

NEWS

périodique trimestriel
de uitgave

KONINKLIJKE Vliegclub
DE WOUW



AEROclub ROYAL
LE MILAN

Nº 3

1988 trimester 3

Verantwoordelijke uitgever:

STOCKMANS Theo

Nerm 123

3320 HOEGAARDEN

In dit nummer :

. Le mot du président	1
. Het woordje van de voorzitter	2
. Charron beker	4
. Gezocht ?	5
. Rangschikking Charron beker	6
. Van de redactie	6
. Sectie motorvliegen: Aktiviteiten	7
. Section Moteur : Les activités	9
. Zweefvliegen in JOEGOSLAVIE	11
. Field Landings	13
. Het plafond	14
. Clubnieuws	18
. Een wedstrijd in GOETSENHOVEN	18
. The BRUSSELS CTR Rally (N + F)	19
. Het zilveren FAI zweefvliegbrevet	21
. Old Timer vliegshow in SCHAFFEN	26
. TMA BEAUVECHAIN	27
. Een doordenkertje	29
. Theoretische examens zweefvliegen	29

Verleenden hun medewerking :

MATTERNE B, PERIN P, STOCKMANS T, VAN ELDEREN H, VAN HAESENDONCK P,
WINNEN Sandra .

—Teksten voor het volgend nummer worden bij STOCKMANS Theo verwacht tegen 15 november 1988.

—Dit clubblaadje werd op geen professionele wijze samengesteld, ik weet het. Het lag vooral in mijn bedoeling dit infoblaadje wat zuurstof toe te dienen (laatste uitgave dateert van een jaar terug).

Le mot du président

La prochaine sortie de la revue club, qui me fait grand plaisir, est une occasion pour moi, d'essayer de faire le point, après deux ans et demi de mandat, pendant lequel j'ai essayé, comme mes collègues administrateurs, de faire pour un mieux, sans pour cela avoir la prétention d'être parfait.

Je ne m'attarderai pas sur le plan administratif où apparemment il n'y a plus de gros problèmes. Cela ne veut pas dire que tout est en ordre, mais ce domaine s'affinera progressivement.

En ce qui concerne la section vol à voile, je ne vous cacherai pas que je suis heureux de voir son développement se poursuivre, les résultats d'épreuves diverses s'engranger régulièrement et la liste des solos s'allonger continuellement. Le dynamisme, la persévérance et la volonté de ses dirigeants et de ses membres font plaisir à voir et mon seul souhait est qu'elle continue dans cette voie, d'autant plus que la section s'est encore enrichie de deux full moniteurs. A tous mes plus vives félicitations.

Quant à la section moteur, je dois constater que si elle n'a pas encore retrouvé une activité débordante, elle est cependant en progrès tant sur le plan du nombre de vols que sur les activités organisées. A noter également que les nouveaux élèves s'amènent régulièrement et que la vitalité du monitoring se reflète efficacement sur tous ses éléments. Le travail de relance doit encore se poursuivre et j'espère que chacun de ses membres apportera une pierre valable pour la reconstruction de l'édifice. Plusieurs bonnes idées sont en l'air. Reste à les concrétiser dans la réalité avec la collaboration de tous, dans un esprit club qui fait passer l'intérêt général avant l'intérêt particulier. Le dévouement de tous envers la section reste la base indispensable d'un renouveau total, capable de donner satisfaction à l'ensemble de la section.

Enfin ~~si~~ vous me permettez d'aborder la rubrique des travaux à réaliser dans le cadre de la rénovation et de l'amélioration de l'infrastructure.

La réparation du clubhouse avance bien et je me dois de féliciter vivement les équipes de travail qui, franchement, sont admirables. Le toit a été terminé, sauf la mousse anti-eau qui doit encore être injectée dans les ouvertures du faitage. L'installation électrique est en voie d'achèvement, de même que le nouveau plafond qui sera terminé pour le 10 Septembre. La porte d'entrée, exécutée de main de maître est en place et l'arrière du bâtiment sera lui aussi remis à neuf (porte et fenêtres) dans un délai relativement bref. Pour information, la station météo est en cours de montage et avance aussi vite que possible, car il s'agit d'un travail de précision. Le mur ouest intérieur a été achevé par un recouvrement en crépi réalisé d'une manière impeccable. Pour compléter le programme prévu, il faudrait encore que la station d'essence soit remise en ordre, ce qui je l'espère sera fait avant la fin de l'année. Quant au remplacement des pignons en bois, par une couverture étanche en PVC, elle sera exécutée en septembre. Tous ces travaux sont ou seront couverts financièrement par les ressources obtenues par des activités diverses de façon à ne pas puiser dans les rentrées des sections. En cela je crois pouvoir dire que ce programme peut être considéré comme une réussite.

D'autres espoirs ont déjà pris corps pour 1989 avec entr'autres le renouvellement des deux murs du clubhouse, la création d'un parking à côté du hangar II etc...

Nous reviendrons sur ces points ultérieurement.

Je conclurai ce message en adressant un chaleureux merci à tous les membres qui ont bien voulu payer de leur personne pour le bien du club, à tous les dirigeants qui bien que parfois incompris, ont malgré les bourrasques, persévéré dans la ligne de conduite que s'est fixée le conseil d'administration, lequel ne cherche et ne cherchera qu'à faire progresser l'aéroclub royal LE MILAN, dans le sens de la satisfaction générale, en toute honnêteté et surtout de la sécurité de tous.

Puisse l'avenir voir se continuer cette politique et, la compréhension réciproque de même que le dialogue permanent, s'instaurer de plus en plus, en dehors de toutes autres considérations. En mon nom et au nom du conseil d'administration, nos plus vifs remerciements à tous et nos meilleurs vœux de réussite et de grand plaisir au sein de VOTRE CLUB.

P.Perin

Het woordje van de voorzitter
=====

De volgende uitgave van het clubblad, dat mij werkelijk plezier doet, is voor mij een gelegenheid om de stand van zaken trachten na te gaan, dit na twee en een half jaar voorzitterschap, tijdens hetwelke ik, samen met mijn collega's beheerders, geprobeerd heb het beste ervan te maken, zonder evenwel aanspraak te willen maken op de perfectie.

Ik begeef mij niet op het administratieve vlak waar er zich blijkbaar geen grote problemen meer voordoen. Wat niet wil zeggen dat alles op wieltjes loopt, maar op dit vlak nadert het langzaam maar zeker zijn voltooiing.

Wat de sectie zweefvliegen betreft verberg ik U niet door te zeggen dat ik gelukkig ben om vast te stellen dat de ontwikkeling zich verder zet, de resultaten staven dit en de lijst van solo's breidt zich verder uit. Het dynamisme, de volharding en de wil van hun beheerders en haar leden is werkelijk een plezier om te zien en mijn enige wens is dat men in dezelfde richting verder gaat. Hierbij komt nog dat de sectie zich verrijkt heeft met twee "Full" instructeurs. Aan allen mijn oprechte gelukwensen.

Wat de motorsectie betreft moet ik vaststellen dat zij nog geen welgevulde activiteit heeft weten terug te vinden. Nochtans wat dit laatste betreft is er een stijgende tendens waar te nemen die we eveneens terugvinden bij het aantal vluchten. Op te merken valt ook dat er regelmatig nieuwe leerlingen zich komen aanbieden en dat de levenskracht van de opleiding zich op een doeltreffende manier weerspiegelt in al haar facetten. Dit op touw gezette werk moet nochtans verder gezet worden en ik hoop dat ieder lid er zijn steentje toe bijdraagt. De verwezelijking berust op de medewerking van allen en dit in een sfeer van clubgeest waar het individuele belang ondergeschikt wordt aan het algemene. De toewijding van allen tegenover de sectie blijft de onontbeerlijke basis voor een totale vernieuwing, in staat om voldoening te schenken aan het geheel van de sectie.

Tenslotte raak ik het hoofdstuk aan van de nog te verwezelijken werken in het kader van de vernieuwing en verbetering van de infrastructuur.

De herstelling van ons clubhuis gaat goed vooruit en ik moet werkelijk de ploegen feliciteren die rond uit gezegd bewonderenswaardig zijn. Het dak is afgewerkt, alleen de anti-water schuim moet in de nok van het dak nog aangebracht worden. De elektrische installatie nadert zijn voltooiing en zelfs het plafond zal tegen 10 september af zijn. De ingang deur, het werk van een meesterhand, is geplaatst; de achterzijde (deur en vensters) van het clubhuis zal in een betrekkelijk korte periode in een nieuw kleedje gestoken worden. Ter informatie: het meteostation is in het stadium van opbouw gekomen, het vraagt nochtans de nodige tijd daar het een precisiewerk betreft. De muur-oost- (binnenzijde) werd afgewerkt door een laag pleisterkalk aan te brengen op een onberispelijke manier. Om het voorziene programma te beëindigen moet het benzine station in orde gebracht worden, ik hoop tegen het einde van dit jaar. Evenals de vervanging van de puntgevels in hout door een waterdichte laag in PVC, waarschijnlijk in september. Al deze werken zijn of zullen financieel gedekt worden door inkomsten verkregen door verschillende activiteiten zodanig dat er niet moet geput worden uit de inkomsten van de secties. En ik geloof van te mogen zeggen dat dit programma als geslaagd mag worden beschouwd.

Andere verwachtingen voor het jaar 1989 hebben reeds vorm gekregen met onder andere het vernieuwen van twee muren van ons clubhuis, de aanmaak van een parking naast loods II, enz..... . Wij komen later op deze punten terug.

Ik zal deze boodschap besluiten door een welgemeend dankwoord te richten aan alle leden die zich niet onbetuigd lieten voor het welzijn van de club, aan al de beheerders die soms bij onbegrip en in sommige vlagen van tegenstrijdigheden, volharden in de gedragslijn vastgelegd door de Raad van Bestuur die slechts één doel voor ogen houdt: de vooruitgang van de Koninklijke Vliegclub De WOUW, dit in de richting van algemene voldoening, in alle eerlijkheid en vooral de veiligheid voor allen.

Moge de toekomst dezelfde politiek verder zetten. Zowel het wederzijds begrip als de permanente dialoog zijn reeds een vast begrip geworden in onze club, dit ondanks andere beweringen. In mijn naam en in deze van de Raad van Bestuur, onze oprechte dankbetuigingen aan allen en onze beste wensen voor het welslagen en groot plezier in Uw club.

P. PERIN
Voorzitter

" CHARRON " beker
=====

Vele leden, vooral jonge en nieuwe, hebben mij reeds dikwijls de vraag gesteld wat is dat voor iets die "beker", hoe kunnen wij er punten voor verdienen ?

Hieronder volgt een samenvatting van het reglement coupe "CHARRON".

1. De beker is een soort regelmatigheidscriterium betwist tussen de Franstalige zweefvliegclubs tussen de periode 01 november en 31 oktober van het volgende jaar.

2. De proeven

Slechts de volgende proeven met vertrek vanuit EUROPA, komen in aanmerking:

- a. duurvluht : Min 60' vrije vlucht
- b. hoogtewinst : Min 600m hoogtewinst
- c. vrije afstand : Min 50 Km
- d. doelvluht : Min 50 Km
- e. "Cats cradle" : Min 50 Km
 - geen enkel been mag korter zijn dan 30 Km
 - het aantal toegelaten keerpunten gaat van 4 tot 6
- f. gesloten omloop, naar keuze (driehoek, al dan niet FAI, polygoon, heen en terug, zig zag, dubbele driehoek, enz..)
 - Min 50 Km
 - Max 6 keerpunten
- g. FAI driehoek (1) driemaal te omtrekken - Min afstand van de driehoek : 100 Km
- h. FAI driehoek groter dan 300 Km, waarvan het vertrek - en aankomst-punt niet noodzakelijk een keerpunt vormen.

3. Puntenberekening der proeven

- a. duurvluht : 1 Pt per min vrije vlucht (2)
- b. hoogtevlucht : 1 Pt per 10m tot 2000m winst, daarboven 2 Pt per 10m
- c. Vrije afstand : 2 Pt per Km
- d. doelvluht : 3 Pt per Km
- e. Cat's Cradle : 3,5 Pt per Km
- f. gesloten circuit : 4 Pt per Km
- g. FAI driehoek, Min 100 Km, 3 x uitgevoerd : 4,5 Pt per Km
- h. FAI driehoek : 5 Pt per Km

- (1) FAI driehoek : geen enkel been mag korter zijn dan 28 % van de totale omtrek of geen enkel been mag langer zijn dan 45 % van de totale omtrek.
- (2) Vrije vlucht : Dit is de totale vlucht min de sleepvlucht. In alle clubs wordt als standaardtijd van een sleepvlucht 5 minuten genomen. Dus om punten in de wacht te kunnen slepen voor de "CHARRON" beker moet de totale vluchtduur Min 65' bedragen.

Al de bijeengevlogen punten worden door de clubverantwoordelijke (STOCKMANS Theo) verzameld en opgestuurd naar de verantwoordelijke op federaal gebied.

Deze punten worden nog wel gedeeld door de handicapfactor van het toestel.

Handicapfactor clubtoestellen : Astir	: 96
Ka 6 E	: 90
Ka 7	: 82
Ka 2	: 80
Ka 8	: 76
Lerche	: 60 (?)

Dat betekent dat 1 uur vrije vlucht Astir $60:96 = 63$ Pt opbrengt
 en dat 1 uur " " Ka 8 $60:76 = 80$ Pt "

Belangrijk !

Zweefvliegpijloten die "CHARRON"vluchten zouden gemaakt hebben met een andere startplaats dan GOETSENHOVEN worden gevraagd deze zo snel mogelijk aan mij over te maken.

SSSSSSSSSSSSSSSSSS

GEZOCHT

Clublid die als eerste een vrije vlucht van meer dan één uur maakt met onze LERCHE.

Voorwaarden: - alleen aan boord zijn
 - start- en landingsplaats moeten GOETSENHOVEN zijn.

Dit blijft geldig tot wanneer de vlucht plaats heeft, eventueel na het jaar 2000.

BELONING: een gratis sleepticket

Voor meer inlichtingen wendt U tot STOCKMANS Theo.

00000000
00000000

VAN DER ZIJPEN Julien	2768
PIRSON Christian	2610
TASQUIN Pierre Jean	2478
STOCKMANS Theo	1592
HECKER Andreas	1452
WYAUX Andre	1263
VAN HOREBEEK Marc	1013
FROMENT Vincent	955
JANSSSENS Guido	951
VAN DER ZWALMEN Pierre	911
POLEUR Yves	899
VAN DE WALLE Eric	752
HOEBANX Johan	594
DELVAL Alain	564
VAN ELDEREN Hans	498
VAN DORMAAL Gino	449
VAN DE WALLE Walter	364
COOMANS Rudy	293
SERVRANKX Achille	198
VAN DE WALLE Danny	117
HENRARD Maurice	113
WINNEN Sandra	112
CHANET Guy	78

Belangrijk: De CHARRON beker wordt pas afgesloten op 31 oktober 88.

6

SEKTIE MOTORVLIEGEN : AKTIVITEITEN

De motorsektie stelt het goed. Het ledenaantal groeide aan met volgende nieuwe leerlingen en/of piloten :

- CLAES Laurent
- VONCKEN Marleen
- COSTERS Marc
- COPPENS André
- MOENS Jozef
- GOFFARD Pierre

en er bestaat belangstelling vanuit de zweefsektie vanwege DEGREEF en HOEBANX Johan.

De toestellen worden druk gebruikt, veelal voor instructie. Toestand op 07-08-88 :

- OO-WOU : 118 uur
- OO-CRZ : 169 uur

In het budget waren 150 u per toestel voorzien. We verwachten dat OO-WOU het budget ongeveer zal bereiken, terwijl OO-CRZ het budget al overschreden heeft en wellicht naar de 230 uur zal gaan (weekends van 10 uur vlucht zijn geen uitzondering).

Daaruit volgt dat, behoudens zware kosten, beide toestellen met een boni het jaar zullen afsluiten. Op dit ogenblik is OO-WOU te GRIMBERGEN voor herstellingen in de achterromp, waarbij vastgesteld is dat de beschadigingen wegens o.a. landing op de staart zwaarder zijn dan verwacht.

Ook OO-CRZ verbleef korte tijd op GRIMBERGEN om een verlenging te bekomen van het motorpotentieel en om enkele kleine herstellingen uit te voeren (suction pump, defekte lampen en wegnemen neuswiel-shimmy).

Deze noodzakelijke herstellingen zijn evenwel niet goedkoop : gebruik daarom het vliegtuig alsof het uw eigen toestel is. Uiteindelijk profiteert uzelf van uw zorg door het behoud van de interessante uurprijs en een technisch goed vliegtuig. De technieker, onze technisch deskundige Douglas Van Waegeningh en het vliegtuighandboek kunnen u helpen als u bepaalde vragen heeft.

De sektie organiseerde ook enkele vluchten :

- einde juni : Goetsenhoven, Kortrijk, Ursel, Brasschaat, Goetsenhoven met OO-WOU, OO-CRZ en OO-SHE,
- 14 augustus: internationale navigatie naar Le Touquet met OO-CRZ en OO-SHE.

Uit beide vluchten blijkt dat het dringend nodig is dat er meer piloten hun brevet radio behalen en dat er meer piloten een internationale vergunning nodig hebben.

De inschrijvingen voor de radiokursus in oktober worden ingewacht bij Geert Praet.

Ook voor de internationale vergunning wordt er iets gedaan.

Betreurenswaardig is het dat voor de internationale navigatie slechts weinig piloten zich inschreven en dat we dan ternauwernood beide deelnemende toestellen hebben kunnen vol krijgen. Degenen die de vlucht meemaakten kunnen beamen dat de afwezigen ZEER GROOT ONGELIJK hadden.

Dit kan rechtgezet worden bij de volgende vlucht, voorzien voor eind september, begin oktober.

Ik wens hier eveneens onze sektievoorzitter Paul Meurrens van harte te bedanken voor het ter beschikking stellen van zijn vliegtuig bij het uitvoeren van de clubnavigaties. Velen waren onder de indruk van zijn professionele aanpak wat betreft de instrumentatie en radioinstallatie van zijn toestel.

Hij maakte ook een vlucht naar het eiland Jersey op 7 augustus. Hij geeft ons een voorbeeld om er iets aan te doen om ons van de omgeving van het vliegveld te onttrekken en andere horizonten te verkennen. Het juiste gebruik van de instrumenten maakt daar deel van uit.

De sektie en haar activiteiten zijn eindelijk de goede weg ingeslagen en wij zullen die blijven voortzetten. Ik hoop dat ook U daaraan zal meewerken.

PVH

SECTION MOTEUR : LES ACTIVITES.

La section moteur se porte bien. Le nombre de membres s'est augmenté avec les élèves et pilotes suivants :

- CLAES Laurent,
- VONCKEN Marleen,
- COSTERS Marc,
- COPPENS André,
- MOENS Jozef,
- GOFFARD Pierre,

et quelques membres vol à voile sont aussi intéressés :
DEGREEF et HOEBANX Johan.

La situation des heures de vol des appareils au 7-8-88 :

- OO-WOU : 118 h
- OO-CRZ : 169 h

Nous avons prévu au budget 150 h par appareil. Nous estimons que le OO-WOU atteindra le budget à peu près, et vous constatez que le OO-CRZ a déjà passé le budget et atteindra probablement les 230 h (des weekends de 10 h de vol sont communs).

Dès lors nous pouvons prévoir, sauf grands frais imprévus, un boni pour les deux appareils en fin d'année.

En ce moment le OO-WOU se trouve à GRIMBERGEN pour une réparation dans le fuselage arrière. Les suites d'un atterrissage sur la queue s'avèrent être plus graves que prévues. Aussi le OO-CRZ a été à GRIMBERGEN pour un prolongement de son potentiel moteur et pour effectuer quelques petites réparations (suction pump, lampes defectueuses et shimmy).

Ces réparations indispensables ne sont pas bon marchés : dès lors le conseil d'utiliser les avions comme si c'était les vôtres. A la fin vous en profiterez vous-même avec un prix de l'heure de vol avantageux et un avion techniquement en ordre. Le technicien, l'expert technique Douglas Van Waegeningh et le manuel de vol peuvent vous être utile en cas de question.

La section a aussi organisé quelques vols :

- fin juin : Gossoncourt, Courtrai, Ursel, Brasschaat,
Gossoncourt avec OO-WOU, OO-CRZ et OO-SHE,
- 14 août : vol international vers Le Touquet avec OO-CRZ
et OO-SHE.

Il s'avère des deux vols que nous avons besoin de pilotes avec une licence radio et une licence internationale. Les inscriptions pour le cours radio en octobre sont attendues chez Geert Praet. Et nous prévoyons aussi quelque chose pour la licence internationale.

Il est triste que nous avons eu tellement difficile de remplir les deux avions pour la navigation internationale. Ceux qui assisté au vol confirmeront que les ABSENTS ONT EU GRANDEMENT TORD. Inscrivez vous donc pour le vol prochain vers la fin septembre, début octobre.

Je tiens aussi à remercier notre président de section, Paul Meurrens, pour avoir mis son avion à la disposition de la section pour ces navigations club. Beaucoup de pilotes se sont fait impressionner par son emploi professionnel de l'installation instruments et radios dans son avion. Il nous incite de sortir du petit circuit autour de Gossoncourt et d'aller reconnaître des horizons plus lointains. L'emploi exact des instruments est un point important dans ces vols. Il a aussi effectué un vol vers Jersey le 7 août.

La section et ses activités ont enfin pris le bon cap et j'espère que nous continuerons sur ce cap. Pour cela nous comptons aussi sur votre coopération.

PVH

Begin augustus dit jaar zijn we in BLED, een stadje in JOEGOSLAVIE, gestopt, omdat we langs de weg een vliegveld zagen liggen. Wij gingen er een kijkje nemen. Twee rijen zwevers, van alle soorten, lagen gereed om door 1 van de 3 slepers opgetrokken te worden.

Tweezitters had de LESCE - club ook : 2 Blaniks, die voor de sleep 4 DM/minuut (Max 10 Min) en daarna per minuut 1 DM kostten.

We regelden het zo dat we de volgende morgen een half uurtje met JANEK, de Duits-Engels sprekende instructeur zouden vliegen.

Om 11 u 30, na een 30' wachten, vertrokken we. De zwevers rondom ons waren reeds hoog: 3000 meter was geen uitzondering ! Toen leek de sleper recht op de bergwand af te gaan en juist toen ik mijn ogen dicht dacht te doen zwenkte JANEK af. "Nice, so ?", riep hij van achter.

Inderdaad, onder ons glinsterden het meer van BLED en OHRID en de bergdorpjes schoten ons voorbij. Boven op de top stond een cafe-hutje en onderweg kwamen we verschillende wandelaars tegen.

Helaas, het half uurtje ging voorbij en nadat ik eens geprobeerd had, moesten we terug naar beneden. En hoe ! In alsmaar snellere bochten suidden we naar onder. 120, 140, 160, 180 en ongerust vroeg ik de maximum snelheid. "Oh, 140", riep hij (achteraf bleek hij zich toch vergist te hebben). Zachtjes landden we. Achteraf vertelde JANEK dat hij dit jaar, samen met enkele anderen zijn DIAMANTEN brevet (1) gehaald had.

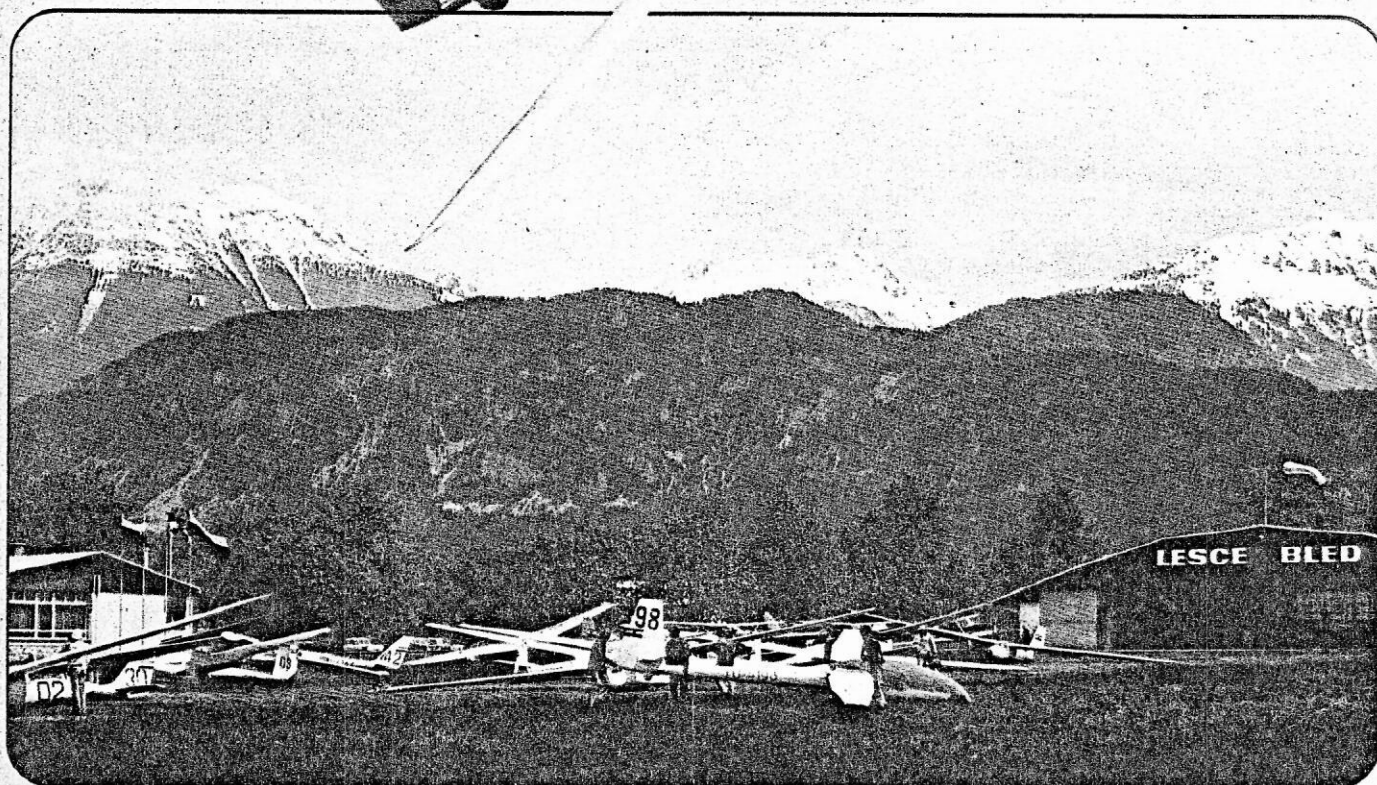
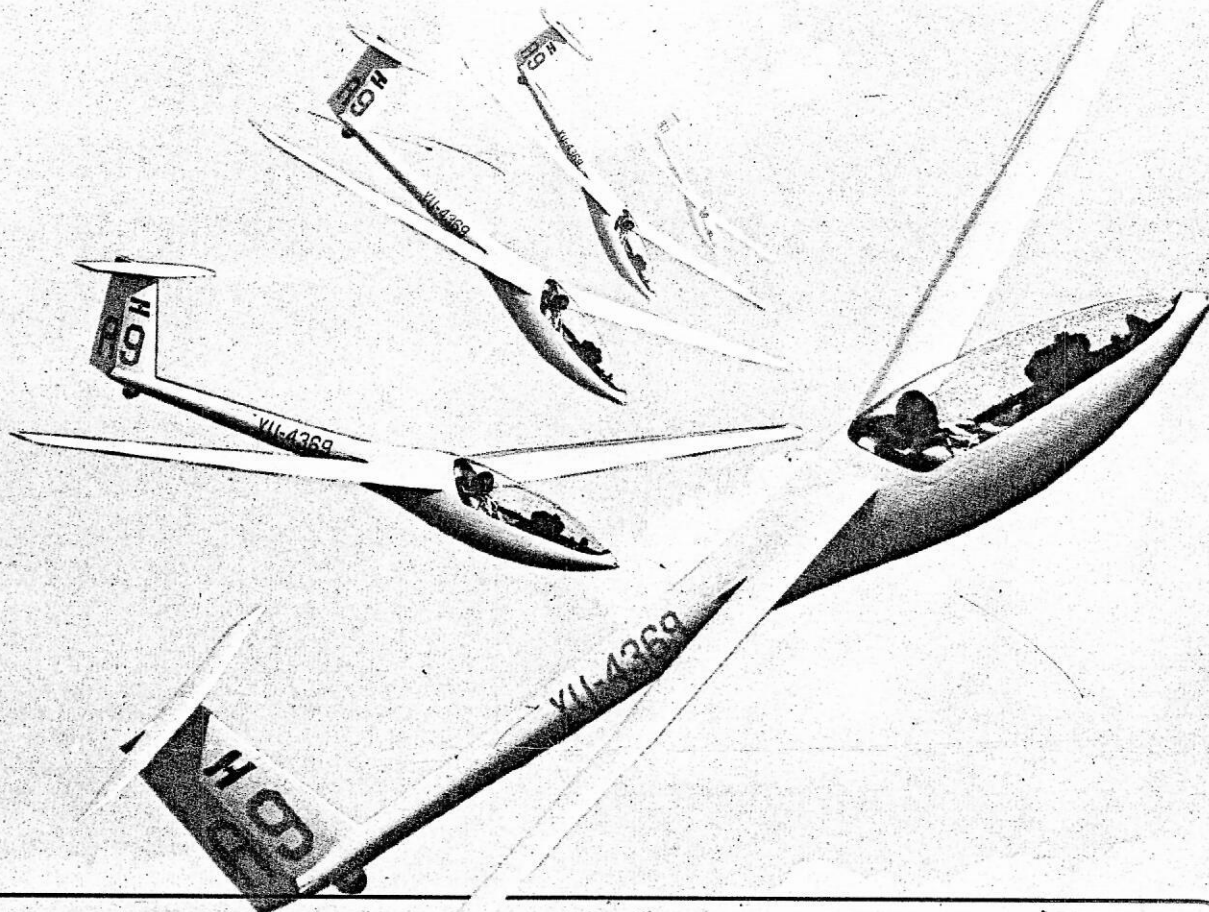
Na nog even op de camping van de club rondgekeken te hebben en gegeten gingen we terug huiswaarts. Het was een onvergetelijke gebeurtenis.

WINNEN Sandra

- (1) Diamanten brevet : - 5000 m hoogtewinst
- 300 Km doelvlicht
- 500 Km afstandsvlicht



ALPSKI LETALSKI CENTER LESCE-BLED



FIELD LANDINGS

datum	piloot	type	vertrek	aankomst	afstand
07/04	PIRSON C	Ka 6E	ISSOUDUN	LAZENAY	21 Km
08/04	FROMENT V	Ka 6E	ISSOUDUN	ISSOUDUN	3 Km
?	DELVAL A	Jeans	EBTN	EBTN	150 m
13/05	VAN DE WALLE W	Ka 6E	EBTN	HOEGAARDEN	5 Km
14/05	HECKER A	Mistral	EBTN	FOSSE-LA-VILLE	47 Km
09/07	HECKER A	Mistral	EBTN	VEZIN	34 Km
09/07	VD ZWALMEN P	Ka 6E	EBTN	AVENNE	18 Km
30/07	STOCKMANS T	Ka 6Cr	EBTN	EBST	15 Km
30/07	TASQUIN PJ	Ka 2	EBTN	OVERWINDEN	10 Km
	DELVAL A				
30/07	VD ZWALMEN P	Ka 6E	EBTN	EBST	15 Km
31/07	TASQUIN PJ	Ka 6E	EBTN	BONINNE	37 Km
31/07	POLEUR Y	Jeans	EBTN	EBNM	35 Km
31/07	DELVAL A	Ka 6E	EBTN	EBNM	35 Km
07/08	WYAUX A	ASW 15	EBTN	EBNM	35 Km
07/08	PIRSON C	Ka 6E	EBTN	EBNM	35 Km
13/08	PIRSON C	Ka 6E	EBTY	BLICQUY	55 Km
15/08	VD ZIJPEN J	Cirrus	EBTN	EBST	15 Km

Er dient opgemerkt te worden dat soms instructeurs "effekens " een buitenlanding maken om zich "zagezegd" bij te scholen, niet waar Julien ?

Het aantal buitenlandingen ligt dit jaar betrekkelijk hoger dan vorig jaar. Dit heeft nochtans niets te maken met de onkunde van onze piloten. Integendeel, het bewijst dat sommige piloten tot het besef zijn gekomen dat zweefvliegen zich niet alleen beperkt tot verschillende uren rond dezelfde kerktoeren te blijven draaien. De toekomst ligt vooral in het afstandsvliegen dat tevens als een bekroning mag gezien worden van de zweefvliegopleiding en van de bekwaamheid en de durf van de piloot. Trouwens de CHARRON beker is vooral gericht om het afstandsvliegen te bevorderen.

HET PLAFOND

Zomer '88 en het was zo ver, het werd tijd om het plafond van ons goeie ouwe clubhuis te vervangen.

Na de voorbereidende werken in juni, (afbreken van half plafond door Andreas, Alain, Mark, Rudy, Eric, en Hans, het plaatsen van nieuwe elektriciteit door Joseph Art, Rudy, en Hans, en het bepleisteren van de muur door Roger Verhofstadt), konden we beginnen met de afwerking van het geheel.

In eerste instantie werd er gestart met de afbraak van de rest van het plafond, dit nam zowat een week in beslag voor Mark, Pascal, Burt, Erika, en Hans. (16-19 augustus).

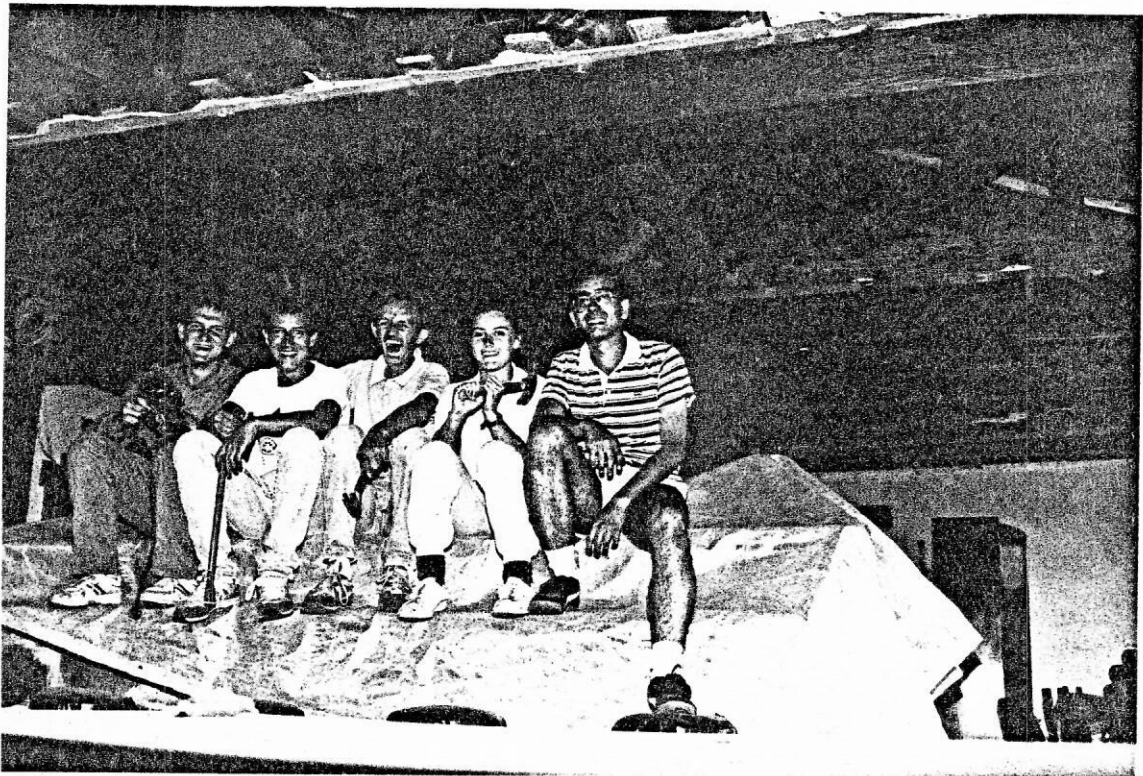


foto 1: Ons Team.

De omstandigheden waarin er moest gewerkt worden waren niet zo gunstig gezien het warme weer, het stof, en de glaswolvezeltjes.

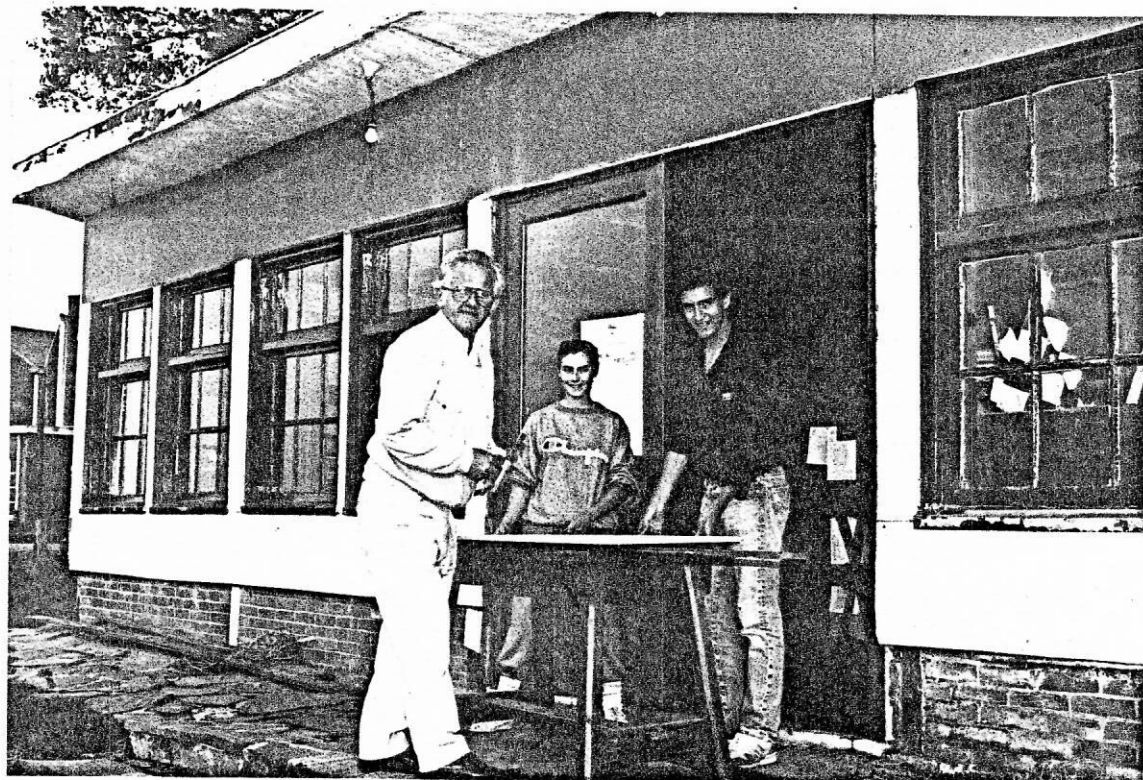


foto 3,4: Afwerking van de eerste helft van het
plafond.

Bij het bouwen van het nieuwe plafond kwamen we al meteen voor nieuwe problemen te staan: moesten we nu onder de sierbalken door, of moest het plafond tussen de balken komen? (het probleem was de doorzakking van de balken).

In samenspraak met onze voorzitter, die overigens net als Christiane regelmatig een kijkje kwam nemen, besloten we tussen de balken te gaan werken (om de grote vlakte te breken).

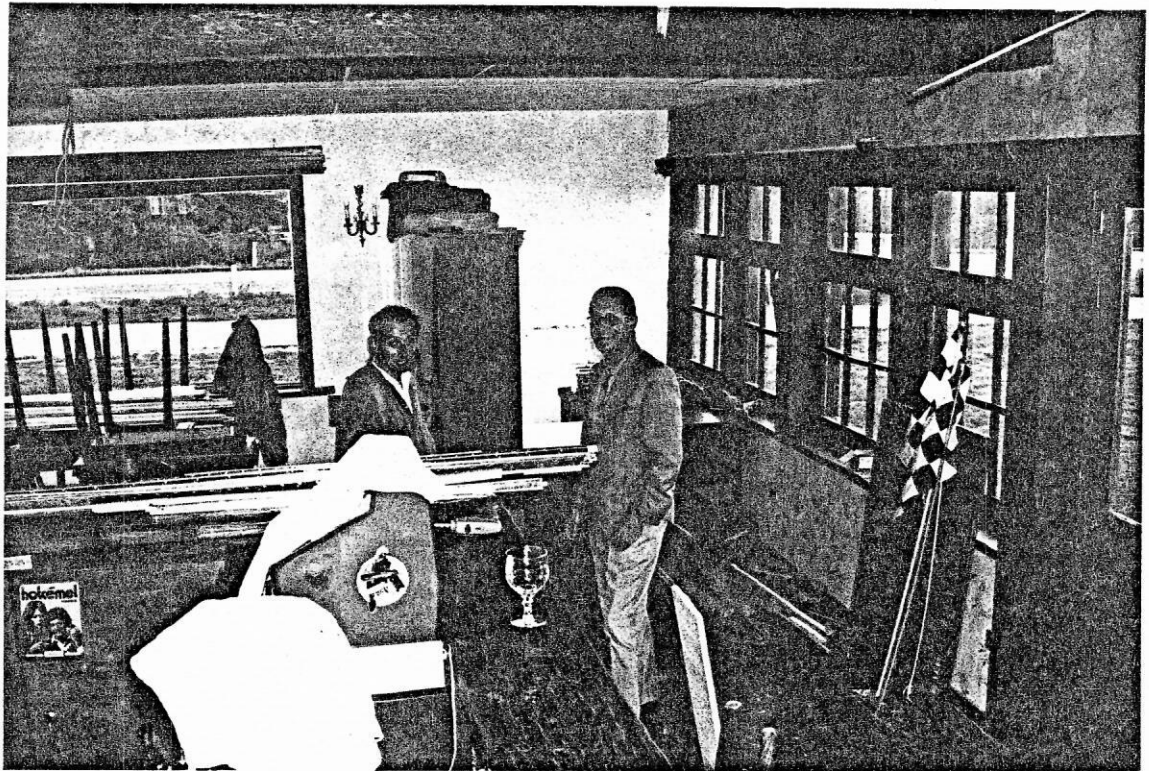


foto 2: Bezoek.

Dit was natuurlijk de moeilijkste manier, want om al die kanten af te werken moesten we veel prutswerk verrichten.

In de week van 22 tot 26 augustus slaagden Johan, Mark, Burt, Pascal, Roger, Georges, Erika, en Hans er net niet in om het plafond aan één helft van de bar af te werken: we liepen dus reeds 1 dag achter op ons schema.

Om dit in te halen zullen Johan en Hans de volgende week een dag verlof nemen om de ganse dag te kunnen werken.

Op het moment dat dit geschreven wordt is het dus 29 augustus, en we starten vandaag met onze tweede week plafondopbouw.

Het zal nog doorwerken zijn, aangezien onze limiet 9 september is: 10 en 11 september: open-door.

Wanneer jullie dit artikel lezen zal het eindresultaat waarschijnlijk reeds gekend zijn, wij werken alvast verder.....

Groetjes,

Hans

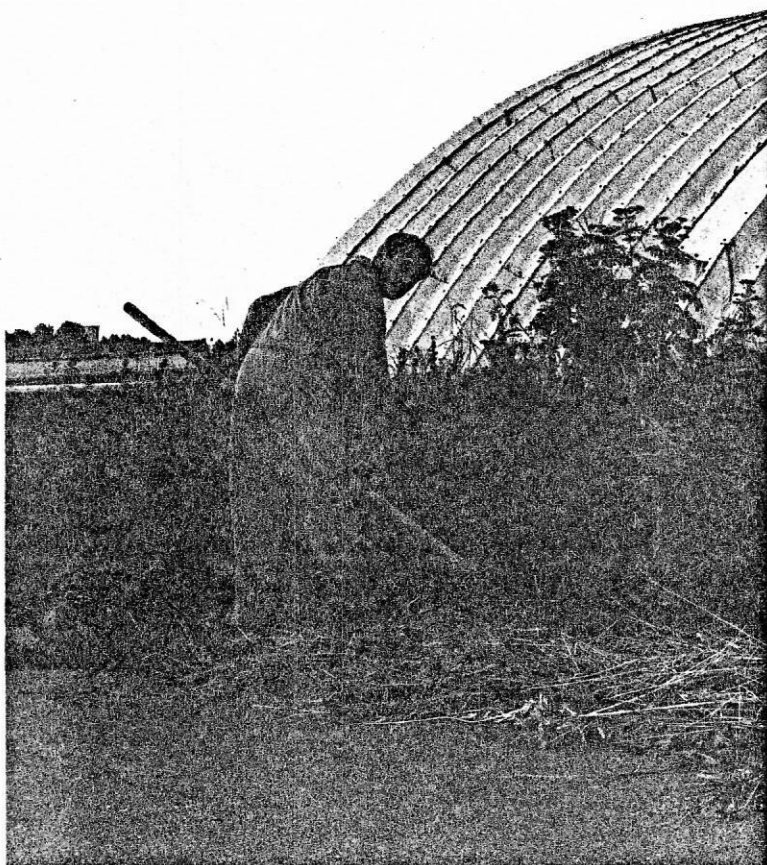


foto 5: Theo was ijverig aan het maaien toen wij aan het plafond werkten.

P.S.: En thermiek dat er was.

Einde oktober wordt er in de sectie zweefvliegen gestart met de winterwerken. Dit zijn werken, uitgevoerd in een periode wanneer er weinig kan gevlogen worden (wegens het weder), die niet alleen tot doel hebben het vliegend materiaal operationeel te houden maar ook de administratie (vliegboeken,...) in orde te brengen, onze loods wat op te poetsen,.....enz.

Deze werken zijn noodzakelijk vooral om de uitgaven op financieel gebied zoveel mogelijk te kunnen drukken. Het is dus in het voordeel van iedereen deze jaarlijkse operatie tot een goed einde te brengen.

Hierna volgt een ,onvolledige, lijst van uit te voeren werken. De volgorde is willekeurig.

- Ka 7 herbespannen
- kuisen loods
- verluchting + verlichting loods
- ontroesten loods
- vervanging steunen loodspoorten
- vervolledigen reisdagboeken
- kuisen alle zwevers
- uit elkaar nemen sommige toestellen
-enz

Meer nieuws over dit hele gebeuren zal later verspreid worden.

S.T.

EEN WEDSTRIJD IN GOETSENHOVEN ??

In de schoot van de sectie zweefvliegen zal er volgend jaar een wedstrijd georganiseerd worden. De juiste datum staat nog niet vast maar het zal waarschijnlijk een WE in mei of juni worden. De proef zou bestaan uit het omtrekken van een kleine (?) driehoek.

Moest deze wedstrijd een gunstig verloop kennen zal hij in 1990 waarschijnlijk opengesteld worden voor andere clubs.

S.T.

DE BRUSSELS CTR RALLY : ORGANISATIE EN VERLOOP

Gevolg gevend aan een suggestie tijdens een sektievergadering werd een vlieg rally uitgedokterd met als tema de CTR van BRUSSEL.

Het opzet bestond uit drie verschillende navigaties rond de CTR van BRUSSEL waarbij op ieder traject 19 vragen dienden beantwoord te worden over toeristische en vliegtchnische wetenswaardigheden en met herkenningsproeven op de grond. Als bekroning werd dan een paneellanding gevraagd om eventuele ex-aequo's te kunnen vermijden.

De voorbereiding en het opstellen van de 57 vragen werd uitgevoerd door Geert Praet en Paul Van Haesendonck. Zij besteedden daaraan gedurende verschillende maanden, wekelijks één of meerdere dagen. Ook dienden alle herkenningsvragen uit de lucht gefotografeerd te worden als bewijsmiddel.

Op 21 augustus was het dan zover. Een frisse stijve bries waaide over de startbaan 24, waarbij het niet eenvoudig was om de zelfklevende lijnen vast te houden (sommige stukken vlogen al weg als er een vliegtuig over reed). Uiteindelijk daagden luttel twee deelnemers van het vliegveld GRIMBERGEN op om aan de rally deel te nemen. Daarbij dan nog twee teams op OO-CRZ en een team op OO-SHE : een totaal van vijf deelnemende vliegtuigen. Na de briefing werden de opgelegde trajecten voorbereid en vanaf 13u vertrokken de deelnemers. De voorziene paneellanding werd wegens de sterke wind verwisseld voor een voorzorgslanding.

Na plus-minus 1u20 vlucht waren de eerste deelnemers terug. De landing werd op video vastgelegd door onze vriend Pierre Goffard. Na deliberatie komen we tot de volgende uitslag :

- 1e : OO-TNF van dhr HUYBRECHTS,
- 2e : OO-KES van de Sabena Club,
- 3e : OO-SHE van Paul Meurrens,
- 4e : OO-CRZ van René Papin en Philippe Delloye,
- 5e : OO-CRZ van Yvan Mainil en Michel Van der Meerschen.

De eerste drie kregen een mooie beker (bekomen door de medewerking van Ph. Delloye) en alle deelnemers ontvingen een herinneringsmedaillon.

De reacties na de rally waren zeer positief. Aan de grote hoeveelheid juiste antwoorden is evenwel af te leiden dat de vragen wat te gemakkelijk waren. Er kwamen zeer goede suggesties zodat we nu al kunnen aankondigen dat een volgende rally reeds op stapel staat. Waar naartoe mag evenwel nog niet gezegd worden ...

THE BRUSSELS CTR RALLY : ORGANISATION ET RESULTATS.

Suite à une suggestion lors d'un conseil de section on a mis sur pied un rally aérien avec comme thème la CTR de Bruxelles.

Le rally consistait de trois trajets différents autour de la CTR de Bruxelles. Au cours de chaque trajet les participants devaient répondre à 19 questions sur des connaissances touristiques et aéronautiques, et reconnaître des repères au sol. A la fin du vol chaque équipe devait effectuer un atterrissage entre panneaux pour pouvoir éviter des ex-aequo.

La préparation des 57 questions et de l'organisation ont été fait par Geert Praet et Paul Van Haesendonck. Ils ont sacrifié chaque semaine une ou plusieurs soirées et ceci pendant quelques mois. Les différents points de reconnaissance devaient aussi être photographiés en vol pour servir de preuve.

Un vent assez fort ammenait le 21 août 2 équipages de Grimbergen. Avec les deux équipages sur le OO-CRZ et un équipage sur le OO-SHE on avait donc cinq participants. Après le briefing, on avait le temps de préparer la navigation obligatoire et vers 13 h les premiers partaient. A cause du vent fort l'atterrissage entre panneaux a été changé pour un atterrissage de précision.

Après plus ou moins 1h20 de vol les participants étaient de retour. L'atterrissage a été enregistré sur vidéo par notre ami Pierre Goffard. Après délibération nous avons obtenu le résultat suivant :

- 1ier : OO-TNF de mr Huybrechts,
- 2me : OO-KES du club Sabena,
- 3me : OO-SHE de Paul Meurrens,
- 4me : OO-CRZ de René Papin et Philippe Delloye,
- 5me : OO-CRZ de Yvan Mainil et Michel Van der Meerschen,

Les trois premiers ont gagné une belle coupe (obtenue via les services de Ph. Delloye) et tous les participants ont eu une médaille de souvenir.

Les réactions après le rally étaient très positives. Au grand nombre de bonnes réponses il s'avère que les questions étaient un peu trop faciles. Nous avons eu de bonnes suggestions et nous pouvons vous dire déjà à présent qu'un nouveau rally est en train de naître. Vers où, nous ne pouvons pas encore vous le reveler

HET ZILVEREN FAI ZWEEFVLIEGBREVET
=====

Van zodra men het thermiekvliegen ietwat onder de knie heeft, tracht iedere zweefvlieger zo snel mogelijk het zilveren, internationale FAI (1) brevet te bemachtigen.

Dit brevet is het laagste van een ganse reeks, internationale zweefvliegbrevetten die hoofdzakelijk tot doel hebben het prestatievliegen te bevorderen. Al deze proeven zijn slechts eenmalig af te leggen en hebben in ieder land dezelfde criteria.

Door het afleggen van het D brevet, tracht men in de eerste plaats het zelfvertrouwen van de jonge zweefvlieger te ontwikkelen.

Dit brevet bestaat uit drie proeven.

Proef : Prestatie

Afstand : Een vlucht over een rechte lijn van ten minste 50 Km
Duur : Een vrije vlucht van ten minste 5 uur
Hoogte : Een hoogtewinst van tenminste 1000 m

Deze proeven kunnen zowel afzonderlijk als gezamenlijk worden afgelegd. Het is zelfs toegelaten om de 3 proeven tijdens één vlucht te vliegen, mits aan **alle** proefvoorwaarden werd voldaan, later meer daarover.

Algemene voorwaarden

De proeven moeten volledig individueel en zelfstandig uitgevoerd worden. Dwz : Er moet gevlogen worden zonder hulp over de radio, betreffende de navigatie, noch met behulp of begeleiding van een ander vliegtuig. De radio mag wel gebruikt worden bij de landing op een gereglementeerd vliegveld.

Aan welke voorwaarden moet nu iedere proef voldoen ?

1. 5 uur
=====

Het gaat hier over een vrije vlucht van 5 uur; dus de duur van de sleepvlucht of liervlucht wordt niet meegerekend. De duur van een sleepvlucht wordt in de meeste vliegclubs, ook in de onze, vastgesteld op 5 minuten. Een klein rekensommetje brengt ons op een totale vluchtduur van minimum 5 uur 5 minuten (van start tot landing).

Moet er een barograaf meegenomen worden ?

Het is niet noodzakelijk een barograaf/aan boord te hebben wanneer het een lokale vlucht betreft. Dit betekent dat de start en de landing op dezelfde plaats (vliegveld) moet geschieden. De vlucht kan dan plaats hebben onder het voortdurende, waakzame oog van een sportcommissaris (2).

De 5 uur vlucht wordt als de lastigste proef van het D brevet aanzien, daar zij een zekere fysische inspanning vergt.

2. 1000 m

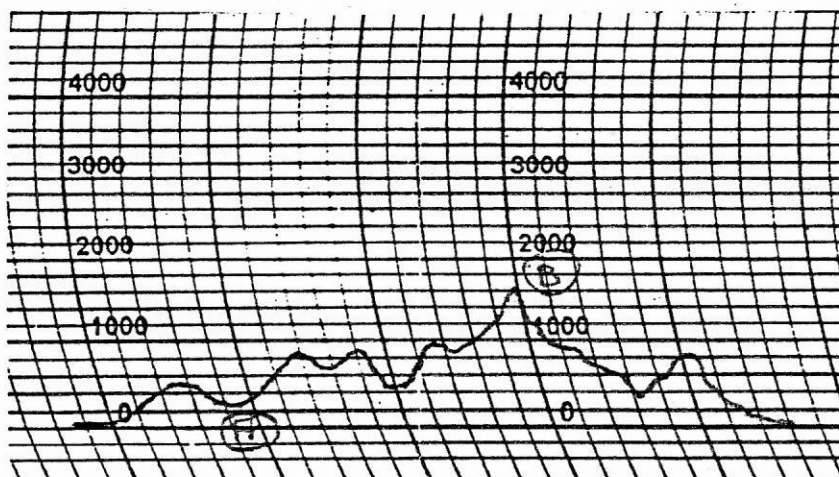
=====

Dit is de gemakkelijkste van de 3 proeven. Op een thermiekrijke dag, met een plafond van minimum 1500 m, kan iedereen die ietwat thermiek kan vliegen, een hoogtewinst van 1000 m overbruggen.

Wat wordt er bedoeld met een hoogtewinst?

Dit is het verschil tussen het hoogste en laagste punt, voorkomend op het barogram. De 1000 m kan een aanvang nemen op de loskoppelhoogte (normaal 500 m). Volgens de sportcode (3) moet het begin van de hoogtewinst duidelijk zichtbaar zijn op het barogram. Dit kan verkregen worden door bv een lichte duik of een rechte lijn zonder hoogtewinst te vliegen.

Indien men na het loskoppelen zakt tot bv 200 m, volstaat het, om gedurende de vlucht "eens" tot 1200 m te klimmen. Het is dus niet noodzakelijk om van 200 m onmiddellijk naar 1200 m te stijgen.



Op het barogram, hierboven, kan men aflezen dat er werd losgehaakt op 500 m; het laagste punt van de vlucht bedraagt 250 m (A), als hoogste punt leest men 1600 m^(B) af; er werd hier een hoogtewinst van 1350 m bereikt, de proef is geldig.

Als laagste punt word NOOIT de starthoogte, noch de landingshoogte genomen.

3. 50 Km

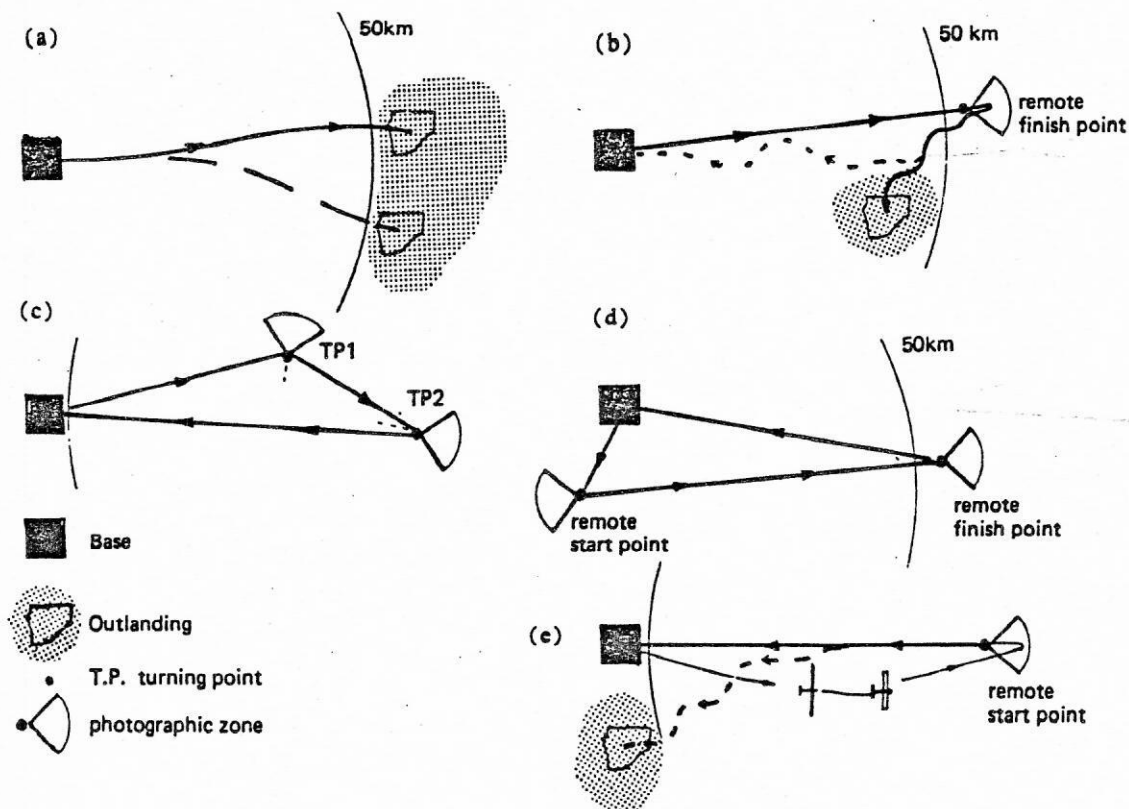
=====

Het is meestal deze proef die als laatste wordt afgelegd. De instructeur laat, uit veiligheidsmaatregelen, in principe nooit iemand, voor de eerste maal, op "afstand" vertrekken vooraleer de piloot in bezit is van de 1000m hoogtewinst en de 5 uur duurvlicht (deze algemene regel is ook van toepassing in onze club). De 50 Km moet men starten met een grote dosis aan zelfvertrouwen. Het zal voor de meeste zweefvliegpijloten de eerste maal zijn dat zij de grenzen van de "lokale kegel" zullen doorbreken (4). Maw: eens buiten deze kegel geraakt men zonder stijgwinden niet meer terug naar zijn startplaats, er dient nu met een buitenlanding rekening gehouden te worden.

Welk is de voorwaarde tot slagen ?

Het moet een vlucht zijn over een rechtlopend parcours van meer dan 50 Km, eenvoudig, niet ? Er is grote keuze : men mag gebruik maken van foto's, terugkeren naar de startplaats, ...

De onderstaande schetsen tonen U voorbeelden van een correcte FAI afstandsvlucht- 50 Km (zie boek GLIDING van DEREK PICOTT).



Een paar verklarende woorden bij deze tekst:

Base : vertrekpunt

Outlanding : buitenlanding

T.P. turning point : keerpunt

Photografic zone : fotografische zone

Remote start point : verwijderd startpunt

Remote finisch point : verwijderd eindpunt

Een opmerking bij deze tekening: Met de 50 Km wordt hier bedoeld dat het de minimum afstand is. Het is toegelaten om, tijdens een 50 Km proef, een driehoek van 300 Km te vliegen of een doelvluht van 250 Km of een cats "craddle".

Een paar elementen waarmee rekening dient gehouden te worden

- a. Het aan boord hebben van een barograaf is verplicht.
- b. Het verschil tussen de loskoppelhoogte en eindpunthoogte mag, bij afstanden onder de 100 Km, 1% van de gevlogen afstand niet overschrijden.

Een paar voorbeelden om dit te verduidelijken.

Wij nemen hier de vliegvelden van GOETSENHOVEN (EBTN) en VERVIERS (EBTX) respectievelijk gelegen op 77 m en 366 m MSL (boven de zeespiegel). De afstand tussen beide plaatsen bedraagt 67 Km en de loskoppelhoogte 500 m.

i. van EBTN naar EBTX

$$(77 \text{ m} + 500 \text{ m}) 577 \text{ m} - 366 \text{ m} = 211 \text{ m}$$

Deze proef is geldig omdat 211 m kleiner is dan 670 m (1% van 67 Km)

ii. van EBTX naar EBTN

$$(366 \text{ m} + 500 \text{ m}) 866 \text{ m} - 77 \text{ m} = 789 \text{ m}$$

Deze proef is niet geldig omdat 789 m groter is dan 670 m.

Zoals U het kunt merken eist een "50 Km" een zorgvuldige voorbereiding. Zij mag zeker niet beschouwd worden als een avontuur dat men ieder weekend kan herbeginnen in de hoop dat het toch eens gaat lukken.

In een volgende editie van ons clubblad zal ik het hebben over een paar klassieke "50 Km", vertrekkende vanuit EBTN, hoe een geldige keerpuntfoto nemen, waarop dient gelet bij het gebruik van een barograaf, welke informatie moet men terugvinden op een vluchtverklaring,

(1) FAI =Fédération Aéronautique Internationale

Opgericht in 1905 te PARIJS, met het doel de samenwerking in de pas ontluikende luchtvaart internationaal te bevorderen. De leden zijn de nationale Aeroclubs. De aktiviteit en de verantwoordelijkheid van de FAI strekt zich hoofdzakelijk uit tot de :

- homologaties van wereldrecords
- homologatie van de zweefvliegbrevetten D - E - F
- controle van de officiële luchtvaartwedstrijden en manifestaties (Bv WK zweefvliegen).

(2) Sportcommissaris :persoon die door de Koninklijke Belgische Aero-club gemachtigd is om, op internationaal gebied, o.a. het behalen van de brevetten te controleren (Bv onder-tekenen van barogrammen of vluchtverklaringen, controle van keerpuntfoto's.....). Zij kunnen echter niet overgaan tot de homologatie van de brevetten, dit is een verantwoordelijkheid van de sportcommissie van de KBAC. Onze club beschikt aktueel over volgende sportcommissarissen

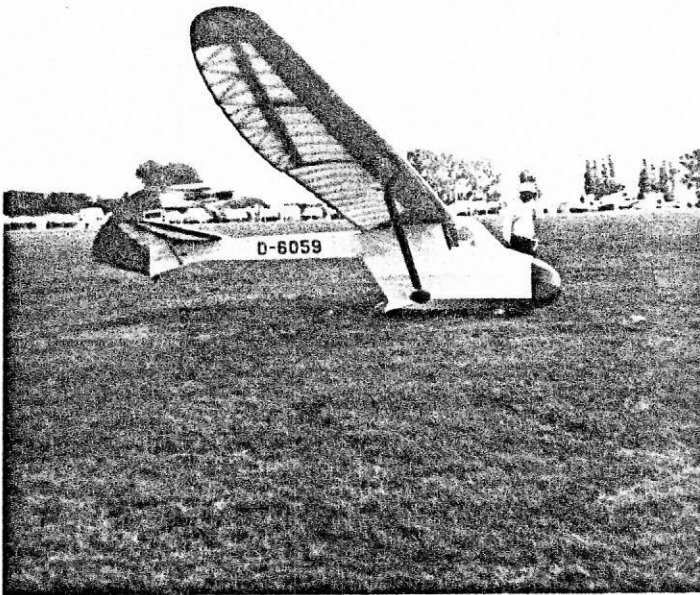
- PIRSON Christian
- STOCKMANS Theo
- TASQUIN Pierre Jean
- VAN DER ZIJPEN Julien

(3) Sportcode :dit is een soort internationaal sportluchtvaart-wetboek. Alle vluchten die in aanmerking komen voor brevetten, records, wedstrijdvluchten moeten voldoen aan of verlopen volgens de Sportcode. Voor meer inlichtingen wendt U tot een sportcommissaris.

(4) Lokale kegel : Het is een lokaal gebied dat begrensd wordt door de lokale kegel met zijn top op 200 m boven het aanknopingspunt van het circuit. Die 200 m dienen om op de voorgeschreven hoogte op het aanknopingspunt te komen. De vuistregel voor een Ka 7 bij windstil weer en lokaal glijgetal 20 luidt:
Men mag 5 Km verwijderd zijn voor elke 250 m hoogte en niets voor de laatste 200 m .

STOCKMANS Theo

OLD TIMER Vliegshow te SCHAFFEN
=====



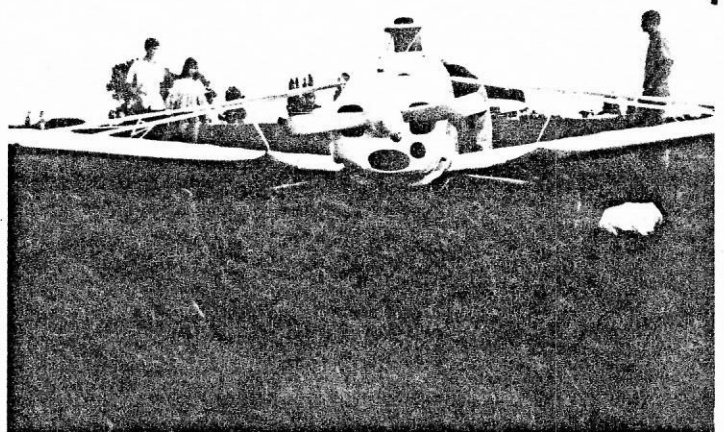
Zweeftoestel "Cumulus 3F"

Veel vliegtuigen, goed weer en veel volk in het WE van 15 augustus te SCHAFFEN. Het draaide hem vooral om oldtimer toestellen waaronder een Harvard, C-800, Spatz, SV 4 en vele anderen.

Enkel een spijtig ongeval kon de show ontsieren. De pas aangekochte sleper crashte er. Men wilde het publiek tonen dat dit toestel extra traag kon aanvliegen en landen, maar terzelve tijd overvloog een Harvard van de Nederlandse Luchtmacht het landingsterrein met als gevolg

dat de PAWNEE in diens slipstream terecht kwam. Daarop sloeg de sleper in de grond waardoor het landingsstel in de vleugels werd gedrukt en de motorblok zwaar beschadigd. Werkelijk pech voor de DIESTSE Aeroclub.

MATTERNE Burt



Het gecrashte sleeptoestel, een PIPER PAWNEE

TMA BEAUVECHAIN (EBBE)

Reeds verschillende malen werd mij de vraag gesteld : hoe hoog mogen wij hier (EBTN) eigenlijk vliegen, tot waar gaat de TMA ?

Op al deze vragen zal ik trachten een antwoord te geven.

De TMA die boven ons hoofd hangt is die van BEAUVECHAIN (BEVEKOM), tijdens het WE gecontroleerd door BRUSSEL NATIONAAL (ZAVENTEM).

Wat is een TMA ? (Terminal Control Area)

Het is een gebied waarin naderingsvluchten en stijgvluchten naar en van het vliegveld (in ons geval ZAVENTEM) worden gemaakt.

Begrenzing TMA EBBE

De oostelijke grens loopt over de dorpen : GEMBLOUX - ZOUZLEEUW - GEETBETS - DIEST - SCHERPENHEUVEL (zie ook schets). De westelijke grens is voor ons van minder belang.

Vertikaal strekt de zone zich uit van 687m AGL tot 1297m AGL (Above ground level -boven de grond). Dwz met een hoogtemeterinstelling QFE of Om - instelling bij vertrek vanuit GOETSENHOVEN.

Welke gevolgen brengt dit voor ons mee ?

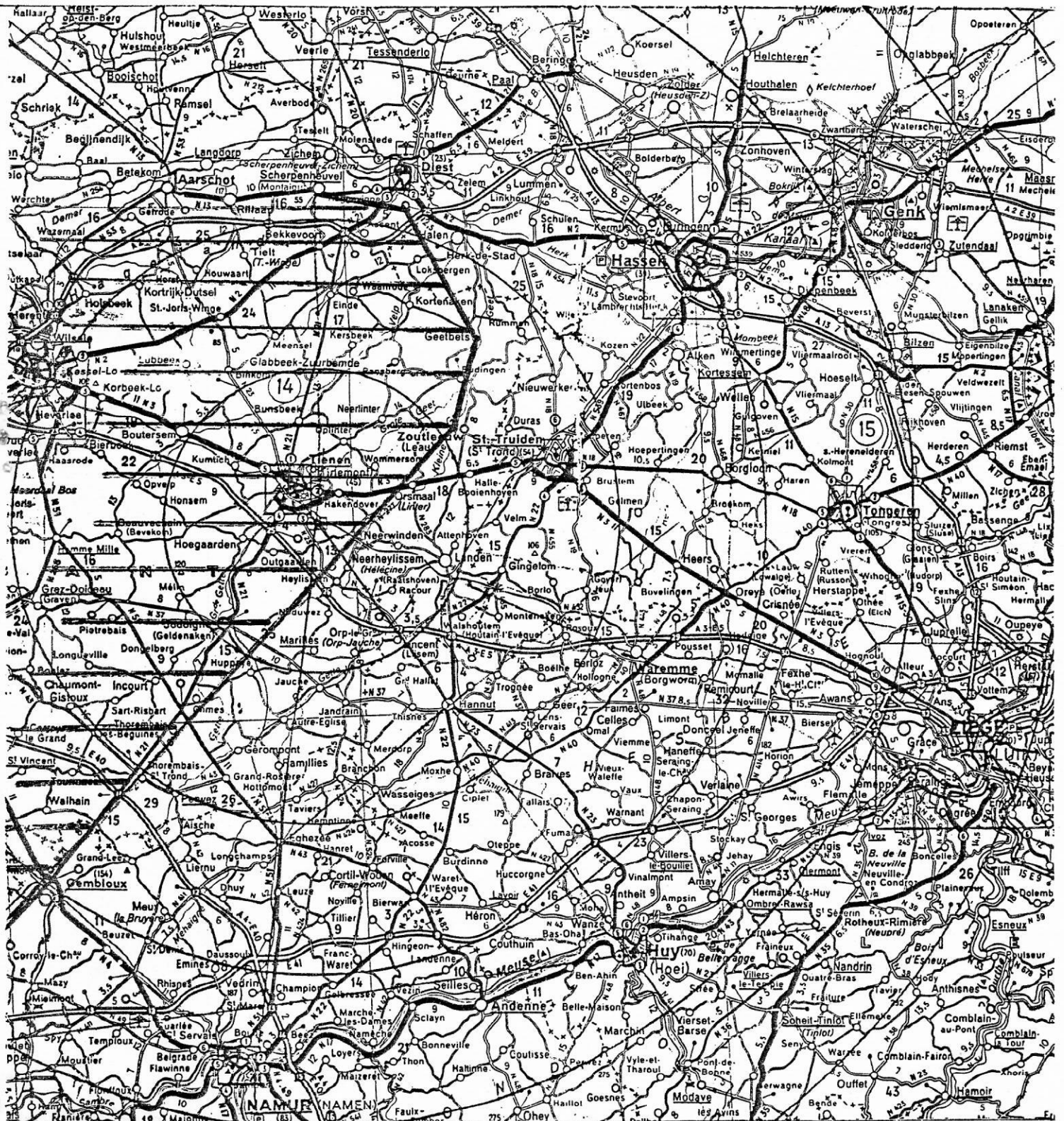
1. Het is VERBODEN om zich in die zone te bevinden.
 2. Daar onze toestellen een immatriculatie nummer dragen is het een koud kunstje de overtreiders op te sporen.
 3. Strafmaatregel voor overtreiders
 - in onze club komt men er in 't beste geval met een verwittiging van af.
 - indien het wordt vastgesteld door het Bestuur der Luchtvaart, hangt er voor de betrokken piloot een schorsing boven zijn hoofd.
 4. Moest dit laatste zich een paar maal herhalen, zou het Bestuur der Luchtvaart de vliegactiviteiten van onze club voor een bepaalde periode kunnen schorsen (dit is vroeger eens gebeurd voor de vliegclub van AALST).
 5. Een ander gevaar schuilt zich in een eventuele aanvaring met een lijnvliegtuig (type Boeing..., DC..., Airbus.....).
- Het zou ook uit den boze zijn te denken dat zulke toestellen uitwijkmaneuvers zouden uitvoeren ten voordele van de WOUW vloot.

Vergeet niet dat men 3 (drie) km ten ZO van EBTN reeds buiten de TMA is, nochtans blijft waakzaamheid geboden.

STOCKMANS Theo

TMA BEAUVECHAIN

Het doorstreepte gedeelte stelt de horizontale begrenzing voor van de TMA.



EEN DOORDENKERTJE

+++++

U krijgt als opdracht om met een zweefvliegtuig een vlucht over een woestijngebied te maken (afstand + 500 Km). De kans op een buitenlanding is reëel. Voor alle zekerheid neemt U een aantal overlevingsartikelen mee. Om het Max toelaatbare gewicht niet te overschrijden dient U een selectie te maken. Hieronder vindt U een lijst van materiaal dat ter uwer beschikking ligt. Geeft aan ieder artikel een nummer te beginnen met het belangrijkste.

- veiligheidslamp
- groot zakmes
- luchtkaat van de omgeving
- plastieke regenjas (grote maat)
- magnetisch kompas
- Colt .45 (geladen)
- valscher (rood & wit)
- 1 doos zouttabletten (1000 gr)
- 1 liter water
- 1 boek titel "De eetbare dieren in de woestijn"
- 1 zonnebril
- 2 liter vodka 90%
- 1 mantel
- 1 toiletspiegel
- 1 verbanddoos

De rangschikking zoals ze werd opgemaakt door NASA dokters vindt U in het volgende clubblad.

Theo

THEORETISCHE EXAMENS ZWEEFVLIEGEN

=====

De theoretische examens zweefvliegen, voor het bekomen van een vergunning, zullen doorgaan in de tweede helft van januari 1989. De te kennen stof zal U later medegedeeld worden (Het cursusboek zou einde oktober moeten klaar zijn). In elk geval zullen er begin januari een paar herhalingslessen gegeven worden. De juiste data van dit hele gebeuren zal U later medegedeeld worden.

Theo