuk had enkele van zijn persoonlijke records gebroken, zo had hij voor het eerst enkele vluchten van 700km kunnen maken. De hoop om nog terug geraken vervloog en toen hij op 600 meter nog steeds niets gevonden had, begon hij al uit te kijken naar een eventueel buitenlandingsveld. Meteen viel hem de kruispiste ten zuiden van de stad Tienen op. Vreemd, dacht Ryuk, hij had hier al vaker gevlogen en dit vliegveld was hem nog niet eerder opge-

vallen. Hij zocht op zijn kaart, maar het was nergens te vinden. Volgens deze kaart zou deze kruispiste niet horen te bestaan, maar zou daar landbouwgrond moeten zijn. Zelfs al zou dit een in onbruik geraakt vliegveld zijn, dan nog zou dit aan gegeven moeten zijn op de kaart met de vermelding of het al dan niet bruikbaar is om in noodgevallen op te kunnen landen. De velden errond waren ofwel begroeid met maïs, ofwel te klein, ofwel onbereikbaar voor de ophaalploeg. Afgezien van de enorme hoeveelheid onkruid en kleine struiken die in de goten en op de grasstroken groeiden, leken de runways in goede staat. Daarom besloot hij op 200m om daar buiten te landen.

› Verhaalpunt2

Nadat hij geland was, probeerde Ryuk te bellen naar Daniels, zijn ophaalploeg voor vandaag. Maar al snel moest hij vaststellen dat hij geen enkel bereik had, dus er zat niets anders op dan op zoek te gaan naar een telefoon in de buurt. Aan de ene kant van het vliegveld stonden de resten van wat ooit een hangar en een torengedebouw was, aan de andere kant stonden enkele vervallen hangars met centraal een klein gebouw. Ryuk besloot naar het kleine gebouw toe te gaan. Bijna daar aangekomen passeerde hij de grootste van de vier hangars. Binnenin stonden een tiental aanhangers en een motorvliegtuig, het leek wel of ze zomaar achtergelaten waren. Hij liep

verder en merkte dat het gebouw ooit wit geweest moest zijn, maar nu waren de muren vuil en deels overwoekerd door klimop en mos. Hij liep verder naar de deur en wilde binnen gaan, maar de deur was langs binnen met een stoel geblokkeerd. Dus moest hij langs één van de gebroken ramen naar binnen kruipen. Binnen was het chaos tot en met, de vloer was bezaaid met glasscherven, resten van houten meubels en vieze, glibberige smurrie. Hij liep eerst naar de geblokkeerde buitendeur en haalde de stoel weg. Tegenover de deur zag hij een kastje met een computerscherm staan, maar de systeemkast was volledig vernield, het leek wel alsof iemand hem bewerkt had met een zware bijl. Naast de buitendeur was een lokaal met min of meer intacte stoelen en banken, ook daar stond een pc en ook daar was de systeemkast aan gruzelementen geslagen. Na enkele minuten zoeken vond hij een telefoon achter de toog, maar ook deze leek met veel geweld vernield. Hij liep verder de keuken in en daar rond de achter deur lag een hoop beenderen. Niet zomaar beenderen, het waren beenderen van minstens zes mensen, aan het aantal schedels te zien. Vele waren kapot, ingeslagen, verpletterd of doorboord. Er kwam een gedachte in hem op: zij zijn in een hoek gedreven en dan genadeloos afgeslacht. In paniek draaide hij zich om en rende weg. In zijn haast gleeed hij uit en belandde in de donkergrijze smurrie. Hij sprong meteen terug recht en rende verder. Buiten spurtte hij naar de oprit, maar enkele meters voor de straat botste hij tegen een onzichtbare muur.

› Verhaalpunt3

Een krachtveld. Ryuk had al geruchten gehoord dat defensie over deze nieuwe geavanceerde technologie zou beschikken,

maar tot nu toe had hij deze beschouwd als niet meer dan cafépraatjes. Blijkbaar was het toch waar, maar dan wil de overheid dit vliegveld en wat er hier gebeurd is angstvallig verbergen voor de buitenwereld. Hij moest al niet meer proberen om een andere uitgang te zoeken, want het krachtveld zou rond het hele domein lopen. “Ik ben erin geraakt met een zwever, blijkbaar strekt het krachtveld zich niet zover uit in de hoogte, dus moet ik er ook weer uit geraken met een vliegtuig.”, dacht hij. Voor het eerst had hij spijt dat hij niet voor een zelfstarter had gekozen toen hij zijn zwever had gekocht.

› Verhaalpunt4

Het motorvliegtuig in de grootste loods leek nog min of meer intact, maar de enorm grote en vooral zware poorten weigerden open te gaan. Tijdens zijn zoektocht naar een breekijzer stuitte hij op nog meer lijken, net als in de keuken leken de meesten ineen hoek gedreven en vermoord. Vijf in een werkhuis, drie in een klein kamertje waar de potjes met rondellen, vijsjes, moeren enzovoort in rekken stonden die tot tegen het plafond kwamen. Er lagen er nog vier in de parachute kamer, twee van hen waren zelfs op de ijzeren kasten gekropen, maar aan hun vreselijke lot hadden ze niet kunnen ontsnappen. Uiteindelijk vond hij een breekijzer, maar zelfs na een half uur wrikken gaven de verroeste poorten nog geen duimbreed mee. Toen hij de caravan doorzocht vond hij een heleboel editie van een tijdschrift genaamd ‘Cumulus’. Na enkele artikels gelezen te hebben, had hij begrepen dat dit een oude militaire basis was, waar zich later een vliegclub heeft gevestigd. De laatste editie dateerde van januari 2015 en daarin las hij dat de meeste oude militaire gebouwen aan het verkrotten

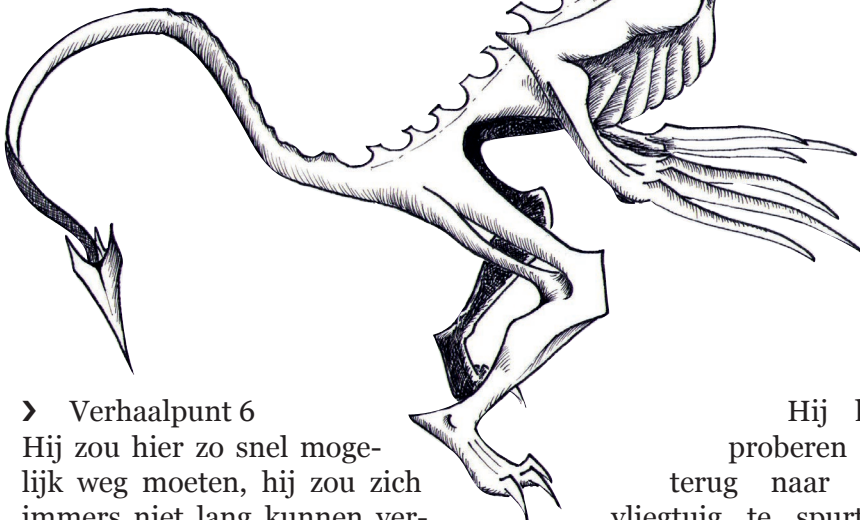
waren en dat het vliegveld te koop zou staan.

De volgende loods was wel op slot, maar doorheen de jaren waren er enkele golfplaten losgekomen. Ryuk kon dus gewoon langs binnen de poorten openen. Hier stonden nog enkele zwevers en een motorvliegtuig, de laatste loods was leeg op enkele banden na. De oranje-witte laagdekker leek zijn enige hoop om weg te geraken, maar er zaten scheuren in de vleugels en allerlei ongedierte had de bekleding van de stoelen bewerkt, ook de leidinkjes van de instrument en de motor waren niet gespaard gebleven. Maar bovenal waren de brandstoftanks nog ongeveer halfvol. Dus begon Ryuk het vliegtuig zo goed als mogelijk op te lappen, maar hij begon ook stilaan honger te krijgen en buiten werd het langzaam aan donker.

› Verhaalpunt5

Een paar uur later moest Ryuk wel stoppen met werken omdat het te donker werd, hij klom in het vliegtuig en viel in slaap op de achterbank. Midden in de nacht werd hij wakker door tikkende geluiden. Eerst dacht hij dat dit gewoon takken waren die door de wind tegen de loods werden geslagen, maar toen zag hij beweging in de buurt van de linkervleugel. Voorzichtig ging hij rechter zitten om beter te kunnen zien. Het wezen dat daar stond leek noch op een mens noch op een dier, het was tamelijk groot en aan elke hand zaten drie lange mesachtige klauwen. Op zijn rug zaten benige uitsteeksels en zijn lange staart eindigde in een scherpe punt, die ongetwijfeld even scherp was zoals hij eruit zag. Het liep gekromd en bij elke stap die het zette tikten de klauwen aan de poten op de betonnen ondergrond. Langzaam en op zijn hoede sloop het langs het vliegtuig heen.

Ryuk liet zich terug zakken en probeerde daarbij geen geluid te maken, want hij kon zich niet voorstellen dat dit monster een planteneter was en hem met rust zou laten. Hij moest zich nu ook niet meer afvragen hoe al de doden die hij hier heeft gezien aan hun eind zijn gekomen. Het leger moest hier op tijd achter gekomen zijn en had dit gebied afgesloten om te voorkomen dat dit monster vrij door het land zou kunnen lopen. Maar waarom hebben ze het niet gewoon doodgemaakt? Waarom houden ze dit verborgen? Wat is dit voor een monster en waar komt het vandaan? Er spookten zoveel vragen door zijn hoofd.



› Verhaalpunt 6

Hij zou hier zo snel mogelijk weg moeten, hij zou zich immers niet lang kunnen verstoppen voor dit monster, anders zou hij net als die anderen eindigen. Die nacht deed hij geen oog meer dicht, hij heeft die nacht het monster niet meer terug gezien. Van zodra het weer licht werd, kwam hij uit het vliegtuig en keek voorzichtig naar buiten. Geen enkel teken van leven. Het was blijkbaar een nachtdier.

Toen het begon te schemeren wilde hij een poging doen om te vertrekken. Hij deed de poort open en trok het vliegtuig buiten en startte de motor. Alles ging min of meer goed, maar net nadat het vliegtuig van de grond kwam, klonk plots het geluid van iets dat brak en begon de motor oorverdovend

luid te ratelen. Ruw kwam het vliegtuig terug op de tarmac terecht. Dit zou hij vast en zeker niet meer kunnen herstellen.

Hij was nu dicht bij de oude militaire basis, misschien was daar nog een vliegtuig? Het leek onwaarschijnlijk maar het was het proberen waard. Er stond een gedemonteerde 'vliegende balk', maar voor de rest waren de twee hangars leeg.

Terwijl de zon verdween in het westen zag hij niet één, maar tientallen monsterstevoorschijnen.

Hij kon proberen om terug naar het vliegtuig te spurten, maar hij wist dat hij gezien zou worden en dat hij het niet zou halen tot aan het vliegtuig. Hij zou hier een schuilplaats moeten vinden en maakte aanstalten om zich om te draaien toen één van hen hem in de gaten kreeg en de rest waarschuwde: een luide brul gevolgd door een reeks klikkende geluiden. Nu vestigden de anderen ook hun aandacht op hem. Zo snel hij kon draaide hij zich om en liep het bos in.

› Verhaalpunt 7

In het bos stonden nog meer verlaten gebouwen, hij aarzelde niet en liep het eerste gebouw binnen op zoek naar een verstopplek. Hij kwam in een trap-

penhuis en koos de trap naar de kelders, daar liep hij de eerste de beste deur binnen en sloot die achter zich. Toen keek hij aandachtig rond in de zaal waar hij terecht gekomen was. Het stond er vol met hoogtechnologische apparatuur en in een grote glazen kast stonden potten met embryo's op sterk water. Hij bekeek ze wat beter, dit waren niet zomaar embryo's, het waren duidelijk de jongere versies van de gedrochten die hem opjaagden. Hier kwamen ze dus vandaan. De verlaten militaire gebouwen waren dus maar een façade geweest, om dit ondergrondse laboratorium en de experimenten te verbergen voor de buitenwereld. Maar er moet iets mis gegaan zijn waardoor ze ontsnapt zijn, want ook hier lagen enkele lijken. De overheid zal er alles aangedaan hebben om deze blunder in de doofpot te stoppen.

Ryuk hoorde plots geluiden op de trap: nagels die schraapten en tikten op de vloer, weer een reeks klikken, maar nu in een ander ritme. Ze hadden hem gevonden en begonnen nu hun hele gewicht tegen de deur aan te smijten. Hij vluchtte naar de andere kant van het labo, in zijn haast struikelde hij twee keer. De deur vloog met een knal uit zijn hengsels, belandde een paar meter verder tegen tafel en verbrijzelde daarbij tientallen glazen potjes. Rustig kwamen ze binnen, weer een reeks klikken van hun aanvoerder, ze hoefden hen niet te haasten, ze wisten dat hij in de val zat. Geduldig kamden ze het hele laboratorium uit tot ze hem na enkele minuten vonden. Hij had zich namelijk verstopt in één van de grote kasten. Hij onderging hetzelfde lot als hun vorige slachtoffers een vijftigtal jaren geleden.

Laura Lenaerts

Vliegekamp te Marburg am Lahn

27 augustus–4 september 1938

Op 18 december 1989 heb ik een gesprek gehad met de Tienese verver Gustaaf Van De Saevel. Hij was een van de deelnemers aan dit kamp.

Van onze club namen de volgende vijf leden deel: Alfred Molinet, Joseph (Jef) Neyns, Rene Philipet, Hubert Mojet en Gustaaf (Gust) Van De Saevel. Daarbuiten namen er nog zweefpiloten deel uit Brussel, Brugge, Verviers en Gent (zie cover).

Marburg am Lahn is een Duitse stad gelegen in de deelstaat Hessen met aktueel een 72500 inwoners. Het is in vogelvlucht ongeveer 270 km oostelijk van Tienen.

Tot 1971 was het vliegveld gelegen in de Afföllerwiesen. Ongeveer één km ten noorden van de stad en langs de rivier de Lahn (oostelijk). De Afföllerstraße is van deze plaats nog een stille getuige.

Wegens een industriezone ging het vliegveld dicht. Sedert 1970 heeft de club een onderkomen gevonden op het nieuwe vliegveld van Colbe-Schönstadt, 5 km NO van Marburg. De huidige vliegclub heet: "Kurahessischer Verein für Luftfahrt".

Waarom deze veertien Belgen uitgenodigd werden om er een vliegekamp te volgen, heb ik niet kunnen vinden. Misschien omdat onze toenmalige voorzitter, dokter Paul Moers, goed bevriend was met de Duitse oogarts Jancke, maar zeker is dit niet. Ik ga nu het gesprek weergeven zoals verteld door Gustaaf Van de Saevel.

Wat ik in Marburg am Lahn gezien heb of wat wij maar waren in vergelijking met die Duitsers. En toen wij terug thuis kwamen zaten wij met problemen. Wat

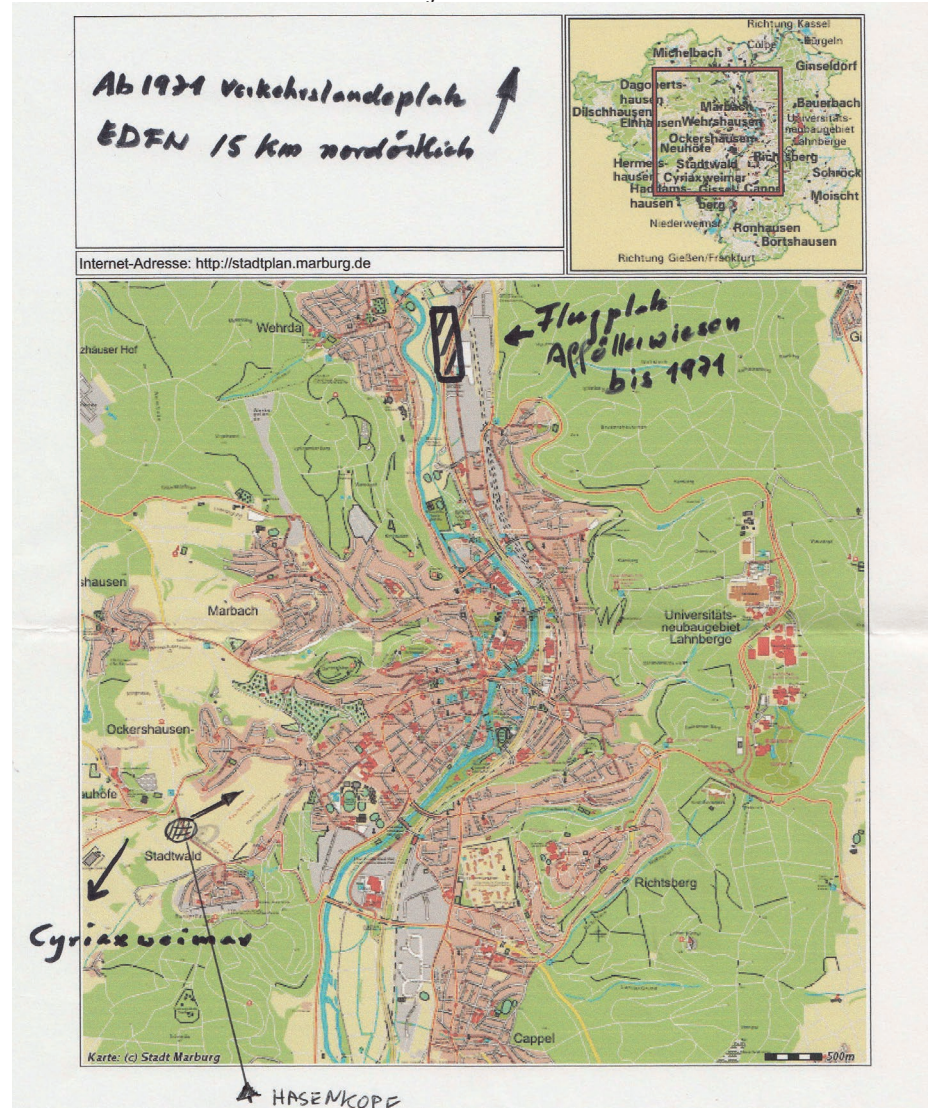
zou je zeggen, je komt van een universitair labo in een keuken terecht. Dat was dus de vergelijking tussen de Duitsers en wij Belgen.

Om te zeggen wat die mannen konden. Fröwein, de plaatselijke vlucht leider, mocht niet vliegen zolang het laatste vliegtuig niet geland was. Hij was verantwoordelijk voor alles wat er op het vliegveld gebeurde. Maar hij vloog ook heel graag. En van zodra dat iedereen aan de grond stond, maakte hij zich klaar. Het was reeds tegen het vallen van de avond en toch ging hij de lucht in.

Wij vlogen er op het vliegveld, gelegen naast de Lahn. Eens opgestegen profiteerde hij nog van de avondthermie. Als hij

zin had om te landen, kwam hij boven ons vliegen en schreeuwde: "bereidt mijn landing voor". Naast de Lahn liep een wandelpaadje. In het begin en op het einde ervan, moest een auto geplaatst worden met zijn koplampen aan. Hij landde, in het donker, op dat paadje.

Als wij gingen eten, werd er telkens een kleine toespraak gehouden. Die kwam er op neer dat al wat wij konden doen, mogelijk gemaakt werd door de Führer Adolf Hitler. Die woorden moesten wij er bij nemen, fel tegen onze zin. Maar in 1938 was er eigenlijk nog niets gebeurd (van oorlogvoeren). Toen gingen de "grote" mannen van Engeland nog spreken en onderhandelen met die van Duitsland. En niemand van ons



Marburg am Lahn met de twee startplaatsen anno 1938

wist wat er ging gebeuren. Als wij aan tafel gingen, mochten wij ook niet onmiddellijk gaan zitten, we moesten achter onze stoel blijven recht staan. Tot wanneer de “baas” Fröwein binnenkwam en achter zijn stoel plaatsnam en zei “Mahlzeit”, dan pas mocht iedereen gaan zitten.

En toen kwamen ze met het eten. Boter was in Duitsland, in het jaar 1938, een zeldzaamheid. Maar wij als gasten, kregen zoveel boter om er ziek van te worden. Iedereen van ons kreeg klonten boter. Dit om ons te laten zien dat er in Duitsland niets te kort was. De tafel was zo geschikt dat er naast iedere Duitser een Belg zat. Dat maakte dat wij altijd in gesprek waren met een Duitser. Ge kreeg dan brood dat geen middageten was, maar wel een ontbijt. Wij smeerden ons brood normaal, maar de Duitsers smeerden hun boterham zeker een vinger dik. Zij profiteerden ervan. Want eens dat wij weg waren, hadden zij er geen meer. Je moest dat gezien hebben, als er geen boter meer op tafel stond, dan gingen de Duitsers naar de keuken om er een klont te gaan halen.

Een andere dag kwamen we de eetzaal binnen en ik voelde mij niet goed. Op tafel lag voor iedereen een gekookt ei met erop een ovale stempel. Om te vermijden dat je er vijf of zes zou gaan eten. Die eieren waren wel gerantsoeneerd. Omdat ik mij niet goed voelde moest ik mijn ei niet hebben en zei dat tegen mijn geboortland, een Duitser. Zo had hij er twee. De Duitser aan mijn andere kant zag dat en verweet hem “Schwein”. Dat ritueel in de eetzaal herhaalde zich dagelijks.

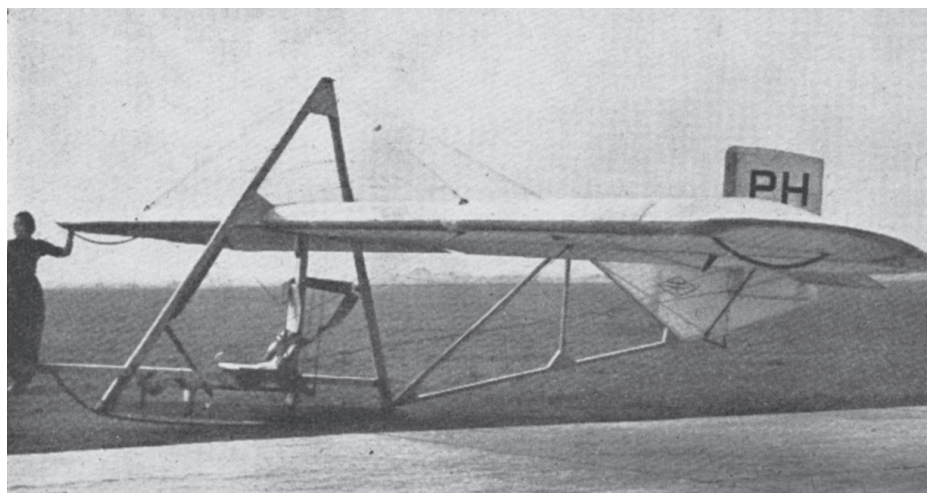
Buiten de eetzaal is er nooit gesproken geweest over Adolf Hitler. Als wij gingen vliegen, stonden de zweefvliegtuigen,

volledig uitgerust, ter onze beschikking. Wij hebben daar nooit iets voor moeten betalen. Het was dus werkelijk een eer om daar mogen gaan te vliegen.

Het overnachten gebeurde in de sportafdeling (Leibesübungen) van de universiteit van Marburg am Lahn (Philipps-Universität). De studenten die hun studies reeds achter de rug hadden, moesten allemaal een specialisatie kiezen, zoals zeilvliegen.

Een namiddag, na het middageten, het was goddelijk weder, zaten wij in een ronde. Er zou geworsteld worden tussen Fröwein en één van zijn leerlingen, een atleet “complet”. Zo iemand als hij in de stad rondloopt, alle vrouwen er naar kijken.

De leerling was in spannende sportkledij en Fröwein, ook professor aan de universiteit, deed zijn vest uit. Op een bepaald ogenblik stond de leerling klaar om Fröwein te vloeren. Deze laatste gaat, op zijn rug, de grond op. Maar op de ogenblik dat de leerling de beweging maakte om de handen van zijn “tegenstrever” stevig vast te nemen, springt deze recht en gaat voor zijn leraar staan en laat hem ook rechtstaan en zegt: “uit alle respect voor mijn leraar”. In België zou dat anders afgelopen zijn.



De ESG Grunau 9

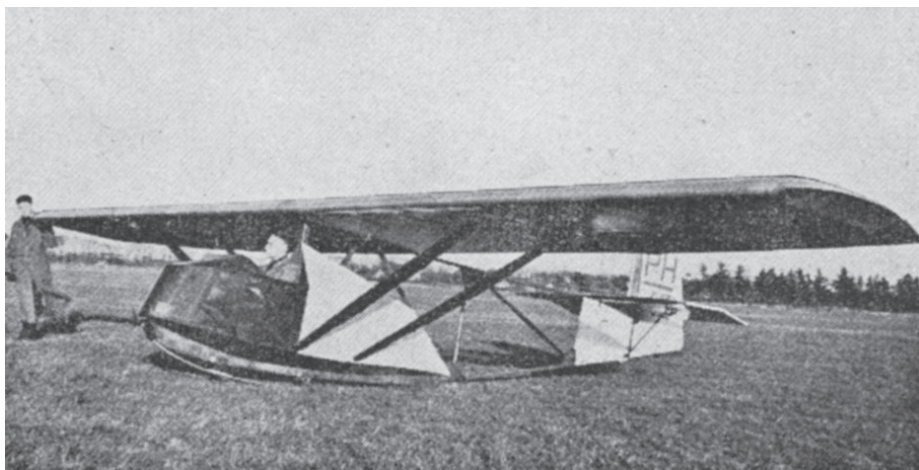
Tot daar het dagelijkse leven.

Met welke toestellen werd er gevlogen. Hier moet ik voortgaan op het vliegboekje van Alfred Molinet (de eerste secretaris van onze club). Als tweezitter was dat de Kranich, als eenzitters de ESG Grunau 9 en de Zögling 12m.

De eerste **Kranich** (zie cover) werd gemaakt door de firma Schweyer in het jaar 1935. De plannen werden getekend door de beroemde Duitse zweefvliegbouwer Hans Jacobs. Dus in 1938 was dat een heel recent toestel. De piloot en leerling zaten achter elkaar. Het had een spanwijdte van 18m en een knikvleugel. Het beste glijgetal lag bij 23,6 bij 75 km/h en de maximum snelheid bedroeg 215 km/u. Alleen al in Duitsland werden 400 toestellen gemaakt. In die tijd was het één van de beste of modernste tweezitters.

In Duitsland vliegen nog een paar van deze toestellen rond.

De **ESG Grunau 9** werd gemaakt door de firma Edmund Schneider gelegen in Grünau (tijdens de conferentie van Potsdam in 1945 werd Grünau Pools en heet nu Jeżów Sudectki). Het eerste toestel vloog in 1928. Men noemde deze eenzitter soms ook “Schulgleiter”. Dus een toestel voor de beginnelingen.



De Zögling 12m

Met een spanwijdte van amper 10,75m bedroeg het glijgetal 10. Speciaal aan dit toestel was de "schedelsplitser". Een soort bescherming van het hoofd als men tegen een hindernis zou aanvliegen.

In een IJslandse club vliegt nog steeds een Grunau 9 rond.

Een derde toestel was de **Zögling 12 m**. Deze eenzitter was één van de verdere ontwikkelingen van de Stamer Lippisch Zöglings. Het werd voor de scholing gebruikt. Met een spanwijdte van 12 m had het toestel een lengte van 6,19 m. Het glijgetal was iets meer dan 10. Deze Zögling was ook voorzien van een "boot" of "ei". D.w.z. de piloot zat in een soort cockpit zonder kap.

Hoe werden deze toestellen in de lucht gebracht?

Hierbij bekijk ik opnieuw het Duitse vliegboekje van Alfred Molinet.

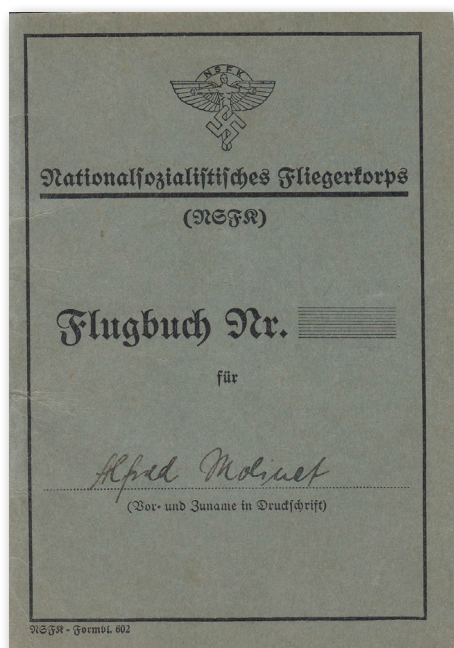
In Marburg am Lahn beschikte men over een lier, sleepvliegtuig en ook de gummistart of rubberkabelstartmethode (sandow in 't Engels) werd toegepast. De start met een rubberkabel gebeurde niet vanop het vliegveld van Marburg am Lahn maar wel ten ZW in de deelgemeente Cyriax Weimar, vanop de Hasenkopf (320 m MSL) (actueel Tannenberg genoemd). Men moest immers vertrekken vanop een hoogte en die was niet aanwezig aan het vliegveld.

In het vliegboekje kan men lezen dat de startrichting oostelijk was. De twee laatste vluchten gingen richting noorden. Vanop de Hasenkopf was dit mogelijk. De vluchten gebeurden met de eenzitter Grunau 9, dus onmiddellijk solo. Er moet wel bij gezegd worden dat Alfred Molinet reeds kon vliegen alvorens naar Duitsland af te zakken. Zowel de lier-, rubberkabel- als sleepstart waren hem niet vreemd.

Een vluchtduur staat er niet vermeld wel "Spr", wat sprong betekende. Tweemaal staat er ook "R" vermeld. Het toestel ging dan niet van de grond maar gleeed over de grond, een soort sledestart.

Hoe de werkwijze met een elastiekstart (Gummiseil in 't Duits) gebeurde, vinden jullie elders in deze Cumulus.

Na twee dagen "elastiekvliegen" werd op het vliegveld van Marburg am Lahn de eerste vlucht met instructeur gevlogen met een Kranich. Een sleepvliegtuig bracht hen in de lucht tot 600m. Met een vluchtduur van 18 minuten, laat veronderstellen dat er geen of weinig ther-



Het vliegboek van Alfred Molinet

Nr.	Datum	Flugzeug	Start-Zeit	Flug-dauer	Höhe	Wind-richtung und Stärke	Gelände	Startart (S, A, B, F, Z)	Bemerkungen, Prüfungen, Eintragungen des Flugbrevets
1	28/8/38	M 20 - ESG		R-			Marburg (Cyriax-Weimar)	G	
2	"	"		Sp			"	"	
3	"	"		Sp			"	"	
4	"	"		R			"	"	
5	"	"		Sp			"	"	
6	"	"		Sp			"	"	
7	30/8/38	"		Sp			"	"	
8	"	"		20"			"	"	
9	31/8/38	D-4-644 Kranich	16:20	18'	600		Marburg - Flugplatz	F	mit Fluglehrer
10	"	"	17:00	18'	600		"	F	"
11	1/9/38	"	14:19	17:30'	600		"	F	"
12	3/9/38	D-11-490 - 12m Zög.		19'	150		"	W	
13	"	D-4-644 Kranich	10:44	8'	200		"	F	mit Fluglehrer
14	"	"	11:15	22"	500		"	"	"
15									

Startart: S=Gummiseil, A=Start, B=Winden, F=Flugzeugschlepp, Z=Notegelieflerflug

miek was.

De volgende dag, op 1 september, kon 1 u 21' in de lucht gebleven worden (als ik goed kan lezen). Na drie dubbels, mocht Alfred solo vertrekken met de Zögling 12m, maar dan wel aan de lier. Eigenaardig is wel dat hij slechts 15 m hoog ging. Hij wist toch nog 19 sec in de lucht te blijven.

Dus de beginopleiding gebeurde met een eenzitter, zoals in de beginjaren van onze club. De rubberkabelstartmethode werd, wegens het ontbreken van een heuvel, in Goetsenhoven niet beoefend, wel tijdens de vliegkampen in het Waalse Hébronval (zie Cumulus van Sep '99).

Voor het schrijven van dit arti-

Nr.	Datum	Flugzeug	Start-Zeit	Flug-dauer	Höhe	Bind-richtung und Start	Gelände	Startart (G, V, B, F, M)	Bemerkungen, Prüfungen, Eintragungen des Flugbrees
15	4.9.38	12m-Zögling		19"	20	V 0-2	Mübling Flugplatz V		Für die Richtigkeit Flug-Nr. 1-15 Neuflug, am 4.9.1938 mit beh. Beförderer Alfred Friedrich

Startart: G=Summfahrt, V=Auto, B=Binden, F=Flugzeugsteig, M=Motorleiterflug

kel heb ik buiten mijn eigen documentatie, ook hulp gekregen van de huidige voorzitter van de "Kurhessischer Verein für Luftfahrt", Dr Jürgen Schütt,

waarvoor mijn oprechte dank. Zijn vlieopleiding startte in 1951.

Theo Stockmans

De rubberstartmethode of sandow

Anno 1938

Het materiaal

In den beginne werd gewoon een koord gebruikt. Maar bij windstille dagen was deze methode niet bruikbaar hoe hard de manschappen ook liepen, het zweefvliegtuig kon men niet op de nodige vliegsnelheid brengen. Daarom stapte men over op een soort schokbrekerkoord bestaande uit 800 of 600 draden van zuiver rubber, die door een dicht geweven katoenen omspinning bijeengehouden worden.

Een ring of een hartvormige kous op de helft van de kabel aangebracht, verdeelt deze rubberen "kabel" in twee gelijke benen van ongeveer 50m. De ring, dus de punt van de "V" wordt aan de open haak van het zweefvliegtuig bevestigd.

De beide vrije uiteinden van de rubberen kabel worden verlengd met 10m lange stukken touw, waarin een zestal kno-

pen worden gelegd. Aan deze knopen, dus aan de touwen, trekken de manschappen. Ieder been mag door(in principe) maximaal zes manschappen tot tweemaal zijn lengte uitgerekt worden. De spanning in de kabel zal dan voldoende zijn om aan het zweefvliegtuig een beginsnelheid van ca 75 km/h te geven.

Ter vermindering van de wrijving van de schaats van het zweefvliegtuig op de grond, wordt bij deze methode (maar soms ook bij een lierstart) het toestel op een startplank geplaatst, die vaak met groene zeep ingewreven wordt.

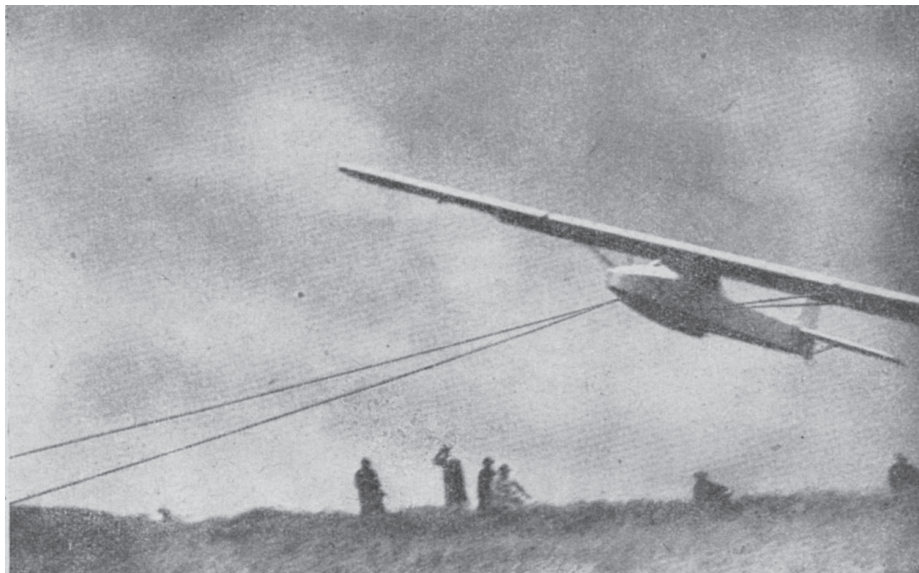
Behalve de startmanschappen die de kabel uittrekken, heeft



Een 3-tal helpers houden het toestel aan de staart tegen.

men bij de sandowstart nog enkele helpers nodig die het toestel achteraan vasthouden aan een aan de staart bevestigde lus, tenzij men, het aan een pen in de grond bevestigde, mechanische uitklinkinrichting gebruikt.

spanning begint af te nemen, dan roept hij met luide stem "Los". Op dat ogenblik laten de helpers aan de staart het toestel los schieten en vertrekt het zweeftoestel. De trekkers lopen verder om toch nog zo veel mogelijk energie te geven aan het



Een zweever wordt opgetrokken met een rubberstart

De opleiding

Omdat deze startmethode toch enige ervaring vereist, men wordt immers van een berg of heuvel "afgeschoten", kwamen in principe enkel de leerlingen in aanmerking die een "B" brevet hadden maar tevens ervaring in het maken van auto- en lierstarts.

Bij deze rubberstartmethode werden vier bevelen gegeven.

Als de piloot klaar was, roept hij eerst "Achter klaar". Dit wordt door de manschappen aan de staart herhaald. De piloot kijkt nu de richting na van de beide benen van de gummi kabel (deze moeten gelijke hoeken met de langsas van het toestel maken). Dan volgt het bevel "Uitlopen". Na 10 à 15 passen, naar gelang het aantal "trekkers", beveelt de piloot "Looppas". De startmanschappen versnellen nu het tempo en lopen zonder zich om te draaien verder, steeds flink aan het touw trekkend. Ziet de piloot dat het tempo ten gevolge van de toenemende kabel-

toestel. Als de rubberen kabel van het toestel los komt, snellen de trekkers naar buiten om niet in aanraking te komen met het eventuele landend toestel. Bij een juist uitgevoerde rubberkabelstart tracht de piloot door soepel te drukken zo lang mogelijk aan de kabel te blijven om de gehele startenergie zoveel mogelijk te kunnen benutten. Eerst na het afvallen van de kabel kan hij door een weinig te trekken wat hoogte winnen en door het maken van een bocht in de hellingstijgwind van de heuvel zien te komen.

Dit is een samenvatting van een tekst uit het Nederlandstalige boek: "De opleiding tot zweefvlieger" van J.K. Hoekstra en L.A. DE Lange uit het jaar 1938. De oldtimerclub aan de Wasserkuppe organiseert nog jaarlijks vliegekampen waar gebruik wordt gemaakt van deze startmethode (zie website: www.osc-wasserkuppe.de).

Theo Stockmans

Sportcommissie

19 november 2014

Zilveren brevet

1000m hoogtewinst

Dries Holsbeekx
Jens Groeseneke

5 uur duurvlicht

Maarten Coudenys
Jens Groeseneke
Dries Holsbeekx

Gouden brevet

3000m hoogtewinst

Yves Ruymen

Bekomt het gouden kenteken

Yves Ruymen

Diamanten brevet

5000m hoogtewinst

Yves Ruymen

500km afstandsvlucht

Andre Ruymen

Bekomt het gouden brevet met drie diamanten

Yves Ruymen

Sportcommissie 2015

Op de volgende data zal er in 2015 een zitting plaatshebben van de sportcommissie:

- 25 maart,
- 24 juni
- 18 november.

De dossiers moeten ten minste één week op voorhand toekomen op het secretariaat van de Liga.

Onderhoud van de landingsbanen en taxibanen

Volgend jaar zal het 20 jaar geleden zijn dat de Elementaire Vliedschool Goetsenhoven verlaten heeft voor het naburige Beauvechain. Het zal dan ook 20 jaar of waarschijnlijk nog langer zijn dat er nog enig onderhoud gedaan werd aan de run- of taxiways. Het is wel een militair vliegveld gebleven maar buiten de Luchtkadetten zijn er maar weinig andere toestellen van de Luchtcomponent die ervan gebruik maken. Daarbij komt nog dat het budget van ons leger jaar na jaar krimpt met als gevolg dat er voor “tweede of derde rang vliegvelden” geen geld meer overblijft.



Koen bij het kuisen van de goten

Er zijn dan twee mogelijkheden: oftewel alles aan de natuur overlaten, oftewel zelf het heft in eigen handen nemen. En dat laatste hebben we dan ook gedaan.

Hadden wij voor het eerste gekozen, dan hadden wij in de nabije toekomst voor grote uitgaven gestaan wilden wij nog gebruik maken van ons vliegveld. Vorig jaar hebben wij reeds, noodgedwongen, het wegdek ter grote van 1m² moeten vervangen.

Hoe gebeuren die verzakkingen?

Bij regen stroomt het water van de Rwy's de goot in om vervolgens langs “watergaten” te be-



Yves en Remo tijdens het frezen

landen in het afwateringssysteem en zo zijn weg te vinden naar een nabijgelegen beek. In die goten bevond zich gras dat verhinderde dat het water zijn weg vond naar die watergaten. Met als resultaat dat het water zich een weg baande in het gras juist naast de goten. En dit gebeurde tientallen jaren na elkaar met als resultaat hier en daar verzakkingen.

Oplossing

Gedurende twee weekends hebben wij bij de firma BOELS een kleine graafmachine gehuurd. Met dit toestel hebben wij de goten en de watergaten gekuist (zie foto's). De volgen-

de stap is de herstelling van de ondergrondse muurtjes van de watergaten, althans de ergste gevallen. En waar nodig zullen de kleine verzakkingen van de asfaltlaag van de Rwy's aan de beurt komen. Een datum durf ik op die werken niet plakken. Veel zal afhangen van het weder.

Om deze werken te bekostigen zullen wij jaarlijks in het budget van de club een bedrag voorzien. Want wegens de ouderdom van de pistes, zal er wellicht nooit een einde komen aan de herstellingswerken.

Theo Stockmans



Het ledigen van de “watergaten”

Junioorenweekend 2014

27 september 2014 was dé dag voor alle Vlaamse (en niet Vlaamse) zweefvliegende jeugd om af te zakken naar het vliegveld van Brasschaat. Het jaarlijkse juniorenweekend was er weer. Dit jaar een speciale editie omdat de 'oorspronkelijke' jeugd die gestart is met het organiseren van het juniorenweekend de fakkel doorgaf aan de 'new generation'. Omdat Stijn toch ging starten met vliegen, nam ik hem mee. Wij waren er niet zo op gebrand om als eersten aan de poort te staan, dus besloten we om pas na de middag te gaan.

Wat hebben we onderweg geleerd? Gps'en zijn niet onfeilbaar! Het was al enkele jaren geleden dat ik nog in Brasschaat was geweest, dus de route zat niet helemaal meer in mijn hoofd. Dan maar vertrouwen op de gps en erachter komen dat die je bijna tot in Nederland stuurt. Uiteindelijk na lang omrijden, toch in Brasschaat toegekomen en tot de vaststelling gekomen dat we

niets gemist hadden, want ze waren nog maar net gestart met vliegen.

Het weer was niet slecht, maar thermiek, daar moesten we niet op hopen. Julie twijfelde om een acrovlucht te doen. Wij dan maar haar proberen overtuigen (Eerlijk toegegeven had ik thuis al die overweging gemaakt en toch besloten dat ik niet durfde.) en het lukte. Ruben en Julie kochten een acroticket en wij met de bende naar de piste om te wachten en nog te wachten en nog te wachten. Uiteindelijk zou blijken dat Julie en Ruben nog net geluk hadden en voor sunset nog de lucht in konden. Allebei met de ASK21. Tijdens het lange wachten besloot ik zelf om toch ook een vluchtje te maken. Het was tenslotte een juniorenweekend voor zweefpiloten! Er was een Arcus, een Duo Discus en een DG1000 om mee te lieren. De wachtrij voor de Arcus was relatief lang, maar ik wou graag eens met een DG1000 vliegen (om papa jaloers te maken) en

mocht meteen instappen. Hoewel meteen natuurlijk relatief is als je eerst nog een speurtocht naar lood moet doen. Eerlijk toegegeven vloog dat wel fijn zo'n DG1000.

Het werd frisser 's avonds en de mist begon boven het plein te hangen. De toestellen werden binnengezet en de FOX werd opgesleept om ons te trakteren op een sunsetshow. Zijn aanvalsboord, kielvlak en onderkant van de romp waren gesierd door ledstrips die alle kleuren van de regenboog kregen en aan zijn wingtips waren flairs bevestigd. Het heeft wel iets idyllisch om alleen de contouren van een zwever te zien wanneer hij zijn acrofiguren uitvoert met achtergrondmuziek voor de toeschouwers. Ik denk dat ik voor iedereen spreek als ik zeg dat we verwonderd waren door al dat moois.

Daarna was het wachten geblazen op het eten. Iedereen werd wat ongeduldig, maar het eten was het wachten waard. We hebben gesmuld van onze halve kip en ribbetjes. Daarna konden we genieten van een co-verbandje in de hangar en toen dat afgelopen was, werd het tijd voor de fuif. Stijn en ik zijn rond 23u naar huis vertrokken (ik wou de dag erna nog vliegen op EBTN), maar de overige jeugd van de Wouw was zeker present!

Sophie Vandewalle



De junioren van De Wouw op juniorenweekend

Junioorenweekend 2015 te Goetsenhoven

Enkele jongeren van onze club hebben het idee opgevat om het jaarlijkse juniorenweekend te laten doorgaan op ons vliegveld. De laatste jaren ging dit evenement door te Brasschaat.

Dit zou doorgaan tijdens het weekend 26/27 september 2015. Er werd reeds een draaiboek opgesteld. Maar er staat natuurlijk nog veel werk voor de boeg. Zij (jong of oud) die hun steentje willen bijdragen tot het welslagen ervan, kunnen zich wenden tot: Ruben, Maarten, Senne, Julie of Astrid.

Mijn kortste vlucht ooit

Ik vlieg als oude beginneling toch al enkele jaren. En ik heb al een paar korte vluchten op mijn naam. Sukkelen na het lostrekken, in dalen raken en amper een tiental minuten klokken. Maar 15 november 2014 was toch een beetje speciaal.

Toen laat op de namiddag enkelen gingen lieren was ik kandidaat helper van dienst. Eén vluchtje uit solidariteit wou ik doen, want ik hou niet van lieren.

Lieren is creepy.

De derde vlucht werd me toebe-

deeld.

Na wat oponthoud met een slecht spannende kabel en een circuitmakende pépé-èller vertrokken we. We, dat zijn ik en Piet als instructeur.

Toegegeven, er werd wat op de staartslof en de schaats gebotst maar eenmaal op snelheid trok ik enthousiast naar boven.

Maar helaas was er iets met de turbo en het gasgeven dat ons parten speelde. Een scherpe knal maakte een einde aan ons enthousiasme. Getraind door mijn privé ULM-zwever duwde ik de stik "in den tableau". Recht voor mij zag ik de krui-

sing van de pistes en de lierpachute die zachtjes boven het gras richting machine schoof.

Na een klein akkoord met Piet, wie de stick mocht bedienen bochtte ik over de piste om links te landen. Jawel, ik lette erop dat de vleugeltips niet te laag kwamen! En dan was de landing nog eens redelijk goed. Ondanks mijn lichtelijk verhoogde hartslag ditmaal.

Ziezo, een verslag van een vluchtje van nul minuten hoeft niet lang te zijn.

Jan Hendrickx

Milieu

Zoals ik in de vorige in de vorige Cumulus geschreven heb, heeft Walter Vandewalle zich ontfemt over de elektriciteit in onze loods.

Hij is begonnen met een plan te maken van het huidige elektriciteitsnet. Vooral de militaire loods was geen lachertje. Het zou eenvoudiger geweest zijn moesten de originele plannen niet verloren zijn gegaan bij Defensie. In functie van de wensen van beide secties, maar rekening houdend met het mogelijke en de wettelijke normen, heeft hij

een plan opgemaakt en komen voorstellen aan ons hoofdbestuur. Dit laatste heeft na Walter zijn kundige uiteenzetting onmiddellijk het licht op groen gezet om te starten met de werkzaamheden.

Reeds verschillende zondagnamiddagen is hij, samen met enkele clubleden, bezig systematisch de puzzel in elkaar te laten passen. Zoals jullie op de foto kunnen zien, is het veel meer dan links of rechts een stopcontact plaatsen of een draad leggen. Een opsomming geven van de uit te voeren werken zou ons

te ver leiden en is toch Chinees voor de meeste leden. Maar wij hebben het volste vertrouwen dat Walter dit tot een goed einde brengt.

Onze milieuvergunning komt weer een stapje dichterbij. Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Yves spant de nieuwe kabel van het clublokaal naar de hangars



Walter en Rudi stellen het plan op van het huidige net

CHARRON 2014

Enkel de plaatsen van onze clubleden worden vermeld. De volledige lijst kun je terugvinden in ons laatste Ligablad of op de website van de Liga.

BENELUX

Club

14 Mattijs Cuppens
56 Koen Pierlet

Standaard

8 Yves Ruymen
31 Johan Vanhoyland
43 Koen Pierlet
46 Jan Waumans
51 Rudi Coomans
63 Ruben Michaux
66 Bart Huygen

Open/ Ren

3 Theo Stockmans
11 Sébastien Mathieu

Motor

2 Yves Ruymen
16 Andre Ruymen
24 Luc Vandebecck

Trofee Michel Aerts

4 Yves Ruymen

BUITENLAND

Club

niemand

Standaard

3 Bart Huygen
4 Johan Vanhoyland
24 Jan Waumans

Open/ Ren

3 Theo Stockmans
7 Sébastien Mathieu

Motor

7 Yves Ruymen

Junioren

20 Ruben Michaux

Onze club bekleedt, zoals vorig jaar, een 5de plaats. Maar opgepast, de andere clubs zijn hun schade aan het inhalen.

En dan kan ik dezelfde tekst hernemen als vorig jaar.

Er hebben slechts 12 verschillende clubleden 500 punten of meer behaald hebben. Dit zijn er nog eens **TWEE** minder dan vorig jaar oftewel **ZEVEN** minder dan in 2012. Dit is een spijtig record. En aan het aantal beschikbare zweeftoestellen ligt het zeker niet.

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

Zijn vlucht op de Charron zetten betekent ook dat iedereen die vlucht mag en kan zien. Maar ook dat je geen schending van het luchtruim gepleegd hebt. Maar het omgekeerde is ook waar. Als je schrik hebt om je vlucht "openbaar te maken" kan als oorzaak een luchtruimprobleem zijn.

Ons luchtruim begint op een labyrint te lijken. Het is nu eenmaal zo. En ondanks de inspanningen van Luc en Mattijs zal het er niet op beteren. Wij moeten er mee leven. Daarom vind ik het reeds een prestatie om er in rond te toeren volgens de regels van de wet.

Maar laat het aan gans de zweefvliegwereld zien dat je het kunt.

Volgend jaar dus meer leden op de Charron.

Theo Stockmans

Charron door de jaren

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

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
Abels Sven	x	x	x									
Arstila Kai							x	x	x	x	x	
Beckers Sofie	x											
Beersaerts Guy	x	x										
Biesmans Koen			x			x	x					
Bollens Geert								x				
Boon Johan				x								
Bruyninckx Jan			x	x								
Bruyninckx Jan Jd												x
Coomans Rudi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Coudenijs Maarten									x			x
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x		x	x							
Dehert Michael	x	x	x	x					x			
Francart Griet				x								
Gobert Christiane		x		x								
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x	
Holsbeeckx Dries												x
Huens Carl	x											
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x
Leysens Pieter			x	x								
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x					
Michaux Ruben								x	x	x	x	x
Moens Herman						x	x	x	x			
Nuyts Jörgen					x							
Peeters Guy	x											
Pierlet Koen							x	x				x
Ruymen Andre		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ruymen Marc	x	x	x									
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Segers Tom				x								
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Trappeniers Roel												x
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x						
Vandebecck Jelle	x	x	x	x	x		x	x				
Vandebecck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vandebecck Jean-Luc								x				
Vandenputte Senne									x	x	x	x
Vanderseypen Chris							x					
Vandewalle Eric	x		x	x		x		x	x			
Vandewalle Johan			x									
Vandewalle Sophie							x	x				
Vandewalle Walter	x							x				
Vanhoyland Johan						x	x	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie												x
Vanosmael Piet	x											
Verbeeck Philip	x	x	x									
Vervliet Peter					x							
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy								x	x	x		

500 km vanuit Goetsenhoven

datum	Afstand (Km)	piloot	Toestel	imma	Krpt
25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5

OP: opgegeven proef

VV: vrije vlucht

* was een FAI driehoek (kortste been mag niet kleiner zijn dan 27% van de totale afstand en het langste niet meer dan 45% van de totale afstand). De keerpunten waren: Rethel (F) en Ulmen (D). Is de enigste FAIΔ die vanuit EBTN werd gevlogen.

** Landde buiten op zijn tweede keerpunt (Bayreuth/D).

*** Afgebroken op het laatste been

Alle proeven met Max drie keerpunten, waren diamanten vluchten.

Al deze proeven werden ingediend op de Charron. Jullie kunnen die dus gemakkelijk terugvinden op de Charron.line, behalve de eerste.

Theo Stockmans

Diamanten leden

Naam	Doelvlucht 300 km	Afstandvlucht 500 km	Hoogte winst 5000m
COOMANS Rudi	X		
CUPPENS Mattijs	X		
DE REYS Eddy	X		
HUYGEN Bart	X	X	X
MATHIEU Sébastien	X	X	X
MAUROO Yven	X		
RUYMEN Andre	X	X	
RUYMEN Marc	X	X	X
RUYMEN Yves	X	X	X
STOCKMANS Theo	X	X	X
VANDEBEECK Luc	X		
VANDEWALLE Eric	X		
VANHUYLAND Johan	X	X	
VANOSMAEL Piet	X		

Theo Stockmans

Buitenlandingen 2014

Hopen dat er nog niet enkele bijkomen van Johan en Bart in Zuid Afrika.

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	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*
11/08	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

Theo Stockmans

Vliegveld

Einde november kon men zowel in de geschreven pers als op de ROB en Radio 2 wat nieuws sprokkelen over ons vliegveld. Maar veel nieuws onder de zon was het niet.

In de loop van de maand januari 2015 zullen de Luchtkadetten verhuizen naar het naburige Beauvechain. Hun vliegprogramma te EBTN tijdens de winter blijft behouden. Maar vanaf ± 01 april zullen ze niet meer vliegen bij ons. Er zal ook geen materiaal of zweef-toestellen meer in hun loodsen achter blijven.

Wat er dan met het vliegveld gaat gebeuren, weet voorlopig niemand.

Einde november heeft luitenant-generaal Vlieger Claude Van De Voorde komen spreken voor de Tiense Businessclub. Actueel maakt hij deel uit van het cabinet van Steven Vandeput, Minister van Defensie. Tot voor kort was de generaal, chef van de Luchtcomponent. Uiteraard kwam ook de toekomst van het vliegveld van Goetsenhoven ter sprake. Ik citeer hem "Het is al langer

bekend dat die toegewezen is aan de Federale Politie als opleidingscentrum. Alleen ontbreekt het aan financiële middelen om dat doel operationeel te maken. Het ziet er dus niet naar uit dat er op korte termijn wat dan ook met Goetsenhoven wat staat te gebeuren".

Dit verhaal wordt zeker vervolgd.

Theo Stockmans

Foto's nemen of filmen tijdens de vlucht

Naar aanleiding van verschillende foto's en filmpjes op facebook, heeft ons sectiebestuur beslist dat piloten die niet in het bezit zijn van een geldige zweefvliegvergunning noch foto's mogen nemen noch filmpjes mogen maken tijdens het vliegen.

Deze beslissing werd genomen, vooral vanuit veiligheidsoverwegingen. Het is onmogelijk om als "kersverse" piloot zijn look out te verzorgen, zijn instrumenten te bekijken, correct te vliegen, de juiste beslissingen te nemen en daarnaast nog foto's te nemen of te filmen.

Daarbij komt nog, als dit in de media verschijnt, ook de verzekeringsmaatschappijen, de overheid, enz meekijken. Ook hadden wij de indruk dat de grenzen steeds verlegd werden waarbij het vliegen op de

tweede plaats kwam. Het kwam soms tot een soort opbod.

En een ongeval is toch zo snel gebeurd. Ons bestuur zou dan wel eens het verwijt kunnen krijgen van: jullie wisten het, waarom zijn er geen maatregelen getroffen. Zo ver gaan wij het niet laten komen.

Als er toch leden zijn, zonder zweefvliegvergunning, die foto's willen nemen of willen filmen, is er geen enkel probleem.

Wij hebben in de club drie tweezitters. Vraag gewoon aan iemand met de bevoegdheid "Vliegen met passagiers" om je mee te nemen. Wil je absoluut vooraan zitten, vraag het dan aan een instructeur of hulpinstructeur. Zij zullen het graag willen doen.

Theo Stockmans

Prestaties

Werd (full) instructeur zweefvliegen

Sofie Beckers

Is geslaagd in zijn radio-examen

Senne Vandenputte

Vorige Cumulus

In onze vorige Cumulus stonden twee foto's, één werken met een Bobcat de tweede gras zaaien. Deze hadden betrekking op het egaliseren van een strook grond, ten oosten van ons clublokaal.



Koen tijdens "barwerken"



Luc en Eric maken een aanhangwagen om lierkabels uit te rijden

Sfeerbeelden



Rudi tijdens zijn eerste landing te EBTN met zijn ASW20



Patrick Pauwels (liga) verschaft uitleg bij aanvragen EASA vergunningen



Walter en de Ka7 van Pieter kregen een inspectie van DGLV (Directoraat Generaal Luchtvaart)

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

- € 6,20 voor 1/4 pagina
- € 12,40 voor 1/2 pagina en
- € 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- Microsoft Word (.doc en .docx)
- Rich Text Format (.rtf)
- ASCII tekst (.txt)

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

Oproep tot alle leden, kruip eens in de pen en schrijf ook eens een artikel voor ons clubblad!!!

Cumulus is het clubblad van de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, en verschijnt in maart, juni, september en december.

Niet-leden die zich willen abonneren kunnen zich wenden tot Theo Stockmans (theo@dewouw.net).

Colofon

Medewerkers

Jan Hendrickx
Laura Lenaerts
Theo Stockmans
Senne Vandenputte
Sophie Vandewalle

Foto's

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Senne Vandenputte

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

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

Verantwoordelijke uitgever

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

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

