

Inkleding fuel platform



Rond het nieuwe fuelplatform werden boompjes aangeplant.

Aanpassen van de AMP's



Afgelopen winter werd er duchtig gewerkt aan het in orde brengen van de AMP's van de club- en privétoestellen.

Winterkamp 2010

Vanwege het slechte weer (sneeuw), is het winterkamp afgelopen winter niet kunnen doorgaan.

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Hoe het begon	3
Kai's 50km	4
Het vliegveld	5
Prestaties	5
Winteronderhoud ASW19	7
Brevetten	8
Vormingsdag vliegveiligheid	9
Algemene vergadering zweven	10
Eerste vlucht van het jaar	11
Winterwerk	11
Geïntegreerde proef	12
Activiteiten luchtkadetten	12
Milieu	13
Flarm als IGC logger	13
Prikbord	20
Colofon	20

Foto coverpage

Eerste solo van Senne

Woordje van de redactie

Onze laatste vleugeluitreiking kende twintig deelnemers minder. De reden ken ik ook niet. Gedurende dit clubfeest kunnen wij eens onze gelauwerden van het afgelopen jaar in de bloemetjes zetten. Maar het is ook een enige gelegenheid om personen uit te nodigen die belangrijk zijn voor De Wouw. Maar zij willen dan ook eens de sfeer van onze club opsnuiven. Anders kunnen wij even goed eens met het clubbestuur en de VIP's ergens in een restaurant gaan eten. Ik sta ook open voor andere ideeën, maar een officieel gedeelte moet er wel ergens inpassen.

Onze toestellen zijn weer eens klaar om tegen het volgende zweefseizoen aan te gaan. Maar het heeft deze keer wel wat moeite gekost. Ondanks dat wij over twee, mooi verwarmde werkhuizen beschikken, liep het deze winter niet van een leien dakje.

Onze leden kun je verdelen in drie groepen: één die daadwerkelijk komt werken aan onze toestellen, een andere die denkt dat de derde groep het zal doen en nog een andere die denkt dat de tweede groep het zal doen. En daarbij komt nog dat ons aantal technische controleurs (werkers) gedaald is van vier naar twee. Willen wij in onze club toch nog aan ietwat democratische prijzen blijven vliegen, zal er bij velen toch een mentaliteitsverandering moeten gebeuren.

De aanwezigheid van onze leden op de veiligheidsdagen was ver boven het Liga-gemiddelde, mijn dank hiervoor. Maar nu komt het moeilijkste: dit alles in praktijk omzetten.

En dit lijkt soms veel moeilijker dan gedacht. Iedereen zal zich wel eens herkend hebben bij de talrijke voorbeelden die tijdens deze veiligheidsdagen naar voor werden verschoven. En aan de oorzaak van bijna al deze aangehaalde accidenten of incidenten lagen menselijke fouten. Dat iedereen daar toch eens ernstig over nadenkt. Het is toch zo snel gebeurd en meestal is het dan nog een samenloop van omstandigheden. En zij die nooit een fout maken (sommigen denken dat) zijn er volgens mij niet.

Many happy landings en tot ziens,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2011?

- ⇒ Algemene Vergadering club
- ⇒ Tienen Sport
- ⇒ Driedaagse van De Wouw

Activiteitenkalender

- ⇒ Za 14/05: Tienen sport
- ⇒ Za 11 + Zo 12 + Ma 13/06: Driedaagse
- ⇒ Ma 04 – Vrij 15/07: vliegekamp te EBTN
- ⇒ Zaterdag 30/07: Victor Boin wedstrijd
- ⇒ Za 27 + Zo 28/08: opendeurweekend (80 jarig bestaan van de club)

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 juni 2011

Hoe het begon

Een aankondiging in het lokale weekblad: theorie cursus zweefvliegen in Goetsenhoven. "Is dat niets voor jou? Doe je mee?" vraagt mijn broer. Papa, mijn broer en ik besluiten om deze cursus te volgen.

Een zonnige zondagmorgen eind oktober. Voor tien uur verzamelen we aan de toeg in het clublokaal van De Wouw. Vanaf nu zullen we bijna elke zondagmorgen les volgen. Van Human Factors over Instrumenten tot besturing, alle theorie van het zweefvliegen komt aan bod. De cursus is een hele map vol, een hele hoop om te studeren dus. Bij de inschrijving hoort een initiatievlucht. Jieuj! Ik kan niet wachten tot ik eens mag meevliegen.

De lessen

We beginnen met Human Factors. Een interessant stuk want je leert er nog iets bij over jezelf als mens. Een deel is opfrissing van de biologieles van vroeger, een ander deel leunt meer aan bij psychologie (de 5 gevaarlijke houdingen) en zelfs sociale beïnvloeding. In de les meteorologie leren we alles over het weer en de voorspelling ervan op korte termijn. Niet zo eenvoudig als het over adiabaten gaat, gelukkig heeft de lesgever het geduld om het meer dan één keer uit te leggen. Het deel over instrumenten krijgen we voor we iets van aërodynamica hebben gezien. Niet zo evident om dan de werking daarvan uit te leggen en met de nodige extra informatie ontdekken we hoe al die meters nu eigenlijk werken. Het moeilijkste deel voor mij is aërodynamica. Al de theorie over waarom, hoe en onder welke voorwaarden een zwever in de lucht kan blijven, komt aan bod. Eerst zuivere theorie en daarna meer vliegmechanica waarbij de toepassing iets duidelijker is. Heel handig is dat met-

een ook de link naar de praktijk wordt gemaakt. Waar moet je op letten? Wat moet je doen als...? Geen droge kost dus, wel voorbeelden 'uit het leven gegrepen'.

Dat is zeker het geval voor de lessen besturing en thermiekvliegen. Als je nog alleen maar als passagier in een zwever gezeten hebt, is het moeilijk om je in te beelden hoe je die moet besturen of hoe je thermiek herkent. Ook voor de les constructie ben ik blij dat ik al in de hangar naar de zwevers ben gaan kijken. Dat maakt het net iets makkelijker om alles te begrijpen.

Navigatie lijkt dan weer heel sterk op de lessen aardrijkskunde van het middelbaar, al is het ook hier weer bestudeerd vanuit het zweefvliegen en oefenen we op het maken van een vluchtplanning. Tot slot krijgen we luchtvaartreglementering. Zoals alle wetgeving klonk dit voor mij als een iets saaier stuk. Dat is echter buiten verschillende luchtklassen, Control area's en 'flying zones' gerekend. De 'verkeersregels' in 3D zijn een kluwen toegelaten of verboden zones afhankelijk van waarmee je vliegt, hoe hoog je vliegt en in welke conditie. Ik denk dat ik voorlopig in het weekend boven het vliegveld van Goetsenhoven blijf, dat mag zeker.

Vanaf januari begin ik volop te studeren. Of beter, ik probeer

regelmatig een stuk van de cursus te herlezen. Tijdens de herhalingsles blijkt dat er toch nog stukken onduidelijk zijn voor mij en gelukkig ook dat sommige dingen al gekend zijn.

Het examen

Op vrijdag 25 februari is het dan zo ver. Met een gezonde portie examenstress begin ik aan het examen, samen met nog een paar andere dapperen. Het antwoordblad lijkt wel een lotto-formulier: je moet de juiste vakjes aanduiden.

