

## Opendeurdag 23 september



Dankzij het goede weer mochten wij tijdens opendeurdag van 23 september ongeveer 1400 bezoekers verwelkomen in onze club. Buiten zweefvliegen en motorvliegen, waren er ook helikopters, ULMs, luchtballons, schaalmodellen, parapentes, een gyrocopter en een Marchetti. Voor de kinderen was er een springkasteel en een ballonnenclown met een grote schminkdoos!

Er werden ook heel wat initiatievluchten gemaakt met motor, zwever en helikopter.

Het was de eerste maal sinds lang dat de club zoveel mensen tegelijk over de vloer kreeg. Daardoor kwamen er ook wat mankementen in de organisatie naar boven. Maar daar leren we alleen maar van, en volgend jaar doen we het nóg beter.

Het clubbestuur wil iedereen danken die heeft meegeholpen aan de organisatie, en hoopt ook volgend jaar weer op ieders steun te mogen rekenen!

*(foto 's: Mattijs Cuppens)*



### In dit nummer...

Opendeur	1
Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Jac Jansenwedstrijd	3
Eerste vlucht OO-F51	6
Keiheuvel Cup	8
Wisselbeker G. De Praetere	9
Windgradient	9
Zomerkamp	9
Vluchtstatistieken 94-07	10
Milieu	11
Buitenlandingen	11
Prikbord	12
Colofon	12

#### Foto coverpage

Een goede samenvatting van de opendeurdag: véél zweefvliegen, motorvliegen, modelbouw, en parapente. Helikopter, luchtballon en ULM zijn jammer genoeg niet te zien op deze foto...

*(foto: Mattijs Cuppens)*

## Woordje van de redactie

Voor alle Bewijzen van Luchtwaardigheid (BvL) die na 01 oktober 2007 vervallen en daarna dienen hernieuwd te worden, geldt de nieuwe procedure. De technische controle uitgevoerd door onze controleurs zal gevolgd worden door een technische inspectie van het Directoraat generaal Luchtvaart. Het nieuwe BvL zal dan ook afgeleverd worden door deze laatste instantie. Dit BvL is conform de EASA richtlijnen. Deze richtlijn is zowel van toepassing op de club als de privé toestellen.

Het vliegseizoen loopt of vliegt stilaan op zijn einde. De weergoden waren ons ook dit jaar niet goed gezind. De hoge "plafonds" van de vorige jaren behoren blijkbaar tot verleden. De wisselvalligheid haalt meer en meer de bovenhand in ons weersysteem. De clubleden die in het buitenland op zoek waren naar betere omstandigheden, kwamen meestal van een kale reis terug. Behalve zij die het gingen zoeken in de Franse Alpen.

In de Charron staan wij spijtig genoeg op een achtste plaats. Het enige positieve punt is het aantal deelnemers, 23. Er zijn wel een paar verzachtende omstandigheden zoals het minder goede weder en de vier zaterdagdagen van de BAC in het voorjaar. Maar deze excuses mogen toch onze achtste plaats niet goedpraten. De Charron uitslag wordt gebruikt als een uithangbord. In Frankrijk heeft men de Netcoupe. Wel in het zuidfranse Vinon wordt ons gevraagd (vraag het maar eens aan Jan) om onze aldaar gevlogen proeven in te dienen. De uitslag (Vinson staat eerste) kan in geval van problemen met het voortbestaan van het hun vliegveld, als ruggesteun gebruikt worden.

Het wordt een traditie dat ik in het septembernummer van Cumulus het winterwerk aanhaal. Er staat veel werk voor de boeg. Maar deze arbeid houdt onze sport betaalbaar. En wij moeten met zijn allen trachten dit ook zo te houden. Twintig uren is het minimum, het maximum is unlimited. Ieder clublid is verantwoordelijk voor het behalen van zijn minimum, en niet het bestuur of de technische controleurs.

Denk er eens over na en tot ziens.

Theo Stockmans

## Volgende keer in Cumulus...

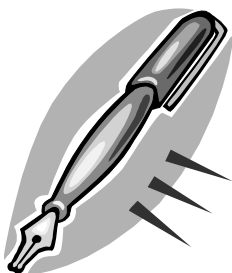
Wat kan je verwachten in de Cumulus van december 2007?

- ✓ Opendeurdag
- ✓ Theoretische lessenreeks

## Activiteitenkalender

- ✓ **23 september:**  
Opendeurdag De Wouw
- ✓ **22 & 29 september:**  
Vliegactiviteiten Luchtcadetten
- ✓ **6 & 13 oktober:**  
Vliegactiviteiten Luchtcadetten
- ✓ **20 oktober:**  
Samen vliegen met luchtcadetten
- ✓ **21 oktober:**  
Start theorielessen zweefvliegen
- ✓ **15 & 16 november:**  
Vliegclub geopend
- ✓ **24—28 december:**  
Winterkamp zweefvliegen

**1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
Winterwerk!!!**



**Artikels voor  
volgende Cumulus:**

**02 december 2007**

## Jac Jansenwedstrijd

Begin juli werd op het vliegveld van Woensdrecht de Jac Jansen wedstrijd georganiseerd. Sébastien, Eddy en ik namen er deel met de Ls-3, de DG-808 en de Asw-19. Het vliegveld van Woensdrecht bevindt zich op maar enkele kilometers van de Belgische grens, net ten Noorden van Brasschaat. Er waren ongeveer een 30 tal deelnemers waaronder 7 Vlamingen.

De club in Woensdrecht, de West Brabantse Aero Club, heeft tijdens het weekend de mogelijkheid om te vliegen op de militaire vliegbasis van Woensdrecht. Het vliegveld is momenteel nog steeds actief daar er nog steeds F-16 naartoe komen voor hun onderhoud. Het mooi van heel dat verhaal is dat het in Nederland wel toegestaan is dat een burgerclub gebruik maakt van een groot militair vliegveld. Maar dit heeft ook enkele beperkingen. Je kan niet zomaar bezoekers binnenbrengen zonder aanmelden. Er is nog steeds een wachtpost die je identiteitskaart nakijkt, en controleert of je wel degelijk op een lijst staat. Dit hebben wij (Sébastien, Bart, Jan en ik) aan de lijve ondervonden. De eerste avond moesten we niets tonen en mochten we gewoon het vliegveld op zonder enig probleem. De 2e dag werd het al moeilijker en moesten we onze pas tonen en controleerden ze of we wel degelijk op de lijst stonden. En wanneer ik met Jan terug kwam van mijn buitenlandse landing kregen we

ineens een bezoekerspas en moesten we onze identiteitskaart daar achterlaten. Het is dus blijkbaar afhankelijk van wie er zit, of je iets moet afgeven of niet.

De eerste wedstrijddag begon blauw maar er stond een stevig windje. We kregen 130km als proef. We moesten eerst naar Turnhout vliegen, daarna terug naar het westen naar Meer. Om dan vervolgens weer naar het oosten te vertrekken richting ???.



Het laatste keerpunt was Essen en zo werden we mooi opgelijnd voor te finishen op het militaire vliegveld van Woensdrecht.

Sébastien en ik stonden op de 4e rij om te starten. Wim Akkermans vertrok als eerste voor een snuffelvlucht en al gauw volgde de rest. Eens in de lucht was het lokaal vrij goed om boven te blijven. Je merkte wel dat er veel wind stond, mijn LX gaf windsnelheden aan van 20 tot 30km/h. Om 14h ging de poort open, Sébastien vertrok vrijwel onmiddellijk, en 10 minuten later vloog ik er ook door. Ik wou niet te lang wachten omdat ze tegen de avond aan blauwe thermiek gaven, en ik

wou optimaal gebruik maken van de cumulussen.

Het eerste been ging zeer goed, met een gemiddelde van 80km/h had ik Turnhout bereikt. Ik hing er samen met een libellen en een DG-300 in (voor mij) de beste thermiekbel van de dag, ze gaf 5.2m/s geïntegreerd volgens de LX. Vervolgens moesten we een been wind-op vliegen richting Meer, 20km verder. Ik kon even gebruik maken van een wolken-

straat, maar dan moest ik richting keerpunt vliegen weg van de wolkenstraat, wat mij een pak miserie heeft bezorgd. Ik ben iets te lang doorgegaan tot aan het keerpunt, heb het gerond op zo'n 800m hoogte en ben dan vertrokken richting Weelde. Iets den westen van Weelde kwam ik dan in de problemen, samen met Wim zat ik er op zo'n 300m grond, maar toch onder de straat. We vlogen naar enkele zwevers die enkele km's verder aan het pompen waren en hoopte daar toch aansluiting te kunnen vinden om de proef verder te zetten. En anders was het een straight-in op Weelde. Maar het lukte toch om de bel te nemen. Wim deed het





iets beter als ik en zat in een mum van tijd hoger. ik zat een beetje te sukkelen om mij te centeren samen met een twin van de Kempische Aeroclub. Uiteindelijk had ik ook het plafond, ik had veel tijd verloren maar was toch niet buitengeland.

Ik kon verder gaan richting 2e keerpunt en dat kon ik zonder al te veel problemen ronden. Dan kwam de zware taak om terug richting huis te vliegen tegen de wind in. Voor mij was er een groot wolkenpak waar ik hoopte om nog aansluiting te krijgen en zo sneller te kunnen vliegen. Maar helaas ik vond nergens stijgen en heb een lange steek moeten maken tot voorbij Arendonck Daar ben ik 90° uit koers gevlogen naar een industrieterrein in de hoop daar nog hoogte te winnen voor dat ik een groot blauw gat moest overbruggen tot aan het vliegveld. Dit lukte ook, en hier heb ik weer het plafond kunnen nemen om dan het laatste keerpunt te halen en binnen te vliegen. Maar helaas lukte ook dit niet. ik zag snel dat ik er niet zou geraken omdat de wind te sterk

was en mijn glijgetal veel lager was dan wat ik gewoon was van een 19. Ik probeerde nog omhoog te geraken boven enkele boerderijen en industrieterreinen maar zonder succes. Ik had een mooi grasveldje op het oog waar ik dan in ben buitengeland. Ik stond op enkele km's van het laatste keerpunt.

Nadien heb ik van Sébastien gehoord dat hij het ook net niet gehaald had. De bomen voor het vliegveld waren blijkbaar er net te veel aan. Hij stond in het laatste veld voor de piste. Spijtig. Ongeveer de helft van de piloten was binnen geraakt. Wij waren er dus niet bij. Nadien kreeg ik dan ook nog te horen dat ik 100 strafpunten had gekregen omdat ik het keerpunt bij Meer op 100m had gemist. Weeral een slimme zet. Uiteindelijk zal dit mij 3 plaatsen kosten op het eindklassement.

De volgende dag beloofde beter weer. Maar 's avonds kans op regen omdat er van het zuiden een couche overkwam en deze zou voor een vermindering van de thermiek zorgen. We kregen

met dit mooie weer een proef van 260km voorgeschoteld. We moesten naar Arendonck, vervolgens richting Zonhoven. Om dan weer op te klimmen naar het noorden tussen de TMA's door richting ????. En dan weer naar Dessel om zo weer het eindpunt van Essen te ronden en binnen te vliegen. Sébastien en ik spraken voor de vlucht af om samen te vliegen en zo onze kansen om te proef te ronden te verhogen.

We stonden nu op de 2e rij. Wim deed weer een snuffelvlucht en wij moesten kort erna ook al vertrekken omdat de thermiek al voldoende sterk was. En inderdaad boven was het makkelijk om boven te blijven. Sébastien en ik hadden afgesproken om zo snel mogelijk te vertrekken, zodat we later niet te veel last zouden hebben van de couche. En dat deden we ook, zodra de poort open was vlogen we erdoor, we konden gewoon blijven gaan omdat verderop de wolken iets lager waren. Het werd een mooie formatie onder de wolken door, en we hadden zonder probleem het eerste keerpunte bereikt. In de verte

zagen we we Turnhout al liggen en onderweg waren nog enkele mooie cumulusen.

Boven Turnhout aangekomen in een thermiekbel van ongeveer 2-3m/s. Het ging nog heel goed, ons gemiddelde bleef constant op zo'n 80km/h. Richting Zonhoven dag het er al minder goed uit. De cumulusen werden kleiner en we zijn langs Keiheuvel omgevlogen om toch meer wolken te kunnen volgen. Eens boven Zonhoven merkten we op dat er richting Tienen weeral geen enkele cumulus te bespeuren viel. Later had ik had ik gehoord dat Theo dan ook is moeten buitenlanden in Sovet.

Ons volgende been richting ??? zag er veel beter uit, we hadden terug goede cumulusen voor ons liggen en hadden dan ook geen enkele moeite om ons 3e keerpunt te ronden. Maar van dan begon het moeilijker te worden. De cumulusen werden schaarser. Er waren nog enkele cu's richting Budel, maar we waren niet 100% zeker dat deze buiten te TMZ zouden liggen. Toch onze kans wagen, en de iPaq heel goed in het oog houden. We hadden geluk the thermiek begon zich op 1km van de rand van de TMZ, en hier konden we dan toch het plafond nemen om zo onze vlucht richting Keiheuvel verder te zetten. Maar het zou een lange steek worden, omdat er tot in Keiheuvel niet veel cu's meer te zien waren.

Sébastien vertrok eerst en ik ging erna. Enkele km's verder was ik hem al uit het oog verloren en begon mijn radio ook niet meer te zenden. Boven keiheuvel kwam

ik de Ls-3 dan weer tegen zo'n 200m lager als mij. Ik zag enkele zwevers draaien boven Dessel kanalen en repte mij daar naartoe. Ik probeerde Sébastien op te roepen om te melden waar ik naartoe ging. Maar tevergeeft hij kon mij niet horen. Ik kon er aansluiting vinden en heb daar plafond kunnen nemen. Ik had nu nog maar 100m te kort om binnen te kunnen vliegen.

Ondertussen was de hemel al overcast en werden de cumulusen schaarser en schaarser. Boven Turnhout heb ik dan nog mijn laatste pomp kunnen pakken om vervolgens de final glide te kunnen inzetten. Nu was ik zeker dat ik binnen was. Eindelijk! Boven het laatste keerpunt om zo'n kleine 8km van Woensdrecht begon ik dan snelheid te nemen zodat ik een mooie low-pass (of speedfinish) kon maken. En zo gebeurde het ook. Het is wel spectaculair om laag boven de landing lights te vliegen tegen VNE. Mijn uiteindelijke gemiddelde was 75km/h, mijn snelste vlucht ooit. Dus ik was heel tevreden.

Eens op de grond was Mattijs als eerste daar om mij te helpen met me van de piste te duwen. Bart kwam even later omdat hij de tenten was gaan afbreken. Het gebruikelijke getoeter van de auto kwam van pas omdat ik binnen was! Even later belde Sébastien dat hij moest buitenlanden in Brasschaat omdat hij er niet meer geraakte. Hij kon geen hoogte meer winnen om binnen te raken, die couche was hem fataal geworden. Eddy daarentegen heeft het uiteindelijk (als laatste) toch gehaald. Hij vertelde ons dat hij

zeker 1 uur had liggen sukkelen om binnen te raken. Het was niet makkelijk dus onder de couche. Het bleek een juiste keuze van ons om snel te vertrekken.

Natuurlijk hoorde ik later dat ik weer 20 strafpunten had gekregen omdat ik de te snel door de startpoort was gevlogen. De poort had een maximale hoogte van 1000m grond en je mocht er maar met een snelheid van maximum 150 km/h grondsnelheid doorvliegen. Tja, daar had ik niet meer aan gedacht, ik had een snelheid van 180km/h als ik erdoor vloog. Sébastien had hetzelfde voor. Uiteindelijk heeft dit mij geen plaatsen in het algemeen klassement gekost. De buitenlandland van Sébastien heeft hem wel enkele plaatsen gekost.

Uiteindelijk stond ik 9e en Sébastien 11e. Niet heel goed, maar we hadden toch goed gevlogen. Spijtig van de buitenlandlandingen en de vele strafpunten. Maar ondertussen weten we ook alweer wat we kunnen en hebben we ons toch heel goed geamuseerd. En natuurlijk ook heel veel bijgeleerd.

Voor de rest wil ik onze ophaalploeg (Bart, Jan en Mattijs) nog eens bedanken voor de hulp! Zonder jullie had ik waarschijnlijk nu nog altijd ergens in een veld in Nederland gestaan! Volgend jaar gaan we zeker terug, om dan hopelijk met een beter resultaat naar huis te komen!

**Jelle Vandebecck**



## Eerste vlucht met de OO-F51

De zenuwen speelden mij verschillende weken parten. Ik stelde uit en stelde uit. De TST-14 M Bonus stond ook nog eens een weekend op de Fly-in van Schaffen. Maar uiteindelijk kon ik er niet meer onderuit. De OO-F51 moest ingevlogen worden.

Op 18 augustus kon ik geen reden tot uitstellen meer vinden en monteerden we onder grote belangstelling de TST-14 M. Dat duurde een kwartiertje langer dan gepland maar voor een eerste montage is dat wel normaal. Guy Beersaerts ging akkoord om de eerste vlucht mee te maken. Hij bestudeerde uitvoerig de flight manual, die overigens heel overzichtelijk en compleet werd bevonden. Beste Guy, bedankt, er viel een pak van mijn hart. Ook al had ik al de Apis M en de TST-10 M alleen en zonder voorbereiding gevlogen, ditmaal speelden de zenuwen mij overmatig parten.

Met een wagen werd het nieuwe toestel in piste getrokken. Het vrij draaiende staartwielje deed zijn werk naar behoren. Het is ook mogelijk het toestel op motorcracht te taxiën met een tiploper of een vleugelwiel.

Voor de eerste vlucht werd het toestel opgelijnd op het einde van de piste om een volledige runway ter beschikking te hebben.

