



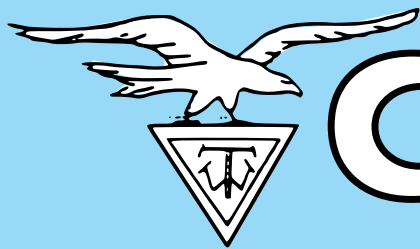
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 27 nummer 3
Van juli tot september 2021



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 27 nummer 3
Van juli tot september 2021
Nummer 102

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Zweefvliegkamp



Het zweefvliegkamp had dit jaar 10 deelnemers. Van de 10 dagen waren er 6 droog genoeg om te kunnen vliegen. De andere 4 dagen werden we getrakteerd op véél regen. Gelukkig had Koen opnieuw enkele alternatieve activiteiten achter de hand om de kampleden op een andere manier bezig te houden...

Duo Discus krijgt nieuwe lak



Op 23 september vertrok de Duo Discus met Johan mee naar Duitsland. Op 26 september wordt het toestel door de eigenaar van R&D Aeronautics uit Plovdiv (Bulgarije) opgepikt. Daar zal de Duo een nieuwe PU lak krijgen.

Afgelopen zomer werden ook de problemen met de rem en FLARM ontvangst opgelost. Er werd ook beslist om een "kapblitser" te installeren om de zichtbaarheid onder de wolkenbasis te verhogen.

In dit nummer

Inhoud

In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Milieu	3
Vliegveld.....	3
OPENDEUR 2022	3
Een Nederlander gaat solo	4
Mijn eerste solo	5
Passie voor de luchtvaart	6
Hoe een meisje piloot werd	7
Prestaties	8
Buitenlandingen 2021	8
Theorie ATPL.....	9
Vinon 2021	10
Vliegen in Barcelonnette ..	12
Sepen met ULM.....	14
Trip naar Le Touquet.....	16
Winterwerk.....	18
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Onze vier solisten van 't kamp (Caro, Stijn, Paul en Mattice) samen met Vanessa (Het Nieuwsblad) en Koen

Woordje van de redactie

Het overlandweer van 2021 zou ook moeten gevaccineerd worden. Het was, denk ik, besmet met het ene of andere "virus". Op 29 mei na, was het een kwakkelseizoen. Men kon wel overland, maar nooit ver. De Charron is daar een bewijs van. Zelfs onze clubleden die jaarlijks in 't buitenland gaan vliegen, klaagden over het weder. Men kon wel vliegen, maar niet die mooie afstanden als de jaren voorheen.

Daarentegen was ons jaarlijks vliegekamp wel een schot in de roos. Niet vanwege het weder, maar wel wegens het aantal solo's. In totaal vier, waarvan drie op één dag (12/07). Volgens mij moet dat wel een unicum zijn in de geschiedenis van onze club. En in september hadden wij dan nog een "nakomertje". Of met andere woorden, de helft van onze kampdeelnemers is solo gegaan. Daarom nog een proficiat aan Paul, Caro, Stijn, Mattice en Loeka. Hopen dat deze kersverse zweefpiloten hun geliefkoosde sport verder mogen zetten.

Het jaarlijks onderhoud van onze zweefstoestellen staat voor de deur. Dit is niet alleen noodzakelijk of om onze leden bezig te houden, maar het is ook verplicht. Iedereen heeft van Astrid een mailtje ontvangen om je voorkeur te kennen te geven aan welk toestel je wenst te werken. Voor de jeugd zijn er wel examens, maar iedereen zal in zijn studieperiode wel een kalmere periode vinden. Wij hebben mooie, verwarmde werkhuizen en daar moeten wij dan ook optimaal van gebruik maken.

Het volgende half jaar is qua thermiek het mindere semester. Maar onze club blijft in de herfst en winter gewoon verder vliegen. Er zal iedere vliegtag een instructeur en sleeppiloot aanwezig zijn. Daar wij verharde startbanen hebben, heeft onze club geen last van een drassige ondergrond.

En vanaf oktober zullen onze lieractiviteiten starten. De prijs van één lierstart is $\frac{1}{4}$ van één sleepstart. De start is anders, maar de landing blijft natuurlijk hetzelfde. Niet alleen aan onze jonge piloten, maar ook aan de ietwat "ouderen", geef ik de goede raad mee om tijdens deze periode af en toe eens te komen vliegen. Het bevordert niet alleen jouw vliegveiligheid maar ook die van je clubleden.

Tot ergens in de club, werkhuis of in de lucht.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **30/10 – 02/11:**

Vliegactiviteiten

📅 **13/11 – 15/11:**

Vliegactiviteiten

📅 **25/12 – 02/01/22:**

Vliegactiviteiten

📅 **03 – 04/09/22:**

Opendeurdagen

Er zal ook wel een introductiecursus zweefvliegen doorgaan, maar de datum moet nog vastgelegd worden.

Theo Stockmans

Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2021

Milieu

Op 12 juli, tijdens ons vliegkamp, kwam BGS langs voor de jaarlijkse keuring van onze brandblusapparaten. En alles was in orde.

Voor zover ik weet zijn er het afgelopen trimester geen klachten geweest betreffende lawaaihinder. Zo houden dus.

Of het volgend overlegplatform in het najaar zal plaatsvinden, staat nog niet vast. Wegens de nog geldende coronamaatregelen, is het uitgesloten dat deze vergadering zal doorgaan in ons leslokaal. 25 personen in een gesloten ruimte is te veel van het goede. Als de meerderheid van de deelnemers wenst dit toch te laten doorgaan, zal het gebeuren in het cultureel centrum De Kruisboog, in het centrum van Tienen. In de volgende Cumulus kennen jullie het antwoord.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Vliegveld

Er valt eigenlijk weer weinig te zeggen. Zowel de Federale Politie als Defensie blijven ons vliegveld gebruiken. Maar als dit onze vliegactiviteiten niet hindert, stelt dat geen probleem.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Opendeur 2022

OPROEP

Ons vliegveld bestaat dit jaar 100 jaar of één eeuw en onze club 90 jaar. Om dit te vieren werd een grootse opendeur, samen met ULM Goetsenhoven, gepland begin september dit jaar. Maar corona heeft daar een stokje voor gestoken.

Daarom werden deze activiteiten verschoven naar 03 en 04 september 2022. Je zou kunnen zeggen dat is nog een jaar. Maar daar kruipt veel werk in. En sommige zaken moeten ook tijdig aangevraagd worden, enz.

En om dit niet op de schouders van enkele leden of het bestuur te schuiven, doe ik hier een oproep aan zowel motor- als zweefsectie, om samen met enkele leden ULM Goetsenhoven deze activiteit uit te werken.

Mattijs zal binnenkort hierover een mail verspreiden.

Theo Stockmans



Jaarlijkse controle van de brandblussers door Kevin van BGS



Oefening van de Special Forces Federale Politie

Een Nederlander gaat solo in De Wouw

Ik ben officieel een Nederlander, maar heb daar maar de eerste 3 maand van mijn leven door gebracht. Sindsdien heb ik over de hele wereld gewoond. Van het Midden-Oosten naar Spanje, Zwitserland, en zelfs China en Indonesië.

Dit betekent dat vliegen een groot deel van mijn hele leven is geweest, daarom wilde ik op 14-jarige leeftijd de luchtvaart in. Ik zou voor zomervakantie naar Roermond in Nederland gaan. Welke zweefvliegkampen waren de opties? De Wouw had de mooiste faciliteiten en het 2 weken durende zomerkamp paste perfect in mijn schema.

De opleiding was erg leuk omdat ik veel directe vrienden heb gemaakt in de club. Maar ik worstelde wel met de opleiding, want aan de andere kant van de wereld wonen betekende dat ik er niet voor kon komen. Alle lessen die vertraagden hoe snel ik leerde. Na 16 vliegingen deed ik mijn eerste solovlucht.

Ik deed mijn solo op maandag, de tweede week van het kamp. Na de tweede vlucht die dag zei Theo terloops: "Nu vliegt jij alleen". Ik dacht 5 seconden dat hij een grapje maakte, maar toen besepte ik dat hij serieus was, en ik begon een beetje in paniek te raken. Nerveus maar opgewonden zijn de twee grootste emoties die je voelt als je in de cockpit zit te wachten tot het sleepvliegtuig arriveert. Toen de cockpitkap eenmaal geslo-

ten was en ik van de grond kwam, was het een stuk minder eng. Tijdens mijn eerste vlucht stelde ik me voor dat Theo achter me zat en dat hij gewoon stil was. Vlak voordat ik begon te landen, keek ik achter me om mezelf te bewijzen dat ik helemaal alleen was. Dit lijkt veel op aan de rand van een berg staan en naar beneden kijken.

Na twee succesvolle en veilige landingen kreeg ik felicitaties te horen en begon ik me voor te bereiden om met de Ka-8 te vliegen. Mijn toekomst als zweefvlieger zal waarschijnlijk doorgaan, zo-

als ik nu redelijk dicht bij België wil. Ik ben van plan om met de Duo-Discus te vliegen en naar modernere vliegtuigen te verhuizen, terwijl ik ook aan de theorie voor mijn LAPL werk. Ik ga luchtvaart studeren in Amsterdam en zal waarschijnlijk gebruiken wat ik heb geleerd en zal blijven leren in zweefvliegen wanneer ik overstap naar grotere en meer gecompliceerde vliegtuigen.

Alvast zeer bedankt voor alles,

Stijn Bloemena



Stijn is klaar voor zijn eerste solovlucht

De weg naar mijn eerste solo

Mijn naam is Mattice, ik ben ondertussen 16 jaar geworden en kom uit Alken. Ik heb mijn eerste solo vlucht voltooid op maandag 12 juli 2021. In dit artikel beschrijf ik de weg naar mijn eerste solo vlucht en mijn toekomst als piloot.

Hoe is je interesse gestart?

Ik ben van kleins af aan al gefascineerd door vliegtuigen, maar ik was nooit zeker of ik ooit piloot zou willen worden. Een aantal jaar geleden kreeg ik een joystick en een vlieg simulator voor op de computer. Toen wist ik het zeker, ik wil piloot worden.

Hoe ben je bij de Wouw terecht gekomen?

Mijn ouders wisten dat ik ooit heel graag zelf zou wil-

len vliegen dus ze keken eens op het internet voor mogelijke opties voor later. Toen hebben ze de Wouw ontdekt. We besloten een kijkje te nemen bij de vliegclub voor wat meer informatie. Wat ik niet had verwacht is dat ik meteen in de vlieger mocht springen. Ik ben die dag meteen lid van de club geworden.

Zweefvliegkamp

Omdat ik omwille van Covid niet veel heb kunnen vliegen, besloot ik om deel te nemen aan het zweefvliegkamp van 2021. Het was een top kamp. Ik heb veel nieuwe leuke vrienden gemaakt. Uiteindelijk zijn er op kamp 4 solovluchten gemaakt, waaronder mijn eerste solo vlucht.

Hoe was je eerste solo?

Mijn aller eerste solo vlucht was bijzonder spannend. Ook al heb je al veel vlieger-ervaring, want de instructeur laat je niet zomaar solo gaan, voelt het raar om niemand achter je te hebben die je kan corrigeren. Uiteindelijk is de vlucht vlekkeloos en zonder fouten verlopen.

Toekomst als piloot.

Ik zal zeker blijven zweven want dat is verschrikkelijk leuk, maar ik ga ook overstappen naar motorvliegen. Mijn doel is om bij de defensie te werken als transport of F16 piloot, maar zweefvliegen zal ik altijd blijven doen!

Mattice Thoelen



Mattice en instructeur Piet

Passie voor de luchtvaart

Sinds ik een kind was, ben ik gek op luchtvaart. Toen ik 4 jaar oud was, ging ik graag naar het vliegveld om naar de vliegtuigen te kijken. Later kreeg ik een flightsimulator waar ik veel principes van het vliegen leerde. Ik kwam er ook achter dat er een vereniging was die op simulators vloog en in deze club heb ik veel geleerd.

Van student tot solo

Enige tijd geleden ontdekte ik dit vliegveld. Op een dag raadde een vriend, die ook gepassioneerd was door de luchtvaart, mij aan een initiatievlucht in een zweefvliegtuig te maken en dat heb ik gedaan.

In het begin was ik een beetje nerveus omdat het de

eerste keer was dat ik in een zweefvliegtuig vloog. Maar zodra we opstegen voelde ik me geweldig, gelukkiger dan ooit en ik vond het fantastisch. Vlak voor het opstijgen hoor je hoe de kabel wordt gespannen met een grote stilte in de cockpit en dan hoor je alleen nog de wind. Het uitzicht daarboven is gewoon ongelooflijk.

Het deel dat ik het leukst vond, was de landing waar alles snel gaat. Na dit alles was ik er zeker van dat ik aan zweefvliegen wilde doen en dus schreef ik me in.

Ik ben begonnen met de vlieg-instructie tijdens het weekend. Omdat het winter was, had ik geen thermiek, maar verder heb ik veel geleerd.

Trouwens, hartelijk dank aan de instructeurs die me naar mijn solo begeleidden. Dank ook aan mijn ouders en mijn vrienden die me steunden. Tijdens deze zomer heb ik ook het kamp gedaan. Dat was gewoon ongelooflijk en de sfeer was super. De eerste week konden we bijna iedere dag vliegen, behalve op dinsdag omdat het erg waaide. De tweede week hadden we minder geluk omdat het veel regende. Maar zelfs als we niet vlogen, hadden we een geweldige tijd. Hartelijk dank aan de organisatoren en de mensen die kwamen helpen.

Solo

Op vrijdag 9 juli 2021, tijdens het kamp, heb ik na de 26e instructievlucht een normale vlucht met Theo gedaan.

Na de landing zetten we het zweefvliegtuig terug in piste en hij zei tegen mij "je gaat nu alleen vertrekken". Op dat moment was ik een beetje gestrest. Maar toen ik eenmaal in het zweefvliegtuig zat, ging de druk naar beneden. Het opstijgen ging erg goed en de vlucht was erg rustig dankzij het geweldige weer. Bij de landing voelde ik me zo goed, het was gewoon magisch. De tweede vlucht was net zo mooi.

Ik had het geluk om nat thuis te komen dankzij de doop. Nu wil ik graag blijven zweefvliegen voor een toekomstige carrière als jachtvlieger of lijnpiloot.

Paul Ene



Paul overloopt de checklist voor zijn 1e solo

Hoe een meisje zweefpiloot werd

Ik ben bij De Wouw terechtgekomen, doordat ik niet zo ver woon. Ik zag de zweefvliegtuigen altijd overvliegen en werd elke keer meer geïnteresseerd. Dus probeerde ik

het kamp, omdat ik nieuw was en niemand kende. Ik voelde me al snel thuis in de groep. Ik heb dan in de grote vakantie mijn vluchten van in het kamp nog verder

ik met Piet Vanosmael. Ik vertrok samen met Piet en hij zij nog iets over mijn remkleppen tijdens het afronden. De tweede vlucht ging goed. Er waren al twee personen voor mij alleen vertrokken, dus het werd spannend of ik ook alleen mocht vertrekken. Dit gebeurde dan ook. Al zingend begon ik aan mijn eerste solo vlucht. Eens beneden begon ik aan mijn tweede vlucht. Deze ging zelfs beter dan de eerste.

We waren uiteindelijk met drie solisten die dag, dus we wisten dat er een doop aan zat te komen. Ik was binnen Astrid Coomans aan het helpen met de vluchten van die dag te registreren, toen zij zei dat we eerst nog iets gingen drinken. Ik ging naar buiten en zag Sam Cuyvers staan met een emmer water en rende terug naar binnen. Dat duurde niet lang. Sam nam me op en zette me buiten weer neer. Ik ondernam een poging tot ontsnappen, maar ik wist dat ik niet snel genoeg was dus gaf ik het op. Ik werd kletsnat en kreeg later nog wat emmers van de andere kampleden over me heen. Nu wil ik gewoon hier mijn vliegopleiding verder zetten en nog veel bijleren van de mensen die deel uit maken van deze prachtige club.

De Wouw is mijn tweede familie geworden, eentje die niet meer van mij af zal geraken.

Caro Guelinckx



Caro met instructeur Piet

mij nog in te schrijven voor het kamp in 2019, maar het zat al vol. Een jaar later probeerde ik het nog eens opnieuw. Ik kreeg op een gegeven moment van mijn mama een enveloppe, hierin stond dat ik bij de kandidaten was voor het zweefvliegekamp 2020. Ik moest de auto instappen en we reden voor het eerst naar De Wouw, daar wachtte Koen Pierlet me op. Hij gaf me dan heel wat uitleg over het zweefvliegekamp en de club. Hij wilde ook een initiatievlucht plannen, maar door corona is deze helaas niet kunnen doorgaan.

Ik begon heel nerveus aan

op gevlogen. Op 8 augustus hebben we dan afscheid moeten nemen van twee geweldige mensen. De hele club heeft elkaar getroost. Ook al maakte ik nog niet zolang deel uit van de club, iedereen was er voor elkaar. Op dat moment heb ik dan ook gemerkt hoe een hechte familie de club is.

Ik heb dan een heel jaar verder gevlogen, in de mate van het mogelijke met corona. Ik heb mij dan opnieuw ingeschreven voor het kamp van 2021. De eerste week vloog ik met Ruben Michaux. Hij heeft mij in die week nog veel bijgeleerd. De maandag van de tweede week vloog

Prestaties

Ging solo op 09 juli

Paul Ene

Gingen solo op 12 juli

Mattice Thoelen

Stijn Bloemena

Caro Guelinckx

Ging solo op 4 september

Loeka Rogge

Theo Stockmans

PS

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



Loeka klaar voor zijn eerste solo



Geen solo zonder doop!

Buitenlandingen 2021

Halve buitenlandingen

--	--	--	--	--	--

Echte buitenlandingen

--	--	--	--	--	--

In deze vakjes is niets ingevuld. Niet omdat ik het vergeten ben, maar gewoonweg om dat er dit jaar, tot hier toe, nog geen buitenlanding is geweest. Sedert dat ik in de club geland ben (1983), is dit nog nooit gebeurd. Dus een unicum.

Ik vraag nu ook weer niet dat er het laatste trimester toch iemand moet buitenlanden. Want bij een buitenlanding bestaat er altijd de kans op schade. En herstellingen kosten steeds geld.

Theo Stockmans

Theorie ATPL (lijnpiloot)

Ongeveer een jaar geleden ben ik begonnen aan de opleiding tot lijnpiloot.

Om te mogen starten aan deze opleiding heb ik eerst ingangstesten moeten doen. Wiskunde, fysica, Engels, multitaskoefeningen en zelf een basis vlieg opdracht. Maar ook het psychologische aspect kwam aan bod: motivatie, gedrag, leiderschap, teamwork. Dit allemaal werd onderzocht om te kijken of de opleiding tot piloot haalbaar was voor mij.

Om aan de opleiding te beginnen moest ik ook een Klasse 1 medical halen, dit moest gebeuren in een officieel examen centrum. Na een onderzoek van een meer dan een paar uur was ik fysiek in orde gekeurd. Ook hierbij was ik verbaasd hoeveel psychologische testen ik moest afleggen, meer dan 350 vragen moest ik beantwoorden over mijn persoonlijkheid.

Na al dit mocht ik met de opleiding starten, beginnen met de theorie. In totaal hebben we op een jaar meer dan 750 uur les gekregen. De meeste lessen waren op school en soms zat ik daar meer dan 9u per dag, waarna ik thuis alles nog moest leren. Omwille van corona hadden we soms ook lessen online. Ook waren er op voorhand opgenomen video's die we konden bekijken wanneer we tijd hadden, deze vulden de leerstof van de instructeurs aan.

Onze theorie was opgedeeld

in 3 blokken. In totaal moest ik 14 vakken afleggen.

Sommige vakken waren heel gelijklopend met het zweefvliegen, waar ze waren allemaal veel dieper in detail en ze duurden langer dan een voormiddag om een vak te geven. De vakken waren onder andere: Air law, Aircraft General Knowledge (Airframes and systems, Electrics, Powerplant), Instrumentation, Mass and balance, Performance, Flight Planning and Monitoring, Human Performance, Meteorology, Principles of Flight, General Navigation, Radio Navigation, Operational Procedures, VFR communications, IFR communications.

Vanaf dag 1 werden wij behandeld als echte piloten, alle lessen, en wat met school te maken heeft, in het Engels. We kregen respect van mensen die al piloot zijn. Onze instructeurs waren zelf allemaal actieve lijnpiloten, zodat ze ook feedback konden geven over hoe een bepaald onderwerp invloed kan hebben in de cockpit. En ook zodat we direct klaar zijn voor het echte werk eens we bij een maatschappij zouden vliegen.

Het feit dat ik al enkele jaren ervaring had bij zweefvliegen kwam zeker van pas tijdens de theoretische fase. Dingen zoals de besturing of waarom een vliegtuig kan vliegen kwam zeker van pas, aangezien ik veel dingen kon koppelen aan de praktijk. Maar ook voor vakken

zoals meteo of de bouw van een vliegtuig had ik al kennis over dankzij het zweefvliegen en gaven me misschien wel een licht voordeel tegenover nieuwelingen in de vliegwereld. Ik merkte wel dat er bepaalde mensen meer moeite hadden met sommige leerstof omdat het puur theoretisch werd uitgelegd.



Cursusboeken ATPL

Doorheen het jaar is ook de procedure gestart voor een studenten visum aan te vragen bij de Amerikaanse ambassade, ook moesten we verschillende andere documenten in orde brengen en kregen we een soort van briefing hoe ons leven in Amerika er uit ging zien. Ik heb zelfs een Amerikaanse medische vergunning moeten halen om daar solo te kunnen vliegen. Binnenkort zal ik ook effectief naar Phoenix Arizona in de Verenigde Staten vertrekken, waar ik 6 tot 8 maanden basis VFR vliegtraining zal krijgen.

Brett Tobback

Vinon 2021

Uitzonderlijk ga ik dit artikel, chronologisch mijn verblijf beschrijven.

Toegekomen op dinsdag 27 juli. Mij onmiddellijk ingeschreven en mijn "nieuwe" caravan geïnstalleerd. In vergelijking met vorig jaar, een verbetering. Daarna boodschappen gedaan in de nabijgelegen GB. Buiten vliegen, moet men er ook nog in leven blijven.

Woensdag morgen, na de dagelijkse ochtendbriefing, heeft Gunter Verreyt mijn Ventus helpen monteren. Tijdens de briefing droeg de grote meerderheid een masker. De "anderen" werd gevraagd om afstand te houden. Een uitbraak van Corona wenst men, zoals bij ons, absoluut te vermijden.

Het werd een leuke vliegday. Het werd richting Les Barronies. Een prachtig regionaal natuurpark ten noorden van de van de Lure en ten westen van de lijn Sisteron – Aspres-sur-Buëch. De heuvelruggen lopen oost-west. Niet hoger dan 2000 m. Ik vlieg er enkel naar toe als er Cumuli zijn. Vandaag waren ze maximaal 2300m hoog. Maar ik ben op geen enkel ogenblik in de problemen geraakt. Enkel oppassen voor de parapentes. En men is er bijna altijd lokaal van een zweefvliegveld (Aspres, Serres of Sisteron).

Donderdag (29 juli) ging een hele goede vliegday te worden. Maar de lokale thermiek kwam pas laat (1300 Hr) los. En nu richting Plampinet. De "blauwe" wolkenbasis "situeerde zich rond 3300 m MSL. En de Grand Bérard (Barcelonette) was turbulent. Ter hoogte van Saint-Crépin ook niet hoger geraakt dan 3300m en de blauwe thermiek was meestal verhaakt. In plaats van Plampinet, ben ik bij

Briançon teruggedraaid.

Vrijdag was ook geen superdag. Onder een overcaste hemel toch langgerekte (N – Z) cumuli met waarden van 3 à 4 m/s. Toch tot La Motte-du-Caire geraakt.

Zaterdag waren Cb's voorspeld. Maar Vinon is er van gespaard gebleven. Ik had enkele uren kunnen vliegen. Maar het is er niet van gekomen. Verkeerde beslissing. Zondag redelijk sterke NW wind met verhaakte thermiek. Er was ook moeilijk te nemen golf.

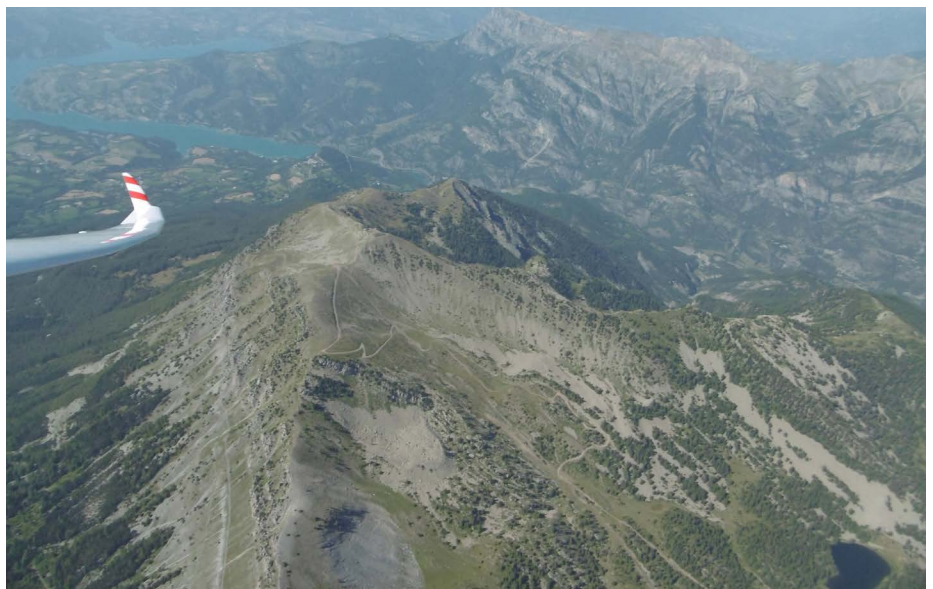
Maandag werd aangekondigd als een zeer goede dag vliegday. Mijn eerste keerpunt was Plampinet. Maar de thermiek kwam in Vinon pas goed los omstreeks 1330 Hr. En in de vallei van Saint Crépin heb ik slechts 3200m gehaald. En de thermiek was turbulent. Mijn eerste keerpunt niet gezien. Maar toch nog 500 Km vrije vlucht.

Dinsdag forse ZW wind. Eerste sleep er door gevallen. Tweede sleep onmiddellijk in een 3,5 m/s pomp. Er waren mooie cumuli met 2600m basis. Mijn eerste keerpunt was de Guil-

laume, maar die lag nog in de wolken. Als alternatief ben ik, onder mooie cumuli, naar de Pic de Bure geweest, goed geamuseerd.

Woensdag regen, dus rustdag.

Donderdag vertrokken met wolken over het plateau met amper 1400m plafond, maar goede stijgwaarden. Grote lokaal gevlogen. Maar bij het binnenvliegen ben ik wat nonchalant geweest. Vertrokken aan de Serre de Montdenier met iets meer dan 1800m en rechtstreeks richting Vinon. Ik had 400m overschot, dus geen probleem. Met nogal wat wind uit het NW, waar ik geen rekening met hield. Mijn vario ging regelmatig naar - 2 à - 3. Mijn reserve hoogte slonk zienderogen. Langs de kleine vallei van Saint-Martin-de-Brômes bereikte ik de afdamming van het "Lac d'Esparron". Ik denk met 700m hoogte. Hier nam ik een klein pompje. 50m hoogte gewonnen maar de wind had mij ook verder van Vinon gebracht. Het stond bijna vast dat het een buitenlanding ging worden. Tussen Vinon en Greoux waren grote, veilige velden. Afstand tot het vliegveld: ± 6 Km. Maar ik bleef hopen. En



In het midden de Dormillouse, rechts de vallei van Barcelonette

plots langs de zuid flank van die vallei stond mijn vario plots op + 1,5m/s. En ben ik gestegen tot 1000m en de thermiekbels ging nog hoger. Maar het was een ietwat onverhoopte grote opluchting dat ik terug lokaal geraakte van Vinon. Dus: neem het maximum plafond om je final glide aan te vangen, hou rekening met de wind en ook met het reliëf. En nooit zeggen: het is al iedere keer gelukt, waarom nu niet.

Vrijdag was een moeilijke dag. Blauwe thermiek met maximum 2400m plafond. Moeilijke thermiek en niet verder gegaan dan de Cheval Blanc. Het was misschien gelukt, maar ik wilde absoluut veilig binnen geraken.

Zaterdag waren de meteo vooruitzichten alles behalve. Nogal forse zuidenwind met kans op zuiden golf. Plafond amper 1500m -2000m met slechts stijgwaarden van 1,5m. Niet gevlogen.

Zondag en maandag wel gevlogen. Het waren twee gelijkaardige dagen. Blauwe thermiek en felle NW wind. Het plateau was niet makkelijk en aan de Serre heb ik ook wat gesukkeld met die NW wind. Maar gans de dag wel altijd lokaal van een vliegveld gebleven. Een vaste ophaler had ik niet. Iemand van de club zou me wel komen halen. Wie en wanneer ?? Maandag, in de late namiddag verschenen er plots, in de omgeving van Cheval Blanc cumuli. Maar het waren rotors op meer dan 3000m. Niemand vond er golf maar het was enorm turbulent. De turbulenties bij ons (vooral als de 24 in gebruik is) stellen NIETS voor in vergelijking met die rotoren. Iedere dag toch meer dan vijf uren kunnen vliegen.

Dinsdag niet gevlogen. Nogal veel cirrus bewolking. Enkelingen hebben toch gevlogen



Mijn "verblijf" in Vinon

Woensdag was een redelijk mooie dag. Onmiddellijk na het ontkoppelen een bijna 2,5 m/s tot 1800m. De eerste maal tijdens mijn verblijf. Het overblijven van het plateau verliep ook zonder problemen. Met voldoende hoogte en met de NW wind, heb ik ter hoogte van Saint-Jurs een, goede pomp gevonden. Daarna nog langs de Morgon, naar La Motte du Caire en Veynes gevlogen. Er waren kleine Cumuli met een basis van + 3000m maar de NW bleef. Een toch nog mooie dag geworden.

Donderdag ging een moeilijke dag te worden om weg te geraken. Maar naar het noorden toe ging het een relatief mooie dag worden. Ik twijfelde of ging vliegen of niet. Tot er plots, iets na 1200 Hr, een niet voorspeld (licht) onweer over het vliegveld trok. En mijn beslissing was toen snel gemaakt. In de namiddag werden er lesvluchten gegeven en gestegen, op het plateau, tot bijna 2000m. Zoals je kunt lezen, vliegen kun je hier bijna iedere dag.

Vrijdag ging ik een opgegeven proef van 485 Km vliegen met als eerste keerpunt de Guillaume. Ik ben er toegekomen op ± 2200m. Maar, ik vond er geen stijgen. De cumuli die er boven hingen, werden aangeblazen langs de noordkant. Dus voor

mij niet bruikbaar. Terugkeren was uitgesloten. Met iets meer dan 1900m ben ik langs de zuidkant van Chabrières naar Gap gevlogen. Om in geval van "moeten" te landen. Maar ik ben er niet geraakt. Met nog 1100m had ik al een buitenlandingssterrein gekozen (naast het dorpje Romette) en mijn wiel uit gedaan. Tot ik plotseling, op ± 200m grond, boven een bedrijvenszone (oost Gap), een licht stijgen van 0,5 m/s kreeg. Ik ben er geklommen tot 1400m. En verder heb ik nog een mooie vlucht gehad. Dat heeft dus aan een zijden draadje gehangen, of ik had prijs.

Zaterdag ongeveer dezelfde proef uitgeschreven, maar dan zonder de Guillaume. Zonder problemen ben ik rond gekomen.

Zondag werd mijn laatste vlieg-dag. Ik ben toen altijd lokaal gebleven. Maar toch bijna vijf uur boven gebleven. En wat foto's genomen voor deze Cumulus.

Het werd dus, op gebied van afstandsvliegen, geen denderende periode. Maar samengevat heb ik 13 vliegdagen gehad, 74 uren in de lucht gehangen en 3940 Km overland. En het belangrijkste bij bergvliegen, er ieder jaar gaan vliegen.

Theo Stockmans

Vliegen en wandelen in Barcelonnette

Net zoals vorig jaar, trokken we eind juli opnieuw naar de Barcelonnette. Hier hadden we een heel jaar naar uitgekeken: drie weken wandelen, vliegen, lekker eten en doen waar we zin in hadden! Zoals elk jaar waren Dries Van Gestel en Ulrike er ook bij.

Zoals op verschillende plaatsen in Europa, was het weer in de Franse Alpen niet helemaal wat we gewoon zijn. Regelmatig bewolking en zelfs een paar volledige dagen regen! Maar we kunnen niet klagen: dat was niks vergeleken met het weer in België...

Ook voor het bergvliegen waren de omstandigheden niet optimaal: regelmatig een stevige Noorderwind en vaak heel erg turbulent. Het was op één van die dagen dat Bart en ik de eerste keer samen vlogen met de Duo Discus. Rond 13u stegen we op in de richting van 'Le Grand Bé-rard'. Het heeft Bart toch wel wat geduld en zweet gekost om ons op een deftige hoogte te krijgen en te houden... Maar als je dan in de thermiek hangt met een vale gier, is dat weer snel vergeten. Deze vogels zijn 93-110 cm groot en hebben een spanwijdte van 234-270cm: een indrukwekkende verschijning!

Aan het begin van de vlucht bleven we lokaal van het vliegveld. Het was erg turbulent en er was geen al te hoog plafond. Een tweetal uur later waagden we het om via 'La Grande Séolane' naar 'Le Pic des Trois Evêchés' te vliegen, waar een familie steenbokken ons opwachtte op de bergkam. We konden gelukkig een aantal keer de indrukwek-

kende helling van mijn favoriete berg op en af vliegen. Mijn dag was helemaal goed, ondanks dat het er soms wel stevig aan toe ging. Na goed door mekaar te zijn geschud, keerden we terug richting het vliegveld van Barcelonnette.

De week erop maakten we een tweede vlucht met de Duo Discus XL. Tijdens de briefing werden er regenbuien en onweders voorspeld. Ik was niet helemaal op mijn gemak, maar gelukkig hebben we hier tijdens de vlucht geen last van gehad.

De sleper zette ons af aan de 'Robine'. Net zoals vorige keer heeft het wat tijd gekost om

weg te raken, maar uiteindelijk kwam de thermiek op gang en ook de flanken gaven goed. Het plafond was ook hoger dan vorige keer. Jammer genoeg hadden we geen zuurstof bij, dus konden we niet veel hoger dan 3000 m vliegen.

We vlogen via 'Le Grand Bé-rard' naar 'Le Morgon' en het meer van Serre-Ponçon. Nadien vlogen we over een paar plaatsen waar we eerder gewandeld hadden: Col de Vars, de vestiging van St. Ours, 'Le Chapeau de Gendarme',...

Rond 16u zouden er 2 Mirages door de vallei vliegen en laag over het vliegveld pas-



Samen op weg in de Duo Discus

seren. Daarom 'parkeerden' we ons aan de helling van 'Le Grand Bérard' in de hoop een glimp op te vangen van de straaljagers. Helaas hebben we ze gemist omdat ze op het laatste ogenblik van koers zijn veranderd. Er was namelijk wat onduidelijkheid over aanwezigheid van andere zwevers rond het vliegveld. Het laatste half uurtje kon ik nog wat oefenen met de Duo Discus in de vallei en zo wat hoogte eruit vliegen alvorens we gingen landen.

Ik heb zelf absoluut geen ambitie om ooit zelf in de bergen te vliegen, maar elk jaar opnieuw kijk ik er enorm naar uit om samen met Bart langs de hellingen te zweven. Ik vind het zelf ook heel leerrijk om de bergen vanuit de lucht te leren kennen, mee uit te kijken naar andere zwevers en vogels die thermiek aangeven en ook deze manier van vliegen te leren kennen. Want het is toch een vak apart!

Natuurlijk heeft Bart ook een aantal mooie vluchten kunnen maken met de Discus en op de dagen dat de weersomstandigheden niet zo geweldig waren om te vliegen trokken we erop uit. In en rond Barcelonnette valt er heel wat te beleven. Het is een levendig stadje met veel winkeltjes, restaurants, cocktailbars, live muziekoptredens,... Tijdens de tweede week van augustus vierden ze er de Mexicaanse feesten om de historische banden tussen het stadje in de Alpen en Mexico te vieren. Rond de tweede helft van de 19e eeuw migreerden namelijk een aantal welgestelde families naar Mexico om er fabrieken op te richten en handel te drijven.



Op de Chapeau de Gendarme

Verder kan je er gaan zwemmen in één van de meren in de buurt, downhillen, een touwenparcours afleggen tussen de bomen,...

Daarnaast zijn de Alpen een waar wandelparadijs. Op slechts een uurtje rijden van Barcelonnette (vaak zelfs dichterbij!) is er heel wat te zien: bergmeren, watervallen, legervestigingen of bergtoppen om op te klimmen.

De mooiste wandeling die we dit jaar, samen met Dries en Ulrike, hebben gedaan was de klim naar de top van 'Le Chapeau de Gendarme'. Deze berg is zo'n 2670m hoog. Vanuit Super Sauze, een kleinschalig skigebied gelegen op 1700m, namen we de skilift naar 2200m. Van daaruit begon de klim en na een uurtje kwamen we al een familie steenbokken tegen. We gingen verder naar boven via de noordkant van de berg. Na een stevige klim werd het pas echt avontuurlijk: het pad ging loodrecht omhoog! Elk jaar loopt de Ubaye Trail Run langs dit pad en de wedstrijd zou de dag nadien plaatsvin-

den. We maakten dus dankbaar gebruik van de touwen, die er voor de trailrunners waren opgehangen, om het steilste stuk te overbruggen. En daar wachtte de beloning na al die uren klimmen: een prachtig uitzicht over de vallei en de omliggende bergen. We vlogen al vaak langs de helling van de Chapeau en over de top. En nu stonden we daarboven met onze twee voeten op de grond: dat was toch wel speciaal!

Na van het uitzicht te hebben genoten, begonnen we aan de afdaling langs de westkant. Die duurde wat langer dan voorzien: intussen was de skilift gesloten. Halverwege de afdaling kwamen we de familie steenbokken opnieuw tegen en natuurlijk mochten de marmotjes ook niet op deze wandeling ontbreken.

Eens aangekomen in Super Sauze genoten we van een terrasje en een lekker diner om de dag af te sluiten!

Nathalie Dormaels

Voordelen van slepen met ULM

Als laatstejaarsstudent bachelor luchtvaarttechnologie aan de hogeschool VIVES te Oostende (campus Vlaams luchtvaartopleidingscentrum, VLOC) heb ik in het laatste semester een eindwerk moeten maken. We konden kiezen tussen verschillende boeiende onderwerpen, waaronder het slepen van zweefvliegtuigen met ULM. Je kan je wel voorstellen dat als zweefvliegpioot mijn keuze snel gemaakt was... Dit eindwerk heb ik samen uitgevoerd met een medestudente die actief is in de ULM-wereld. Ons eindwerk bestond uit twee grote delen, namelijk: DGLV overtuigen dat het slepen van zweefvliegtuigen met ULM perfect haalbaar is en het opstellen van een nieuwe circulaire waarin dit slepen van zweefvliegtuigen verwerkt zit.

Enkele jaren geleden is de liga van Vlaamse zweefvliegclubs (LVZC) begonnen met het promoten van het zweefvliegen om zo nieuwe en jonge leden aan te trekken. De gemiddelde zweefvliegpioot is ongeveer 40 jaar oud. Het promoten van de zweefvlieg-sport en het aantrekken van nieuwe, jonge leden gaat behoorlijk goed. De meeste vliegclubs doen dit door het organiseren van zweefvlieggampen, introductiedagen, gratis theorielessen, noem maar op. Dit heeft behoorlijk veel succes, want meestal zijn deze evenementen volzet. Het grootste probleem bij het aantrekken van leden, is de kostprijs van het zweefvliegen. Zweefvliegen is zeker geen goedkope hobby of sport, maar het wordt wel gezien als één van de goedkoop-

ste manieren om te vliegen.

Doordat het zweefvliegen wint aan populariteit, komen er andere problemen boven water. Eén van deze problemen is dat er een tekort dreigt te komen aan sleepvliegtuigen om al deze zweefvliegtuigen de lucht in te slepen. Bijkomend vertonen de overblijvende sleepvliegtuigen tekenen van veroudering. Naast de lierstart, wat niet op alle vliegvelden een mogelijkheid is, bestaat hier een oplossing voor. Deze oplossing is het opslepen van zweefvliegtuigen door ULM's. Dit is grotendeels hetzelfde als de traditionele sleepstart, enkel wordt er in dit geval een ULM gebruikt in plaats van een traditioneel motorvliegtuig. Het opslepen met ULM's kennen tal van voordelen tegenover de traditionele sleepstart, bijvoorbeeld:

› Ze zijn milieuvriendelijker;

In tijden van klimaatverandering en opwarming van de aarde is het zeker geen slecht idee om opzoek te gaan naar alternatieven voor de traditionele sleepstart die minder schadelijk zijn voor ons milieu. ULM's zijn lichter gebouwd dan traditionele motorvliegtuigen, waardoor ze een minder krachtige motor vereisen om te vliegen. Dit resulteert vervolgens in modernere motoren die veel minder verbruiken. Het verbruik van een moderne ultralights ligt tijdens slepen op ongeveer 20 liter per uur. Motorslepers met de gangbare Amerikaanse motoren hebben een verbruik van minimum het dubbel. Ook werken ULM's op een milieu-

vriendelijke ongelode benzine en produceren veel minder geluid. Motorvliegtuigen werken daarentegen met Avgas, een extreem loodhoudende brandstof. Daarom biedt het slepen met ultralights gelijktijdig verschillende voordelen tegenover het milieu.

› Bevatten moderne technologieën;

Doordat een ULM een relatief nieuw concept is vergeleken met de traditionele motorvliegtuigen, wordt er ook gebruik gemaakt van nieuwe, moderne technologieën. Deze zijn bevorderend voor de veiligheid van het vliegtuig, de piloten en de passagiers. In vergelijking met generalaviation toestellen zijn ULM's niet-gecertificeerd en hebben niet-gecertificeerde onderdelen, waardoor de kosten en ontwikkelingstijden lager liggen. Dit resulteert in meer innovatieve, moderne technologieën.

Mogelijkheid tot een groter aanbod aan sleepvliegtuigen;

Hierdoor kunnen de vliegclubs beter kiezen welk type sleeptoestel voor hen het beste uitkomt.

› Veroorzaken minder geluidsoverlast;

De laatste jaren zijn er bij verschillende vliegclubs in Vlaanderen klachten binnen gekomen van geluidsoverlast die geproduceerd werd door overvliegende motorvliegtuigen. Aangezien ULM's beschikken over kleinere, zuinigere motoren, zou dit probleem op deze manier verholpen kunnen worden. Voor

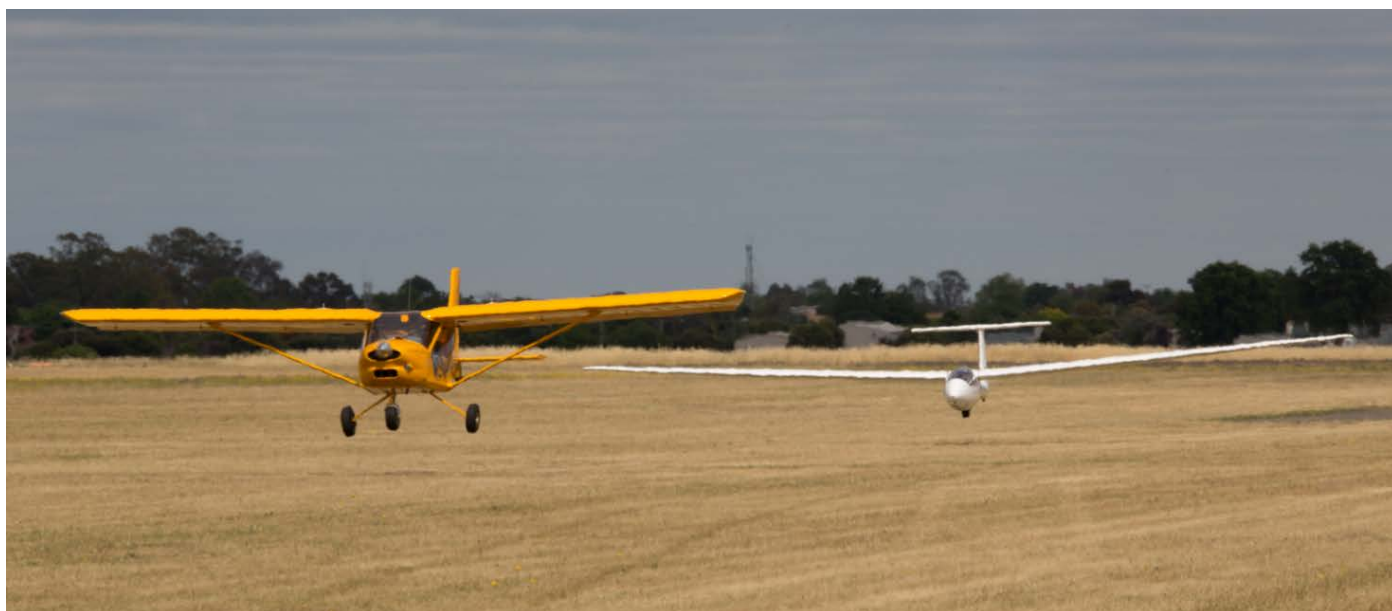
de typetoelating moeten ultralights aan een maximale geluidsnorm van 60 dB(A) voldoen. De meetmethodes zijn opgelegd in de “geluidsbeperking richtlijnen voor ultralights (LS-UL)” van het jaar 1996. Deze baseren zich op de geluidsbeperkingen voor vliegtuigen. Een ultralight kon, wanneer het toegelaten werd, een geluidsgrenswaarde van 68 dB(A) hebben. Op grond van de maximale geluidsgrenswaarde van 60 dB(A) worden ultralights als bijzonder geluidsarm geclassificeerd. Het noise level van een Aerospool WT-9 Dyna-

mic (een ULM) bedraagt 56,7 dB(A). Ter vergelijking, een typisch sleepvliegtuig zoals een PA-25 Pawnee heeft een geluidswaarde van 73 dB(A) bij het overvliegen en tot 87,1 dB(A) bij het opstijgen.

- Onderhoudsvriendelijke en economisch rendabele exploitatie van het sleepvliegtuig voor zweefclubs ten gunste van de zweefpiloten.

DGLV wist ons te vertellen dat ze van plan zijn om in de nabije toekomst de wetgeving rond ULM's te herschrijven waarbij onder andere de maximale opstijgmassa zal verhoogd worden. Aangezien de wetgeving toch herschreven zal worden is dit een mooie gelegenheid om het slepen van zweefvliegtuigen hierin op te nemen (volgens DGLV). Hierbij zou de nieuwe wetgeving rond het slepen van zweefvliegtuigen grotendeels gebaseerd zijn op deze van Frankrijk en Duitsland. Het is nog even afwachten naar het uiteindelijke besluit van DGLV maar tot nu toe ziet het er zeker positief uit.

Jens Groesenecke



Gerard De Praetere 2021

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	29/05/2021	8u32
2.	Sebastien MATHIEU	LS 6/18m	29/05/2021	7u38
3.	Glenn HOSTENS	ASW 19	29/05/2021	6u45
4.	Bert CLEYNEN	Duo Discus/T	29/05/2021	6u22
5.	Mattijs CUPPENS	Duo Discus/T	29/05/2021	5u36
6.	Erwin HUYBENS	ASK 23	29/05/2021	5u09
7.	Ruben MICHAUX	ASW 19	17/04/2021	4u58
8.	André RUYMEN	Ventus 2C/M/T 18m	1/05/2021	4u43
9.	Jan WAUMANS	LS 7 WL	24/04/2021	3u39
10.	Sam CUYVERS	Astir CS Jeans	17/04/2021	3u38
11.	Rudi COOMANS	ASW 20	30/05/2021	3u31
12.	Michael KLOFAC	Ka 6E	25/04/2021	3u12

Trip naar Le Touquet.

Coronatijden... impact op al onze activiteiten waaronder ook de traditionele vliegtrips met de clubleden. Gelukkig kwamen er versoepelingen en kwam er het idee om een weekend naar Le Touquet te gaan met de motorsectie. Het uitsturen van de uitnodiging zorgde meteen voor een aantal positieve reacties en uiteindelijk kregen we een leuk groepje van 9 personen bij elkaar bestaande uit 7 piloten, 1 leerling piloot en een passagier. De weersvoorspellingen bleven de weken voor de trip twijfelend, maar de natte zomer maakte stilte aan plaats voor een zonnig weekend bij het naderen van 14 augustus. Eindelijk brak de dag aan. 14 augustus en een zonnige dag, alvast in België. Le Touquet had nog wat problemen met een laag wolkendek, maar dit zou verbeteren doorheen de voormiddag. Rond 9u20 kwam ook OO-WOW, een Seneca IV van Bart Plackle landen en was de vloot samen met OO-DKV, OO-CFC en OO-OLI compleet om te vertrekken. Na een korte briefing gingen we één voor één de lucht in en vatten we via verschillende routes de navigatie naar de Franse kust aan. Ikzelf, samen met mijn vader, kozen ervoor om met OO-OLI de hogere regionen op te zoeken en op FL065 de navigatie gecontroleerd verder te zetten. Anderen kozen er dan weer voor om via een ander Frans vliegveldje een tussenstop te maken of via Cap Gris Nez een klein omwegje te maken. Uiteindelijk kwam iedereen tegen de

middag aan in Le Touquet waar we na controle door de douane (Covid check) de lokale brasserie opzochten om een eerste lunch te genieten. Het weer trok helemaal open en het werd een stralende dag. Tegelijkertijd konden we invulling geven aan de rest van de dag alsook de namiddag. 1 piloot en leerling piloot keerden in de namiddag terug naar EBTN en de rest bleef overnachten. Na een wandeling van het vliegveld naar het hotel waar we onze spullen achterlieten, ging de trip verder naar het strand. Een beach bar werd opgezocht en een leuke samenvatting van ieder zijn trip tot dus ver kwam aan bod.

Ondertussen kregen we het jammerlijke nieuws dat OO-CFC in EBTN geland was en de nose gear strut terug ingezakt was. Maar gelukkig gebeurde het in EBTN en waren de piloten veilig terug op hun vertrekplaats aangekomen.

Na enkele uurtjes in de beach bar werd het tijd om uit te kijken naar een plaats om het diner aan te vatten. Even vergeten dat we 14 augustus waren, de dag voor 15 augustus, een feestdag in Frankrijk. Geen taxi vast te krijgen, dus alweer stappen. En dan moeten we menig mensen nog overtuigen dat de vliegerij een sport is. Op onze weg terug, na vele restaurants die volzaten en met het idee om in de McDonalds te eindigen, kwamen we nog een leuk restaurant

tegen dat ons kon ontvangen. Na een lekker diner was de motivatie om nog verder te stappen richting hotel nog een stuk lager en hebben we ontdekt dat de lokale bevolking veel meer van de taxi-chauffeurs gedaan krijgt dan buitenlanders. Mits wat onderhandelingen stonden er opeens na 5 minuten 2 taxi's voor de deur (weliswaar dezelfde taxi die 2x het traject zou doen) om iedereen aan het hotel af te zetten.

Na een leuke eerste dag ging iedereen slapen en zouden we het ontbijt in de ochtend samen aanvatten. De avond van te voren hadden we nog fietsen geregeld op het vliegveld van Le Touquet. Na het afzetten van onze spullen in de vliegtuigen, gingen we met de fiets de regio verkennen. We kwamen al snel aan een haventje waar de boten droog lagen. Door eb en vloed was de activiteit van dit haventje beperkt tot de periodes dat het vloed was. Een leuk uitzicht en een leuk terrasje later, fietsten we verder om zo terug richting het strand te gaan. In één van de zijstraatjes zochten we een plaats voor onze volgende lunch en begonnen we met de praktische details voor onze terugvlucht.

De meteo was nog goed, maar een storing kwam stilte aan van over de zee onze richting uit, dus we besloten in de namiddag terug te keren naar het vliegveld. De storing kwam sneller opzetten dan verwacht en we vroegden het vertrek om VFR

te kunnen vertrekken. Hoewel het weer snel verslechterde boven Le Touquet, was 15 km verder richting België alles weer goed. OO-DKV, OO-WOW en OO-OLI in de lucht terug naar de thuisbasis. Na een leuke terugvlucht kwam iedereen veilig terug

aan in EBTN of EBST en zochten we elkaar in EBTN nog op om na te kaarten over een fantastisch weekend. De weergoden waren ons goed gezind, want dit was letterlijk het eerste goed weekend sinds een hele natte zomer.

Kort samengevat, zeer leuk gezelschap, zeer goed weer, veel gewandeld en gefietst en lekker gegeten ! Dit smaakt naar meer !

Steven Haenen



Genieten van de zon in Le Touquet

Tweedaagse van De Wouw

Doordat we in mei nog geen wedstrijden mochten organiseren volgens de coronamaatregelen, werd de driedaagse voor het 2e jaar op rij geannuleerd. Maar om toch iets te organiseren, werd er dit jaar een "tweedaagse" gehouden op 31 juli en 1 augustus.

Uit de Charronstatistieken is ooit gebleken dat dit weekend veel kans heeft op goed vliegweer, en een aantal van de gebruikelijke winnaars zaten die periode in het buitenland. Dit was dus dé kans voor de minder ervaren piloten om eens in de top 3 te geraken.

Maar jammer genoeg mocht het niet zijn: net zoals de rest van de zomer liet het weer ons zwaar in de steek en was er dus geen enkel vlucht die in aanmerking kwam voor een geldig klassement.

Dimitri en Ruben maakten op zaterdag een vlucht van 46 minuten met de Duo Discus, maar om geldig te zijn voor de charron is een duurvvlucht van minstens 60 minuten vrije vlucht nodig.

Op zondag was het weer zowaar nog slechter, dan de dag ervoor, maar deed Sam een poging om het charronreglement te "misbruiken" om via een strategisch geko-

zen opgegeven proef toch enkele geldige punten te kunnen scoren. Jammer genoeg gooide een probleem met de batterij van de logger roet in het eten. Een nieuwe poging zat er niet in omdat we na 2 starts de ASK13 en sleper halsoverkop in de gietende regen weer in de hangar moesten zetten.

Gelukkig waren er op zaterdagavond wel, na lange tijd, nog eens frietjes van Paco voor de hele bende.

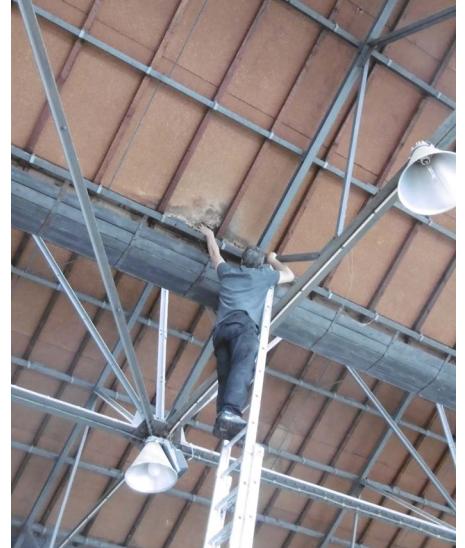
Hopelijk kan volgend jaar de Driedaagse wel weer normaal doorgaan,

Mattijs Cuppens

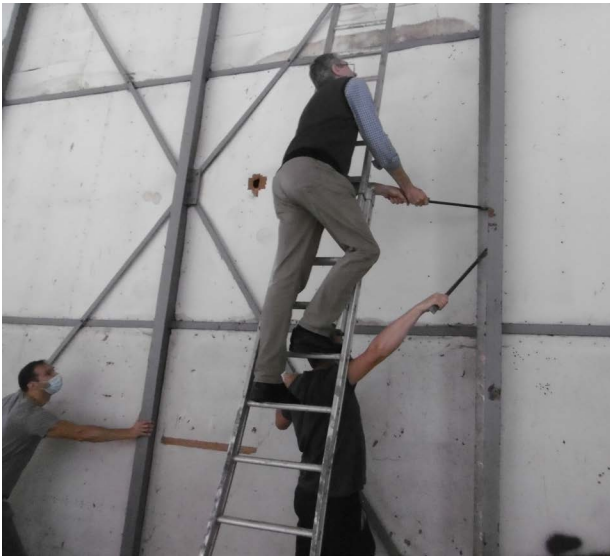
Winterwerk...



Herman herstelt een deksel langs de taxiweg "H"



Steve herstelt de dakgoot



De poorten zaten weer over elkaar...



Gras maaien...



De Tost-haken van de 6901 moesten vervangen worden...



Jan herstelt één van de pistewagens



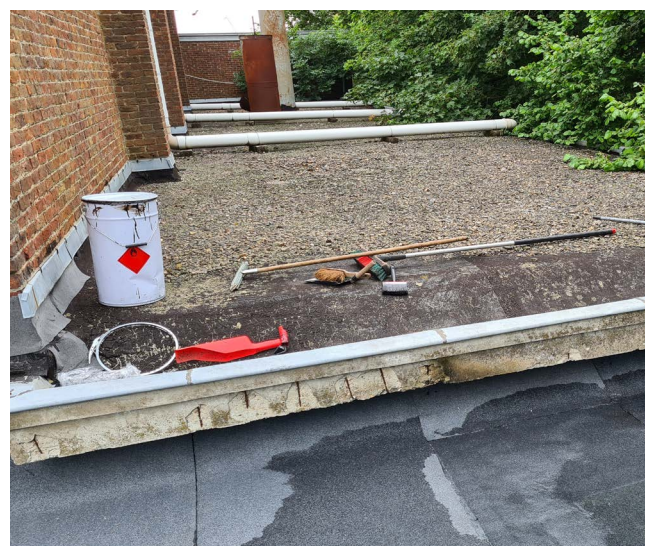
Eénmaal per maand worden de containers geledigd



Controle van de daken van Hangar Zuid, Noordkant



Vernieuwen van de roofing boven de werkhuizen...



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

Stijn Bloemena
Mattijs Cuppens
Nathalie Dormaels
Paul Ene
Caro Guelinckx
Jens Groeseneeke
Steven Haenen
Theo Stockmans
Mattice Thoelen
Brett Tobback

Foto's

Mattijs Cuppens
Steven Haenen
Bart Huygen
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Brett Tobback

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

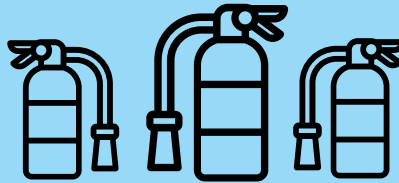
Verantwoordelijke uitgever

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.



GEBRUIK BRANDWEERWAGEN



Volgens de veiligheidsregels van het DGLV moet er steeds een brandweerwagen ter beschikking zijn wanneer het vliegveld geopend is en dit zowel voor de activiteiten van de motor- als de zweefsectie.

Onze club beschikt over een Citroën C2 die hiertoe uitgerust is met 3 brandblussers in de koffer (2 brandblusapparaten met elk 12 kg snelbluspoeder en één apparaat met 5 kg CO₂). Deze wagen moet steeds ter beschikking staan van de luchthaventerreinoverste of zijn afgevaardigde, of wanneer er zweefactiviteiten plaatsvinden, van de startleider.

1. VLEGVELD GEOPEND MAAR GEEN ZWEEFVLIEGACTIVITEITEN

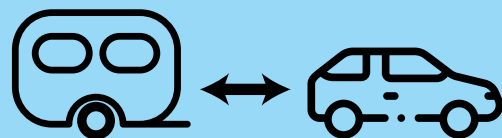
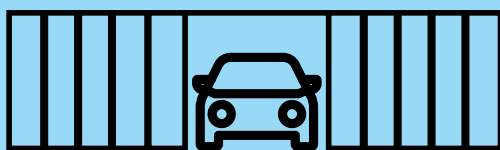
Wanneer het vliegveld geopend is en er geen zweefvliegactiviteiten plaatsvinden, wordt de brandweerwagen geparkeerd (volledig losgekoppeld) ofwel **in het midden van Hangar Zuid**, zodat deze gemakkelijk bereikbaar is wanneer de poorten slechts gedeeltelijk geopend zijn, ofwel op de apron voor Hangar Zuid..

2. VLEGVELD GEOPEND MET ZWEEFVLIEGACTIVITEITEN

De brandweerwagen mag gebruikt worden voor het verplaatsen van de pistekar naar de startplaats en terug naar de hangar.

Wanneer de pistekar op de startplaats staat, dient deze steeds van de **brandweerwagen losgekoppeld** te worden, zodat de brandweerwagen vrij en onmiddellijk beschikbaar is voor een interventie.

Zolang er iemand (met een rijbewijs) aanwezig is op de startplaats, blijft de brandweerwagen daar geparkeerd. De brandweerwagen **mag niet gebruikt worden voor het trekken van zweefstoestellen**, dit om er zeker van te zijn dat de wagen steeds beschikbaar is.



's Avonds na de zweefvliegactiviteiten wordt de brandweerwagen ook telkens volledig losgekoppeld (**los van de pistekar**) vooraan in het midden van Hangar Zuid geparkeerd