Sommige delen gaan vlotjes, op andere is het harder zwoegen. De vragen zijn ook niet altijd even makkelijk of ligt dat gewoon aan mij? Ongeveer halverwege komt Yves zeggen dat we een ander antwoordformulier moeten gebruiken. Dat is gemakkelijker om te verbeteren want de fiche met oplossingen past er precies op. Geen probleem, alleen is het uitkijken geblazen om geen fouten te maken bij het overschrijven van het ene formulier naar het andere.

105 vragen en twee uur later geef ik mijn antwoordblad af en wacht gespannen op het verdict. Geslaagd! Aan de toeg drinken we er nog een paar om dit te vieren. Ik kijk al uit naar de praktijk...

Liesbeth



Kai's 50km

Nu, aan het begin van een nieuw zweefvliegseizoen blik ik even terug op de mooiste momenten van vorig seizoen. Eén van die hoogtepunten was mijn 50 km-overlandvlucht in mei.

de vliegen, heb ik het maar zo gelaten. In de briefing vertelde ik Piet dat ik mijn 50 km zou willen proberen te halen. We controleerden of de remorque van de ZOI in orde was, in geval van buiten-

Truiden. Elke cumulus onderweg werkte zoals in de boekjes en ik bereikte telkens het plafond van de G4, 1500 m, elke keer opnieuw.

Vorbij Sint-Truiden was het landschap nieuw voor mij en toen ik Hasselt voor de eerste keer vanuit de lucht zag werd het echt spannend. De terugvlucht – tegen de wind in – zou niet makkelijk zijn. Gelukkig had ik een overvloed aan mooie stapelwolken voor me, die goed bleken te ‘geven’ telkens ik eronder begon te spiraleren.

In de cockpit had ik mijn mobiele telefoon uitgerust met een zweefnavigatieprogramma. Ik had de vliegvelden op mijn route als keerpunten geprogrammeerd en ik kon dus telkens aflezen of ik lokaal was van het volgende vliegveld. Helaas had ik per ongeluk de Ka-6 in het systeem geprogrammeerd en ik wilde tijdens de vlucht niet beginnen met het herprogrammeren. Ik moest gewoon rekening houden met de finesse van de Ka-8 en voldoende marge inbouwen.

‘s Ochtends had ik de route nog eens bekeken met Google Earth, zodat ik een idee had van hoe het landschap eruit zou zien en hoe ik makkelijk de vliegvelden onderweg zou kunnen terugvinden. Natuurlijk had ik ook mijn vliegkaart mee als back-up. Maar uiteindelijk vond ik mijn weg in het nieuwe landschap makkelijker dan ik had verwacht. Ik kon het vliegveld van Kiewit al zien liggen voor ik over Hasselt vloog en voor ik het Albertkanaal overstak. Het was echt prachtig om vanuit de lucht te bekijken dus ik nam ook even de tijd om enkele mooie foto's te nemen.

In de omgeving van Kiewit zat ik veilig binnen Golf 2 en kon ik hoger stijgen waar mogelijk. Na



Op de tweede dag van de Driedaagse van De Wouw had ik eindelijk mijn 1000 m hoogtewinst kunnen boeken met onze nieuwe ASK-23. Dit was nog niet gelukt eerder dat jaar was de loggerfile beschadigd. Ik kon dus enkel met de plank mijn 5 uur bewijzen, maar niet de 1000 m hoogtewinst (waarvan ik zeker was dat ik die ook bereikt had!). Op de ochtend van de laatste dag van de Driedaagse, maandag 24/5, was ik helemaal klaar om 50 km vrije vlucht uit te proberen: ik haalde reeds mijn 5 uur vlucht, 1000 m hoogtewinst, en had reeds meer dan 50 uur solo. De weersverwachting tijdens de briefing beloofde uitstekend zweefweer met mooie cumuluswolken. Het enige probleem was de sterke wind uit het westen.

Ik had de Ka-8, OO-ZOI, gereserveerd voor die dag. Ik had misschien liever de 50 km in de Ka-6 gevlogen maar omdat Ruben voor de eerste keer Ka-6 wil-

landing tijdens mijn vlucht. Koen beloofde dat hij en zijn auto beschikbaar zouden zijn als ophaalploeg. Piet en de andere instructeurs gaven me belangrijke informatie over de vliegvelden, circuits, radiofrequenties en andere details over mijn vlucht richting Zwartberg en Oplabbeek. Iedereen zei dat naar het oosten vliegen relatief gemakkelijk zou zijn, maar dat het een hele uitdaging zou zijn om in deze wind (290°/20km/u) met de Ka-8 tegen de wind in terug te vliegen.

De voorbereiding duurde zo lang dat het bijna twee uur was toen ik opsteeg met ZOI. De sleep (met best spannende toestanden) bracht me boven Outgaarden. Dat was een voordeel, omdat het de vrije vlucht tot Zwartberg iets langer zou maken. Ik vond de eerste mooie thermiek onder een cumuluswolk boven Goetsenhoven-dorp die me snel naar 1300 meter bracht. Dankzij de sterke rugwind was ik op een half uur boven het vliegveld van Sint-

een tijdje vliegen, voorbij Kiewit, begon ik uit te kijken naar het vliegveld van Zwartberg. Ik tuurde naar de horizon, maar kon niets zien. Na een tijdje bedacht ik dat de afstand slechts 5 km was en ik dus naar beneden moest kijken in plaats van naar de horizon. En daar was het, rechts naast de mijnterril van Waterschei. En Opglabbeek werd ook al duidelijk zichtbaar, net een paar kilometer verderop. Slechts één uur en 20 minuten na de take-off zat ik achter Opglabbeek en volgens de logger zat ik op 54 km van Goetsenhoven. Ik nam een video van Opglabbeek-dorp, de logger, mijn vliegtuig en mijzelf. Ik wist dat alleen de loggerfile een geldig bewijs was voor mijn 50 km, maar met de video had ik extra bewijsmateriaal voor vrienden en familie.



Tot nu toe was ik verbaasd hoe makkelijk alles was. Niet veel verschil met ongeveer een uur rond EBTN vliegen. Toen ik terugkeerde vanuit Opglabbeek werd ik geconfronteerd met de harde realiteit van het Ka-8-vliegen met een sterke tegenwind. De volgende vier thermiekbellen die ik nam kwam ik slechts een paar kilometer vooruit. Telkens als ik begon te stijgen in de thermiek dreef de wind me terug naar de plek vanwaar ik

kwam. Ik begreep dat het dus niet genoeg was om te klimmen, je moest het ook snel doen om te voorkomen dat je té ver afdreef. Dus, ik moest sterke thermiek vinden, en zo goed vliegen als ik kon. Ik was echt niet van plan om op een vreemd vliegveld te landen, laat staan dat ik een buitenlanding zou doen tijdens mijn eerste overlandvlucht. Dus, ik moest op zoek naar goede, sterke thermiek om zeker terug in Goetsenhoven te geraken.