Riemen aan, pre-flight check, en motor starten. Dit laatste gaat trouwens vanzelf. Op voorwaarde dat de benzinekraan openstaat (sic.) slaat de motor onmiddellijk aan. Een hele geruststelling voor

een eventuele noodzakelijke motor herstart in de lucht. Laten warmdraaien, dubbele ontsteking testen, even een vol gas test met de rem dicht, dan volle gas voor de start. Al na enkele meters kon ik de TST-14 M op zijn hoofdwiel in evenwicht brengen, en luttele seconden later voelde ik gewoon het contact met de grond verdwijnen. De Bonus vloog vanzelf! Met de snelheidsmeter op 95 km/u klommen we aan 2,5 m/s. Van instructeur Guy moest ik onmiddellijk naar het veld terugdraaien om veiligheidsredenen. Daar klommen we in een pomp snel aan 4 tot 5 meter tot op 1000 m. De cilinderkoptemperatuur ging niet hoger dan 175 graden, wat optimaal is. Het intrekken van de motor is supersimpel. Even op leegloop laten draaien tot de temperatuur ongeveer 120 graden is, dan de motor stilleggen. Opvallend was wel dat de snelheid van het toestel onder de 90 km/u moest komen om de schroef te laten stilvallen. Eén duwtje op de knop "engine down" en de deurtjes gingen open. Even wachten tot de schroef vertikaal stond, een tweede duwtje op dezelfde knop en 15 seconden later waren we een zwever.

Guy nam uitgebreid de tijd om het toestel te testen aan lage snelheid. Hieruit konden we afleiden dat de landing diende te gebeuren aan 100 tot 110 km/u. Dat is iets meer dan in de flight manual voorgeschreven is. Dan waren de bochten aan de beurt. Boven de 90 km/u gedraagt de TST-14 M zich voorbeeldig. Hij heeft een uiterst lichte besturing voor een

tweezitter, is bovendien heel gevoelig op de stick. Eigenlijk stuurt hij als een éénzitter. Er is ook een enorme feedback van de vleugels. De piloot kan gemakkelijk voelen of de pomp links of rechts zit. En klimmen, doet hij uitstekend. De beste snelheid om te pompen is waarschijnlijk 95 km/u, maar dat moeten we later nog uitvoerig testen. Op 400 m was het tijd voor een test van de motor in de lucht. Dus: contact op, één druk op de knop "engine up", ontsteking aan, 2 maal "primen", en starten. De motor sloeg onmiddellijk aan. Test geslaagd! Terug intrekken, en nog een pompje proberen op lage hoogte. De TST-14 M gedraagt zich voorbeeldig.

Voor de landing kozen we de circuithoogte op 200 m. Dit was méér dan voldoende. De Bonus heeft aan 100 km/u zijn beste finesse en zakt maar weinig. De remkleppen dienden in base aangesproken te worden. In final vlogen we 110 km/u wat uiteindelijk misschien een beetje te snel was. Ik haalde te weinig snelheid eruit voor de touch down en het werd een bots-bots landing, nog wel één van mijn aller-slechtste. Gelukkig heeft deze tweezitter een geveerd hoofdwiel en heel soepele vleugels zodat harde landingen goed verteerd worden.

Instructeur Guy vergaf me mijn slechte landing en bevond mijn vliegkunsten goed genoeg om passagiers mee te nemen.

Daarna was het de beurt aan Guy Peeters. Aan dit oud clublid en



webmaster van [www.hendrickx-gliders.be](http://www.hendrickx-gliders.be) had ik een belofte in te lossen. Hij mocht de eerste vlucht met de TST-14 M maken. De start verliep eveneens vlekkeloos. Ditmaal klommen we niet zo hoog. Eenmaal de motor in de romp geborgen liet ik de stick aan Guy. Hij had het nog niet verlerd. Hoewel dit zijn eerste vlucht in anderhalf jaar was, en dan nog van op de tweede plaats pakte hij de pompen één na één. Zowat anderhalf uur bleven we in de lucht zonder de motor aan moeten spreken. Ook Guy Peeters vond het een uitstekend toestel. Ik houd hem aan zijn belofte om eens samen een lange vlucht over land te maken. Hopelijk nog dit seizoen, al wordt de kans hiertoe steeds kleiner. Allemaal



hopen we dat het seizoen 2007 nog wat goede dagen brengt, en we hopen nog meer dat 2008 véél beter wordt.

Op 25 augustus vloog de TST-14 M met Rudi Coomans als passagier /

instructeur. Ook Rudi gaf de stick gedurende een uur niet meer uit handen. Zijn commentaar was ronduit lovend. Dit toestel heeft nog een mooie toekomst voor zich.

**Jan Hendrickx**

## Technische specificaties TST-14

Spanwijdte 17 m

Tweezitter Max. Pilotengewicht 170 kg

Motor Rotax 503 van 50 pk met dubbele ontsteking en twee carburators

Finesse 39 aan 105 km/u

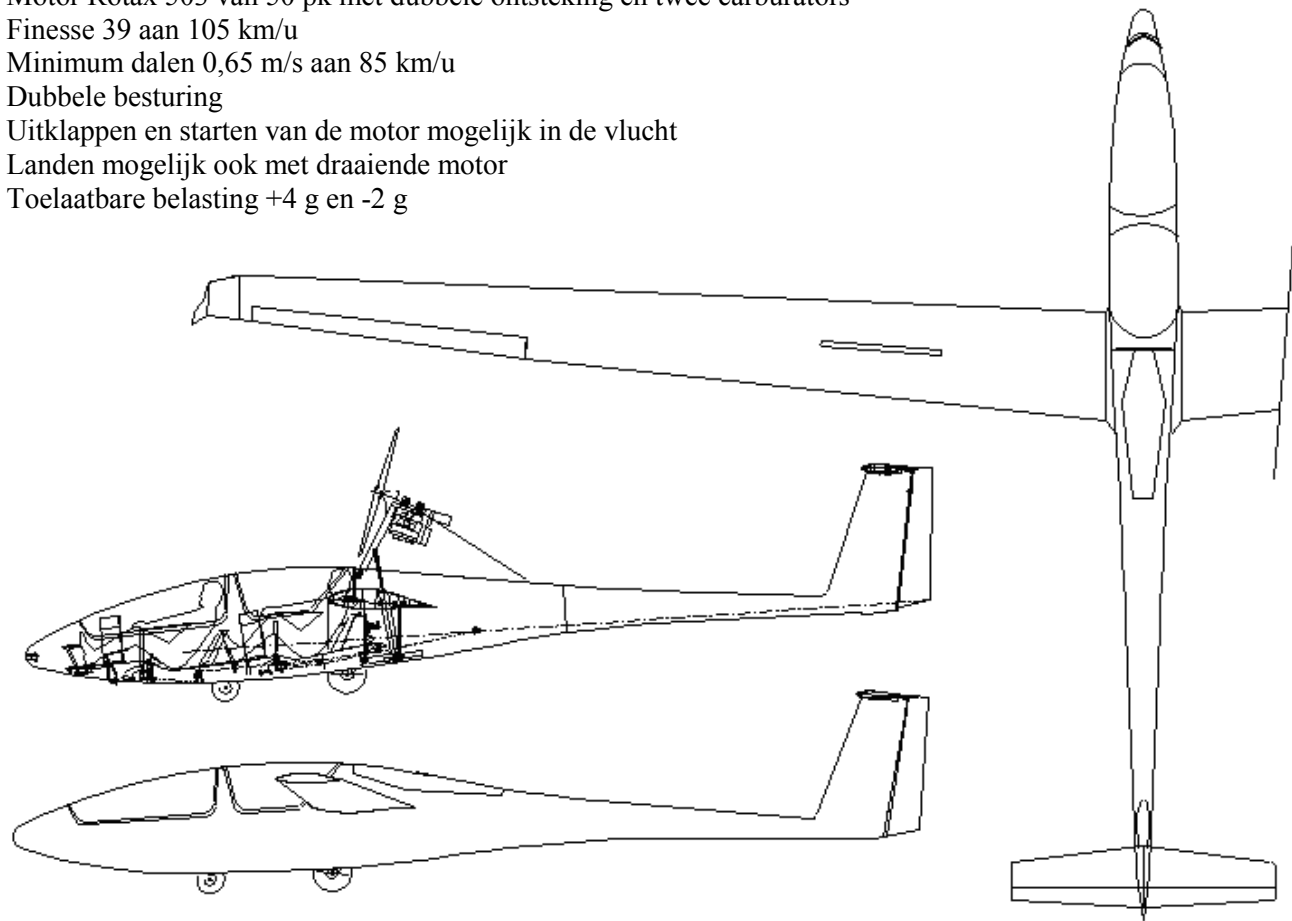
Minimum dalen 0,65 m/s aan 85 km/u

Dubbele besturing

Uitklappen en starten van de motor mogelijk in de vlucht

Landen mogelijk ook met draaiende motor

Toelaatbare belasting +4 g en -2 g



## Keiheuvel Cup

Midden augustus trokken we (ik, Bart en Linde) naar Keiheuvel voor de laatste wedstrijd van het seizoen, de Keiheuvel Cup. Ik nam er deel met de asw-19 in de standaard klasse. Toen we vrijdag vertrokken vanuit Tienen leek het erop dat het vliegbaar weer zou worden tijdens het weekend, nu alleen nog afwachten of het werkelijk zo zal zijn.

Zaterdag morgen. Ik wordt wakker met blue sky! Vliegen zal er vandaag zeker inzitten. Om 9h begonnen we met het monteren van asw-19. Goed kuisen, afplakken, en dan ook water tanken. Om 10h30 was het briefing en kregen we een proef van 250km. We vertrokken in Dessel (kruising van de kanalen) en dan vlogen we naar Hasselt brug. Om dan vervolgens helemaal naar het noorden te gaan naar Dinslaken (aan de Rein), en dan terug richting Keiheuvel via Budel. Op de briefing wist de meteo-man ons te vertellen dat er vanuit het westen slecht weer afkwam, dat we daar rekening mee moesten houden.

Om 12h30 was de eerste start, ik vertrek als 7e in de startgrid. Eens in de lucht kon ik al eens waarnemen wat de sterkte van de thermiek is, en of elke wolk wel degelijk stijgen onder zich had. En op het eerste zicht leek het goed. Ik probeer voor de start altijd aan het plafond te plakken, want mijn bedoeling was om direct te vertrekken van zodra de poort open is. En dat deed ik ook. Ik was zeker niet alleen samen met mij vertrokken nog een 5 tal andere bakken.

Onderweg naar het eerste keerpunt kwam ik niet veel problemen tegen. De pompen waren vrij makkelijk te centreren en het gemiddelde was goed tot aan mijn eerste keerpunt. Vanaf dan dacht ik dat het nog veel makkelijker zou gaan want nu zou ik 100km ver wind in de rug hebben. Dat

bleek correct, tot en met Maaseik... Daar werd de afstand tussen de wolken net iets te groot voor een 19. Waardoor ik van koers ben moeten wegvliegen meer richting westen. Daar waren nog enkele cumuli die binnen mijn bereik lagen.

Maar toen ik er uiteindelijk onderaan kwam merkte ik al gauw dat ze niet gaven wat ik verwachtte. Onder elke wolk slaagde ik er toch in een 100m te stijgen, en zo ben ik dan verder voorbij Venlo gesukkeld. Daar heb ik terug eens plafond kunnen nemen en ben heb ik een lange steek moeten doen tot boven Sevelen. Daar hingen meerdere toestellen te sukkelen en ik heb onder 1 van hen dan toch aansluiting gevonden om weer wat hoogte te winnen. Doordat het stijgen traag ging en ik met de wind telkens meer en meer afdreef naar het noord-oosten kwam ik al spiralerend in de sector van Dinslaken terecht.

Op zo'n 900m ben ik dan terug richting Kamp Lintfort/Sevelen vertrokken om daar nog eens te zoeken. Maar het zag er helemaal niet goed uit. Stratusbewolking speelde me parten en ik besloot naar Sevelen te vliegen voor een eventuele buitenlanding. Daar aangekomen heb ik toch een kleine bel gevonden. Het was niet veel, maar op die moment was het dat of landen. Na lang sukkelen heb ik dan toch het plafond bereikt.

Ik was eindelijk terug lokaal Venlo, dus ik besloot verder te vliegen naar Venlo op maximum finesse. En dan hopen dat ik onderweg nog iets tegenkwam. In de verte zag ik dat Venlo terug in de zon lag, dus hoopte ik dat ik daar nog hoog genoeg zou aankomen om nog even te kunnen zoeken en dan terug aansluiting met de thermiek zou vinden. Maar helaas... Ik kwam zo laag aan in Venlo door hard zakken onderweg dat ik ge-

noodzaakt was om straight in binnen te vliegen... Ik zag ze boven het stad thermieken maar dat was veel te ver weg voor mij. Ik was er waarschijnlijk wel geraakt, maar in het geval dat ik de thermiek niet kon nemen dan geraakte ik ook niet meer terug op het vliegveld. En aangezien er in het midden van een stad meestal geen goede velden zijn, heb ik maar op veilig gespeeld!

En dus ben ik gaan landen op Venlo. Op de grond bleek dat er een libelle van de wedstrijd geland was in het heengaan. Dus ik wist op die moment al dat ik niet laatste was. Als ik tenminste al mijn keerpunten goed gerond had deze keer. 1h30 later kwamen Bart en Linde aan, we demonteerden en reden terug naar Keiheuvel voor de barbecue. Ik heb nog tot laat in de nacht nagepraat met andere piloten en bleek dat iedereen was buitengeland. Er was maar 1 toestel van de open klassen rondgekomen.

De dag erna begon slecht maar ze gaven tegen de middag een venster. Dus begonnen we tegen 11h te monteren om dan terug naar een 2e briefing te gaan om 12h30. Ze besloten om iedereen in piste te laten gaan en hopelijk toch te vliegen. We kregen een kleine proef van 106km. In de verte zag we het goede weer komen. Maar ze hadden de start pas gepland tegen 14h. Om 14h was het al gedaan met het goede weer. We konden weer demonteren.

In het eindklassement stond ik 10e van de 16. Ik was er heel tevreden mee, zeker dat ik uiteindelijk nog tot in Venlo geraakt ben. Het kon beter, maar uiteindelijk ben ik tevreden. En we hebben weeral veel bijgeleerd, wat uiteindelijk het voornaamste is. Nog eens even mijn ophaalploeg bedanken voor de moeite en de ophaling.

**Jelle Vandebecck**

## Wisselbeker Gerard De Praetere

Gerard De Praetere was het oudste lid van de club (sinds 1936). Door zijn meestal ophefmakende kritieken en grappige opmerkingen was hij door ieder clublid geliefd. Het was een man waar men respect voor had. Op het ogenblik van zijn overlijden was hij nog altijd recordhouder van de langste vlucht met een zweefvliegtuig met start en landing te Goetsenhoven (7 uur 47 min). Ter zijne nagedachtenis wordt er door de sectie zweefvliegen elk jaar de Wisselbeker Gerard de Praetere uitgereikt aan het clublid met de langste zweefvliegvlucht met vertrek en aankomst te Goetsenhoven.

Hieronder vind je de tussenstand voor 2007, afgesloten op 15 augustus.

Stand	Piloot	Datum	Toestel	Duur
1	Theo Stockmans	04/08/07	Ventus 2cx	7:36
2	Eric Vandewalle	08/07/07	Asw 15	6:15
3	Luc Pashuyzen	08/04/07	Ka 8	6:02
4	Edouard Valvekens	02/06/07	Ka 6br	5:56
5	Geert Demaegd	11/08/07	Ka 6cr	5:22
6	Sebastien Mathieu	02/06/07	Ls 3a - 17	5:18
7	André Ruymen	09/04/07	Mini Nimbus	5:11
8	Yves Ruymen	17/06/07	Discus 2b	5:10
9	Peter Vervliet	03/06/07	Ka 8	5:03
10	Eddy De Reys	02/06/07	Dg808c	4:52
11	Jelle Vandebeeck	09/04/07	Jeans Astir	4:51
12	Jan Waumans	08/07/07	Ls 1d	4:22
13	Chris Vanderseyepen	08/07/07	Ka 8	4:16
14	Rudi Coomans	09/04/07	Asw 15	3:53
15	Paul Vanhoutvinck	01/05/07	Ka 6cr	3:21
16	Walter Vandewalle	28/05/07	Asw 15	3:12
17	Yven Mauroo	15/04/07	Jeans Astir	3:12
18	Jean Hendrickx	19/05/07	Apis M	3:10

## Zomerkamp

Ons vliegveld op ons vliegveld van 16 - 20 juli mag een succes genoemd worden. Met 75 vluchten en een recorddag van

Op woensdag 18 juli was de Rotaryclub Linter-Getedal te gast. Met 22 initiatievluchten gevolgd door een koud buffet werd die dag een waar succes. De organisatie verliep vlekkeloos dank zij de voortreffelijke inspanningen van onze clubleden. Zulke evenementen brengen niet alleen een beetje geld in ons lade, maar draagt eveneens bij tot de uitstraling en public relations van onze vereniging. En dit laatste kan een vliegclub best gebruiken.

Theo Stockmans

## Windgradient

Tijdens een bezoek aan het Zuid-franse vliegveld van Serres (de thuisbasis van Klaus Ohlman) begin september, ben ik getuige geweest van een zeer spijtig voorval.

De mistralwind blies er ongeveer 50 km/h.

De landing van een Duo Discus verliep normaal, tot de laatste meters van de landing. Het toestel viel bijna 5 à 10m meter uit de lucht. Ik hoorde een knak en de voorste passagier is gewoon in de Duo blijven zitten tot de ambulance er was. Om niet aan rampoerisisme te doen, ben ik vertrokken en weet dus ook niets over de afloop.

Dit was eigenlijk, als het zo mag zeggen, een mooi voorbeeld van de windgradient. De wind die de laatste meters boven de grond gedeeltelijk wegviel. Hierdoor liep ook de nodige aanvliegsnelheid en draagkracht van de Duo terug, met alle gevolgen van dien.

Waarom valt de wind soms terug in de nabijheid van de grond. Dit verschijnsel vindt zijn oorzaak in de remmende werking die het aardoppervlak op de luchtstroom uitoefent en waardoor deze bij de grond merkbaar vertraagd wordt.

Daarom wordt er door onze instructeurs ook gehamerd op die SNELHEID. Snelheid geeft je draagkracht.

Daarom heb ik (en niet alleen ik) 1000 maal het volgende gezegd: te snel aanvliegen is niet goed maar niet gevaarlijk. Te traag aanvliegen is niet goed en wel GEVAARLIJK.

Nog beter: vlieg de juiste aanvliegsnelheid:

$V_s$  (overtreksnelheid)  $\times 1,3 + W/2$  (windsnelheid:2). Voor een toestel met een overtreksnelheid van 60 km/u en een tegenwind van 20 km/u bedraagt de landingssnelheid dus 88 km/u ( $60 \times 1,3 + 20:2$ ).

Theo Stockmans

# Vluchtstatistieken 1994-2007

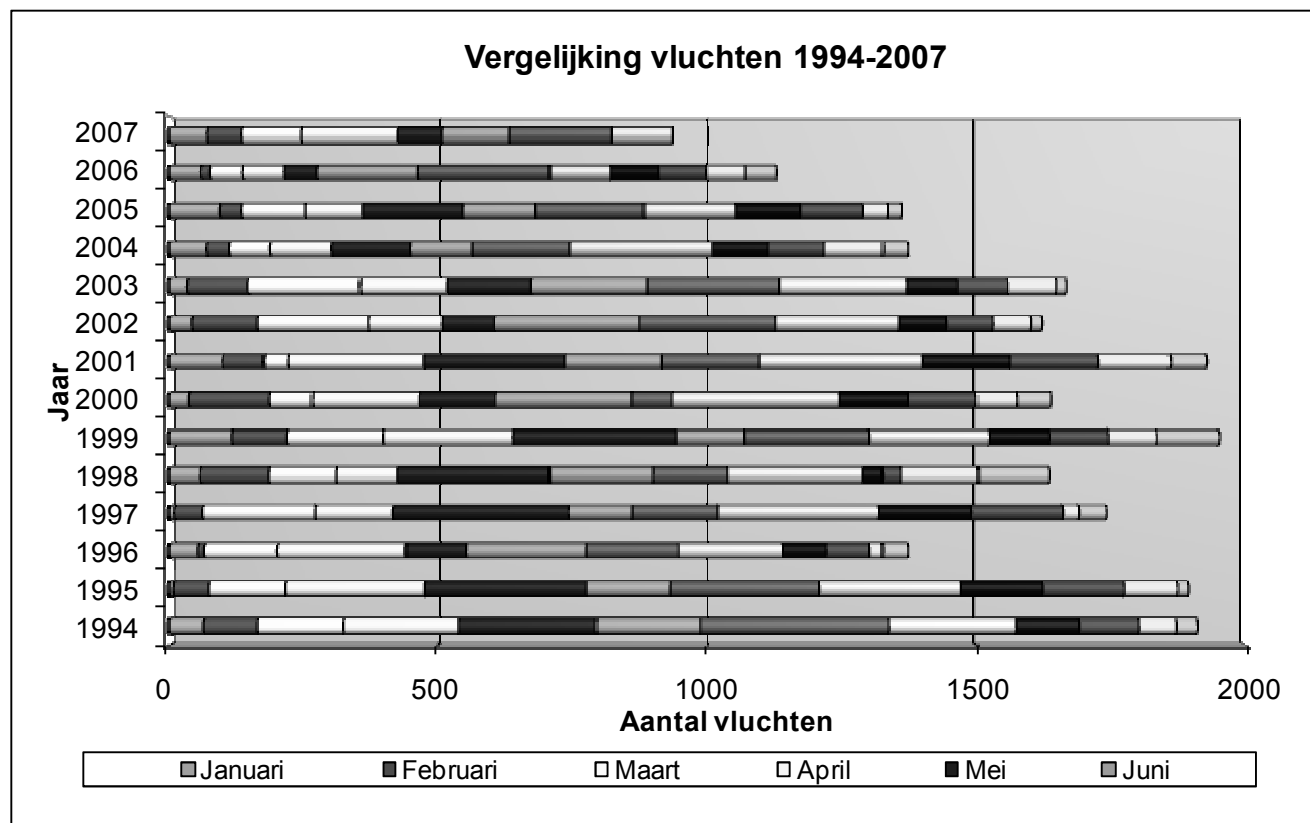
## Aantal vluchten per maand

	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	
1994	67	100	158	212	257	192	350	238	137	113	68	41	1933
1995	8	69	140	259	300	156	276	263	124	150	99	22	1866
1996	55	13	134	239	110	225	171	194	129	80	23	48	1421
1997	10	55	206	146	326	118	159	299	174	171	26	54	1744
1998	60	125	127	114	281	191	140	250	161	35	144	132	1760
1999	118	102	179	239	305	124	234	222	170	111	89	114	2007
2000	38	148	81	198	143	252	75	309	175	127	78	61	1685
2001	100	77	46	251	260	180	181	305	130	162	134	70	1896
2002	44	123	203	139	97	269	252	228	90	87	69	22	1623
2003	35	113	208	164	153	214	247	235	142	94	90	20	1715
2004	73	40	74	116	144	117	181	264	118	104	108	47	1386
2005	94	42	120	103	186	136	202	170	122	118	45	26	1364
2006	61	18	59	77	59	187	247	111	61	89	72	60	1101
2007	74	62	113	178	81	123	190	115	0	0	0	0	936

## Aantal vliegreuren per maand

	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	
1994	15,63	26,67	84,27	116,60	188,47	118,40	285,83	154,70	36,53	26,37	18,13	8,88	1080,48
1995	2,12	15,92	42,79	111,76	237,20	97,86	231,70	214,52	41,68	44,40	29,09	5,36	1074,41
1996	11,92	2,60	49,13	211,12	128,33	258,75	182,40	174,60	62,35	25,33	5,75	11,20	1123,48
1997	1,83	14,67	99,57	201,97	326,00	59,00	143,10	358,80	127,60	48,45	5,63	9,90	1396,52
1998	11,00	27,08	44,45	102,60	248,22	155,98	200,67	204,17	45,62	19,25	33,60	30,80	1123,43
1999	23,60	27,20	119,33	199,17	396,50	146,73	343,20	325,60	90,67	25,90	22,25	22,80	1742,95
2000	7,60	56,73	33,75	201,30	143,00	197,40	75,00	236,90	96,25	38,10	14,30	10,17	1110,50
2001	18,33	17,97	9,97	230,08	351,00	204,00	274,52	223,67	41,17	37,80	35,73	16,33	1460,57
2002	9,53	30,75	131,95	150,58	105,08	322,80	415,80	307,80	81,00	27,55	18,40	5,50	1606,75
2003	8,00	31,00	73,00	163,00	110,00	301,00	281,00	196,00	65,00	36,00	23,00	4,00	1291,00
2004	19,00	9,00	74,00	129,00	269,00	121,00	179,00	311,00	78,00	40,00	32,00	10,00	1271,00
2005	20,00	14,00	53,00	68,00	194,00	204,00	152,00	263,00	85,00	31,00	12,00	7,00	1103,00
2006	15,00	6,00	33,00	85,00	42,00	283,00	286,00	39,00	20,00	35,00	16,00	13,00	873,00
2007	16,00	15,00	58,00	244,00	78,00	141,00	132,00	102,00	0,00	0,00	0,00	0,00	786,00

## Vergelijking vluchten 1994-2007



## Milieu

Op dinsdag 18 september hebben Rudi en ikzelf deelgenomen aan een werkvergadering bij 1 RCI (Regionaal Centrum voor Infrastructuur).

Een samenvatting van deze vergadering

Fuel platform: wij hebben 1 RCI kunnen overtuigen van een ondergrondse fueltank. De toelating voor de plaatsing ervan zou nog dit jaar in onze bus vallen. Hiervoor moet er nog wel een bouwvergunning aangevraagd worden.

Bouwvergunningen: zoals jullie al weten, zijn er twee gebouwen niet vergund, de twee boogloodsen met zweefstoellen. Hiervoor een bouwvergunning krijgen was zeer moeilijk om niet te zeggen bijna onmogelijk. Commandant Jannes van de 1ste Milieu Technische Eenheid heeft echter een artikel gevonden dat zegt dat voor dergelijke gevallen het wel mogelijk zou zijn omdat het de bedoeling is een milieuvergunning te bekomen. In elk geval gaan wij twee bouwvergunningen aanvragen: één voor ons nieuw fuel platform en de andere voor de twee boogloodsen. En dan maar afwachten

Zuivering afvalwater: zowel de Luchtkadetten als wij zelf dienen te zorgen voor hun eigen waterzuivering.

Nochtans kunnen tal van werken reeds uitgevoerd worden, zoals de plaatsing van de brandblustoellen en de aanpassing van ons elektriciteitsnetwerk. Voor dit laatste moeten wij wel eerst een plan indienen bij 1 RCI voor goedkeuring.

Zoals je ziet zal onze milieuvergunning nog niet voor morgen zijn, maar het einde van tunnel werd toch al een beetje bekeken.

**Theo Stockmans**

## Buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	afstand
-------	------	--------	---------	------	---------

### Buitenlandingen

15/mei	Sébastien Mathieu	Bonnerue	LS 3	D-1945	25*
15/mei	Theo Stockmans	Vaux-Chavanne	Ventus 2cx	OO-YTS	35*
27/mei	Yves Ruymen + Geert Demaegd	Neerglabbeek	Ka 13	OO-YDN	56
2/jun	Jan Bruyninckx + Bart Huygen	Kasterlee	Ka 13	OO-YDN	45**
2/jun	Eric +Karel Vandewalle	Jandrain	Bergfalcke	OO-ZNT	10
2/jun	Griet Francart + Jörgen Nuyts	Dessel	Ka 7	OO-ZQO	37**
21/jun	Jan Waumans	Marcoux(Fr)	LS1c	OO-YDD	59****
28/jun	Theo Stockmans	Marcoux(Fr)	Ventus 2cx	OO-YTS	59****
28/jun	Jan Waumans	Aurabelle(Fr)	LS1c	OO-YDD	5****
7/jul	Jelle Vandebecck	Essen	ASW 19	OO-YDV	13****
7/jul	Sébastien Mathieu	Woensdrecht (NL)	LS 3	D-1945	0,15** *
7/aug	Bart Lismont	Himmelkron (D)	Ka 8	OO-ZOI	8*****

\* vanuit EBSU

\*\* vanuit EBZW

\*\*\* vanuit Woensdrecht(NL)

\*\*\*\* vanuit Vinon (Fr)

\*\*\*\*\* vanuit Bayreuth (D)

### Landingen op een ander vliegveld

9/apr	Edouard Valvekens	EBST	Ka 6 Br	OO-ZYE	16,5
9/apr	Pieter Leysens + Mattijs Cuppens	Cras-Avernas	Ka 7	OO-ZQO	11,5
27/mei	Bart Huygen + Tom Ponsaerts	EBZW	SF 34	OO-YZW	47,8
28/mei	Andre Ruymen	EBST	Mini Nimbus	OO-ZMS	16,5
3/jun	Andre Ruymen	EBNM	Mini Nimbus	OO-ZMS	35
3/jun	Mattijs Cuppens + Pieter Leysens	EBST	Ka 7	OO-ZQO	34*
8/jul	Theo Stockmans	Sovet	Ventus 2cx	OO-YTS	56
8/jul	Sébastien Mathieu	Brasschaat	LS 3	D-1945	16****
18/aug	Jelle Vandebecck	Venlo	ASW 19	OO-YDV	70**
16/sep	Andre Ruymen	EBZW	Mini Nimbus	OO-ZMS	47,8

\* vanuit EBZW

\*\* vanuit EBKH

\*\*\* vanuit Woensdrecht (NL)

## Prikbord



**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 Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

## Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnebrengen op diskette of doorsturen via internet (email: [mattijs@dewouw.net](mailto:mattijs@dewouw.net)).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows
- MS Works voor Windows
- MS Publisher
- Wordperfect voor DOS of Windows
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

**Oproep tot alle leden, kruip eens in de pen en schrijf ook eens een artikel voor ons clubblad!!!**

## Colofon

### Medewerkers

Mattijs Cuppens  
 Theo Stockmans  
 Griet Francart  
 Jelle Vandebeeck  
 Jan Hendrickx

### Foto's

Jelle Vandebeeck  
 Mattijs Cuppens  
 Jan Hendrickx

### Internet homepage

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

### E-mail

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

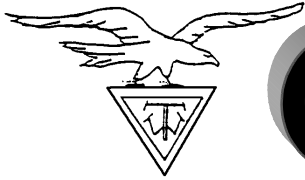
### Redactie

Mattijs Cuppens  
 Fonteinstraat 22  
 3000 Leuven  
 Tel. 0486/76.76.34  
 E-mail: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

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

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



# Cumulus

Belgie Belgique

P.B.  
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 13 Nummer 3  
Van juli tot september 2007**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden