



Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

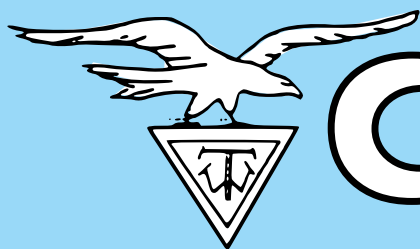
|                      |
|----------------------|
| België - Belgique    |
| P.B.                 |
| 3320 Hoegaarden      |
| BC 6352              |
| Erkenningsnr P3A8067 |

Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 28 nummer 3  
Van juli tot september 2022

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

Driemaandelijke uitgave  
Jaargang 28 nummer 3  
Van juli tot september 2022  
Nummer 106

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# 3 solo's op zweefvliegkamp



9 vliegdagen op 10, en 3 solisten. Het zweefvliegkamp was dit jaar een succes.

## Opendeurdagen



De parkeerwachters trotseerden zon en stof...



Heel wat bezoekers, en bezoekende vliegtuigen, op Apron Noord...

## In dit nummer

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| In dit nummer .....            | 1  |
| Woordje van de redactie ....   | 2  |
| Activiteitenkalender .....     | 2  |
| Vliegveld.....                 | 3  |
| Milieu .....                   | 4  |
| Prestaties .....               | 5  |
| Flora .....                    | 5  |
| Mijn eerste solo .....         | 6  |
| Ik wou altijd al vliegen. .... | 7  |
| Mijn zweefvliegcarrière.....   | 7  |
| Goetsenhoven>Berlijn .....     | 8  |
| Vinon.....                     | 9  |
| Keiheuvelcup 2022 .....        | 11 |
| Bombardement vliegveld         | 12 |
| Buitenlandingen .....          | 13 |
| LX NAV Hawk.....               | 14 |
| Artikels voor Cumulus .....    | 16 |
| Colofon .....                  | 16 |

## Foto cover

De Red Devils beginnen aan hun demo tijdens de open-deurdagen;

## Woordje van de redactie

Onze opendeurdagen, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, was echt een schot in de roos. Het aantal toeschouwers over de twee dagen, schatten wij tussen de 6500 à 8000. Nooit gezien. En er was zelfs een financieel overschot

Verskillende factoren hebben hiertoe bijgedragen. Eerst en vooral het zomerweder, een puike organisatie en een groot aantal leden die hun schouders onder dit evenement hebben gezet. Daarom, nogmaals mijn oprechte dank aan allen die hun steen of steentje hier toe bijgedragen hebben. En, ook belangrijk, er vielen geen incidenten te melden.

Een succes was ook ons jaarlijks zweefkamp. Slechts één niet vliegday en zelfs drie solo's. De solo's waren, zoals vorig jaar, kampdeelnemers van het jaar voordien. Dus voor de eerstejaars deelnemers van dit jaar.... De instructeur moet wel het licht op groen zetten en de toekomstige solist dient in 't bezit te zijn van een medisch attest. Maar het kunnen of mogen alleen vliegen, weegt niet op tegen die vereisten.

Tijdens de komende maanden zal de nadruk vooral gelegd worden op het onderhoud van onze zweefstoestellen. Deze toestellen staan ten dienste van een ieder van jullie. En ze zijn ook een beetje jullie eigendom. Behandel ze dan ook op die manier. Geef je naam door aan Astrid en aan welk toestel je wenst te werken in onze verwarmde werkhuizen.

Ook deze herfst en winter zullen wij onze lier ook van stal halen. Het is een ervaring om aan de lierkabel te kunnen hangen. Na zoveel lierstarten vind ik het nog altijd impressionant om door middel van een kabel de lucht in te gaan. Op 30 seconden zit je op meer dan 300 meter. De start is verschillend met een sleepstart, maar de landing is identiek. Kom het eens proberen.

Tot ziens in onze club, op de grond of in de lucht. En vlieg veilig

**Theo Stockmans**

## Activiteitenkalender

📅 **29/10 tot 2/11**  
Vliegen!

📅 **30/10**  
Start theoretische lessen

📅 **14/11**  
GEEN vliegday

📅 **15/11**  
Vliegday

📅 **24/12 t.e.m.  
01/01/2023**  
Kerstkamp

---

## Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2022

# Vliegveld

Sedert de infozitting van 14 juni (zie vorige Cumulus), heb ik niets meer vernomen over het project van de "Tiense Watervelden. Ook niet in de pers. Dus afwachten.

Op 16 september heeft de officiële opening plaats gehad van het "Intergemeentelijk trainingscentrum Politie" in Goetsenhoven, of in de volksmond, de schietstand. Dit wordt beheerd door Interleuven.

In den beginne dacht ik dat dit gebouw zich beperkte tot twee schietstanden (25 en 50 meter) en een paar containers. Deze schietstanden zijn maar een onderdeel van het complex. Het is een volwaardig trainingscomplex. Er zijn o.a. verschillende lokalen waar gevechtstechnieken kunnen aangeleerd worden. Samengevat een mooie en efficiënte realisatie.

Dit trainingscomplex wordt niet alleen gebruikt door de lokale politiezones, maar ook hun Frans-talige collega's, de Special Forces van Defensie en de omliggende brandweerkorpsen maken er gretig gebruik van.

Verschiedende leden hebben mij de vraag gesteld of er geen opendeur voor de "gewone man" in de toekomst gepland wordt. Links en rechts heb ik die vraag gesteld, en die kans is zeer klein. Maar je weet maar nooit.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



De schietstand 50m



Een stukgereden deksel langs de piste wordt gedicht.



Close combat training demonstratie



Erwin herstelt de scharnieren van de pistekar.

# Milieu

De afgelopen maanden zijn er verschillende, jaarlijkse en verplichte controles gebeurd.

- 10/05: controle brander van onze verwarming door Viessmann
- 05/07 controle van onze brandblussers door BGS
- 30/08 controle fuel platform door keuringorganisme ATK

Bij de controle van het fuelplatform is er in de wetgeving wel een verandering gebeurd. Tot vorig jaar was er om de twee jaar een algemene controle van het fuelplatform. Vanaf dit jaar komt er een jaarlijkse controle van de elektrische installatie van ons platform. En gratis is dit nazicht niet. De tweejaarlijkse controle blijft.

Wij mogen daarbij niet vergeten dat er ook nog een vijfjaarlijkse, algemene controle van ons elektriciteitsnet plaats vindt.

Bart Walterus is de verantwoordelijke voor de fuel en Walter Vandewalle leidt ons elektriciteitsnet in goede banen.

**Theo Stockmans**



Jaarlijkse controle van de verwarmingsketel (l) en de brandblussers (r)



Controle van de tankinstallatie

# Prestaties

## Gingen solo op:

› 11 juli

Jules Corbeels

› 14 juli

Arthur Koninckx

› 15 juli

Daan Van Den Bossche

## Is geslaagd in het theoretisch examen zweefvliegen

Paul Ene

## Zijn geslaagd in het praktisch examen en bekomen hun zweefvliegvergunning

Steve Billiard

Paul Ene

Jens Gemis

Teddy Virag

Andre Zucka

## Behaalde zijn 300 km afstandsvlucht (E of gouden brevet)

Sam Cuyvers

PS

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

Theo Stockmans



Paul Ene en examiner René Paredis, klaar voor de examen-vlucht.

# Flora

In deze Cumulus ga ik het hebben over de grote klaproos en het vlasbekje. Twee voorkomende bloemen in de omgeving van onze infrastructuur.

## De grote klaproos

Deze bloem behoort tot de papaverfamilie. De bloem is scharlakenrood en het blad is borstelig behaard. De bloemblaadjes bevatten een stof die vergelijkbaar is met opium.

Met de donkerpaarse helmknop kan op je huid geschreven worden.

Het meest neutrale en internationaal, verspreide symbool voor de 1<sup>ste</sup> Wereldoorlog gesneuvelden, geallieerde soldaten aan de IJzer is de klaproos. De Engelsen noemen het de "Poppy".

Men vindt deze bloem langs onze graspleinen vanaf mei tot juli.

## Het vlasbekje

Het behoort tot de leeuwenbekfamilie. De bloem lijkt op een leeuwenmuil.

Men kan het vanaf juni tot einde september in trossen zien groeien en wordt tot 90cm groot. Het heeft een gele bloem. Het masker of gehemelte, de welving van de onderlip die de opening van de bloem afsluit, is meestal oranje, soms licht geel. Eén plant kan tot 32000 zaadjes voortbrengen.

In onze club kun je ze bewonderen langs het fuelplatform of speeltuin.

Theo Stockmans



De rode klaproos



Het gele vlasbekje

# Mijn eerste solo in een zweefvliegtuig

Twée jaar geleden zag ik een filmpje over zweefvliegen. Mijn interesse was meteen gewekt. Na even googelen had ik een club gevonden waar ze een zweefvliegkamp organiseren in de grote vakantie, nl. De Wouw. Vanaf 14 jaar kon je deelnemen en dat was ik net geworden, oef.

Het kamp bleek volzet te zijn, wat een pech. Maar plots kregen we dan toch bericht dat ik erbij kon zijn. En zo was mijn eerste zweefvliegkamp een feit. Het kamp was super leuk. Met een de eerste dag mocht ik al meevliegen met Ruben als instructeur. Wat een zalig en vrij gevoel was dat. In totaal heb ik tijdens mijn eerste kamp 13 vluchten kunnen maken. Het weer speelde ons wel heel erg parten, het regende non-stop. En ik ben echt uitgeregend in mijn tentje.

Maar ik had de smaak te pakken. Nog 5 vluchten had ik dat jaar te goed en uiteraard heb ik deze volbracht.

Het jaar erop ben ik lid geworden van de zweefvliegclub en probeerde ik zo veel mogelijk te vliegen. Dat hangt er uiteraard van af of ik taxi mama of papa kan inschakelen.

Ik droomde er al van om solo te vliegen, maar daarvoor is een medisch attest vereist. Na een grondige check up bij een ietwat rare dokter werd ik fit en wel bevonden. Mijn mama had wel erge twijfels over solo-vliegen, het leek haar zo onlogisch dat je niet met een brommer en auto mag rijden voor de leeftijd van respectievelijk 16 en 18 jaar maar je mag wel alleen zweefvliegen vanaf je 14de.

tweede keer deel te nemen aan het kamp om toch nog wat ervaring op te doen. Dus ook dit jaar was ik van de partij op het zweefvliegkamp. Het kamp was ook echt super leuk en ik heb er veel nieuwe vrienden bij.

Het kamp duurt twee weken met ertussen een weekend thuis. En de tweede maandag van het kamp was het zover. Het wordt pas op het laatste moment meegedeeld dat je solo gaat want anders zouden de zenuwen wel eens de overhand kunnen nemen. Ik had een portie gezonde stress toen ik aan mijn solo begon. Het voelde echt anders zonder Theo achter mij. De zweefvlieger was echt een lichtgewicht geworden. Exact 10 minuten heeft mijn solovlucht geduurd. Het was fantastisch. Mijn familie was verrast dat de solovlucht al zo snel plaatsvond maar heeft dankzij het filmpje van Caro kunnen meegenieten.

En zoals de traditie betaamt heb ik getrakteerd op een bak

Stella. Alle geluk dat taxi-papa daarvoor kon zorgen.

Uiteraard werden we volgens de traditie ook gedoopt met een emmer water over ons tijdens het avondmaal. Ook hiervan bestaat een filmpje.

Datzelfde kamp heb ik ook mijn eerste vlucht met de Ka 8 gedaan. Dat was even wennen, het gevoel is helemaal anders.

Zweefvliegen heeft in mij echt wel wat teweeg gebracht. Mijn droom is nu toch wel om piloot te worden.

Hiervoor ga ik begin september meedoen aan de toelatingsproef voor de luchtkadetten. Hopelijk kan ik dat tot een goed einde brengen en word ik geselecteerd.

Want vliegen is toch wel een droom van mij geworden.

**Jules Corbeels**



Ze stelde voor om voor de Jules klaar voor zijn eerste solo

# Ik wou altijd al vliegen.

Van kinds af aan werd het mij met de soep lepel meegegeven. Toen ik een jaar of 5 was bracht mijn nonkel een paar rc-vliegtuigen mee om een kleine demonstratie te geven. En zo is het vliegvirus naar mij overgebracht.

Toen ik afgestudeerd was in de -12 graad in de kunstschool ging ik naar de middelbare graad, waar ik mij zo goed als 7 jaar heb gefocust op het ontwerpen en bouwen van vliegtuigen, na een jaartje ideetjes opdoen en testen uitvoeren heb ik er een motor en servo's in gebouwd zodat ik de vliegtuigen van op de grond kan besturen.

Vanaf ik 16 was, wou ik deelnemen aan de ingangsexamens bij de luchtkadetten. Helaas was ik hiervoor niet geselecteerd. Ik wou nog steeds mijn

droom waarmaken, zelf in de lucht geraken. Op een dag kwam mijn papa af dat hij mij had ingeschreven voor een vliegekamp. Ik was enorm content en zat iedere dag af te tellen tot aan het vliegekamp. Op het vliegekamp waren er legendarische momenten die ik nooit meer zal vergeten en dat niet alleen, ook vrienden voor het leven! Het jaar na mijn eerste vliegekamp wou ik direct mijn opleiding verder zetten. Helaas mocht ik dat niet van mijn ouders en moest ik mij focussen op mijn laatste jaar school. Na een jaar lang wachten mocht ik een 2<sup>de</sup> kamp meedoen. Op de aller laatste dag van het kamp kwam mijn droom uit, ik mocht solo! Zo een gevoel is onbeschrijfelijk.

Nu ga ik beginnen met een bachelor opleiding in de luchtvaart in Oostende (luchtvaart-technieken). Later ga ik mij waarschijnlijk verdiepen in de onbemande luchtvaart.

Tenslotte heb ik nog een bericht naar de mensen van vliegekamp 2022:

"Zo ne grote vuurbal jonge"

**Daan Van Den Bossche**



Daan overloopt de checklist

## Mijn zweefvliegcarrière...

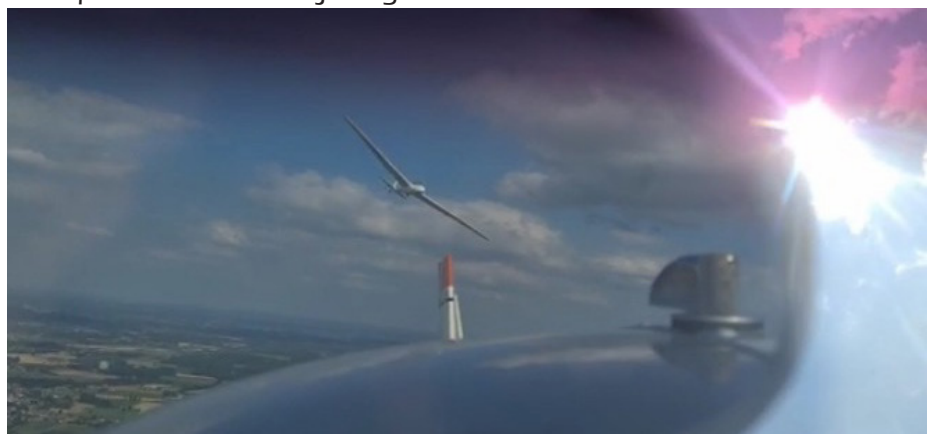
Voor kerstmis wisten mijn ouders niet met wat ze mij plezier konden doen, dus zeiden ze dat ik een initiatievlucht mocht doen bij De Wouw. In februari 2021 deed ik mijn eerste vlucht, ik werd vriendelijk ontvangen en er hing een goede sfeer in de lucht. Ik had de smaak van het zweeven meteen te pakken en ik schreef me dezelfde dag nog in in de club en voor het kamp. Dan ben ik met de opleiding begonnen en leerde snel heel wat dingen bij dankzij de goede begeleiding en het geduld van de instructeurs. Tijdens het kamp was Theo mijn instructeur, tijdens deze twee weken heb ik heel veel bijgeleerd. Het vliegen zelf was heel tof, maar natuurlijk het kamp zelf ook. Er hing een goede sfeer. In de tweede week van het kamp ging ik zoals gewoonlijk mijn parachute aandoen en

mij klaarmaken om te vertrekken, maar plots zei Theo: 'En nu gaat ge solo'. Dat was best wel een spannend moment, maar goed dat hij dat op het laatste moment zei want dan heb je geen tijd om te stressen. Mijn 2 solovluchten waren vlot verlopen, en ik ben best wel fier dat ik dit al na 27 vluchten heb kunnen doen. Terug aan de grond volgde traditiegetrouw mijn doop. Samen met mij vlogen

Daan en Jules dat kamp ook solo.

Ik hoop nog veel te kunnen vliegen, onlangs vloog ik nog met mijn instructeur 4 uur en 45 minuten, en het was echt supertof. Ik ga dit jaar starten met de theoretische opleiding, zodat ik nog meer mooie vluchten kan maken.

**Arthur Koninckx**



Losgekoppeld... en alleen op weg.

# Goetsenhoven > Berlijn: 703km

Onze vliegvakantie in Klix stond al een hele tijd gepland, als startpunt zouden we de Duo demonteren op vrijdagavond na de afsluiting van het kamp. Doorheen de week werd het idee al eens geopperd om in plaats van daarheen te rijden een poging te wagen om te vliegen richting Klix, door drukke agenda's werd het idee niet echt verder gepland doorheen de week. Vrijdagavond na de montage van de duo kwam het idee toch weer naar boven, na een analyse van de meteo en de weersverwachting de volgende dagen in Klix bleek dat dit toch wel echt de beste dag zou worden voor een lange afstandsvlucht, zonde om dan niet te kunnen vliegen natuurlijk. Sam was bereid om ons de hele weg te volgen met aanhangwagen (merci!) dus een poging leek mogelijk!

We schreven een proef uit met een eerste been vanuit Goetsenhoven richting NO over Venlo tot het vliegveld Paradiek, vervolgens bogen we oostwaarts af richting Gardelegen.

Dat vliegveld lag iets voorbij Oppershausen, wat we al goed kende van eerdere vlieggampen, met in ons achterhoofd dat dit wellicht een goed alternatief zou kunnen zijn om te overnachten. Totale afstand uitgeschreven 519km, dat zou gezien de meteo ongeveer het maximale haalbare worden. Verder oostwaarts leek de voorspelling ook een stuk minder goed.

Volgende ochtend nog eens afgestemd met Sam om de route en planning te overlopen, tenten en kampeergerief ingeladen, nog een laatste keer de meteo gecheckt en go!

Het eerste been NO verliep niet zo vlot en het leek dat Gardelegen halen erg moeilijk zou worden. Eenmaal we voorbij Paradiek waren en oostwaarts vlogen, verliep het echter een stuk vlotter en hadden we een goed tempo te pakken. Gardelegen leek weer haalbaar. Tot onze eigen verbazing waren we rond half zes al in Gardelegen en waren er nog mooie

cumuli voor ons - maar we hadden afgesproken hier te landen en Sam was al onderweg naar dit punt. Na kort overleg in de cockpit, zoeken van alternatieve landingsplaatsen, de score berekening voor de Charron en afstemming met de grondploeg, viel uiteindelijk het besluit - we vliegen door!

Met nog een vrij goede wolkenbasis zijn we er uiteindelijk in geslaagd om nog bijna 200km verder te vliegen, telkens van vliegveld van naar vliegveld. Uiteindelijk viel de finale keuze (onder meer na het lezen van de google reviews...) op het vliegveld Eberswalde-Finow, ten noorden van Berlijn en 30km van de Poolse grens. Daar stonden we dan met een afgelegde afstand van 703km en met 642km van Goetsenhoven ook meteen de verste buitenland landing van het seizoen!

Dikke merci aan Sam om het volledige stuk alleen te rijden en de flexibiliteit onderweg!

**Ruben Michaux**



Mattijs Cuppens & Ruben Michaux  
631,10 Punten · 16-07-2022

|         |                        |
|---------|------------------------|
| Free    | 703,97 km @ 81,48 km/h |
| Duur    | 8h 54m                 |
| Start   | 09:04 Goetsenhoven     |
| Landing | 17:59 Eberswalde-Finow |



Het vliegveld van Finow-Ebenswalde, vol met zonnepanelen (l), en kamperen onder de controletoren (r)

# Vinon

Bergvliegen is iets dat je moet onderhouden. Het is niet om eenmaal per jaar een bergvlucht met een instructeur te maken, dat het voldoende is om veilig, solo, de bergen in te trekken. Of dat je een aantal uren solo hebt bij ons, dat je het kunt. De thermiek die je in het gebergte vindt, is anders dan bij ons in het platte land. Daarom ga ik er ieder jaar naar toe om dat specifieke onderdeel van het zweefvliegen, een klein beetje trachten te beheersen. Zo dat ik ook op een veilige manier met mijn eigen toestel het prachtige landschap kan bewonderen. En de leeftijd speelt natuurlijk ook mee.

Samen met Jan Waumans, ga ik steeds de laatste week van juli en de twee eerste weken van augustus. Normaal gezien is het thermisch gezien de beste periode. Maar zeker is dit niet. Het voordeel van naar de bergen te trekken, je kunt er bijna iedere dag vliegen.

Sedert 2004 ga ik er onafgebroken naar toe, dus nu mijn negentiende jaar, op dezelfde plaats. Met verschillende, lokale leden is er een soort band ontstaan. Daarvoor ben ik, samen met verschillende andere clubleden, verschillende malen in het Frans nationale zweefvliegcentrum van Saint Auban gaan vliegen (ongeveer 40 Km ten noorden van Vinon).

Om er te kunnen vliegen moet je, zoals bij ons, volwaardig lid zijn. Je bent dus ook stemgerechtigd

en zelfs kandidaat voor de Raad van Bestuur. Goedkoop is het niet (zie website AAVA). Je bent al snel 700 euro kwijt en je hebt nog geen seconde in de lucht geweest. Maar moesten wij er ooit eens naar toe gaan met onze Duo, moet enkel de piloot zijn lidgeld betalen. Hij neemt mee wie hij wilt. En die passagier moet dus geen lidgeld betalen. Maar de sleep enz moet dus wel gedeeld worden. Maar dat moet onderling afgesproken worden. En de Duo moet natuurlijk ook in Vinon geraken.

De pompen in het bergvliegen zijn echt turbulent. Absoluut niet te vergelijken met het soms ietsje turbulent weder van bij ons. En de meeste pompen ontstaan langs de bergflanken. Als je onder de bergkam terecht komt, dan moet je "pente" vliegen, of langs de flanken vliegen (gemiddeld tussen de 120 en 150 Km/ Hr) om terug omhoog te geraken. En dat beheers je niet na één vlucht.

Nu naar het vliegen zelf. Omdat één van mijn dada's nog altijd het Charron vliegen is, heb ik tijdens mijn verblijf, hiervan mijn hoofddoel gemaakt. Ik vind het een klein beetje een eer, om tijdens het symposium naar voor te worden geroepen omdat je in de vijf eerste bent geëindigd en dat voor een hele hoop jongeren. Maar op mijn leeftijd blijft dit natuurlijk niet duren. Daarvan ben ik mij heel zeker van bewust. Dus het ijzer smeden als het

warm is.

Voor mijn afreizen was ik een heel klein beetje verwonderd over de lage puntenstand in de open/renklasse buitenland. Het moest dus te doen zijn. Maar het weder moet dan mee wel meezitten.

De eerste twee vluchten, met redelijk goed weder, was om mij terug wat aan te passen aan het bergvliegen en ook om te kijken of "de bergen nog altijd op dezelfde plaats stonden".

Daarna kwamen drie heel goede dagen. Ik schreef de drie opeenvolgende dagen, dezelfde proef uit. Afstand bijna 520 Km, en ik bleef steeds lokaal van een vliegveld vanwaar ik steeds kon opgesleept worden. Greoux-les-Bains (dorp) vertrek, Plampinet (dorp), pont d'Aiguines (brug), Dormlousse (bergtop), pont d'Aiguines, montagne de Coupe (bergtop) de keerpunten, Vinon aankomst. Driemaal dezelfde proef, sommigen gaan dat misschien ietwat saai vinden, maar het ging mij vooral om de punten.

De eerste 520 km, kwam ik iets ten noorden van het vliegveld van Saint Crépin op slechts op slechts 1900 meter (\*) te zitten. Maar een goede "flankpomp" bracht mij terug tot 3500 meter. Daarna geen problemen meer gekend. De tweede Charronproef is zonder problemen verlopen. Ik heb hier mijn aankomstlijn overschreden (opzettelijk en

voor de fun) op 2000 meter. De derde was dit niet. Vooraleer ik de tweede maal de brug van Aiguines ging rond, was ik tot op 1400 meter gesukkeld (waarom, een fout van mij zeker) en dit op ongeveer 15 Km van mijn voorlaatste keerpunt. Ik was hier wel lokaal van het vliegveld van Puimoisson. Maar een goede bel bracht mij opnieuw tot 2700 meter. De rest van de proef zonder problemen verlopen.

Mijn buit was binnen, of mijn opdracht vervuld. 6500 punten en een vierde plaats in het eindklassement van de Charron. Ik was een tevreden piloot.

De volgende dagen was er in het oosten (Mercantour en Queras) steeds kans op onweder en heb ik aan sight seeing gedaan. Zowel naar het oosten als het westen en zonder "stress". Heel veel piloten vliegen steeds hetzelfde parcours. Barcelonette, Saint Crépin, enz. Nochtans zijn de andere streken prach-

tig. Tijdens het vliegen heb ik ook talloze foto's genomen voor ons tijdschrift. Waarvan jullie er hier enkele terugvinden.

Nu nog enkele opvallende gebeurtenissen.

Op 08 augustus, bij het binnenvliegen, stond er een confluence\*\*, lijn Saint Victoire-La Bigue. De lengte schat ik op 40 Km. Ik ben begonnen op 2000 meter, en in rechte lijn, zonder te pompen, had ik op het einde 2500 meter.

Op donderdag 11 augustus was er kans op CB's voorspeld, omgeving Saint-Auban (40 Km ten N van Vinon). Daarom ben ik steeds in groot lokaal van Vinon gebleven. Omstreeks 1530 Hr zag ik een Cb naderen, met bliksem, ± 20 Km ten NW van het vliegveld. Snel naar beneden. Geland op de Rwy 20, auto gaan halen en mijn Ventus naar zijn parking gebracht. Toen begon het al een beetje te regenen en

de wind nam ook toe. En ik ben onmiddellijk, met straps, aan de daar voorziene kabels vastgelegd. Maar toen begon letterlijk en figuurlijk de hemel op ons hoofd te vallen. Het regende bakken. Het werd een tornado. En er werden windsnelheden van meer dan 150 Km/ Hr gemeten. En dat heeft zeker 30 minuten geduurd. Maar twee Km verder, in het dorp, is er geen druppel water gevallen. Het waren beelden die wij op de TV soms te zien krijgen vanuit de States.

### Theo Stockmans

\* alle hoogten worden hier weergegeven in MSL, dus ten opzichte van de zeespiegel.

\*\* een confluence zijn twee luchtmassa's die tegen elkaar komen. Bijna altijd gematerialiseerd door cumuluswolken. Bij ons zou je er een wolkenstraat tegen zeggen. Je kunt ook "blauwe straten" tegen komen. Maar die moet je natuurlijk vinden en daarom zijn ze zeldzaam.



De ravage na de passage van de tornado



Het meer van Saint Croix met Canadair blustoestellen

# Keiheuvelcup 2022

Op zaterdag 20 en zondag 21 augustus werd in Keiheuvel de jaarlijkse wedstrijd Keiheuvelcup georganiseerd. Met 50 deelnemers en 2 vliegdagen was het een geslaagde editie. Team YR werd vertegenwoordigd door Mattijs en mezelf, en natuurlijk ook de onmisbare ophaalploeg: Sam en Senne.

Zaterdag, de eerste dag van de Keiheuvelcup en meteen ook onze eerste wedstrijddag ooit. De proef voor de dag was een racingtask van 287km doorheen de Kempen en een been richting Venlo. In de Kempen was het weer initieel goed, tot we bij het eerste keerpunt, in het uiterste westen, in slechter

weer terecht kwamen. Op dit keerpunt zijn we laag gezakt tot 270m en veel tijd verloren. Uiteindelijk zijn we erin geslaagd weer weg te raken en hebben we de opdracht volledig kunnen uitvoeren. Op naar de barbecue en dag twee!

Zondag stond er een racing task van 223km op het programma. We hadden het tempo goed te pakken, we konden de andere deelnemers vrij goed bijhouden en konden eindelijk eens ondervinden hoe effectief het volgen van wolkenstraten nu echt wel is. Tot we plots het bericht op de radio kregen dat de ORA Kleine-Brogel actief was. Zoals op de briefing be-

sproken, werd op dat moment de wedstrijd geneutraliseerd en moest iedereen zo snel mogelijk het desbetreffende lucht-ruim verlaten. Wij waren op dat moment buiten het luchtruim van Kleine-Brogel en konden via het westen Keiheuvel weer binnenvliegen.

Al bij al een leerrijke ervaring! En met een 21e plaats op 25 deelnemers in onze klasse, waren we zeker tevreden van onze allereerste wedstrijd... Dank aan Senne en Sam als ophaalploeg van dienst!

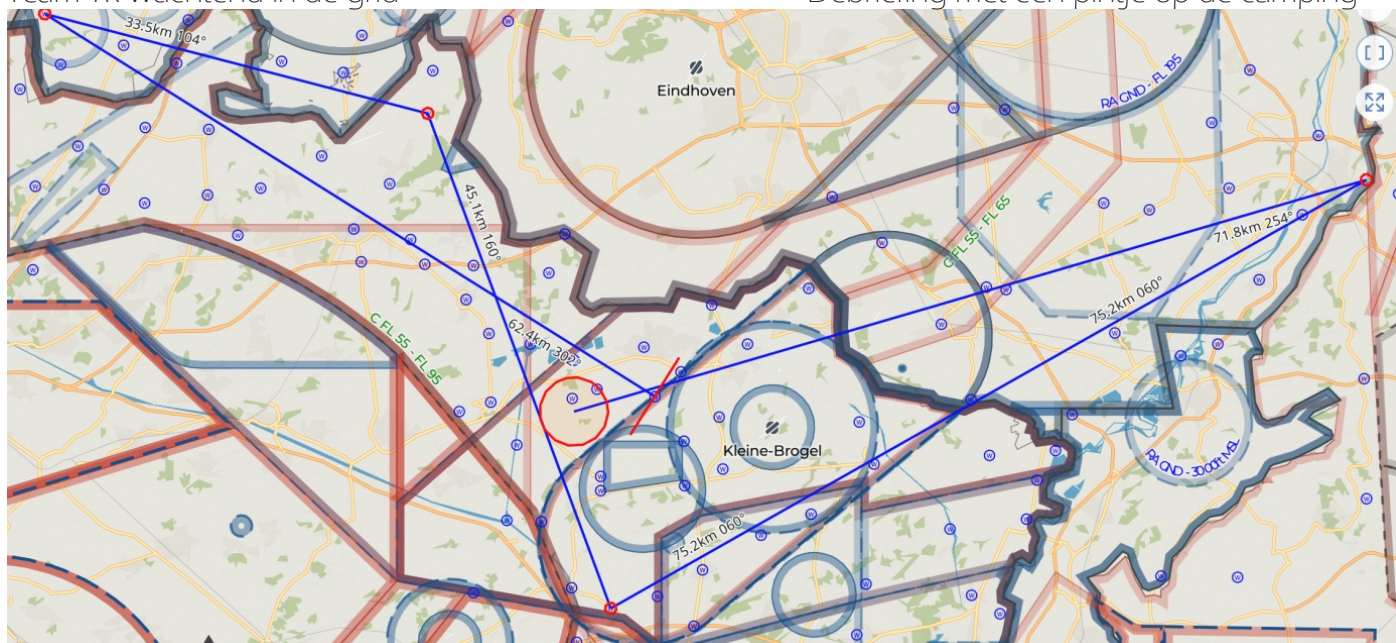
**Ruben Michaux**



Team YR wachtend in de grid



Debriefing met een pintje op de camping



De proef van zaterdag: 287km

# Bombardement vliegveld Goetsenhoven

15 AUGUSTUS 1944

De Engelse Flight Officer (F/O) John W. Erricker, DFC\*, nam op 15 augustus 1944 deel aan het bombardement op het vliegveld van Goetsenhoven.

Op doorreis naar Duitsland verbleef F/O John W. Erricker uit Epsom in Surrey (Engeland) met zijn vrouw Norma in augustus 2003 enkele dagen door in onze regio. Bij deze gelegenheid bracht hij op 31 augustus ook een bezoek aan onze club. Zijn relaas van het bombardement.

Op 15 augustus 1944 nam John Erricker (Ricky\*\*) als bomb aimer (bommenrichter) deel aan het bombardement van ons vliegveld. Eigenaardig is dat velen ten onrechte nog denken dat het de Amerikanen waren. De Engelsen vlogen steeds in formatie, terwijl bij de Amerikanen van een formatie niet veel te bemerken viel, dixit John.

Uit een omstandig verslag van John Erricker, vernemen we dat de aanval op ons vliegveld gepland werd omdat Goetsenhoven aanzien werd als een Luftwaffe Night Fighter Airfield of als uitwijkbasis voor Mustangen.

De aanval geschiedde op 15 augustus '44, overdag. In totaal namen 109 Halifax\*\*\* en 9 Lancaster bommenwerpers deel. Ik wil hier nogmaals onderstrepen dat alle toestellen afkomstig waren uit Engelse eenheden.

John's taak als bomb aimer bestond erin het doelwit te identificeren en de bommenlading op het gepaste ogenblik te lossen. Zijn plaats in de bommenwerper was niet zo benijdens-

waardig: Hij lag plat op zijn buik in de neus van het toestel. Het resultaat van het afgooien van zijn lading bommen, hing af van zijn berekende nauwkeurigheid.

De tijd van aanval werd vastgelegd op het middaguur, tussen 1200 en 1206 Hr. Onderweg zagen zij geen vijandelijke toestellen. Zij kregen wel wat last van de Duitse luchtafweer van Brussel en van Le Culot (Beauvechain). Op het vliegveld van Goetsenhoven was alles rustig. Geen Duitse luchtafweer.

De targets (doelwitten) konden visueel geïdentificeerd worden en er was ook hulp van de rode lichtbakens, uitgeworpen door de negen Lancaster bommenwerpers, die de Bomberstream voorafgingen\*\*\*\*. De ochtendmist was opgetrokken. Bijna alle toestellen waren in staat de targets te lokaliseren. Eén toestel viel wel per vergissing het vliegveld van Le Culot aan).

De aanval gebeurde op een hoogte van 15000 voet (4572 meter). Zij vlogen het terrein aan met een koers van 158°. Het toestel van Erricker dropte zijn bommen om 1203 Hr. In 34 seconden vielen negen bommen van 1000 pond\*\*\*\*\* en vier bommen van 500 pond uit zijn toestel. Om 1815 Hr werden foto's genomen van de aangerichte schade. Deze toonden een tiental barakken en veel kleine gebouwen die ernstig beschadigd werden. Twee verdoken schuilplaatsen (bunkers) waren vernietigd en de landingsbanen bezaaid met kraters. Op het vliegveld konden geen vliegtuigen waargenomen worden. Er werd tevens een, minder duidelijke, foto genomen vanuit Erricker's

toestel op de ogenblik van het bombardement.

Het was voor John een hele belevenis om het vliegveld van Goetsenhoven terug te zien. En hij lunchte in onze bar in een aangename sfeer. Bij het verlaten van ons vliegveld zei John "Ricky" Erricker: "This is a day to remember" en "not so many will return to the sites they bombed". (Dit is een dag om nooit te vergeten en niet zovelen zullen terugkeren naar de plaatsen die ze hebben gebombardeerd).

Als men er vanuit gaat dat 100 Halifax toestellen hun target bereikten, wil dat zeggen dat 1300 bommen ons vliegveld troffen. Bij zulk een bombardement gaat men er van uit dat er 15% blindgangers zijn (niet ontplofte bommen). Dit wil zeggen dat er nog  $\pm 130$  niet ontplofte bommen (van 1000 en 500 pond), op een diepte van  $\pm 10$  meter, op ons vliegveld liggen, waar ????. Daar ons vliegveld ongeveer 65 hectare (Ha) groot is, betekent dit, theoretisch, dat er per Ha twee bommen liggen. De oppervlakte van onze infrastructuur bedraagt  $\pm 1,5$  Ha. Dus zouden er drie bommen (1000 of 500 pond) kunnen liggen. Niet panikerende, zolang ze niet worden aangeraakt, zal er niets gebeuren.

Kunnen die met een gewone metaaldetector opgespoord worden? Neen. Er bestaan wel speciale detectoren. Maar het gebruik ervan, is enorm kostelijk.

Zelf heb ik jaren geleden, zes Duitse, intacte, mortiergranaten opgegraven. Zij werden opgeruimd door het DOVO, ontminingsdienst van Defen-

sie.

Omdat Defensie ons vliegveld, na WO II, wilde behouden, werden de bommenkraters opgevuld met het puin van o.a. de stad Tienen. Ons clublid Sylvain Winnen heeft dit zelf gezien.

John had ook een gesprek met ons voormalig clublid Louis Buelens, geboren in 1926. Hij was als 18 jarige ooggetuige van het bombardement.

### Theo Stockmans

Een groot gedeelte van deze tekst heb ik kunnen overnemen uit het Heemkundig Tijdschrift voor het Hageland en Omgeving. Dit met toelating

van Prof em. Dr Omer Steeno.

\* Distinguished Flying Cross. Verschillende Belgische piloten WOII hebben deze Britse onderscheiding ook ontvangen.

\*\* zijn F/O bijnaam

\*\*\* De Halifax B MK III bommenwerpers waren uitgerust met vier motoren van ieder 1615 PK. De hoogste bommenlast bedroeg 5889 Kg. Bij een normale bommenlast bedroeg de maximum snelheid 474 Km/ Hr, maximum reikwijdte 1657 Km en een maximum hoogte van 7300 meter.

\*\*\*\* Zij wierpen gekleurde brand- en rookbommen af. Zij werden afgegooid door het PFF (het Pathfinder For-

ce). Dit was een eskader dat voorop vloog en het doel ging zoeken en dat markeert met brandbommen, zodat de aankomende vloot bommenwerpers precies op het doel kunnen mikken. En bijvoorbeeld door mist of rookwolken van exploderende bommen hun doel niet vinden. Het Bomber Command is met die speciale eenheid begonnen "doelmarkeerders"(PFF) begonnen in augustus 1942, omdat de bemanningen voordien nooit of zelden hun doel hadden gevonden.

\*\*\*\*\* één pond is ongeveer 0,45 Kg,

## Buitenlandingen 2022

### Halve buitenlandingen

| Datum | Piloot                          | Plaats               | Toestel    |        | Afstand |
|-------|---------------------------------|----------------------|------------|--------|---------|
| 26/05 | Erwin Huybens + Theo Stockmans  | Maillen              | Duo Discus | D-2410 | 45,38   |
| 26/05 | Sébastien Mathieu               | Zwartberg            | LS6 18m    | D-0045 | 47,50   |
| 26/05 | Sébastien Mathieu               | Sint-Truiden         | LS 6 18m   | D-0045 | 33,70*  |
| 28/05 | Michaël Klofac                  | Sint Truiden         | Ka 6 E     | D-6976 | 17,40   |
| 28/05 | Loeka Rogge                     | Cras-Avernas         | Ka 23      | D-6953 | 11,43   |
| 11/06 | Theo Stockmans                  | Sint-Truiden         | Ventus 2Cx | OO-YTS | 17,40   |
| 02/07 | Glenn Hostens                   | Maillen              | ASW19      | D-6925 | 45,38   |
| 02/07 | Ruben Michaux                   | Kiewit               | Duo Discus | D-2410 | 35,5    |
| 16/07 | Mattijs Cuppens + Ruben Michaux | Eberswalde-Finow (D) | Duo Discus | D-2410 | 644,3   |
| 20/08 | Koen Pierlet                    | Sint-Truiden         | ASW 20     | OO-ZPC | 17,40   |

### Echte buitenlandingen

|       |                                 |                |            |        |        |
|-------|---------------------------------|----------------|------------|--------|--------|
| 06/05 | Ruben Michaux + Michaël Klofac  | Dilsen-Stokkem | Duo Discus | D-2410 | 59,8   |
| 19/07 | Mattijs Cuppens + Ruben Michaux | Zalesie (P)    | Duo Discus | D-2410 | 80,1** |

\* vanuit Zwartberg

\*\* vanuit Klix (D)

D: Duitsland

P: Polen

Theo Stockmans

# LX NAV Hawk

Eind vorig jaar kondigde LX NAV een nieuwe functie aan voor de S8/S10 variometers en de LX9XXX serie vluchtcomputers; live windberekening en varioberekening zonder TEK compensatie.

Windberekening zou vele malen beter zijn dan de standaard berekening van de vluchtcomputers en ook vario weergave zou het effect van wind shear uitsluiten en dus accurater zijn.

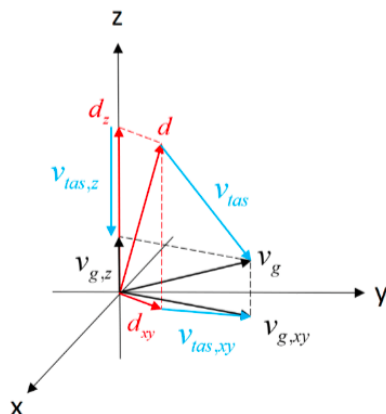
Deze nieuwe functies komen niet voor niets; ze dienen aangekocht te worden via een bijkomende licentie. Maar je kan een demo versie aanvragen die je toelaat om deze nieuwe functies een maand lang gratis uit te proberen. Ik teste deze afgelopen zomer, met een aantal vluchten in het vlakke vanuit Goetsenhoven en een aantal vluchten in de hoge Alpen vanuit Barcelonnette.

## Wat is er nu anders?

De LX Nav Hawk licentie levert een bijkomend programma met een nieuw algoritme voor windberekening en voor vario berekening. De 'klassieke' weergaves blijven nog beschikbaar dus je kan zelf nog steeds kiezen of beide naast elkaar gebruikt of niet.

De klassieke windberekening van vluchtcomputers is gebaseerd op het vergelijken van luchtsnelheid met GPS grondsnelheid en track met je heading. De klassieke gecompenseerde variometer vergelijkt een momentop-

name statische druk (via de klassieke fles of met elektronische varios via de software) met de drukopname vanuit de Totale Energie sonde.



De LX Nav Hawk software gebruikt in essentie dezelfde gegevens, uitgezonderd de gecompenseerde druk van de TE-sonde. Daarnaast wordt ook gebruik gemaakt van de gegevens van 3 gyroscopen die zich in de variometer bevinden. Het nieuwe algoritme gaat in essentie elke microseconde al deze gegevens analyseren en op basis hiervan een voorspelling maken wat je positie in 3D (hoogte, lengte-as, breedte-as) het volgende moment zal zijn. Het volgende moment wordt de actuele positie met de voorspelling vergeleken en wordt het verschil (ook wel 'de fout' genoemd) bepaald. Deze 'fout' wordt in het volgende berekeningsmoment weer meegenomen, enzovoort. Op deze manier wordt de voorspelling telkens gecorrigeerd met de fout uit de vorige momentopname, om tot een accuratere voorspelling te komen. Deze berekening gebeurt verschillende

malen per seconde. Op die manier wordt dan ook 'Live' de windrichting en windsterkte bepaald, maar kan ook je variometer indicatie bepaald worden. Het grote voordeel voor de vario indicatie is dat bijvoorbeeld windstoten geen vals beeld meer zouden geven op je vario-uitslag, wat nog steeds het geval is bij gecompenseerde variometers.

## De evaluatie in praktijk

Voor de tests heb ik bewust 2 variometer naalden op mijn variometer ingesteld; een rode die de klassieke gecompenseerde vario uitslag weergeeft, een blauwe naald voor de vario indicatie op basis van de Hawk software.

De eerste vluchten die ik met de Hawk software uitvoerde waren met start in België. Op vlak van live wind berekening merkte ik niet meteen een voordeel. Wat de variometer betreft merkte ik de eerste vlucht ook niet veel verschil, de thermiek was vrij homogeen, en beide naalden gaven gelijkaardige resultaten. Bij een volgende vlucht was het wel anders. Hier waren er grote wolkenplaten en was het wat zoeken naar de juiste plaats voor de thermiek, en had je geregeld stevige windstoten met het gevoel dat je omhoog geduwd werd. De klassieke variometer ging hier steeds omhoog, terwijl de Hawk aanduiding vlak bleef. Na een paar vergelijkingen was het duidelijk; wanneer de blauwe Hawk-naald niet po-

sitief gaat heeft het geen zin om in te draaien; bij een positieve uitslag indraaien en effectief de rode naald volgde niet lang erna ook. Dus toch een voordeel om sneller de beste kern van de thermiekbels te vinden? Wat me wel opviel is dat de uitslag van de blauwe naald duidelijk optimistischer was dan de rode naald. Maar goed, de combinatie van beide had ik met de blauwe naald de juiste aanduiding waar de kern van de thermiek is en met de rode naald de juiste aanduiding hoe sterk het stijgen was.



De vluchten in de Alpen bevestigde de ervaring met de variometer in België. Verder was is ook vooral benieuwd naar de live windberekening, want die zou in de Alpen meer van pas komen dan in België. Ik heb een aantal gevarieerde vluchten kunnen maken; klassieke bries systeem met Noord-westen wind, golf, sterke noordenwind gecounterd door de bries. In al deze omstandigheden is het belangrijk om te weten waar de wind vandaan komt, om het juiste stijgen te kunnen vinden en te voorkomen dat je naar een helling of bergmassief vliegt die niet aangeblazen wordt

zoals je zou vermoeden. Zo kan de bries, als ze sterk genoeg is, bijvoorbeeld de overheersende wind wegwerken/terugdringen maar de plaats tot waar dit gebeurt varieert op het tijdstip van de dag. Ik merkte toch dat de Live windberekening een comfortabel gevoel gaf door tijdig te weten uit welke richting de wind op een bepaalde plaats kwam, zodat je tijdig een alternatieve helling kon zoeken of best wat conservatiever te vliegen en niet teveel 'onder' de helling te raken.

Ook tijdens het golf vliegen kwam de Live windberekening van pas. Door het kennen van de exacte windrichting op elke hoogte, terwijl je eigenlijk bijna niet spiraleert, helpt het om de neus meteen exact recht tegen de wind te plaatsen. Door de live windsnelheidsberekening kan je ook volgen of de toename van de windgradient volgt en zo afleiden wanneer de golfstijgwind op z'n einde komt.

### En wat vond ik er van?

Er zijn enkele duidelijke verbeteringen aan de windberekening en de variometer weergave. De live windberekening heeft voor mij de grootste meerwaarde voor het helling- en bergvliegen. De variometer weergave is stabiel en meer betrouwbaar bij turbulentere thermiek, als de naald positief aanwijst zit er effectief ook stijgen. Maar het algoritme moet nog verbeterd worden opdat de aangegeven waarde accurater wordt, nu is de aange-

geven waarde vaak veel te hoog. Toch initieel, na enkele seconden komt die wel weer gelijk met de gecompenseerde varionaal. De licentie voor de software komt met een stevig prijskaartje van +/- 1300 EUR incl BTW. In dezelfde licentie ontvang je wel meteen ook de artificiële horizon functie mee, wat een extra veiligheidsfunctie kan zijn bij zeer slechte zichtbaarheid. Daarenboven moet je een S8/S10 vario of LX9xxx vluchtcomputer hebben die niet meer dan enkele jaren oud mag zijn omdat de nodige rekenkracht aanwezig moet zijn.

### Alternatieven?

Het 'anemol Wind Indication System' is een losstaand systeem dat wordt aangeboden door product 'RS-Flightsystems'. In essentie is het principe gelijkaardig als dat van de LX Nav Hawk, maar de Anemol biedt geen variometer aanduiding aan. Het pakket wordt geleverd met een kleine display unit en een losstaande controller-unit als rekenmodule en te koppelen met voeding, gps en druk metingen. Deze aparte module wordt aan 1000EUR incl. BTW aangeboden.

**Sébastien Mathieu**

## 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](mailto: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](mailto: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](mailto:theo@dewouw.net)).**

## Colofon

### Medewerkers

Jules Corbeels  
Mattijs Cuppens  
Arthur Koninckx  
Sébastien Mathieu  
Ruben Michaux  
Theo Stockmans  
Daan Van Den Bossche

### Foto's

Mattijs Cuppens  
Ruben Michaux  
Theo Stockmans  
Jozef Vandevorst

### Internet homepage

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

### E-mail

[cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Redactie

Mattijs Cuppens  
Fonteinstraat 22  
3000 Leuven  
tel.: 0486/76.76.34  
email: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden  
tel.: 016/76.66.96  
email: [theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)

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







