



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 30 nummer 3
Van juli tot september 2024



"Zomerbeelden"



Mechaniker Tim van Volantes herstelt de uitlaat van de Robin



Op 1 augustus ging in Goetsenhoven een wielervedstrijd door, met als gevolg dat ons vliegveld vol stond met mobilhomes...



De rem van de D6988 wordt hersteld na remproblemen

In dit nummer

In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Vliegveld	3
Milieu	3
Maandag 8 juli	4
Van droom naar realiteit:.....	5
Eerste lierdagen	6
Solo aan de lier.....	6
Eindelijk	7
Een vlucht met de OO-RAQ.....	7
Buitenlandingen.....	7
Saint-Auban 2024	8
Vlucht zonder zicht op het vliegveld.....	10
Prestaties	10
Mijn 6 uur duurvlucht.....	11
Opstijgen naar succes.....	11
103 jaar geschiedenis	12
Insecten	14
Etienne Boyen is niet meer ...	15
Het zweefvliegkamp.....	15
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon	16

Foto cover

Wim en Mattijs kregen een tip-tank van een Marchetti overhandigd door de Red Devils

Woordje van de redactie

De mooie thermiekdagen lopen op hun laatste benen of pompen. Maar er kunnen nog enkele pompdagen komen. Het jaaroverzicht is iets voor de volgende Cumulus.

Het was een drukke zomer met ons zweefvliegkamp en de opendeur. Een woordje van dank aan de talrijke helpers. Zonder hen was de organisatie van deze twee activiteiten niet mogelijk geweest.

Iets meer in detail. De opendeur, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, was een schot in de roos. Het dagelijkse hoogtepunt was het spetterend optreden van onze "Red Devils". Spijtig genoeg zou dit de laatste vertoning in de eerste thuisbasis van de Marchettis geweest zijn.

Zal er volgend jaar een opendeur komen of? Dat zullen jullie in de Cumulus van december kunnen lezen.

Ons vliegkamp konden wij weeral afsluiten met drie solo's. Het weer was niet altijd zoals wij hoopten, maar ja, dat hoort er nu eenmaal bij. Enkele dagen konden wij zelfs genieten van militaire heli's of het nieuwe transportvliegtuig van de Luchtcomponent, de A400 M. En het vliegkamp van 2025 is reeds volzet. Start op 7 juli. We kijken er naar uit.

Vanaf 1 oktober start het nieuwe winterwerkjaar. Het is dank zij dit vrijwilligerswerk dat wij onze kosten laag kunnen houden. Wacht niet tot de laatste dag om ermee te beginnen.

Eigenlijk zou het "verplicht" winterwerk niet mogen bestaan. Iedereen zou op vrijwillige basis zijn steentje tot de werking van onze club moeten bijdragen. Maar spijtig genoeg hebben wij tijdens onze laatste bestuursvergadering weeral moeten delibereren of facturen rondsturen.

Onze "verplichte" lierdagen kenden een succes dat bekroond werd met drie solo's. Midden oktober start ons lierjaar. Neem er aan deel.

Tot in onze club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **27 oktober:**
start theoretische cursus*

📅 **11 november:**
vliegdag

📅 **15 november:**
vliegdag

📅 **25 december – 1 januari '25:**
kerstkamp**

* latere data zullen medege-
deeld worden

** vanaf 25/12 kunnen de jaar-
lijkse checks reeds gevlogen
worden

Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2024

Vliegveld

Op 11 september hebben zowel ULM Goetsenhoven als onze club een voorlopige concessie getekend, opgemaakt door de stad Tienen. Deze loopt tot 31 december en vervangt de militaire concessie.

Een concessie of toelating hebben wij nodig om ten overstaan van het DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart), reglementair te kunnen vliegen.

Achter de loodsen van ULM Goetsenhoven staat nog een rood-witte, betonnen zend-

mast. In het leger jargon ook wel Bemilcom toren genoemd. Deze is er gebouwd in opdracht van Defensie. Maar zend- of ontvangst apparatuur zit er niet meer in. Tijdens de week van 07 – 11 oktober zal hij afgebroken worden.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Milieu

Op 3 juli had onze jaarlijkse inspectie van de brandblussers plaats door BGS. In de militaire loodsen werden vier schuimblussers vervangen door nieuwe. Reden: in de vroegere blussers zat, in het schuim, het product PFA(O)S. En dat is nu verboden. Tevens werd in ons clublokaal een bijkomende blusser geïnstalleerd, dit op aanraden van de brandweer.

En op 22 augustus is het keuringsorganisme ATK de elektrische zijde (?) van onze tankinstallatie komen keuren. Ook hier geen enkel probleem, we mogen ze verder blijven gebruiken.

Op 7 oktober heeft ons volgend overlegplatform plaats. Meer hierover in de volgende Cumulus.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Er werden 2 nieuwe schuimblussers voor hangar Zuid geleverd



Keuring van de pomp door ATK

Maandag 8 juli

Maandag 8 juli, de tweede week van het kamp kon van start gaan.

Dit was niet zomaar een dag, het was de dag waarop ik voor het eerst ging vliegen zonder een instructeur achter mij. Ik mocht mijn eerste 2 vluchten doen op de runway 17 en mocht vertrekken met de prachtige woorden van Theo "stap maar in, ik ga niet meer mee". Die eerste vluchten zal ik nooit vergeten, voor de eerste keer luid zingen of een beetje tegen mezelf praten ging nu allemaal omdat Theo niet meer achter mij zat.

Tot op de dag van vandaag weet ik niet vanwaar deze passie komt aangezien niemand in mijn familie ooit iets met vliegen heeft gehad. Toch voelde ik me

van jongs af aan aangetrokken tot de vliegwereld.

Al redelijk vroeg ontdekte ik de wereld van de flight simulators, die hielpen met het ontwikkelen van nog meer interesse in het vliegen.

Op mijn eerste kamp leerde ik al onder de begeleiding van instructeurs hoe een zweefvliegtuig in elkaar zat en hoe je er mee kon vliegen, als je dan stilaan meer en meer zelf mag doen dan geeft dat een zeer goed gevoel als leerling.

Ik had nooit gedacht dat ik zo vroeg al solo zou mogen gaan, de eerste week van het kamp was ik zelfs nog aan het twijfelen of ik wel solo zou mogen gaan de komende 2 weken...

al zeer goed bevriend waren. Maar om dan alle drie elkaars solo mee te mogen maken en zien met onze eigen ogen, is iets prachtigs.

Ik hoop dan ook dat dit mijn eerste stap is naar het worden van een lijnpiloot, ik heb al veel straffe verhalen gehoord over piloten die zijn gestart met zweefvliegen, die zou ik dan ook graag achterna gaan. De avonturen die ik op mijn 2 kampen heb beleefd zijn nauwelijks te beschrijven omdat het zo fantastisch was, deze belevenissen zal ik dan ook nooit vergeten.

Zo zie je maar weer dat je je droom gewoon kunt waarmaken zonder een duidelijk voorbeeld in je familie, dat maakt het zelfs nog specialer. Het bewijst dat passie en doorzettingsvermogen de krachtigste krachten zijn die in ons zitten en ervoor zorgen dat we onze doelen bereiken.

Nio Devocht

Zo was ik dan ook de eerste van het kamp om solo te mogen gaan, maar ik was niet de enige.

Noah, Lasse en ik waren de enige 3 jongens die het vorige kamp ook hadden gedaan, vandaar dat we



Boven: Nio klaar voor zijn eerste solo

Rechts: Noah, ook klaar voor zijn eerste solo in de Twin



Van droom naar realiteit: solo door de wolken

Twee jaar geleden begon de passie voor het vliegen nadat ik met mijn papa naar het militaire défilé ben geweest. Na het eerste kamp ben ik naar de Airshow van Kleine Brogel geweest en was ik erg onder de indruk van het F-16 demo team.

Mijn persoonlijke vliegavontuur begon voor mij bij het zweefvliegkamp van 2023. Mijn mama had de site van "De Wouw" gevonden en daar alle info over het zweefvliegkamp gelezen. Voor de start van het kamp heb ik eerst een initiatievlucht gedaan met Koen. Ik keek daar heel erg naar uit. De initiatievlucht was met de ASK 13 en eens ik in de lucht was kon ik alleen maar genieten... De thermiek was die dag ook heel goed en zo zijn we ongeveer een uur in de lucht gebleven. Koen had ons mooi terug beneden gezet en toen ik uit de zwever stapte wist ik dat ik dit verder wilde doen.

In mei heb ik me ingeschreven voor het zweefvliegkamp 2023. De eerste dag van het kamp was aangebroken en ik had er meteen al zin in. De kennismaking verliep vlot, het was een leuke groep en ik werd met iedereen snel goeie vrienden.

Op dit kamp waren er al vier solo's. Toen ik hen alleen zag vertrekken en hun ervaring over hun eerste solo hoorde wou ik ook heel graag solo gaan. Ik probeerde extra mijn best om zoveel mogelijk ervaring op te doen met mijn instructeur. Op het einde van het kamp lukte het vliegen al heel wat beter en ook na het kamp ben ik zo veel als mogelijk komen vliegen, zodat ik op mijn 2^{de} kamp zeker solo zou kunnen gaan.

Voor mijn 2^{de} kamp had ik ook een vriend, Eppo, overtuigd om mee te komen en te leren zweefvliegen. Elke dag van de eerste week ging het steeds beter maar ik had nog steeds wat moeite met mijn landing.

De eerste dag van de 2^{de} week ging Nio dan solo en dat motiveerde mij nog meer om mijn landing beter te maken. Die dinsdag van de 2^{de} week ging mijn landing al een stuk beter en daar was ik al heel blij mee.

10/07/2024 was de dag van mijn solo en ook die van Noah. In de voormiddag had ik Luc als instructeur en had ik één vlucht gedaan en hij zei toen dat alles goed ging maar dat er te veel wind was. In de namiddag moest Luc weg en had ik Koen als instructeur. Die namiddag was Koen dan klaar met een vlucht voor iedereen van team 01 en hij zei dat hij nog een vluchtje wou doen met mij.

Na die vlucht zei Koen dat hij er nog 1 wou doen met mij omdat mijn landing nog niet helemaal perfect was. Ik was na die vlucht

de zwever terug in piste aan het duwen en ik zag Koen zijn parachute eruit halen, waarna ik besepte dat dit mijn eerste solovlucht zou worden!

Koen nam eerst nog een mooie selfie zodat ik me die dag kon herinneren. Maar toen de cockpitkap sloot kreeg ik toch een beetje stress, maar eens ik klaar was met de sleep was al die stress weg. Mijn landing was ook heel goed, zei Koen na mijn eerste solo vlucht. Ook mijn 2^{de} solo vlucht ging goed. Die dag kwam een grote droom uit.

Vroeger dacht ik altijd dat ik militair of commercieel piloot wou worden. Ik ben nog altijd erg geïnteresseerd in luchtvaart maar of ik echt piloot wil worden weet ik momenteel nog niet zeker. Er zijn immers nog veel andere beroepen die met de luchtvaart te maken hebben, zoals Air Traffic Controller (ATC). Dat is ook iets wat me interesseert. In de tussentijd blijf ik steeds meer ervaring opdoen bij het zweefvliegen.

Lasse De Craemer



Lasse voor zijn eerste solo

Een terugblik op de eerste lierdagen van het kalenderjaar

Door een defect aan het sleepvliegtuig hebben we besloten om in het weekend van 10 en 11 augustus, evenals tijdens het lange weekend, met de lier te starten. Hoewel deze startmethode ons niet dezelfde hoogte geeft als een sleepstart, heeft het wel een aantal voordelen. Zo kan je op een dag meer starts maken, en is het bovendien een stuk goedkoper. Ondanks dat het geen superweer was, viel het over het algemeen toch wel mee. Een uitzondering was 16 augustus, waarop de weersomstandigheden niet goed genoeg waren om te vliegen.

Ondanks dat we toch enkele kabelbreuken hebben gehad, kunnen we terugkijken op een aantal zeer geslaagde vliedagen. Voor sommige piloten

waren dit hun eerste lierstarts, wat altijd een bijzondere en spannende ervaring is. Anderen hebben hun eerste lierstart zonder instructeur gemaakt, wat een belangrijke stap is in hun vliegopleiding. Maar liefst 3 leerlingen mochten voor het eerst alleen starten op de lier: Arthur, Silke en ikzelf.

De keuze voor de lierstart heeft ons uiteindelijk niet alleen kostenbesparingen opgeleverd, maar het heeft de leerlingen ook de mogelijkheid geboden om sneller vliegervaring op te doen. Hoewel het overwegend circuitvluchtjes van 3-5 minuten waren hebben de leerlingen toch de kans gehad om vooruitgang te boeken, zeker bij de landingen.

Kortom, ondanks een paar

technische hindernissen in de vorm van kabelbreuken en het gebrek aan veel thermiek, kunnen we terugkijken op een geslaagde periode. De lierstart blijft een belangrijke en nuttige aanvulling op onze vliegactiviteiten en ik kijk al uit naar de volgende keer dat de lier buitenkomt. In de tussentijd, nog veel vliegplezier met onze geliefde sleper!

Cristian Sbârciog

Voor het eerst solo aan de lier

Omdat de sleper kapot was, moesten we in het weekend van 10 en 11 augustus, en ook het daaropvolgende lange weekend, lieren. Aangezien het weer niet ideaal was en ik graag wat meer recente ervaring met de lier wilde opdoen, was dit een uitstekende kans. Op 11 en 15 augustus was ik komen vliegen, en toen merkte ik al dat het soepel ging en de instructeurs steeds minder hoefden te zeggen. Op 17 augustus kwam ik opnieuw vliegen. Eerst deed ik een normale vlucht met Eric, en ook die verliep zeer vlot. De tweede vlucht vloog ik met Theo. Om solo te mogen gaan, had ik nog een gesimuleerde kabelbreuk nodig, wat tijdens deze vlucht gebeurde. De kabel "brak" op 150 meter, en ik maakte een verkort circuit. Verder gebeurde er niets bijzonders, en na de landing sprak Theo de fameuze

woorden: "Ja, ik ga je solo laten vertrekken hè."

Ik mocht dus direct nog een keer vertrekken, maar nu zonder iemand achter me. Deze vlucht verliep ook zonder incidenten, en ik was enorm blij om gelost te worden aan de lier. Ik

kijk al uit naar de volgende keer dat ik aan de lier maghangen. Bedankt aan alle instructeurs die met mij aan de lier hebben gehangen, en aan iedereen nog veel mooie vluchten toegewenst!

Cristian Sbârciog



Cristian maakt zijn eerste solo lierstart

Eindelijk

Mijn interesse voor zweefvliegen is voornamelijk gekomen doordat mijn ouders ook zweefvliegen, ik was dus ook al vroeg geïnteresseerd, en ben ook door hen in De Wouw terecht gekomen, ik denk dan ook dat zij heel blij en een beetje gestresseerd waren op mijn eerste solo. Ik ben nu natuurlijk nog steeds heel blij, ik hoop dat ik nog veel plezier zal beleven in De Wouw, en in de toekomst is het een droom om militair piloot te worden.

Remo Nuyts



Remo, solo in de ASK13

Een vlucht met de Cessna OO-RAQ

Arthur en ik hebben de Cessna gekuist en we hebben daarna vlucht gemaakt op 10 augustus:

Onze ervaring met motorvliegen

Op 10 augustus besloten



Arthur en ik om onze gebruikelijke zweefvliegactiviteiten even te verruilen voor een andere ervaring: een vlucht in de Cessna.

We waren benieuwd hoe deze twee vormen van vliegen zich tot elkaar verhouden.

De checks zijn er zowel bij het zweefvliegen als bij het motorvliegen. Alleen zijn er wel wat verschillen, je moet met veel meer rekening houden. Je moet je motor controleren wat je bij het zweefvliegtuig uiteraard niet doet.

En dan was het zo ver we gingen opstijgen. Bij het zweefvliegen is

hier een heel proces voor. Bij het motorvliegen is het gewoon aankondigen en weg.

Hier is het niet de moeilijkheid

met het balanceren op het hoofd wiel.

Eenmaal in de lucht merkten we nog meer verschillen. Bij het zweefvliegen moeten we de hele tijd naar thermiek zoeken om zo lang mogelijk te kunnen blijven vliegen. Bij een motorvliegtuig had Christophe onze super piloot van de Cessna gevraagd waar we langs wouden vliegen en zo was er een hele vluchtvoorbereiding gemaakt. De landing was het meest vergelijkbare met het zweefvliegen. Het gemakkelijke aan het motorvliegen is dat je jezelf kan taxiën. Onze vlucht zit er op.

Nog eens bedankt aan Christophe voor deze mooie vlucht het was een super ervaring.

Jules Vandermeulen

Buitenlandingen

Buitenlanding op een ander vliegveld

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand (km)
09/06	Glenn Hostens	Venlo	Duo Discus	D-2410	109,5
14/06	Erwin Huybens	Sint Truiden	ASW 19 WL	D-6925	17,5

Echte buitenlandingen

Tot nu toe geen enkele

Theo Stockmans

Bergvliegstage Saint-Auban 2024

Bergvliegstage viel bijna in het water

Na de Bergvliegstage van vorig jaar in September kriebelde het om terug te gaan. Om te ontsnappen aan het Belgische weer hebben we dit keer een stage in het hoogseizoen geboekt. Enkele dagen na onze inschrijving kregen we een mail van het secretariaat dat die week eigenlijk al volzet is en hun website niet up to date was. Teleurgesteld maar niet ontmoedigd hebben ze na enkele mailtjes en telefoontjes toch nog iets kunnen regelen voor ons.

De heenreis verliep redelijk vlot. Na 10h rijden en 4h laden kwamen we zondagavond aan op het vliegveld met de elektrische wagen van Glenn. Nadat we ons hadden geïnstalleerd zijn we direct het zwembad ingedoken want het was er 35 graden. Heel de week is het rond dezelfde temperatuur gebleven.

spreken. Kort daarna werden we al aan de Hangars verwacht voor de eerste vlucht. Glenn was eerst aan de beurt. Na zijn vlucht met de instructeur mocht hij meteen solo vertrekken.

Rond 15h30 was het aan mij om samen met Olivier op pad te gaan in de Arcus. Boven Collette hebben we wat hoogte gewonnen om via de Vaumuse naar Authon te vliegen. Vanwege de zwakke noordelijke wind werkten deze hellingen niet zo goed. Hierdoor kwamen we laag aan bij Authon. Olivier nam de controles over om met grote inclinatie te spiraleren dicht bij de helling. Hij vertelde me om dit nooit te proberen als ik alleen vloog. Eens we hoog genoeg waren konden we onze reis verderzetten richting het parcours. Met als doel om het 'lokale' gebied goed te leren kennen. Zo liet hij mij expres op lagere hoogte komen om te leren optimaal van de hellingen gebruik te maken.

gen en overland vliegen. Vandaag werd er gewaarschuwd voor grote onstabiele en onweers in de late namiddag. Om 12h30 vertrek ik als eerste samen met de instructeur. Deze keer met de bedoeling om de vallei van Barcelonnette Sint-Crepin te gaan verkennen. Met een wolkenbasis van 3500m was de oversteek van de Dormillouse naar Grand Bérard vrij eenvoudig. Verder naar het noorden steeg de wolkenbasis nog meer waardoor we hoge snelheden konden halen om via Briançon naar het hooggebergte Les Ecrins te vliegen. Het uitzicht op deze ruwe witte bergtoppen o.a. Glacier

Blanc is adembenemend. Gelukkig hadden we zuurstof aan boord en konden we samen met een roofvogel in de pomp klimmen tot 4200m. Op dit punt waren we terug lokaal van Saint-Auban en konden we zonder spiraleren terugvliegen via het parcours tot aan Lac de Saint Croix en daarna terug naar het vliegveld. De prestatie van de Arcus blijft mij verbazen. Hierna was Glenn aan de beurt. Er werd mij voorgesteld of ik wilde vertrekken met de Discus. Vanwege de onweerswolken in de verte en de vermoeidheid van de vorige vlucht heb ik dat aanbod uitgesteld naar de volgende dag.

De eerste keer solo in de Bergen.

Goed uitgerust en na een grondige briefing van de instructeur was het tijd om alleen op pad te gaan met Discus 2C 18m. Zijn briefing over het toestel ging als volgt "C'est un planeur comme un autre." Vanwege de vroege start was het niet gemakkelijk om weg te geraken. Na een tijdje zweten op lage hoogte was het eindelijk gelukt om hoog genoeg te ge-



Maandag ochtend werden we vriendelijk ontvangen en ontmoetten we onze instructeur Olivier Darroze (Wereldkampioen in de 18m-klasse in 2008) Na de meteo briefing volgt een briefing met de instructeur om de intenties van de week te be-

Dag twee

S 'ochtends worden we na het petit déjeuner zoals gewoonlijk verwacht op de meteo briefing. Waarna we samen met de instructeur de vlucht van de vorige dag bespreken en hij ons wat tips meegeeft over het bergvlie-

raken om door te vliegen naar Authon en vervolgens naar de Auribeau. Iedere 20 minuten moesten we oproepen om onze hoogte, positie en intentie door te geven aan de instructeur. Ik kreeg goedkeuring om naar Blayeul te vliegen. Hier was het mogelijk om te klimmen tot 3400m. De thermiek was sterk en betrouwbaar. Er hing een eenconfluence richting troisévechés en wilde de kans niet laten schieten om het parcours solo gevlogen te hebben. Ik kreeg goedkeuring van de instructeur om de oversteek te maken op voorwaarde dat ik lokaal bleef van het vliegveld rekening houdend met een glijgetal van 25. Eerst tot aan de Dormillouse gevlogen en daarna het parcours gevolgd via Serre de Montdenier tot aan Gorge du verdon. Waarna ik over het vliegveld van Puimoisson ben gevlogen om daarna via de vallei terug te vliegen. Het weer was nog te goed om te landen waardoor ik weer hoogte heb gewonnen aan Collette om verder te vliegen naar Malaup (in de buurt van Gap)



en weer terug. Glenn heeft die dag een lange vlucht met Olivier gemaakt. Redenen te meer om die dag mooi af te sluiten in een gezellig restaurant in het pittoresk dorp.

De langste vlucht.

Na een ochtend loopje rond het vliegveld kregen we te horen op de briefing dat Olivier zich vandaag had vrijgemaakt om heel de dag met mij te vliegen. Ook Glenn had ambitieuze plannen. Vroeg vertrokken en na de eerste pomp was snel-

heid maken de boodschap. We bleven nergens langer draaien dan nodig en verplaatsten ons snel van berg naar berg. Al snel waren we boven de Morgon en het zag er goed uit richting het Zuiden. We vlogen door naar Mont Viso. Net over de Italiaanse grens. Verder boven Italië heerste een heel ander weer systeem met een veel lagere wolkenbasis. Waardoor we besloten om

meer naar het noorden te vliegen. Doorvliegen naar de ski gebieden zoals Les Deux Alpes en Alpes D'huez was te onzeker waardoor we besloten om het Ecrins gebergte te doorkruisen naar het Westen richting Pic de Bure en Aspres. Hier was het wolkendek wat lager maar het lukte ons om via 'lepetite parcours' terug te vliegen naar Saint-Auban en door te gaan tot Lac de Saint-croix. Het was nog te vroeg om te landen waardoor we via het Parcours naar Briançon zijn gevlogen. Op onze terugweg zijn we Glenn tegengekomen wat uitdraaide in een race richting het vliegveld. Weer een geslaagde dag na een vlucht van 570km.

Het verdere verloop.

De volgende dag heb ik opnieuw solo mogen vliegen met de Discus. Een bespreking van de andere vluchten zou ons te ver leiden. We hebben geluk gehad met het weer waardoor we iedere dag hebben kunnen vliegen en op 6 dagen tijd meer dan 25h gevlogen hebben. Wie wil leren bergvliegen is de club CNVV in Saint-Auban zeker een aanrader. Vriendelijke en professionele begeleiding, een performante vloot en een ideale geografische ligging.

Jens Gemis



Mijn eerste vlucht zonder zicht op het vliegveld

Na het behalen van mijn theorie-examen en mijn eerste solovlucht, was de volgende stap in mijn vliegopleiding de overlandvlucht. Ik koos voor de 100 km met FI en zou deze uitvoeren met André Ruymen. De vlucht vond plaats op 10 mei. Om 9 uur kwam ik aan in het clublokaal en begon aan de laatste voorbereidingen. Ik controleerde de meteo en de NOTAM's. Het belooft een mooie dag te worden, want Skeyes voorspelde excellent soaring capabilities.

Om tien uur was het tijd voor de briefing, waarna we de toestellen buitenzetten. Ons vliegtuig voor de dag was de prachtige Duo Discus. We maakten het toestel gereed en vulden de nodige papieren in. Na nog even te hebben gegeten, waren we helemaal klaar voor vertrek. We plaatsten de Duo in piste en ons avontuur begon.

Al snel vonden we een eerste thermiekbél en stegen we tot de wolkenbasis, die op dat moment rond de 1400 meter lag. Zelfverzekerd, maar toch ook voorzichtig, vertrokken we richting ons eerste keerpunt: Avernas. We rondden het keerpunt succesvol en vlogen verder naar Zwartberg. Na Sint-Truiden begon het echt goed te gaan; vanaf ongeveer halverwege Hasselt waren bellen van 3 meter per seconde geen uitzondering meer. Zonder problemen bereikten we Zwartberg en rondden ook daar ons keerpunt.

Nu resteerde alleen nog de terugvlucht naar huis. Gelukkig hadden we de wind mee, en wat ging dat snel! Ik vond al dat de vlucht naar Zwartberg vlot ging, maar de terugkeer naar

Tienen duurde nog minder lang. Op dit laatste deel van de vlucht hebben we nauwelijks moeten draaien, en vanaf halverwege tussen Hasselt en Sint-Truiden hadden we genoeg hoogte over om wat meer snelheid te maken. We duwden de neus naar beneden en vlogen met 180 km/u naar de finishlijn. De 100 km was geslaagd.

In Tienen waren de omstandigheden intussen verslechterd. We wilden nog naar Hasselt vliegen, maar moesten eerst klimmen in zwakke thermiek. André nam even de controle over om de thermiek beter te voelen en ons te centreren, wat uiteindelijk lukte. Door het vele draaien werd ik echter een beetje duizelig, dus besloten we om te landen.

Samenvattend was het een fantastische vlucht die ik nooit zal vergeten. Bedankt, André, voor het helpen realiseren van deze ervaring!

Cristian Sbârciog

Prestaties

Gingen solo

op 23 juni
Remo Nuyts

op 08 juli
Nio Devocht

op 10 juli
Lasse De Craemer
Noah Texier

Gingen solo op de lier

Arthur Koninckx
Cristian Sbârciog
Silke Grymonprez

Behaalden hun 1000m hoogtewinst*

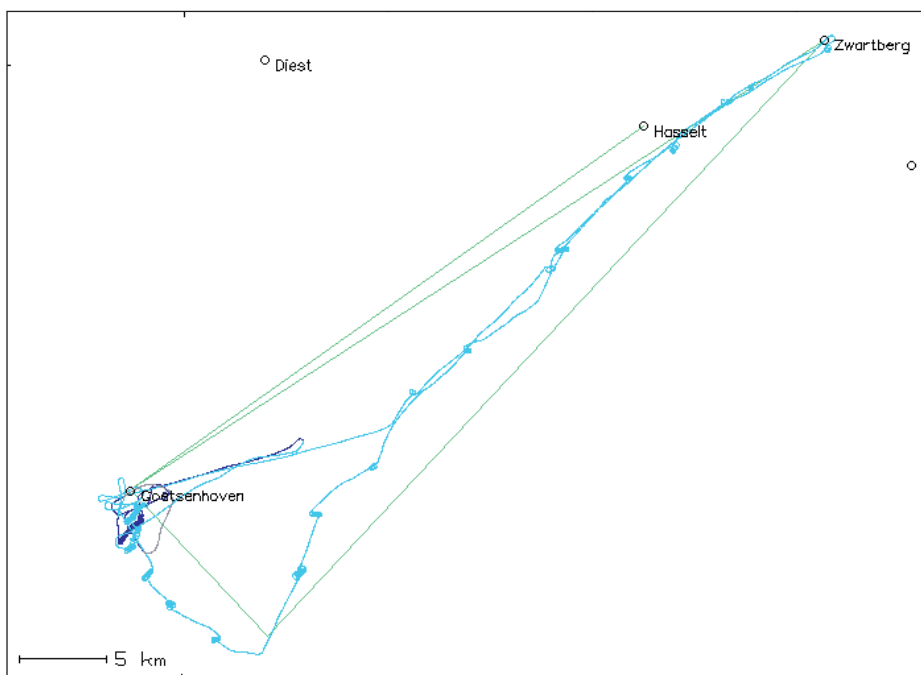
Silke Grymonprez
Andrik Vivignis
Dennis Lorson

Behaalden hun 5 uur duurvvlucht*

Steve Billiard
Dennis Lorson
Cristian Sbârciog
Christophe De Brabanter

Theo Stockmans

* deze proeven moeten nog wel gehomologeerd worden door de Sportcommissie



Mijn 6 uur duurvvlucht in D-6953

De briefing was begonnen in de ochtend. Maar het was jammer genoeg blue sky. Maar voor mij was het geen probleem. En daar stond ik dan.

Klaar om te vertrekken op piste 24. Er was een beetje wind in de as. Maar met volle moed vertrok ik met sleeppiloot Christophe De Brabanter. Ik werd gelost rond 500 meter. De eerst pomp heeft mij tot 1300 meter kunnen brengen en hiermee kon ik al verder. Maar ik heb strikt gekeken waar en hoe hoog ik mocht vliegen. En na mijn eerste pomp vloog ik achter Goetsenhoven door richting Wallo-

nië en daar pakte ik mijn 2 de goeie pomp. En daar spotte ik de Ka 8.

En die was ook aan het pompen onder mij. En wanneer ik weg vloog hoorde ik Andre Ruymen zijn motor opzetten. Een paar uur later was ik aan het pompen boven Landen. Samen met de D-2363 en we hebben boven heel Landen gepompt en zelfs boven mijn school.

Op mijn terugvlucht zag ik een grote wolk en dacht ik dat zal wel pompen. Maar als ik eronder vloog was het -3 m/sec. Maar ik bleef nog steeds door-
doen tot dat alle pompen uit

de lucht waren. Opeens, terwijl de piste veranderde, kreeg ik een bezoekje van Christophe in de Robin. Die met zijn vleugels waggelde. En dan na mijn laatste pomp, ging ik in het circuit van piste 35. En iets erna hoorde ik Sébastien ook in het circuit gaan en achter hem een motor vliegtuig. Maar toch heb ik een professionele landing kunnen maken. En dan bleek mijn 5 uur niet zo moeilijk te zijn geweest. En twee weken later heb ik er nog één gedaan, Maar dat artikel is voor de volgende Cumulus.

Andrik Vivignis

Opstijgen naar succes. Het verhaal van mijn zweefvliegexamen

Na bijna twee jaar zweefvliegen was het op 25 augustus eindelijk tijd voor mijn praktijkexamen. Oorspronkelijk stond dit gepland voor 16 augustus, maar door een probleem met de sleepvliegtuig werd het uitgesteld. Achteraf gezien was dat misschien maar goed ook, want op de 16de was het zulk mooi weer dat we helemaal niet gevlogen hebben.

Rond 9 uur arriveerde ik in het clublokaal en begon met de voorbereidingen voor de vlucht. Ik controleerde de NOTAM's en het weerbericht, maar er was niets bijzonders te melden. Wel werd er wat wind voorspeld, maar omdat ik de dag ervoor al met meer wind had gevlogen, maakte ik me daar geen zorgen over. Na de briefing checkte ik het toestel, de D-6901, en die was volledig in orde. De examiner, René Paredis, arriveerde om 12 uur. Gelukkig had ik de benodigde papieren de week ervoor al gescand en naar hem toegestuurd, zodat we geen tijd hoefden te verspillen aan

administratieve rompslomp.

We begaven ons naar de startbaan, controleerden het vliegtuig nogmaals en zetten het in piste. Het was een mooie dag met veel thermiek en we hadden al gezien dat enkele zweefers hoge hoogtes hadden bereikt. Het leek erop dat we het examen in één vlucht konden afronden. Toch niet, want tijdens de sleep zagen we de mooie cumuluswolken voor ons oplossen, waardoor er een groot blauw gat ontstond. We vonden geen thermiek en moesten al na 14 minuten landen. Opnieuw proberen dan maar!

De tweede poging was succesvoller. We vonden thermiek en wisten door te stijgen tot aan de wolkenbasis, die rond de 1200 meter lag. Alle oefeningen verliepen vlekkeloos en we vlogen nog wat rond. Na anderhalf uur vonden we het welletjes en besloten we rustig aan te gaan landen. Toen troffen we echter een thermiekbelt

met een stijgsnelheid van 3,5 meter per seconde. Die konden we natuurlijk niet laten liggen, dus draaiden we in en zaten we binnen een paar minuten weer aan de wolkenbasis. Toch moesten we gaan landen omdat er nog papierwerk op ons wachtte. Omdat het maar niet wilden zakken, opteerden we voor de geforceerde daling: duiken aan 150 km/u met volledige remkleppen (en dan gaat het echt snel omlaag!).

Na de landing was het tijd voor de papieren en de definitieve beoordeling. Gelukkig was ik geslaagd! Ik wil iedereen die mij de afgelopen twee jaar heeft geholpen enorm bedanken om dit mogelijk te maken, en ik wens iedereen nog veel mooie vluchten toe. Tot in de lucht!

Cristian Sbârciog

103 jaar militaire geschiedenis op ons vliegveld

Deel 2: WERELDOORLOG II - DE BOMBARDEMENTEN

1940: Duits bombardement

Voor België begon WO II op 10 mei 1940. Kleine formaties Duitse vliegtuigen bombarderen alle Belgische militaire vliegvelden, ook Goetsenhoven. Ons vliegveld werd in drie golven geraakt. De eerste golf bereikte het vliegveld omstreeks 5 uur 's morgens en bestond waarschijnlijk uit Dornier Do 17's. De laatste formatie bestond uit de beruchte JU 87's, Stuka's, waarvan het ijzingwekkend geloei gemakkelijk herkenbaar was.

Het vliegveld werd op een selectieve wijze getroffen. Zodanig dat de Duitse bezetters weinig moeite hebben gehad om het grootste deel van de infrastructuur weer te benutten. Enkel de meest oostelijke hangar, werd volledig vernield. Zeven militairen lieten het leven, waaronder een dokter.

Er vielen ook verschillende burgerslachtoffers in Goetsenhoven. En ik wil het hier toch speciaal hebben over de familie Moureau – Drossart. Zij hadden twee zonen en twee dochters. Zij baatten een café uit, gelegen tegenover het vliegveld. Als je bij ULM Goetsenhoven buiten rijdt en je zou rechtdoor rijden aan de andere zijde van de Hannuitsesteenweg in 't veld. Nu is dat volledig verdwenen (zie foto).

Gans de familie (zes personen) zijn omgekomen.

Er wordt verteld dat de Duitse bezetting bestond uit 900 à 1000 man. In 1942 bestond de voornaamste opdracht uit de opleiding van chauffeurs en motorrijders. De Duitse luchtbewegingen boven Goetsenhoven blijven beperkt.

De zuidelijke kant wordt voor het eerst in gebruik genomen. Onze militaire loods, of hangar zuid, bestond reeds vóór WO II. Volgens oud clublid Gerard Depraetere, zouden de Duitsers er de "platte" daken bijgebouwd hebben. Ook hebben zij er een bar gebouwd. Die situeerde zich achteraan de loods motor. Onze club gebruikte dat gebouw als bar en opslagplaats van vliegtuigbenzine. Dit tot waneer ons huidig clublokaal er kwam in 1962. Het gebouw werd afgebroken door Paul Meurrens einde jaren zeventig begin jaren tachtig omdat het moest plaats maken voor de bouw van de loods motor.

Meer info over dit bombardement kun je terugvinden op: <https://18daagseveldtocht.be/militaire-luchtvaart/1ste-luchtvaartregiment/>



1944: Geallieerd bombardement

Op 15 augustus 1944, om 11 uur 's morgens, luidt de doodsklok weer boven Goetsenhoven. Waar die dag nochtans een dorpsfeest moet plaatsvinden. Geallieerde vliegtuigen (allemaal Engelsen) bombarderen opnieuw het vliegveld. Volgens het rapport van het "Bomber Command" bestod de groep uit 106/ 109 Halifaxes en 9 Lancasters. De opdracht van deze laatsten was het afschieten van lichtkogels om het doel aan te duiden. Zij behoorden allen tot de 8ste Group.

Verder zegt het rapport: . *Klaar boven het doel met gematigde tot goede zichtbaarheid*
- *weer: weinig wolken over het hele traject. Klaar boven het doel met gematigde tot goede zichtbaarheid.*

- *Voorlopige schadeverklaring:*

De schade tot het vliegveld is wijd verspreid, zes tot zeven loodsen zijn gedeeltelijk vernietigd of beschadigd, zeven tot tien kazernegebouwen zijn erg beschadigd, het transformatorhuis is vernietigd en vele kleine gebouwen zijn zwaar beschadigd. Twee overdekte (vliegtuig)schutplaatsen zijn vernietigd en taxiwegen zijn verspreid afgesneden door kraters. De landingsplaatsen zijn volledig belemmerd. Er zijn geen zichtbare vliegtuigen op het vliegveld.

Bovenaan rechts zie je onze militaire loods, waar er bijna geen bommenkraters te bespeuren zijn.

Het terrein werd herschapen tot een maanlandschap. Een ruwe schatting leert ons dat er ongeveer 1300 bommen op ons vliegveld werd vanop een hoogte van ± 5000 meter.

10% hiervan zouden blindgangers zijn. Dus 130 stuks. Maar zolang ze niet aangeraakt worden, gebeurt er niets. Jaren geleden, bij werken aan het oude chauffagelokaal, heb ik zes Duitse mortiergranaten opgegraven. Het DOVO heeft ze komen ophalen.

In de Cumulus jaargang 28 Nr 3, staat een uitvoerig verslag van dit bombardement.

Op 31 augustus 2003, bracht de Engelse Flight Officer (F/O) John W. Erricker DFC en echtgenote Norma een bezoek aan onze club. Zijn bijnaam of nickname was Ricky. Hij was bommenrichter of bomb aimer in één van de Halifaxes.

Theo Stockmans



Insecten

In dit nummer van de Cumulus ga ik het hebben over een paar insecten. Insecten die ik een maand geleden op dezelfde plant, een distel, heb waargenomen: de steenhommel en de dagpauwoog. Het zijn twee zespotige dieren die niet zeldzaam zijn.

De steenhommel

Behoort de vliesvleugeligen, d.w.z. de vleugels zijn doorzichtig. De hommel die je op de foto kunt zien is een mannetje. Het insect heeft een gele band vooraan op het borststuk, zoals op de foto. Is een hommel gevaarlijk, neen. De steek kan wel pijn doen. En daarna sterft het dier, zoals ook bij wespen en bijen. Terwijl een hommel bezig is om nectar en stuifmeel te verzamelen, kun je hen voorzichtig aaien over hun rug. Voel maar eens wat een heerlijk zachte bontjas hij aan heeft. Ik heb dat reeds verschillende malen gedaan. Het dier doet gewoon verder.

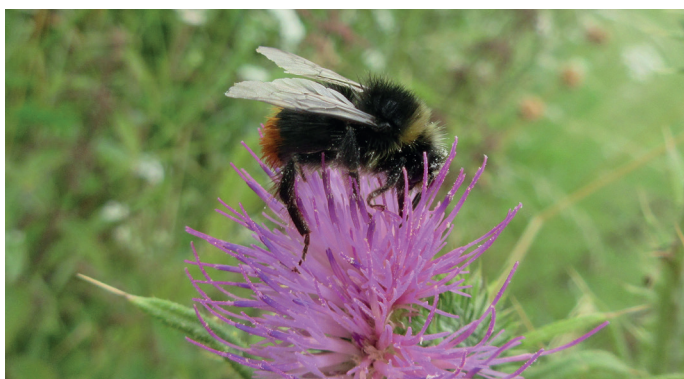
De nectar en stuifmeel dat verzameld wordt, brengen de werksters naar de koningin, zij heeft dat nodig voor het voeden van de larven.

De dagpauwoog

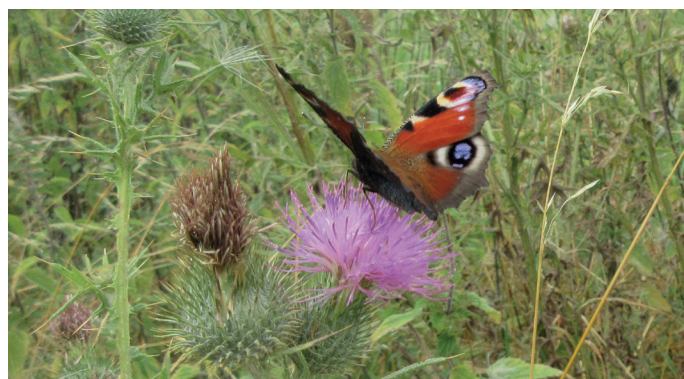
Dit is een van bontst gekleurde vlinders in Europa. Men kan hem zelfs tegenkomen tot in Japan. Aan de binnenzijde van de vleugels neemt men vier oogvlekken waar. En zoals bij alle vlinders worden zijn vleugels, onder en boven, bedekt met talloze schubjes.

Het is een vrij grote vlinder met een spanwijdte van 50 – 60 mm. Hij is voornamelijk te zien in de zomer. Het is ook een insect dat als volwassen vlinder overwintert in huizen of schuren. Maar hij is moeilijk waar te nemen omdat de onderkant van de vleugels een donkerbruine kleur heeft. Tevens zit hij met gesloten vleugels. Ik ben er al verschillende tegen gekomen. In de lente ontwaken de dieren weer om te paren en eieren af te zetten. De wijfjes leggen eitjes (tussen 800 en 1000), vooral, op de brandnetel. De zwarte rupsen hebben geen last van de brandharen. Het verpoppen gebeurt aan de plant of in een gebouw.

Theo Stockmans



Een steenhommel



Een dagpauwoog



Het signalenvierkant werd grondig opgefrist

Etienne Boyen is niet meer

De anciens onder ons zullen Etienne zich nog wel herinneren. Hij is op 24 juli 2024 overleden. Hij was 75 jaar

In 't kort zijn CV. Hij werd lid van onze club in 1991. Van 1995 tot 2004 maakte hij deel uit van het zweefbestuur. Waar hij van 2002 tot 2004 de functie van voorzitter bekleedde. Van 1997 – 2000 was hij lid van het hoofdbestuur.

Samen met zijn echtgenote Marceline, baatte hij onze bar uit van 1999 tot 2009. Hij was tevens eigenaar van de Ka 7 OO-ZWR. Dat toestel dat een schaats had, voorzag hij van een neuswiel. Zijn specialiteit als de RWY 24 in gebruik was: bij zijn laatste daglanding raakte hij de grond op het einde van de piste aan hoge snelheid en draaide dan

links af richting militaire loods. En hij reed behoorlijk ver. Met dat toestel behaalde hij in de Charron telkenmale een 4^{de} plaats in de tweezittersklasse, dit in 1998 en 1999.

In 2000 ben ik samen met Eti-

enne naar het Australische Tocumwal geweest. Daar vloog hij met een Discus CS een 300 Km. Verder wilde hij niet. Daarvoor was hij niet naar de andere kant van de wereld gekomen.

Theo Stockmans



Etienne in zijn Ka 7 OO-ZWR

Sfeerbeelden van het zweefvliegkamp



Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

- ☐ 6,20 voor 1/4 pagina
- ☐ 12,40 voor 1/2 pagina en
- ☐ 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met de redactie: cumulus@dewouw.net

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Lasse De Craemer
Nio Devocht
Jens Gemis
Remo Nuyts
Cristian Sbârciog
Theo Stockmans
Jules Vandermeulen
Andrik Vivignis

Foto's

Mattijs Cuppens
Jens Gemis
Theo Stockmans
Yannick Wettinck

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.

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).



VLIEGVELD GOETSENHOVEN
OPEN DEUR



RED DEVILS
FLY-IN EN INITIATIEVLUCHTEN
OLDTIMER VOERTUIGEN
KINDERANIMATIE
LIVE MUZIEK

TICKETS VIA WWW.DEWOUW.NET EN WWW.ULMGOETSENHOVEN.BE

31 AUG & 1 SEPT 2024
VLIEGVELD GOETSENHOVEN

KONINKLIJKE Vliegclub De Wouw € 6/8 VVK - € 8 ADK (TOT 12 JAAR GRATIS) DEUREN OPEN VANAF 10U

ULM Goetsenhoven

Godts Fly Media VANDERMEULEN Lineage MS2000
tien FAIS SHOKUNDO