Ten noorden van Genk vond ik uiteindelijk sterke thermiek die me snel meenam tot 1800 m. Mijn vluchtcomputer toonde dat ik makkelijk Kiewit zou bereiken als ik nu niets meer zou vinden. Ik koos voor een goede snelheid, tegen de wind in, aangegeven door de computer en duwde de

stick naar voren. Ik bereikte Kiewit zonder problemen, vloog verder westwaarts, dalend tot zo'n 1000 meter, tot een goede thermiekbelt me terug meenam tot op 1500 m. Dit gaf me vertrouwen genoeg om het Albertkanaal en Hasselt langs westelijke kant voorbij te kunnen vliegen. Van Kiewit tot ten zuiden van Hasselt zouden er geen goede buitenlandingsplaatsen zijn, dus ik moest voldoende hoogte hebben.

Plots dook er een ander probleem op: de logger toonde plots 'low battery' op het display. "Niet weer", riep ik, ik wil niet weer een beschadigde loggerfile... 'Please, hang on', probeerde ik de logger nog aan te manen toch nog even vol te houden tot het einde van mijn vlucht.

Ik was gewaarschuwd voor mijn vlucht dat er vaak moeilijk thermiek te vinden is in het gebied tussen Hasselt en Sint-Truiden. Dit was ook voor mij het geval. Ten zuidwesten van Hasselt vond ik slechts vrij zwakke thermiek die me op zo'n 1000 m kon houden, maar ik won weinig extra hoogte. Gelukkig zag ik in deze regio heel veel andere zweefvliegtuigen op weg naar het noorden of zuiden, omdat hier de Golf 1 vrij smal is. De andere zweefers toonden me waar ik thermiek kon vinden (de piloten hadden zeker meer overland-ervaring dan ik) dus kon ik gestaag doorgaan richting Sint-Truiden. Boven de stad had ik nog 800 m en toen ik het vliegveld wat zuidelijker bereikte, zag ik dat ik nog slechts 600 m had. Ik herhaalde in gedachten al de landingsprocedure op dit vliegveld. Gelukkig was ik al dicht bij Goetsenhoven zodat de piper me zou kunnen komen opslepen en we de Ka-8 niet zouden moeten demonteren. Plotseling werden mijn gedachten onderbroken door de beste thermiek van de dag. Net boven de runway had ik plots 3 m/s stijgen tot 1500 m. Ik zag nog twee andere zweefvliegtuigen die me kwamen verwoegen in de thermiekbelt.

Ik draaide naar het westen, richting EBTN, ik had nog slechts één goede thermiekbelt nodig om veilig thuis te raken. Ongeveer 8 km later, ten zuidwesten van Sint-Truiden, vond ik goed stijgen en klom meteen tot het plafond. Er was nog 15 km te gaan, maar mijn vluchtcomputer toonde dat ik het vliegveld kon bereiken.

Tenminste met een Ka-6... Ik duwde de stick naar voor, koos voor de ideale snelheid tegen de wind in, voor de laatste glijvlucht richting EBTN. De Ka-8 begon snel hoogte te verliezen zoals gewoonlijk, maar uiteindelijk had ik Tienen in zicht en een beetje later zag ik ook onze piste liggen. Dat laatste stukje vond ik nergens thermiek ... boven Hakendover had ik slechts 300m. Aangezien wij RWY 24 in gebruik hadden dacht ik eraan een straight-in te maken. Vlak voorbij Hakendover voelde ik toch nog wat turbulentie in de lucht waardoor ik niet te veel hoogte verloor. Ik raakte nog voorbij Bost en had genoeg hoogte over om een goed circuit te vliegen.

Na de landing moest ik nog ongeduldig wachten totdat alle zweefvliegtuigen binnen stonden alvorens ik de logger kon uitlezen. Wat een opluchting toen ik zag



dat de logger mijn vlucht tot de laatste minuut had geregistreerd en een geldige handtekening creëerde. Charron aanvaardde mijn vlucht en toonde dat ik 128 km had gevlogen in ongeveer vier uur, met gemiddelde snelheid van

31 km/h. Misschien dat ik mijn volgende overlandvlucht toch maar doe in een plastic zwever!

Kai Arstila
(Vertaling Koen Pierlet)

Het vliegveld...

Hetgeen ik nu ga schrijven hebben de deelnemers aan de vleugeluitreiking en Algemene Vergadering reeds gehoord. Maar om deze geschiedenis te kunnen volgen is het toch aangewezen om dit vervolgvverhaal neer te pennen.

Zoals geschreven in de laatste Cumulus, gaat het plan De Crem nog altijd door. Dus vervreemden vanaf 01 januari 2012. Maar dan moeten de Luchtkadetten wel verhuisd zijn. En deze hebben nog altijd geen bevelen ontvangen. Maar dit laatste kan wel snel gaan.

Er bestaat nog altijd een waterkansje dat ons vliegveld militair blijft, maar dan blijven de Luchtkadetten ook. Die twee zijn aan elkaar gekoppeld.

Enkele weken terug is er op gebied van Ruimtelijke Ordening een persconferentie geweest in

Tienen met als onderwerp: Afbakening Stedelijk Gebied Tienen (www.vlaamsbrabant.be/kleinstedelijk-gebieden). Daar staat het terrein ten noorden van ons vliegveld (oude kazerne inbegrepen) ingekleurd als verblijfsrecreatie. Dit is eigenlijk positief. Het vormt een buffer tussen het bedrijventerrein Bost en het vliegveld.

Wat betekent verblijfsrecreatie en wat is er mogelijk ? Het is een vorm van recreatie waarbij de recreant voor een bepaalde tijd, maar tenminste één nacht in het recreatiegebied of de toeristische plaats verblijft. Het gebied is daartoe ingericht met faciliteiten als hotels, pensions en kampeertreinen.

Wordt vervolgd...

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo

Op zondag 13 februari

Senne Vandeputte

Slaagden in het theoretisch examen zweefvliegen

Vincent Verbiest
Liesbeth Verheyen
Geert Vaes
Dimitri De Beukelaer
Stefan Nezig

Theo Stockmans

Winteronderhoud ASW19

Volgend op het onderhoud en herstelling van de Mistral 2 jaar geleden en de SF34 vorig jaar viel mij de eer te beurt deze winter de "19" in orde te zetten. Die was goed in orde werd gezegd.

Ik had een weekje vakantie uitgetrokken om wat werkjes op te knappen en dus ook de "19" op te blinken.

Op 22 januari werd hij gedemonteerd en in het werkhuis geplaatst en 's zondags haalde ik de vereiste sleutels op in de bar.

Maandagochtend stipt om 8 uur op mijn "werk" vulde ik enkele emmers met water.

Enkele maanden onbeschermd in de hangar liet een dikke laag stof en vuil achter op vleugels en romp. Dat moest er eerst af. Dan maakte ik allereerst een inventaris van de meest zichtbare mankementen. Milartape aan de onderzijde van de stabilo was los. Enkele diepe krassen in de intrados van de rechtervleugel. Verder leek alles OK.

Uiteraard was dit maar het begin.

Het stofzuigen van de cockpit leverde al een verrassing. Toen ik naast de stick naar binnen piepte zag ik daar een boomblaadje en nog een blaadje en wat papier-snippers. Door mijn ervaring met de SF wist ik onmiddellijk wat dat betekende. Een luxueus appartement voor lieve kleine knabbelvriendjes. Dat betekende demonteren van de vloer/zitplaats.

Dat op zijn beurt kon niet zonder het instrumentenbord los te maken. En uiteraard de gordels; waarvan de linkerkant trouwens verkeerd door de gesp gehaald was. Het compartimentje rond de stick was volledig gevuld met blaadjes en rommel en de bodem van de zwever was één vettige smurrie van urine en uitwerpse-len. Blijkbaar hadden de bewoners er tamelijk lang verbleven. Wie weet hoeveel overland kilometers deze lieve beestjes niet gemaakt hebben. Na het opruimen en schrobben nog even de draad van de PTT opnieuw isoleren want die was vrijgemaakt. Muisjes mogen toch ook oproepen hé. De bediening van het in-trekbaar wiel, die eveneens onder de bodemplaat zat, ging erg stroef. Die kon dus ook gekuist en

ingevet worden. Een hele verbetering! Ook het voetenstuur had dezelfde behandeling nodig.

Dan viel mijn oog op oxidatie en roest op de cockpitsluiting en ventilatie. Een restje zwarte verf maakte dat in orde. En de Flarm nog vastgezet met straps. Afplak-tape houdt niet bijster lang.

De rest was de gewone job. Kras-sen verwijderen uit de vleugel. De intrados van de rechtervleugel een nieuw laagje verf geven. De kleine krasjes in de gelcoat zullen het een jaartje met een sticker moeten doen. Bij gebrek aan materieel. Mylartape vervangen aan het hoogteroer. Alle koppelingen ontvetten, kuisen en nieuw vet aandoen. Banden oppompen. En dan waxen maar. Eerst het hoogteroer, dan de romp en de vleugels als laatste. Vrijdagavond stond hij dan te blinken als een nieuwe.

Ik wens de "19" vele veilige overland kilometers en wie weet enkele prijzen in een wedstrijd.

Jan Hendrickx



Brevetten

naam	<i>D brevet</i>			<i>E brevet</i>	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Arstila Kai	x	x	x		
Beersaerts Guy	x	x	x		
Biesmans Koen	x	x	x		
Bollens Geert	x	x			
Boon Johan	x	x	x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Cuppens Mattijs	x	x	x		
De Reys Eddy	x	x	x		x
Dehert Michael	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Francis Jean	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Hendrickx Jan	x	x	x		
Huygen Bart	x	x	x		x
Leysens Pieter	x	x	x		
Mathieu Sebastien	x	x	x		x
Michaux Ruben	x*	x			
Moens Herman	x	x	x		
Morsink Lesley	x	x			
Nuyts Jörgen	x	x	x		
Pashuyzen Luc		x			
Pierlet Koen		x			
Ruymen André	x	x	x		x
Ruymen Marc	x	x	x	x	x
Ruymen Yves	x	x	x		x
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x	x		
Vandebecck Jelle	x	x	x		x
Vandebecck Luc	x	x	x	x	x
Vanderseypen Chris	x	x			
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhoyland Johan	x	x	x		x
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Verhoeven Jelle		x			
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy	X	x			

Zij die hun naam niet kunnen terugvinden in deze lijst, gelieve mij dan te verwittigen.

Theo Stockmans

Vormingsdag vliegveiligheid Hasselt

Met een moment van stilte werd de vormingsdag vliegveiligheid in Hasselt aangevat. Een groot aantal deelnemers van onze club waren op 13 februari hier aanwezig. Sommigen hadden de voordracht al bijgewoond in Gent.

De noodzaak voor een extra sensibiliseringscampagne drong zich op na de 3 dodelijke ongevallen met Belgische zweefpiloten tijdens het vorige seizoen. Dat is uiteraard teveel om onze sport nog "veilig" te kunnen noemen. In het verleden werden uitspraken als "de autorit naar het vliegveld is gevaarlijker" reeds door toppiloten naar de prullenmand verwezen.

In een eerste voordracht werden door Franz Van Autreve de mogelijkheden toegelicht.

- Een verscherpte sociale controle
- Betere opleiding
- Weten hoe te handelen in bepaalde situaties
- Een moeilijke situaties voorkomen

Analyse van vorige accidenten en incidenten duiden telkens op een opeenstapeling van kleine, ten onrechte als onbelangrijk geachte, anomalieën.

Hierna volgde een lijst van een aantal accidenten en incidenten met opsomming van de kleine oorzaken die zich opstapelden tot grote problemen.

Nogmaals drong de spreker er op aan alle fouten en incidenten te melden zodat de clubbesturen en instructeurs tijdig hierop kunnen anticiperen.

Guy Piccart verdiepte zich in het gebruik van het open boek. In sommige clubs veelvuldig gebruikt, in andere helemaal niet. Bovendien wees hij op de gevaren van individualisering. Wanneer zijn piloten zorgvuldig en bekwaam genoeg op met een

toestel te vliegen in complexere situaties dan op het thuisveld? Deze presentatie vol vragen sloot af met de bedenking: - Wat is de balans tussen regelgeving en leefbaarheid?

Tijdens de pauze werd al druk gediscussieerd over het nut van het open boek, van dubbele checks en van bestuurlijke inmenging in vliegen met privé toestellen. Iedereen was het er wel roerend over eens dat er "iets" moest gebeuren. Toen begon het tweede deel.

Clubcultuur en veiligheid werd door Patrick Govers onder de loep genomen.

Hij kwam tot de bevinding dat in heel wat clubs de vliegveiligheid te lijden had onder de vastgeroeste gewoontes. Hij haalde voorbeelden aan van technische problemen met toestellen in het begin van het seizoen. Of van slordigheden bij de start. Of van verschuiven van veiligheidsmarges. Of leden met eigen prioriteiten. De instructeurs, de technische controleurs, bestuursleden, sleeppiloten hebben allemaal hun stukje verantwoordelijkheid in te vullen. Ook de leden die regelmatig aanwezig zijn, of door hun ervaring risico's kunnen inschatten moeten zorgen voor een cultuur van veiligheid. Patrick wees ook de bestuursleden met de vinger die zelf de regels overtreden. Van hen vraagt hij een voorbeeldfunctie en een positieve beïnvloeding. Hierdoor ontstaat een positieve clubcultuur waardoor individuele leden eveneens voor zichzelf veiligheidsmarges gaan opstellen. Rapportering, bespreking en feedback zijn beter dan "uw kop in het zand steken".

Stéphane Vander Veken presenteerde het laatste hoofdstuk. Ondergetekende vond dit ook het meest interessante. Hierin wer-

den reële tips gegeven om te zien en gezien te worden. (Bijna) botsingen in de lucht geven de autoriteiten sterke argumenten op het vrije luchtruim nog verder te beperken. Dia's werden getoond van relatieve groottes van zwevers die elkaar naderen aan 100 km/u. Een ander toestel op botsingskoers bevindt zich onder een constante hoek van onze positie. In deze constante hoek merken we alleen iets op wanneer we er op focussen. Een goede "scanteknik" van het luchtruim rond het toestel is een must. Ook goede voorbereiding helpt. Wanneer de route vooraf goed ingestudeerd is en de instrumenten (GPS) blindelings kunnen bediend worden is er meer tijd beschikbaar om buiten te kijken. Gekleurde banden op de toestellen wees de spreker af. Deze zijn alleen nuttig wanneer er tegen een witte achtergrond gevlogen wordt. Beter zijn spiegelvlakken op de roeren, strobelichten en uiteraard de Flarm die extra informatie geeft.

