

1e solo...



Ook deze winter waren er weer enkele piloten die hun eerste solovlucht maakten. Op deze foto is Kai Arstila klaar voor zijn eerste solostart op 2 februari. Verderop in dit nummer vind je het artikel van Johan Vanhoyland, die op kerstdag zijn eerste solovluchten maakte...

Vleugeluitreiking



Op 14 maart ging onze jaarlijkse vleugeluitreiking door in zaal Vogelzang. Behalve het uitreiken van de vleugels, werden er nog een hele hoop certificaten en bekertjes uitgedeeld. 5 van onze leden vierden ook hun 20-jarig lidmaatschap.

Het barteam zoekt...

... vrijwilligers die ook eens op donderdagavond (van 17u30 tot 22u) of op zaterdag, zondag of feestdagen (van 8u30 tot sluiting) mee willen helpen in de bar.

Geïnteresseerden kunnen zich steeds melden aan de toog, of mailen naar barteam@dewouw.net

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Modelvliegclub het eendje	3
Barversieringen	3
Van droom tot eerste solo	4
Prestaties	5
Proeven vliegen	5
Besturen De Wouw	6
Putten	6
Sportcommissie	6
Samenvliegen luchtkadetten	7
Charron	7
Eerste solo plastic	7
Vleugelbeschadigingen	8
Vleugeluitreiking	8
Transponderverplichting NI	10
Wat is een transponder	11
A.V. De Wouw	12
A.V. Zweefvliegsectie	14
Prikbord	16
Colofon	16

Foto coverage

Rudi en Eric brengen de ASK 13 in orde voor de EASA keuringen in april...

Woordje van de redactie

De eerste Cumulus van 2008 of het eerste nummer van jaargang 14 is een feit. Als je al de vorige nummers bij elkaar bundelt, heb je 13 jaar clubgeschiedenis. Deze meer dan vijftig tijdschriften geven je toch een mooi overzicht over het wel en wee van een vliegclub. Maar een tijdschrift moet gevoed worden door artikels en foto's. En daarom vraag ik nogmaals aan onze zweefpiloten, neem eens een pen of een PC en schrijf eens iets over onze club. Items zijn er voldoende, ik kan je er altijd één bezorgen. De eerste alinea zijn de moeilijkste, daarna loopt het vanzelf.

Dit jaar zal vooral in 't teken staan van onze technische inspecties door DGL (Directoraat-generaal Luchtvaart). De laatste weken werden bergen werk verzet, zowel op technisch als administratief vlak. Er waren natuurlijk specifieke taken weggelegd voor onze technici. Maar anderzijds waren er verschillende werken die iedereen kon uitvoeren zoals het kuisen, bijverven, polieren, enz. Het monteren en demonteren en onze toestellen moesten ook in het werkhuis geraken en er terug uit. En al deze werken betekenen ook een verruiming van je kennis over een zweeftoestel. Maar spijtig genoeg komen er maar weinig clubleden opdagen om deze inspectie tot een goed einde te brengen, een beetje spijtig.

In maart werden ook reeds de eerste thermiekvluchten gevlogen. Ze betekenden nog niet veel maar ze gaven je toch al wat moed. En wie thermiek zegt, denkt ook aan duurvvluchten en afstandsvluchten. En met dit laatste associeer je de Charron.line. Doen jullie eens een inspanning door je vluchten op de Charron te plaatsen, zowel een duur- of afstandsvlucht of een hoogtewinst. Vele kleintjes maken een groot. Je hoeft geen kampioen te zijn om eraan deel te nemen.

Aan ons luchtruim werd weer eens geknaagd, ook aan het luchtruim boven Goetsenhoven. Er over blijven zeuren haalt niets uit. Ik kan je alleen maar aanraden om ons luchtruim grondig te bestuderen zodat je geen overtredingen begaat. In ons leslokaal hangt een gedetailleerde kaart, bekijkt ze eens. Indien nodig vraag je maar uitleg aan één van de instructeurs of Mattijs. In elk geval is het bij ons nog zo dramatisch niet als in Nederland (zie elders in deze Cumulus).

Met dit alles in ons achterhoofd gaan wij toch trachten om van 2008 een mooi en veilig vliegjaar te maken.

Many happy landings,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

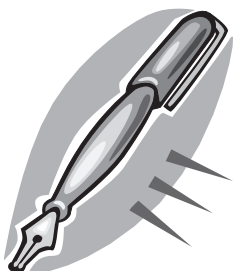
Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2008?

- ✓ 3daagse van De Wouw
- ✓ ...

Activiteitenkalender

- ✓ **11 april:** EASA keuring clubtoestellen
- ✓ **12+26 april:** vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **3+10+17 mei:** vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **11+12 mei:** Driedaagse van De Wouw met BBQ op zondag
- ✓ **21-26 juli:** zomerkamp zweefvliegen
- ✓ **30+31 augustus:** opendeurdagen

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

02 juni 2008

De modelvliegclub 'het eendje'

Op het vliegveld van Goetsenhoven waren voor WO II twee vliegclubs actief: "De zeilvliegclub De Wouw" en de modelvliegclub "Het Eendje".

Mevr Achille GILLIS

Daar was nog een andere club, het Eendje, met kleine vliegtuigjes. Ja dokter Germeys en notaris Honorez waren daarbij. Die deden mee met ons. Ik kan u niet zeggen of ze iedere zondag op het vliegveld waren. Ook niet of ze een eigen bestuur hadden.

Robert Vergne

Er was ook een club met kleine

vliegertjes. Die werkte helemaal afzonderlijk maar we waren allemaal kameraden. De apotheker Hermans was erbij. Die club had een eigen bestuur en waren helemaal onafhankelijk.

Voor WO II was Germeys nog niet bij De Wouw. Hij was wel bij de "kleine vliegertjes".

Gustaaf Van De Savel

Vroeger was er ook de club "Het eendje". Een soort zusterclub voor modelvliegers. Het Eendje omdat dit het symbool was van Tienen (Tiense kweikers). De leden waren dus de kleintjes op pagaddertjes. Dat was dus een

onderafdeling van de Wouw. Een afzonderlijk bestuur hadden ze niet, het was in De Wouw begrepen. En die kwamen hun vliegtuigjes in het Rode Kruis maken. De leden waren niet alleen de kinderen van de leden. Iedereen kon erbij.

Van deze drie personen heb ik in 1990 een interview afgenomen. Zoals je kunt vaststellen, liepen de meningen wat uit elkaar. Het staat nochtans vast dat er een modelvliegclub was. Op de pentekening in ons clublokaal zijn de twee clubs afgebeeld.

Theo Stockmans

Barversieringen

Koperen insigne

Het bevindt zich in de club, boven de deur die toegang geeft tot de toiletten.



Deze koperen afbeelding van het insigne van onze club werd geslagen door Louis Eyckens. Hij werkte bij de metaalslagerij firma Mecap te Brussel. Het dateert van na wereldoorlog II.

Er is nog een tweede koperen insigne geslagen geweest. Dit bevond zich in de café "Mokka". Dit lokaal deed einde 1950, begin 1960 als clublokaal dienst. Het gebouw bestaat nog altijd en bevindt zich aan het begin van de Leuvensestraat (hoek Leuven-

straat/ Grote Markt), zie foto in ons clublokaal. Het doet nu dienst als ijssalon/ restaurant en noemt "Het Gulden Hoofd".

Op de zijkanten van het insigne van onze club is "MECAP" (links) en "LOUIS R of E" in geslagen. Louis Eyckens woonde in de Leuvensestraat, tegenover de afgebroken ketelmakerij. Of hij ooit lid geweest is van onze club, heb ik niet kunnen terugvinden.

Pentekening

Als je ons clublokaal binnen komt, bevindt het zich aan je linkerzijde. Het is aan de hand van Jef Rottie. In totaal heeft hij er 110 gemaakt. Deze dragen een nummer van 1 tot 110. Ons exemplaar draagt het nummer 64.

De tekening toont twee mannen. Het symboliseert eigenlijk de vriendschap tussen de twee clubs die vóór WO II op het vliegveld van Goetsenhoven actief waren.

Enerzijds had je de Zeilvliegclub "De Wouw" en anderzijds de modelvliegclub "Het Eendje" (zie elders in Cumulus".



Jef Rottie is lid geworden van onze club in 1938 en was woonachtig in de Donystraat 94 te Tienen. Hij heeft ooit eens, na een meeting in Gembloux, in een café op een marmeren tafelblad, de meeting getekend in potlood.

Theo Stockmans

Van droom tot eerste solo...

Men zegt wel eens dat mannen zich op hun veertigste nog eens wil bewijzen. De één zoekt zich een andere vrouw, de ander kiest voor avontuur. Laat ons zeggen dat ik tot de laatste categorie behoor.

In mijn jeugd was voetbal mijn leven. Ik sliep zowat met een bal in bed. Van de vliegmicrobe was toen absoluut nog geen sprake. Na mijn studies ging ik bij een bank aan de slag. Ik werd steeds meer internationaal actief waardoor ik ook steeds vaker moest vliegen. Fantastisch vond ik dat. Daar is de kriebel voor het vliegen bij mij voor het eerst gekomen. Als ik toch ooit eens zelf zou kunnen vliegen...

Vaak dacht ik als ik een sportvliegtuig, zwever of luchtballon in de lucht zag : "Dit wil ik ook eens doen". Regelmatig reed ik langs het vliegveld in Goetsenhoven en dacht : "ik spring eens binnen". Het bleef steeds bij die gedachte tot de zomer van vorig jaar... 15 juli om precies te zijn. Het was een zonnige zondagmiddag. Regelmatig hoorde ik een zweefvliegtuig in sleep overvliegen (ik woon in Tienen). Toen kriebelde het net iets te erg en besloot een keer een kijkje te gaan nemen op het vliegveld.

Ik proefde meteen een hele toffe gemoedelijke sfeer. Nog voor ik het goed en wel besepte had ik een parachute om en zat ik klaar voor een luchtdoop in een K13. Het bloed gierde door mijn aderen van spanning. Een korte uitleg van Herman (die mijn piloot was), camera klaar, kabel aangehaakt en daar ging ik. Exact 15 minuten later na een vlucht boven Tienen stonden we terug aan de grond. De adrenaline gierde nog na. Ik was meteen verkocht. Heel de middag bleef ik nog wat rondhangen links en rechts wat

praatjes slaan. Met de grootste verbazing vernam ik dat je wel uren in de lucht kon blijven met een zwever. Dat leek me echt de ultieme kick. Vele malen heb ik die avond nog de filmpjes van mijn doopvlucht bekeken. Dit was het. Dit wil ik ook kunnen !

Twee dagen later stond ik 's avonds na het werk opnieuw op het vliegveld. Het was immers de week van het zomerkamp waardoor er ook op weekdagen mocht gevlogen worden. De vliegmicrobe had me wel heel erg te pakken. Diezelfde week deed ik nog mijn medische controle en het weekend nadien begon ik aan mijn praktische opleiding.



In het begin heb ik vaak gedacht : "waar ben ik aan begonnen. Dit ga ik nooit kunnen". Beetje bij beetje begon het gevoel te komen. Eerst achter de sleper. Nadien bij het vliegen en bochten. Zelf landen was dan nog heel ver af. Na zo'n vlucht of 10 volgde dan weer een dipje. Ik maakte niet snel genoeg vorderingen vond ik zelf. Dit duurde echter maar even. De verhalen aan de bar 's avonds wakkerden de vliegmicrobe weer aan. Eenzelfde dipje kreeg ik na zo'n vlucht

of 20. Gelukkig kon ik terugvallen op uitstekende instructeurs (bij deze dank aan Theo, Yves, Walter, Piet, Bart, Eric en Sofie) die mij steeds met de juiste opbouwende kritiek na iedere vlucht motiveerden om door te zetten.

Na zo'n 30-tal vluchten kreeg ik het spelletje aardig onder de knie (vond ik toch). Alle aandacht ging vanaf dan vooral uit naar het landen. Maar even leuk ware de praktische oefeningen in de lucht: leren bochten met verschillende inclinaties, overtrekken, uit een vrille komen, negatieve G's, in en rond de schroefwind gaan, terugsleep, etc.

Kerstdag 2007 zal ik nooit meer vergeten. Ik had er dan 45 vluchten opzitten. Ook al moest ik die middag naar een feestje, ik wilde toch nog een keer de lucht in. Het was immers al een maand geleden. Het weer was niet ideaal, er stond behoorlijk wat wind.

Op de vliegclub was niet veel volk. Piet was instructeur van dienst en Jan sleppiloot. Ik was de enige leerling. We besloten toch maar de K13 buiten te zetten. Daar ik alleen was kon ik

mooi drie vluchten na mekaar maken. Ging best nog goed na een maand niet gevlogen te hebben. En dan kwam geheel onverwacht mijn moment. “Jammer dat je nu naar een feestje moet”, zei Piet, “anders liet ik je solo gaan...”. Duizend en één dingen flitsten nu tegelijk door mijn hoofd, maar voor ik het goed en wel zelf door had stamelde ik iets van: “dat regel ik wel”.

Even later stond ik klaar in piste. Checklist en nog even de laatste aanwijzingen van Piet en ik was er klaar voor. Mijn hart bonkte in mijn keel, maar tegelijkertijd was ik uiterst geconcentreerd. Kabel aangehaakt en daar ging ik. Mijn droom werd werkelijkheid. Effenaf fantastisch!!! Ik werd gelost boven Goetsenhoven. Daar maakte ik een paar bochten om dan even stil te hangen in een golf (bij de eerdere vluchten met Piet die dag konden we daar een nulletje vliegen). Het was echt genieten en trillen van de spanning tegelijk. Nog een paar bochten en vooral opletten om niet met de wind meegedreven te worden. Steeds aanknopingspunt om circuit te beginnen goed in de gaten houden.

Op 250m besloot ik mijn circuit te beginnen. Ik neem me graag zeker hé. Ik trimde wat bij in downwind om de snelheid makkelijker constant te houden. Ik denk dat ik zelden in mijn leven zo geconcentreerd was. Rechts indraaien in base. Shit, zit nog

veel te hoog. Vervolgens weer bocht naar rechts in final. Al snel remkleppen open, dalhoek inschatten rechts van het nummer op de piste en vooral snelheid aanhouden. Volgens mij stonden Piet en Jan met evenveel spanning toe te kijken. Nog even geconcentreerd blijven en goed afronden en ik stond weer aan de grond. Toen volgde de ontlasting... (heeft gelukkig niemand gehoord!).

Toen Piet kwam aanrijden om me terug in piste te trekken trilde ik nog na over mijn hele lijf. Veel tijd om emoties te uiten kreeg ik niet, want ik moest meteen nog een tweede keer solo de lucht in. Ook de tweede solovlucht was een mengelmoes van genieten en gezonde spanning. Maar het ging ook nu weer goed. Ik kwam natuurlijk te laat op het kerstfeestje maar had wel een straf verhaal...

Als ik dit schrijf (2 februari) heb er alweer een 10-tal solovluchten met Ka8 opzitten. Legde ook met succes het theoretisch examen af (vond dit toch niet zo simpel als velen vooraf lieten uitschijnen hoor). Ik leer iedere vlucht bij, ook al zijn het maar korte vluchtjes. Het blijft effenaf spannend. Maar dat is weer stof voor een leuk verhaal in de volgende Cumulus.

Johan Vanhoyland

Prestaties

Gingen solo

Kai Arstila (10/02)
Bart Geeraerts (17/02)

Slaagden in het theoretisch examen zweefvliegen

Kai Arstila
Hans Dekempe
Samuel Cipers
Bart Eelen
Bart Geeraerts
Lievin Imbrechts
Koen Pierlet
Jean Luc Vandebek
Rudi Vanderheyden
Johan Vanderstegen
Johan Vanhoyland
Jeremy Wouters

Proeven vliegen

De FAI (Fédération Aéronautique Internationale), de internationale organisatie die verantwoordelijk is voor het vastleggen van de regels om proeven te vliegen, heeft beslist om vanaf september 2008 geen proeven meer te homologeren die gevlogen werden met de “oude” barograaf of met een fototoestel. Onze nationale sportcommissie zal die regel dus ook toepassen.

Voor onze club maakt dat niets uit. Wij vliegen al jaren onze proeven met een Logger. En voor de Charron gebeurt dit ook al een tijdje.

Theo Stockmans



Bestuur Vliegclub De Wouw

Hoofdbestuur

Voorzitter	Theo Stockmans
Ondervoorzitter motor	Maarten Vijverberg
Ondervoorzitter zweven	Piet Vanosmael
Secretaris	Piet Vanosmael
Schatbewaarder	Jan Hendrickx
Schatbewaarder bar	Griet Francart
Lid	Rudi Coomans
Lid	Luc Vandebecck
Lid	Bart Plackle
Lid	Andre Sonon

Bestuur zweefsectie

Voorzitter	Mattijs Cuppens
Secretaris	Sebastien Mathieu
Schatbewaarder	Jan Waumans
Lid	Eric Van De Walle
Lid	Johan Boon
Lid	Johan Van De Walle
Lid	Rudi Coomans
Lid	Luc Vandebecck
Lid	Theo Stockmans

Medewerkers in de schoot van de Liga

Afgevaardigde Algemene Vergadering	Theo Stockmans
Verantwoordelijke brevetten	idem
Hoofdinstructeur	Eric Vandewalle
Afgevaardigde raad van instructeurs	idem
Verantwoordelijke sportcommissaris	Andre Ruymen
Verantwoordelijke Charron	Jelle Vandebecck
Verantwoordelijke vergunningen	Sebastien Mathieu
Coördinator technische controle	Walter Vandewalle

Bestuur motorsectie

Voorzitter	Paul Van Haesendonck
Schatbewaarder	idem
Ondervoorzitter	Maarten Vijverberg
Lid	Magda Govaerts
Lid	Bart Lismont
Lid	Danny Vandewyer

Putten

Langs al onze pistes en taxibanen bevinden zich her en der putten of grondverzakkingen. Deze bevinden zich op de scheiding van de betonnen greppel en het gras. De diepte varieert tussen 10 cm en \pm 50 cm. Op één plaats is zelfs het deksel van een put ingevallen. Wegens de grasbegroeiing zijn ze moeilijk te bespeuren.

Dus rij nooit met je zweefstoel van het asfalt het gras op, of omgekeerd. Je kunt met het wiel erin terechtkomen. Buiten het financiële aspect kan het toestel verschillende weken out zijn.

Deze voorzorgsmaatregelen zijn eveneens van toepassing op ons sleeptoestel en pistewagens.



Ondertussen is Defensie gestart om de deksels van twee waterputten, langs de piste "17-35" te herstellen. De nieuwe deksels werden reeds gegoten.

Theo Stockmans

Sportcommissie

28 november 2007

Bekomt zijn zweefvliegvergunning

Geert De Maegd

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

Theo Stockmans

Samenvliegen met de luchtkadetten

Op zaterdag heb ik samen met Maarten een kleine vergadering gehad met de Luchtkadetten betreffende het samenvliegen te Goetsenhoven.

In telegramstijl:

- ◆ de BAC zijn die dag pleinverantwoordelijke
- ◆ enkel voor overlandvluchten
- ◆ verplichte briefing om 1100 uur in het briefinglokaal BAC voor onze piloten en onze sleeppiloot.
Wie niet aanwezig is op die briefing, kan die dag niet vliegen.
- ◆ Onze club is verantwoordelijk voor haar eigen organisatie. Zoals in piste duwen, tiploper,.....
- ◆ Zelfstarters worden beschouwd als zweeftoestellen zonder motor maar kunnen wel met hun motor op stijgen.

Opgelet: dit samenvliegen is geen definitieve toezegging vanwege de BAC. Alles zal afhangen van onze organisatie en discipline.

Het is ook mogelijk dat de BAC enkele zondagen met ons komen samenvliegen. Maar dan onder dezelfde voorwaarden. Dus enkel overlandvluchten,.....

Als iemand van ons wenst overland te gaan, zal dit toch een zekere organisatie vragen. Buiten de piloot zal er nog een sleeppiloot en tiploper aanwezig moeten zijn. Om dan nog niet te spreken over een eventuele ophaler of ophaalploeg. Maar het moet dus zeker te doen zijn. Het is misschien een eerste stap in de goede richting.

Deze vluchten kunnen vanzelfsprekend ook met clubtoestellen gebeuren. Een Ka 8 of een Ka 13 kan even goed een overlandvlucht vliegen als een Ventus.

Theo Stockmans

Charron

Ziehier nog enkele statistieken

Aantal ingediende proeven

	De WOuw	Liga
2004	101	/
2005	82	1052
2006	114	1012
2007	74	1129

Zoals je kunt zien was vorig jaar voor onze club een slecht resultaat. Zeven clubs hadden meer proeven ingediend.

Dit jaar moet het dus beter kunnen. Laten wij met ons allen daarvoor zorgen; En denk eraan dat ook een duurvlucht kan ingebracht worden. Trouwens vele kleintjes maken een groot.

Theo Stockmans

Eerste solo 'plastic'

Alvorens de eerste vlucht met een "plastic", Mistral, hebben wij in de schoot van de instructeursvergadering beslist dat de piloot bijkomend minimum VIJF vluchten op Ka6 Cr moet hebben. De andere voorwaarden, 20 uren solo en een 5-tal vluchten op onze SF 34, blijven behouden.

Theo Stockmans



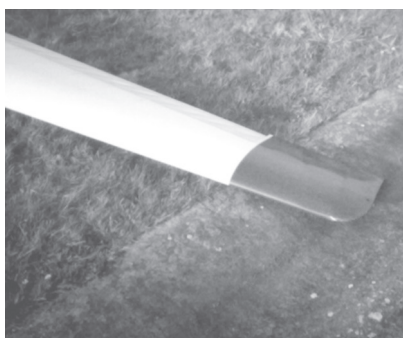
Vleugelbeschadigingen

Tijdens de technische controles van onze zweefstoelstellen stellen wij meermaals vast dat er beschadigingen zijn aan de onderkant van de vleugels. Deze bevinden zich meestal aan de buitenzijde. Het is dan nog meestal bij toestellen die nooit zijn buitengeländ. Waar moet hier de oorzaak gevonden worden?



Al deze krassen moeten opgevuld en geverfd worden. En dit vraagt weer een pak werk en tijd.

Bij landingen op de harde piste wordt er meestal wat afgedraaid richting gras om de piste zo snel mogelijk vrij te maken. De vleugel wordt meestal neergelegd richting gras om hem niet te beschadigen. Maar het gebeurt soms dat het vleugeluiteinde de rand van de betonnen greppel raakt of er over schuurt. En zonder dat men er erg in heeft, zijn er krassen.



Dus tracht het te vermijden. Maar hoe?

Ook wanneer men op het gras landt kan de onderkant van de linkervleugel over deze betonnen rand schuren.

Als je op het gras landt, zorg je ervoor dat de vleugel op het gras neerkomt. Dus in 't midden landen. De grasstrook is meer dan 25 meter breed.

Als je op het asfalt landt, laat je liefst de vleugel op het dit gedeelte neerkomen. Dus de lage vleugel richting midden van de piste. Tenzij je heel kort (maximum 3 meter) bij het gras zit, dan kan je de vleugel op het gras neerzetten zonder schade.

Opletten is er ook wanneer je na de landing op de kruising afdraait om de piste vrij te maken. Zorg ervoor dat de vleugel niet over de betonnen greppel schuift. Dus als je dit manoeuvre niet onder de knie hebt, draai niet af en blijf gewoon recht door rijden.

Theo Stockmans

Vleugelluitreiking 14/03/2008

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugelluitreiking van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

In het bijzonder gaat mijn dank naar onze schepen van Sport, de Heer Patrick Grootjans. Aan de Heer Freddy NOLMANS, Voorzitter van de Tiense Sportraad. Welkom aan mevrouw Nollmans.

En aan Eddy De Coninck, sedert vorige week, de nieuwe Voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs. Eveneens welkom aan zijn echtgenote. Onze burgemeester, Marcel Logist, laat zicht verontschuldigen.

2007 was voor de Koninklijke Vliegclub De WOUW een gewoon jaar. Wij organiseerden een

geslaagde opendeurdag, met dank aan de weergoden. En verder hield de Raad van Bestuur zich bezig met de verdere afwerking van ons milieudossier.

Wegens het steeds maar kleiner wordend Belgisch zweefvliegreservaat, gingen onze zweefpiloten het luchtruim kiezen van Frankrijk, Duitsland en Tsjechië. Alhoewel zij hier ook dikwijls tegen het Belgische, wisselvallige weder moesten optornen.

Enkele leden van de motorsectie zijn met een clubtoestel naar Marokko gevlogen. En voor zover ik mij herinner, was dit de eerste intercontinentale vlucht met een clubtoestel. Dit jaar staat een vlucht naar Portugal op het menu.

Ondanks het minder goede weder

kende onze club toch een stijging van het aantal vliegers.

In totaal heeft deze Tiense vliegclub vorig jaar bijna 1400 uren motorvliegen, 1500 uren zweefvliegen en 14000 Km overland bij elkaar gevlogen. En wat het belangrijkste is, dit alles gebeurde zonder ongevallen. Mijn dank hiervoor gaat naar alle clubleden en in het bijzonder de instructeurs.

In 2008 gaat onze club verder werken aan haar milieudossier. Het is een grote uitdaging en een berg werk die in onze club door enkele vrijwilligers wordt verzet. Het meeste werk ervan gebeurt voorlopig nog achter de schermen en daarom wordt het door sommigen wat miskent. Maar wij moeten erdoor, een weg terug bestaat er niet.

De zweefsectie staat dit jaar eveneens voor een belangrijke taak. Wegens de Europese luchtvaartorganisatie EASA, moeten al onze zweefstoellen, vóór 28 september 2008, in het bezit zijn van een EASA luchtwaardigheidsbewijs, anders mogen zij niet meer vliegen. Het document zal worden afgeleverd door het Directoraat-generaal Luchtvaart. Een eerste inspectie is gepland voor de maand april. Deze Europese regelgeving gaat het zweefvliegen ook een pak duurder maken. De inspectie van één zweefvliegtuig, uitgevoerd door onze technische controleurs, kost 15 €, een zelfde controle door Brussel zal de rekening van de zweefsectie 220 € lichter maken. Zullen wij daarmee veiliger vliegen? Volgens mijn bescheiden mening, in 't geheel niet.



Het klaarmaken van al deze technische dossiers en de zweefstoellen wordt ook hier uitgevoerd door een handvol clubleden of anders gezegd, vrijwilligers. En ook hier draait de papiermolen op volle toeren.

En dan heb ik nog niet gesproken over onze "gewone" clubadministratie of boekhouding die ook volgens de regels van de wetgeving moet gevoerd worden. Want een VZW wordt beschouwd als een rechtspersoon.

Tijdens een vergadering van onze Raad van Bestuur worden nog amper een paar minuten gesproken over het vliegen, de resterende tijd wordt ingevuld door de administratie waarmee de Belgi-

sche en Europese overheden ons opzadelen. En in andere vliegclubs zal het niet veel anders zijn.

Ik moet altijd een klein beetje lachen, alhoewel dit hier misplaatst is, wanneer ministers het hebben over de vermindering van de administratieve rompslomp. De ene overheid schrappt één document, terwijl een andere minister tien nieuwe vragenlijsten verspreidt. Sommige beleids mensen trachten hun kunne te bewijzen in functie van hun stapels papieren. De inhoud is meestal van bijkomend belang.

Zoals reeds gezegd worden al deze taken uitgevoerd op vrijwillige basis door onze clubleden. Personen die niet opgeleid werden of niet in het bezit waren van een diploma om dergelijke club-

verplichtingen na te komen. Maar door hun wilskracht, clubgeest en door er veel vrije tijd (zelfs verlofdagen) voor op te offeren houden wij onze club vliegend. Niet alleen buiten de club, maar ook in De Wouw worden deze inspanningen soms te weinig naar waarde geschat.

Soms vraag je, je soms af welke sport wij eigenlijk beoefenen.

Traditioneel worden tijdens onze vleugeluitreiking twee wisselbeker uitgereikt, dit jaar voor de veertiende maal.

De eerste wisselbeker wordt overhandigd aan de overwinnaar van de zweefvliegwedstrijd "Driedaagse van De WOUW",

jaarlijks betwist tijdens het Pinksterweekend. De piloot zelf bepaalt zijn proef en moet ze niet op voorhand bekend maken.

Een tweede wisselbeker werd in het leven geroepen als herinnering aan ons clublid Gerard DE-PRAETERE en draagt ook zijn naam. Hij wordt uitgereikt aan de zweefpiloot die het afgelopen jaar de langste duurvlicht, met vertrek en aankomst in GOETSENHOVEN, heeft gevlogen.

Alvorens over te gaan tot de uitreiking van de Vleugels, hebben wij vijf leden in ons midden die in 2008 hun 20 jarig clublidmaatschap vieren,

Guy BEERSAERTS
Marc COSTERS
Burt MATERNE
Edouard VALVEKENS
Sylvain WINNEN

Dit jaar reiken wij ook voor de derde maal de beker van verdienste uit. Deze kan zowel naar iemand van de motor- als de zweefsectie gaan, naar één of verschillende leden. Het woord zegt het zelf, deze trofee wordt uitgereikt aan zij die zich het afgelopen jaar, of de afgelopen jaren verdienstelijk hebben gemaakt in onze club.

Mijn dank gaat hier naar de Tienese Sportraad, die ons deze wisselbeker geschonken heeft.

Dit jaar zal hij uitgereikt worden aan het barteam als blijk voor het geleverde werk bij de overname van onze baruitbating.

Het hoogtepunt van dit feest blijft nochtans de uitreiking van onze vleugels.

Ook het afgelopen jaar mochten weer een aantal clubleden proeven van hun eerste solovlucht. De meeste onder hen maken in hun vliegloopbaan nog verschillende mooie vluchten. Maar de allereerste blijft hen toch het langst bij.

Men mag toch niet vergeten dat de piloot dan gans alleen met een vliegtuig opstijgt en, na een vlucht in het Tiense luchtruim, het toestel op een vooraf bepaalde plaats behouden neerzet. Eigenlijk fantastisch.

In ons luchtruim heb je ook wel verboden zones en voorrangsregels. En het opstijgen en landen gebeurt volgens strikte procedures. Maar rode lichten of flitspa-

len ben ik er nog niet tegengekomen.

Bij een normale zichtbaarheid kun je reeds van op een hoogte van enkele honderden meters boven ons vliegveld Brussel of onze Ardennen zien liggen. Of regelmatig heb je in een thermiekbeld een buizerd als buur, zoals vorige zaterdag.

Vliegen is gewoon heerlijk, vooral als je het zelf kunt.

Wij zullen nu overgaan tot de uitreiking van de vleugels van het afgelopen vliegjaar.

Joris BALLEET
Sofie BECKERS
Jasper BLOMME
Bart GEERAERTS
Koen PIERLET
Chris VANDERSEYPEN
Johan VANHOYLAND

Theo Stockmans



Transponderverplichting in Nederland

Vanaf 5 juni 2008 is er in Nederland algemene transponderverplichting boven de ± 400 meter grond. Enkel in niet gecontroleerd gebied (dus buiten CTR, TMA, ...) en beneden de 400m grond mag je dus nog vliegen zonder transponder. M.a.w. voor zweefvliegtuigen onmogelijk. Waarvoor een transponder dient kun je elders in de Cumulus vinden.

De Nederlanders hebben, figuurlijk, hard gevochten tegen deze maatregel, maar tevergeefs.

Voor onze club schept dat weinig problemen. De piloten van de clubs in Limburg of de Kempen echter, die vliegen zonder transponder, zullen dus noodgedwongen naar het zuiden moeten vliegen.

In de vorige Cumulus, artikel 300 km doelvlucht, was er een diamantenvlucht naar het Duitse Kamp Lintfort, langs Venlo. Dit kan dus niet meer. M.a.w. deze proeven zullen dus niet meer aanvaardt worden. Ik ben aan het zoeken geweest voor een andere 300 km (maximum 2 keerpunten).

Ik stel de volgende proef voor: Goetsenhoven (1GOET) – Opglabbeek (10OPG) – Bouillon (10BOU) - Goetsenhoven (1GOET). Deze proef bedraagt 307,2 km. Op te merken valt hier dat het 2de been (10OPG – 10BOU) door de TMA van LUIK gaat. En dat is verboden. Om dit te vermijden vlieg je het best langs Eghezee (10EGZ) om. Dan kom je niet in de TMA. Met deze omweg kom je op 321,7 km. Oftewel 14,5 km meer.

Maar opgelet, je mag dat bijkomend keerpunt (10EGZ) niet declareren in je logger, want een doelvlucht 300 km mag niet meer dan twee keerpunten tellen. Zoals je ziet is een goede bestudering van de luchtvaartkaart hier ten zeerste aangewezen.

Waarschijnlijk zijn er nog andere proeven mogelijk, laat het mij weten.

Je zou ook kunnen zeggen, laat ons enkele transponders aankopen. Maar per toestel (installatie inbegrepen) zal je niet ver van 3000 € zitten. En dit enkel om af en toe eens een vlucht naar Duitsland, langs Venlo, te vliegen, is wat overdreven. Dus laat ons dit project voorlopig maar in de ijskast steken.

Theo Stockmans

Wat is een transponder?

Een transponder is een apparaat dat in een vliegtuig ingebouwd wordt, en ofwel autonoom, ofwel op vraag van een 'secundaire' radar op de grond, de identificatie, positie en hoogte van het vliegtuig uitzendt.

Een 'primaire' radar zendt een signaal uit, dat door het metaal in de romp van het vliegtuig wordt gereflecteerd en terug door de radarantenne wordt opgevangen. Aan de hand van de positie van de antenne, en de tijd die het signaal erover doet om heen en weer te reizen, kan men de positie van het vliegtuig bepalen.



Aan deze primaire radar zijn een aantal nadelen verbonden: slechts een klein deel van de uitgezonden energie wordt rechtstreeks teruggekaatst naar de radarantenne, waardoor er zeer krachtige zenders gebruikt moeten worden. Een zender van enkele Megawatt is geen uitzondering. Regen, wolken, zwermen vogels, en soms zelfs voertuigen op de grond of het reliëf, kunnen de radarsignalen verstoren.

Om al deze problemen op te lossen, gebruikt men tegenwoordig, in combinatie met de primaire radar, steeds een secundaire radar. Hierbij wordt door de radarantenne een signaal uitgestuurd op een vaste frequentie, nl. 1030 MHz. Wanneer dit signaal wordt opgevangen door een transponder, zal deze 'antwoorden' op 1090 MHz. De inhoud van dit

antwoord hangt af van de 'Mode' waarop de transponder staat ingesteld.

In de burgerluchtvaart worden momenteel 3 modes gebruikt:

Mode A bevat de identificatie in de vorm van een transponder code of 'squawk', die de piloot heeft ingesteld op zijn transponder in de cockpit. Deze code bestaat uit 4 cijfers, tussen 0 en 7. Er zijn dus maximum 4096 unieke codes mogelijk. Normaal gezien wordt er een code toegewezen door de verkeersleiding, maar voor VFR vluchten in ongecontroleerd gebied is deze in Europa altijd 7000, tenzij een unieke code werd toegekend. Door deze code te koppelen aan een vluchtplan, kan het vluchtnummer of de registratie op het radarscherm weergegeven worden.

Mode C bevat de hoogte van het vliegtuig, in Flight Level. Daarvoor is de transponder uitgerust met een eigen hoogtemeter, die steeds staat ingesteld op de standaarddruk van 1013,25 hPa. Wanneer het toestel onder de Transition Level vliegt, wordt een correctie gemaakt door het radarsysteem op de grond om de hoogte in Altitude weer te geven.

Mode S transponders kunnen naast een code en hoogte ook een hele hoop andere informatie verzenden en ontvangen. Zo is het bijvoorbeeld niet langer nodig om telkens een mode A code toe te kennen aan een vlucht, omdat elke transponder zijn eigen unieke 24-bits code heeft. Er zijn wereldwijd dus 16,777,214 unieke codes beschikbaar. Het vluchtnummer of de registratie kan voor de vlucht ingesteld worden en rechtstreeks op het radarscherm getoond. Mode S transponders kunnen ook 'selectief' (vandaar de S in Mode S) ondervraagd worden of ant-

woorden, zodat het energieverbruik drastisch daalt.

Mode S transponders worden ook gebruikt voor ACAS (Airborne Collision Avoidance System) toepassingen. De bekendste hiervan is TCAS, een systeem dat de transpondersignalen van de vliegtuigen in de buurt ontvangt, en de piloot waarschuwt als er een toestel te dicht nadert. Je kan dit een beetje vergelijken met onze FLARM.

Wanneer de afstand tussen de toestellen te klein wordt, zal TCAS ook aanwijzingen geven aan de piloot om te klimmen of te dalen, om zo een botsing te vermijden. Deze actie gebeurt steeds na coördinatie tussen beide transponders, zodat beide toestellen niet gelijktijdig dezelfde instructie zouden krijgen. Piloten zijn verplicht om TCAS te volgen.

Jammer genoeg zijn de signalen van FLARM en TCAS niet compatibel, en kunnen beide systemen elkaar dus niet 'zien'. Er zijn tegenwoordig wel instrumenten op de markt die beide systemen integreren. Op lange termijn echter, zal FLARM allicht vervangen worden door transponder en een soort TCAS.

Mattijs Cuppens



Algemene vergadering De Wouw—01 maart 2008

Controle der aanwezigheden

Aantal : 123 Quorum : 62 Tegenwoordig : 88

De Algemene Vergadering kan geldig beraadslagen

Verslag der activiteiten 2007

In telegramstijl en voor zij die op onze vleugeluitreiking aanwezig waren, een gedeeltelijke herhaling

Zweefsectie: - vliegekampen in BAYREUTH, VINON en ZBRASLAVICE
- organisatie van 3 groepen initiatievluchten
- deelname aan wedstrijden te Woensdrecht, EBZW en te EBSH

Motorsectie: - nieuwe motor voor CRZ
- mode S-transponder voor alle toestellen
- nieuw interieur voor OLI
- trip met de OLI naar Marokko

Gemeenschap: - behandeling van onze milieuproblematiek.
- gezamenlijke opendeurdag
- Hagelanddagen
- overname bar
- waterlek van ± 4000m³

2007 in cijfertaal

1.143 uren motorvliegen + 189 uren slepen
1.471 uren zweefvliegen
1.429 starts met een zweefvliegtuig
13.919 Km overland

Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2008

1. Wilfried HOYLAERTS (motorsectie)
2. Willem BRUELEMANS (zweefsectie)

Objectieven 2008

Zweefsectie: - onze zweefstoestellen voorbereiden voor de technische controles door het Directoraat generaal Luchtvaart voor het bekomen van een EASA luchtwaardigheidscertificaat (de eerste reeks is gepland op 19 maart)
- isolatie werkhuis
- deelnamen aan verschillende wedstrijden

Motorsectie: - individuele & club uitstappen
- uitstap naar Portugal

Gemeenschap: - verder werken aan onze milieuvergunning
- 30 + 31 augustus: opendeurdagen
- oplossing waterprobleem

Allerlei

a. **Benzinebladen**: zorg dragen bij het invullen

b. **Luchtkadetten**:
zie programma en samenvliegen elders in Cumulus

c **Milieu**

- tankplatform
- milieuvergunning
- sanering
- morsen aan de pomp

d. **Tieltse Rock**

Organisatie voor het steunen van kinderen die lijden aan hartziekten, leukemie....

Onze club steunt deze organisatie door een paar initiatievluchten te schenken. In 2007 heeft Yves Ruymen twee initiatievluchten geschonken.

In 2008: initiatievlucht zweefvliegen: Jan HENDRICKX
“ motorvliegen: Bob COLES

e Sluiten van loods “ZUID”. Reeds 2 x is ze open gebleven.

Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

1: Sophie VANDEWALLE (zweefsectie)

2: Geert ALLEMON (motorsectie)

Statutaire verkiezingen

Zweefsectie: zijn uittredend en herverkiesbaar

Rudi COOMANS

Theo STOCKMANS

Luc VANDEBEECK

Motorsectie : voor de twee openstaande plaatsen heb ik twee kandidaturen ontvangen

Bart PLACKLE

Andre SONON

Onafhankelijken : is uittredend en herverkiesbaar

Piet VANOSMAEL

Ik heb één nieuwe kandidatuur ontvangen

Gerry WERTELAERS

Uitslag verkiezingen: werden verkozen voor de duur van twee jaar

Zweven

Rudi COOMANS

Theo STOCKMANS

Luc VANDEBEECK

Motor

Bart PLACKLE

Andre SONON

Onafhankelijken

Piet VANOSMAEL

Gerry WERTELAERS werd verkozen als plaatsvervangend bestuurslid

ALG. VERGADERING ZWEEFVLIEGSECTIE 16-02-2008**OVERZICHT ACTIVITEITEN 2007**

februari: Symposium LVZC
 6 en 7 februari: Proefkeuring DGL in hangar Zuid
 10 maart: algemene vergadering club
 april: stage in Vinon
 30 april + 1 mei: staff weekend (samenvliegen) met de luchtkadetten
 26-28 mei: 3-daagse van De Wouw met BBQ
 3 juni: deelname aan de hagelanddagen
 16-21 juli: zomerkamp zweefvliegen
 14-29 juli: vliegekamp Zbraslavice
 18 juli: initiatievluchten rotaryclub linter-getedal met BBQ
 4-12 augustus: vliegekamp Bayreuth
 15 augustus: 30-tal initiatievluchten Tom Ponsaerts
 16 september: opendeurdag (1400 bezoekers)
 20 oktober: samenvliegen met de luchtkadetten
 oktober-januari 08: theoretische cursus zweefvliegen met 25 deelnemers
 30 november: 40-tal initiatievluchten garage Gewalt
 24-28 december: winterkamp zweefvliegen
 28 december: nieuwjaarsreceptie in het vernieuwde clublokaal

WEDSTRIJDENBelgisch Kampioenschap Saint Hubert - mei

Sportklasse:

15e - Sebastien Mathieu - LS3

17e - Yves Ruymen - Discus 2

Open:

12e - Eddy De Reys - DG800

13e - Theo Stockmans - Ventus 2CX

Kaiserwedstrijd Zwartberg - juni

4e - Bart Huygen & Jan Bruyninckx - ASK13

12e - Griet Francart/Jorgen Nuyts & Mattijs Cuppens/Pieter Leyssens - Ka7

Jac Jansenwedstrijd Woensdrecht - juli

9e - Jelle Vandebeeck - ASW19

11e - Sebastien Mathieu - LS3

Keiheuvel Cup Keiheuvel - augustus

10e - Jelle Vandebeeck - ASW19

3-daagse De Wouw

1e - Theo Stockmans - Ventus 2 - VV 183,6km

2e - Yves Ruymen - ASK13 - VV 50,5km

3e - Bart Huygen - SF3 - VV 45km

4e - Jan Hendrickx - Apis M - VV 21,8km

Beker Gerard De Praetere (op charron.line)

1e - Theo Stockmans - Ventus 2CX - 7:31

2e - Edouard Valvekens - Ka6br - 5:51

3e - Sebastien Mathieu - LS3 - 5:13

4e - Yves Ruymen - Discus 2b - 5:05

5e - Eddy De Reys - DG800 - 4:58

Charron.line

Open Renklasse Benelux: 2e - Theo Stockmans

Open Renklasse Buitenland: 5e - Theo Stockmans

Junioren Benelux: 4e - Jelle Vandebeeck

Beker Gaston Peeters (grootste VV): 4e - Theo Stockmans

Grootste OP: 2e - Theo Stockmans
Clubrangschikking: 8e plaats

GINGEN SOLO

Tom Ponsaerts
Sophie Vandewalle
Chris Vanderseypen
Koen Pierlet
Johan Vanhoyland

VLUCHTEN 2007

In 2007 werden er 1429 vluchten gemaakt (inclusief wedstrijden).

LEDEN

In 2007 waren er 63 betalende leden. Dat zijn er 4 meer dan in 2006.

ACTIVITEITEN 2008

23 februari: restaurantdagen Logist – kandidaten?
1 maart: algemene vergadering club – volmachten??? – taartnamiddag.
8 maart: herhalingsles luchtruim en loggers
14 maart: vleugeluitreiking
16 maart: instructeursvergadering
April-mei: werkhuis isoleren en verwarming plaatsen
11-12 mei: 3daagse van De Wouw
21-25 juli: zomerkamp zweefvliegen
30-31 augustus: opendeurdagen
25 december-1 januari: winterkamp
Samenvliegen met de luchtkadetten op zaterdag: enkel overlandvluchten

VERKIEZINGEN VAN HET BESTUUR ZWEEFVLIEGSECTIE

Voor het zweefbestuur uittredend en herverkiesbaar:

- Johan Boon
- Sebastien Mathieu
- Johan Vandewalle

Afgevaardigden naar het hoofdbestuur, uittredend en herverkiesbaar:

- Rudi Coomans
- Theo Stockmans
- Luc Vandebeeck

Iedereen werd herverkozen voor de duur van 2 jaar.

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Johan Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans

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

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).

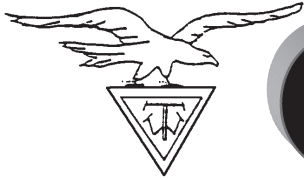
Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- 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!!!

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



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 14 Nummer 1
Van januari tot maart 2008**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden