



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 25 nummer 3
Van juli tot september 2019



Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 25 nummer 3
Van juli tot september 2019
Nummer 94

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Junioresweekend EBDT



Op 14 september ging het juniorenweekend door op het vliegveld van Schaffen/Diest. Ook de jeugd van De Wouw was aanwezig...

Levering AVGAS



Wegens de uitzonderlijke hoge temperaturen, moest de tankwagen eerst afkoelen alvorens te tanken

Renovatie toiletten



Op 14 september werd gestart met de renovatie van de toiletten in ons clublokaal.

In dit nummer Inhoud

In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Windmolens.....	3
Vliegveld	3
Fuentemilanos 2019	4
Vlas.....	5
Vliegen in Timmersdorf	6
Vinon, zomer 2019	8
Overlandtraining	9
Met de SF34 naar Aachen.....	10
Buitenlandingen 2019.....	11
Spatz buitenland	12
Milieu	13
Opendeurdagen	14
Prestaties	15
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon.....	16

Foto cover

De opendeurdagen, gezien vanuit de controletoren...

Woordje van de redactie

Om 19u30 (of vroeger) is het reeds sunset. Er kunnen nog mooie thermiekdagen komen, maar die zullen kort zijn. Maar profiteert er van.

Over het voorbije seizoen hoeven we niet te klagen. Maar echte super weekendagen zijn er niet geweest. Verschillende van onze leden zijn ook in het buitenland gaan vliegen. En daar is het weder wel wat tegen geslagen, behalve in de Franse Alpen. Voor zij die in het "vlakke" land gaan vliegen kan het weder oftewel heel goed zijn, oftewel tegenvallen. Maar dat is zweefvliegen.

Tijdens ons vlieggkamp konden wij, vooral de week in Goetsenhoven, rekenen op superweer met sterke pompen. Bijna ieder vlucht was een thermiekvlucht. Spijtig dat wij tot 17u slechts tot 600 m hoog mochten vliegen. Maar daarna konden we zelfs genieten van de Goetsenhoven Gliding Area.

Onze Open Deur, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, was weeral een schot in de roos. Onze nieuwe formule, alles aan de kant van de ULM's, was een juiste beslissing. Er moest geen shuttle bus ingelegd worden, geen dubbele nadar afsluitingen geplaatst en vooral, alles was beter controleerbaar. Van onze "gasten" piloten heb ik enkel positieve noten gehoord.

Zaterdag ontvingen wij 1200 bezoekers en op zondag liefst 1970. In totaal dus 3170, een record. Bedankt aan iedereen, en in 't bijzonder Mattijs, die meegeholpen heeft aan het welslagen van dit evenement.

De werken aan onze sanitaire installaties zijn op zaterdag 14 september van start gegaan. Regelmatig zullen jullie van Jörgen mails zien verschijnen waar hij helpende handen vraagt. Want alleen kan hij het niet. En wat wij zelf kunnen doen, moeten geen betalende buitenstaanders komen uitvoeren. Zo sparen we ook weer geld.

Tot in de club of in de lucht,

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

27 oktober:

start introductie cursus zweven: Aerodynamica*

01 – 03 november:

vliegclub open

02 november:

kampvuur

03 november:

Reglementering en menselijke factoren*

10 november:

Operationele procedures/ Vluchtperformantie en planning*

15 november:

vliegclub open

17 november:

Meteo en navigatie*

24 november:

Technologie*

23 december 19 – 01

januari 20:

vliegclub open

09 februari:

info overlandvliegen **

16 februari:

info overlandvliegen

* gaat door van 10u tot 12u30 en is natuurlijk ook toegankelijk voor de clubleden

** meer info in de volgende Cumulus

Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2019

Windmolens

De firma Storm en Elicio plannen in 2020 de bouw van zestien windturbines langs de E40 in de gemeenten Bierbeek, Boutersem, Tienen en Hoegaarden (Outgaarden). Het zijn vooral de vijf windturbines in Outgaarden die ons vooral problemen zouden bezorgen. Drie ervan liggen immers in de veiligheidsvlakken van ons vliegveld.

In de betrokken gemeenten werden infozittingen gehouden. Zowel in Tienen als in Hoegaarden waren clubleden

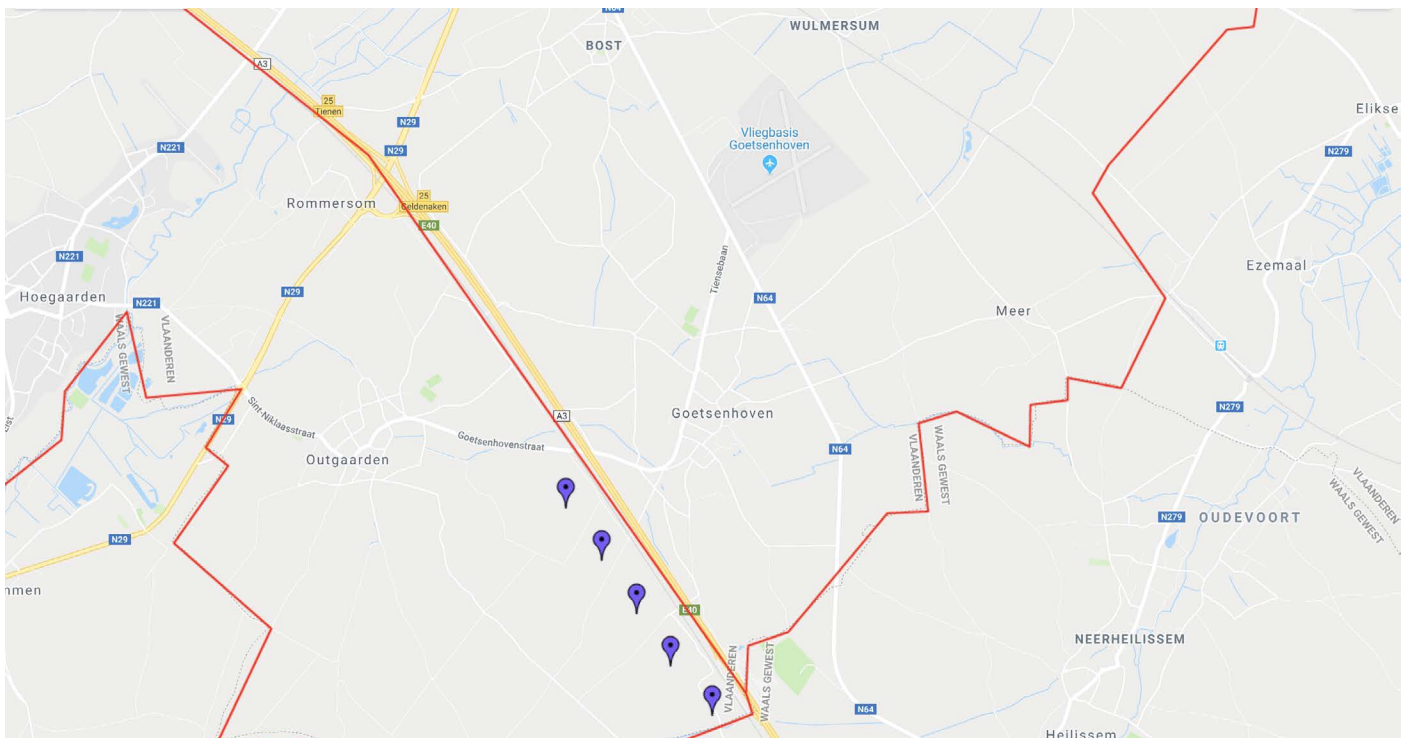
aanwezig. Ik was aanwezig op deze laatste. Ik stelde een vraag aan de verantwoordelijke die het MER (Milieu Effecten Rapport) had opgesteld, of ze geen rekening hadden gehouden met onze vliegactiviteiten. Haar antwoord: wij hadden gehoopt dat de vliegclubs geen milieuvergunning zouden gekregen hebben. En het opstellen van zo'n dossier vraagt ongeveer een jaar. Daarom hebben wij er geen rekening mee gehouden.

Ondertussen hebben wij vernomen dat DGLV (Directoraat –

generaal Luchtvaart) bezwaar heeft tegen drie windturbines en Defensie tegen de twee resterende. M.a.w. deze vijf windturbines komen er niet.

Maar oppassen: de firma Engie (het vroegere Electrabel) plant ook de bouw van windturbines. De kortst bijgelegen is die op het crossterrein en gelegen in Wallonië. Ons bestuur volgt dit van nabij en zullen jullie op de hoogte houden.

Theo Stockmans



Geplande inplanting van de 5 windmolens in Goetsenhoven

Vliegveld

Over eventueel kandidaat kopers voor het vliegveld heb ik het afgelopen trimester niets meer gehoord. Maar in elk geval hou ik jullie verder op de hoogte.

De werken op de schietstand vorderen zoals voorzien. De ruwbouw is af. De kraan werd in de week voor onze open-deur weggehaald. De eerste proefschoten zouden begin 2020 moeten vallen. Maar ope-

rationeel zou hij pas rond april zijn.

Maar eerst moeten nog de nutsvoorzieningen (water, elektriciteit, verwarming, enz) aangebracht worden. De muren moeten nog beplakt worden en de ramen geplaatst. Eigenlijk zoals bij een gewoon huis. Het trainingcentrum, achter de schietstand, dat o.a. bestaat uit containers, zou voor januari zijn. Het winterweer

(sneeuw of vriestemperaturen) kan de timing niet meer in het honderd laten lopen omdat de meeste werken in het gebouw zelf plaats vinden.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Fuentemilanos 2019

Van 20 juni tot 7 juli zijn we met de ASH 25M naar Spanje getrokken.

De 1600km leggen we meestal af met een tussenovernachting. De tussenstop richting Spanje nemen we vaak ten zuiden van Bordeaux. In het terugkomen rond Le Louroux.

Ik schreef meestal. Door last minutes veranderingen in ons vakantie schema waren we te laat om het hotel te reserveren, Bernard met vertraging terug in België aangekomen, kortom één grote chaos bij het vertrek. Luchtvaart, een manier van reizen voor mensen met héél veel tijd.

Zoals habitués gaan we wat buitenlandsterreinen bekijken op de eerste vakantiedag. Marugan, Villacastin, Santo Tomé en La Salseda. Ook dit jaar gelukkig geen gebruik van moeten maken.

's Ochtends hebben we gemonteerd en het voordeel van deze tijd van het seizoen te vliegen in Fuenté, is dat er plaats is in de hangar.

Helaas was Antonio Gonzalez er niet meer om ons te verwelkomen, hij zal er ook nooit meer zijn. Begin december 2018 is hij overleden door een tragisch zweefvliegongeval.

Aan de ingang van het terrein staat een mooie herinnering aan hem. Een prachtige gedenksteen waar we een moment van stilte hielden en dat je toch doet beseffen dat een "dom" ongeval snel gebeurd is.

Onder invloed van de stevige warme, correctie, hete wind van Noord Afrika, waren de weerscondities niet ideaal. Veel veldbranden, te veel wind en veel brandweerhelicopters in

de lucht maar geen zweevers.

Dit was dezelfde periode als de tweede hittegolf in Europa. Geen ideaal zweefweer. Maar dat was het ook niet in Frankrijk en Duitsland.

De eerste dagen vlogen we in pure thermiek. Enkele dagen hadden we wat wolken op een convergentielijn. Traditie-weer. Een dag heb ik ons vastgevlagen in een onweerszone, toch wel even stressen om een ontsappingsroute te vinden. Gelukkig vlogen we laag genoeg zodat ik mobiele ontvangst had om de TopMeteo App te gebruiken.

Door hagel, regen en stijgende zones van +5m/s en meer vlogen we eruit. Oh ja en met remplekken open bleven we nog stijgen.

Uiteraard hebben we ook cumulus dagen gehad maar het was maar zus-en-zo.

In september nog een uitstap naar Fuentemilanos. Bij ons gaat alles last-minute. Als je een opportuniteit hebt, moet je ze

grijpen én met beide handen. Dank je Antonio, voor deze levensles.

Op de website www.fuentemilanos.com kan je alle gegevens terugvinden.

We logeerden in een chalet met airco op de camping met zwembad.

Er is voldoende plaats om je aanhangwagen en je zwever gemonteerd te stallen. Covers en materiaal om je zwever en aanhanger vast te ankeren in de grond zijn een must en je kan eventueel ook je toestel in de hangar stallen.

Soms kan het er best wel druk zijn; Fuentemilanos busy glider line:

<https://www.youtube.com/watch?v=EiCdKHWCWgmw>

Eind juni is het ook een culturele week in Segovia. Optredens, feestjes, tapas en Spaanse sfeer a volonté. Dus ook voor de niet-vliegers wel-wat-wils.

Sofie Beckers



In de golf boven Fuentemilanos

Vlas

Dit jaar had de boer op ons vliegvel vlas gezaaid. Het was eigenlijk vlasboer Picavet die deze oppervlakte voor één jaar “afgehuurd” had om er vlas op te telen. Picavet had in onze kontrijen zo ongeveer 600 hectaren afgehuurd. De “gewone” boer krijgt eigenlijk een overeengekomen bedrag, ongeacht de opbrengst. Vlas wordt soms gezaaid omdat de boer zeker is van zijn financiële opbrengst en tevens voor een afwisseling van gewassen.

Vlas wordt gezaaid einde maart of begin april. In juni geeft het mooie blauwe bloemetjes die slechts twee dagen hun blauw, prachtig tapijt ten toon spreiden. In juni/ juli wordt de hele vlasplant uit de grond getrokken en dus niet gemaaid. Dit omdat de vlasvezels zich zouden vast zetten tussen de maaimessen en tevens om het vlasstengel over zijn gehele lengte te kunnen gebruiken. Vroeger werd dit door mensenhanden gedaan. Tegenwoordig gebeurt dit allemaal machinaal.

Daarna gebeurt het verwerkingsprocédé. Eerst wordt het vlas geroot. Voor WO II gebeurde dit in de Leie, maar tegenwoordig is dit verboden. Actueel gebeurt dit op het veld. Op voorwaarde dat het enkele malen goed regent. Tijdens het roten lost de kleefstof pectine op. Daardoor komt de vezel vrij van de centrale bast. Daarna komt het brakelen. Hierbij wordt de houtpijp in kleine leemstukjes doorgebroken. Het zwingelen maakt de vezels definitief los van de stengel.

Nu komt het hekelen. Hierbij komt men de lange vezel “het vlaslint” dusdanig fijn tot de

elementaire op de vlasplant gegroeide vezels, de grondstof voor de vlasspinnerij.

De korte vezels die vrij komen bij het zwingelen en het hekelen noemt men klodden. Het hekelen is de voorbereiding voor het spinnen.

Om het allerfijnste garens wordt het lint even in lauw water uitgetrokken: het nat spinnen. Voor het weven kan men het garen eventueel eerst bleken en verven.

Wat ik niet wist dat, volgens vlasboer Picavet, gebeurt het spinnen van vlasgaren tegenwoordig in China. Het donkerbruin geworden vlas op de velden (het begin van het rotingsproces) wordt op grote ronde balen geperst. Deze worden naar de haven gebracht, de boot op richting China. In Vlaanderen wordt volgens de vlasboer geen vlas meer verwerkt. Waarschijnlijk omdat de loonkost in het verre Oosten veel lager is dan bij ons.



Het trekken van het vlas

Na het weven wordt er veredeld: bleken op stuk, verven, bedrukken of een kreukwerende finish aanbrengen.

Tenslotte wordt het eindproduct aangemaakt: kleding, schoenen en tassen, tafel-, keuken- en bedlinnen, gordijnen en zetelbekleding, muurlininen, schildersdoek, enz.

Onverwacht en innovatief is het gebruik van vlas voor het maken van lichtgewicht meubilair.

En het vlas komt dan soms terug onder de vorm van linnen enz.

Van het vlaszaad wordt lijnzaad of lijnzaadolie gemaakt. Lijnzaad wordt soms ook aan paarden gegeven als geneesmiddel.

De geschiedenis van het vlas gaat in Gallië (onze streken) en Germanië terug tot het jaar 20 na Christus.

Theo Stockmans

(Zweef-)vliegen in Timmersdorf

Sedert enkele jaren maken Griet, Remo, Ingo en ikzelf trouw afspraak met onze (intussen) vrienden van Timmersdorf, om er de zomervakantie door te brengen. Website van de club (met webcams): www.segelflug.at

Timmersdorf is een klein dorpje met dito vliegveldje (LOGT) in de omgeving van Leoben, deelstaat Steiermark, in het midden van Oostenrijk. Griet heeft er 20 jaar geleden een korte vakantie doorgebracht, toen ze net aan haar zweefvliegopleiding was begonnen. Op zoek naar een geschikte plek voor onze jaarlijkse gezinsvliegvakantie besloten we 5 jaar geleden om (nog) eens in Timmersdorf langs te gaan. We hebben er toen een zeer aangename herfstvakantie op en rond het vliegveld doorgebracht, en hebben ter plaatse beslist om in de zomervakantie terug te keren, ditmaal mét ons vliegertje.

Timmersdorf ligt in het Oostelijke deel van de Alpen, in het dal van de Liesing (het zgn. 'Liesingtal'). Van hieruit kan je westwaarts lange bergvluchten maken, tot in Zell-Am-See en verder via Innsbruck naar Zwitserland. Oostwaarts ligt een wat vlakker landschap,

richting Slovenië en Hongarije. Vanuit Timmersdorf is een 30-tal jaar geleden de eerste 1000-km vlucht gemaakt in Oostenrijk, met een ASW19. Hanna Reitsch, bekende/beruchte Duitse testpilote, vestigde in 1978 vanuit Timmersdorf één van haar wereldrecords met een retourvlucht naar Sankt Anton.

Meteorologisch gezien kan je stellen dat in Timmersdorf een landklimaat heerst: overdag kan het sterk opwarmen, maar 's nachts koelt het af naar aangename temperaturen. Wij houden rekening met één regenweek op drie, en vullen die minder goede dagen op met uitstapjes en rustdagen.

De wolkenbasis ligt doorgaans tussen 2000m en 3000m, al hebben we ook vliegdagen meegemaakt waarop je thermisch kon doorklimmen tot boven 4000m MSL. De meeste bergtoppen zijn meer dan 2000m hoog, dus voor onervaren vlakkelandspiloten zoals wij is voorzichtigheid geboden. De werkhoogte bij laag plafond bedraagt vaak minder dan 500m. Lange, stressvolle hellingsvluchten zijn dan ook regelmatig noodzakelijk.

Luchtruimbepkeringen zijn minimaal, maar jammer genoeg is een ELT nog steeds verplicht van zodra je niet lokaal vliegt. In het algemeen is de verstandhouding tussen de beroeps-luchtvaart en de recreatieve gebruikers van het luchtruim zeer goed. Zelfs zonder transponder krijg je regelmatig toelating van Zeltweg – een nabij gelegen militaire vliegbasis – om hun controlezone te doorkruisen, uitluisteren volstaat. Zelfs buitenlandse op een actief militair vliegveld is doorgaans geen probleem.

Onder de clubleden (een 30-tal in totaal) wordt een beurtrol opgesteld, om ervoor te zorgen dat tijdens het vliegseizoen – vanaf april tot augustus – elke dag een sleeppiloot en startleider aanwezig zijn om de vlieggasten te helpen. Regelmatig komen gasten van de omliggende vliegvelden naar Timmersdorf afgezakt, maar ook piloten uit Nederland en Duitsland vinden steeds makkelijker hun weg ernaartoe.

Tot nog toe hebben wij enkele korte en ietwat langere vluchten gemaakt, maar gestaag breiden we onze radius uit, om uiteindelijk met voldoende veiligheidsmarge de Oostenrijkse Alpen vanuit de lucht te verkennen. Belangrijkste wapenfeiten tot nog toe zijn enkele retourvluchten naar Zell-Am-See, met zeer impressionante passages van de Dachstein gletsjer, talrijke bergstations en berghutten onderweg.

De 'locals' vliegen vanuit Timmersdorf westwaarts over het Tauern hooggebergte, maar met onze beperkte ervaring is het allicht wijzer om het Liesingdal te volgen, met voldoende buitenlandsterreinen.



Een uniek vader-zoon moment met de DG 1000, de indrukwekkende Alpen op de achtergrond



Klaarmaken voor de landing op LOGT

De prachtige vrije natuur wordt mooi en respectvol gebruikt voor toeristische attracties, zo zijn er de vele 'Klammern' (kloven) met impressionante wandelpaden over smalle wegeltjes, en een volwaardige dierentuin op een oude skihelling met skilift, speeltuin en 'Rodelbahn' (bobsleebaan). Ideaal voor een uitstap met de kinderen. Ook bergwandelingen en korte citytrips naar Graz en Wenen zijn zeker de moeite waard. Elk jaar brengen we een (te) kort bezoek aan de vlakbij gelegen Red Bull Ring, een zeer mooie locatie waar altijd wat te beleven valt. Jaarlijks landen hier het F1 en Moto GP-circus, en tussendoor kan je dit mooie circuit gratis bezoeken tijdens de vele andere activiteiten.

Ieder heeft z'n eigen criteria voor de ideale vakantie, en voor ons is dit een combinatie van een mooie vliegomgeving, veel uitstapmogelijkheden, rust, natuur en – last but not least – vriendelijke mensen om ons heen.

Voor al dat laatste hebben we op andere locaties al te vaak moeten missen, maar in Timmersdorf zijn we wat dat betreft 'met ons gat in de boter gevallen'.

's Avonds kan je gaan eten in één van de restaurantjes in de buurt, of zelf voor eten zorgen, maar vooral de dagelijkse gezamenlijke – extreem gezellige – etentjes aan het clubhuis zijn niet te versmaden.

Ook qua vliegenervaren we de spontane vriendelijkheid van de locals. Zo is het intussen gewoonte geworden dat Remo en Ingo enkele bergvluchten meemaken met de plaatselijke motorzwever (een motorfalke) en met één van de twee Robin sleepvliegtuigen. Dit jaar kwamen daar nog enkele vluchtjes bij met de Extra 330 van Patrick Strasser (clublid, aerobatics-instructeur en Red Bull Airrace-piloot), en een onvergetelijk vader-zoon moment voor Remo en mezelf tijdens een bergvlucht in de DG1000 van de

club. Afgezien van dat laatste wordt ons voor deze uitstapjes steevast 'ein Grosses' (een grote pint) aangerekend.

Sinds vorig jaar worden we ook uitgenodigd op de jaarlijkse doellandingswedstrijd tijdens het 'Abflug Wochenende' (laatste vliegweekend van het kalenderjaar). Het feit dat wij zorgen voor de hoofdprijs – een Belgische bierkorf – heeft daar waarschijnlijk wat mee te maken.

Afgezien van het bergvliegen hebben we nog andere (vlieg-) plannen, waaronder het behalen van een aerobatics-licentie met de DG1000 en een TMG-licentie met de motorfalke, zodra de Oostenrijkse zweefliga de EASA-DTO georganiseerd krijgt.

Redenen genoeg om nog vele jaren naar Oostenrijk terug te keren, me dunkt.

Jörgen Nuyts

Vinon, zomer 2019

Het is al jaren een traditie dat, hij/ zij die de langste afstands-vlucht maakt, zijn belevenissen mag neerpennen. Die eer valt dit jaar mij te beurt met een vlucht van 608,5km. Ik heb wel wat geluk gehad. Op 09/08 naar Vinon vliegende, zag ik een "confluence" of een wolkenstraat, vertrekkende ter hoogte van het vliegveld richting noorden met een lengte van meer dan 50km en een hoogte van $\pm$ 2200m. Zonder eigenlijk eenmaal te moeten pompen kon ik meer dan 100km vliegen.

Confluences in deze regio zijn

er altijd voor zorgen dat je veilig kunt (buiten)landen, hetzij op een ander vliegveld of op een gekend buitenlandingssterrein. En er zeker niet van uitgaan, als hij dat kan, kan ik dat ook. Dan kan het eens verkeerd aflopen.

Maar op zich is bergvliegen fantastisch. Naast of boven de bergtoppen of bergkammen vliegen. Stijgwaarden van 3 à 4m/s zijn normaal. Maar tijdens het spiraleren kan het er wel turbulent aan toe gaan. En het heeft geen zin de pomp te verlaten, want dan ga je naar beneden, en dat is ook de be-

gevallen komen, gelukkig, niet dikwijls voor.

Op 10 augustus bemerkte ik een bosbrand ten oosten van Digne-les-Bains. 's Avonds bij het terugkeren, zag ik vier Canadairs CL-415 en één Dash 8 Q400 MR blustoestellen. De Canadairs zijn geladen met 6140 liter water, het andere toestel kan 10 ton bluspoeder meenemen. In dit geval werd het water "getankt" op het kunstmatig stuwmeer van Sainte-Croix. Het tanken gebeurt in amper 30 sec en dit door rakelings over het wateroppervlak te vliegen. Al deze toestellen behoren tot de "Sécurité Civile" en zijn hoofdzakelijk gebaseerd op het vliegveld van Marignane.

Golfdagen hebben we deze maal niet gehad. Maar wel hoge plafonds ten noorden van het meer van Serre Ponçon. Meerder dagen was de wolkenbasis er boven de 4000m. En dan kun je werkelijk gas geven en genieten van het prachtige, soms nog besneeuwde, Alpen landschap met in de verte de Mont Blanc.

Drie dagen heb ik niet gevlogen. Het had gekund, maar het weder was minder goed. Een van deze dagen heb ik bijna gans de dag, vrijwillig, "chef de piste" geweest". Kabels inhalen, toestellen bijhalen met een golfkarretje, enz. Dus net zoals bij ons.

Echt in de problemen ben ik niet geweest. Er zijn vaste punten waar het(bijna) altijd pompt. "Pompes de services" zoals de Fransen het plegen te noemen. Dit zijn meestal steile, granieten bergwanden van honderden meters hoog waar de zon op schijnt. Deze liggen dan meestal nog in de nabijheid van een vliegveld. Moes-



In de confluence

geen zeldzaamheid. En na een vlucht van + vijf uren, werkt dit ontspannend.

Ook deze zomer trokken Bart, Jan en mezelf weer naar het Provençaalse Vinon sur Verdon om trachten onze grenzen in het bergvliegen te verleggen of te onderhouden of gewoon genieten van het prachtige landschap. Bergvliegen is niet zonder risico's, maar je moet het wel regelmatig blijven oefenen. M.a.w. jaarlijks minimum tien vluchten maken is geen luxe. Tijdens deze vluchten moet je

doeling niet. En dan vraag je je soms af: waarom vlieg je in de bergen? Zo vlogen Bart en ik eens boven de bergkam van de Grand Bérard (3048m) ten noorden van het vliegveld van Barcelonnette (zie vorige Cumulus). Daar bevond zich een rij wolken met stijgwaarden van + 5m/s, maar enorm turbulent. Om niet in de wolken terecht te komen, vlogen we aan meer dan 200km/u. Ons zweefvliegtuig werd echt een speelbal van de stijgwinden. En vergeet daarbij niet, dat je ook nog moet blijven vliegen. Deze

ten deze pompen het toch eens niet doen,

Samengevat was het weder heel goed, maar niet super. Ik heb 14 dagen gevlogen, bijna 90 uren en in totaal 5973km overland. Al deze vluchten staan op de Charron. Dus ik hoef zeker niet te klagen.

Nu dat wij een Duo Discus hebben, had ik gedacht om ermee te vliegen in Vinon. Ik heb reeds gesproken met Sébastien, en Bart, en zij staan er niet negatief over om samen met mij kennismakingsvluchten, met clubleden, te maken in de Alpen. Er zou dan een soort beurtrol op gemaakt worden. Het is maar een idee. Als er kandidaten zijn, laat het mij dan weten. Zo kunnen we in de wintermaanden eens rond tafel gaan zitten.



Jean, + 80 jaar en nog altijd sleeppiloot en instructeur bergvliegen

Opmerking: Alle hoogten zijn MSL, dus ten opzichte van de zeespiegel.

Theo Stockmans

Overlandtraining

Ieder jaar krijgt ons bestuur de opmerking van (vooral van de jongeren): eens wij onze zweefvliegvergunning hebben, worden wij aan ons lot overgelaten wat betreft het overlandvliegen. Of, wij hebben geen echt overland tweezitter.

Sedert begin dit jaar hebben wij een prachtige tweezitter, een Duo Discus met transponder, om hiermee te trainen. Men hoefde slechts een mail te sturen naar instructeurs@de-wouw.net, en er zou wel een instructeur bereid geweest zijn om er mee te vliegen. Maar tot hier toe heb ik GEEN enkele mail zien passeren. En dat is spijtig.

Natuurlijk moet het overlandvliegen ook wat in de genen zitten, maar anderzijds is het ook eens leuk om in het zuiden de Ardennen te gaan bekijken of in 't noorden, langs Nederland, Duitsland binnen te vliegen. Dat kan natuurlijk niet iedere vliegday, maar er zijn toch ver-

schillende gelegenheden geweest.

Soms horen we dan van de leerlingen: "Is het niet makkelijker als de instructeurs ons een mail sturen als het goed weer is?" Welja... maar is dat niet een beetje de wereld op zijn kop? Een overlandvlucht plannen begint eigenlijk al een paar dagen voor de vlucht. Het is ook niet de bedoeling dat de instructeur alles voor de leerling doet. Daar leer je immers niks mee.

En misschien is er daarom wat extra begeleiding nodig om de beginnende piloten die meteo-voorspelling beter te leren interpreteren. Daarom plannen we in februari 2 lessen voor beginnende overlandvliegers, met de meer praktische uitleg over waar je de juiste weersinformatie kan vinden, en hoe je je vlucht aan de hand van die voorspellingen kan plannen.

Hou alvast volgende data vrij:

📅 **zondag 9 februari:**

Vluchtvoorbereiding - meteo checken in de dagen voorafgaand aan de vlucht (Johan Vanhoyland)

📅 **zondag 16 februari:**

Vluchtvoorbereiding: Kaarten, navigatie, ... (Jörgen Nuyts) en gebruik van de Oudie - keerpunten ingeven en belangrijkste instellingen. (Koen Pierlet)

De les van 9 februari zal plaatsvinden in de voormiddag. Op 16 februari is er mogelijks ook in de namiddag nog wat extra tijd nodig om het gebruik van de Oudie en inkleuren van de kaarten volledig uit te werken.

Meer details over deze lessen volgen later...

**Theo Stockmans
Mattijs Cuppens**

Met de SF34 naar Aachen-Merzbrück

Op 5 september vertrekken Mattijs, Theo, Astrid en mezelf met de SF34 naar het vliegveld van Aachen-Merzbrück, ongeveer 110 km met de wagen vanuit Goetsenhoven. Afspraak met de nieuwe eigenaar van onze SF34. De SF34 is verkocht aan Rolf, een Duitser die op de Filipijnen woont.

Rolf had als nieuwe eigenaar een montage en demontage en eventueel een paar testvluchten gevraagd op het vliegveld van Aachen-Merzbrück. Op de Filipijnen is er nagenoeg geen enkele expertise op het vlak van zweefvliegen en Rolf kan dus maar best zelf zo veel mogelijk know-how meenemen.

Aangekomen in Aachen-Merzbrück worden we zeer hartelijk verwelkomt door Rolf en twee collega's, een A340 commandant en de sleeppiloot. De me-
teo voorspelt wisselvallig weer

met buien en droge perioden. Het is 11 uur in de voormiddag en het is nog droog maar buien in aantocht. Er wordt besloten om meteen de SF34 te monteren. Met onze hulp probeert Rolf zoveel mogelijk zelf te doen om het toestel zo goed mogelijk te leren kennen. Hij lijkt ook aangenaam verrast te zijn over de eenvoud van de montage. Het toestel is nog maar net vliegklaar of het begint te regenen. Geen nood, we begeven ons wat verder naar het prachtige restaurant op het vliegveld, ex-militaire mess. Het vliegveld van Aachen-Merzbrück toont nog de gebouwen van de vroegere Belgische strijdkrachten in Duitsland, meer bepaald het Licht Vliegwezen met de Alouette II helicopters. Een mooi vliegveldje met motor- en zweefvliegactiviteiten. Ook lucht acrobatie blijkt hier een belangrijke activiteit te zijn, te zien aan de drie moderne Extra

300 toestellen die daar in de loods stonden.

Na een glaasje en afspraak voor de lunch in de latere namiddag komt er terug een droge periode, goed voor een tweetal zweefvluchten met de SF34. Rolf wil twee checkvluchten met instructeur, een vlucht vooraan en een op de back-seat. Theo en Piet nemen elk een vlucht als instructeur voor hun rekening. De vliegprocedures worden uitgelegd, het vliegveld beschikt over een asfaltbaan van iets meer dan 500 meter (06/24) en parallel een grasbaan waar de zweefers opstijgen en landen. Baan 24 is in gebruik. Vrij kort voor de baan 24 ligt een spoorlijn. Dit betekent dat op het ogenblik dat er een trein passeert voor de baan 24, er niet kan geland worden op baan 24. Komt er dan toch een toestel in final, dan zal dit een Go-around moeten maken.

Er is wel ergens een uurrooster gepubliceerd met de passages van de treinen. Dit geldt uiteraard niet voor zweefers, hiervoor is de drempel 24 van de grasbaan verschoven dwz verder verwijderd van de spoorlijn.

Na de eerste vlucht blijkt Rolf in de hoogste hemel te zijn over het vlieggedrag van de SF34, zelden of nooit iemand gezien die zo enthousiast was over onze SF34, een gelukkigere piloot/koper konden we ons niet inbeelden, Mattijs krijgt zelfs een omhelzing.

Na de tweede vlucht moeten we terug gaan schuilen voor de regen, dit keer in een mooi ingericht en kraaknette kantine van het clubhuis van de plaatselijke zweefclub. Bij een frisdrankje vertelt Rolf dat hij niet begrijpt vanwaar al die negatieve geruchten die hij gehoord



Mattijs en Stefan Mommertz maken zich klaar voor de laatste vlucht van de SF34 in Europees luchtruim...

had over een Scheibe SF34, het toestel vloog immers bijzonder aangenaam. Ook op technisch vlak had Rolf zijn huiswerk gemaakt en bleek alles volledig in orde. Ons toestel werd ooit gemodificeerd door Akaflieg, en dit was zelfs terug te vinden in het EASA type certificaat.

Na de regenbui vliegt Rolf nog eens met een collega piloot en nadien met Astrid. Het was Mattijs die de "Goodbye flight" maakt met achterin de A340

commandant. Zo had iedereen eens gevlogen in de SF34 die dag.

De demontage nadien verliep vlekkeloos en dan was het tijd om te gaan lunchen en nog wat papierwerk af te handelen. Een zwever kan blijkbaar wel ingeschreven worden in het Filipijnse luchtvaartregister, maar wat luchtwaardigheid betreft heeft de Filipijnse luchtvaartautoriteit niet de minste expertise. Rolf is daar helemaal aangewe-

zen op zichzelf en hoopt daar geen te grote technische problemen te krijgen.

Volgende stap is nu de SF34 naar Rotterdam transporteren voor verscheping naar de Filipijnen. Vroeg of laat mogen we verwachten onze SF34 te zien verschijnen op de "Gliding Philippines" website...

Piet Vanosmael

Buitenlandingen 2019

Halve buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand (km)
09/06	Theo Stockmans	Zwartberg	Ventus 2cx	OO-YTS	47,5
09/08	Jan Waumans	Puimisson	LS7 WL	D-7450	34*

Echte buitenlandingen

14/04	Theo Stockmans	Valenty (Fr)	Ventus 2cx	OO-YTS	70,1*
20/04	Brett Tobback	Gesves	Jeans Astir	D-6955	43,1
18/05	Yves Ruymen + Griet Francart	Grune	Duo Discus	D-2410	12,6***
01/06	Astrid Coomans	Klötze (D)	Ka 6 E	D-6976	65**
02/06	Ruben Michaux	Hamois	ASW 19 WL	D-6925	48,5
07/06	Koen Pierlet	Bad Bodenteich (D)	ASW 20	OO-ZPC	39,2**
09/07	Piet Vanosmael + Fien De Bleser	Winnerath (D)	ASK 13	D-6901	6,4*****
08/08	Koen Pierlet	Schwerzko (D)	ASW 20	OO-ZPC	89,11****
11/08	Sam Cuyvers	Duras	ASK 23	D-2363	14,0

* vanuit Vinon-sur-Verdon (Fr)

** vanuit Oppershausen (D)

*** vanuit Saint Hubert

**** vanuit Klix (D)

***** vanuit Wershofen (D)

Theo Stockmans



De ASK23 in Duras, bij Sint Truiden...

Spatz buitenlanding

We schrijven 28-4-1991, 28 jaren geleden, in de late namiddag van een gewone vliegday maakte mijn vriend Mario Coeckelberghs, (jammer genoeg reeds geruime tijd overleden), een namiddagvlucht op de Spatz OO-ZME, en behaalde zijn 1000 m hoogte winst.

Nadien zou ik een vlucht mogen maken, en stak een nieuw blaadje in de mechanische baro, die na volledig opgedraaid te zijn, keurig werd opgehangen tussen het frame van het toestel.

Het was reeds vrij laat toen ik opsteeg, na 17u. maar...we gingen wel zien wat het gaf.

Daar ik na wat thermiek genomen te hebben terugzakte tot 300m en plots toch opnieuw kon aanpakken, volstond het tot boven de 1.300 m te klimmen en de 1000m hoogtewinst was binnen.

Na enige tijd lukte me dat en kon uitklimmen tot boven de 1.300m.

Zoals ik al zei, na enige tijd, wat betekende dat ik behoorlijk was weggedreven in zuidoostelijke richting.

Het was intussen ook reeds vrij laat geworden en nieuwe thermiek was niet meer te vinden.

Ik vloog noordwestelijke richting, in de hoop de snelweg en Helecine te kunnen zien, maar tevergeefs.

Al gauw merkte ik dat ik Goetsenhoven niet meer zou halen.

Weet dat we destijds met een Michelin wegenkaart vlogen, geen GPS aan boord hadden, nog nooit van een transponder hadden gehoord, een slecht werkende radio, en een dol draaiend kompas waar je je best niet op oriënteerde. Zelfs een GSM hadden we toen nog niet.

Bij een buitenlanding diende iedereen ervoor te zorgen dat ze dicht bij een toegankelijke weg lagen, en best waar huzen stonden zodat je de club kon bellen om het adres door te geven van je landingsplaats. Met die parameters moest ik rekening houden, een groot veld, bij een weg, en waar bewoning was met telefoon.

Plots viel mijn oog op een grote akker naast een weg waar een vierkant hoeve lag en meerdere wagens stonden. Daar zal ik zeker kunnen telefoneren naar de club. Dit zou ook mijn eerste buitenlanding worden.

De landing verliep normaal maar bij het uitbollen, raakte de vleugeltip een dikke steen, waardoor de vleugeltip schade opliep.)

Daar er niemand kwam opdagen na mijn landing, besloot ik zelf naar de vierkant hoeve te gaan. Ik nam mijn baro en parachute mee, en sloot de cockpit. Het was al erg genoeg dat de vleugeltip schade had, stel je voor dat de baro en de parachute ook nog zouden gestolen worden terwijl ik naar de club ging telefoneren. Ik diende uiteraard ook te vragen waar ik ergens geland was.

Bij de vierkant hoeve was geen mens te bespeuren, hier en daar een deur proberen te openen, zonder succes. Aan de achtervleugel probeerde ik nog een deur, deze ging open, ik hoorde in de verte kabaal, en ging er op af.

Na het openen van een volgende deur stond ik plots in een feestzaal achter het buffet waar een kok de genodigden stond te bedienen. Iedereen schrok zich een bult, ik ook uiteraard.

Wat komt die hier doen met een parachute aan, een meetinstrument in de hand en een zonnebril. Wat een raar figuur is dat vroeg iedereen zich af.

Plots kwamen bruid en bruidegom naar mij achter het buffet gestapt. Je kon zo zien dat ze zich af vroegen, ken je die, hebben we die uitgenodigd?

Ik begon met mij te excuseren dat ik hier zo maar kwam binnenvallen, en stelde mezelf voor. Ik vertelde dat ik een "noodlanding" (dat begrijpen ze beter) maakte achter het kasteel en ik moeilijk mijn parachute en dit apparaat (dat nog steeds verder tikte) onbemand kon achter laten.

Trouwens, waar ben ik hier ergens, wat is hier het adres, want ik dien tevens de vliegclub zo vlug mogelijk te bellen, ze gaan zich daar zorgen maken.

Bruid en bruidegom draaide zich om en spraken de zaal toe, dat dit geen grap was, ik een noodlanding heb moeten maken achter de hoeve en stelde voor dat we allemaal na het eten konden gaan kijken en pas nadien met de openingsdans van start gingen.

Ook dat nog, dacht ik bij mezelf.

Ik diende mijn parachute en baro aan de kant te leggen en mee aan te schuiven aan het buffet.

Na het eten trokken bruid en bruidegom met wat genodigden naar de akker waar talloze foto's gemaakt werden, met mij, zonder mij, met de bruid in de cockpit, bruid en bruidegom naast de cockpit en ga zo maar door. Ze vonden dit voorval "de verrassing" van de dag.

Na enige tijd trok de menigte zich terug naar het feest, en bedankte ik hen voor hun gastvrijheid.

Het was bijna donker toen de ophaalploeg mij gevonden had.

Terug op de club deed ik mijn verhaal en gaf het grafiekblad van de baro aan Theo Stockmans, die de proef niet goedkeurde. Niet omdat ik geen 1000m hoogtewinst had behaald, maar omdat het toestel schade had.

Ik beruste in de beslissing. Daar we slechts met enkelen op de Spatz vlogen, vroegen we Eric Vandewalle of we onder zijn toezicht de schade zelf mochten herstellen.

Eric Vandewalle stelde zelfs zijn garage ter beschikking om de herstelling er uit te voeren, wat onze vrienden band met de clubleden onderling, nog intenser maakte.

Nadien vloog het toestel nog twee jaar in onze club, maar door het feit dat dit toestel al een samenstelling was, met een vleugel komende van een ander toestel, en er een onevenwicht was tussen beide vleugels waardoor het bij lagere snelheid gemakkelijk wegkiepte in een spiraalduik, was het niet zo gegeerd bij de overige clubleden.



Toen er twee jaar later bij een landing in het veld voor piste 35 opnieuw schade was aan een vleugel werd beslist het toestel zo te verkopen. En kwam er een einde aan het Spatz 55 OO-ZME verhaal.

Of toch niet, want heb nadien vernomen dat het toestel hersteld werd, en werd opgehangen als decoratie aan het plafond in een feestzaal.

Op bijgevoegde foto's zie je Mario Coeckelberghs, Eric en Walter Vandewalle, en Karel Vandewalle.

Plaats van de buitenlanding... De plaats die ik genoteerd had in mijn vliegboekje was "Glimes". Als ik nu op Google Maps kijk, vind ik Châteaufort Benelux – Abbaye de la Ramée. Het bruine veld tegenover de parking aan de overkant van de straat. Ik ben er niet 100% zeker van, maar dat veld komt me zeer bekend voor.

Guy Beersaerts

Milieu

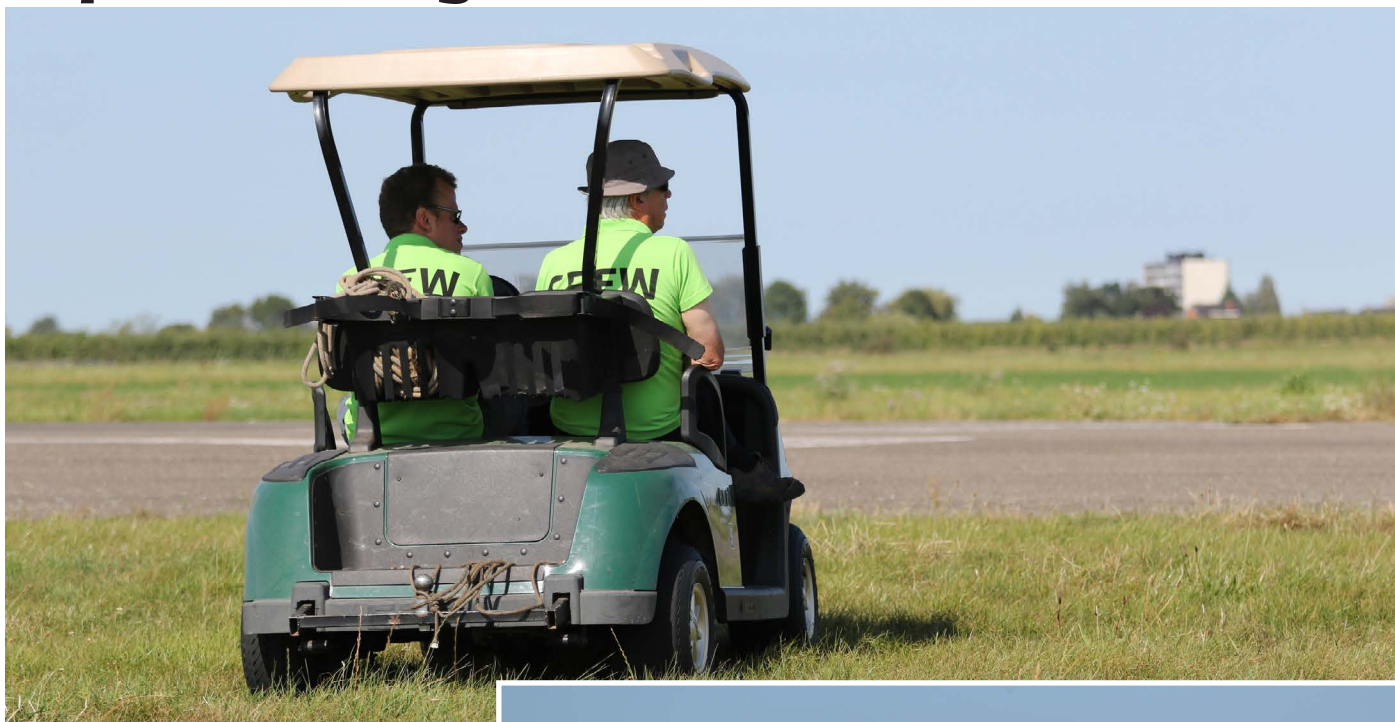
De afgelopen drie maanden zijn er twee klachten wegens lawaaihinder binnengekomen Eén uit Grimde en de andere centrum Goetsenhoven. Bij het nakijken van de twee logfiles bleek dat de piloten de voorgeschreven circuits correct hadden gevlogen. Dus er waren geen overtredingen. De aanklagers werden hiervan op de hoogte gebracht. Reacties hierop heb ik niet ontvangen.

Op 14 oktober 2019 heeft het volgende overlegcomité plaats. Het verslag hiervan vinden jullie in de volgende Cumulus.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Opendeurdagen





Prestaties

Ging solo op 02 juli

Tanguy Paternoster

Is geslaagd in het theoretisch examen

Sam Cuyvers

Behaalde hun 1000m hoogtewinst

Sam Cuyvers

Michaël Matthijs

Behaalde hun 5 uren

Olivier Bollaerts

Sam Cuyvers

Behaalde hun 50km afstandsvlucht

Astrid Coomans

Jens Groeseneke

Behaalde zijn zilveren of "D" brevet

Jens Groeseneke

Behaalde haar bevoegdverklaring "vliegen met passagiers"

Julie Van Hoyland

Behaalden zijn radiolicentie

Erwin Huybens

Werden sleeppiloot

Mattijs Cuppens

Senne Vandenputte

Theo Stockmans

PS:

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

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

Sofie Beckers
Guy Beersaerts
Mattijs Cuppens
Jörgen Nuyts
Theo Stockmans
Piet Vanosmael

Foto's

Sofie Beckers
Guy Beersaerts
Mattijs Cuppens
Sam Cuyvers
Jörgen Nuyts
Theo Stockmans
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.

Gratis introductiecursus Zweefvliegen

De ideale voorbereiding voor wie binnenkort aan een opleiding tot zweefvliegpiloot wil beginnen, maar ook zeer leerrijk voor iedereen die meer wil weten over zweefvliegen of luchtvaart in het algemeen.

Omvat de vakken: aërodynamica, operationele procedures, menselijke factoren, navigatie, meteo, technologie en luchtvaartreglementering.

Waar?

In ons clublokaal op het vliegveld van Goetsenhoven,
Hannuitsesteenweg 350, 3300 Tienen

Wanneer?

Op zondagvoormiddag van 10 tot 12u30:

- 27 oktober
- 3, 10, 17 en 24 november



Kostprijs?

GRATIS, cursusboek online beschikbaar.

Inschrijvingen ter plaatse op 27 oktober vanaf 9u30.

Meer informatie?

Op onze website <http://www.dewouw.net/zweefvliegen/>,
telefonisch op 016/81.22.78 (enkel tijdens het weekend), of
email naar zweefvliegen@dewouw.net

Koninklijke Vliegclub De Wouw
www.dewouw.net/zweefvliegen