Het besluit is echter dat onze eigen ogen, indien goed gebruikt, het beste hulpmiddel zijn om ongevallen te voorkomen.

Persoonlijk wil ik hieraan nog toevoegen dat onze club tijdens mijn tienjarig lidmaatschap een duidelijk positieve vooruitgang geboekt heeft op het vlak van beginnersbegeleiding en veiligheid in het algemeen.

Nog veel veilige vliegdagen.

Jan Hendrickx

Algemene vergadering zweefvliegen, 5 februari 2011

Tegenover de vorige jaren is het aantal sleepstarts gevoelig gedaald, van 1427 in 2008 en 1223 in 2009 naar 981 in 2010. Het aantal sleep uren daalde van 180 in 2008 en 2009 naar 121 in 2010. Het aantal zweefvliegers daarentegen bleef in 2009 en 2010 gelijk op 838, tegenover 948 in 2008.

Gelukkig steeg het aantal km overland van 11687 in 2008 en 13842 in 2009 naar 23078 in 2010, wat een zeer mooi resultaat is, we hopen dit aantal dit jaar verder te verhogen. De ombouw van onze Flarm apparaten naar IGC loggers zal de registratie voor iedereen vereenvoudigen. Minder overland kilometer in 2011 zou dan ook een afgang zijn.

Onze activiteiten in het buitenland kennen een gestage groei. 168 starts en 421 uren in 2010. Het aantal overland kilometer in het buitenland kent een lichte stijging, van 11792 in 2008 over 14609 in 2009 naar 15058 in 2010. Dit aantal buitenland overland kilometers ligt voor 2010 voor het eerst beduidend lager dan het aantal overland kilometer in het binnenland.

Globaal genomen is er door clubleden ondanks 25% minder starts, toch meer uren gevlogen dan de vorige jaren. Het aantal overland kilometers groeide van 23429 in 2008 en 31008 in 2009 naar 38137 vorig jaar, bijna de aardomtrek, ons minimumdoel voor dit jaar.

Vorig jaar vlogen Ruben Michaux, Maarten Coudenijns, Peter Knockaerten Aaron Demeestere voor het eerst alleen met een zweefvliegtuig, een dikke proficiënt. Een nieuwe sleeppiloot, een zweefvliegvergunning, twee pasagiersvergunningen en een nieuwe hulpinstructeur verstevigden onze basis. Verschillende nieuwelingen begonnen de theorieopleiding.

CAMO+ Antwerpen leverde de ARC's af voor onze zweefers op tijd voor het vliegseizoen. Onze ASK-23 kreeg zijn luchtdoop in Goetsenhoven op 22 mei, en heeft goed gevlogen de rest van het seizoen.

De Wouw nam deel aan "Tienen sport" op 15 mei, en aan de "Open Monumentendag" op 12 september, met ontvangst van een groep andersvaliden.

Het zomerkamp en het lieren in Brasschaat werden gekelderd door de meteo, 15 november was onze laatste vliegdag. Het winterkamp werd ondergesneeuwd.

Wedstrijden :
Kempen cup ; Jelle Vandebecck wint in de XPDR klasse, Sébastien Mathieu is 2e in de sport klasse.

Kiewit cup : Jelle 11e in de XPDR klasse

Keiheuvel cup : afgelast wegens slecht weer.

Deze 3 wedstrijden vormen de "Beker van Vlaanderen"
Sébastien is 11e in de sportklasse '(LS-3), Jelle 5e in de XPDR klasse ' Discus 2)

Belgisch kampioenschap : 11e plaats voor Yves Ruymen in de open renklasse '(Nimbus 4DM)

Victor Boin : Geraardsbergen : Jelle Vandebecck wint (Discus 2)
Wij organiseren door deze overwinning dit jaar de "Victor Boin" op zaterdag 30 juli.

Wereld kampioenschap Clubklasse : Priedvidza : Yves Ruymen 47e plaats met de club ASW-19

Jac Jansen Memorial Cup 201 : Woensdrecht ; Jelle 11e (Discus 2)

Clubwedstrijden :
Drie daagse van De Wouw : gewonnen door Theo Stockmans

voor Sébastien Mathieu en André Ruymen.

Beker Gerard De Praetere : gewonnen door Yves Ruymen en Sébastien met een vlucht van 7 uur 53 minuten, voor Theo (7.49 uur) en Eric Vandewalle (7.08 uur).

Onze club behaalde een 5e plaats vorig jaar met deelname van 17 piloten, onze beste rangschikking ooit.

Wat brengt 2011 ?

Deelname aan "Tienen sport" op zaterdag 14 mei.

11, 12 en 13 juni : 3 daagse van De Wouw

30 juli : "Victor Boin"

27 & 28 augustus : De Wouw 80 jaar, opendeur

Milieu : De sanering van de gronden naast het clubhuis zal een grote hap uit ons budget halen.
Sleepvliegtuig : we zoeken naar een 180 pk vervanger voor onze Piper

Zweefers : vervanging van onze hout en doek éénzitters.
Zweefsimulator : zou voor het zomerkamp operationeel moeten zijn.

De Wouw organiseert een opleidingskamp van 4 tot 15 juli

En 2012 ?

De overgang naar de EASA vergunningen zal veel energie vragen.

Volgende bestuursleden werden verkozen voor een termijn van twee jaar: Koen Pierlet, Luc Vandebecck, Eric Van de Walle, Johan Vanhoyland en Jan Waumans.

Luc Vandebecck

Eerste vlucht van het jaar met de TST-14 Bonus

Noodzaak en goesting of hoe deze twee samenkomen.

Op 16 januari kon ik mijn jaarlijkse check-vlucht maken. Gewoon vliegen zei Rudi. En dat lukte me. De Delta Mike is tenslotte een brave beest. En omdat ik 11 minuten wat weinig vond vloog ik nog eens met de Zar. OK, ik kon het nog en de Ka8 is ook een braaf beestje.

Vorig jaar had ik veel op zwevers gevlogen en ik kwam wat minuten tekort om mijn ULM vergunning te verlengen. Het was dus moeten. Met de TST-14 M vliegen. Erg hé. 29 januari, symposiumdag, maar ook werkdag voor mij, lokte de lucht mij de ganse voormiddag naar het venster van mijn bureel. De radio gaf smogalarm maar het zag er tiptop uit. Bijna geen wind en een stalende zon. Niet te warm en niet te koud. Dus haakte ik 's namiddags

de remorque aan mijn MPV en vertrok naar het vliegveld. Veel volk was er niet maar Edward was bereid om een hand toe te steken. Zorgvuldig, want het toch al even geleden. Goeie positieve check gedaan. De Bonus werd klaargezet op de taxiway. Wat schuin zodat ik de Final van andere toestellen nog kon zien. Motor starten, laatste take off check en opwarmen. Na een touch and go van een Tomahawk: oscar oscar foxtrot five one lining up for immediate take off, en daar gingen we. De motor gaf de vereiste toeren, opstijgen was een fluitje van een cent. Brommend doorklimmen in rechte lijn richting Hannuit tot 1200 m. De meteo had gelijk. Een zee van inversie strekte zich onder ons uit. Beneden was het grijsbruine en grijsgroene landschap nog te zien maar in de richting van de zon boog een onmetelijke glinsterende spiegel zich tot achter de horizon.

Prachtig gewoon. Geruisloos gleden we langs Landen terug naar Tienen. Edward nam de besturing een tijdje over zodat ik ook kon genieten van het luchtgevoel. De horizon verdween langzaam in de bruine smurrie zodat we besloten de vlucht te verlengen. Motor uit en weer naar 1200 m boven EBST. Minimum sink terug naar huis. De meteo had 90 km/u voorgeschreven en daar hielden we ons aan. Alhoewel, in zweefvlucht is er geen CO² uitstoot. Een klein uurtje puur genieten, toen was het over.

Na de, overigens perfecte, landing was er Yves om de zwever terug naar de demontageplaats te trekken. Dank U Yves.

Om de vlucht te illustreren is er ook een foto van Edward bijgevoegd. Geniet er van. En droom van prachtige zweefvluchten.

Jan Hendrickx

Winterwerk...



Yves en Willem aan het 'winterwerken'

Geïntegreerde proef over zweefvliegen

In het laatste jaar TSO is elke leerling verplicht een GIP te schrijven, zie het als een soort eindwerk waarin verschillende lesonderdelen aan bod moeten komen. Ik deed vorig schooljaar Techniek Wetenschappen en bijgevolg was de opdracht voor ons dus een “wetenschappelijk” onderwerp te bespreken. Aangezien de keuze van het onderwerp vrij is, was mijn keuze snel gemaakt; ik zou een GIP schrijven over mijn hobby. De principes van het zweefvliegen staan bol van de wetenschap.

Er was er een leerkracht die het aandurfde de opmerking te maken dat er de voorbije jaren toch al enkele leerlingen waren geweest met als hoofdonderwerp zweefvliegen en dat mijn keuze volgens hem weinig origineel was. Door deze opmerking was ik uiteraard nog meer gebeten om mijn leerkrachten omver te blazen met mijn GIP door aan te tonen hoe uitgebreid het onderwerp zweefvliegen wel is en het grote aantal invalshoeken die er bestaan. Ik wou ze iets vertellen dat ze hoogstwaarschijnlijk in andere GIP's nog niet hadden gelezen.

Dan kwam natuurlijk de vraag: welke invalshoek had waarschijnlijk nog niemand besproken in zijn GIP over zweefvliegen? Na goed nagedacht te hebben, dacht ik de goede invalshoek gevonden te hebben, namelijk de instrumenten. Ze zijn in elk zweefstoestel aanwezig, maar geef nu zelf toe, als je wil imponeren met onze hobby ga je niet eerst de werking van alle instrumenten uitleggen, maar proberen te verklaren hoe zo'n vliegtuig zonder motor nu in de lucht geraakt en kan blijven toch?

De titel van de GIP die ik ging schrijven luidde “Zweefvliegen” met als hoofdvraag “Welke in-

strumenten zijn aanwezig in een zweefvliegtuig en hoe kunnen deze de piloot helpen tijdens zijn (afstands)vlucht?”.

Om mijn GIP te situeren heb ik toch eerst een (wetenschappelijk) onderbouwd woordje uitleg gegeven over hoe een zweefvliegtuig in de lucht blijft om achteraf duidelijk te kunnen maken welk nut alle instrumenten hebben.

Om de instrumenten te beschrijven heb ik ze opgedeeld in basisinstrumenten die onmisbaar zijn tijdens een vlucht (hoogtemeter, snelheidsmeter, variometer, kompas en slipmeters) en de bijkomende instrumenten die handig zijn, maar niet per se nodig voor het goede verloop van een vlucht (GPS, Flarm, transponder, radio). Het schrijven van het boekje van net geen 50 bladzijden heeft me bloed zweet en tranen gekost. Ook ons papa heeft veel geduld moeten opbrengen om steeds weer op nieuwe vragen te antwoorden, maar het is toch op tijd afgeraakt.

De lijdensweg was dan nog niet gedaan, want zo'n eindwerk moet natuurlijk mondeling voorgesteld worden. Tijdens de laatste examenperiode van het secundair moest dit ingepast worden. Ik moet zeggen dat ik er alles behalve gerust in was, maar tot mijn vreugde luisterde elke persoon in de jury met geïnteresseerde blik. Ook de vragen die ze op me loslieten kon ik één voor één juist beantwoorden. Op dat gebied had ik natuurlijk een voordeel tov mijn andere klasgenoten omdat zweefvliegen geen onderwerp was dat ik van haar nog pluimkende voor ik aan mijn GIP begon, maar al jaren mijn passie is.

Op de proclamatie heb ik van bijna alle leerkrachten felicitaties gekregen voor mijn GIP en voor de mondelinge presentatie ervan.

Één leerkracht zei me zelfs dat ik het zo goed had gebracht dat ze allemaal stuk voor stuk zin kregen om zelf te kunnen zweefvliegen. Blijkbaar was mijn onderwerp toch niet zo cliché als ze bij aanvang dachten. Mijn GIP was uiteindelijk op puntenvlak de op één na beste van de klas met de score van 82% (de beste GIP had 83%), maar de felicitaties over de mondelinge presentatie ervan maakten me toch fierder dan de score. Ik ben erin geslaagd om mensen die onze geweldige hobby niet/amper kenden ervan te overtuigen dat ze meer inhoudt dan je op het eerste zicht zou denken en dat was mijn hoofddoel.

Sophie Vandewalle

NB: Clubleden die graag mijn GIP eens willen lezen mogen me er altijd achter vragen.

Activiteiten Luchtkadetten

- 23 & 30 april
- 7, 14 & 21 mei
- 3, 10, 17 & 24 september
- 1 & 8 oktober

Er kan echter gevlogen worden op

- Maandag 6 juni
- Vrijdag 22 juli
- Maandag 31 oktober

Milieu

Onze club gaat op dit gebied verder om binnen afzienbare tijd haar milieuvergunning te behalen.

In maart hebben wij, een zelf aangevraagde, keuring gehad van onze elektriciteit in ons clublokaal door het keuringsorganisme ATK. Wij hebben tal van opmerkingen gekregen, maar hopeloos is het in geen enkel geval. Deze werken zullen wij laten uitvoeren door een erkende elektricien. Eens dit gedaan gaan wij opnieuw ATK uitnodigen voor een definitieve controle. Als deze positief verloopt, zal onze club contact opnemen met Eandis voor de aansluiting van onze nieuwe kabel aan het net (aan de paal naast het clubhuis). Deze zal ons dan toelaten om een groter vermogen te hebben. Dit is onder andere nodig voor de elektrische verwarming in loods zuid.

Maar om een groter vermogen binnen te krijgen moest er een nieuwe elektriciteitscabine geplaatst worden. Dit werd op dinsdag 15 maart uitgevoerd. De aansluiting van de kabels wordt gepland midden mei. De oude, ontmantelde, cabine zal blijven staan en kan door onze club gebruikt worden.

De elektrische keuring is ook nodig voor de brandweer. Ook hier hebben wij deze maand een vrijblijvende inspectie aangevraagd. En ook hier zal er werk voor de boeg zijn.

Volgens de laatste nota, zal Defensie overgaan tot de sanering van het terrein, begin 2012. Omdat er één perceel (rond ons oud tankplatform) ten laste van De Wouw komt, zijn wij verplicht om deze oppervlakte in dezelfde periode ook te saneren. De uitvoerende firma is nog niet gekend. Er bieden zich hier twee mogelijkheden aan. Wij nemen dezelfde firma als Defensie met uiteraard twee verschillende contracten en facturen. Oftewel nemen wij een andere firma. Het zal wel de goedkoopste zijn. In de week van 21 – 25 maart zal ik reeds een eerste contact hebben met een bedrijf.

Al deze werken zullen veel geld kosten. Maar onze club kan niet anders. Wij hebben die milieuvergunning absoluut nodig volgens de Vlarewetgeving.

Ook dit item zal vervolgd worden.

Theo Stockmans



FLARM als IGC logger

Onze club heeft reeds bijna 10 jaar LX20 logger of Colibri loggers in onze clubtoestellen. Deze toestellen brachten een hele verbetering om enerzijds vluchten te declareren en het bewijs ervan te leveren via de IGC file, maar anderzijds maakten zij de navigatie een heel stuk eenvoudiger. Intussen is het uitlezen van de vluchten niet zo eenvoudig meer doordat de inmiddels verouderde seriele poort hiervoor gebruikt dient te worden. Ook het declareren van een vlucht is niet de meest gemakkelijke opgave en de interface is ook niet de meest gebruiksvriendelijke. Dit maakt dat meestal enkel piloten die bewust voor een brevet een bepaalde proef willen vliegen de moeite nemen om de declaratie in te voeren. Helaas worden er hierdoor vele Charronpunten verspild, doordat de vele lokale vluchten van enkele uren niet ingebracht worden. En helaas worden er ook zo regelmatig 1000 meter hoogtewinsten behaald, die niet erkend kunnen worden omdat de piloot er niet aan gedacht had om de logger te declareren. Maar via het FLARM toestel kunnen we hier vanaf dit seizoen verbetering in brengen.

Sinds enkele jaren beschikt elk clubtoestel over een FLARM. Waar dit toestel vooral bedoeld is als collision-warning & avoidance systeem, logt dit toestel ook vluchtgegevens. Sinds een paar jaar is het ook mogelijk om de FLARM toestellen te laten upgraden tot een IGC-logger. Sinds afgelopen winter heeft de club alle FLARM toestellen laten upgraden tot IGC-logger. Dit betekent dat alle vluchten die gelogd worden door het FLARM toestel gebruikt kunnen worden voor het Charron-klassement van de LVZC, maar ook voor je brevet vluchten zoals 5 uur duurvlicht, 1000 meter hoogtewinst, 50 km, 300 km, etc.

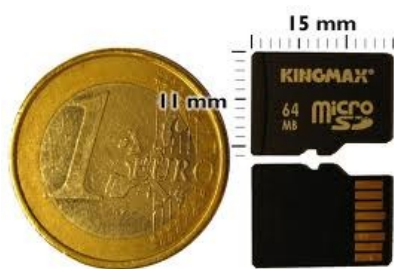
Uiteraard moet je hiervoor nog steeds je persoonlijke gegevens, gegevens van het toestel en indien nodig de keerpunten van je opgegeven proef ingeven. En je moet ook op een eenvoudige manier je IGC logfile uit het toestel kunnen halen.

Met de FLARM toestellen is dit eenvoudig mogelijk via een micro SD kaartje dat je in het FLARM toestel kan aanbrengen. Het sleufje waar je het micro SD kaartje in dient aan te brengen bevindt zich op het front paneel van de FLARM, rechts van de roos. In dit sleufje kan je enkel een 'micro SD' kaartje (zie foto) aanbrengen. Dit kan je in de reguliere multimedia zaak kopen.

Wanneer je er een aankoopt kijk je best dat er een adaptor bijzit (zie foto). De adaptor ziet er uit als een normaal SD kaartje, waarin je het micro SD kaartje kan aanbrengen. Op die manier kan je via een gewone SD-kaartlezer data van je PC op het micro SD kaartje zetten en afhalen.



Micro SD en adaptor



SD met contactjes naar boven inbrengen

Vlucht declareren

Met het micro SD kaartje kan je heel eenvoudig je gegevens declareren in de FLARM-logger. Hiervoor kan je het gratis programma FLARM Configuration-File Tool gebruiken. Je kan dit programma gratis downloaden via de volgende link: http://www.segelflug-software.de/prod_flarmcfgtool.php.

Wanneer je het programma opent zie je meteen de standaard gegevens die je typisch bij een vlucht-declaratie moet aangeven; naam piloot, type toestel, immatriculatie, etc. Wanneer je voor een vrije afstandsvlucht, duurvvlucht of hoogtewinst gaat volstaat het om deze informatie in te geven.

Wil je een opgegeven proef vliegen, bvb. voor je 300 km diamant brevet, dien je ook de nodige keerpunten en finishpunten aan te geven. Wanneer je alle gegevens hebt ingebracht druk je onderaan het scherm op de knop Create flarmcfg.txt.

Je zal gevraagd worden om het bestand te bewaren, en je kan het bestand meteen bewaren op je micro SD kaartje. Verander de naam van het bestand niet; het bestand moet flarmcfg.txt noemen of je FLARM zal het bestand niet herkennen. Eventueel kan je het bestandje nog even openen om na te kijken of alle gegevens correct zijn opgeslagen in het bestand. Al dit kan je reeds rustig thuis voorbereiden, en eigenlijk is je vluchtdeclaratie nu reeds klaar.

Om deze declaratie in de FLARM-logger op te laden moet je volgende eenvoudige stappen in deze volgorde uitvoeren;

1. Schakel de FLARM uit (stroom onderbreken of via switch)
2. Breng je micro SD kaartje, met de goudcontactjes naar

boven gericht, in de FLARM aan, tot je een zachte klik hoort.

3. Start de FLARM weer op

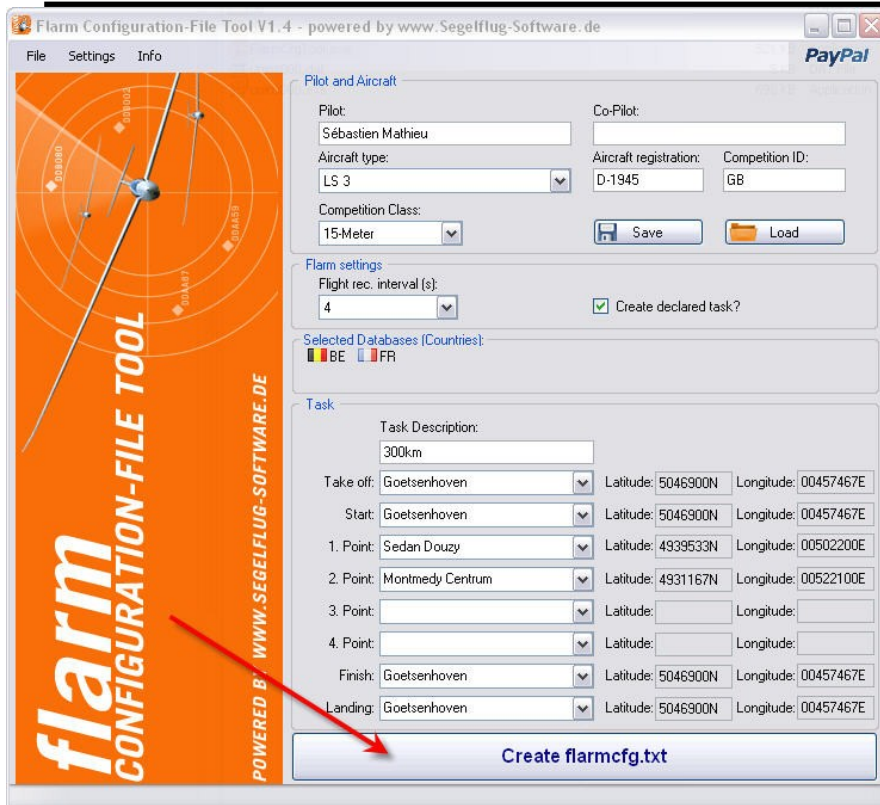
Klaar! Je gegevens zijn ingelezen en gedeclareerd. Let wel: de declaratie wordt enkel ingelezen bij de opstart van de FLARM. Wanneer je het toestel dus eerst niet uitschakelt zullen je gegevens niet gedeclareerd worden!

Vlucht uitlezen

Na de vlucht wil je uiteraard graag je IGC logfile uit de FLARM halen zodat je je vlucht kan analyseren, opladen voor het Charronklassement en/of wil indienen tot het behalen van een brevet. Hiervoor volg je in volgorde de volgende eenvoudige stappen:

1. Wacht na de vlucht minstens 10 minuten
2. Schakel de FLARM uit (stroom onderbreken of via switch)
3. Wacht een 10-tal seconden
4. Start de FLARM weer op
5. Wacht tot wanneer de FLARM weer actief is
6. Schakel de FLARM uit (stroom onderbreken of via switch)
7. Haal je SD kaartje uit de FLARM door er op je SD kaartje te duwen zoals op een drukknop; je kaartje wordt naar buiten geduwd. (Zeker niet aan het SD kaartje trekken; dit zal de kaarthouder beschadigen)

Na de opstart kan het even duren voor de FLARM weer actief is, en zie je het rode lichtje over de roos ronddraaien. Dit geeft aan de de FLARM bezig is je vlucht op het kaartje te schrijven. Onderbreek dit proces zeker niet, want je dreigt je vlucht te verliezen. De FLARM logt doorlopend zodra deze aangeschakeld wordt. Worden er meerdere vluchten gevlogen zonder de



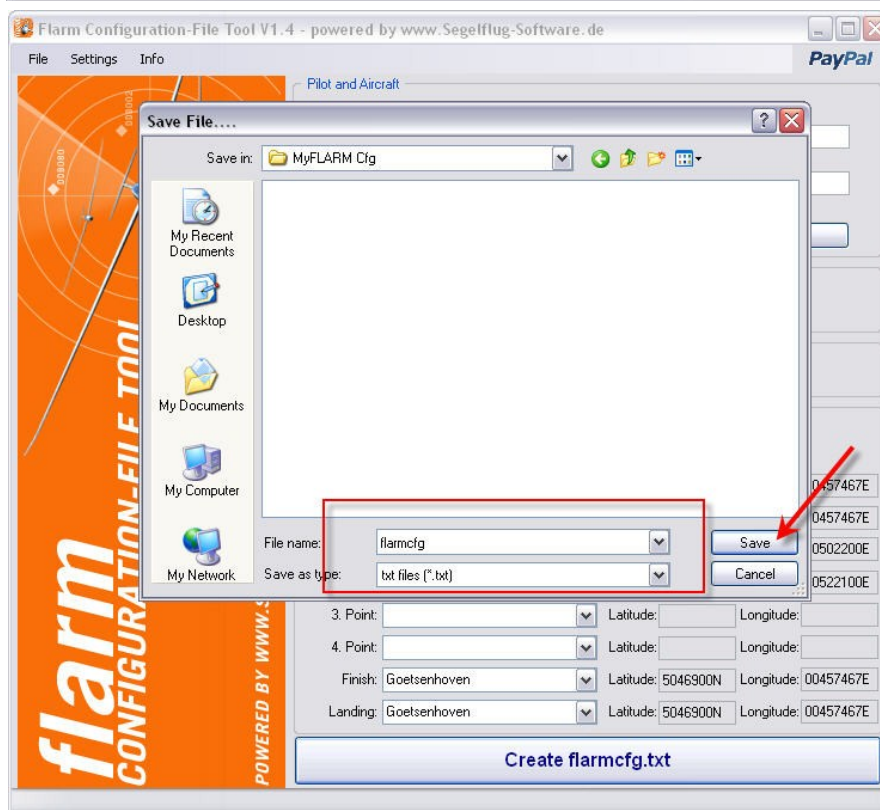
Navigeren

De FLARM is geen hulpmiddel om te navigeren. Het toestel zal je niet aangeven hoever je van een bepaald keerpunt verwijderd bent, en het zal ook niet biepen wanneer je in de sector bent van een bepaald keerpunt. Navigeren kan je best nog steeds doen met de LX20, Colibri of je PDA. Je hoeft echter niet meer je gegevens in de LX20 of Colibri te declareren. Wel zal je de vlucht die je wenst te vliegen best voorprogrammeren. Let er wel voor op dat de keerpunten die je gebruikt voor je navigatie dezelfde zijn als degene die je via de FLARM Config Tool gebruikt om je vlucht in de FLARM te declareren. Het keerpuntenbestand dat gebruikt wordt door deze tool kan je als CUP-file (SeeYou formaat) downloaden via volgende link: <http://www.segelflug-software.de/flarmcfg/>

Charron

Hopelijk kan deze eenvoudige manier heel wat meer piloten in onze club aanzetten om hun vluchten te registreren en op te laden in het Charron klassement. Iedereen heeft wel toegang tot een PC, en een micro SD kaartje vind je tegenwoordig al gauw voor enkele euros. Elke lokale vlucht telt mee, als duurvvlucht of als hoogtewinst. En éénmaal je SD kaartje is voorbereid is alles wat je hoeft te doen, het SD kaartje in de FLARM steken, er na de vlucht uithalen en de geregistreerde logfile opladen op de Charron website. Alle beetjes helpen, en kunnen onze club een hogere plaats op de clubranking bezorgen. En je kan zelf steeds je vlucht thuis herbekijken en nagaan wat andere hebben gedaan. Hopelijk zien we meer van jullie vluchten terug dit jaar! Succes!

Sébastien Mathieu



FLARM uit te schakelen zullen deze in 1 logfile terechtkomen. Het is daarom ook aan te raden om tussen elke vlucht zeker de FLARM even uit en aan te schakelen. Wacht na elke vlucht zeker enkele minuten om de logger toe te staan de landing correct te registreren, zodat dit ook in je log-

file zo zou blijken.

De IGC logfile van je vlucht bevindt zich nu op je micro SD kaartje dat je via de PC kan opladen op het Charron-klassement en kan bekijken met programma's zoals SeeYou.

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

Kai Arstila
 Jean Hendrickx
 Sébastien Mathieu
 Koen Pierlet
 Theo Stockmans
 Luc Vandebecck
 Sophie Vandewalle
 Liesbeth Verheyen

Foto's

Kai Arstila
 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

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 P.3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 17 Nummer 1
Van januari tot maart 2011

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden