



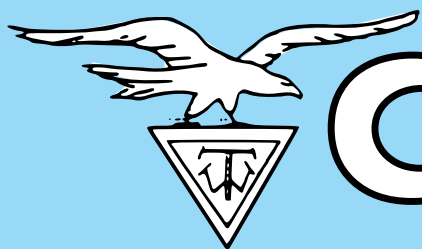
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijks uitgave
Jaargang 26 nummer 2
Van april tot juni 2020



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 26 nummer 2
Van april tot juni 2020
Nummer 97

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Schilderen pistes



Ondertussen is onze club al ruim 2 jaar bezig met het aanpassen van het luchthavenhandboek, en de integratie van de vliegactiviteiten van ULM Goetsenhoven volgens de regels van het DGLV.

Eén van de laatste puntjes waarover een opmerking gemaakt werd, was de staat van de centerlines op de pistes. Piet en Wim hebben de taak op zich genomen om deze volgens de huidige normen te vernieuwen.

Corona-kar



Er zijn heel wat voorwaarden verbonden aan het vliegen tegenwoordig. Handen wassen en ontsmetten, vliegtuigen en cockpits ontsmetten voor en na elke vlucht, en na elke verplaatsing, microfoons inpakken in keukenfolie... Om al het nodige materiaal makkelijk in piste te krijgen, werd de "Corona-kar" ingevoerd. Op die manier kan de startleider 's morgens "snel" alle materiaal in één keer in piste brengen...

In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie.....	2
Activiteitenkalender	2
Overlandtraining met een geurtje3	
Opknappen clublokaal.....	4
Vliegveld	5
Milieu	5
Liga	5
Algemene vergadering	6
Juniorenbeker 2019.....	7
Alg. vergadering zweefvliegsectie7	
Aankoop OO-CRZ: vliegmeeting .8	
Aankoop MSG: uniek avontuur ...9	
De Jodel OO-GTR.....	11
Toestellen De Wouw, '31 - '39....	12
Internationale Meeting Tienen...14	
Toestellen 1940 – 1959	15
Onze huidige statuten	16
Zweefvlieglicentie behaald!.....	17
Aantal vluchten per jaar	19
Artikels voor Cumulus.....	20
Colofon.....	20

Foto cover

Vliegen met veiligheidsmaatregelen tegen het coronavirus...

Woordje van de redactie

Tijdens mijn woordje in de vorige Cumulus, heb ik het reeds gehad over het corona virus. Maar ik schreef daar nog heel optimistisch over. Dit kleine organisme nam gans onze planeet in haar macht. Wij dachten allen dat die lock down (vanaf 13 maart) slechts enkele weken zou aanhouden. Maar niets was minder waar. Het werden twee maanden. Pas vanaf 11 mei mochten wij, onder strenge voorwaarden, terug vliegen. De belangrijkste: het vliegen moest gebeuren met mondkapen en plastic handschoenen. Na iedere lesvlucht moest het interieur van het toestel ontsmet worden. En initiatievluchten blijven tot op vandaag (12 juni) verboden. Ons clublokaal moest dicht blijven, briefing buiten. Pas vanaf 8 juni mochten de clublokalen terug open. En wegens de gesloten landsgrenzen, moest het overlandvliegen gebeuren binnen onze eigen grenzen. Maar het belangrijkste: wij konden of mochten vliegen.

Wegens Corona konden verschillende clubactiviteiten niet doorgaan. Sommigen werden afgeschaft of naar een latere datum verschoven.

Afgeschaft: Driedaagse tijdens het PinksterWE en onze Opendeur van begin september.

Verschoven: Vleugeluitreiking (nieuwe datum nog te bepalen).

Ook de militaire oefening White Blade ging niet door.

Maar wat wel zal doorgaan op de voorziene data, is ons zweefvliegkamp. Defensie heeft reeds het licht op groen gezet, twee weken in Goetsenhoven. Of ons bijhorend kippenfestijn of BBQ kan plaatshebben, moet nog beslist worden.

Onze bar, het leslokaal en het terras kregen, dank zij Senne, een nieuw kleedje. Ik vraag aan iedereen wat respect op gebied van zuiverheid en staat van het meubilair. Het is mooi, laat het zo.

In deze editie vinden jullie een aantal artikels over het rijke verleden van onze club. Het is nog altijd mijn bedoeling, om volgend jaar een boek of naslagwerk uit te geven naar aanleiding van ons 90 jarig bestaan. Het moet een beeld schetsen hoe onze club leefde. En dat handelt zowel over het motor- als zweefvliegen. Het zal in grote mate een "samenraapsel" zijn van artikels verschenen in onze Cumulus, waarvan begin volgend jaar nummer 100 verschijnt. Een nog samen te stellen redactiecomité zal een selectie maken.

Tot binnenkort.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

Wegens Corona, ziet onze (voorlopige) kalender er als volgt uit:

📅 **06/07 – 10/07:**
vliegkamp te EBTN

📅 **13/07 – 17/07:**
vliegkamp te EBTN

Artikels voor volgende Cumulus: 1 september 2020

Overlandtraining met een geurtje

Afgelopen winter was er het mooie initiatief van de club om theoretische overlandtraining aan te bieden. Met onze laatste aanwinst in de vloot, Duo Discus tweezitter, kan er ook praktische overlandtraining aangeboden worden. De Duo Discus is een performant toestel, goed uitgerust, water ballast mogelijkheden, etc kortom alles wat een prestatietoestel nodig heeft om aangenaam overland te vliegen.

Hoe gebeurde dit vroeger? Er waren ook wel eens sporadische theoretische initiatieven, zoals die van deze winter. Het praktische gedeelte was minder evident, we hadden enkel Ka7's en Ask13's als tweezitter. En hoewel overlandvliegen zeker mogelijk is met deze toestellen, is in het gemiddelde Belgische weer de foutenmarge toch zeer beperkt met deze toestellen waardoor een buitenlanding al snel op de loer ligt bij elke inschattingsfout. Logisch ook want het zijn toestellen ontworpen voor basisscholing, en niet zozeer voor de gevorderde opleiding of het afstandsvliegen.

Met de aankoop van de SF34 eind jaren negentig, werd destijds in onze club een stap naar verdere modernisering ingezet; de eerste kunststof tweezitter van De Wouw.

Enkele maanden terug heeft de SF34 onze club verlaten, en na jaren dienst kennen de meeste leden intussen de kwaliteiten en gebreken van het toestel. Toen dachten we, hoopten we, dat we de tweezitter voor gevorderde opleiding gevonden hadden. In ieder geval is het een goede trainer voor de overstap naar kunststof éénzitters gebleken. Maar als overlandtrainer was het een ander verhaal, waarvan hieronder één van die verhalen.

In het seizoen van 1997, op één van die laatste dagen van het seizoen (het was al midden september) was er veel volk op de briefing. Ik wou overland, om na het behalen van het 50km-brevet grotere vluchten te kunnen vliegen. Maar met enkel de Ka6e en de

Jeans Astir als overlandtoestellen moest men een beetje geluk hebben om een gepast toestel te krijgen. Er waren teveel gegadigden voor deze toestellen en ik dreigde uit de boot te vallen.

Marc Ruymen wou ook overland en werd aangemoedigd om de SF34 te nemen. De SF34 hadden we toen nog maar pas, als onze eerste kunststof tweezitter, en zou beslist veel beter overland vliegen dan onze Ka13's en Ka7's van toen. En vermits ik ook overland wou, was het idee dat ik maar met Marc moest meevliegen en dan zou ik overlandtraining krijgen.

Toch nog wat ontgoocheld, omdat de meteo een zeer goede overlanddag voorspelde, nam ik stilaan vrede hiermee en zetten we de SF34 klaar. Marc zei dat we vroeg moesten vertrekken, met de eerste thermiek, omdat we zo geen tijd verliezen en al vroeg op de dag kilometers maken. Een laag plafond s' morgens is geen probleem, want dan staat de thermiek korter bij elkaar, zo werd ik gerustgesteld.

Bij het verschijnen van de eerste thermiek (rond 12u pas) vertrok André of Yves (ik weet het niet meer) als eerst met de Mini-Nimbus, en wij met de SF34 meteen erna tegen 12u13. We zouden met de SF samen met de Mini-Nimbus vliegen richting Ardennen.

Losgekoppeld hadden we meteen thermiek onder de eerste plukjes, maar wel met een laag plafond van zeker niet hoger dan 600 à 700m. De Mini-Nimbus vertrok en wij volgden. De Mini-Nimbus hebben we die vlucht nooit meer gezien, hij was voorop en zei over de radio dat de plukjes wel gaven.

De plukjes lagen inderdaad kort bij elkaar, maar meer dan wat gerommel op de vario en beperkte hoogtewinst haalden we er niet uit. "Verder door", zei Marc "geen tijd verliezen in rommelthermiek, de volgende wolk zal wel beter zijn." En zo ging het ook bij de volgende wolk. En opnieuw bij de volgende wolk, en opnieuw bij de daaropvolgende. En met dat we richting

Ardennen vlogen steeg het grondniveau ook nog een keer. "Diejen SF dat ik toch gene goeie zwever zenne ...", hoorde ik Marc achter mij al zeggen. Als ik hiervoor als lichtjes begon te twijfelen over de uitkomst, dan deed deze uitspraak mijn vrees voor die uitkomst alleen maar toenemen ...

In ieder geval, voor dat we het wisten zaten we op 200m grond ergens tegen de Maas. "Daar!", zei Marc, "dat zwart roofing dak daar van die supermarkt, dat staat vol in de zon en gaat zeker geven, minstens een nullekel!" Wij naar de supermarkt, om erboven aan te komen en te zien dat het dak mooi stond te blinken in de zon, nog helemaal nat en vol met grote plassen van het koufront dat afgelopen nacht gepasseerd was.

De variometer zag het boven het dak ook niet meer zitten en zakte nog meer weg! "Ok" zei Marc, "dat wordt dus buitenlanden, dan hebt ge dat ook is meegemaakt, volg maar mee wat ik doe. We pakken dat veld daar dat ziet er afgereden uit. En na het afronden, ja we raken de malse grond, kleppen wat dicht zodat we controle over de vleugels behouden en korter naar de rand van het veld bollen, de grond remt voldoende."

En toen stonden we stil, en was het even stil.

En toen begon het te stinken, te stinken naar mest.

Jawel, als kers op de taart stonden we in een recent gebeerd veld, met aandenken verspreid over de romp. Het was nog net geen 13 uur, we hadden 39 minuten gevlogen, waren amper 30km ver, we stonden in een gebeerd veld en boven ons begonnen de wolken er stilaan beter en hoger uit te zien.

Een ophaalploeg moesten we niet snel verwachten, want iedereen begon te vertrekken in Goetsenhoven en de wolken bleven maar mooier worden. Gelukkig lag ons buitenlandingsveld vlak naast een modelbouw-vliegveldje. Daar heb-

ben we onze namiddag doorgebracht, er was een clubhuis met bar en we hadden wat te zien. Tot tegen de avond Yves ons uit de sh*t, letterlijk, is komen halen.

Zo zie je maar, de weg naar die eerste overlandvlucht loopt niet (altijd) over rozen, in ons geval over een ander natuurproduct. En de SF had stilletjes duidelijk gemaakt dat het wat overlandkwaliteiten betreft niet de grote verbetering was tov de Ka7's en Ask13's.

Ik heb het terrein vandaag nog eens opgezocht op Google Maps, en alles is er vandaag nog steeds als toen. Op bijgevoegde foto zie je het 'zwarte dak' dat niet gaf, ons buitenlandingsveld en ook de modelclub met hun terrein is er nog.

Sébastien Mathieu



Opknappen clublokaal

Afgelopen winter werd door het hoofdbestuur een budget goedgekeurd voor het opknappen van het clublokaal. Na de renovatie van de toiletten was er bij enkele leden nog steeds veel enthousiasme om zich hiermee bezig te houden. Na de lockdown van half maart, bleek het echter onmogelijk om de werken nog met de geplande groep uit te voeren.

Maar dat was zonder Senne gerekend: hij heeft het grootste deel

van de werken alleen uitgevoerd. Toen de maatregelen verder versoepeld werden, krijg hij ook de hulp van Jörgen en Griet voor het plaatsen van de muur tussen de bar en het briefinglokaal, en Ruben voor het plaatsen van de houten latten tegen de schouw.

De buitenmuren werden geschilderd door de leden van de motorsectie, en Sam heeft zicht tijdens zijn verlengde paasvakantie beziggehouden met het maken van de

loungebanken voor het terras.

Samen met de vernieuwing van de toiletten en het nieuwe raam in het briefinglokaal geeft dit weer een frisse uitstraling aan ons clublokaal.

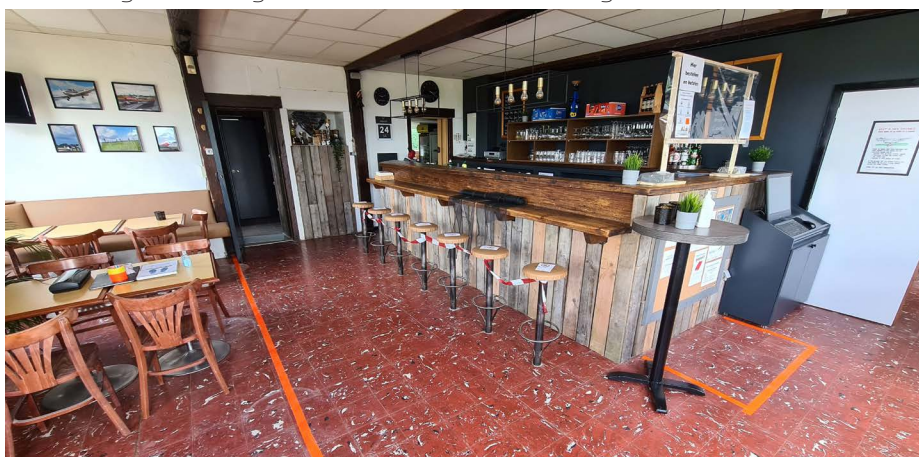
Vergeet de harde werkers, en vooral Senne, dus niet te trakteren op een pintje als je de volgende keer op het terras zit. Ze hebben het verdiend!

Mattijs Cuppens





Het briefingslokaal kreeg een nieuwe tussenmuur met geluidsisolatie



De bar, met alle tijdelijke corona-voorzorgsmaatregelen



Ook de buitenkant werd opgefrist



Vliegveld

De werken aan de schietstand waren ook in lock down wegens het corona virus. Of de in gebruik name er nog zal komen voor de start van het bouwverlof (13 juli) blijft een groot vraagteken.

Voor de officiële opening zal men waarschijnlijk wachten tot ons normale of gewone leven er terug zal zijn.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Milieu

Ook hier was het een lock down. Uit veiligheidsmaatregelen werd het overlegcomité van 16 maat en de jaarlijkse infovergadering voor de burens op zaterdag 21 maart naar een latere, nog te bepalen data, verschoven, waarschijnlijk ergens in 't najaar.

Omdat er geen vliegactiviteiten mochten plaatsgrijpen, was het zeer rustig rond ons vliegveld. Van eventuele lawaaihinder, konden de leden van LZT zeker geen last hebben.

Theo Stockmans

Liga

Na negen jaar (als ik mij niet vergis) heeft Guido Sergeant het voorzitterschap van de Liga overgegeven aan Mathieu Denecker van de KFC.

Koen Pierlet maakt nu ook deel uit van het Dagelijks Bestuur van de Liga. En hij blijft HoT van onze organisatie.

Theo Stockmans

Foto uiterst links: Noam en Steven tijdens het schilderen van het clublokaal

Foto links: Julien bij het scheren van de hagen.

Algemene vergadering “ DE WOUW ”

OP 15 FEBRUARI 2020

1. Welkomstwoord van de Voorzitter

Eerst en vooral heet ik iedereen van harte welkom op deze jaarlijkse Algemene Vergadering van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

2. Controle der aanwezigheden

Aantal: 104

Quorum: . 52

Tegenwoordig: 63 (A: 33 en 30 V)

De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe leden

Nieuwe leden: afroeping

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2019

In uw uitnodiging stond vermeld dat dit verslag bij mij kon ingekeken worden. Omdat niemand hiervan heeft gebruik gemaakt, veronderstel ik dat het verslag wordt goedgekeurd.

Het verslag wordt goedgekeurd.

5. Verslag der activiteiten 2019

Zweefsectie:

Motorsectie:

Gemeenschap:

- sanitair

- opendeur

2019 in cijfertaal (projectie)

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2019

a. Motor

b. Zweven

c. Brandstof

d. Gemeenschap

7. Budget 2020

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2019

Andre Ruymen en Tom Vaes

9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2019

Er is kwijting

10. Verlenen van kwijting aan de beheerders voor het boekjaar 2019

Er is kwijting

11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2020

a. (Motor) : Peter Knockaert

Res: Benjamin Geilenkotten

b. (Zweven) : Andre Ruymen

Res: Jan Hendrickx

12. Objectieven 2020

In telegramstijl:

Zweefsectie:

Motorsectie:

Gemeenschap:

- Voorbereiding 100 jaar vliegveld en 90 jaar De Wouw in 2020

- opendeur 2020

14. Milieu

Stand van zaken, 16/03 overlegcomité en 21/03 inf-overgadering

15. Allerlei

a. Benzinebladen: zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen

b. Vleugeluitleiking op vrijdag 20 maart, prijzen blijven zoals vorig jaar, 30,-€

c. Restaurantdagen schepen Wim Bergé op vrijdag 06 en zaterdag 07 maart.

16. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

Ik had graag één zwever en één motor gehad die in geen enkel bestuur zetelen of ook niet verkiesbaar zijn.

a : (motor) : Peter Knockaert

b. : (zweven) : Andre Ruymen

17. Statutaire verkiezingen

Samenstelling Bestuur

Hoe stemmen?

Wanneer verkozen

a. Zweefsectie: zijn uittredend en herverkiebaar:

Rudi Coomans

Theo Stockmans

b. Motorsectie : zijn uittredend en herverkiebaar

Steven Haenen

Cedric Moyson

is ontslagnemend: Maarten Vijverberg

één nieuwe kandidatuur ontvangen: Bart Walterus

c. Onafhankelijken : zijn uittredend en herverkiebaar:

Bart Lismont

Bart Martens

Piet Vanosmael

Hoe kan men geldig stemmen ?

Daar het om personen gaat moet deze stemming, volgens de wet, geheim verlopen. Zelfs indien het aantal kandidaten overeenkomt met het aantal openstaande plaatsen.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beet-

je tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

Ik mag zeggen, en mijn collega's bestuurders mogen mij tegenspreken als ik de waarheid niet zeg, de sfeer in ons hoofdbestuur loopt goed. Soms wordt er wel eens hard gediscussieerd maar alle beslissingen, bijvoorbeeld, worden unaniem genomen.

Wij gaan nu over tot de uitreiking van de stembriefjes. Er werden 61 stembriefjes uitgedeeld

Werden verkozen voor een periode van twee jaar:

Zweven: Rudi Coomans en Theo Stockmans

Motor: Steven Haenen, Cedric Moyson en Bart Walterus

Onafankelijk: Bart Lismont, Bart Martens en Piet Vanosmael

Zijn er nog vragen ?

Hierbij verklaar ik deze Algemene Vergadering voor gesloten. Uw club biedt u nu een consumptie aan, dank U.

Theo Stockmans

Algemene vergadering zweefvliegsectie

Zaterdag 18 januari 2020

Het jaaroverzicht werd gegeven in de vorm van een fotoreportage. Je kan deze bekijken door onderstaande QR-code te scannen.



Zie ook de tabel hieronder voor de vliegreizen en starts van de clubtoestellen.

Jan Waumans presenteerde de rekeningen van 2019 en gaf de nodige uitleg.

Daarna werd de planning van de activiteiten voor 2020 voorgesteld, gevolgd door het voorgestelde budget voor 2020.

Als afsluiter werden 4 bestuurders

voor de zweefvliegsectie herverkozen:

- Astrid Coomans
- Rudi Coomans
- Mattijs Cuppens
- Theo Stockmans

De overige 5 bestuurders werden vorig jaar reeds verkozen voor een periode van 2 jaar:

- Luc Vandebeeck
- Koen Pierlet
- Eric Vandewalle
- Johan Vanhoyland
- Jan Waumans

Er waren geen nieuwe kandidaturen.

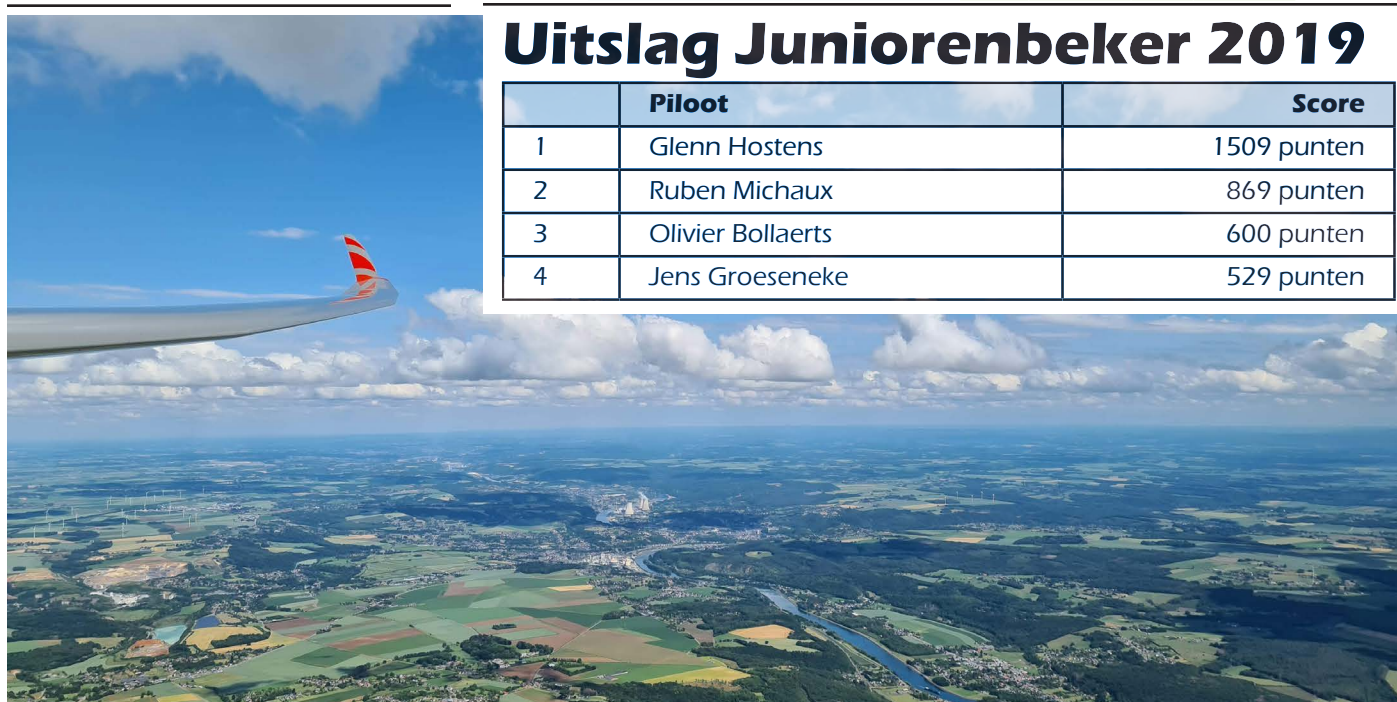
Na de algemene vergadering werd de jaarlijkse herhalingsles over reglementering en luchtruim gegeven.

Mattijs Cuppens

Toestel		Starts	Vliegreizen	Starts 2018	Uren 2018	Starts 2017	Uren 2017
Duo Discus	D-2410	303	175:41:00	33	06:44:00	-	-
ASK 13	D-6988	283	123:32:00	339	164:01:00	432	170:30:00
ASK 13	D-6901	309	106:48:00	480	157:51:00	275	117:08:00
ASW-19BWL	D-6925	21	51:16:00	49	77:50:00	21	31:08:00
ask 23	D-2363	36	39:18:00	36	46:21:00	91	66:47:00
Ka 8	D-6946	42	35:08:00	51	53:21:00	38	34:49:00
Jeans Astir	D-6955	21	31:56:00	49	77:50:00	38	18:37:00
ask 23b	D-6953	42	17:25:00	69	67:22:00	46	46:21:00
SF34	D-6932	-	-	277	86:12:00	196	67:30:00

Uitslag Juniorenbeke 2019

	Piloot	Score
1	Glenn Hostens	1509 punten
2	Ruben Michaux	869 punten
3	Olivier Bollaerts	600 punten
4	Jens Groeseneke	529 punten



Met de Duo Discus boven de Maas

Vervolg op aankoop OO-CRZ: een vliegmeeting

Julie lazen in vorig nummer van Cumulus hoe OO-CRZ in onze clubvloot toekwam.

Ik moet daarop wel een correctie aanbrengen. Voor de aankoop was er eigenlijk niet genoeg cash beschikbaar. In die tijd kon de club, mits een eerdere borgstelling van twee (bestuurs)leden, beschikken over een kaskrediet van 500.000 Frank. De aankoop van OO-CRZ was deels betaald met dit kaskrediet. De rentevoeten voor kredieten waren toen erg hoog (+10 %) en dus was het de opdracht om zo snel mogelijk het gebruikte kaskrediet-kapitaal terug te betalen. Zoekende naar mogelijkheden werd het plan opgevat om een vliegmeeting te organiseren in de zomer van 1984. Ik kon niet vermijden dat tijdens de bestuursvergadering waarin deze beslissing viel er onmiddellijk in mijn richting gekeken werd. En kwam de opdracht finaal op mijn bord terecht. Het zou een tweedaags evenement worden tijdens het weekend van 24 juni 1984.

Nu hoe ik het geheel georganiseerd hebt herinner ik me niet goed meer en persoonlijke archieven heb ik er niet meer van. In die tijd was het bijhouden van gegevens op computer of 'in-the-cloud' onbestaande. Dus kan ik hier enkel een paar herinneringen en anekdotes vertellen over die meeting.

Wegomlegging van het verkeer Hannuitsesteenweg:

Gezien de beschikbaarheid van onze startbanen en de heersende gemiddelde wind, was de verwachting dat runway 24-06 in gebruik zou zijn. Ik verwachtte me eraan dat kijkers, zonder toegang te betalen, zouden samentroepen op de Hannuitsesteenweg en dat tot gevaarlijke situaties zou leiden. Had zulks al gezien bij andere meetings die ik had bijgewoond. En dus had ik de Stad Tienen gevraagd om een wegomlegging te mogen instellen langs oostzijde van het vliegveld: via de Tiense zuidelijke ring, de Wulmersumsteenweg en de Meerstraat. En met politie bewaking. De toegangen en

kassa zouden dan op Hannuitsesteenweg aan de militaire ingang en aan het kruispunt St-Laurentiusstraat ingericht worden. Buiten verwachting heeft Stad Tienen dit toegestaan. En was het veiligheidsrisico van de baan.

Parking voertuigen was voorzien binnen het militaire kwartier, op het paradeplein (wat nu eigenlijk een bos geworden is) en op het voetbalveld. Was zo overeengekomen met de kolonel van de basis. Om het plaatsen voertuigen in goed banen te leiden hadden we een scoutsbeweging aangehouden begeleid door een verantwoordelijke van de club. Op zondag was Theo de verantwoordelijke: hij was toen nog een 'jong' lid. Wegens die taak heeft hij spijtig genoeg niets kunnen zien van de show.

Herinnering aan het verleden van onze club:

Ik wist dat een paar oudere toestellen van de club, in bewaring lagen bij voorzitter Michel Galand. En had het plan opgevat om deze terug te halen om in static display tentoon te stellen. Toestellen waren een Grunau Baby en een Rhön Lerche. Met een ploeg hebben we die gaan ophalen in Waremmé. Deze toestellen stonden in static display op de militaire parking. Na de meeting zijn deze toestellen in Goetsenhoven gebleven. Later zijn beiden verkocht ter restauratie.

Qua attracties waren onder andere volgende voorzien:

- Modelvliegen, Old timers, formatie vlucht, de eerste ultra lights, luchtballon,

- Demonstratie van een stel hovercrafts,

- Demonstratie van een Speed Canard komende van Aachen Merzbrück: dit vliegtuigtype was toen een recente Duitse revelatie geïnspireerd op de VARI-EZE die door Burt Rutan in de VS was ontwikkeld. Een type vliegtuig dat we toen nog nooit in levende lijve hadden gezien. Opmerkelijk was dat dit toestel een max kruissnelheid van 290 km/u ontwikkelde met dezelfde motor die in OOCRZ geïnstalleerd staat. In die tijd was dat revolutionair!

- Kolonel G. Mathuys gaf een acrobatische show met een frans CAP-10 acrotoestel,

- Parachute sprong door de club van Diest,

- En klap op de vuurpijl, een luchtgevecht met twee Jodel's. Het scenario was dat Stéphane Perneel met zijn toenmalige Jodel OO-GTR een gesimuleerd luchtgevecht zou aangaan met een andere Jodel (die van Diest kwam). Op het einde zou OO-GTR 'afgeschoten' worden en zou die een 'hélice calé' (motor & schroef stil) landing maken. Oefening waar Stéphane sterk in was.



De Speed Canard

Het programmaboekje hadden we gevuld hebben met reclame van diverse handelaars en van leden die een handel hadden. Boekje werd, mits tussenkomt van lid Rodopho Maia, gedrukt in de beschutte werkplaats van Jodoigne.

Het weekend van de meeting zelf stond er een strakke, koude noordelijke wind zodat we verplicht waren om startbaan 35 te gebruiken. De publiek zone werd dan ingericht op startbaan 06 tot aan de kruising. Onze toenmalige barman Hilaire had daar een drankstalletje opgezet. Wegens de sterke wind en een plafond van ongeveer 2000ft, maakten dit het niet gemakkelijk voor de vertoningen van de deelnemers. Vermits het zo koud en bewolkt was, lag de opkomst van publiek niet bijster hoog.

Spijtig genoeg waren er wel enkele incidentjes, gelukkig zonder lichamelijke letsels:

Het gesimuleerde luchtgevecht tijdens de voorstelling van zaterdag liep slecht af, Stéphane landde naast de startbaan in het graan: beschadigde propeller.

Michel Galand landde voor de drempel van startbaan 35 met zijn Blanik zwever OO-MIG, En lid Andreas Hecker begon opsleep in OO-ZMW met geopende remkleppen.

Na de meeting heb ik met OO-CRZ en een cameraman nog een formatievlucht gemaakt met de Speed Canard voordat die terug naar zijn home base vertrok. Als ik me goed herinner is dat nog op TV vertoond.

Aan het einde van de meeting was er voor alle deelnemers en medewerkers een souvenir: een sleutelhanger, zie foto. Daarvan het ik er nog drie over.

Schijnbaar waren er ook T-Shirts van de club te koop. Theo ver-

telde me dat Luce, echtgenote van voorzitter M.Galand, hem er eentje verkocht. En die shirt heeft Theo nog altijd.

Na het sluiten van alle rekeningen bleef er voor de club toch een batig saldo van +/- 120.000 Bef (nagenoeg 4000 euro). Ik kan niet zeggen of dat het volledige kas-krediet opgevuld heeft of niet, we zijn in alle geval na verloop van tijd uit de rode cijfers geraakt. Uit deze ervaring (veel werk en eigenlijk weinig baten) zijn er later geen meetings meer georganiseerd.

Paul Vanhaesendonck



Sleutelhanger voor de deelnemers

De aankoop van OO-MSG: een uniek avontuur ...

In 1995 liepen de zaken goed voor de motorsectie: er waren veel leerlingen, er werd veel gevlogen met de toenmalige twee Piper Tomahawks (OOCRZ en OOBFC -welke later FGOFC en OOCFC registraties zal krijgen). Het was tijd om uit te kijken naar een derde trainer. We begonnen naarstig te zoeken op de locale en internationale markten. Er was toen nog geen Planecheck website dus het was zoeken in de 'Te Koop' secties van luchtvaartmagazines. Ook collega Jan van op mijn werk (DHL) hielp mee: hij zou op de Amerikaanse markt rondkijken en faciliteren omdat hij vennoot was in een vliegbedrijf in Cincinatti/Ohio.

Via deze weg kwam een mooie Tomahawk, registratie N24355, in het zicht in Richmond/Virginia. Het toestel was pas herschilderd, motor recent gereviseerd, de documentatie en foto's zagen er goed uit.

Na heel wat heen en weer gecommuniceerd te hebben, ook intern in het motorsectie bestuur, werd het 'OK' gegeven aan de vennoot van Jan om naar Richmond te

reizen zodat hij het toestel en de documentatie kon inspecteren en proefvliegen. Hij zou daarna opbellen en verslag uitbrengen. Indien we met de aankoop akkoord zouden gaan, zou hij het vliegtuig onmiddellijk betalen en het naar Cincinatti Lunken airfield (KLUK) overvliegen.

Gespannen zaten we te wachten op het verdict. De dag inspectie/testvlucht viel toevallig samen met onze jaarlijkse algemene vergadering. Het telefoontje kwam, gezien het tijdsverschil, aan het einde van de vergadering. Ik kreeg de bevindingen dat alles ok bleek, en de vraag: '... wat beslissen jullie nu?' Vermits alle motorbestuur leden aanwezig waren, een korte 'round-the-table' gedaan: iedereen akkoord. En dus gaf ik het 'FIAT' voor de aankoop. En het toestel vertrok naar Lunken.

Nu, tijdens het gecommuniceer voorafgaand aan de aankoop was ook het overbrengen van het toestel naar België al aan bod gekomen. Overvliegen was geen optie: een Tomahawk heeft niet genoeg ladings capaciteit om het gewicht

aan extra fuel en overlevingsmateriaal voor een Atlantische overvlucht te dragen. Doch daarvoor hadden we een uniek plan bedacht.

Onze (Jan en mezelf) werkgever DHL, vloog in die tijd met Boeing 727 toestellen. Het groot-onderhoud (de C- en D- checks) van deze toestellen werd gedaan in San José/Costa Rica. De vlucht daarheen gebeurde, gezien het vliegbereik van dit toestel in verschillende etappes via IJsland, Canada en de VS. En toevallig waren er plannen om spoedig een toestel naar Costa Rica te sturen. Welke een aantal weken daarna, zou terugkeren naar België. Vermits op het vliegveld van Cincinatti/Covington (KCVG) het hoofdsorteercentrum van DHL in de VS staat, hadden Jan en ik het plan opgevat om de terugvlucht van Costa Rica om te leggen via Cincinatti en het te gebruiken om N24355 naar België te vervoeren. Met als bonus een lage vervoerskost. De romp van de Tomahawk zou van de vleugels losgemaakt worden en op een houten gestel geplaatst worden. En de vleugels, met landingsgestel, -in

één stuk- evenzo. Tijdens de rust-periode van de bemanning zou de Tomahawk dan in de Boeing 727 geladen worden. De dag erna zou vliegtuig de reis verder zetten naar België. Plan werd voorgelegd aan de Director Operations EAT. Hij was vliegclub De Wouw goed gezind (hij was ook een zweef piloot) en gaf goedkeuring.

Naarmate de datum van het vertrek van de Boeing naar Costa Rica dichterbij kwam, kreeg ik geen indicaties van een effectieve planning van de vlucht (urenschema, landingsplaatsen, vraag voor Overflight Permits en handling). Het begon me te dagen dat deze vlucht wel eens niet zou kunnen doorgaan. En spoedig bleek dat de reden daarvoor lag bij de -toen-recente introductie van de JAR Reglementatie (de eerste stap tot het bekomen van een Europese luchtvaart regelgeving). Finaal bleek dat de onderhoudsorganisatie in Costa Rica geen JAR werkplaats erkenning had en dus niet meer aan Europese vliegtuigen kon werken. Ons 'cunning plan' viel in het water...

Bleef ons het enige alternatief : het vliegtuig verschepen met een zeecontainer. Zo gezegd, zo gedaan: de firma OLIMPEX stuurde een container op vrachtwagen naar vliegveld Lunken. Daar waren er dan een aantal uren voorzien om romp en vleugels in de container te laden. De truck reed dan naar Montreal/Canada om verladen te worden op een schip naar Antwerpen. Kostprijs 4155

USD, inclusief aflevering op vliegveld Grimbergen. Container ITLU-538525-0 vertrok op 18/05/1996 met schip BRAVERY V.126 vanuit Montreal. Voorziene aankomst Antwerpen op 28/05/1996, amper 10 dagen later !

Intussen werden de nodige afspraken gemaakt met kantoor Steinacher in Antwerpen ivm inkling en aflevering. En kreeg ik op een zekere dag van hen telefoontje om naar Antwerpen te komen om BTW en invoer te vereffenen. Dus op woensdag namiddag mijn kinderen in de auto gezet en vertrokken naar kantoor Steinacher om te betalen, daarna naar de Douane in de haven voor in de inklingdocumenten.

De container werd naar Grimbergen gebracht en uitgeladen. Nu was het tijd voor registratie (OO-MSG, 'Motor-Sektie-Goetsenhoven' – Eric Buyens plaagde me wel eens met een andere interpretatie voor de 'M'), de assemblage, de samenstelling technisch dossier, en finaal de inspectie DGLV. Het hele proces was niet zonder de nodige moeilijkheden doch kwam finaal in orde: ik vloog het toestel naar Goetsenhoven op 03/07/1996 en kon het beginnen aan leven van trouwe dienst aan onze leden.

Tot 3 mei 2011... Ik kwam net buiten bij brico Dullaers in Hannuit toen ik een telefoontje kreeg van Theo: Belgocontrol had hem verwittigd dat de ELT (Emergency Locator Transmitter) van OOMSG was afgegaan en dat er mogelijk een

ongeval gebeurd was. In die tijd hadden we het toestel verhuurd aan Fly One St-Truiden omdat hun Tsjechische Tomahawk (OK-IWA) een tijdje aan de grond zou staan wegens herregistratie naar België (OO-IWA). Gauw bleek dat OO-MSG inderdaad neergestort was tijdens het uitvoeren van een stall oefening. Het had een tolvlucht ontwikkeld waaruit geen uitweg meer was gezien de lage hoogte waarbij de oefening uitgevoerd werd. Het ongeval was fataal voor beide inzittenden. Een droevige dag voor de betrokken families en voor onze sectie. Uit de bevindingen van het onderzoek (staat op website FOD Mobiliteit) volgde later een aanpassing door Piper van Pilots Operating Handbook: er is nu bepaald dat stall oefeningen op een danige hoogte geïmplementeerd moeten worden zodanig dat, indien toestel toch een tolvlucht ontwikkeld, deze kan beëindigd worden boven de 4000ft AGL.

Het wrak van het toestel werd, op aanraden van de expert verzekering, als schroot verwerkt in de hoogovens van Flemalle. Wat wel overblijft is dat het kleurenschema van OO-MSG dat naderhand overgebracht werd op de andere motorsectie toestellen: blauw voor OO-CRZ, groen voor OO-OLI, geel voor OO-CFC. Dit zorgde voor een uniforme uitstraling van onze toestellen. De laatste aankopen OO-RAQ en OO-DKV zijn daarop momenteel een uitzondering op.

Paul Vanhaesendonck



De Jodel OO-GTR, 'n echt vliegmachien !

In de jaren 80 (lees 1980) en eerder, was vliegen, fladderen in de lucht, de vogels achterna. Die vrijheid heb ik zalig mogen ervaren en beleven, de stick van mijn Jodelleke in de hand. Dat vliegtuigje, mijn eerste, had ik samen met 'n vriend Jacques Bradfer, in Koksijde gekocht. Hij is helaas, reeds lang geleden, niet meer.

De Jodel was gemaakt om speels mee te vliegen. Toen wij pas eigenaar waren, vlogen wij ombeurt met ons Jodelleke, en wanneer het mijn beurt was, vloog ik nogal gemakkelijk even terug naar de Royal Western Aviation Club in Koksijde. Het was me toegestaan, daar te landen, omdat de leden van de club ginds, velen van hen althans, op dat machientje hadden leren vliegen, en blij waren wanneer ze het terug zagen.

Tussendoor vloog ik ook regelmatig naar Leopoldsborg, om daar met de instructeur Bert Verbruggen, op Chipmunk, mijn "beroeps" voor te bereiden. En in die tijd, om dat brevet te halen, moest acro gevlogen worden. 'n Andere regelmatige bestemming was Zwartberg, zelfde doel, met Bert Verbruggen acro oefenen, maar daar was het op de Cessna Aerobat.

met de acro-bagage in het koppeke, en op papier, voelt men zich nog meer vrije vogel, en zo hoort een echte piloot te zijn.

Af en toe vloog ik naar Schaffen, en daar had ik iemand ontmoet die ook 'n Jodelleke had, ben zijn naam vergeten. Denk dat het Tony Vilters" was. Wij deelden onze ervaringen en belangstelling voor de "Jodel" – wereld en van de hak op de tak, waarom niet samen vliegen, formatie, eerst braaf, dan stelselmatig agressiever, met loopings, wing-overs en –mislukte- rollen. Voldoende animatie, om de toeschouwers op de grond, 'n stijve nek te bezorgen.

En dan kwam het:

De Vliegmeeting 1984 van de Koninklijke Vliegclub De Wouw!

In het programma was o.a. voorzien: luchtgevecht Jodels.

En ja, zo gezegd, zo gedaan. Wij hadden afgesproken, Tony en ik. Hij vertrok vanuit Schaffen met zijn Jodel de OO-FDM en ik vanuit Goestenhoven met mijn GTR. Ik vloog hem tegemoet boven Bunsbeek om daar samen even "warm te draaien" en dan, met inachtneming van de timing, in formatie, laag, voor het publiek op het vliegveld door te vliegen, Tony

wissel.

Hoe dan ook, op 1500 voet, 'n paar loops gedraaid, dat mocht wel niet, maar ja, het publiek had betaald, en dan uiteindelijk nog allebei een ultieme wing-over en Tony moest me "neerschieten" boven het vliegveld, met als enig gevolg dat ik mijn motor moest afzetten en "hélice calée" normaal had moeten landen. Hoe dan ook, dat lukte niet meer, ik was te laag om nog veilig de laatste bocht te draaien.

Dan maar, zoals geleerd, recht vooruit landen, maar dat was in het graan dat gelukkig hoog stond. Toen het echt kortbij kwam, gauw de canopy ontgrendeld, want in mijn koppeke dacht ik aan mijn vader, verkoold in zijn Cub in Marche-en-Famenne in 1952, toen ik 10 jaar was.

Het gaat allemaal zo snel, canopy pas los, en ja, ik zat in het graan, fantastisch remeffect, en mijn Jodelleke, op zijn neus. Ik ben nog nooit zo snel uit mijn Jodelleke gesprongen, en ervan weggelopen, angst voor brand.

Dat is me dan toch niet overkomen en zo kan ik nog dit verhaaltje schrijven. De meeting is gewoon verder gegaan, Tony is teruggevloden naar Schaffen en mijn Jodelleke was 'n kleine maand na deze pech, met 'n nieuwe schroef, terug van de grond en ik ook.

Ik heb er nog enkele jaren nadien mee gevlogen en dan heb ik het verkocht aan de kathedraalbewaker (koster) van Sint –Goedele in Brussel.

Nadien, in 2005, werd mijn Jodelleke OO-GTR nogmaals verkocht en kreeg het in Zuid-Frankrijk, een nieuwe immatriculatie F-HDAM.

Meer recent is minj Jodelleke gecrasht en werd niet hersteld. De piloot, gewond, heeft het overleefd.

Stéphan Perneel



Air-Britain Photographic Images Collection

© Jon Wickenden

Acro proeven geslaagd, maar het examen was in Sint-Denijs-Westrem, waar het vliegveld in 1984 gesloten werd om plaats te ruimen voor Flanders Expo. En ja,

laag, zeer laag, scherpe bocht naar links, ik idem naar rechts, terug samenkomen, veel vleugelgewaggen en gedraai, wing-overs tot en met, hoogte winnen en speels formatie-

Toestellen De Wouw, 1931 - 1939

Ik ga trachten om in enkele artikels een overzicht te geven van de clubtoestellen (zweven en motor) waarmee onze club gevlogen heeft. Dit is niet zo gemakkelijk.

Voor de motorvliegtuigen was dit niet zo moeilijk, zij moesten ingeschreven worden bij "L' Administration de l' Aéronautique" en kregen een immatriculatie. Tot 1931 was dit O-BXXX, daarna OO-XXX.

Maar de zweefvliegtuigen moesten tot midden 1960 geen immatriculatie hebben en dus ook niet ingeschreven worden. Op voorwaarde dat ze binnen de Belgische grenzen bleven.

Dus wat betreft de zweefvliegtuigen van vóór WO II, ben ik moeten voortgaan op toenmalige Franstalige krantenartikels en het tijdschrift "La conquête de l'air". Tevens heb ik, einde jaren 1980, interviews afgenomen van verschillende clubleden die voor WO II actief waren in onze club. Deze gesprekken heb ik daarna met een typemachine op papier gezet.

Deze gesprekken zijn voor mij, later, van onschatbare waarde gebleken. Wie waren deze personen: dochter van Evariste Pannecouque, Andree Robeyns (echtgenote van Achilles Gillis), Robert Vergne, Jef Callebaut (schoonbroer van dokter Paul Moers), Gustaaf Van de Savel en Georges Nuyt.

Zoals reeds een paar maal geschreven, werd onze club gesticht op 9 november 1931. Daar dit op einde van jaar viel, werd er dat jaar niet meer gevlogen. In 1932 werd er gestart met zweefvliegen in clubverband. Ons beperkt groepje van clubleden, verenigd rond Alfred Molinet en Paul Moers, vlogen met toestellen eigendom van de centrale sectie zweefvliegen van de Koninklijke Belgische Aeroclub.

Wanneer de Zeilvliegclub De Wouw haar eerste toestellen aangekocht heeft, heb ik niet kunnen terugvinden. Maar in elk geval heb ik in L'aviation Belge/ Sports Echos van 12 april 1934, terug gevonden dat onze club in 't bezit was van

een Zögling en een Kassel 12. Ik heb evenmin facturen of dergelijke kunnen terugvinden. Later, volgens mij in 1937, is er een Grunau Baby II bijgekomen.

Tijdens de Algemene Vergadering van de Koninklijke Belgische Aeroclub in 1936, gaf Constant Carlier (secretaris van De Wouw) een overzicht van het aantal leden (en leerlingen), vluchten en het materiaal per club.

Betreffende onze club stond het volgende vermeld:
herstelbare toestellen: één Zögling, één Kassel 12, één Sabca junior, een Avia XV. Er was ook sprake van twee privé toestellen: één Prüfling en één Professor.

Waarom kwam er een Sabca junior, een Avia XV als clubtoestel bij en een Prüfling en een Professor als privé toestel? In 1936 kwam de Brusselse zweefclub Vilain XIV naar Goetsenhoven. Ik heb nergens kunnen terugvinden waarom ze naar ons vliegveld kwamen. In ons ledenboek citeer ik de namen van: De San, De Sauvage, Degen, Grandjean en Rosée. Onze clubleden beschouwden deze lui als Brusselse bourgeoisie. Zij brachten zelfs een lier mee, gemonteerd op een Cadillac auto. Deze auto was voorzien van houten spaken.

Of de toestellen van De Wouw en Vilain XIV in pool gebruikt werden, heb ik ook nergens kunnen vinden. Het sleeptoestel, OO-ADA, en de twee lieren werden wel gezamenlijk gebruikt.

Zowel de Kassel 12 als de Zögling hadden geen instrumenten, de Grunau wel. Van een koordje of bolleke hadden ze, in de beginjaren 1930, nog nooit gehoord. Het gevolg was dat er regelmatig incidenten waren met materiële schade.

Als de schade gebeurde tijdens de zweefkampen van Hébronval, werden die, in de mate van het mogelijke, ter plaatse hersteld. Zo niet, werden ze terug vliegwaardig gemaakt in het werkhuis van de club, gelegen in de Begaardenstraat 24 te Tienen. Waar, na WOII, het Rode Kruis zijn intrek heeft genomen.

De verantwoordelijke voor de reparaties was de Tiense fietsenmaker Jef Neyns. Hij is begonnen als zweefpiloot en behaalde later ook zijn vergunning van motorpiloot (nog voor WO II). Op technisch vlak stond hij in de club hoog aangeschreven.

De aanhangers, één gesloten en één open, voor de zweeftoestellen, werden vervaardigd door Rene Philippet en Robert Vergne en/of Constant Carlier.

Begin 1937 (?) heeft onze club ook een sleeptoestel aangekocht, een Renard RSV 32/90-100. Hiermee was onze club één van de eerste, die een sleper bezat.

Hierna ga ik me enkel beperken tot een beschrijving van de clubtoestellen. Er moet wel bij gezegd worden dat verschillende van



De OO-ADA in het bietenveld in Groot Overlaar

deze toestellen, onder licentie, in andere landen of plaatsen werden gefabriceerd.

Bij het uitbreken van WO II werden alle toestellen, per camion, overgebracht naar Duitsland. Ze werden door de Duitsers verzameld in de militaire loods (die wij nu in concessie hebben). Die loods had toen nog geen zijgebouwen. Deze kwamen er na WO II.

Hieronder vinden jullie informatie over onze eerste clubtoestellen.

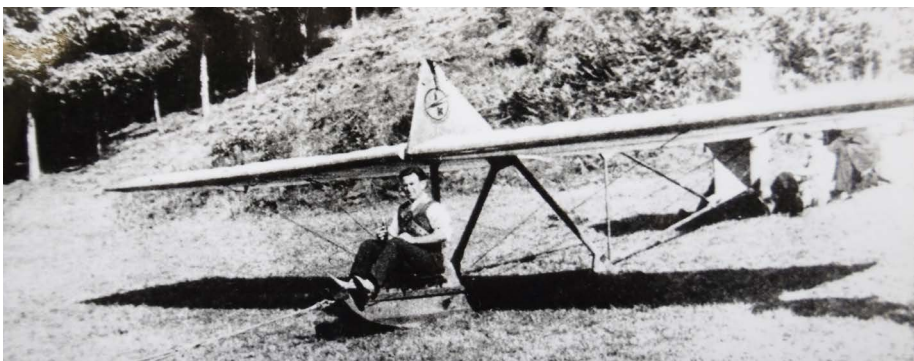
R.R.G. ZÖGLING

Rhön-Rositten-Gesellschaft, Wasserkuppe (Duitsland)
Ontwerper: Alexander Lippisch en Fritz Stamer
Glijgetal: 11
Lengte: 5,48 m
Hoogte: 2,20 m
Spanwijdte: 10 m
Leeggewicht: 85 Kg
Max gewicht piloot: 85 Kg
Max totaal gewicht: 155 Kg
Vleugelbelasting: 9,80 Kg/m²
Ideale vliegsnelheid: 45 Km/ Hr
Eerste vlucht: 1926
Eenzitter
Had geen instrumenten
Deze eenzitter was het lestoestel van de club.

Hoogte: 1,10 m
Max snelheid: 200 Km/ Hr
Overtreksnelheid: 40 Km/ Hr
Glijgetal: 17
Eerste vlucht: 1932
Eenzitter
Was uitgerust met een snelheids-, hoogte- en variometer
Dit was in onze club het paradepaardje en alleen de ervaren piloten mochten er mee vliegen. Het toestel zou in Duitsland aangekocht zijn. Waarschijnlijk door contacten, gelegd door Paul Moers met zijn Duitse collega dokter Jancke.
Een nieuwe Grunau Baby kostte einde jaren 1930 ongeveer 700 Nederlandse Gulden. De waarde in Belgische franken heb ik niet kunnen vinden.

RENARD, STAMPE EN VERTONGEN RSV 32/90-100

Ontwerper: Jean Stampe, Maurice Vertongen en Alfred Renard te Evere
Tweezitter
Spanwijdte: 11,2 m
Lengte: 7,35 m
Hoogte: 2,80 m
Leeg gewicht: 500 Kg
Max gewicht: 800 Kg
Motor: 1 Anzani 67kW of 90 Pk
Max snelheid: 125 Km/Hr



voorzitter Paul Moers klaar om te vertrekken met een Zögling te Hébronval in 1932

KASSEL 12

Segelflugzeugbau Kassel (Duitsland)
Ontwerper: Gerhard Fieseler
Lengte: 6,50 m
Spanwijdte: 10 m
Hoogte: 2,20 m
Eerste vlucht: in de jaren 1920
Eenzitter
Had geen instrumenten

Grunau Baby II (a of b)

Ontwerper: Edmund Schneider te Grunau (Duitsland)
Lengte: 6,20 m
Spanwijdte: 13,56 m

Diensthoopte: 5000 m
Stijgsnelheid: 2,3 m/s
Eerste vlucht: 1923
Aantal gemaakt: 57

De oorspronkelijke immatriculatie was O-BADA en vanaf 1931 OO-ADA. Er waren toch enkele incidenten met dat toestel. Mij verteld door Gustaaf Van De Saevel, was clublid voor WO II, woonachtig te Tienen en verver.

In 1936 of 1937 moest er met de OO-ADA iemand afgehaald worden in Brussel. De piloot, Adjutant

Pierre "Toto" Ricard, van beroep militair piloot, vertrok er mee. Maar hij is niet verder geraakt dan Groot Overlaer (toen nog Hoegaarden). Daar heeft hij met de OO-ADA een buitenlanding moeten maken in een bieten – en klaverveld. Waarschijnlijk zonder brandstof gevallen.

De club werd telefonisch op de hoogte gebracht. Iedereen die op het vliegveld aanwezig was vertrok met een zweefvliegtuigaanhanger naar de plaats van de landing. Van op het veld opstijgen was niet mogelijk. Dus zat er niet anders op dan het toestel te demonteren. Wij waren het toestel aan het demonteren in de aanwezigheid van de voorzitter, dokter Paul Moers. Plotseling komt de boer af met de woorden: zo gaat dat hier niet aflopen, kijkt naar die bieten en die klaveren, er moet schade betaald worden. Zie ze daar maar eens over lopen, ze kijken zelfs nog niet uit. Hij herhaalt dat nu tegen dokter Moers en ik sta er naast.

Op dat ogenblik repliceert de voorzitter: luister eens mijn vriend, gij moet daar niets van zeggen, laat de mensen hun werk doen. Ge maakt uw rekening van de schade en ge brengt die binnen in de Delpoortestraat, bij dokter Moers. Ik ben dokter Moers. Ja maar dokter, ja maar professor, antwoordt de boer, dat is mijn bedoeling niet. Laat die mensen maar hun werk doen en dat beetje schade is niet zo erg.

In die tijd was een dokter iemand waarvoor men respect had.

Een ander incident van Toto Ricard met de OO-ADA te Saint Hubert op 13 mei 1938, tijdens een zweefvliegekamp. Hij is toen met het toestel in de bomen gevlogen. Het toestel was "perte totale". Een van zijn dochters zei toen tegen haar vader: pa, ik heb je al zo dikwijls gezegd dat, als je vliegt, niet mag drinken.

Voor zover ik weet, werd dat slaaptoestel niet vervangen. Trouwens, iets meer dan een jaar later, begon WO II.

Theo Stockmans

Internationale Meeting van Tienen

Anno zondag 27 augustus 1939

De meeting, die wordt georganiseerd in Tienen (militair vliegveld van Goetsenhoven) onder auspiciën van het Nationaal Comité van de Luchtvaartpropaganda, de zweefvliegclubs "De Wouw" en "l'Entre-Sambre-et-Meuse", zal een spektakel aanbieden dat tot nu toe nog nooit in België werd vertoond en slechts zelden te zien is geweest in het buitenland.

Blikvanger is ongetwijfeld het team dat werd samengesteld door de hogeschool van specialisten Zweefvliegen dewelke voor de voorstelling een briljante ploeg heeft voorzien.

Sommigen houden van luchtacrobatie uitgevoerd door toestellen met zware motoren die zorgen voor een oorverdovend lawaai. Maar hoeveel mooier zijn de figuren waar alles finesse, feeling en fijngevoeligheid uitstraalt?

De sierlijke en verfijnde zweefvlieger leent zich uitzonderlijk goed om deze unieke beheersing van de piloot van de hogeschool aan te tonen en dat is ook zonder twijfel waarom hij werd gekozen om één van de proeven van de Olympische Spelen uit te voeren.

De meeting van Tienen zal al een voorsmaakje geven van deze internationale competitie. We zullen er verschillende internationale

vedetten van deze specialiteit aan het werk zien. Het is een eer voor België om van zo'n spektakel te kunnen genieten. Het is te verwachten dat een grote menigte zich naar Tienen zal begeven. Ze zal niet worden teleurgesteld.

De deelname van het Zweefvliegen zal omringd worden door een goed gevuld programma motorvliegen.

We zullen er met name de piloot Neyns, lid van de club De Wouw, aan het werk zien die ons aan boord van het vliegtuig Saint-Hubert zal tonen wat een gewoon toerismevliegtuig zoal kan. Daarna is het de beurt aan Eyskens, de uitstekende testpiloot van de firma Fairey, die nog lid was van de befaamde patrouille van Schaffen. Hij zal ons aan boord van één van de befaamde lichte vliegtuigen Topsy, dewelke voor een uitstekende reputatie hebben gezorgd voor onze nationale vliegtuigproductie, alle bewegingen tonen van de hogeschool waarmee hij de overwinning heeft behaald in het duel met de Franse grote specialist Cavalli.

Ten slotte zal Van Cotthem, de eerste van onze instructeurs luchtacrobatie, vliegen met een SV4, eveneens van Belgische makelij. Dit toestel zorgde op de meeting van 9 juli, gevlogen door Luitenant Vlieger Philippart, voor een onvergetelijke sensatie.

We zullen opnieuw een demonstratie zien van de ongelooflijke kwaliteiten van dit luchtacrobatietoestel afgesloten met een landing met geblokkeerde schroef, grote specialiteit van Van Cotthem.

Naar verluid is er ook een verassing voorzien in het programma: een deelname van onze militaire luchtvaart waarbij een peloton perfecte figuren zal uitvoeren met verandering van formaties met als afsluiter een grondaanval, met bombardement, op een doel op het terrein. Dit zal zeker één van de hoogtepunten worden van het evenement. Een andere verrassing zal naar verluid verzorgd worden door een Franse deelname.

Aan het gedeelte Zweefvliegen zullen meerdere van onze beste piloten deelnemen: Mutsaert, Everaert, Moers, Dubois, Van Cotthem, enz. Verschillende van de modernste zweefvliegers, zowel eenzitters als tweezitters, zullen worden voorgesteld door de goed gekende Duitse specialisten Hofman, Denker, Minck en Barabas.

Vele luchtvaartfanaten waren ontgoocheld toen ze er niet bij waren bij de presentatie van deze uitzonderlijke piloten en hun uitzonderlijke toestellen op het Luchtvaartsalon te Haren. Zij krijgen nu de kans om hen aan het werk te zien in Tienen. Niemand twijfelt eraan dat zij deze kans zullen grijpen en dat er volgende zondag zeer veel volk zal zijn in Tienen.

Het lage entreegeld bedraagt 10 en 5 fr. De abonnees van "Aviation Belge" en de leden van de Kleine Luchtvaartfederatie van België, betalen op vertoon van hun lidkaart, geldig voor 1939, 3fr voor de plaatsen van 10fr.

Parking zal worden voorzien voor automobilisten, motorrijders en fietsers.

De originele, Franstalige tekst komt uit "L'Aviation Belge" van 25 augustus 1939, en werd mij bezorgd door Roland Depraetere en vertaald door Jan Bruyninckx Jd.



Een meer recente foto uit 2020: Mattijs en Bart herstellen de sleepkabel

Toestellen 1940 – 1959

Zoals in een vorig artikel reeds geschreven, werden de toestellen, bij het uitbreken van WO II, door de Duitsers meegenomen naar Duitsland. Tijdens WO II, op 15 augustus 1944, werd ons vliegveld gebombardeerd door de Engelsen (Royal Air Force). Zie ook de Cumulus van maart 2004. Hierdoor werd ons vliegveld onbruikbaar.

Het is pas vanaf juli 1950 dat de EVS (Elementaire Vliegschool) haar activiteiten te Goetsenhoven hervatte. Maar in 1949 werd er reeds gevlogen door dokter Paul Moers en waarschijnlijk ook Jef Neyns, zie hieronder.

Onze vliegclub bestaat officieel nog altijd. Maar een structuur of clubtoestellen zijn er niet. Enkele anciens zoals Jef Neyns had een Auster J/1 Autocrat (OO-ABF) een driezitter, en een Piper L-4J Cub (OO-EIA) van Paul Moers, met verstelbare schroef. Die stonden achteraan in de loods, die men tube noemde. Het was een achterblijfsel van de Duitsers. Jef Neyns was ook eigenaar van een zweeftoestel, een Weihe. Maar dat toestel had, voor zover mij bekend, geen immatriculatie. Het was ook niet verplicht.

Deze twee motortoestellen waren ex- militaire toestellen die waarschijnlijk niet al te duur gekocht werden. Het is best mogelijk dat beide toestellen nog altijd vliegen, met een andere immatriculatie in een ander land.

In de ongevallen- en incidentenrapportering van Nederland voor het jaar 1949, citeer ik het volgende:

“29 juli 1949 – OO-EIA – Piper J3C-65 – Soesterberg

Om een uur of zes landde de bestuurder op Soesterberg in de veronderstelling dat het een civiel vliegveld was. Dat was vanwege de aanwezige zweefvliegtuigen ook wel te begrijpen. Aangezien er verder niets tegen hem aangevoerd kon worden, werd na opmaking van een proces verbaal (dat dus wel!) het toestel een uur later weer vrijgegeven.

Bestuurder: Paul Moers.”

Wat er niet bij stond is, dat ook de Nederlandse koningin Wilhelmina op het vliegveld aanwezig was. Zij is persoonlijk Paul Moers een hand gaan geven. En daar was hij enorm fier over. Of er nog een passagier aanwezig was in de Piper, weet ik niet, maar waarschijnlijk wel. Maar Paul Moers is gewoon verloren gevlogen. In die tijd vloog men alleen op een (luchtvaart)kaart.

Soesterberg was een militair vliegveld dat in 2008, wegens bezuinigingen gesloten werd.

Jef Neyns was een fietsenmaker en had zijn winkel onderaan de Leuvensestraat, rechts richting Leuven. Zijn atelier bevond zich achteraan de winkel. Dit werkhuis gaf uit op de Raeymaeckersvest, waarschijnlijk het huidige nummer 8.

In de jaren 1950, vloog hij op Goetsenhoven, met zijn Auster en zijn Weihe. Hoe hij in de lucht geraakte met zijn Weihe, wordt er niet bij verteld. Samen met dokter Moers, waren zij de enige die in die jaren De Wouw recht of vliegende hielden.

Zijn brevet motorvliegen heeft hij behaald voor WO II. Zie artikel over de meeting te Goetsenhoven in 1939, waar hij een demonstratie hield met een Orta Saint Hubert toestel. Daarmee was hij (denk ik), in de schoot van de club, de eerste niet militair die zijn motor vliegbrevet haalde. Daarna kwam Alfred Molinet die zijn vergunning behaalde op 16 april 1940 (Nr 305/882). Dus één maand vóór de inval van de Duitsers in België.

In 1952 heeft hij met zijn Weihe ook deelgenomen aan een meeting of bijeenkomst te Temploux. Daar werd hij begroet door prins Albert (zie foto). Let ook op het kenteken en naam van De Wouw op de neus van het zweeftoestel.

Achter den “tube” was een klein gebouw, dat vanaf 1959 als bar diende. Neyns had een gepensioneerde militaire mekanieker “cel” kunnen overtuigen om, onder licentie, er Grunau. Baby's, voorzien van instrumenten, te fabriceren. Die werken vonden plaats zowel in de atelier van Jef als in 't klein gebouwtje achter d'een tube. Zie website: www.grunaubaby.nl/gb_in_belgie.htm. Gerard Depraetere heeft nog in de atelier van Jef gewerkt aan zweefvliegtuigen.

Betreffende d'een tube, volgens Gerard Depraetere.

Dat gebouw, bestaande uit buizen, werd verkocht aan de gemeente Geldenaken. Daar werd het terug opgebouwd naast het zwembad. Men moest die loods voor een bepaalde datum afbreken omdat de militairen een verwarmingsinstallatie (bestaat nog altijd) gingen bouwen voor de loods zuid, die wij nu in gebruik hebben. Hij stond dus in de weg. En Albert Aerts, toen voorzitter en woonachtig te Geldenaken, heeft dat met die stad kunnen regelen om de loods aan hen te kunnen verkopen. Anders moest de club nog eens betalen om de loods af te breken.

Theo Stockmans



Jef Neyns in gesprek met prins Albert (later koning) in 1952 te Namen

Onze huidige statuten, het ontstaan

In de vorige Cumulus had ik het over het ontstaan van onze eerste statuten. in 1935. Deze zijn van toepassing gebleven tot de Algemene Vergadering van 4 april 1987. Toen werden de huidige statuten door de AV goedgekeurd. Was er nood aan nieuwe statuten of...?

Toen ik in juli 1983 in De Wouw toekwam, was de club verdeeld in twee groepen of kampen. De familie G aan de ene kant en de familie B, aan de andere kant. De groep G (Michel was voorzitter) bestond hoofdzakelijk uit motorvliegers en de groep B uit hoofdzakelijk zweefvliegers. En dan was er nog een kleine groep die te vriend wilde zijn met beiden. Ik stelde mij soms de vraag, waar ben ik terecht gekomen?

In de Raad van Bestuur werd er toen beslist tot aankoop van de OO-CRZ. Maar de financiële toestand van de kas, was alles behalve rooskleurig (zie Cumulus van Mar 20). En toen werd mij verteld (door de groep B) dat de betaling hoofdzakelijk gebeurde met de opbrengst van de zweefpiloten. Of dat waar was, laat ik in 't midden. Maar wat ook wel meegespeelde is het feit dat de zwevers een performante tweezitter wilde aankopen. En met de aankoop van de CRZ kon dat niet meer. Men droomde van een Janus. Als beginnende zweefvlieger was dat type voor mij Chinees.

Samengevat, het zat er bovenarms op in de club.

Om het tij te keren moesten de zwevers de "macht" grijpen in de Raad van Bestuur. En daarna moesten de statuten herschreven worden. Er moesten twee secties komen met ieder een financiële autonomie. Maar het bleef wel één club.

Maar dat was niet evident daar de groep G de meeste aanhang had. Men ging trachten om dit tijdens de AV van 8 april 1985 te verwezenlijken. Om deze voor te bereiden werden een "zweefvergadering" met BBQ georganiseerd op

zondag 24 maart 1985, bij F thuis in Tourinnes la Grosse. Maar die vergadering had maar één onderwerp: hoe kunnen wij de groep G in de minderheid krijgen. De zwevers moesten dus kandidaat bestuurders naar voor schuiven. En het moesten gematigden zijn, anders maakten ze geen schijn van kans.

Omdat ik weinig of niets af wist over het reilen en zeilen van een VZW, stelde ik er de vraag: hoe en bij wie een kandidatuur moest ingediend worden? En zo stelde ik schriftelijk mijn kandidatuur als bestuurder. Daarbij stelde G zich ook kandidaat.

De andere groep stelde M voor. Daarbij kwamen nog de herverkiesbare bestuursleden.

De uitslag van de verkiezingen was, toch voor mij, verassend. Van de drie "nieuwe", was ik de enigste die verkozen werd. Tegen Y had M wel gezegd dat ze voor mij gingen stemmen. M zag iets positief in mij. Anders had ik het nooit gehaald.

De nieuwe RvB verkoos Michel Galand opnieuw als Voorzitter. Maar de vraag om nieuwe statuten werd groter. En Paul Perin werd gevraagd om hiervan de leiding te nemen. Maar Michel voelde ook dat hij niet alleen in de club, maar ook in de RvB, de macht aan 't verliezen was. En, als ik mijn niet vergis, tijdens de laatste bestuursvergadering voor de AV van 1986, gaf Michel, na 16 jaar, zijn ontslag als Voorzitter. Dit gebeurde in een café op de Grote Markt te Tienen (Het Rode of Witte Paard). Hij werd opgevolgd door Paul Perin. Iemand die door de twee groepen aanvaardbaar was.

De vernieuwing van de statuten kwam nu in een stroomversnelling. Maar die vergaderingen verliepen volledig in 't Frans. Perin was de Nederlandse taal niet machtig. En de "woordvoerder" van de zwevers, C, evenmin.

Ik beschouwde mij ietwat als een buitenstaander. Ik verstond die teksten nog niet in 't Nederlands,

laat staan in 't Frans.

Verschillende vergaderingen zijn er geweest, met maar één onderwerp: de nieuwe statuten. Perin wilde de statuten voorleggen aan de Algemene Vergadering van 4 april 1987. Maar de tijd werd kort en, vooral C, begon te herdiscussiëren over alles en nog wat. Tot op een bepaald ogenblik Perin zijn stem verhoef (dat gebeurde zelden) en zei (in 't Frans), deze tekst is te nemen of te laten. Anders stop ik er mee. Alle aanwezige bestuurders waren verbauwereerd, maar knikten instemmend. De kogel was door de kerk en iedereen (of bijna) was tevreden.

Opvallend was ook dat Andreas Hecker, een Duitser die bij de EEG werkte, dienst deed als secretaris. Ik heb nog allemaal deze verslagen. Velen met de hand geschreven, omdat er van een PC nog geen sprake was.

Nu moesten de statuten nog officieel vertaald worden in 't Nederlands want ze moesten in die taal neergelegd worden bij de Griffie en gepubliceerd worden in het Staatsblad. Tevens kon men moeilijk een Franse tekst voorleggen aan de Nederlandstalige leden. De nieuwe statuten werden goedgekeurd door de AV. Nadien werd het vliegend materieel verdeeld onder de twee secties om het te beheren.

Enkele "anciens" vreesden nochtans een splitsing van de club in een motor – en zweefclub. Wat dan het einde van De Wouw zou betekenen. Maar kijk, na 33 jaar bestaat De Wouw nog altijd als één geheel.

De grote verschillen met de "oude" statuten:

- twee autonome secties;
- het materiaal blijft eigendom van de club;
- de toestemming van het Hoofdbestuur is nodig wanneer een van de twee secties materiaal wilt aankopen of verkopen;
- hoofdbestuur bestond uit maximum negen leden; drie plaatsen voorbehouden aan de motorle-

den, drie aan de zwevers en drie onafankelijk (konden zowel motors als zwevers zijn - Maximum twee volmachten per lid tijdens de algemene vergaderingen.

Ondertussen zijn er wel nog kleine wijzigingen aangebracht. Maar het initiële kader werd behouden.

PS

Dit is misschien een saaie tekst, maar het geeft toch een sfeerbeeld van onze club in de jaren 1980. Tijdens sommige bestuursvergaderingen ging het er soms zo hard aan toe dat men aan de politie van Tienen vroeg om enkele keren op de Hannuitsesteenweg te willen voorbij rijden om de gemoederen

te bedaren. Gelukkig behoren zulke toestanden tot het verleden.

Theo Stockmans

Zweefvlieglicentie behaald!

Gezien de coronacrisis heb ik veel geluk gehad inzake de timing voor het behalen van mijn praktische examen. Immers de geldigheid van mijn theoretisch examen zou komen zijn te vervallen op 12 april 2020.

Na mijn 3-weken-lange skiverlof XL begin januari, besepte ik met een zekere dringendheid dat ik het zweefvliegen als een persoonlijk topprioriteit moest benoemen. Ik plande dat, zelfs op matige zweefvliegdagen, ik naar de club zou gaan, wat een uur rijden is. De luxe van enkel de goede dagen eruit te pikken wegens de tijdsnood had ik niet. Ik wou immers ook eerst wat oefenen vooraleer ik de skill-test en dan het praktisch examen zou afleggen. Door de winter en de winterwerken vreesde ik dat mijn flying skills een opfrisbeurt nodig hadden.

Veel mooie dagen waren er helaas niet. 26 januari greep ik aan als eerste matige dag om winterwerken te gaan doen met eventueel een optie op vliegen. Het zat mee die dag, want niet enkel werd ik gecheckt voor het jaar 2020, maar Theo heeft ook de skill-test afgenomen. Dit verliep goed, alhoewel Theo strenger was dan normaal maar ook veel tips aan het geven was.

Naïevelijk vroeg ik, voor de laatste vlucht van de dag, niet te landen op de linker grasstrook waar de windsock staat. Er was immers een heel strakke westenwind die dag en de actieve runway was 17. Theo antwoordde dat hij tijdens de vlucht me wel ging vertellen waar ik zou moeten landen. Het werd dus de linker grasstrook. Een goede oefening om zich bewust te zijn van het gevaar maar toch

koelbloedig een correcte landingsprocedure uit te voeren. Ik kreeg nog als laatste advies van Theo mee dat ik ook niet teveel mag discussiëren met de examinerator. "Als de examinerator zegt dat de zwever een zwarte kleur heeft, dan heeft de zwever een zwarte kleur" zei hij. Een goed advies omdat mijn neiging tot detaillistisch te argumenteren in sommige situaties niet altijd in dank wordt afgenomen. De skill-test was geslaagd!

Daarna kwam wat papierwerk. Het dossier moest voorbereid worden en een examinerator moest aangeduid worden. Koen hielp me met het dossier, want zoals veel zaken in ons land, was dit papierwerk niet eenvoudig met dubbelzinnigheden en vragen rond de vernieuwde procedures, hoe de formulieren moeten ingevuld worden... De examinerator werd aangeduid: Rene Paredis. Nu nog wachten op een geschikte datum om te vliegen. In februari werd er slechts op de 8ste gevlogen, een dag dat ik helaas niet kon. Februari was verder een regenachtige maand. Wanneer kan ik oefenen voor mijn praktisch examen? "Rene Paredis is een strenge" grapte nog enkele clubleden. Humor hoort er natuurlijk ook bij in de club.

Het gaat matig weer worden op zaterdag 7 maart. Ik ging zeker van de gelegenheid gebruik maken om te oefenen. Oei, de examinerator komt ook die dag, direct het praktische examen dus! Hopelijk maak ik geen fouten wegens weinig gevlogen te hebben tijdens de winter. De zenuwen begonnen toe te nemen.

7 maart kwam. Inderdaad een matige dag. Maar toch ok voor te gaan vliegen. Ik was op tijd in de

club voor de briefing, niet op de laatste minuut deze keer. Sam, die ook zijn praktisch examen ging afleggen, was er al. Hij leek heel rustig en zelfvertrouwd. Na de examinerator te hebben ontmoet en gesproken te hebben werden mijn zenuwen iets minder. Hij was ook geïnteresseerd in mijn oude logboek en kende vele instructeurs van Schaffen en de Luchtcadetten waarmee ik vroeger gevlogen heb. Het werkte geruststellend om de examinerator wat te leren kennen.

De iets kalmere zenuwen was echter van korte duur. Bij het controleren van de papieren, dat ik op voorhand deed om te zien of ik nog vragen had of indien er iets ontbrak of niet in orde was, constateerde ik dat een bepaalde verzekering net een week geleden vervallen was.

Er moest een ASK13 gemonteerd worden. Oei, de examinerator zal toekijken dat ik goed meehelp en geen fouten maak. Ik had eigenlijk nog niet veel ervaring bij het monteren/demonteren van een ASK13.

Aangezien ik onvoldoende recency had voor lierstarten, alsook dat niet alles aangekruist was op de gele kaart hiervoor, ging het een sleepexamen zijn. Maar er ging ook gelierd worden. Op de briefing werd een procedure afgesproken om beide te combineren. Dit gaf toch wel wat extra stress voor het praktijkexamen. Ik moest ook immers rekening houden met de lierprocedures.

Welke runway wordt het? De 24. Ai. Dat betekent een korte landing op het kleine grasstrookje. Ik kon natuurlijk ook na de kruising landen op de langere grasstrook,

maar ik moest toch kunnen bewijzen dat ik op het kleine driehoekje ook kon landen.

Toch heel wat stressoren die opdoken.

Eentje voor eentje deze stressoren tackelen en rustig blijven was de zelf ingesproken mentale raadgeving.

Samen met Astrid brachten we de boorddocumenten in orde. Niet enkel van de ASK13 maar ook van de andere toestellen waar vernieuwde papieren de oude moesten vervangen. Dit ging vrij vlot. Het monteren van de ASK13 ging ook goed aangezien het moeilijke en lastige werk gedaan werd door Rudi, die al vloekend op de vleugelbouten van de 13 deze bevestigde. Dit allemaal onder het toezicht van de examinerator.

De Lier kon niet operationeel gesteld worden wegens een batterijprobleem had ik opgevangen. Spijtig voor de mensen die wensten te lieren, maar bij mezelf dacht ik "oef, met de lier-sleep combinatieprocedures moet ik geen rekening meer mee houden".

Het vliegen kon uiteindelijk starten, nadat Sam en ikzelf de ASK13 volledig inspecteerde volgens de reglementering. Om de zenuwen niet verder te laten oplopen en omdat ik de keuze kreeg wie eerst vloog, besloot ik om de spits af te bijten. De examinerator stelde voor om 2 vluchten te maken. De eerste vlucht zou een standaard vlucht zijn. Tijdens de tweede vlucht zouden we de "speciale" oefeningen uitvoeren.

We stegen op. De examinerator vroeg me veldkeuzes indien in het begin er een probleem zou zijn met het sleepvliegtuig. Deze vraag had ik verwacht, ik was voorbereid door de instructeurs om hier elke vlucht mentaal mee bezig te zijn tot we hoog genoeg zijn om een verkort circuit te maken. Senne gaf me een ietsje hogere sleep dan gewoon, goed wetende dat het een examenvlucht was. Hij loste ons ook in een zwakke thermiekbeld.

Meteen na het ontkoppelen be-

gon ik te thermieken. Deze was nog zeer zwak en ik zocht "het minste dalen". Ik suggereerde ook bij de stijle bochten die ik maakte ofdat dit conform de één van de oefeningen was. Ik moest ook een stijle bocht in de andere zin maken, wat ik daarna ook deed. Ondertussen legde ik het luchtruim uit. De hoogtes en dimensies van de Golf 4. Nee, van Goetsenhoven Gliding Area corrigeerde ik mezelf kort daarna. De examinerator stelde enkele bijvragen maar leek tevreden met de uitleg.

We zakten tot een 300 meter met de taktiek van het meest geleidelijke dalen. Doch was er een ander plukje wolk iets verder, dichtbij het aanknopingspunt, dat een laatste kans zou kunnen bieden om boven te blijven. Na heel wat krabbelen konden we toch doorstijgen tot bijna 900m! De thermiek begon dus te werken. Wie had dat deze morgen verwacht? Ondertussen zag ik de activiteiten op het vliegveld: de ene zwever na de andere werd uit de hangaars gehaald. In mum van tijd waren er in totaal 5 zwevers in de lucht.

900 meter hoogte. Dat kon natuurlijk goed gebruikt worden. De examinerator vroeg me de ene oefening na de andere, van stallen tot tolvlucht, navigatie, procedures, ... Eens de officiële lijst afgewerkt was hebben we nog een paar extra's gedaan zoals het meest spectaculaire enkele keren een soort wing-over manoeuvre dat bijna een halve looping was. Verder heb ik nog geoefend met het slippen in de lucht om hoogte te verliezen. We waren ondertussen al een tijdje aan het vliegen en Sam was aan het wachten.

De examinerator was heel content van de vlucht tot nu toe. Enkel nog de landing op het kleine driehoekje. Ik merkte dat een ULM zich parkeerde voor de startbaan. Dit is normaal omdat ik kwam landen. Natuurlijk stond hij op de taxiweg vóór de al korte grasstrook. Ik moest me dus goed concentreren om niet te dicht over de ULM te vliegen maar ook niet te ver dat ik aan de kruisstartbaan kom. Op zich was het een goede landing, doch naar mijn eigen gevoel, door

de windgradiënt, was ik toch iets dichter over de ULM gevlogen dan gewenst. Gelukkig had ik een ruime marge genomen en was mijn vliegsnelheid voldoende om dit op te vangen. Op raad van Theo meldde ik ook dit aan de examinerator dat het voor mij toch "iets dichter was dan mijn goesting." Immers Theo zei dat indien je een fout of een slordigheid maakt, meldt dit, want dan weet de examinerator dat je bewust bent hiervan en dat je het aan het corrigeren zijt. Voor de examinerator was het ruim genoeg en goed opgevangen. Hij was zelfs onder de indruk van het landen op het korte grasstrookje rechts van de 24. Hij zei nog dat dit gelijkgesteld kan worden als landen in een veld.

Een tweede vlucht was niet nodig. We hadden een schitterende vlucht van 46 minuten gemaakt en alle kruisjes waren aangevinkt. Resultaat: geslaagd zonder verdere opmerkingen!

7 maart was ook de laatste vlieg-dag voor De Wouw voor de coronavirus crisis helemaal uitbrak in Europa. Hoeveel geluk heb ik niet gehad dat ik nog op de 2 "matige" vliegdagen dat ik kon gaan zweefvliegen nog het noodzakelijke heb kunnen behalen voor mijn zweefvlieglicentie vooraleer mijn theoretisch examen verviel?

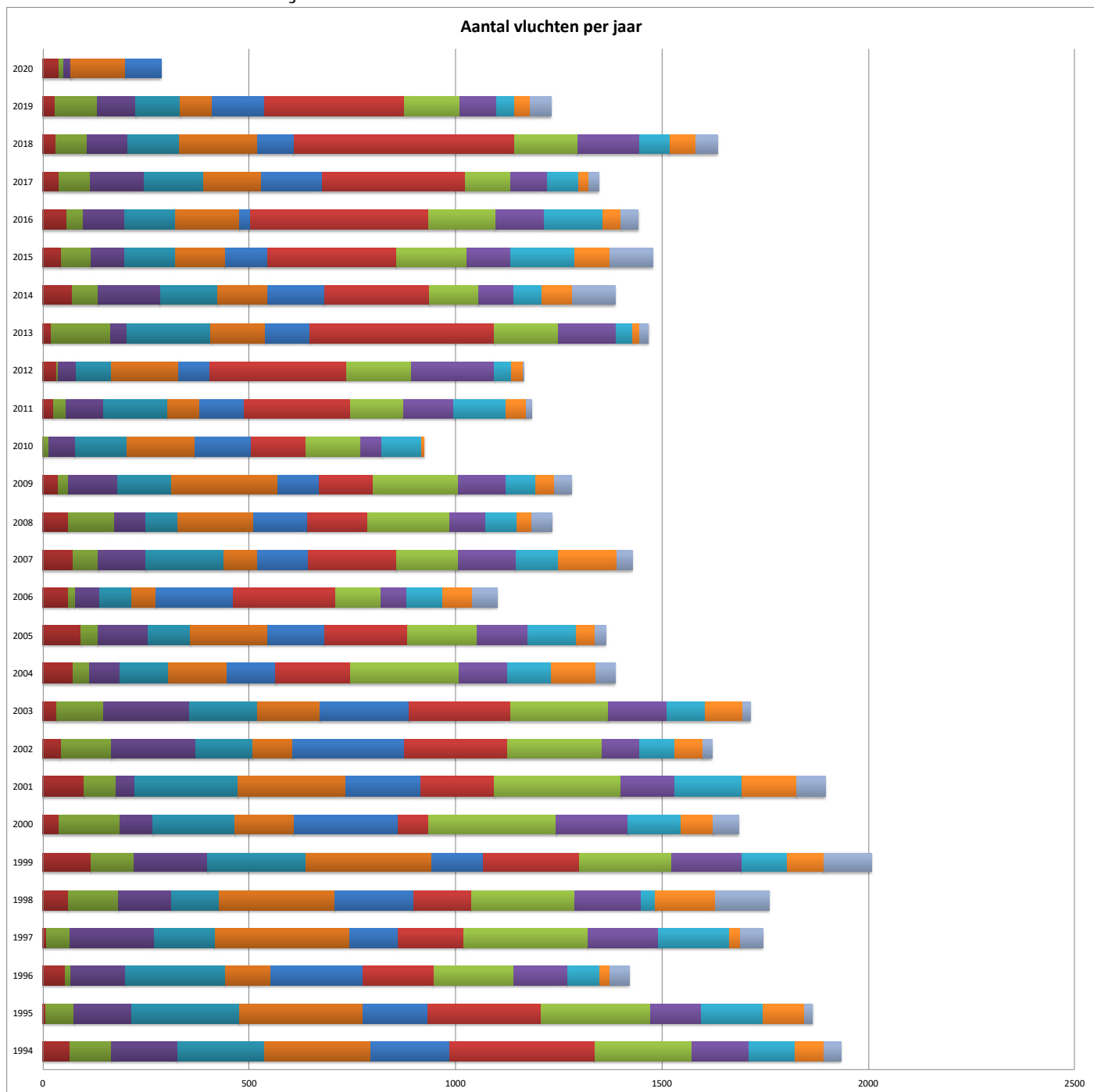
Natuurlijk, zoals de lezer kan opmerken, kon ik dit niet behaald hebben zonder de hulp en samenwerking van de vele andere clubleden. Zweefvliegen is en blijft een teamsport. De sfeer in onze club is heel goed. Dat zag de examinerator ook. Naast diegenen die ik in dit artikel heb vermeld, wens ik ook de andere clubleden en instructeurs te bedanken voor de fijne opleiding en vliegdagen die ik samen met hun heb kunnen doorbrengen te Tienen.

Hopelijk is iedereen gezond en wel tijdens deze corona-tijden en kunnen we binnenkort er opnieuw "vullenbak" invliegen!

Christophe De Brabanter

Aantal vluchten per jaar sinds 1994

Vluchten 2020 tot en met 21 juni



Maand	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	
1994	67	100	158	212	257	192	350	238	137	113	68	41	1933
1995	8	69	140	259	300	156	276	263	124	150	99	22	1866
1996	55	13	134	239	110	225	171	194	129	80	23	48	1421
1997	10	55	206	146	326	118	159	299	174	171	26	54	1744
1998	60	125	127	114	281	191	140	250	161	35	144	132	1760
1999	118	102	179	239	305	124	234	222	170	111	89	114	2007
2000	38	148	81	198	143	252	75	309	175	127	78	61	1685
2001	100	77	46	251	260	180	181	305	130	162	134	70	1896
2002	44	123	203	139	97	269	257	235	90	87	69	22	1623
2003	35	113	208	164	153	214	242	228	142	94	90	20	1715
2004	73	40	74	116	144	117	181	264	118	104	108	47	1386
2005	94	42	120	103	186	136	202	170	122	118	45	26	1364
2006	61	18	59	77	59	187	247	111	61	89	72	60	1101
2007	74	62	113	191	81	123	213	148	142	102	141	39	1429
2008	60	115	75	76	185	130	146	199	86	76	37	49	1234
2009	37	25	120	130	257	100	132	206	114	73	44	42	1280
2010	0	15	64	125	164	137	132	133	51	97	5	0	923
2011	27	30	89	155	80	107	258	128	121	126	49	16	1186
2012	33	3	44	87	161	76	332	156	203	42	25	4	1166
2013	19	146	38	203	134	108	447	153	140	41	16	22	1467
2014	71	63	150	141	119	137	256	118	86	68	75	103	1387
2015	44	74	81	122	120	104	312	172	104	156	84	105	1478
2016	58	40	100	123	154	28	431	163	117	142	46	40	1442
2017	40	74	132	145	139	146	348	109	88	76	26	25	1348
2018	31	78	98	125	189	87	536	151	151	74	63	51	1634
2019	30	103	92	109	76	127	338	135	88	45	36	53	1232
2020	39	13	16	0	132	88							288

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

Colofon

Medewerkers

Jan Bruyninckx JD
Mattijs Cuppens
Christophe De Brabanter
Roland Depraetere
Sébastien Mathieu
Stéphane Perneel
Theo Stockmans
Paul Vanhaesendonck

Foto's

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Paul Vanhaesendonck

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

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).

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



