



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 21 nummer 3
Van juli tot september 2015



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 21 nummer 3
Van juli tot september 2015

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Zweefvliegkamp



In de eerste helft van juli ging ons jaarlijkse zweefvliegkamp door. Behalve vliegen, waren er ook andere activiteiten. Er werd theorieles gegeven, en ook een bezoek gebracht aan de basis van Beauvechain, waar de kampdeelnemers eens plaats konden nemen in de cockpit van een Marchetti...

Reinigen pistes



Begin juli kwam de firma Liema langs met een borstelwagen om de pistes te reinigen.

Winterwerk



Roel en Michaël reinigen en smeren de 'kar'.

In dit nummer

Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
EGC Ocsény, Hongarije.....	3
Zweefvliegkamp 2015.....	4
Een impressie	5
Tour de France	6
Berg der vlieger	8
Gordelfestival	10
Vliegen te Pic Saint Loup.	11
700km in Vinon	12
Prestaties	13
Buitenlandingen.....	14
Sportcommissie.....	15
Vliegveld.....	15
Milieu.....	15
Artikels voor Cumulus	16
Colofon	16

Foto cover

Voor:
De Tour de France passeert langs ons vliegveld...
(foto Jan Beckers)

Achter:
Bart Huygen en Gunter Verreyt in formatie met Sébastien Mathieu boven Vinon
(foto Sébastien Mathieu)

Woordje van de redactie

In 1995 heeft de EVS (Elementaire Vliegschool) ons vliegveld verlaten voor het naburige Beauvechain. Sedert die datum zijn reeds talrijke zogezegde projecten de revue gepasseerd. Maar iets concreets is het nog altijd niet geworden.

Of toch, zou de Federale Politie dan toch de invuller worden van ons terrein? Ik weet het niet.

Iedereen heeft het verslag ontvangen van de vergadering bij de Fed Pol (zie ook elders in dit tijdschrift). Het belangrijkste is dat wij kunnen blijven vliegen.

Het “winterwerkjaar” loopt op het einde van deze maand af. Ieder jaar komen mij leden in september vragen: heb je geen werk meer voor mij. De afgelopen 11 maanden hebben ze mij nooit die vraag gesteld.

Er zijn werken die seizoenen gebonden zijn. Neem nu het hoognodige onderhoud van onze toestellen en aanhangers. Dit kan enkel gebeuren in de winter. Maar weinig leden zie je dan. Dit vind ik spijtig. Iemand die één dag per maand komt werken, heeft bij het begin van het vliegseizoen zijn 25 uren er op zitten. Denken jullie er eens ernstig over na. De mail voor werkkrachten werd reeds verstuurd.

Midden oktober gaat ons lierseizoen starten. Maak er gebruik van. Een liervlucht duurt niet lang, dat is waar, maar ze kost ook amper 6,25€. En het circuit of de landing zijn identiek als bij een sleepstart. Ervaring doe je altijd op.

Twee voorbije activiteiten kenden een groot succes.

De passage van de “Tour de France”, en al wat er bij hoorde, was een unieke gebeurtenis. Of het wielrennen je nu interesseert of niet, heeft er niets mee te maken. Het was een evenement dat wij in onze club nooit meer gaan meemaken. Het prachtige weder zorgde voor een massa volk langs de verkeersvrije Hannuitsesteenweg en in onze club.

Ons traditioneel zweefkamp was ook weer een voltreffer. Onze plaatsen waren volzet en het weder heeft ons weeral niet in de steek gelaten. Er gebeurde geen incidenten en de afsluitende BBQ, met 50 inschrijvingen, was eigenlijk de kers op de taart.

Tot ergens bij het winterwerk.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

› midden oktober:

start lieractiviteiten

› 25 oktober:

start theoretische lessen

› 25 december 15 – 03

januari 16:

kerstkamp

**1 artikel in
Cumulus**

=

**2 uren
winterwerk**

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

European Gliding Championships 2015

Ocsény, Hongarije

Van 12 tot 25 juli vond het 18e Europese kampioenschap zweefvliegen plaats in Ocsény, Hongarije. Er deden 82 deelnemers mee vanuit 21 verschillende landen. Het Belgische team bestond uit 6 piloten, waaronder één van onze club nl. Yves Ruymen. Yves deed mee in de Open Klasse met zijn Nimbus 4DM en werd vergezeld door Daan Spruyt (VZP).

Yves en Daan behaalde een aantal mooie resultaten, waaronder op wedstrijddag 6 een schitterende 4e plaats. Wed-

strijddag 7 was de absolute topdag wat de meteo betreft, Yves en Daan behaalde een 12e plaats met maar liefst 139 km/u gemiddeld. Die dag werden er gemiddelde snelheden gehaald tot zelfs 145 km/u. Uiteindelijk zijn Yves en Daan, na een spannende wedstrijd, geëindigd als 13e op 26 deelnemers in de open klasse.

Als crew hebben we uiteraard ook niet stil gezeten. Zo waren er naast het vliegen ook tal van activiteiten. We hebben onder meer deelgenomen aan de in-

ternationale avond, hier hebben we kennis kunnen maken met de soms aparte gewoontes in de vele verschillende landen. Verder had de organisatie nog een uitstap gepland naar een lokale wijngaard, na enkele wijntjes geproefd te hebben, werd ook dit een memorabele avond.

Wij hebben er ontzettend van genoten om deel te mogen uitmaken van dit fantastische kampioenschap. Hopelijk tot volgend jaar!

Ruben Michaux



Wijn proeven met Tomàs, de vader van wereldkampioen Sebastian Kawa



De ophaalploeg zoekt verkoeling terwijl Daan en Yves vliegen...



Daan en Yves bespreken hun strategie voor de dag

Zweefvliegkamp 2015

Naar goede gewoonte organiseerde onze vliegclub een zweefvliegkamp in het begin van de zomervakantie (de eerste 2 weken van juli), dit jaar waren er veel nieuwe mensen vooral jongeren maar er zaten ook wat oudere mensen tussen deze keer. In totaal waren we met ongeveer 17, maar er zaten wel een aantal leden tussen die hun overgang op plastic wilden maken.

De eerste dag (maandag) was normaal onze eerste kampdag maar die werd uitgesteld omdat De Ronde Van Frankrijk voorbij ons vliegveld kwam, er werd veel volk verwacht omdat we gratis parking hadden en Didier een bbq hield. Ook kwamen er helikopters landen, dus besloten we de eerste kampdag te houden op dinsdag.

Op dinsdag kwamen alle nieuwe toe op het kamp en al direct mochten ze naar het briefinglokaal om daar een woordje uitleg te krijgen en wat papieren in te vullen, ondertussen moesten de leden al de lestoestellen buiten zetten. Daarna werden we opgedeeld in groepen en de leden stonden allemaal op de SF, maar ook een paar nieuwe mensen en de rest van de nieuwe werden verdeeld tussen de 2 ASK13's. Elke groep kreeg uitleg bij het vliegtuig en er werden verschillende dingen verteld. Na een korte briefing met nog een beetje uitleg gingen we de vliegtuigen in piste zetten en begonnen we te vliegen. Voor velen begon een leuke (nieuwe) ervaring. Er werden veel vluchten gemaakt die dag en ik deed mijn solo op plastic.

De volgende dag (ondertussen al woensdag) was het weer wat minder en besloten we niet te vliegen, dus oefenden we wat op de flight simulator en was de dag al voorbij om 14u.

Op donderdag gingen we in de

voormiddag naar het museum in Beauvechain. Daar kregen we uitleg over de geschiedenis van het vliegveld en over enkele vliegtuigen. In de namiddag kwam de VRT langs om een reportage te maken over ons zweefvliegkamp waar onder andere Tine en ik een interview moesten geven en gefilmd werden tijdens een vlucht. Ook toen werden er veel vluchten gemaakt en Jens ging ook solo op plastic.

Op vrijdag keken we allemaal naar het VRT nieuws om te kijken hoe onze club in beeld kwam, het was een reportage van ongeveer 2 minuten waar vanalles in beeld kwam. Ook die dag was het weer heel goed weer en werden er bijna 40 vluchten gemaakt en Stijn deed zijn eerste solo en Michiel ging solo op plastic.

Terug bij maandag gekomen, was het weer erg slecht geworden, er werd die dag niet gevlogen dus had Koen een leuke activiteit voor ons voorzien: een quiz. We werden opgedeeld in verschillende groepen en deden een leuke quiz over de besturing van een vliegtuig. Omdat we met zo veel waren, deed de helft van kamp eerst de quiz en oefende de andere helft op de simulator. Na de middag werd er gewisseld. Ook die kampdag werd afgerond tegen 14 u.

Dinsdag zag het weer er beter uit en werden er toch een groot aan-

tal vluchten gemaakt. Yentl ging solo op plastic die dag.

Woensdagvoormiddag gingen we opnieuw naar Beauvechain maar dit keer gingen we naar vliegtuigen en helikopters kijken zoals de Marchetti, Agusta en de nieuwe AH-90. In de namiddag was het weer beter dan de dagen daarvoor en ging Gerjan solo op plastic.

Op de voorlaatste kampdag was het weer heel erg goed maar we mochten een moment niet vliegen omdat er moest geoefend worden voor het défilé op 21 juli maar toch werden er veel vluchten gemaakt.

Op vrijdag was het weer hetzelfde als op donderdag en opnieuw mochten we tussen bepaalde uren niet vliegen. Er werden 2 vluchten gemaakt en we moesten al stoppen met vliegen rond 15u en het vliegen werd pas hervat om 16u. Die dag werden er niet zo veel vluchten gemaakt als de dagen ervoor.

Na het kamp was er een mooie afsluiter namelijk een barbecue, daar werd nog over het kamp nagepraat samen met andere leden en familie van mensen van het kamp. Als aandenken kregen we allemaal een DVD over het kamp mee naar huis.

Brett Tobback



De nieuwe 'plankwagen' werd tijdens het kamp in gebruik genomen

Zweefvliegkamp 2015 - Een impressie

Vriend, broeder en geliefde

Een impressie van het zweefvliegkamp

6 - 17 juli 2015

“What is it, Major Lawrence, that attracts you personally to the desert?” vraagt de journalist.

De schaduw is weldadig. Lawrence zit in een spierwitte kaftan op de treeplank van zijn auto, ontspannen leunend tegen het houten spatbord. Hij is bruingebrand en in zijn blonde haren zit brillantane. Het blauw van zijn ogen schittert.

“It’s clean,” antwoordt hij.

“Well, now, that’s a very illuminating answer,” zegt de journalist.

De scène uit Lawrence of Arabia komt me voor de geest wanneer ik me afvraag wat het precies is dat piloten zo aantrekt in de zweefvlucht. Het is de leegte noch de rust of de zuiverheid daarboven. Nu pas weet ik het. Orde vinden in de heksenketel van de lucht. Er lijnen van sereniteit in trekken. Je moet voelen, inschatten en vooruitzien. Want de lucht is nukvig als een minnares. Wie zich onderwerpt aan haar grillen zal triomferen. Wie haar te ruw bejegent richt zij te gronde. Bestijg haar behoedzaam in cirkels. Ze zal je optillen naar de wolken om er uren in extase door te brengen. De jaloezie van de wind ligt eeuwig op de loer. Zweefpiloten weten dat. Ze zijn voorzichtig. Ze zijn nederig. Het geeft hen die innerlijke rust waar de lucht zo van houdt. Zij zijn de Bedoeïenen van de hemelboog. Kennis die generaties over-spant, hun vliegtuigen gestroomlijnd volgens de wetten van de natuur. Zelfs aan de grond, gekanteld op een vleugeltip, behouden ze hun elegantie. We duwen ze naar de startbaan en lijnen ze op, wit en licht. Gulzig klappen de cockpits open, het sleepvliegtuig laat ongeduldig razend zijn kont zien. Met een kabel worden we aan elkaar vastgemaakt. Onze duim gaat omhoog. Wij zullen dansen.

De propellor versnelt, ons hoofd-



wiel begint te rollen. Dertig meter en we hebben het contact met de grond verbroken. Ook de sleper stijgt op. We leveren strijd om in zijn spoor te blijven. De bevrijding wanneer de kabel van ons weg fladdert en we onze eigen weg mogen gaan. Een bocht naar rechts. De lucht die rond de cockpit stroomt. Het toestel zweeft suizend rechtdoor, kilometers lang als het moet. Van hieruit lijkt de wereld vanzelfsprekend. Alles is kaarsrecht of elegant gekromd. Het landschap is onschuldig. Huisen, wegen, fabrieken, loodsen, waterbekkens, akkers, parken en tuinen, de kanalen, hoogspanningslijnen, zelfs de voetbalvelden en kerkhoven liggen kalm op hun plek. We kijken om ons heen. De hoogmoed om zich te verheffen kampt met de wil om de zwaartekracht te verschalken. Bellen van opstijgende lucht duwen ons weg. We zetten door. Wij willen hoger. Beneden wacht men geduldig op onze komst.

De terugkeer aanvatten is een mensel van verademing en spijt die overgaat in hoop wanneer we ons op de as van de landingsbaan richten. Hoe dichter we de grond naderen hoe groter het verlangen. Wanneer het toestel uitrolt is de vlucht een zoete herinnering.

Het vliegbedrijf duurt de hele namiddag. Verkoeling is schaars en de caravan onherbergzaam. Een aanhangwagentje is omgebouwd tot tribune met drie overdekte zitplaatsen. Daar worden de vluchten geboekt. Er staan klapstoeltjes en iemand heeft een

matras neergelegd. Er zijn jongens. Ze hebben de lucht bekend nog voor hun eerste vrouw. In hun toestel zijn ze een man. Meisjes van zestien gespen zich vast. Hun oogopslag is nu nog onzeker. Binnenkort overvleugelen ze hun vriendjes.

De zon heeft ons van lieverlede doen smelten. Nu glijdt haar licht minzaam over de toestellen. We rollen ze allemaal binnen. Voorzichtig worden hun rompen geschrapt en hun vleugels vastgezet. Vanochtend hebben we hen liefdevol gepoetst. Met zachte doeken de perfecte kromming van de aanvalsboorden volgen, de scherpe randen van het richtingsroer, het trotse kielvlak. Ze zijn onze houvast, ze verdienen elke dag opnieuw een omhelzing. We praten over hen als een vriend, een broeder, een geliefde. Zonder hen zijn we niets. Terwijl we drinken aan de bar vertellen we hoe het ons verging. Doorwinterde piloten zijn opgetrokken uit verhalen. De noodsituaties, ontmoetingen met het toeval hoog langs bergflanken of gevaarlijk dicht bij de onverbiddelijke grond. We luisteren aandachtig. De lucht hangt warm en stil boven het vliegveld. Sinds de ochtendbriefing zijn meer dan tien uur verstreken. Ik sta buiten en kijk om me heen. Een golvende grasvlakte, daar beneden liggen de startbanen. De dag rolt zich voor mijn ogen af. Is mijn hart groot genoeg voor het luchtruim?

Karel Joos

Tour de France

Op maandag 6 juli vormde Tienen het décor voor de doortocht van de 3e rit van de Ronde van Frankrijk. De etappe van 154km startte in Antwerpen en deed Tienen aan op weg naar de “muur van Hoei”. Ons vliegveld was de uitvalsbasis voor de helicopters die de hele rit in beeld brachten. Ter hoogte van de militaire hangars werd er parking voorzien die bereikbaar was tot 12u.

Dan werd de Hannuïtsesteenweg afgesloten en was het wachten op de Tourcaravaan met publiciteit. Het voelde een beetje aan als carnaval. Even daarna kwamen de renners. En voor je het wist was het al gedaan! Op amper 10-15min was het peleton gepasseerd.

Deze aangelegenheid was voor de jeugd van onze club een mooi moment om wat extra financiën in te zamelen voor het aankomende juniorenweekend.

Al reeds op voorhand werd er gepland wie kon deelnemen aan onze hamburgerbak en wie voor het materiaal kon zorgen. Op maandag ochtend was ik al vroeg uit de veren en ging ik met de kleine aanhangwagen het materiaal en het eten oppikken.

Terug in de club werd ons standje dan ingericht. Parasols, tafels en stoelen werden aangezeuld, de gasflessen aangesloten en de eerste ajuintjes werden om 11u opgebakken. Kwestie de mensen al een “hongertje” te doen krijgen. De zintuigen werden al snel geprikkeld en de eerste bestellingen kwamen binnen. En toen viel het even stil. Snel werd duidelijk dat elke supporter zijn plaatsje had ingenomen en hiervan niet was weg te slaan zoals een vogel op hun nest eieren.

De oplossing kwam al snel: hamburgers blijven bakken en venten!

Drank werd voorzien door Didier. Hij had gezorgd voor een grote dranktent en een scherm waarop de Tour te volgen was.

Graag een bedankje aan de jeugd en de “niet meer zo jonge jeugd” voor alle hulp en de leuke momenten die deze lange dag tot een plezier gemaakt hebben!

Sofie Beckers



Veel volk rond de dranktent



De jeugd aan het hamburgerkraam



Ook de burens kwamen op bezoek



5 VIP-helicopters maakten een korte stop op ons vliegveld



Sébastien en Mattijs schilderen reclame voor onze club in het gras



Er was enorm veel volk op de been



De reclamekaravaan voor de doortocht

Berg der vlieger

In wikipedia lees je: *De Wasserkuppe is de hoogste berg in de Duitse deelstaat Hessen. De berg is met 950 meter tevens de hoogste top van het Rhöngebied. Op de zuidhelling van de berg ontspringt de rivier de Fulda, een van de twee grote bronrivieren van de Wezer. De naam Wasserkuppe komt van het Oud-Duitse woord voor weide, en niet van het huidige Duitse woord Wasser, dat water betekent. Boven staat een radarkoepel. Vlak bij de top is een centrum voor informatie over zweefvliegen. Bij veel piloten staat deze bergtop ook wel bekend als "Der Berg der Flieger". Op de westhelling van de Wasserkuppe staat een bekend monument voor gevallen piloten. Oskar Ursinus was een Duitse luchtvaartpionier die vooral bekend is door zijn bijdragen aan zweefvliegen. Zijn bijnaam was Rhönvater, omdat hij op de Wasserkuppe in 1920 Duitslands eerste zweefvliegclub oprichtte.*

Op dinsdag 28 augustus was ik al vroeg uit de veren. De wagen was de dag ervoor helemaal ingeladen dus ik kon dadelijk vertrekken naar EBTN om mijn aanhanger op te pikken. Het was de eerste keer dat ik met mijn eigen zwever op zweefvliegvakantie vertrok. Het plan was om eerst naar Wasserkuppe te rijden en zaterdag 1 augustus door te rijden naar het vliegveld in Bayreuth.

De berg die bekend is als „Wiege des Segelflugs“ of de ‘bakermat van het zweefvliegen’ moet je als piloot eens bezocht hebben. Vandaar dat ik graag deze tussenstop wilde maken. Na een rit van ongeveer 5 uur reed ik de ‘Berg der Flieger’ op en parkeerde aan de Flugplatz Wasserkuppe.



Het clublokaal met controletoren

Na aanmelden in het hotel ‘Deutscher Flieger’ en registratie in de ‘Fliegerschule Wasserkuppe’ had ik nog een hele namiddag de tijd om de omgeving te verkennen, de ‘Fliegerdenkmal’ (monument ter ere van gevallen piloten) en de radarkoepel te bezoeken.

Wat me onmiddellijk opviel was hoeveel toeristen er kwamen kijken naar het vliegveld, wandelen, ...

Na 18.00u waren de toeristen weg en dan kon je bijna zeggen: al wie hier nu nog rondloopt is een piloot van een zweefvliegtuig of komt parasailen of deltavliegen op de helling. Te-

genover de Fliegerschule is ook de Drachen- und Gleitschirm-Flugschule.

De eerste avond ging ik in het hotel 's avonds nog iets eten. Er was niet veel plaats meer maar enkele vriendelijke Duitsers schoven wat op en gebaarden dat ik wel plaats kon nemen. Ik was wat bang dat mijn ‘Duits’ (geleden van het 5e en 6e middelbaar) ontoereikend zou zijn, maar met ‘piloten onder elkaar’ en genoeg grote pinten Duits bier viel dat allemaal reuze mee. De eerste vliegdag begon met de briefing. Ik was de enige buitenlander en werd als ‘der Belg’ aangesproken. ‘Der Belg’ mocht met de Duo Discus vlie-



Hotel "Deutscher Flieger"



Monument en op de achtergrond de radarkoepel op de Wasserkuppe

gen, de volgende dagen moest ik maar zelf monteren en met m'n ASW 15 rondvliegen. Met de krachtige wind die er al sinds gisteren stond beloofde het 'sportief vliegen' te worden.

De piste loopt bergaf zodat onder elke zwever in piste een spiegelegd moest worden, zodat hij niet van de berg zouden af rollen. Starten gebeurt met remkleppen open, je moet ze geleidelijk sluiten, om de sleper niet voorbij te rollen. O ja, starten dus ook bergaf en met de wind in de rug ... Ik heb al veel Duo Discus gevlogen, maar deze take off was toch speciaal.

We werden afgezet op 500 meter en daar zaten we al tegen de wolken. Veel hoger konden we dus met thermiek niet gera-

ken. Tijdens het zweven zag ik de hoogtemeter zakken, zelfs zo dat die op een gegeven moment onder nul ging aanduiden ... ik vloog dus 'onder' het vliegveld. De instructeur wees me onder aan de heuvel de Schleicher-fabriek, met eigen piste, dus als je het vliegveld niet meer haalde had je altijd de mogelijkheid daar te gaan landen. Blijkbaar was dat nu niet de bedoeling want ik moest terug naar de 'berg' vliegen. Nu had ik al wat bergvliegervaring van in Vinon, maar wat toen gebeurde was toch zeer extreem. Zo laag boven de bomen om in de hellingwinden weer hoogte te winnen om op circuithoogte te geraken. Wat mij niet lukte, lukte de instructeur ook niet en dus werd de turbo uitgehaald en klommen we zo weer naar plafond-



Yankee Victor aan de startlijn

hoogte. Zo laag onder het vliegveld gaan hangen wilde ik met de ASW 15 zeker niet doen!

De dag erna deed ik twee checkvluchten met een ASK 21 en monteerde ik de OO-YYV. Het was een historisch moment: de ASW 15 die daar ooit 'onder aan de berg' in de Schleicher-fabriek gebouwd werd, serienummer # 15108 met hetzelfde bouwjaar als ikzelf (1968) zou terug 'aan zijn heimat' vliegen.

Ik deed een viertal vluchten met Oscar Yankee Victor. Ik vloog boven de Schleicher-Fabriek en zag op de hellingen onder mij de parasailers 'grondhandelings' oefenen wanneer er te veel wind was. Tijdens een andere vlucht hing ik samen met een 'Gleitschirm' en een 'Drachenvlieger' onder de wolken.

Voor het landen was het altijd wel even zoeken naar de heuvel met die 'grote bol' op om het vliegveld terug te vinden. Ook de landingen – met veel tegenwind en bergop – waren altijd de moeite en dikwijls met enkele zwevers naast elkaar, of parallel met een motorvliegtuig op de piste.

De avonden bracht ik weer met de anderen piloten door in het restaurant van het hotel. Ik heb me er geen moment verveeld! De laatste ochtend, op zaterdag 1 augustus, ging ik m'n aanhanger ophalen en vertrok ik verder naar Bayreuth.

Wasserkuppe is zeker een aanrader als je eens een familieuitstap wil maken, het is er ook zeer mooi om te wandelen. Overnachten kan altijd in het hotel op de berg of in een Gasthof in de buurt. Een rondvlucht in een Robin of een initiatievlucht met Duo-Discus is ook altijd mogelijk.

Koen Pierlet

Promotie voor de zweefvliegsport op het Gordelfestival (6 september 2015)



Op 6 september ging het Gordelfestival door, met verschillende sportieve activiteiten op verschillende locaties. Via de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en de Vlaamse Cluster van Luchtsporten waren we uitgenodigd om met onze zweefvliegsimulator het zweefvliegen in de kijker te zetten. Op de website van het Gordelfestival stond vermeld: “Je kunt er zelfs terecht in een zweefvliegtuigsimulator.”

Het ‘Sportdorp’ waar we de promotietent van de Liga opbouwden, werd volledig ingenomen door de Vlaamse sport-

federaties, in totaal maar liefst 25. Overall kon je terecht voor informatie, je kon sportdemonstraties bijwonen en natuurlijk de sport uitproberen.

Ik vertrok zondagochtend met de simulator naar Hofstade, Sophie en Stijn zouden me ginder opwachten om mee op te stellen en uitleg te geven over het zweeven. Jan, Peter en Lieze van Albatros hadden de LS4 mee.

Bij ons kon je dus even in de cockpit van een LS4 kijken en nadien een vluchtje proberen in de flightsim. Vanaf 12.00

u was onze mooie stand opgebouwd en waren we ‘operationeel’. Vanaf dan heeft er eigenlijk ononderbroken iemand in de flightsim gezeten. Dit heeft toch altijd een grote aantrekkingskracht!

Hopelijk hebben we weer velen warm gemaakt voor onze mooie sport en zullen er velen van hen – nu of in de toekomst – de stap zetten naar een zweefvliegclub in Vlaanderen.

Als het kriebelt moet je immers... zweven!

Koen Pierlet



Stijn bij de zweefvliegsimulator

Vliegekamp te Pic Saint Loup.

Om professionele reden ben ik altijd op reis en heb ik tijdens de week meer tijd om te vliegen dan tijdens het weekend. Ik heb dan een club gezocht die dagelijks open is. De contacten met Vinon waren een beetje te commercieel en niet eenvoudig. Dus heb ik naar een andere club gezocht die het hele jaar open is, waar de weersomstandigheden de zweefactiviteiten mogelijk maken en ook een club met dezelfde mentaliteit en vriendelijkheid als bij ons. Ik heb deze gevonden bij de club van "Pic Saint Loup" (<http://www.cvvm.fr/>) in de Hérault, dicht bij Montpellier (Frankrijk).

Ik heb daar drie dagen doorgebracht en het was slecht weer, maar toch 5 keer opgesleept en 6 uren kunnen vliegen. Hoe kan dat? Laat me mijn vluchten vertellen:

Om te beginnen, heb ik met een DG 1001 gevlogen. Het is iets anders dan een ASK 13, je ziet bijna het einde van de vleugels niet. Er zijn ook meer instrumenten in, zoals een transponder, een computer die u de meteo geeft, een GPS enz. De start is op een dalende piste van 400 m lang. Met de wind in de rug en een zwever die meer dan twee keer de breedte van de baan is, vraag je je als beginner af hoe al die "zotte" dingen gaan aflopen. De vleugel sleepte en beetje in het gras, maar de sleper gaat wel naar omhoog. Dan is er een slalom om huizen te vermijden omdat de sleper een Robin is en te veel lawaai maakt voor sommige inwoners. Een lange bocht naar links en dan ontkoppelen, met zuidenwind kun je langs de Hortus naar boven gaan tot 1000 m een meer. Dan kun je ook naar andere bergen vliegen en gebruik maken van een andere hellingsstijgwind langs de Séranne.

Na een bezoek aan de streek maak ik een links circuit en land op een stijgende baan van ongeveer 10m breed. Het doel is op het einde van de piste te stoppen, daarna moet je vertrekken in de omgekeerde richting, het is toch bizar!

Voor de tweede vlucht vlieg ik op een Astir. Dat was meer relax, het lijkt meer op wat ik in De Wouw leerde, opvallend dat je echt veel meer voet moest geven.

De volgende dag, het regent gedurende de voormiddag en de wind was van richting veranderd. Een felle crosswind met rukwinden. Maar geen probleem, we vliegen. Hier ook een bocht naar links en dan recht door naar de bergen. Op 300m QFE trek ik los en volg ik de bergkammen, van 300m eindig ik op 400m door alleen maar rechtdoor te vliegen. Dan maak ik een paar "achten" en "hop" ik bereik 1200m. Terug naar het vliegveld, met een righthand circuit op een korte, smalle en dalende baan, met cross – en rukwinden. Een ravijn juist voor de piste geeft veel turbulenties (dus niet te laag aankomen). Een andere verrassing is dat het circuit in de bergen ligt, dus als je naar rechts kijkt, zie je de grond dicht bij, als je naar de hoogtemeter kijkt, zie je 300m (QNH). De enige referentie is die kleine landingsbaan.

De derde dag waren er nog slechtere weercondities, rukwinden tot 70 km/u. Maar geen probleem, we vliegen. Vanaf de start had ik het gevoel in een wasmachine te zitten. Er was wel een echte mooie DG1000 met winglets enz. Maar ik schudde in alle richtingen door elkaar tot ik bijna ziek werd, ja, na meer dan

een uur "baby shacking".

Hier ook gingen we snel naar boven en we proberen naar de Ardèche te vliegen. Dus moeten we contact nemen met de TMA van Montpellier om FL65 te bereiken. Op FL65 begint het echt fris te worden. Het was moeilijk om door gaan. Uit de pompen, vliegen we wel tot rond 200 km/u, maar met een wind van 70 km/u ging ik altijd achteruit in de pompen die een beetje raar waren. Het ging van +6 tot -5m/s in een bocht.

Andere kameraden vliegen wel tot de Ardèche op 3200 m, waar het -10°C was. Ze gebruiken golfstijgwind.

Voilà, het waren echt leuke vluchten in een aangename sfeer. Winterwerk is er altijd. Ze hebben 25 zwevers, dus elke 2 weken moet een zwever gecheckt worden. Ze vliegen bijna alle dagen, een voorbeeld: 1000km op 7 januari. De zwevers zijn echt mooi, maar de rest is "standaard" (zie foto). Voor meer inlichtingen, kun je altijd op hun website gaan kijken. Iedereen is hartelijk welkom. Je wordt er beschouwd als een echt clublid, niet als een buitenstaander of stagiair.



Plank (een blad papier) radio (geroest) en een pistewagen (een elektrische "golfette").

Yvan Stockman

700km in Vinon, augustus 2015

Sinds enkele jaren ben ik ingestapt in de traditionele zomerse vliegvakantie in Vinon. Alle vele keren heb ik de verhalen moeten aanhoren hoe goed het weer er vroeger was, maar pas dit jaar hebben we kunnen proeven van dat fantastisch overlandweer in de bergen. Niet dat het zo slecht was de vorige jaren, maar dit jaar was het echt heel goed...

De meest opmerkelijke dag was voor mij toch wel 7 augustus... We hadden de voorgaande dagen reeds heel goed, lang en vooral ver kunnen vliegen. Op die bewuste ochtend van 7 augustus had ik mij eerst voorgenomen niet te vliegen. Vinon is voor mij niet enkel vliegen, maar ook gewoon vakantie in het gezelschap van goede vrienden. Op de briefing werd snel duidelijk dat het weer er heel goed uitzag voor die dag en Gunter Verreyt (ACK Keiheuvel) zei tegen mij na de briefing: "Bart, ge gaat er spijt van krijgen als ge vandaag niet vliegt!".

Op de parking van de zwevers hebben Dries Van Gestel (KAC Weelde), Sébastien en ik dan toch maar besloten om te vliegen. Dries besloot om in nieuw gebied te gaan toeristen, Sébastien ging voor dezelfde proef als de dag voordien en ik heb eens zot gedaan en een 700+ km proef geprogrammeerd (met

in het achterhoofd dat ik nog altijd kan gaan mee toeristen met Dries). Vanwege de late beslissing zijn we dan ook pas laat kunnen vertrekken, rond 12u30.

Van het traditionele gesukkel op het plateau hadden we dit jaar geen last en dat was op 7 augustus niet anders. Gunter en ik zijn mekaar tegengekomen in de eerste bel en hebben stilzwijgend besloten samen te vertrekken richting hooggebergte. Eerst een beetje op het gemak, maar daarna ging het best wel snel. De vertrouwde route via Crête de Liman en Blayeul ging heel goed, het parcours droeg ons tot aan de Dormillouse en aan de Morgon stond een 5 meter bel die mij naar 2900m duwde. Vanop deze hoogte is het niet nodig om eerst naar de Guillaume te vliegen, dus ik ben recht naar Tête de Lucy gevlogen.

Met 3000m plafond vertrok ik richting eerste keerpunt via de "Voie Royale", een corridor voor zwevers door een natuurpark. Via Tête du Peyron kon ik zonder veel moeilijkheden mijn eerste keerpunt, Plampinet, ronden. Vermits Plampinet in het hooggebergte ligt, is mijn tweede been van mijn opdracht grotendeels bergaf. Een goed moment om de snelheid op te drijven. Door het fantastische

weer begon ik te geloven dat die 700km wel mogelijk was en mijn gemiddelde snelheid op het eerste been was toch al bijna 100 km/u. Dit moest nog een beetje beter en dat lukte perfect op het parcours.

Het parcours laat het perfect toe om laag (2000m) toe te komen aan de Dormillouse en toch met een grote gemiddelde snelheid de flanken af te vliegen. Resultaat: slechts 52 min gevlogen over het tweede been van toch 113km en nog steeds 2000m op de hoogtemeter. Het derde been moet mij terug naar Plampinet brengen, dus weer bergop vliegen. In plaats van over de Voie Royale te vliegen, koos ik deze keer voor de route langs de Clotinaille en de Fouran om vervolgens over St-Crépin naar Tête du Peyron te vliegen. De wolken waren er mooi en dit leek de snelste oplossing. Wederom heb ik geen problemen gekend om Plampinet te ronden vanwege het hoge plafond (3700m).

Fantastisch vliegen in dit weer, maar ik moest nog twee keerpunten ronden en nog 340km vliegen. Dat vierde been was net hetzelfde als het tweede en dus kon ik dat weer als een raket afvliegen dankzij het parcours. Dit keer heb ik er slechts 47 min over gedaan om dan aan Montagne de Coupe het voorlaatste keerpunt te ronden.

Het was ondertussen al 17:30 geworden, dus vanaf nu was de boodschap "hoog blijven en niet te veel treuzelen". De thermiek was duidelijk al minder frequent aanwezig. Op het parcours ben ik heel even laag gesukkeld, maar mijn vertrouwde lift aan de Carton bracht mij terug naar bijna 3000m aan een gemiddeld stijgen van 5m/s. Via de Dormillouse en de Mor-



Gezellige bbq met de Belgen in Vinon

gon, kom ik aan de Guillaume. Sébastien en Dries hangen een paar honderd meter boven mij, maar zij gingen terug richting Vinon. Ik moest nog Tête du Peyron ronden vooraleer ik terug koers richting Vinon kon vliegen.

Paul Janssen (ACK Keiheuvel) gaf mij aan dat er nog voldoende thermiek staat in de vallei van St-Crepin, dus ik ging het erop wagen. De kans op buitenland werd groter, maar wie niet waagt, niet wint... Van dit moment begon ik eerder max finesse te vliegen. Overland-snelheid was nu ondergeschikt aan binnenvliegen. Via de Clotinaille en de Fouran kon ik glijden tot aan Prachaval, waar nog 4m/s stijgen zat aan flank. Helaas ging het stijgen niet meer hoog boven de flank, dus ben ik voorzichtig mijn laatste keerpunt gaan ronden om daarna terug aan Prachaval aan te pikken. De thermiek was nu sterk aan het afnemen, dus voorzichtigheid was geboden.

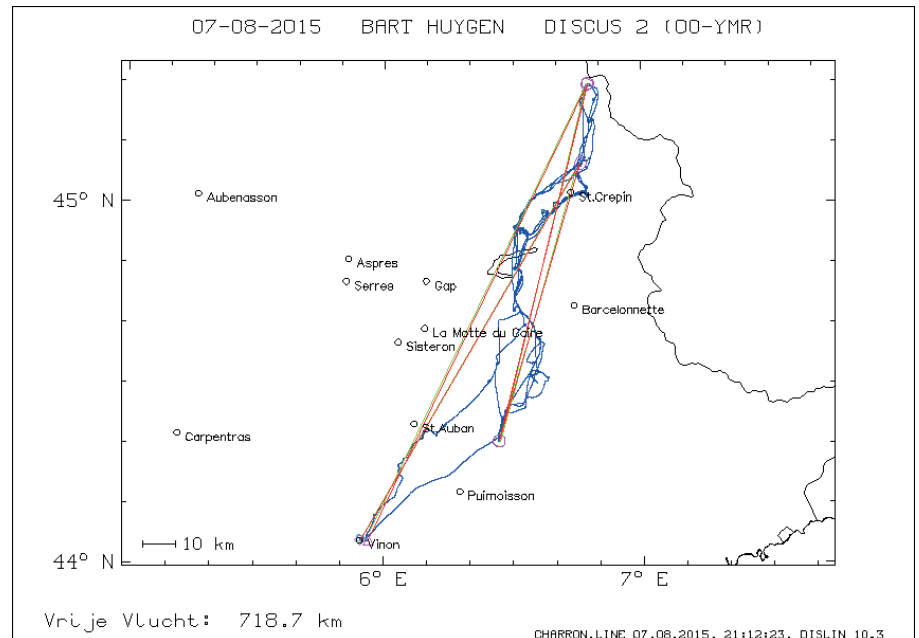
Met 2500m begin ik aan de terugweg naar Vinon. Even bijpompen aan de Fouran en de Clotinaille om zo naar de Guillaume te vliegen. De Guillaume is volledig west geöriën-

teerd, dus die geeft tot 's avonds laat. Met flankvliegen ben ik nog kunnen stijgen tot 2500m waarmee ik naar het Parcours kan vertrekken. Onderweg gaf de Morgon slechts een nulletje, maar dat was genoeg om naar de Dormillouse te vliegen. Paul was ook nog terug gevlogen tot de Dormillouse, dus we konden samen binnenvliegen. Het parcours gaf nog wel wat stijgen, maar nog net niet genoeg om lokaal te geraken van Vinon. We zouden beroep moeten doen op de Sion. De Sion is een dalconfluentie, waardoor de lucht in het midden van het dal licht gaat stijgen. In het verleden hebben Johan en ik daar ook al

eens gebruik van gemaakt om binnen te vliegen. Zeer spannend moet ik zeggen, maar wel efficiënt. Paul kent de bergen als zijn broekzak, dus hij kon de Sion gemakkelijk interceperen. Met enkele honderden meters overschot kon ik mijn proef afwerken en met een zeer voldaan gevoel gaan landen.

Uitgeput, maar toch wel fier op de prestaties van de dag zijn we allen samen lekker gaan eten en nog rustig een pintje gedronken. De vakantie kon niet meer stuk...

Bart Huygen



De top van de Mont Ventoux vanuit de YTS

Prestaties

Ging solo op 10 juli
Stijn Devalck

Ging solo op 16 augustus
Seppe Buysse

Behaalde zijn 1000m hoog-tewinst
Roel Trappeniers

Theo Stockmans

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

Buitenlandingen 2015

Echte buitenlandingen

Datum	Naam	Plaats	Toestel	Imma	Afstand (Km)
07/04	Jan Waumans	Greoux les Bains (Fr)	LS1 c	D-3162	4,8**
01/08	Herman Moens	Hemptinne	Astir	D-6955	19,8

Halve buitenlandingen

08/01	Johan Vanhoyland	Batteleur ¹ (ZA)	Discus CS	D-9870	16,6*
10/04	Sébastien Mathieu	Saint Auban (Fr)	LS 3	D-1945	40**
06/04	Jan Waumans	Saint Auban (Fr)	LS1 c	D-3162	40**
13/04	Jan Waumans	Saint Auban (Fr)	LS1 c	D-3162	40**
10/05	Sébastien Mathieu	Sint Truiden	LS3	D-1945	17
24/05	Mattijs Cuppens & Dieter Schollaert	Sint Truiden	Ka 13	D-6901	17
14/06	Rudi Coomans	Weelde	ASW 20	D-2036	69
18/07	Sébastien Mathieu	Kamp Lintfort	LS3	D-1945	137,5
02/08	Bart Huygen	Barcelonette	Discus 2b	OO-YMR	97**

* vanuit Douglas (Zuid-Afrika)

** vanuit Vinon (Fr)

¹ een boerderij ten oosten van Douglas

Theo Stockmans



De ophaalploeg is ter plaatse om Herman Moens en de Astir op te halen in Hemptinne...

Sportcommissie

25 maart 2015
5 uur duurvlicht
Dieter Schollaert

Zweefvliegvergunning
Willem Guilmet
Dries Holsbeeckx

Instructeur zweefvliegen
Sofie Beckers

Theoretisch examen zweefvliegen
Marc Arys
Laura Lenaerts
Jan Bruyninckx
Michaël Matthijs
Christophe Goemans
Sarah-Maria Matthijs
Jens Groeseneke
Stefan Nezic
Michiel Heleven
Yentl Saerens
Glenn Hostens
Yvan Stockman
Astrid Coomans
Brett Tobback
Stijn Devalck
Roel Trappeniers
Peter Truyens

24 juni 2015
1000m hoogtewinst
Glenn Hostens
Dieter Schollaert
Brett Tobback

5uren duurvlicht
Jan Bruyninckx
Eric Schollaert

750 Km afstandsvlucht
Bart Huygen
Johan Vanhoyland

Milieu

Als jullie deze Cumulus lezen, zal Walter terug aan de slag zijn. Moesten er leden zijn die Walter in het najaar een handje willen helpen, laat het mij maar gerust weten.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Vliegveld

Op 10 september 2015, hebben Gerry Wertelaers en mezelf deelgenomen in Brussel aan een vergadering betreffende ons vliegveld.

Deelnemers

- › Federale Politie (Fed Pol)
- › Defensie (Def)
- › Regie der Gebouwen (RdG)
- › Koninklijke Vliegclub De Wouw (KVDW)

Actueel zijn er gesprekken lopende tussen de Fed Pol; Def en RdG om ons vliegveld van Def over te hevelen naar Fed Pol. Dus binnen afzienbare tijd zal onze club een brief krijgen van Def waarin zal staan dat onze huidige concessie wordt opgeheven en dat onze club zich nu moet wenden tot de RdG. Alvorens we die brief ontvangen,

wordt er terug een vergadering belegd met de hierboven vermelde organismen. En tijdens deze overgave, zullen wij gewoon verder kunnen vliegen.

Of de Fed Pol naar Goetsenhoven gaat komen, staat ook nog niet 100% vast. Er zijn problemen, zoals de financiële kant van dit project. En om het vliegveld maar voor 50% te gebruiken, daar is de Fed Pol niet voor te vinden.

Er zijn dus nog verschillende onbekenden.

In de nabije toekomst is er, over het voortbestaan, voor onze club geen enkel gevaar. Het is ook de wens van de Fed Pol om dit zo te houden.

Het is wel mogelijk dat wij één RWY moeten opgeven en dat er eens in het weekend oefeningen doorgaan. De twee leegstaande militaire loodsen zullen ook zo snel mogelijk in gebruik worden genomen door de Fed Pol.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Sofie Beckers
Bart Huygen
Karel Joos
Ruben Michaux
Koen Pierlet
Yvan Stockman
Theo Stockmans
Brett Tobback

Foto's

Jan Beckers
Mattijs Cuppens
Sébastien Mathieu
Koen Pierlet
Peter Solheid
Yvan Stockman
Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

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

Verantwoordelijke uitgever

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

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



