

Winterwerk...



In de winter... is het tijd voor winterwerk. Of 'gemeenschapswerk' zoals het tegenwoordig genoemd wordt.

Het eerste grote werk, het schilderen van het clublokaal (buitenkant), is achter de rug. Het nog grotere werk, de heraanleg van de elektrische installaties in al onze gebouwen, is ondertussen ook begonnen. Kandidaten die willen helpen kunnen zich steeds melden bij het bestuur...

Bar



Sinds enkele weken wordt de bar uitgebaat door de leden. Wij hopen dat deze extra bron van inkomsten voor de club de kosten van het vliegen zelf een beetje kan drukken. In eerste instantie zal dit geld gaan naar de sanering van de bodem en de aanleg van het tankplatform. Later kan er gedacht worden aan de aankoop van een nieuw zweef- of sleepstoel.

Het is de bedoeling dat er minstens één keer per maand een speciale activiteit wordt georganiseerd: pannenkoeken, spaghetti, mosselen, kaas – en wijn, Palmzondag, Duvelavond, ...

Vrijwilligers die ook af en toe eens een dagje willen inspringen in de bar mogen zich nog steeds melden op barteam@dewouw.net, of bij de mensen achter de toog...

In dit nummer...

Winterwerk	1
Bar	1
Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Initiatievluchten 30 november	3
Vliegen in Vinon	4
Wisselbeker Gerard De Praetere	6
Charron.line 2007	7
FAI Sportlicenties	8
Groene kaart	8
Milieu	8
Winterwerk	9
Waterlek	9
Bar	9
300km doelvvlucht	10
Zwevers op Duxford	11
Sportcommissie	13
Prestaties	13
Luchtruim: Brussels TMA	14
Theorielessen zweefvliegen	15
Prikbord	16
Colofon	16

Foto coverpage

De eerste solo van Koen Pierlet op 4 november...

Woordje van de redactie

2007 zal de analen ingaan als een "gewoon" zweefjaar. Maar eigenlijk, wij worden er al een beetje aan gewend. Af en toe eens een betere dag. En dit was het. Nooit uitstellen tot morgen, want het kan nog slechter worden. Wanneer hebben wij nog eens kunnen genieten van de "Golf 5" in de Ardennen. Het lijkt wel iets uit de goede, oude tijd.

Ook onze leden die op verplaatsing gingen, konden niet echt genieten van mooi zweefweer, behalve dan in de Franse Alpen. Zou dit alles kunnen te maken hebben met de opwarming van de aarde, wie zou het kunnen zeggen, ik niet.

Bij het doornemen van de laatste edities van de Cumulus, is het jullie misschien opgevallen dat het altijd dezelfde leden zijn die een artikel of foto's inzenden. En dat vind ik toch wel een beetje spijtig. In onze club gebeurt er toch wel ieder weekend iets waarover een artikel kan geschreven worden of wat met een fototoestel kan vastgelegd worden. Maar het is vooral de moed om eraan te beginnen. Eens je enkele regels ver bent, volgt de rest meestal vanzelf.

En vergeet niet dat ieder artikel twee uren winterwerk waard is.

Europa heeft bepaald dat ieder zweefstoestel in het bezit moet zijn van een EASA (European Aviation Safety Agency) luchtwaardigheidscertificaat. Het eerste document wordt bij ons afgeleverd door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGL). Zij zullen onze toestellen komen inspecteren. De voorbereidingen hiervoor kunnen niet alleen door onze vier technische controleurs gedragen worden. Daarom zullen in de nabije toekomst "geleide" werksessies georganiseerd worden (zullen per Email verspreid worden). Neem eraan deel. Het telt voor winterwerk en het verruimt je technische kennis.

En tenslotte, wil ik nog aanraden om ook tijdens de wintermaanden regelmatig eens te komen vliegen. Het versterkt je vertrouwen en tevens bevordert het jouw vliegveiligheid en deze van je collega's.

En tot slot wens ik aan al onze clubleden en familie prettige eindejaarsfeesten en een voorspoedig 2008 met veel vlieggenot.

Tot ziens

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

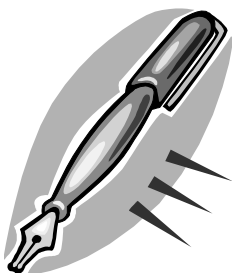
Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart 2008?

- ✓ Symposium
- ✓ Winterkamp
- ✓ Doellandingen-wedstrijd

Activiteitenkalender

- ✓ **20 januari:** pannenkoekennamiddag
- ✓ **2 februari:** symposium LVZC
- ✓ **16 februari:** Algemene vergadering Zweefvliegsectie
- ✓ **1 maart:** Algemene vergadering Club
- ✓ **8 maart:** Herhalingsles lucht-ruim
- ✓ **14 maart:** Vleugeluitreiking
- ✓ **11-12 mei:** Driedaagse De Wouw
- ✓ **30-31 augustus:** Opendeurdagen

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

02 maart 2008

Initiatievluchten 30 november 2007

Een speciale dag voor de club. Een veertigtal initiatievluchten zouden op deze vrijdag de clubkas komen spijzen. De militairen vlogen niet en De Wouw had toelating het vliegveld uitzonderlijk te gebruiken.

De weergoden waren ons echter minder goed gezind. Daags voordien zag de meteo er nog veelbelovend uit met een koudefront dat voorbij zou trekken gedurende de nacht, dan opklaringen en een beetje blauwe lucht rond de middag en pas tegen de avond weer een nieuw front. Dat beloofde weer was er dus niet. Een hoog en volledig gesloten wolkendek met daaronder flarden regenwolken diende zich 's morgens aan. Toch werden alle toestellen in piste gebracht, ook mijn TST-14 M Bonus. In totaal dus 4 zwevers en 1 zelfstarter.

Ik kreeg het plaatsje van de Piper toebedeeld als startplaats, een uiterst comfortabele stek. Door mijn nog beperkte ervaring als piloot vond ik de weersomstandigheden eigenlijk nogal marginaal. Alleen evolueren zou nog gaan, maar samen vliegen met 5 toestellen vond ik maar niks. Uiteindelijk zou ik die dag enkele serieuze vlieglessen krijgen. Ik som even op.

Bij de eerste vlucht vroeg mijn passagier of ik boven Hélécine wou vliegen. Dat was geen probleem. Ik steeg met de motor tot een kleine 600 m en ging iets ten zuiden van Hélécine in zweefvliegmode. We vlogen zoekend naar zijn huis de volle lengte van Hélécine af, maar de vario wees sterk dalen aan. Dus snel naar het aanknopingspunt, nog een 360 en

“downwind for runway 24”. De passagier vond (terecht) dat deze vlucht nogal kort uitgevallen was.

Bij de tweede vlucht zat ik boven de parking op 400 m in de mist. Om deze vlucht niet te kort te maken, bleef ik even horizontaal met de motor vliegen. Deze keer maakte ik de fout, een te groot circuit te vliegen. In final kreeg ik te maken met sterk dalen en moest ik mezelf dwingen niet aan de stick te trekken en toch de speed erin te houden. Het was een nipte landing, staart eerst, zonder overschot over de klaarstaande zwevers. Zeker niet voor herhaling vatbaar.

Ik gaf er voor een half uurtje de brui aan. Te gevaarlijk voor mij. Toen de lage wolken wat overgevaaid waren deed ik de derde vlucht. De take-off was ditmaal nogal spectaculair. Vanaf 50 m boven de piste klom de zelfstarter niet meer. Met 6200 toeren van de motor bleef de vario op nul staan. Dan plots iets voor de bosjes zwiepte hij naar plus 5. Toch was deze vlucht de fijnste. We klommen tot boven de plukjes en behielden een prachtig zicht op de streek. Ook geen problemen met circuit of landing. Alles was perfect. Alleen de passagier had zo zijn twijfels over de zwiepende vleugels van de TST-14.

De vierde vlucht bracht weer een schrikmoment. Op dezelfde plaats als tijdens de eerste vlucht, was er weer sterk dalen. We vlogen een motregenbuitje binnen en de vario wees plots min 7 aan. Dat is parachuteren. Dit had ik nog nooit eerder meegemaakt bij normale vliegsnelheid. Ik schatte bovendien de afstand tot het aanknopingspunt verkeerd in en kruiste

de piste op 150 m. Het circuit reduceerde ik dan maar tot een grote cirkel. Ik dacht aan de raad van meer ervaren piloten: snelheid maken en lager bij de grond aanvliegen. Ik dook naar 120 km/u en kon inderdaad comfortabel landen.

Het lage wolkenpak deed me ook ditmaal weer een wachttijd inlassen.

Tijdens de laatste vlucht, een half uurtje later kreeg ik nog maar een les. We klommen richting parking zorgvuldig tussen de grijze plukjes door naar een comfortabele hoogte. Motor intrekken en uitzweven tussen de lage wolken. Alleen zijn er wel onzichtbare wolken bij. Baf !! Alles grijs en ook de grond was weg. Ik behield de stand van de zwever zo goed mogelijk en wachtte tot ik weer grondzicht had. De snelweg tekende zich af en ik volgde hem..... richting Luik zo bleek later. De rest van het landschap verscheen langzaam door de mist en ik besepte dat er iets niet klopte. Een grote bocht bepaalde mijn plaats. Ik vroeg me hardop af waar het vliegveld naartoe was en de passagier, duidelijk ongerust, riep : Ginder! Ginder!

Gelukkig is mijn TST uitgerust met een motor, zodat ik zonder problemen het normale aanknopingspunt van de 24 kon bereiken. Ditmaal resulteerde de normale aanvucht in een landing die stopte op de taxibaan van de 06.

Behalve dat ik nog steeds vind dat de omstandigheden te slecht waren voor mijn vliegervaring, toch heb ik op die dag weer heel wat geleerd.

Jan Hendrickx



Vliegen in Vinon (LFNF)

Verschillende van onze clubleden hebben de laatste jaren vliegvakanties doorgebracht in midden Frankrijk, Duitsland en Tsjechië. Maar het weer viel zelden mee. Behalve in de Franse Alpen, daar kun je, gedurende een periode van ± 14 dagen, met een grote zekerheid 10 vliegdagen hebben. Van die 10 dagen kun je er bijna zeker 6 overland gaan. Jan Waumans en mezelf gaan nu al 3 opeenvolgende jaren 2 x 2 weken/jaar naar de Franse voor-alpen. En ontgoocheld zijn we nog nooit. Wij zijn tenminste zeker dat we er kunnen vliegen met weinig luchtruimbepeningen, zowel horizontaal als vertikaal.

Na een paar stages gevolgd te hebben in Saint-Auban, waren we op zoek naar een ander vliegveld. Na een paar clubs met elkaar vergeleken te hebben, viel onze keuze op Vinon(- sur Verdon). Achteraf bleek het een goede keuze, wij beklagen het ons nog altijd niet.

Maar sommige clubleden schrikt het wat af om in de "bergen" te gaan vliegen. Ze denken dat men onmiddellijk in de bergen "losgelaten" wordt en maar zijn plan moet trekken. Maar niets is minder waar. Het terrein is ingedeeld in zones: T1, T2,.... Het terrein T1 kun je vergelijken met onze Ardennen en de Eifel. Met daarin, overal verspreid, tal van vliegvelden en officiële buitenlandsterreinen. T1 heeft een lengte van ± 120 Km en een breedte van ± 40 Km. Je kunt gemakkelijk een 300 Km draaien door lokaal van vliegvelden te blijven. Pas als je dit terrein "van buiten" kent, ga je over naar T2. Telkenmale gaan er checkvluchten met een plaatselijke instructeur aan vooraf. Hij neemt de beslissing over je terreinzone.

Vinon, in het departement van de Var, ligt op 275 MSL, ongeveer

50 Km ten noorden van Marseille en bevindt zich op de samenvloeiing van de Durance en de Verdon. In de vallei van de Durance, met een breedte van 3 à 4 km, bevinden zich tal van vliegvelden en mooie, vlakke buitenlandsterreinen (zoals bijons), waaronder het nationale zweefvliegcentrum Saint Auban op 40 Km noordwaarts. Naar het zuiden wordt meestal niet gevlogen.



Vliegveld van Vinon en omgeving

Ten westen van Vinon strekt zich de streek van de Luberon uit, te vergelijken met onze Ardennen. Ten oosten heb je het plateau van Valensole, de belangrijkste stad aldaar. Het westelijk gedeelte heeft een hoogte van 400m, de oostelijke grens 800m. Deze streek (45x 15 km) is ook te vergelijken met onze Ardennen. Er zijn geen echte buitenlandsterreinen maar op 35 km ligt het vliegveld van Puimoisson. Juist ten oosten van Vinon (tot Greoux-les-Bains) heb je de 5 Km lange vallei van de Verdon waar mooie, grote velden liggen (vraag met maar eens aan Jan).

Het luchtruim boven Vinon gaat tot 2286m MSL (dus 2000m AGL), in het weekend zelfs 3505m MSL (bij 1013 hPa). En ± 10 km oostelijk heb je altijd

3505m, oftewel 2700m grond. En ongeveer 70 Km noordelijk kun je stijgen tot FL195, of 5944m. De structuur van het luchtruim is een stuk eenvoudiger dan bij ons, zie kaart.

In Vinon heerst er een mediterrane klimaat met droge warme zomers. Men heeft er 300 zonnige dagen per jaar. Of anders gezegd gemiddeld één "slechte" dag

per week. Mijn ± 15 x 2 weken verblijven in het zuidoosten van Frankrijk bevestigen dit.

Hoe verloopt nu een vliegdag ?

Iedere dag om 1030 uur is er een briefing (meteo, algemene richtlijnen, opmerkingen, wie dat met welke clubtoestellen gaat vliegen. enz.), gegeven door één van de drie vaste instructeurs in de Franse en Engelse taal. Er wordt geen appèl gehouden maar er wordt wel verwacht dat iedereen, die gaat vliegen, aanwezig is. Vóór deze briefing worden er reeds zweefstoestellen op het vliegveld gebracht. Het in piste zetten gebeurt in functie van de weersomstandigheden, maar dat kan soms 1130 uur zijn. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen clubtoestellen of privé's. Wie vooraan staat, vertrekt eerst. Er wordt gestart op twee lijnen.

Wanneer er veel toestellen zijn staan 4 tot 5 sleeptoeestellen ter beschikking. Meestal wordt je richting oosten gesleept. De ont-koppelhoogte bepaalt de zweefpi-loot zelf. In functie hiervan wordt de sleep prijs berekend. Het ge-beurt zelden dat er iemand door-zakt.

Als basistoestel heeft de club twee ASK 21 en één Twin II. Op één van deze zweefvliegtuigen worden ook de eerste solo vluchten ge-maakt. Het eerste solotoestel is een Astir. Daarna heb je de Péga-se, LS4,

Maar iemand die reeds solo is en er zich eigenlijk komt vervolma-ken in het bergvliegen, is de tweezitter een Duo Discus. Om-dat dit niet alleen een gegeerd maar tevens duur toestel is, wordt er niet solo op gevlogen.

Reeds na een paar dubbels kun je alleen gaan. De instructeur geeft je wel richtlijnen tot waar je mag vliegen, de hoogten, enz.... In de bergen wordt steeds gevlogen met je hoogtemeter op MSL. Dus voor LFNF betekent dit 275m. In elk geval moet je lokaal van een vliegveld blijven. Tijdens je eerste vluchten zijn dit, buiten Vinon, Puimoisson op 35 km en Saint Auban op 40 km. Daarna en in functie van de wolkenbasis, mag je verder gaan. Om de 20 minuten moet je je positie en hoogte melden aan de instructeur langs de radio. Doe je dat niet, zal hij je wel contacteren.

Thermisch ligt Vinon heel goed. In de zomer komen de eerste goe-de pompen reeds los vóór 1200 uur en 's avonds, in de vallei van de Durance, kun je bijna blijven hangen tot sunset. Soms brengt de eerste pomp je reeds tot een

hoogte van bijna 2000m. Met die hoogte ben je al lokaal van de nabijgelegen vliegvelden. Meest-al vertrekken de ervaren piloten langs Gréoux-les-Bains naar Pui-moisson en zo het hooggebergte in, oftewel langs de westkant van het plateau van Valensolle en Puimichel naar Saint-Auban en zo verder richting noorden. Zij die de eerste maal van deze prachtige omgeving proeven, blij-ven meestal hangen boven de twee plateau's. Je vervelen ga je niet doen want het landschap is er prachtig.

Maar alvorens het terrein bijna optimaal te kunnen gebruiken moet je er een paar keer gaan vliegen. Dit is niet alleen geldig voor Vinon, maar ook voor alle andere plaatsen. De eerste maal dat je ergens komt is het nog wat zoeken. Waar staat de begin-pomp, waar liggen de vaste dienstpompen, hoe is het reliëf georiënteerd, hoe kan ik de ver-schillende winden optimaal ge-bruiken, enz. Het bestuderen van de lokale vliegvelden en buiten-landingsterreinen hoort hier even-eens bij. Omdat de instructeur je om het half uur je positie vraagt (hoogte in MSL), dien je ook de belangrijkste merkpunten (dorpen, bergen, heuvelruggen,..) van buiten te kennen. Dit lijkt in het begin onbegonnen werk, maar al na een paar dagen heb je dit onder de knie.

De oriëntatie moet zonder kaart kunnen. Je kaart mag slechts een hulpmiddel zijn. Want je moet permanent je "look out" verzor-gen. Ook de Flarm (die hier bijna onmisbaar is) blijft slechts een aanvullend hulpmiddel. Om je berekeningen te maken over het lokaal vliegen, neemt

men het glijgetal van zijn toestel, gedeeld door twee. Voor onze ASW19 maakt dit 20, de Astir wordt op 15 gerekend.

Een voorbeeld met de Astir. Je bent 20 km verwijderd van LF-NF. Het circuit begin je op 500m MSL. Om nog lokaal te zijn, moet je op 20 km minimum 1833m MSL hoogte hebben.

Verschillende leden hebben mij ook de vraag gesteld of men er iets kan gaan doen met een Ka 7 of Ka 8. Zolang men niet het ech-te gebergte intrekt is het geen probleem. M.a.w. lokale vluchten (in een straal van 40 km) zijn geen enkel probleem. Maar deze toestellen ben ik daar nog niet tegengekomen.

Op toeristisch vlak ligt Vinon uitstekend. ± 50 km ten noorden van de Middellandse zee, 40 km westelijk van les Gorges du Verdon, 100 km ten zuiden van de Alpen. En ieder dorpje (10 huizen, een kerk een bar/restaurant) in de omgeving is al een bezienswaardigheid op zich. In juni/juli wordt het plateau van Valensolle omgetoverd in één groot blauw-purper lavendelveld, prachtig.

Tijdens de zeldzame "niet vlieg-dagen" heb ik mij nog geen enkele maal verveeld. Er is trouwens zoveel te zien.

Misschien gaat dit artikel enkele leden aansporen om ook eens te genieten van dit zweefvliegpara-dijs. Zowel het weder als de om-geving zijn er fantastisch.

Theo Stockmans



Wisselbeker Gerard De Praetere

Sedert 2006 hebben wij in de schoot van ons sectiebestuur beslist dat enkel de vluchten die ingediend worden op de Charron.line, in aanmerking komen voor deze wisselbeker en dit om volgende redenen:

- ◆ de toestellen die uitgerust zijn met een motor kunnen ook deelnemen
- ◆ het stimuleren om deel te nemen aan de Charron.line
- ◆ vluchten met een inbreuk op het luchtruim, komen er niet meer in voor

In de Cumulus van september stond een klassement waarin alle vluchten, ook zij die niet ingediend werden in de Charron. Bij nader toezicht bleek dat van die 18 vluchten er maar liefst 10 niet ingediend werden op de Charron. Of in het totaal maakt dit 39 uur 59 minuten of in punten: 2399. Dit vind ik spijtig. In 2008 moeten wij toch trachten om dit te vermijden.

Het zijn misschien vluchten met een luchtruimovertreiding, het niet geïnteresseerd zijn, het niet weten hoe de procedure werkt of niet weten hoe een Logger werkt, of Zoals ik vroeger reeds zei, heeft onze club voor een niet onaardig bedrag geïnvesteerd in Loggers, maar sommige leden beseffen dit blijkbaar niet.

Ik weet ook wel dat onze club nooit rijk zal worden met de Charron. Maar het is een soort waardemeter, op gebied van afstandsvliegen, tussen de Vlaamse clubs. De club kan er ook mee uitpakken. En het doet mij toch een plezier dat men zijn club in de voorste gelederen kan terugvinden.

Hieronder vind je dan de definitieve uitslag van de 15de editie van de Wisselbeker Gerard De Praetere. De gearceerde vluchten werden niet ingediend op de Charron.line en kunnen dus ook niet opgenomen worden in het klassement.

Stand	Piloot	Datum	Toestel	Duur
1	Theo Stockmans	04/08	Ventus 2cx	7:31
	Eric Vandewalle	08/07	ASW 15	6:10
	Luc Pashuyzen	08/04	Ka 8	5:57
2	Edouard Valvekens	02/06	Ka 6 br	5:51
	Geert Demaegd	11/08	Ka 6cr	5:17
3	Sébastien Mathieu	02/06	LS3 a	5:13
	Andre Ruymen	11/08	Mini Nimbus	5:06
4	Yves Ruymen	17/06	Discus 2b	5:05
5	Eddy De Reys	02/06	DG 808c	4:58
6	Jelle Vandebeeck	09/04	Jeans Astir	4:46
7	Jan Waumans	08/07	LS1 c	4:17
	Chris Vanderseypen	08/07	Ka 8	4:11
	Rudi Coomans	09/04	ASW 15	3:48
	Paul Vanhoutvinck	01/05	Ka 6 cr	3:16
	Walter Vandewalle	28/05	ASW 15	3:07
	Yven Mauroo	15/04	Jeans Astir	3:07
8	Jan Hendrickx	19/05	Apis M	3:05

Theo Stockmans

Charron.line 2007

Enkel de plaatsen van onze clubleden worden hier weergegeven. De volledige uitslag kun je vinden op de website van de Liga (www.lvzc.be).

BENELUX**BUITENLAND****Club klasse**

11	Bart Huygen
16	Jelle Vandebecck
27	Edouard Valvekens
32	Mattijs Cuppens

12	Jörgen Nuyts
17	Yven Mauroo

Standaard klasse

17	Jelle Vandebecck
31	Yves Ruymen
40	Bart Huygen
41	Rudi Coomans
43	Jan Waumans

17	Jan Waumans
29	Rudi Coomans

Open/Renklasse

2	Theo Stockmans
9	Sébastien Mathieu
15	Andre Ruymen

5	Theo Stockmans
12	Sébastien Mathieu

Motorklasse

16	Bart Huygen
22	Eddy De Reys
24	Yves Ruymen
28	Jelle Vandebecck

16	Luc Vandebecck
----	----------------

Junioren

4	Jelle Vandebecck
---	------------------

13	Yven Mauroo
----	-------------

Beker Gaston Peeters (vrije vlucht)

4. Theo Stockmans

Grootste opgegeven proef

2. Theo Stockmans

Clubrangschikking

8. Koninklijke Vliegclub De Wouw

FAI Sportlicenties

Een FAI sportlicentie kan men aanvragen op het ogenblik dat men zijn volledig "D" brevet behaald heeft. De instantie die dit brevet jaarlijks uitschrijft, is de Koninklijke Belgische Aéroclub (KBAC). Iedere luchtvaart (zweven, ballonvaart, model-luchtvaart,.....) kan dit brevet aanvragen.

Het bezit van een FAI sportlicentie geeft je de toelating om deel te nemen aan wedstrijden.

In werkelijkheid zijn de meeste aanvragers piloten die nooit aan wedstrijden deelnemen. Bij de

meesten blijft dit document echter een souvenir of men vraagt het om niet te moeten onderdoen voor collega's.

Jaarlijks worden er bij de KBAC om en bij de 2000 sportlicenties uitgeschreven. Daar kruipt enorm veel tijd in en het kost ook nog eens geld. En vooral wetende dat het overgrote gedeelte er niets mee doet. Kijk maar eens bij ons in de club.

Daarom heeft de Raad van Bestuur van de KBAC onlangs beslist om enkel nog licenties uit te

schrijven aan piloten die deelnemen aan Europese en Wereldkampioenschappen of zij die een poging ondernemen om een wereldrecord te verbeteren. Voor deelname aan alle Belgische wedstrijden, het Belgisch Kampioenschap inbegrepen, zal geen FAI sportlicentie meer nodig zijn.

Moesten sommige organisatoren van buitenlandse wedstrijden toch dit document eisen, dan kan er ten allen tijde één aangevraagd worden bij de Liga.

Theo Stockmans

Groene kaart

Regelmatig komen er leden die meer dan 15 uren solo hebben, me vragen om een zweefvliegvergunning (blauwe). Maar daar zijn nog een paar andere verplichtingen te vervullen: geslaagd zijn in het theoretisch examen en de groene kaart volledig ingevuld hebben. En bij dit laatste rijpt het schoentje.

Alvorens je solo gaat, dient je gele kaart volledig ingevuld te zijn. Daarna is het de beurt aan de groene kaart. Onmiddellijk na je

eerste solovluchten kun je er al werk van maken. Ga 's morgens met je groene kaart naar de dienstdoende instructeur en bekijk welke soort vlucht(en) er kunnen uitgevoerd worden. De meeste items kun je zelfs in de winterperiode behandelen. En hier en daar is er zelfs wat theorie bij. En tijdens één vlucht kun je verschillende onderwerpen behandelen.

De verantwoordelijk ligt bij de piloot zelf. Het is hij/zij zelf die

naar de instructeur moet gaan en niet omgekeerd. In het verleden werd ons dikwijls het verwijt gemaakt dat wij de kersverse solisten te veel aan hun lot overlieten. Deze groene kaart is hiertegen een goede remedie. En het is ook de bedoeling dat de leerling zijn bagage over het zweefvliegen iets groter wordt.

Tot in de lucht.

Theo Stockmans

Milieu

In november hebben wij van Defensie de toelating gekregen om ons nieuw fuel platform, met ondergrondse tank, te plaatsen. De tank zal een inhoud hebben van 15.000 liter.

Alvorens met de bouw te kunnen starten, moeten wij eerst een bouwvergunning bekomen. Maar daar zit al een probleem. Een van de bijlagen is een plan met al onze installaties. Twee van onze boogloodsen (van de zweefsectie) zijn niet vergund (voor Defensie zijn wij wel in orde). Dus moeten wij eerst hiervoor een regularisa-

tie aanvraag bij de stad Tienen indienen. De bouwaanvragen opmaken en vergund krijgen zal niet op één, twee, drie in kunnen kruiken zijn. Pas als wij onze bouwvergunningen hebben, kan de firma Voets starten met onze nieuwe fuel-installatie.

Eens deze laatste operationeel is, kan er gestart worden met de sanering van de zone naast ons clublokaal.

Ondertussen hebben wij niet stilgezeten. Onze brandblusapparaten zijn reeds in ons bezit en het

materiaal voor de vernieuwing van onze elektrische installatie werd begin december aan onze club geleverd. Om te kunnen starten met deze twee werken dient er eerst een plan opgemaakt te worden. Ik hoop dat wij na de feestdagen hiermee kunnen van start gaan. En zoals reeds elders in deze Cumulus geschreven, vraagt dit man(vrouw)kracht. Wij zouden deze werken ook kunnen uitgeven, maar dit zou een financiële aderlating voor onze club betekenen. Dus alle hens aan dek.

Theo Stockmans

Winterwerk

Ieder jaar wordt aan de leden van de zweefsectie gevraagd om twintig uren "winterwerk" te presteren. De periode begint op 01 oktober en eindigt de laatste dag van september. Het winterwerk moet niet in de letterlijke betekenis van het woord genomen worden. Er zijn verschillende taken die ook in de andere seizoenen kunnen uitgevoerd worden.

De taken die kunnen uitgevoerd worden mogen zowel voor de zweefsectie als de gemeenschap of de club in 't algemeen zijn. Voor het clublid zelf maakt het niets uit. Hij of zij kan gerust "alleen maar" 20 uren presteren voor de gemeenschap. Actueel zijn er slechts enkele clubleden (motor + zweven) die zich voor de gemeenschap engageren. En

het mogen er gerust een paar meer zijn.

In de schoot van het bestuur van de zweefsectie hebben wij beslist om toch wat meer de nadruk te leggen op dat gemeenschapswerk. In 't verleden is gebleken dat er soms nutteloos werk werd uitgevoerd aan onze zweeftoestellen met slechts één bedoeling: aan zijn of haar 20 uren te komen. Hierop gaan wij strenger toezien. De bedoeling van deze 20 uren is toch dat er iets zinvol wordt gedaan.

Het voordeel van gemeenschapswerk is, dat je het meestal over een gans jaar kunt uitspreiden. Wat kan dat zoal zijn: gras afrijden, kuisen van de grasmaaiers, verdelgen van onkruid, hagen snoeien en kuisen, verven van

gebouwen ...enz. Dit zijn jaarlijks weerkerende taken.

En zoals iedereen ondertussen wel weet, moeten wij ons voor Defensie in regel stellen met de Vlarem milieuwetgeving. En dit zal ook veel werk vragen. Ons elektriciteitsnetwerk dient geactualiseerd te worden, het plaatsen van brandblussers en pictogrammen, aanpassing van het gebouw voor gevaarlijke producten, enz. Zoals je ziet, keuze genoeg. En al deze opgesomde taken zijn nodig. Zij kunnen uitgevoerd worden zowel door leden van de zweef- als de motorsectie.

Indien je nog vragen hebt, laat het mij weten.

Theo Stockmans

Waterlek

Bij de opname van de tellerstand van de watermeter in de put op onze parking, in oktober 2007, werd door de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW) een abnormaal hoog verbruik vastgesteld. Tussen 24/10/06 en 11/10/07 werd een verbruik genoteerd van 3827 m³ (dus bijna 4 miljoen liter of dagelijks 10.000 liter). Ons maximum jaarlijks verbruik lag bij 9 m³.

Dit enorm hoog verbruik is te wijten aan een lek gelegen tussen

de teller en loods zuid of de waterhydrant, gelegen oostelijk van deze loods. Daar deze leiding eigendom is van Defensie kunnen of mogen wij niets ondernemen om dat lek op te sporen of te herstellen. Onmiddellijk na de vaststelling werd het leger op de hoogte gebracht, die mij belooft hebben de leiding te zullen herstellen. Maar een datum kon men mij niet geven.

Het factuur, op naam van onze club, voor dit verbruik belooft

12619,42 euro. Ik heb wel schriftelijk een gunsttarief aangevraagd. Maar hierop heb ik nog geen antwoord ontvangen.

Ondertussen zit loods zuid wel zonder water. Water dat gebruikt wordt bij het kuisen van onze toestellen kan in ons clubhuis, met emmers, gehaald worden. Hoelang nog, ik weet het niet.

Theo Stockmans

Bar

Op dinsdag 04 december heeft Etienne Boyen, na ongeveer tien jaar en om persoonlijke redenen, de uitbating van de bar overgedragen aan de club.

De uitbating zal overgenomen worden door de club zelf. Vrijwilligers (motor en zweven) zullen deze, niet te onderschatten taak, op zich nemen. In elk geval was het eerste weekend onmiddellijk een schot in de roos. En een goed begin is goud waard.

Wij wensen de barploeg veel geluk en doorzettingsvermogen.

Theo Stockmans

300km doelvlucht vanuit EBTN. Waarheen?

Een diamanten doelvlucht is de droom van veel beginnende zweefvliegers. Men heeft enkele mogelijkheden. Maar één zaak staat vast: vertrek- en eindpunt moeten hetzelfde zijn. Daarbuiten kan men werken met één, twee of drie keerpunten. Bij dit laatste ligt het vertrek- en eindpunt tussen twee keerpunten. De totale afstand van deze laatste gesloten omloop wordt gemeten langs de drie keerpunten die de driehoek vormen. De afstand tussen twee keerpunten moet minstens 10Kkm bedragen.

Vanuit ons vliegveld zijn er een paar mogelijkheden.

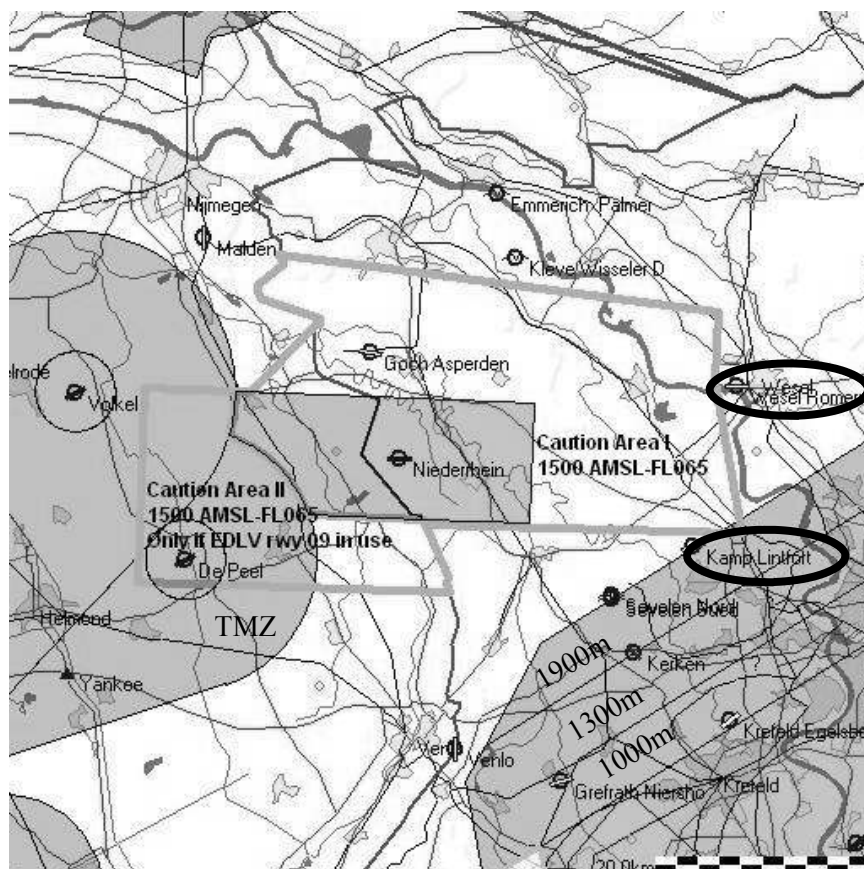
Naar het zuiden kun je naar het Franse vliegveld van Longyon vliegen (301,7 Km). Dit is een heen en terug. Maar de laatste kilometers boven Belgisch grondgebied moet je wel dalen van "G2" naar 1350 m MSL of \pm 1200m EBTN of 900m grond. In Frankrijk mag je dan weer hoger. Met een logger kan alles juist uitgelezen worden. Maar zonder Ipaq (moving map) is dit allemaal moeilijk te realiseren.

Een tweede proef is een driehoek met twee keerpunten in Frankrijk: centrum Sedan stad en centrum van Montmedy stad (300,3 km). Qua luchtruim zijn er geen problemen. De "G2" gaat tot aan de Franse grens. Men kan deze proef gemakkelijk zonder Ipaq vliegen.

Naar het noorden liggen de kaarten of beter gezegd de keerpunten minder goed. De grote boosdoener zijn hier het luchtruim van Nederland en Duitsland. Tot hier toe kan men kiezen uit twee proeven: een heen en terug naar het vliegveld van Wesel (juist over de Rijn), oftewel 300,6 km. Als men het iets meer van de sportieve kan opneemt kan men er een driehoek van maken met de vliegvelden van Wesel en Kamp

Lintfort als keerpunten: 303,7 km in 't totaal.

1300m en om te eindigen 1000m (hoogten ten opzichte van EBTN) (zie kaart).



In deze laatste twee proeven liggen er een paar adertjes onder het gras: de luchtruimen in Nederland en Duitsland. Van Goetsenhoven tot Maaseik is er eigenlijk geen probleem. Maar ter hoogte van Roermond gekomen, is het opletten geblazen. Evenwijdig met de Maas loopt de TMA van Maastricht. Als je er in vliegt, ben je in overtreding en is de proef ongeldig. Voor de juiste grenzen raad ik jullie te zeerste aan om eerst de desbetreffende info te raadplegen in ons clublokaal alvorens te vertrekken. En vliegt niet te ver naar het noorden of je zit in de verboden zone van Eindhoven (CTR).

Eens de Nederlands - Duitse grens overgestoken is het eveneens opletten geblazen. Je hebt daar een soort "trappenluchtruim" met als hoogste trap \pm 1900m, daarna \pm

Met een Ipaq kan je er meestal ongehavend door. Met een kaart is het beter een paar tussenpunten te nemen. Vanuit Maaseik neem je het Nederlandse Weert (20 WRT), daarna het vliegveld Venlo (NL) en dan daar naar Kamp Lintfort of Wesel. Boven deze twee vliegvelden mag je tot 1900m. Maar nogmaals, bestudeert eerst grondig een luchtvaartkaart.

Dit jaar had ik eigenlijk geluk (???). Het "plafond" was maar \pm 900m. Verticaal geen probleem, maar horizontaal was het toch opletten, maar het is te doen.

Theo Stockmans

Zwevers op Duxford



Drie jaar geleden had ik op Duxford de "Battle of Britain" airshow bijgewoond, en raakte ik gefascineerd door het groot aantal vliegtuigen uit de oorlogsjaren, die er nog vliegwaardig waren.

Naast het RAF en USAF museum zijn tevens de werkateliers, waar nog Spitfires en andere warbirds worden opge maakt, eveneens te bezichtigen voor het grote publiek.

Toen ik dit vertelde aan andere clubleden, groeide er interesse om samen eens de oversteek te maken naar Engeland.

Al vlug hadden we 4 clubleden gevonden, en poogden we een vlucht met de OLI, maar telkens dienden we rechtsomkeer te maken ingevolge het slechte weer, niet tegenstaande we begin juli waren.

Dit jaar 2006 zouden we het anders aanpakken.

Om niet geplaagd te worden zoals de andere jaren door de ochtendmist, die te lang bleef hangen, zouden we in de latere namiddag van de dag voordien vertrekken.

Gezien voor zo'n show alle hotels volgeboekt zijn, beslisten we te kamperen naast ons vliegtuig. Dit schepte wel een probleem want in de Grumman met 4 personen en volgetankt, kan er bijna geen bagage meer mee.

Piet kwam op een avond langs

om samen de vlucht voor te bereiden en ook de weight and balance te berekenen.

We diende de bagage tot het uiterst noodzakelijke te beperken. 2 kleine tentjes, geen luchtmatrassen (te zwaar), slechts 1 hamer, en een exact aantal tentpikketjes om het gewicht zo minimaal mogelijk te houden.

de vlucht

De weersvoorspellingen leken gunstig, en 's morgens faxte ik vanop kantoor nog ons vluchtplan door.

Afspraak om 16.00u op De Wouw. Toen ik om 15.00u al aankwam, ietwat nerveus, zag ik dat Karel en Danny de Grumman al aan het kuisen waren, om toch met een proper vliegtuig in Engeland toe te komen.

Bagage werd ingeladen, getankt, oliepeil nagekeken, nog een grondige inspectie, en dan aftellen tot het uur van vertrek, volgens het vluchtplan.

Piet vloog en ikzelf ging de navigatie en radiocommunicatie voor mijn rekening nemen.

Om 17.00 u. lokale tijd was het zover, en juist dan bleek de radio slecht te werken.

Ken je dat, eerst tijd zat, en dan tijd te kort om dit euvel te verhelpen.

Dan maar vertrekken, met enkel een voor mij goed werkende hoofdtelefoon.

We vlogen er werkelijk direct in. Ikzelf kon dadelijk via Brussels Info ons vluchtplan activeren en positie doorgeven, wat niet zo vlot verliep als ik had gehoopt. Het is een hele boterham dat je dient af te rammelen in het Engels.

Ondertussen gaf ik de koers door aan Piet, die pardoes op een voor hem bekende zendmast afstevende.

Jaja zegt Piet hier gaat het wel, ik ken hier de weg...

Ik worstelde nog wat in het Engels, en men begreep dat we naar Engeland wilde vliegen.



Nu ik wat meer tijd had voor het navigeren, gaf ik nogmaals een correcte koers waarna het toestel meer naar Engeland begon te vliegen.

Toen we ten zuiden van Brussel correct op koers zaten en het communiceren met Brussel Info vlot verliep werd het ontspannen vliegen.

Al vlug diende we contact op te nemen met Ostend Approach om clearance te vragen om door de TMA te mogen.

De onvriendelijke controleur die net voor ons over de radio een ander vliegtuig uit zijn luchtruim wegjoeg, liet ons door.

Hup, en nu zo'n half uur vliegen over zee.

Daar de zichtbaarheid goed was kon je na zo'n kwartier al de Engelse kust zien.

We vlogen op New Foundland een landengte in de Thames monding, waarna we opnieuw een half uur over zee diende te vliegen richting Haverhill, de Thames monding over.



De communicatie met London info verliep zeer vlot, tot mijn eigen verbazing.

Na Haverhill is het richting Cambridge, en diende we lager te vliegen, onder de TMA van Stansted.

Vervolgens namen we contact op met Duxford, maar die hadden het nog te druk met hun zaterdag meeting die nog aan de gang

was, zodat we noordelijk van Duxford naar Cambridge doorvlogen, om vervolgens weer zuidelijk naar ons vliegveld Fowlmere te vliegen.

Na wat zoekwerk, groen tussen ander groen, zagen we de gras piste van 700m.

Piet zette het toestel mooi aan de grond en zochten een parkeerplaatsje tussen de andere bezoekers.

Even ons vluchtplan afbellen, kopje koffie of thee drinken, en onze tentjes opstellen.

Tot mijn grote verbazing had ik te veel aan gewichtbesparing gedaan en had te weinig piketten bij voor mijn tent.

Nadien te voet naar het dorp om een stevige maaltijd te nuttigen. Gelukkig was het restaurant eveneens pub, zodat we ons nog konden tegoed doen aan enkele stevige pinten.

De pub zat vol met collega's vliegtuigfanaten van alle nationaliteiten.

's Nachts kregen we natuurlijk een storm te verwerken zodat we enkele keren de tent opnieuw diende vast te maken, wat 's morgens, want enkel om 6 uur reed er een tankwagen rond, voor vermoeide gezichten zorgde.

Een taxi bracht ons enkele km verderop naar Duxford. We hadden ruim de tijd om alle

luchtvaartmusea te bekijken dachten we, maar er staat zo veel dat we amper de helft gezien kregen.



Al gauw ging onze aandacht naar de brommende Merlin Rolls Royce motoren van zo maar even 12 Spitfire's die tegelijkertijd opstegen.

Zoals destijds, in groepjes van 3, en vanop het gras ipv de betonpiste.

De display was grandioos. Zij werden gevolgd door Hurricanes, een Messerschmit, een 5 tal Mustangs, 3 Corsairs, Bear Cats, Hell Cats, Avengers, 2 B25en B17 toestellen, 2 Catalina's een Lancaster, DC3, 2 Ju 88, en Thunderbolt, en nog tal van andere toestellen.

Veel te vlug werd het tijd om aan de terugvlucht te denken, en om 18.00 stegen we opnieuw op. Al wat geoefend in radiocommunicatie, ging het echt vlot op de terugweg.

Ook het navigatie ging zeer goed. Uitgerekend dat net boven zee, de VOR's wegvielen, en door een foutieve druk op de knop ook onze manuele GPS.

Dit maakt het geheel iets pittiger. Gewoon op kompas vliegen, zoals vroeger, het kan nog, en ... we kwamen perfect boven Koksijde uit, we waren enkel iets wat nerveuzer.

Vervolgens ging het over Oude-naarde, Waver, en ... back home, waar Louis ons stond op te wachten.

Iedereen vond het een heel toffe vlucht, een belevenis die hun nog lang zal bijblijven.

Voor meer info kan je steeds terecht bij volgende leden:
Guy Beersaerts-Piet Vanosmael-Karel Vandewalle-Danny Vandewalle.

Guy Beersaerts



Sportcommissie

Misschien een klein beetje laat, maar het geeft toch aan de betrokkenen de zekerheid van hun homologatie.

29 november 2006

1000m hoogtewinst:

Christiane Gobert

28 maart 2007

Theoretisch examen zweefvliegen

Geert De Maegd
Tom Ponsaerts
Nathalie Van De Walle

Vliegen met passagier

Herman Moens

20 juni 2007

Theoretisch examen zweefvliegen

Sophie Van De Walle

26 september 2007

Theoretisch examen zweefvliegen

Bart Lismont
Luc Pashuyzen
Paul Van Houtvinck

Bekomen hun zweefvliegvergunning

Christiane Gobert
Bart Lismont
Luc Pashuyzen
Paul Van Houtvinck

Vliegen met passagier

Paul Van Houtvinck

5 uur duurvvlucht

Geert De Maegd

Moesten sommige leden hun naam nog niet zijn tegengekomen, verwittig mij dan zo snel mogelijk.

Theo Stockmans

Prestaties

Gingen solo

Koen Pierlet
Johan Vanhoyland

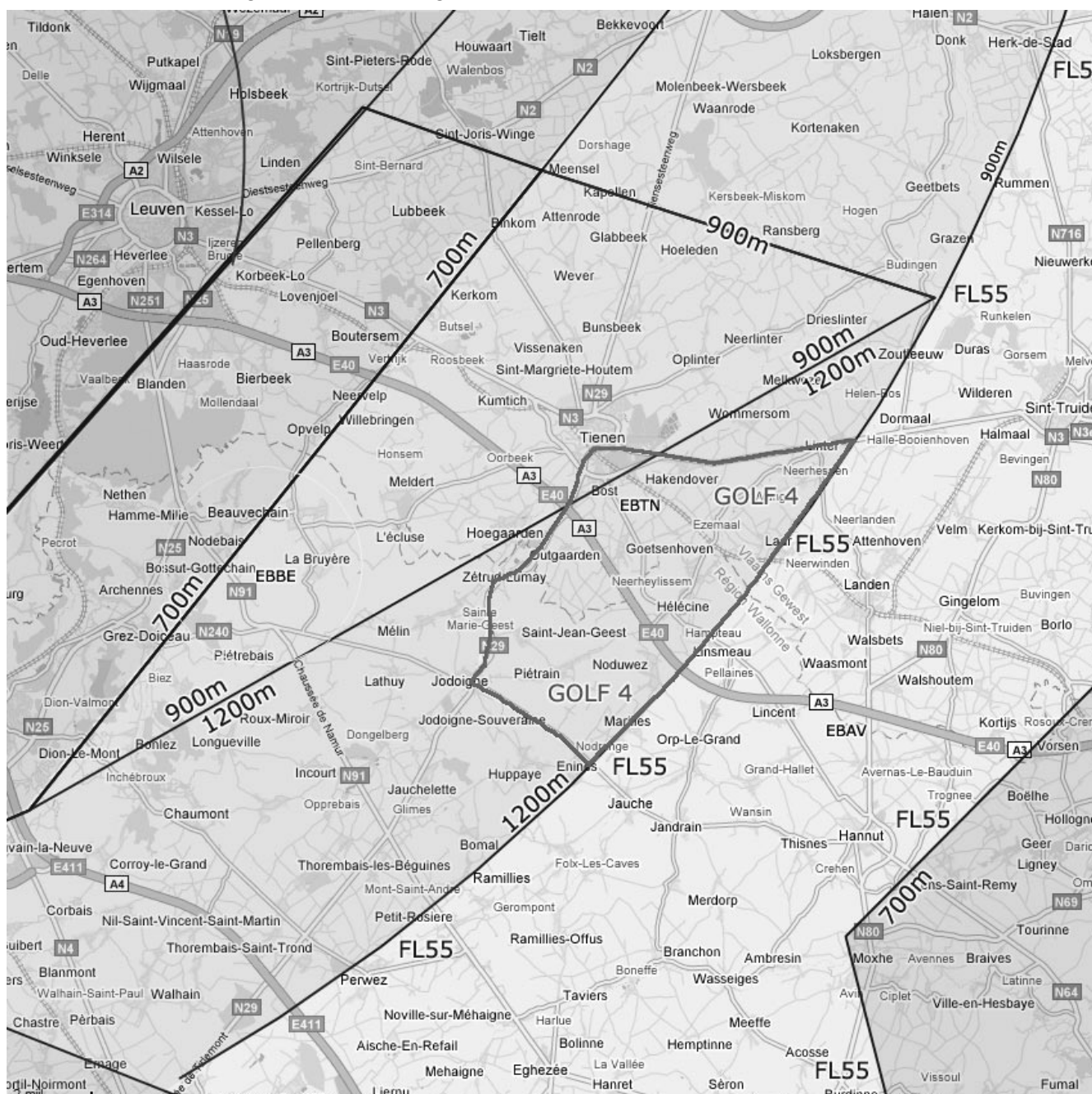
Luchtruim: Brussels TMA 8&9

Sinds 22 november 2007 is de TMA van Brussel uitgebreid in de omgeving van Goetsenhoven en Schaffen.

De wijzigingen zijn als volgt:

- Beauvechain TMA Sector 2 komt buiten de militaire openingsuren onder controle van Brussels Approach;
- De ondergrens van Brussels TMA 6 wordt verlaagd van FL55 naar 4500ft en bijgevolg gaat hier een stuk van de Low Flying Area Golf 1 verloren;
- Nieuwe Brussels TMA 8 (Beauvechain - Tienen - Zoutleeuw);
- Nieuwe Brussels TMA 9A en B (Beringen - Tessenderlo - Geel);

De situatie rond het vliegveld ziet er als volgt uit:



Op onze website kan je een luchtfoto vinden waarop de grens van de nieuwe TMA 8 is aangegeven.

Wanneer Golf 4 niet actief is, loopt de grens van deze TMA net over de Zuidelijke en Oostelijke ring van Tienen, en meer naar het zuidwesten over het centrum van Hoegaarden. Ten zuidoosten van deze lijn blijft de situatie zoals ze was: 1200m AGL EBTN. Ten noordwesten echter is de maximum vlieghoogte nu 900m.

Nog verder naar het westen, voorbij de lijn Beauvechain-Boutersem, is de maximum hoogte nu 700m.

Wanneer LFA G4 actief is, wordt er een klein hoekje uit de nieuwe TMA gesneden: je mag dan wel nog boven het suikerfabriek tot FL50. De grenzen van de G4 blijven voor de rest ook zoals ze waren: steenweg Sint-Truiden—Tienen, dan via de kleine ring van Tienen, en dan de baan Tienen—Jodoigne.

Minder belangrijk voor ons, maar toch goed om weten voor de overlandvliegers, is de situatie ten noorden van Schaffen. Onder de reeds bestaande TMA 6 werd een nieuwe TMA 9 A&B toegevoegd, zodat de LFA G1 daar komt te vervallen. Meer nog, de maximale vlieghoogte werd er verlaagd naar 3500ft (of 900m AGL EBTN). Vooral voor het hoekje dat bijna tot Zolder reikt, zal er opgepast moeten worden. De luchtruimcommissie zal echter proberen om dit in de toekomst aan te passen en de lijn van de CTA E2 even naar het noorden door te trekken.

Waarom deze uitbreiding van de TMA van Brussel?

Door de toename van het verkeer werden de procedures aangepast om zogenaamde 'simultaneous independent approaches' uit te voeren. Dat wil zeggen dat de afstand tussen landende toestellen op de parallelle banen 25L en 25R verkleind kan worden. Daarvoor moeten deze echter wel verder van het vliegveld de ILS intercepteren.

Ook is gebleken dat in geval van een 'missed approach' de toestellen niet altijd snel genoeg klommen om in gecontroleerd gebied te blijven. Door het spreidingsplan wordt ook veel meer op de baan 02 geland, en komt de nieuwe TMA 8 goed van pas voor toestellen die een rechts circuit maken voor deze baan.

Meer informatie kan je vinden op de website van de club (www.dewouw.net) of de liga (www.lvzc.be).

Gezien de belangrijke wijzigingen zou ik iedereen willen vragen om aanwezig te zijn op de herhalingsles luchtruim op zaterdag 8 maart in ons clublokaal.

Mattijs Cuppens

Theoretische lessenreeks zweefvliegen

Eind oktober startte opnieuw de theoretische lessenreeks zweefvliegen.

Voor het eerst in 3 jaar stellen we terug een verhoging in het aantal deelnemers vast. Er schreven 25 cursisten in, waarvan 17 nieuwkomers en 8 reeds vliegende clubleden.

Dit is allicht te danken aan het succes van onze opendeurdag in september.

Clubleden die op zoek zijn naar een recente versie van het cursusboek kunnen dit vinden op de 'documenten' pagina op de website van de club.



Mattijs Cuppens

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 binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: 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
 Jan Hendrickx
 Guy Beersaerts

Foto's

Mattijs Cuppens
 Guy Beersaerts

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

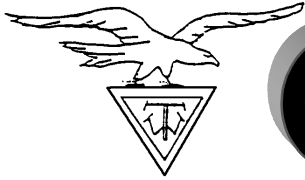
Redactie

Mattijs Cuppens
 Fonteinstraat 22
 3000 Leuven
 Tel. 0486/76.76.34
 E-mail: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
 Nerm 123
 3320 Hoegaarden
 tel.: 016/76.66.96
 E-mail: 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 P3178067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 13 Nummer 4
Van oktober tot december 2007**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden