

## Vleugeluitreiking



Op vrijdag 20 maart ging onze jaarlijkse vleugeluitreiking door in zaal Vogelzang. Op de foto ziet u de 'solisten' zweef- en motorvliegen van de voorbije 12 maanden, samen met Louis Denayer die zijn vijftig jaar of gouden jubileum vierde als piloot.

## FLARM



Deze winter werd eindelijk ook de FLARM in onze Piper ingebouwd. Daarmee zijn al onze clubtoestellen, sleper, en zo goed als alle privétoestellen met FLARM uitgerust.

## In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Winterkamp	3
Technische controles	4
Low Flying Areas	4
50km afstandsvlucht	5
Charroncommissie	5
Sportcommissarissen	5
DG 200b	6
Canopy Ka6cr	7
Verkoop ADA	7
Algemene vergadering	8
Inversie	10
Buizerd	11
Windgradiënt	11
Milieu	12
Het jaar 2008 in cijfers	12
Bestuur zweefsectie	12
Prestaties	12
Vleugeluitreiking	12
Prikbord	16
Colofon	16

### Foto coverage

Tijdens de tweede week van januari lag ons vliegveld bedekt onder een dikke laag sneeuw...

*(foto: Mattijs Cuppens)*

## Woordje van de redactie

De isolatie van ons werkhuis loopt op zijn einde. Dank zij Luc Vandebecq en zijn ploeg werd een werk, dat reeds jaren geleden werd aangekondigd, tot een goed einde gebracht. Om de elektrische verwarmings-toestellen optimaal te laten renderen, moet nog een elektrische kabel getrokken worden vanaf ons clublokaal naar loods zuid. Op dat ogenblik kan niets ons nog weerhouden om, zelfs tijdens de koudste winters, aan onze zweefstoellen het nodige werk uit te voeren.

Onze dank gaat hier ook naar de firma Best, voor de levering van de isolatieplaten.

Zoals reeds in onze vorige Cumulus geschreven, werd het aantal te presteren uren winterwerk, opgetrokken tot 25. Ter herinnering, de periode wanneer deze kunnen uitgevoerd worden, loopt van 01 oktober tot 30 september.

Dit aantal is een minimum. Niemand houdt u tegen om te stoppen na het getal 25. Bekijk dit getal niet als een must, maar denk liever dat het nodig is om verder aan democratische prijzen te kunnen vliegen. Of anders gezegd, om onze club leefbaar te houden. Momenteel zijn er reeds veel leden die, voor dit jaar, deze kaap hebben overschreden, en toch blijven ze verder doen.

Het echte zweefweer komt eraan. Enkele clubleden hebben dit jaar reeds kunnen proeven van de nieuwe thermiek. Dus niet enkel in de zomermaanden komen wij dit fenomeen tegen. In het verleden heb ik al prachtige afstandsvluchten gevlogen in de maand april. Met een soms schrale noordoosten wind kunnen mooie cumuli ontstaan met een hoge basis. Bereid daarom je vluchten nu al voor en wacht niet tot het te laat is. In de Charron kunnen we zo nog enkele plaatsen naar voor gaan.

Dank zij ons barteam en de verschillende leden die als barman of barvrouw de bar uitgebaat hebben, is de kas van onze zweefsectie er mooi op vooruit gegaan. Maar er zijn nog meer leden nodig om dit systeem draaiende te houden. Ben je kandidaat, neem eens contact op met het barteam. Trouwens één dag bardienst levert je al snel vijf uren winterwerk op. Tenzij je kiest voor een wettelijke, financiële vergoeding.

Dit jaar staat in het teken van de Look Out. Zeg nooit: de andere piloot zal me wel zien oftewel: ik vlieg met een Flarm. Dit laatste is slechts een hulpmiddel. Het is elke piloot die verantwoordelijk is en het is enkel hij die aanvaringen kan vermijden.

Many happy landings,

Theo Stockmans

## Volgende keer in Cumulus...

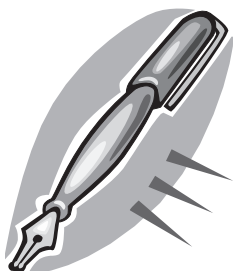
Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2009?

- ✓ Paasbrunch

## Activiteitenkalender

- ✓ **13 april:** Paasbrunch
- ✓ **30 mei—1 juni:** Driedaagse van De Wouw
- ✓ **25 april:** Vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **2, 9, 16 mei:** Vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **Begin juli:** Vliegekamp Vinon

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



**Artikels voor  
volgende Cumulus:**

**01 juni 2009**

## Winterkamp

Ieder jaar tussen Kerst en Nieuwjaar, wanneer de militairen sluiten, wordt er een winterkamp gehouden, zo ook dit jaar. Vanaf woensdagmiddag 24 december zou er kunnen gevlogen worden.

De Piper, die voor onderhoud in St.-Hubert stond, diende nog te worden overgevlogen. Ik had met Piet afgesproken om hem 's middags aan het station van Leuven op te pikken en hem naar St-Hubert te rijden. Het kriebelde letterlijk om weer eens een keer de lucht in te gaan. Door het slechte weer had ik sinds 9 november maar een tweetal vluchtjes kunnen maken. Het zat echter opnieuw niet mee, mist en lage bewolking. Rond 11.30h ging mijn GSM. Piet met de boodschap dat het niet door zou gaan. Het vliegveld van St-Hubert was gesloten en er was weinig hoop dat het weer nog zou beteren die middag, wat een afknapper. Dit betekende meteen ook dat er Kerstdag niet zou kunnen gevlogen worden.

Vrijdag 26 december was het beter weer. Sofie zou de Piper overvliegen. Ik diende eerst nog met Julie naar de skiles in Peer. Maar eens terug in Goetsenhoven was ik niet meer te houden. En ik was niet alleen: Willem, Robert, Kai en Theo waren de andere "die-hards". Er stond behoorlijk wat wind uit het oosten (10 kts) en er was ook een flinke inversie (lees ook elders in deze Cumulus). Ik besloot samen met Theo te gaan voor een 1000m sleep. Kon ik tegelijkertijd mijn jaarlijkse check doen. Theo wil-

de boven Hoegaarden vliegen. Hij moest nog iets vanuit de lucht bekijken in zijn straat??? Ondanks de forse oostenwind zou dat met 1000m geen probleem zijn.

Het gaf een fantastisch gevoel om weer eens de lucht in te gaan. Het zicht tegen de zon in was door de dikke inversielaag nihil. We werden ten westen van Hoegaarden gelost. Theo draaide wat boven zijn straat en vervolgens zouden we terug naar het vliegveld vliegen om mijn checks te doen. Althans dat was de bedoeling.

Met 130 km/u kwamen we nauwelijks vooruit. Een normaal circuit zat er niet meer in. We haalden maar net het vliegveld...

Zaterdag 27 december was het een beetje van hetzelfde weer, was berekend (-6°C). Dat vonden we toen al heel koud. Moesten ons toen verteld hebben dat de temperatuur nauwelijks een week later tot bijna -20°C zou zakken, hadden we dat niet gelooft. Ik maakte rond het middaguur twee vluchtjes. De laatste was mijn checkvlucht met Theo. Sleep tot op 500m en vervolgens vrilte naar rechts, vrilte naar links, stall, negatieve G's, steep turn naar links, steep turn naar rechts, FANTASTISCH !!!

Ondertussen waren we al behoorlijk laag. Op het aanknopingspunt voor mijn circuit had ik 150m. Laag binnenkomen was ook een onderdeel van de check. Plots roept Theo : "Maak maar

een links circuit... !" Ik dacht dat hij een grap maakte. Nee hoor. Ik stak dus zo snel mogelijk het vliegveld over om ergens in het laatste stuk van mijn downwind uit te komen. Toen ik in base draaide had ik nauwelijks 100m. Ik draaide snel in final. Blijkbaar zat ik zo laag boven de bosjes in final voor de 06 dat Theo even ingreep en van de bosjes weg draaide. Snel nam ik opnieuw over. Nu was het zeer goed uitkijken voor het verkeer op de Hannuitsesteenweg...

Worst case moest ik een duik maken net voor de weg om dan al jumpend de weg over te geraken zonder iets te raken... Gelukkig hoefde ik dit noodmanoeuvre niet te maken. Ik haalde net de piste. Nauwelijks geland kreeg ik een smsje van Julie vanuit de bar : "Wie is er zojuist geland... ?" Euh, ikke,...

Zondag 28 december was opnieuw een prachtige dag. Julie en ik moesten echter na de skiles naar een Kerstfeestje in de familie. Dus niet vliegen die dag voor ons. Die zondag zijn er 19 vluchten gemaakt. En ik die vroeger dacht dat er in de winter niet werd gevlogen... Maandag 29 december is er buiten Theo en mezelf niemand op de vliegclub om te vliegen, bijgevolg een noodgedwongen "rustdag".

Dinsdag 30 december : haast geen wind meer en blue sky. Ik maak twee vluchtjes met de Ka 6. Super. Beetje stallen, steep turns maken, negatieve G's. Ik begin



dit toestel behoorlijk onder controle te krijgen. Vind de Ka 6 nog steeds een fijn toestel om mee te vliegen. Herman en Chantal gaan met de Kerstmuts op de lucht in. Tijdens de laatste vlucht van de dag gaat Theo zowaar met Chantal van de grond...

Woensdag 31 december : laatste dag van het jaar. Hoe kan je het jaar beter eindigen dan nog een keertje de lucht in te gaan. Robert, Herman, Chris en Theo dachten er ook zo over. Nog twee vluchtjes gemaakt met de Ka 6 en dan opmaken om Nieuwjaar te vieren. Ik bracht de avond met familie door. Rond 23h gingen we naar de mijnterril van Winterstag. Met de rugzak en een fles champagne klauterden we naar boven. Met ons nog enkele tientallen mensen. Bedoeling was van boven op de terril het vuurwerk in de omgeving van Genk te zien. De mist was echter spellbreker. We hoorden het wel langs alle kanten knallen, maar we hebben geen vuurwerkpijl gezien. Had wel iets speciaals. En de champagne smaakte !

Donderdag 1 januari was het nog steeds nevelig weer, slecht vliegweer dus. De hangars bleven dicht. Hopelijk was dit geen slecht voorteken voor de rest van het jaar. Er was echter genoeg gezelligheid in de bar... en lekker kerstgebak van Theo !

Vrijdag 2 januari nog steeds mist en lage bewolking. Het weekend

zou beter worden.

Zaterdag 3 januari zag er goed uit buiten. Ik ruimde nog even wat op in mijn keuken. Door het raam zag ik blue sky boven Tienen. Snel warme kledij aangetrokken en naar het vliegveld. Het vliegveld ligt in vogelvlucht nauwelijks 1 km van mijn deur. Groot was mijn verbazing als ik in de dichte mist aankwam op het vliegveld. En dat terwijl het boven Tienen het mooiste weer was. Eerst geloofde men mij niet, maar al snel kwamen er nog mensen binnen die mijn verhaal bevestigden. Dit was pas frustratie ! We bleven de rest van de dag in de mist zitten.

Zondag 4 januari was het weer terug prachtig. Eindelijk konden de eerste vluchten van het nieuwe jaar worden gemaakt. 's Avonds reed ik na 2 weken verlof weer naar Amsterdam. Ik had er zin in. Heb uiteindelijk toch 10 vluchten gemaakt tijdens het winterkamp. De batterijen waren weer helemaal opgeladen. Alles samen zijn er dit winterkamp 56 vluchten gemaakt, wat helemaal niet slecht is. Voor diegenen die er dit jaar niet bij waren, onthoud alvast voor volgend jaar. Ook in de winter kunnen er best mooie vluchten gemaakt worden. En de ambiance in ons clubhuis is er niet minder om!

**Johan Vanhoyland**

## Technische controles

Wegens administratieve problemen bij het Directoraat-generaal Luchtvaart, werden onze technische controles, met ongeveer een maand uitgesteld. Zij werden nu gepland op de volgende data: 20 +25 maart en 02 april. Dus als jullie deze Cumulus gaan lezen, zal (normaal) reeds  $\frac{2}{3}$  achter de rug zijn.

Het weekend van 14/15 februari hebben tal van clubleden de handen uit de mouwen gestoken opdat wij met succes de (eerst geplande) inspecties tot een goed einde zouden brengen. In naam van de technische controleurs onze oprechte dank. En het deed werkelijk plezier om te zien met welke inzet onze toestellen in hun mooiste kleedje werden gezet door zoveel leden.

**Theo Stockmans**

## Low Flying Areas

Vorige maand werden in de AIP nieuwe kaarten gepubliceerd van de Low Flying Areas Golf.

Daarmee is eindelijk ook de onduidelijkheid van de baan over het stuk LFA G2 Zuid dat in de CTA South (ten westen van Luxemburg) ligt. Een stuk van die CTA wordt bij activatie van de LFA G2 Zuid dus ook klasse G.

De wijzigingen die Luc Vandebecck in de BELAC heeft aangevraagd betreffende de zone rond Zolder (gelijktrekken van de oostelijke grens van TMA 6 en 9 met CTA East 2) en de aanpassing van de vorm van LFA G4 (waardoor we iets meer ruimte krijgen boven Tienen) zijn jammer genoeg nog niet gepubliceerd.

**Mattijs Cuppens**



## 50 km afstandsvlucht

Op de laatste instructeursvergadering (09 maart), werd besloten de eerste 50 Km afstandsproef te laten vliegen met de Ka 8 of Ka 6 cr. En er zijn toch verschillende leden die in de voorwaarden zijn, of bijna.

Deze proef moet gevlogen worden met een Logger (Colibri of LX 20). Het is dus ten zeerste aan te raden om de handleidingen van deze toestellen door te nemen. Ik denk hier aan het inbrengen van : het toestel, zijn naam en de proef. Daarbuiten moet men ook leren werken met een Logger tijdens de vlucht. De gegevens die op het venstertje komen, kunnen interpreteren.

Of zoals bij een Colibri: hoe kan men tijdens de vlucht overschakelen van het navigatievenster naar de windelementen ? Of bij een LX 20, van het navigatievenster naar de "nearest airports"? Dit zijn maar een paar voorbeelden. En dit alles moet men toch kunnen beheersen, het maakt je vlucht trouwens aangenamer en minder stresserend.

Daarbuiten wordt het ten zeerste aangeraden om je 50 Km vlucht te bekijken op een luchtvaartkaart. Waar liggen de verboden zones, welke zijn de maximum hoogtes, waar liggen de naast bijgelegen vliegvelden, enz ?

Zoals je ziet is er toch wat voorbereiding nodig. En veel hiervan kan op voorhand gebeuren. Want de dag dat je gaat vertrekken zal het mooi overlandweer zijn. En iedereen zal bezig zijn en weinig tijd hebben, ook voor jou.

Als je nog vragen hebt, stel ze dan gerust aan een instructeur.

**Theo Stockmans**

## Charroncommissie

Dit jaar zijn er weer enkele wijzigingen aan het Charron reglement. Hieronder vind je een korte samenvatting ervan. Als er nog vragen zijn, mag je mij altijd contacteren.

- Het gebruik van een niet IGC gekeurde FLARM logger als backup van een corrupte file van een goedgekeurde logger is toegestaan.
- Er komt een extra invoerveld voor wedstrijdvluchten waar je de afstand, dat je volgens de wedstrijdleiding gevlogen hebt, kan ingeven. Dit is de maximum afstand waarvoor je 5 punten (zoals bij een opgegeven proef) kan krijgen. Vloog je meer, dan wordt deze afstand met 4 punten gequoteerd (zoals bij een vrije vlucht).
- Vanaf nu mag je 5 keerpunten gebruiken voor proeven groter dan 200 km, en 4 keerpunten voor vluchten met een afstand minder dan 200km. Voor een opgegeven proef moet je hier dus zelf mee rekening houden wanneer je je proef declareert. Bij de berekening van een vrije vlucht wordt alles automatisch berekend volgens de bovenstaande regel van 200 km.
- Er wordt niet meer gekeken naar de hoogte bij het overschrijden van de startlijn (of sector), maar wel naar de laagste hoogte tussen loskoppelen (stilleggen van de motor) en het overschrijden van de startlijn. Piloten die bijgevolg hoogte winnen vooraleer de startlijn te overschrijden worden dus niet meer gepenaliseerd.
- Voor het juniorenklassement worden nu de 3 beste proeven van de piloot genomen, ongeacht met welk toestel of waar er gevlogen werd.
- De startlijn is ook 2 km breed geworden in plaats van 1 km.

Indien je nog opmerkingen hebt in verband met het reglement, dan mag je deze altijd doorgeven. En dan zal ik ze meenemen naar de volgende Charron vergadering.

**Jelle Vandebecck**

## Sportcommissarissen

Zoals beloofd in de vorige Cumulus, vinden jullie hieronder de lijst van sportcommissarissen bij ons in de club. Enkel zij zijn bevoegd voor het opmaken en ondertekenen van een dossier voor homologatie van een: 1000m hoogtewinst, 5uur duurvlucht, 50 km, enz. Zij kunnen dus geen attest uitschrijven voor het verlengen van, bijvoorbeeld, een zweefvliegvergunning (tenzij ze instructeur zijn).

BEERSAERTS	Guy	98/457
DE REYS	Eddy	98/459
HUYGEN	Bart	98/461
MATHIEU	Sébastien	98/462
RUYMEN	Andre	93/390
RUYMEN	Yves	93/392
STOCKMANS	Theo	86/315
VANDEBEECK	Luc	98/465
VANOSMAEL	Piet	98/466

**Theo Stockmans**

## DG 200b

Ondanks het succes van de DG 100, blijft het voor een bedrijf als DG bijna een must om een zweefvliegtuig met welvingskleppen te hebben voor internationale wedstrijden in de onbegrensde 15m klasse. Om aan dit doel te beantwoorden werd door de firma Glaser-Dirks de productie van een tweede toestel, de DG 200, gestart.

Dezelfde 15m vleugelspanwijdte, de lange, slanke romp en de T-staart werden bij de DG 200 gerealiseerd, maar er werden flaps aan toegevoegd en de vleugeloppervlakte werd verminderd. De eerste vlucht vond plaats op 22 april 1977.

Het prototype van de DG 100 had een pendelroer met een groot anti-servo – vlak. Dit werd zowel bij de DG 100 als de DG 200 vervangen door een traditioneel vast stabilo met een hoogteroer. De trim zat aan de stuurknuppel, een parallellogrammen stangensysteem type, dat toelaat om bij hoge snelheden een vermindering te hebben van de geïnduceerde trillingen.

De piloot zit in een half, naar achter liggende positie in de slanke cockpit. Oorspronkelijk was het een tweedelige cockpit, waarvan het achterste gedeelte naar achter en naar boven opklapbaar is. De latere versies hebben een eendelige, naar voor, opklapbare canopy. Kenmerkend is dat de plexiglas bijna tot aan het voorste gedeelte van de neus loopt. Het toestel bezit een intrekbaar wiel en een vast, ingebouwd staartwiel. De DG 200 kan maximaal 120 Kg waterballast meenemen.



*Eric Vandewalle voor zijn eerste vlucht met zijn DG-200 op 27 september*

In 1978 werden twee andere versies ontwikkeld: de 17m DG 200-17 en de 13,1m Acroracer, welke beiden afneembare vleugeltippen bezaten wat hen ook toeliet in de 15m te vliegen.

### Technische kenmerken

	15 m	17 m
Leeggewicht (Kg)	240	223
Vlieggewicht (Kg)	330	310
Max vlieggewicht met water (Kg)	450	450
Vleugeloppervlakte (m <sup>2</sup> )	10	10,57
Slankheid	22,5	27,34
Vleugelbelasting (Kg/m <sup>2</sup> )	31-45	27,7-42,6
Glijgetal	40	42
Handicapfactor	108	110

Qua prestaties kan men hem vergelijken met de LS3. In de Charron vliegt hij mee in de Open/ Renklasse.

**Theo Stockmans**

## Canopy Ka6cr

28 februari laatsleden was het mooie zweefdag. Niet koud en aan de hemel verschenen cumuluswolken, 2/8 met een basis van 700 meter. De variometer ging soms van ½ tot 1m/sec. Het was een mooie start.

Bij het buiten halen van onze Ka 6 Cr, werd vastgesteld dat er minstens twintig krassen op de canopy waren, zowel boven als links en rechts. Hoe kan zoiets gebeuren, niemand heeft iets gezien of gezegd?

De waarschijnlijke oorzaak ligt waarschijnlijk op de piste. Om in- of uit te stappen moet men de canopy op de grond leggen (in dit geval asfalt). Men kan hem horizontaal of verticaal leggen. Voor de piloot, die in het toestel zit, is deze laatste de gemakkelijkste positie. Al zittend in het toestel, kan hij de canopy vastnemen en op het toestel plaatsen. Als de canopy horizontaal op de piste ligt, geraakt hij er niet aan.

Maar indien de cockpit verticaal op de piste staat, met dan nog eventueel de bovenkant naar de staart van het toestel gericht, zal de canopy met een luchtverplaatsing omvallen en zelfs, van links naar rechts bewegend, over het asfalt schuren. En het kwaad is geschied.

Op zich kan de canopy verticaal gezet worden. Maar als er een motortoestel (zoals de sleper) zich voor de zwever plaatst, kan de schroefwind de plexiglas gemakkelijk omblazen.

Hoe verhelpen: heel eenvoudig, laat je **steeds** bijstaan als je gaat vertrekken met onze OO-ZNM.

Herstelling: al deze krassen zullen moeten verwijderd worden met een speciale pasta. Niet duur, maar het vraagt weeral veel werk.

### Een tweede geval

De plexiglas is gedeeltelijk losgekomen van de kader. Waar is hier de oorzaak te vinden?

Om de cockpit te vergrendelen (of ontgrendelen), moet je met je arm, langs het venster aan de ontgrendelingsbol geraken. Dit venstertje is niet zo groot en als het fris is draagt iedereen een vest. Als je arm naar binnen of buiten gaat, schuurt dat wat waarbij de plexi ook wat beweegt. Dat kan onmiddellijk geen kwaad. Maar na "x" aantal keren, kan het loskomen zoals op 28 februari.

Hoe verhelpen: doe je vest eventjes uit, alleen maar je mouwen opstropen, volstaat meestal niet.

Hoe herstellen: de te verlijmen stukken zuiver maken en opnieuw plakken.

**Theo Stockmans**

## Verkoop OO-ADA

Zoals jullie wel weten is onze OO-ADA buiten dienst. De onderhoudskosten zouden te hoog oplopen. De laatste vlucht werd gemaakt door Yves Ruymen en ging van Sovet naar Saint Hubert op datum van 08 juli 2007.

En daarom heeft ons bestuur beslist hem op non-actief te zetten. Omdat het quasi onmogelijk was, de OO-ADA in deze toestand te verkopen, werd besloten hem in onderdelen aan de man te brengen, en niet zonder succes.

De huidige verkoopsituatie:

Litouwen	twee buitenbanden
Portugal	rechtervleugel
Finland	schokdempers, carburator, oprolsysteem
Duitsland	neuswiel
Zwitserland	vierblad propeller
Slovenië	canopy (*)

(\*) onder voorbehoud

**Theo Stockmans**

## **Algemene vergadering 7 maart 2009**

Enkel de belangrijkste punten worden hernoemen.

### **Controle der aanwezigheden**

Aantal : 121      Quorum : 61      Tegenwoordig : 83

De vergadering kan geldig beraadslagen

### **Verslag der activiteiten 2008** (in telegramstijl)

**Zweefsectie:** - vliegekampen in BAYREUTH en VINON  
- inspectie van eerste reeks zweevers door DGL  
- deelname aan wedstrijden in EBZW, EBSH en het franse Angers

**Motorsectie:** - twee nieuwe instructeurs (Bart Lismont en Joris Denayer)  
- trip met de OLI naar Portugal

**Gemeenschap:** - verdere behandeling van onze milieuproblematiek  
- gezamenlijke opendeurdag

### ***2008 in cijfertaal***

**1.092 uren motorvliegen + 182 uren slepen**  
**1.184 uren zweefvliegen**  
**1.644 starts met een zweeftoestel**  
**23.429 Km overland**

### **Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2008**

Wilfried Hoylaerts en Willem Bruelemans.

### **Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2008**

Er is decharge.

### **Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2009**

Danny Pollet en Andre Ruymen

### **Objectieven 2009** (in telegramstijl)

**Zweefsectie:** - inspectie tweede reeks zweeftoestellen door DGL op 20 en 25 maart en 02 april  
- isolatie werkhuis, dat reeds ver gevorderd is  
- deelname aan verschillende wedstrijden

**Motorsectie:** - organisatie "Tour de France" met motorvliegtuigen

**Gemeenschap:** - verder werken aan onze milieuvergunning, meer daarover in allerlei  
- opendeurweekend op 29/ 30 augustus onder leiding van **Guy Houten**

### **Allerlei**

a. **Benzinebladen:** zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen

b. **Vleugeluitreiking:** op 20 maart, alles in voor 25 €

c. **Luchtkadetten**  
zie programma

**d. Bar****e. Milieu**

Tankplatform  
Milieuvergunning  
Sanering  
Morsen aan de pomp

**f. 't Prieltje**

tombola, initiatievluchten

- zweven: Theo Stockmans, Bart Huygen, Jan Bruyninckx  
- motor: Bart Plackle, Bart Lismont

**g. Maaltijd P. Grootjans** op 14/15 maart 08**h. Sportraad Tienen: kaas-& wijnavond****i. Toestand vliegveld**

j. **water loods Zuid**: vijf dagen open = 7,5 m<sup>3</sup> weg, wij gaan er wel een oplossing aan geven

**Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes**

Sophie Vandewalle en Joris Ballet

**Statutaire verkiezingen**

Het afgelopen jaar zijn er twee bestuursleden die hun ontslag ingediend hebben:

- Griet FRAN CART bij de onafhankelijken en Luc VANDEBEECK bij de sectie zweefvliegen.  
Griet is anderhalf jaarbestuurslid geweest en Luc negen jaar.  
Ze blijven echter actief in onze club, Griet doet de boekhouding van de bar en Luc is ondertussen Voorzitter geworden van de sectie zweefvliegen.  
Mag ik een applaus voor deze twee bestuursleden voor hun gepresteerde werk in de schoot van onze Raad van Bestuur.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

Ik mag zeggen, en mijn collega's bestuurders mogen mij tegenspreken als ik de waarheid niet zeg, de sfeer in ons hoofdbestuur loopt goed. Soms wordt er wel eens hard gediscussieerd maar alle beslissingen, bijvoorbeeld, worden unaniem genomen.

**Uitslag verkiezingen**, in totaal zijn er 76 stemgerechtigden aanwezig

Werden verkozen voor een termijn van twee jaar:

***Zweefsectie***: Johan VANHOYLAND

***Motorsectie***: Maarten VIJVERBERG

***Onafhankelijken***: Jan HENDRICKX en Gerry WERTELAERS

Hierbij verklaar ik deze Algemene Vergadering voor gesloten. Uw club biedt u nu een consumptie aan, dank U.

**Theo Stockmans**

## Inversie

In de bijhorende figuur ziet u een toestandskromme. Op een hoogte van circa 2000m blijft de temperatuur constant. Wij spreken hier van isothermie. Op circa 1300m komt een luchtlaag voor waarin de temperatuur niet daalt maar stijgt met toenemende hoogte. Zo een laag noemt men een inversie. Zulke luchtlagen kunnen bijvoorbeeld zijn ontstaan uit een oud frontvlak, waarvan de bewolking grotendeels is opgelost. Wij zullen nog zien dat verticale luchtbewegingen sterk worden geremd door zulke lagen, zodat er weinig temperatuurvereffening door menging optreedt en zulke lagen dus lang kunnen blijven bestaan. Het is dus best mogelijk dat op de grond een temperatuur heerst van 0° en boven de inversielaag positieve temperaturen waargenomen worden.

Inversies kunnen gans het jaar door optreden. In de zomer kun-

nen ze zeer nadelig zijn voor de zweefvliegsport. De hoogte van zulk een inversielaag is onbepaald. Ik heb er reeds gezien van 200m, maar ook van 700m of meer.

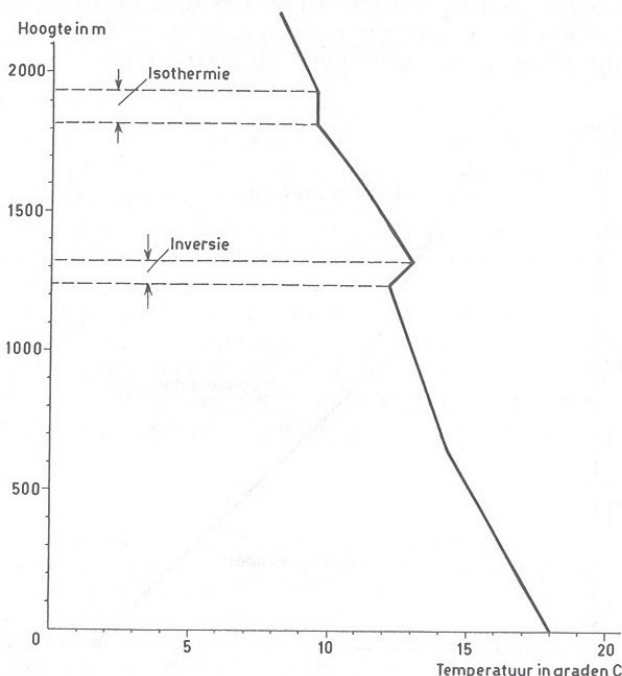
Een ander gevolg van het feit dat verticale luchtbewegingen worden onderdrukt door een inversie is dat de rook en stof (bijvoorbeeld van industriële processen, auto's, schoorstenen van huizen) er onder kunnen blijven hangen. Vanuit een vliegtuig is de inversie dan ook vaak te zien als een soms donker paarsachtige-bruine band boven de horizon, waarboven het zicht sprongsgewijs sterk toeneemt. Deze vuile luchtmassa verdwijnt meestal met een toename van de windsterkte of bij neerslag.

Het komt vaak voor dat boven en onder de inversie de inversie de windsterkte en -richting verschil-

lend zijn. Als twee luchtlagen met verschillende snelheid over elkaar stromen kan het grensvlak gaan golven (vergelijk lucht-water). Dit kan dan zichtbaar worden als een golfpatroon in de bewolking (stratocumulus-ondulatus).

Dit fenomeen komt echter niet vaak voor, duurt kort en is lastig te lokaliseren. Tevens is dit verschijnsel te zeldzaam om een grote rol te spelen in de zweefvliegerij, maar kan bepaalde, onwaarschijnlijke verhalen verklaren. Er moet dus wind zijn en men moet dus boven de inversie komen. Daar een inversielaag de stijgluchten stopt, kan dit laatste enkel maar door zich er boven te laten slepen.

**Theo Stockmans**



## Buizerd

In de vorige Cumulus heb ik een artikel gewijd aan de buizerd. Ik heb het daar o.a. gehad over de zweefkwaliteiten van deze roofvogel. Op dinsdag 03 maart, in de loop van de namiddag, heb ik gedurende een half uur een koppel van deze roofvogels met een verrekijker geobserveerd. Zij waren aan het golfvliegen !!

Dit gebeurde te Hoegaarden, op de plaats genaamd "Kop", gelegen op 100m MSL. Voor mij, of richting zuiden bevindt zich een glooiend dal met als laagste punt 65m. De windsterkte bedroeg  $\pm$  30 km/uur en kwam uit het zuiden. Voor mij, op 1 km, strekt zich een heuvelrug uit van een viertal km. Hij is georiënteerd: W-ZW (120m MSL) — O-NO (80m MSL) .

Van de twee buizerds bevond er zich één op 50m AGL, de andere op 30m AGL. Ik stond er een goede 100m van. Met gespreide, haast onbewegelijke, vleugels en de kop pal in de windrichting stegen zij lichtjes. Enkel de gespreide "vingers" van de vleugelpunten bewegen wat. Soms zweefden zij wat naar links of rechts om de beste stijgwind te vinden. Op een bepaalde hoogte aangekomen, vouwt de hoogste zijn vleugels op tegen zijn lichaam, waardoor zijn spanwijdte zeker gehalveerd wordt. In deze houding vliegt hij met, een voor hem, hoge snelheid, pal tegen de wind in.

In deze houding verliest hij hoogte. Maar plotseling, een driehonderdtal meter verder, spreidt hij opnieuw zijn vleugels. Onbeweeglijk boven de akkers hangende, begint hij stilaan te stijgen. Iets later wordt dit scenario herhaald door de tweede buizerd, die zich nog steeds lager bevindt. Waarschijnlijk bevinden de buizerds zich nu in de tweede of derde golf van de 4 km lange heuvelrug.

Ik heb deze vogels dus een half uur bekeken, en slechts eenmaal heb ik er één eventjes zien fladderen. Het was fantastisch wat deze vogels, zonder instrumenten, maar enkel op gevoel en ervaring hier presteerden. Het was een mooi voorbeeld van hoe gebeurt, of hoe moet ik golfvliegen.

Op deze plaats, maar dan wel iets hoger, hadden wij met een Ka 8 ook een paar minuten kunnen blijven hangen.

**Theo Stockmans**

### PS

In de richting Namen, en waarschijnlijk veel verder dan deze Waalse stad, op enkele kilometers hoogte, bevonden zich op dat zelfde ogenblik lenswolken. Op woensdag 04 maart, de volgende dag dus, bevonden zich richting Verviers, opeenvolgende rijen van deze prachtige wolken.



## Windgradiënt

Regelmatig komt het mij voor dat een leerling, in final, mij zegt: ik heb de stuurknuppel niet bewogen en plots valt de snelheid weg van mijn zweefstoel, hoe kan dat?

Dit is de windgradiënt. Even een herhaling van dit fenomeen.

De windgradiënt is eigenlijk de afneming van de windsnelheid nabij de grond. Dit vindt zijn oorzaak in de remmende werking die het aardoppervlakte op de luchtstroom uitoefent en waardoor deze bij de grond merkbaar vertraagd wordt. Dit remmende effect wordt veroorzaakt door o.a. bomen, gebouwen,.....

Als er dus geen of vrijwel geen wind staat heb je dit niet. Of moest ons vliegveld in een vlakte liggen met in een straal van 10 Km geen enkele boom of gebouw, zal er ook geen windgradiënt zijn, tenzij heellaag tegen de bodem.

Tijdens de daling (in final) komen wij dus in lucht terecht die zich steeds minder snel beweegt ten opzichte van de grond en ten opzichte van ons toestel. Dit snelheidsverlies betekent een grotere daalsnelheid, zodat men onverwacht snel aan de grond staat. In dergelijke omstandigheden dient men de vliegsnelheid iets te verhogen.

Daar dit fenomeen zich vooral voordoet op amper 10- 20 m hoogte, komt het er op aan om snel te reageren. Wanneer je landt met een tegenwind vanaf 10 km/uur, moet je gedurende het laatste deel van de final dus "klaar staan" om de stuurknuppel iets naar voor te drukken. Maar enkel als het nodig is, niet automatisch.

**Theo Stockmans**

## Milieu

Zoals in de vorige Cumulus geschreven, werden de bouwvergunning en de milieuvergunning op 16 december 2008 bij respectievelijk de dienst Ruimtelijke Ordening en Milieudienst ingediend.

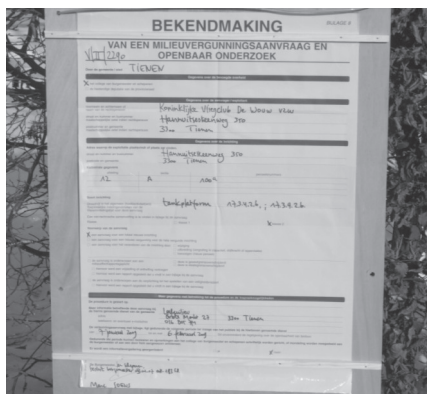
Hoe is de stand van zaken nu (einde februari 2009)? Eerst kan ik jullie zeggen dat beide dossiers volledig waren, dus een proficiat voor Rudi en Jörgen.

Daar het om een aanvraag ging voor een milieuvergunning klasse II, moest er gedurende 30 dagen (van 07/01 tot 06/02) een geel papier uithangen voor: Bekendmaking van een milieuvergunningsaanvraag en een openbaar onderzoek. Er werd geen enkele klacht ingediend. Op 12 maart heb ik van de stad Tienen het bericht gekregen dat de milieuaanvraag aanvaard werd. Nu dient er weer een geel papier uitgehangen te worden waarop deze beslissing wordt bekendgemaakt (van 17/03 tot 16/04).

De bouwaanvraag werd overgemaakt naar de provincie Vlaams-Brabant met een negatief advies van de stad Tienen. Waarom? omdat de stad Tienen onbevoegd is om positief te adviseren voor een bouwaanvraag op militair domein. Begrijpen wie begrijpen kan. Meer kan ik daar niet over zeggen omdat ik dit nog maar pas vernomen heb.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



## 2008 in cijfers...

Aantal starts:

	België			Buitenland	Totaal
	Week	Weekend	Totaal		
Sleep	120	1307	1427	64	1491
Lier	0	5	5	95	100
Zelfstart	5	33	38	15	53
Totaal	125	1345	1470	174	1644

Aantal vliegreun:

	België			Binnenland	Totaal
	Week	Weekend	Totaal		
Vrije vlucht	95	853	948	236	1184
Sleepvlucht	8	174	182	0	182
Motorzweven	0	0	0	0	0

Aantal km overland:

België			Buitenland	Totaal
Week	Weekend	Totaal		
3211	8476	11687	11742	23429

## Bestuur zweefvliegsectie

Voorzitter	Luc Vandebecck
Secretaris	Sébastien Mathieu
Schatbewaarder	Jan Waumans
Leden	Johan Boon
	Rudi Coomans
	Theo Stockmans
	Eric Van De Walle
	Johan Van Hoyland

## Prestaties

Geslaagd in het theoretisch examen zweefvliegen

COUDENYS Maarten  
 DE SMEDT Daan  
 DE TROIJ Dieter  
 MEULEMANS Ben  
 MICHAUX Ruben  
 NEZIC Stefan  
 NEZIC Zwoni  
 ROM Thierry  
 ROM Jarno  
 SCHOONJANS Robert

## Vleugeluitreiking

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugeluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De WOUW.

In het bijzonder gaat mijn dank naar onze burgemeester de heer Marcel LOGIST en zijn echtgenote Nicole. Naar onze schepen van sport, de Heer Patrick GROOTJANS.

Naar de voorzitter van de Tiense Sportraad, de heer Freddy NOLMANS en zijn echtgenote Corinne.

Naar de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, de heer Eddy DE CONINCK en zijn echtgenote Mia.

Naar commandant Daniël JANNES en zijn echtgenote Anne, hij is onze contactpersoon met Defensie voor het bekomen van onze milieuvergunning.

Ik wil nogmaals onze talrijke, aanwezige clubleden met hun familie verwelkomen. Het is toch al enkele jaren terug dat jullie in zulke grote getale aanwezig waren.

2008 was voor de Koninklijke Vliegclub eigenlijk een gewoon jaar. Zoals het jaar voordien, organiseerden wij een geslaagd opendeur weekend, en ook dit jaar stonden de weergoden aan onze zijde. Of zouden enkele van de organisatoren, tijdens het vliegen, er toch geheime afspraken mee hebben gemaakt ?

Verder hield onze Raad van Bestuur zich ook dit jaar bezig met de verdere afwerking van het milieudossier.

Wegens het toenemend verkeer van de burgerluchtvaart, is het voor de Belgische zweefvliegers haast onmogelijk om ook tijdens de week hun geliefkoosde sport, en meer bepaald het afstandsvliegen, te beoefenen. Daarom gingen verschillende van onze leden hun vleugels uitslaan in de Loire streek, de Franse Alpen of het Duitse Bayreuth.

Bij de motorsectie stond een vlucht naar het zonnige Portugal op het menu.

Door het ietwat wisselvallige weder, heeft onze club in 2008 een lichte daling waargenomen betreffende het aantal vlieguren: 1274 uren motorvliegen, 1184 uren zweefvliegen en iets meer dan 23.400 Km overland. En zoals de laatste jaren herhaal ik met genoegen dat dit alles gebeurde zonder ongevallen. Mijn dank gaat hier naar ieder clublid dat hiertoe bijdroeg en in het bijzonder naar de instructeurs.

In 2008 gaat onze club verder werken aan de afhandeling van haar milieudossier. Wij zijn er al enkele jaren mee bezig. Maar gans in de verte zien wij toch een heel klein olielampje branden. De milieuvergunning voor ons fuelplatform werd reeds goedgekeurd door de stad Tienen, waarvoor onze dank, en de bouwaanvraag zit ergens in de pipeline.

Bij al dit enorm papierwerk worden wij gelukkig bijgestaan door een milieudeskundige van Defensie, commandant Daniël Jannes. Zoniet, zouden wij geen lampje zien branden, maar verschillende sterren zien flikkeren.



*De winnaars van de Driedaagse van De Wouw*

De zweefsectie is sedert vorig jaar gestart om al haar toestellen van een Europees luchtwaardigheidscertificaat te voorzien. Dit wordt na een technische inspectie, afgeleverd door het Directoraat-generaal Luchtvaart. Deze morgen was er nog de inspectie van vier toestellen. Met dank aan onze vier technische controleurs die hier, vooral, een berg papierwerk verzet hebben.

Men zou kunnen zeggen dat een vliegclub lijkt op een kaartenhuisje. Papieren, papieren en nog eens papieren. Een kat kan er soms haar jongen niet meer in terugvinden. En toch moeten wij er door. Je zou er kunnen mee lachen, maar dat is in 't geheel niet zo. En de politiciers maar pleiten voor administratieve vereenvoudiging. In al die jaren als voorzitter, heb ik daar niets van gezien, integendeel.

En als dit nog niet genoeg was, is het Directoraat-generaal Luchtvaart, voor gans de Belgische sportvliegwereld, komen aandraven met nieuwe, zelfbedruipende tarieven. Sommige prijzen gaan maal drie, vier enz. Deze getallen zijn zo overdreven dat de Vlaamse zweefvliegwereld er zelfs aan denkt haar vloot uit te wuiven of uit te vliegen naar de één van ons omliggende landen. Of wilt Brussel werkelijk het einde van de Belgische luchtsporten ? Maar dat zij dan ook de moed hebben, het ons onmiddellijk te zeggen. Dan verliezen wij nu geen tijd.

Op sportief vlak gaat de motorsectie in 2009 een soort "Tour de France" organiseren met één of meerdere van haar toestellen. In de zweefsectie gaat Yves Ruymen deelnemen aan het Europees kampioenschap zweefvliegen clubklasse in Litouwen. Wij wensen hen allen van harte veel geluk toe.

**UITREIKING BEKER VAN VERDIENSTE**, die ons werd geschonken door de Tiense sportraad.

Voor 2008 gaat hij naar Mattijs CUPPENS, vooral voor het enorme werk dat Mattijs heeft verzet voor de organisatie van de laatste twee opendeurdagen. Spijtig genoeg heeft hij dit jaar, wegens familiale omstandigheden, de fakkel doorgegeven aan Guy Houten.

### **UITREIKING DEPRAETERE & 3 DAAGSE**

#### **Driedaagse van De WOUW**

Driedaagse zweefvliegwedstrijd, in de schoot van onze club, die doorgaat tijdens het Pinksterweekend.

#### Uitslag 2008

	Theo STOCKMANS	Opgegeven proef 458,4 Km	1910
	Sebastien MATHIEU	Opgegeven proef 407,1 Km	1884
	Yven MAUROO	Opgegeven proef 300,3 Km	1501

#### **Beker Gerard De PRAETERE**

De zweefpiloot die het afgelopen jaar de langste duurvlicht heeft gemaakt, met vertrek en aankomst in Goetshoven.

#### Uitslag 2008

	Theo STOCKMANS	6u 58'
	Andre RUYMEN	6u 37'
	Sebastien MATHIEU	6u 09'

### **20 JAAR CLUBLID**

#### **Andre RUYMEN**

Gedurende zijn twintig jarig verblijf in onze club maakte Andre dertien jaar deel uit van onze Raad van Bestuur. De laatste twee jaar ervan vervulde hij de taak van schatbewaarder. Tevens is hij instructeur zweefvliegen en sportcommissaris.

#### **Yves RUYMEN**

De broer van, was bestuurslid van 1992 tot 1999. Gedurende deze periode was hij één jaar secretaris en twee jaar schatbewaarder. Zoals Andre is hij ook instructeur en sportcommissaris. En daarbij is hij ook nog pleincommandant en sleeppiloot.

**UITREIKING SPELDJES****D brevet**

Koen BIESMANS

**300 Km doelvlicht**

Yven MAUROO

Sébastien MATHIEU

**UITREIKING VLEUGELS**

Dit is het hoogtepunt van deze avond. Ook vorig jaar mochten verschillende clubleden proeven van hun eerste solovlucht. De meeste onder hen maken in hun loopbaan als piloot nog verschillende bijblijvende vluchten. Maar de allereerste blijft hen toch nog het langst in hun geheugen geprent. Men mag niet vergeten dat de piloot dan gans alleen met een vliegtuig opstijgt en na wat bochten naar links en rechts, rechte lijnen in het Tiense luchtruim, uiteindelijk het op een welbepaalde plaats behouden neer te zetten. Eigenlijk fantastisch.



*Yves en André Ruymen zijn dit jaar 20 jaar lid van de club.*

In ons luchtruim heb je ook wel verboden zones en voorrangsregels, misschien wel te veel. En het landen en opstijgen gebeurt volgens strikte procedures. Maar rode lichten en flitspalen ben ik er nog niet tegengekomen. Bij een normale zichtbaarheid kun je reeds van op een hoogte van enkele honderden meters Brussel of de Ardennen zien liggen, België of de wereld ligt aan je voeten. En regelmatig kom je in een thermiekbel wel eens een buizerd, zwaluwen of zelfs een wouw tegen. Je voelt je als een vogel te rijk. Samengevat, vliegen is een heerlijke sport.

**SOLO****Jan     ALEN****Geert   DEMAEGD****Martin   DEWEERDT****Vincent   GAEREMYNCK****Steven   HAENEN****Tom     PONSAERT****Stijn    VERPLAETSE****Jeremy   WOUTERS****Theo Stockmans**

## 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](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  
 Johan Vanhoyland  
 Jelle Vandebeeck

### Foto's

Mattijs Cuppens  
 Theo Stockmans  
 Jan Alen  
 Herman Moens

### 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 P3178067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 15 Nummer 1  
Van januari tot maart 2009**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden