



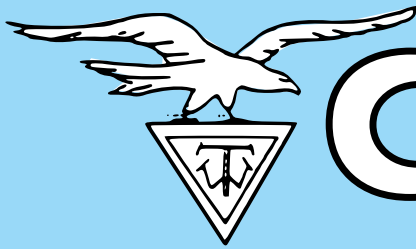
| |
|----------------------|
| België - Belgique |
| P.B. |
| 3320 Hoegaarden |
| BC 6352 |
| Erkenningsnr P3A8067 |

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 24 nummer 3
Van juli tot september 2018



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 24 nummer 3
Van juli tot september 2018
Nummer 90

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Dag van de vrije tijd



Op 8 september stonden we met een ASK23 en onze zweefvliegsimulator op de "Dag van de vrije tijd" in Tienen. (zie p.8)

Onderhoud pistes



Eind augustus werden de nieuwe cijfers op de pistes geschilderd, samen met de mensen van ULM-Goetsenhoven.

Loslopend wild



Gespot op ons vliegveld afgelopen zomer: een klucht patrijzen (3 volwassenen + 14 kleintjes)

In dit nummer

| | |
|------------------------------|----|
| In dit nummer..... | 1 |
| Woordje van de redactie..... | 2 |
| Activiteitenkalender..... | 2 |
| Vlieggkamp (1)..... | 3 |
| Vlieggkamp (2)..... | 5 |
| Prestaties..... | 5 |
| Milieu..... | 6 |
| Vliegveld..... | 7 |
| Buitenlandingen..... | 8 |
| Dag van de vrije tijd..... | 8 |
| Petit Waret..... | 9 |
| De eerste keer..... | 10 |
| Vinon zomer 2018..... | 14 |
| Artikels voor Cumulus..... | 16 |
| Colofon..... | 16 |

Foto cover

Bezoekers nemen plaats in de Astir tijdens de opendeurdagen op ons vliegveld op 1 en 2 september...

Woordje van de redactie

De laatste maanden stonden in het teken van onze opendeurdagen die we samen met ULM Goetsenhoven organiseerden. Eerst en vooral een welgemeende dank aan Mattijs die zich bijna gedurende een jaar uitgesloofd heeft om alles in rechte banen te leiden (of lijden). Het mooie weder zorgde ervoor dat het een succes werd. Ruw geschat konden we de twee dagen samen 2500 bezoekers verwelkomen. Alles is zonder incidenten verlopen. Nochtans konden we best toch enkele werkrachten meer gebruiken. Volgend jaar zal er een vervolg komen. In onze volgende edities meer daarover.

Einde augustus heeft de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams Brabant zich gebogen over de ingediende beroepen tegen onze milieuvergunning. Zowel voor als achter de schermen werd druk gewerkt om het meest haalbare uit het vuur te halen. In onze aangepaste vergunning staan weer meer cijfers die wij strikt moeten naleven. Het zal niet gemakkelijk zijn, maar het moet. Onze tegenstrevers zullen het in elk geval nauwlettend opvolgen. Voor zij die de milieuproblematiek nauwlettend hebben gevolgd, kunnen vaststellen dat wij weer iets hebben moeten inbinden.

Een weerkerend item in september is het winterwerk. Eigenlijk zou ieder clublid spontaan moeten komen werken. Er zou geen minimum aan uren moeten opgeplakt worden. Maar dan ben ik er zeker van dat ons systeem niet zou werken, spijtig. Het is dank zij deze activiteit dat wij aan democratische prijzen kunnen vliegen. Het is dan ook wat teleurstellend dat er niet genoeg kandidaten zijn voor het onderhoud van onze zweeftoestellen. Er gaat mij toch niemand vertellen dat sommige leden zich niet één of twee dagen kunnen vrijmaken om voor het elementaire onderhoud van onze toestellen te zorgen.

Het mooie weder van de laatste maanden zorgde ervoor dat we vier nieuwe solisten hebben. Mijn oprechte gelukwensen aan deze piloten. Dat ze ervoor zorgen dat ze hun vliegvaardigheden onderhouden door regelmatig, ook in de wintermaanden, te komen vliegen. En dit is ook een wijze raad voor alle leden. Thermiek zal er weinig zijn, maar van belang is de start en de landing. Lierstart of sleepstart, het maakt niet uit, maar het zal je vliegveiligheid enkel maar ten goede komen.

Tot volgende keer.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- 📅 **Za 27 oktober:**
kampvuur
- 📅 **Zo 28 oktober:**
start introductie cursus zweefvliegen
- 📅 **Vrij 2 november:**
vliegdag
- 📅 **Do 15 november:**
vliegdag
- 📅 **Za 22 december 2018 –
Ma 01 januari 2019:**
eindejaarsvliegen

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 december 2018**

Vliegekamp (1)

Ondertussen al heel wat weken geleden, begin juli meer bepaald, namen Yourich en ik samen met een groep andere deelnemers deel aan het zweefvliegekamp 2018. Een ervaring om op terug te kijken als één om nooit te vergeten!

Zoals ieder jaar begon ook dit kamp met een kennismakingspel. De instructeurs en kampdeelnemers werden aan elkaar voorgesteld en de eerste indrukken werden gevormd. Gelukkig kwamen al snel de verlossende woorden dat we konden beginnen met de zweefvliegtuigen klaar te maken.

Eindelijk kon er écht gevlogen worden, datgene waar we natuurlijk allemaal enorm naar hadden uitgekeken. Door het goede weer dat we heel de week lang hadden, kon er dan ook veel gevlogen worden, iets waar iedereen met volle teugen van genoot.

Na enkele dagen in Goetsenhoven te vliegen, ging het bij iedereen steeds beter en werden de vluchten steeds leuker en leuker.

Naarmate de week vorderde en we de laatste dag in Goetsenhoven ingingen, kregen Yourich en ik dan toch nog dát te horen waarvan we enkel hadden kunnen dromen, de toestemming om solo te gaan!

De eerste solo-vlucht is ééntje om nooit te vergeten, hoorden we reeds vaak in de coulissen. Enerzijds doodgaan van de stress en anderzijds niet weten waar te blijven met de blijdschap die je op dat moment ervaart! En ja, ik kan dat nu alleen maar volmondig bevestigen. Wat een belevenis, wat een overwinning!

Na deze fantastische vliegervaring was er dan nog het kippenfestijn om de eerste week van

het zweefvliegekamp in feestelijke en deze keer zelfs "voetbalgetinte" sfeer af te sluiten.

Op zondag stonden we allemaal terug klaar voor een tweede week zweefvliegen, maar dan niet meer in Goetsenhoven maar in het thermiekparadijs "Wershofen" in Duitsland.

Een heel andere uitdaging omwille van de andere omgeving maar vooral ook omwille van de nieuwe startmethode die daar werd gebruikt, de "lierstart". De eerste start die ik deed, was er opnieuw ééntje om nooit meer te vergeten, ze hadden mij gezegd dat het spectaculair ging zijn maar dit overtrof toch wel alle verwachtingen. Adrenaline die door je lijf en hoofd gaat, en toch rustig doen en uitvoeren wat je geleerd hebt. Onvergetelijk het moment dat je daarin slaagt ook op deze nieuwe manier, om te zweven, hoog in de lucht en rust en weids uitzicht



Laurens, Stef, Theo en Eric, wachten op de sleper...

te zien en te ervaren.

De zweefvliegweek in Duitsland werd er ook een van plezier, prachtige ervaringen en toffe mensen.

Als afsluiter was er nog het typisch Duits avondmaal, schnitzel met frietjes dat zeker en vast gesmaakt werd door iedereen. Daarna was het tijd om terug naar huis te keren.

Na deze twee prachtige weken zweefvliegekamp in binnen-én buitenland, ben ik zeker van plan om verder te blijven vliegen en hopelijk nog vele evenzeer mooie ervaringen op te doen, gaande weg. Klaar om het luchtruim te verkennen.

Bij deze zou ik ook nog graag alle instructeurs, organisatoren en begeleiders willen bedanken die ervoor gezorgd hebben dat het kamp zo geslaagd was, en dan in het bijzonder Koen en mijn instructeur Theo, superbedankt!!!!

Laurens Vanhees



"Team Koen" bij de ASK13



Aan de ontbijt tafel in Wershofen



Koen en Johan zorgden voor een extra Twin Astir tijdens het kamp in Wershofen

Vliegkamp (2)

Enkele jaren terug begon ik te denken over wat ik verder zou studeren na het secundair onderwijs.

Het moest iets te maken hebben met vliegen en dus om een "feeling" te krijgen hoe het voelt om te vliegen werd het een idee om misschien mee te doen met het zweefvliegkamp.

Dit was twee jaar geleden en zweefvliegen is me gewoon bijgebleven. Je voelt je gewoon vrij tijdens het vliegen en dit zette mij dus aan om te gaan voor mijn eerste solovluchten. Natuurlijk ging het niet zo gemakkelijk als ik me had voorgesteld.

Na het eerste kamp deed ik nog een tweede kamp in 2017 waar ik eventueel solo mocht gaan in de tweede week maar niet kon omdat ik toen mijn medical nog niet had. Dit vond ik wel jammer maar heb besloten om het jaar erna, in de zomer van 2018 weer deel te nemen en deze keer te volharden om te gaan voor solo te mogen.

De sfeer van de groep was ook fantastisch. Ik had ook enkele bekende gezichten gezien

waaronder Laurens, die uiteindelijk ook solo gegaan is. Het was enorm plezant om te zien hoe onze vluchten gingen en of we vooruitgang boekten naar het einde van de week toe. Ik had even wat tijd nodig om er terug in te komen sinds ik niet veel tijd had doorheen het jaar om te vliegen. Maar naar het einde van de eerste week was het toch gelukt en had ik mijn eerste twee solovluchten gedaan.

Het gevoel van alleen te vliegen, vrij te kiezen wat je wilt doen, hoog boven de grond met geen zorg om je heen (behalve dat je nog wel naar beneden moet, maar dat valt mee) is gewoon fantastisch. Het is werkelijk een droom die waarkomt en zeker omdat dit al jaren een hobby van mij is.

Nu studeer ik verder voor piloot en ik kan je garanderen dat zweefvliegen toch een sensatie is die compleet iets anders is en je moet proberen. Nu ga ik nog verder werken om uiteindelijk voluit te genieten van vele mooie toekomstige zweefdagen.

Yourich Erauw

Prestaties

Gingenen solo op

06 juli

- > Laurens Vanhees
- > Yourich Erauw

18 augustus

- > Steve Billiard

16 september

- > Erwin Huybens

Behaalde haar 5 uur duurvucht

- > Laura Lenaerts

Behaalde haar 1000m hoogtewinst

- > Laura Lenaerts

Behaalden zijn 50km afstandsvlucht

- > Glenn Hostens

Behaalden het zilveren kenteken

- > Glenn Hostens

Behaalden "vliegen met passagiers"

- > Stijn Devalck
- > Jens Groeseneke
- > Glenn Hostens

Slaagde in het theoretisch examen zweefvliegen

- > Christophe De Brabanter

Theo Stockmans



Laurens neemt een laatste slok water voor zijn 1e solo



Yourich net voor zijn eerste solovlucht

Milieu

In de vorige Cumulus heb ik er wel vergeten bij te zetten dat onze milieuvergunning, afgeleverd door de stad Tienen, loopt tot 9 maart 2029. Dan loopt ook de initiële milieuvergunning van ons tankplatform af. De nieuwe vergunning vangt aan op 28/12/18, na het verstrijken van de huidige.

Zoals een paar jaren terug, moest er nu ook een geel papier uithangen met de mogelijkheid om, binnen de 30 dagen, tegen de beslissing van de stad beroep aan te tekenen. Dit is ook gebeurd.

Er werden drie beroepschriften ingediend bij de Bestendige Deputatie Vlaams-Brabant:

- › onze club
- › bewoners van de Konijnenberg
- › bewoners van Bost

Ook ULM Goetsenhoven is tegen haar toegekende milieuvergunning in beroep gegaan.

Waarom onze club?

1. In de nieuwe vergunning staat nog steeds dat de lierstart als een volwaardig alternatief van de sleepstart wordt aanzien;
2. Het maken van "Touch and Go's" beperkt wordt tot zaterdag en de zondag tot 1300 uur;
3. Er telkens wordt geknaagd aan het aantal vluchten (van 3600 naar 2750);
4. Wij uit betrouwbare bron vernomen hadden dat leden van LZT in beroep zouden gaan.

Onze huidige vergunning werd toegekend voor een periode van twee jaar. Onze nieuwe vergunning voor een periode van elf jaar. Om die reden en

ook de complexiteit en belangrijkheid ervan, heeft onze club een advocaat, gespecialiseerd in milieuzaken, onder de arm genomen, namelijk Meester Mario Deketelaere.

Op 31 maart hebben we reeds een eerste onderhoud gehad met hem. Om onze verdediging op de provincie voor te bereiden, hadden we op 16 juni een volgende onderhoud met de advocaat. Tussen die twee data is er nog veel mailverkeer en telefonisch contact met hem geweest.

Onze club werd door de provincie gehoord op dinsdag 17 juli. Wanneer de uitspraak van de Bestendige Deputatie gaat volgen, weten we niet. De uiterste (wettelijke) datum is 2 september 2018. Daarna moet er, gedurende 30 dagen, terug een geel papier uithangen. Tegen die beslissing kan er terug beroep aangetekend worden bij de Raad van State, maar zover zijn we natuurlijk nog niet.

Ik wil jullie ook nog meegeven dat er, op maandag 23 april, een vergadering in "Petit comité" is doorgegaan bij en op verzoek van Raf Van Hoorick van LZT. Aanwezig: Bart Lismont en mezelf, ULM Goetsenhoven en drie leden van LZT.

Reden: LZT wenst door middel van een constructief overleg met beide vliegclubs en de stad Tienen, tot een win-win te komen. Wij staan daar positief tegenover. Maar wij moesten dan wel en bijna onmiddellijk akkoord gaan met hun vijf punten. Wegens de te korte termijn zijn we daar niet kunnen op ingaan. Maar beide partijen zijn bereid de draad later weer op te nemen.

Ondertussen werden de Tomahawk OO-DKV en de Ces-

sna OO-RAQ uitgerust met een "geluidsdemper". Het verschil in geluid tussen de DKV en een "gewone" Tomahawk is duidelijk hoorbaar. Dit zijn geluidsdempende maatregelen die onze club op vrijwillige basis neemt.

Op 30 augustus heeft de Bestendige Deputatie Vlaams Brabant een beslissing genomen.

De belangrijkste wijzigingen hebben, bijna, enkel betrekking op de "Touch & Go's" van de motorsectie.

Samengevat:

T&G's enkel toegelaten op Zat van 0900-1300 en 1400-SS; Zondagen en feestdagen (periode 01 april- 31 oktober) enkel van 0900 – 1300; Zondagen en feestdagen (periode 01 november – 31 maart); zoals op zaterdag;

Er mogen maximum slechts twee toestellen (ULM meegerekend) tegelijkertijd T&G uitvoeren.

Betreffende de zweefactiviteiten veranderd er niets. Het aantal vluchten (motor + slepen) wordt behouden op 2750/jaar. Op de lierstarten staat er geen beperking.

Wat gebeurt er nu?

Deze wijzigingen worden door de provincie overgemaakt aan de stad Tienen. Deze moet de milieuvergunning, toegestaan door de stad Tienen einde maart dit jaar, in die zin aanpassen. Tevens zullen ze opnieuw een geel papier moeten opmaken, dat onze club gedurende 30 dagen aan de ingang van onze club moet uithangen.

Zoals je kunt lezen, een hele ad-

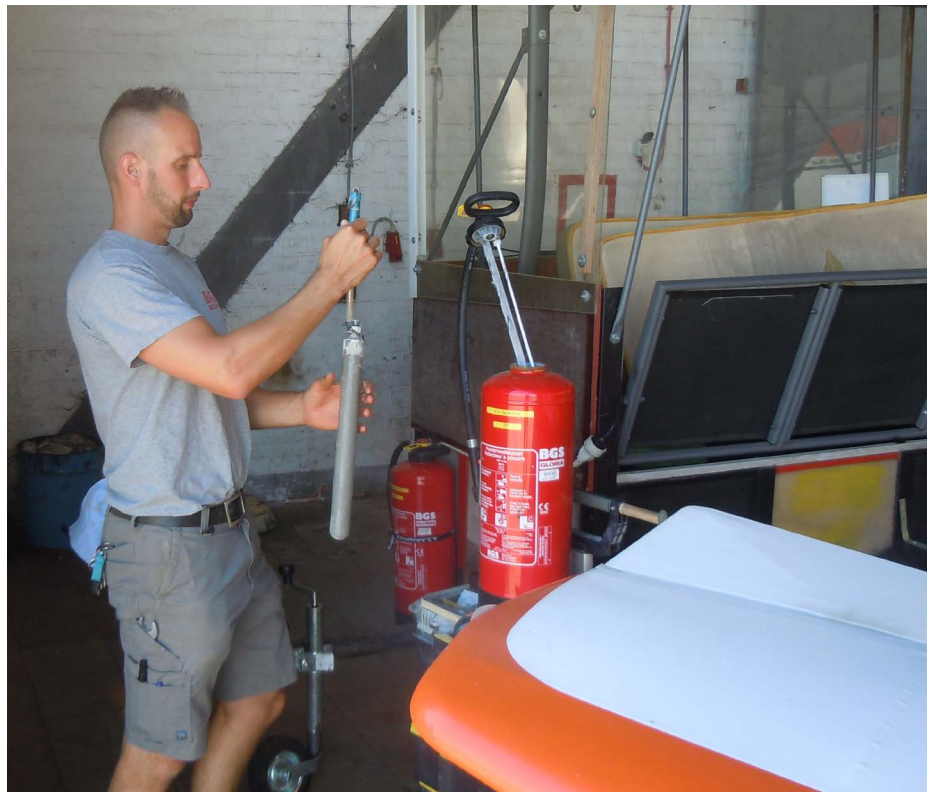
ministratieve rompslomp.
De volledige milieuvergunning zal ter beschikking zijn in het clublokaal voor al de leden.

Tegen deze milieuvergunning kan beroep aangetekend worden, binnen de 60 dagen na de officiële bekendmaking. Er zal dus opnieuw een geel papier uithangen.

Het volgende overlegcomité met LZT heeft plaats op 15 oktober, de dag na de gemeenteraadsverkiezingen.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Keuring van de brandblussers

Vliegveld

In de bouw van de schietstand komt schot in de zaak.

Op 12 september werd de grond via een akte overgedragen van de federale overheid aan Interleuven, de bouwheer.

Tijdens de week 10/09-14/09 zal het directiecomité overgaan tot de aanstelling van een aannemer. Hierbij moeten wel de

wettige termijnen gerespecteerd worden. Andere aannemers hebben daarna 30 dagen om bezwaar in te dienen. Maar normaal gezien moet er dus een aannemer kunnen starten ergens in de loop van de maand oktober.

Wat er met de rest van het vliegveld gaat gebeuren, is nog een groot vraagteken.

In de maand augustus werd er ook ongeveer 500kg aan zinken platen gestolen van een dak van het gebouw achter de loodsen van de ULM. Ja, wat wil je, er is van de overheid geen controle meer.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Het zink werd van de daken gestolen

Buitenlandingen

Buitenlandingen op een vliegveld

| | | | | | |
|-------|---------------|-------------------------|-----------|--------|----------|
| 06/04 | Bart Huygen | Puimoisson (Fr-LFTP) | Discus 2b | OO-YMR | 34,5* |
| 06/04 | Bart Huygen | Saint- Auban (Fr -LFMX) | Discus 2b | OO-YMR | 25,0** |
| 13/05 | Koen Pierlet | Berliner Heide (D) | ASW 20 | OO-ZPC | 13,0**** |
| 10/05 | Bart Huygen | Kiewit (EBZH) | Discus 2b | OO-YMR | 35,5 |
| 07/07 | Brett Tobback | Avernas | ASW 19 WL | D-6925 | 11,5 |
| 11/08 | Brett Tobback | Sint Truiden | ASW 19 WL | D-6925 | 15,5 |
| 12/08 | Jan Waumans | Puimoisson | LS 7 | G-DFWJ | 34,5** |
| 26/08 | Bart Huygen. | Diest (EBDT) | Discus 2b | OO-YMR | 25,0 |

Echte buitenlandingen

| | | | | | |
|-------|--------------|----------|-----------|--------|---------|
| 01/05 | Rudi Coomans | Sèron | ASW 20c | D-2036 | 21,8 |
| 19/05 | Yves Ruymen | Compogne | ASW 19 WL | D-6925 | 21,6*** |
| 21/05 | Yves Ruymen | Framont | ASW 19 WL | D-6925 | 20,4*** |

* vanuit Vinon-sur-Verdon (Fr)

** vanuit Puimoisson (Fr)

*** vanuit Saint-Hubert

**** vanuit Oppershausen (D)

Theo Stockmans



Dag van de vrije tijd

Op zaterdag 08 september ging in de kazerne (centrum Tienen) "de dag van de vrije tijd" door. Alle sportclubs en "vrije tijds" clubs (zoals pottenbakken) konden eraan deelnemen.

Onze club was één van de dertien sportclubs die eraan deelnamen. Bij de Tiense Sportraad zijn ongeveer 100 clubs aangesloten.

Wij stonden opgesteld in de manege, moest het ooit regenen. Een Ka 23, de flightsimu-

lator en de promotent van de Liga maakten deel uit van onze stand. Koen, Bart, Tom en mezelf zorgden ervoor dat deze, zoals gevraagd, operationeel was om 1000 Hr 's morgens. Bart was ondertussen wat nic nac koekjes gaan kopen voor onze bezoekers, en die wisten dat ten zeerste te appreciëren.

Over het aantal bezoekers moesten we zeker niet klagen, vooral jongeren. Misschien zaten er wel toekomstige leden of piloten tussen. Want som-

migen waren snel solo op onze flightsimulator.

Of we door deze activiteit nieuwe leden gaan verkrijgen, weet ik niet. Maar onze aanwezigheid is van groot belang voor de uitstraling van onze club, vooral met onze milieuproblematiek. Sommige inwoners van Tienen trachten onze club af te schilderen als een elitair clubje van lawaaimakers. Het is dan aan ons om het tegendeel te bewijzen.

Theo Stockmans

Buitenlandingsterrein Petit Waret

Helaas loopt niet elke vlucht zoals gepland. Af en toe eindigt een overlandsvlucht ook in het veld of op een ander vliegveld. Het is mij dit jaar (en andere jaren) meermaals overkomen. Het maakt deel uit van het overlandvliegen.

men en ik begon mijn downwind voor mijn veld. Net op dat moment valt mijn oog op een windzak die daar in een veld stond. Ik dacht: "Tiens, wat staat die daar te doen?" Ik had namelijk een veld gekozen dat kort bij een grotere weg

toevallig geen activiteit was.

Het veld is precies tussen de TMA's van Luik en Charleroi gelegen, net ten Noorden van de Maasvallei. Ideaal dus voor mensen die naar de Ardennen vliegen, maar net niet over de Maas geraken. Toch moet men oppassen, want andere dagen kan er dus wel activiteit zijn van de parapenteclub. Voor zover ik weet, hebben zij geen radiofrequentie, dus zeker oppassen als je daar gaat landen.

Het veld is perfect bereikbaar met de remorque en er is zelfs een naadloze overgang tussen de weg en het veld. Helaas hebben ze er geen bar ;-)

Coördinaten:
N50°31'34" E005°01'51"

Hoogte boven zeeniveau:
208m

Aanvliegbaar van boven de snelweg of van boven het dorp

Gemakkelijk bereikbaar per auto via Hannuit op ongeveer een half uurtje van Tienen.

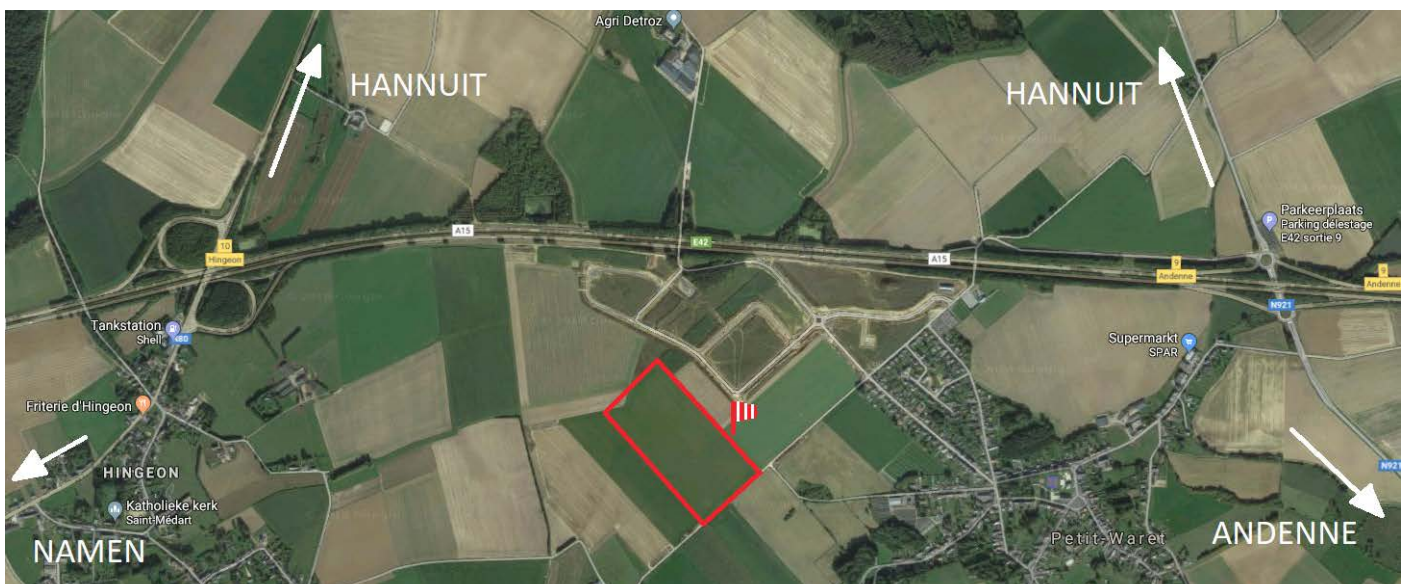
Bart Huygen



De windzak en de piste...

30 juni was zo een dag. De thermiek begon zeer zwak die dag, maar beloofde beter te worden vanaf de Maas. Theo en ik begonnen laag en traag naar de Ardennen te vliegen. Helaas heb ik de thermiek niet meer kunnen vatten in de buurt van de Maasvallei. Ik had mijn veld reeds gekozen en zocht in de buurt naar de verlossende thermiek. Die is er helaas niet geko-

lag, maar nadat ik die windzak zag, ben ik toch nog van gedacht veranderd. Het bleek een perfect veld te zijn. Te mooi om waar te zijn, super vlak, met gras en ook naast een (veld) weg. Nadat ik uitstapte en het veld goed bekeek, kon het niet anders dan een vliegveld zijn. Toevallige passanten bevestigden mij dat het een parapentevliegveld is, maar dat er die dag



De eerste keer..., maar ook de tweede...

Mijn eerste 300

Vorig seizoen had ik mijn 50km afgewerkt, iets waar ik heel blij om was en iets wat met deed smaken naar meer overlandvluchten. Met het idee niet meer rond te kerktoren hoeven te draaien en te laten zien dat ik het ook kon, wachtte ik in de winter geduldig maar toch ook vooruitkijkend naar het seizoen dat er aan zat te komen. Ons seizoen had een moeilijk en langzame start, ik maakte maar geen vluchten die langer waren dan een uur. Wel ik had wel het geluk om in deze vroege maanden van maart en april toch veel vluchten te maken met de Nimbus van Yves, met hem vloog ik toch af en toe een uur of langer, tot zelf 1 overlandvlucht van 225km. Met deze vlucht had ik ook voor de eerste keer kennis gemaakt met de Kempen alsook met wedstrijdvliegen. Dit komt omdat we toen een tijdje tussen andere vliegtuigen van de Kempencup hadden gevlogen. Dit was ook de reden om mij in te schrijven in de Keiheuvelcup, die daarna jammer genoeg geannuleerd werd.

Vanaf eind mei tot begin juli had ik dan ook niet gevlogen wegens examens, nog steeds geen overlandvlucht dus. Na deze periode van "rust" begon ik terug met vliegen en was er al meteen een goeie dag, toch

veld van Avernas. Waar het mis ging? Blind zoeken naar thermiek is niet mijn sterkste kant, wel had ik vertrouwen genomen bij het landen op een vreemd vliegveld.



volgens de meteo. Ik had met een paar mensen afgesproken om toch af en toe contact te houden tijdens de vlucht, zodat we elkaar konden volgen. Ik vertrok dus in het blauwe weer richting het zuiden, maar alles verliep niet zoals ik het gehoopt had. Na 36 minuten vluchtduur stond ik buiten op het vlieg-

De volgende ochtend had ik niet veel goeie moed in de dag, en had zelfs zin om in mijn bed te blijven liggen. Uiteindelijk was ik dan toch bij het koffieapparaat geraakt en kon ik mezelf moed indrinken en wakker worden. Zonder grote doelen volgde ik mee de briefing en nam de asw19 voor mij die dag.



Landing met de Nimbus 4DM

Die dag was er ook niet veel volk, jullie mogen raden wie er als enige privé zweefvlieger er naast de aanhangwagen van de 19 stond (aangezien ik er mee was buitenland was)...

Uiteindelijk kwamen er cumuli en vertrok ik. Met iets meer zekerheid vertrok ik dan toch richting het noorden. Alles ging verdacht goed en al snel hing ik in de buurt van Hasselt. Zonder transponder kon ik niet richting Nederland, dus vloog ik richting Keiheuvel. Ook daar raakte ik zonder proberen en alles bleef goed verlopen. Ik moest geen super lange steken maken, en ik had gemiddeldes in de pompen waar ik in Goetsenhoven nog nooit mee te maken heb gehad. Doordat ik weinig voorbereiding had gemaakt over de dag zelf wist ik dus niet hoe het weer ging evolueren overheen de dag. Ik besloot dus om 15u terug te keren en een keerpunt (in vrije vlucht) te ronden, om zeker op tijd terug te zijn en niet 2 dagen na elkaar te moeten buitenlanden. Dit keerpunt was vlak voor Weelde. Toen ik terug vloog besloot ik nog om richting Opglabbeek te vliegen om een paar km extra te vliegen.

Rond 16u die dag was ik terug lokaal vliegveld, maar het bleef krioelen van cumuli, dus besloot ik nog richting zuiden te vliegen. Ook had ik al zo'n 180km gevlogen en ik begon te geloven in 300km. Hier ben ik zonder problemen naar Sovet kunnen vliegen, ook hier ben ik weer op tijd teruggekeerd, omdat da cumuli achter mij aan het oplossen waren. Met terug te keren had ik iets meer problemen. Ik moest lange steken maken, en soms wel 40° naast track vliegen om toch via bepaalde cumuli hoogte te kunnen nemen en zo terug in Goetsenhoven te raken. Eenmaal terug lokaal Goetsenho-

ven had ik nog maar 270km, ik moest dus nog enkele kilometers doen voor de 300 rond te vliegen. Hier ben ik nog de volle 100% voor gegaan. Met de vlucht verder te zetten richten Alken begon ik uit te rekenen hoe ver ik nog moest vliegen om de 300 te halen. Ik vloog nog net tot aan Alken en keerde terug. Uiteindelijk had ik nog genoeg hoogte en vloog ik richting Geldenaken. Ik had toen iets van een 6u gevlogen, maar er was nog steeds thermiek. Toen dacht ik direct aan het klassement van Gerard de Praetere, ik wist ongeveer de tijden van de top 3, dus kon ik min of meer inschatten wat ik moest doen om podium te vliegen. Nadat Theo was geland, was mijn goesting om te vliegen volledig over. Ik kon ook niet meer 8u15 vluchtduur halen. Dus besloot na 7u30 te vliegen te landen. De ASW 19 zou ook meegaan naar het kamp in Wershofen een paar dagen later, dus moest het toestel terug in de aanhangwagen. Op de club waren nog welgeteld 4 mensen aanwezig, inclusief Theo en ik. Dus bedankt aan die mensen om onze te helpen demonteren.

Achteraf gezien had ik ook wel deels spijt van mijn voorbereiding. Ik wist enkel de informatie van alle vliegvelden waar ik eventueel kon buitenlanden en het luchtruim waar ik in vloog. Ik begon me af te vragen wat ik had kunnen doen indien ik alles beter had voorbereid. Want achteraf gezien had ik dus een groot venster van thermiek en had dus in het noorden en zuiden verder kunnen doorvliegen, waardoor ik makkelijk 370 km kon hebben. Deze fout zou ik dus niet meer maken.

Sinds dien zit ik bijna bij elke briefing met mijn laptop voor mij, om de laatste weerupdates te controleren en alle nodige in-

formatie te krijgen over de thermiek. Ook wordt dan de laatste hand gelegd aan een mogelijke proef die ik zal vliegen. Zo start ik vanaf nu altijd met een opgegeven proef, mocht deze toch niet lukken kan ik altijd afbreken. Zo heb ik ook eens geëxperimenteerd met het watersysteem van de ASW19 en heb dus ook met water leren vliegen, wat duidelijk een groot verschil maakt aan prestaties. Maar de besturing er niet bepaald moeilijker mee maakt.

Op naar de 2e 300

Na een paar weken toch iets wat kleinere maar leerrijke overlandvluchten te maken (laag aanpikken, in het blauw vliegen) was er dan een nog een superdag in aantocht. Dit keer ging er een gronderige voorbereiding aan de pas. Heel de week volgde ik het weer en besloot voor 400km te gaan. Het weer zou beter zijn dan mijn vorige 300km en ik zou alles beter voorbereiden, wat dus theoretisch gezien een 400km mogelijk maakte.

Ik ging van start maar had toch enkele moeilijkheden tijdens de vlucht. Ik moest vertrekken met een plafond van 900meter om dat te pompen nog niet zo hoog gingen en vooral omdat ik ze niet wou uitmelken om zo tijd te verliezen. Maar ik had nog een veel groter probleem, na 10 minuten was mijn blaas terug vol geraakt en moest ik ze heel dringend legen. Tegen 140km/h vloog alles mooi in een zakje, en het zakje werd dan ook tegen die snelheid gedumpt. Verder in die vlucht kwam ik nooit echt super hoog te zitten en was de thermiek moeilijk te vinden, maar ik moest zonder te twijfelen doorgaan om mijn gemiddelde op te drijven.

Toen ik net voorbij de helft van mijn proef zat begonnen de

wolken op te lossen en moest ik steken van rond de 15km doen voordat ik nog iets meer dan 1m/s stijgen tegen kwam, er waren nog wel goeie pompen in de Kempen, maar deze waren op dat moment met uitsterven bedreigd. Ik kwam lager en lager te zitten en moest een beslissing maken: terugkeren en de proef afblazen of doorgaan met de kans om sneller te moeten buiten landen. De beslissing werd genomen: ik zou terugkeren 17km voor mijn keerpunt. De opgegeven vlucht zou dus in het water vallen. Na deze beslissing heb ik nog maar 2 pompen genomen, een boven Keiheuvel, en een boven Kiewit. Met 900m boven Kiewit wist ik dat ik Sint-Truiden binnen was en ging er dus voor, ook stopte de pomp op die hoogte dus ik moest wel doorgaan. Ik kon blijven zoeken, maar de pompen gingen er alleen slechter op worden.

Ik ging dus door, richting Sint-Truiden. Maar toen ik Hasselt net voorbij was had ik nog maar 700meter, en ik moest nog een eindje vliegen met te-

genwind. Ik kwam laag te zitten, lager dan ik gehoopt had, maar ik kon niet meer terug, ik was nog steeds binnen en gelukkig droeg het nog een beetje waardoor ik af en toe nog een 0,5m/s kon stijgen in rechte lijn. Ook was dit de eerste keer dat ik een veld had gekozen mocht het plots sterk dalen. Zo heb een 4-tal velden gekozen, altijd maar dichterbij en dichterbij naar Sint-Truiden toe. Mocht ik opeens toch nog sterk dalen krijgen, dan kon ik veilig buitenlanden. Op 5km van Sint-Truiden had ik het vliegveld opgeroepen met de boodschap dat ik een "straight in approach" ging uitvoeren op "runway 24", met natuurlijk de vermelding dat ik een zweefvliegtuig was met "low attitude". Hierop kreeg ik het antwoord dat ik er mocht landen en dat er geen andere vliegtuigen in circuit vlogen, ik kon dus veilig landen. Uiteindelijk had ik nog een beetje hoogte over en heb ik nog een paar laatste 360° bochten gemaakt om wat hoogte kwijt te raken. Ik melde dat ik in "short finale" was en zette het toestel neer op de piste.

Na 370km vrije vlucht stond ik dan stil op een vliegveld, maar het verkeerde. Waar het was fout gelopen? De meteo voor-spelde een langer thermiekvenster dan er effectief was, dus had ik wel gedacht dat het nog goed ging blijven. Ik had dus vroeger moeten terugkeren.

Uiteindelijk was het dan ook maar Sint-Truiden en kon de sleper me komen ophalen. Het avontuur zat er die dag dus op. Maar ik heb weer veel geleerd voor in de toekomst.

Uiteindelijk is dit mijn eerste echte overlandseizoen geweest. Ik had al meteen 1200km solo overland gevlogen. Ik ben nu afgestudeerd van het middelbaar, en zal dus met mijn verdere studies minder tijd hebben om te vliegen. Maar ergens hoop ik nog op elke goeie vlieg-dag aanwezig te zijn en veel kilometers te maken. Ook zal ik mijn best doen geen herexamens te hebben zodat ik toch voor de eerste keer kan deelnemen aan de Keiheuvelcup.

Brett Tobback



Scheren van de haag



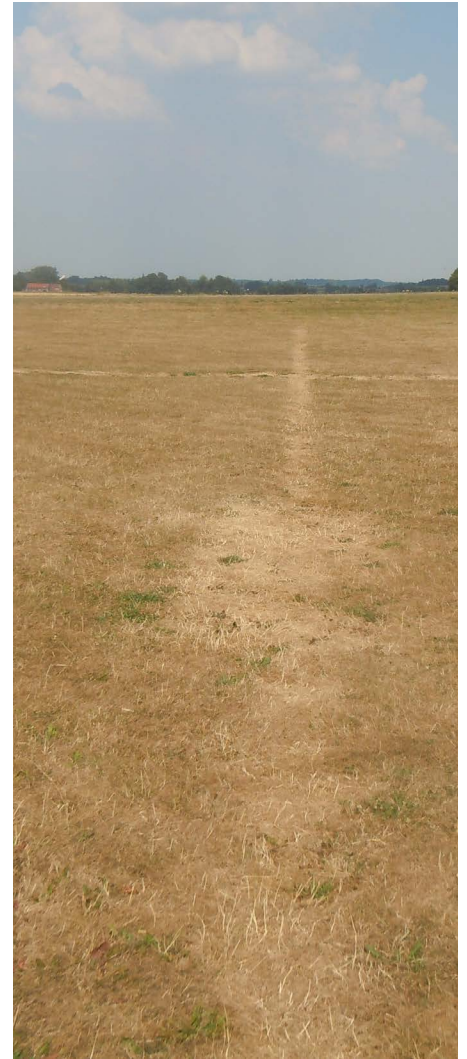
De oude pistewagen wordt opgehaald



Sproeien van het signalenvierkant



Oefeningen van Defensie op ons vliegveld



Ook het gras weet van de droogte.



Een nest jonge bosduiven in de haag...



Eerste solo Steve, met Koen als tiploper



Erwin doet de checks voor zijn eerste solo



Pensenkermis na de Start to fly op 15 september

Vinon zomer 2018

Zoals jullie in de vorige Cumulus konden lezen, was onze voorjaarsperiode in de Franse Provence, om over te zwijgen, het kon dus alleen maar beter. Ik zal beginnen met een samenvatting te geven van het weder: 3de week juli heel goed, 4de week +goed, 1ste week augustus goed maar daar was wel ergens in de omgeving een onweder, 2de week: goed in bepaalde richtingen met wolkenstraten en niet al te hoog plafond (2700m).

Einde juli trokken we met ons traditioneel groepje: Bart, Sébastien, Jan en mezelf met ons zweeftoestel naar het zuid oosten van Frankrijk. Om daar onder de leiding van de ervaren "berginstructeurs" op een veilige manier onze grenzen te verleggen. Bergvliegen is niet gevaarlijk maar je moet het onderhouden. En hiermee bedoel ik niet één vlucht per jaar maar ten minste een stuk of vijftien in de vier windstreken rond Vinon. Het belangrijkste is dat je in geval je laag komt te zitten, steeds lokaal bent van een vliegveld of een officieel buitenlandsterrein. Daar wordt in Vinon op gehamerd.

In elk geval zullen we deze periode blijven herinneren met heel hoge grondtemperaturen, tussen de 35 en 40°C (einde juli). Komt hier heel zelden voor.

Nu wat over het vliegen babbelen, daarvoor zijn we tenslotte ook hier.

Ik ga hier niet het relaas van iedere vlucht neerpennen, maar wel de belangrijkste.

Zondag 29 juli voorspelde Topmeteo een prachtige dag en dat was het ook. Ik schreef een Opgegeven Proef (OP) van 625 Km. Het vertrek was niet al te

goed. Boven het vliegveld van Puimoisson aangekomen met 1300m of 600m grond. Niet onmiddellijk problematisch, maar toch. Daarna ging het vlotter. Aan de flank van de Guil-laume ging het niet al te best



De gletsjer "Glacier Blanc"

maar de Tête de Lucy ging vlot tot 3000m. En nu maar "gas" geven tot Plampinet. Na mijn laatste keerpunt genomen te hebben dacht ik naar Vinon te vliegen. Groot was mijn verassing toen ik als eindpunt "pont d' Aiguines" op het scherm van de Colibri zag staan ipv Vinon. Er was geen keuze, op naar de brug. Het wolkendek was daar ondertussen tot 1900m gezakt. Maar ik was hoog genoeg om Aiguines te ronden en toch nog in Vinon te landen. De eerste keer dat dit me overkomt maar het was mijn eigen fout. 604 Km ipv 625 Km.

Maandag 30 jul werd ook een goede dag. Na wat gesukkel over het plateau langs het vliegveld van Barcelonette richting noorden. Iets ten oosten van het vliegveld van Saint Crépin haalde ik 4000 meter onder prachtige cumuli. Langs de radio had ik gehoord dat

er reeds verschillende piloten langs de Col Carro naar Aosta waren gevlogen. Deze Col ligt op de grens Frankrijk en Italië en is meestal de "poort" om naar Zwitserland of Oostenrijk te vliegen.

Ter hoogte van deze col ligt ook de col de l'Iseran (2770m), één van de hoogste paswegen in de Alpen. In de omgeving ligt ook het bekende skigebied van "Val d'Isère", genoemd naar de gelijknamige zijrivier van de Rhône. Zo ver was ik nog nooit geweest. De weg er naar toe was niet moeilijk, alleen maar het V- dal van de Maurienne richting oosten volgen. Maar de bergtoppen langs die vallei hebben een hoogte van ± 4000m.

De prachtige cumuli hingen erboven dus geen problemen. Aangekomen aan col Carro heb ik prachtige foto's genomen van de col maar ook van de col de l'Iseran. Niet iedere dag komt men er voorbij. Als je toch te laag komt te zitten, geen probleem. In de vallei bevindt zich het vliegveld van Sollière.

Met de col de l'Iseran heb ik nu alle Ronde van Frankrijk alpen-cols gedaan.

Donderdag 02 augustus ben ik eens een bezoek gaan brengen, met mijn Ventus natuurlijk, aan Alpe d' Huez en de Glacier Blanc, ten westen van Briançon. Deze laatste is door de klimaat-opwarming nog één van de weinig overgebleven gletsjers in de zuidelijke Alpen. Maar ook hij zal gedoemd zijn om te verdwijnen. Het was mijn bedoeling om langs Alpe d'Huez naar Grenoble te vliegen. Maar de dalende wolkenbasis hebben er een stokje voorgestoken.

De vliegdagen tijdens de tweede week begonnen steeds goed, maar in de late namiddag kwam er steeds onweder opzetten vanuit het oosten. Dus ver naar het noorden was niet mogelijk. Maar dat liet me toe om het terrein ten noorden van de Mont Ventoux, Les Baronnies genoemd, beter te leren kennen. De bergen zijn er niet zo hoog, 1500m of lager. De westelijke grens is de Rhône vallei. De heuvelruggen zijn meestal oost-west georiënteerd. Als er Cu staan, ± 2500m, is het er aangenaam om te vliegen. Eerlijk gezegd, ik ben er nog nooit in de problemen geraakt. Vroeg of laat vindt men er wel een goede bel. Er is zelf een altiport waar men kan landen, La Motte-Chalancon, en ook kan terug gesleept worden.

Een ander gebied waar men weinig zweeftoestellen tegenkomt, is ten oosten van de Serre de Montdenier, of nog verder, het stuwmeer van Castellane. Soms komt men er toestellen tegen van Fayence. Hier varieert de hoogte tussen de 1500m en 2000m. Het is mij gelukt om tot het skistation van Gréolières te vliegen of 103Km verwijderd van Vinon. Het is gelegen op

ongeveer 30Km ten noorden van Cannes. Je moet wel Nice oproepen. Dat kan in 't Frans en als je een transponder aan boord hebt, is er geen enkel probleem. Je hebt er een prachtig zicht op de Middelandse Zee. Hier heb je ook voldoende, grote, buitenlandingssterreinen. Maar je hoort zelden of nooit dat er ook iemand buiten ligt. Het terrein is er ook prachtig.

In deze twee laatste regio's vlieg ik enkel maar als er Cu staan. Richting Gréolières staan er regelmatig wolkenstraten of confluences zoals de Fransen het noemen. Het is ook eens iets anders dan steeds noord zuid te vliegen.

Al mijn vluchten die ik in deze periode gevlogen heb, kun je nakijken op de Charron. Zijn er vragen, stel ze dan gerust.

De 2de week hebben we ook het bezoek gehad van Mattijs en Senne. Zij waren met de OO-OLI vanuit EBTN naar Vinon gevlogen. Samen met hen hebben wij ons toch een paar keer laten gaan in de Provençaalse keuken.

Moesten er ooit leden zijn die eens willen proeven van het

bergvliegen, laat maar weten. In de club zijn er Duo Discussen die wij ook mogen gebruiken. Maar één uur vliegen met zulk 'n toestel is 45,-€. Dus een vlucht van 4 à 5 uren in de bergen is al snel 200,-€ + de sleep. Maar het is om niet te vergeten.

Einde augustus is er ook een wedstrijd (10 tal dagen), enkel voor Ka 13, in Saint Crépin, 25Km ten zuiden van Briançon. Bart en mezelf hebben er al eens aan gedacht om daaraan deel te nemen met nog een aantal clubleden. Iedere dag kan er iemand anders meevliegen. Maar organisatorisch zijn er toch wat problemen. Zoals: één van onze Ka 13 moet daar geraken (1000 Km) en onze ploeg moet toch uit een vijftal personen bestaan.

Ben je geïnteresseerd, laat mij maar iets weten. Onze volgende afspraak in Vinon is volgend jaar in april.

Theo Stockmans

P S: Al de weergegeven hoogtes zijn MSL, dus ten opzichte van het zeeniveau.

Alle vluchten kunnen jullie terugvinden op de Charron en See You. Als er vragen zijn, stel ze dan gerust.



Senne en Mattijs met de OO-OLI in Vinon

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 de redactie:
cumulus@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@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

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

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

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

Yourich Erauw
Bart Huygen
Theo Stockmans
Brett Tobback
Laurens Vanhees

Foto's

Mattijs Cuppens
Glenn Hostens
Bart Huygen
Theo Stockmans
Brett Tobback
Jan Waumans

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.



Opendeurdagen 1 en 2 september 2018

