



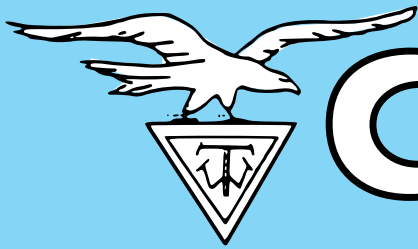
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 23 nummer 1
Van januari tot maart 2017



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN DE BERAADSLAGINGEN VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN DE STAD TIENEN Zitting van 27 december 2016

De zitting wordt geopend onder het voorzitterschap van mevrouw Katrien Partyka, burgemeester.

Zijn aanwezig:

- Katrien Partyka, **burgemeester-voorzitter**;
- Johan Dewolfs, Eddy Poffé, Tom Roovers, Wim Bergé, Ine Tombeur, Jos Mombaers, Bram Delvaux, **schepenen**;
- Karel Bloos, **wnd. secretaris**

Inrichting klasse 2 – Milieuvergunning V/II/2645bis

Het college van burgemeester en schepenen;

Gelet op het gemeentedecreet;

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals gewijzigd;

Gelet op het besluit van 6 februari 1991 van de Vlaamse Executieve houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning, zoals gewijzigd;

Gelet op het besluit van 1 juni 1995 van de Vlaamse Regering houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, zoals gewijzigd;

Gelet op de Circulaire GDF-04 uitgegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Luchtvaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling der bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ULM's meer bepaald art. 52.2° waarin gesteld wordt dat zonder voorafgaandelijk toestemming van de bevoegde overheid, de bewegingen van ULM niet toegelaten zijn

- boven steden, woonzones, industriële complexen of mensenverzamelingen;

Driemaandelijks uitgave
Jaargang 23 nummer 1
Van januari tot maart 2017
Nummer 84

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Winterwerk



Julien en Herman herstellen de windzak.



Nieuwe levering mazout voor het clublokaal



Herstelling van de lierkabel. 2 man werken, 2 man kijken of het goed gebeurt...

In dit nummer

Winterwerk.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie ...	2
Activiteitenkalender.....	2
Milieu	3
Vliegveld.....	4
Errata	4
Navigatie met XCSoar.....	5
Eindelijk echt vrij.....	6
Flarm.....	8
Vliegen met passagiers.....	11
50km voor het sportbrevet	12
Sportcommissarissen	12
Symposium Liga.....	13
Bestuur zweefvliegen.....	13
SG-38	14
SG-38 vliegen.....	14
Prestaties	15
Opleiding zweefvliegen	16
Examens	18
Algemene vergadering	19
Artikels voor Cumulus.....	24
Colofon	24

Foto cover

Eerste bladzijde van de milieuv vergunning van de stad Tienen.

Woordje van de redactie

Op 27 december 2016 kreeg onze club van de stad Tienen, haar lang verwachte milieuvergunning. Er zijn wel enkele beperkingen, maar die nemen wij er graag bij. Het was toch nog even bang afwachten, je weet maar nooit. En ik ben er mij ook van bewust dat het college van Burgemeester en Schepenen niet over één nacht ijs zijn gegaan bij het toekennen ervan. Maar in naam van onze club dank ik hen oprecht.

Zoals reeds gezegd, er staan enkele beperkingen in. Die MOETEN we met zijn allen rigoureuus naleven. Het is niet van "ik heb het maar eenmaal gedaan, of de anderen doen het ook, of...." tellen niet. En indien het moet, zullen er sancties genomen worden. Zij die bezwaarschriften ingediend hebben, liggen op de loer. En bij de minste overtreding kan onze milieuvergunning voor een bepaalde tijd ingetrokken worden. Dit betekent dat wij dan aan de grond staan met gans onze club. Dit kunnen wij ons niet permitteren.

Bij het lezen van deze Cumulus, is ook de deadline verstreken voor het afleggen van het praktisch examen zweefvliegen voor de "anciens". Het was een wedstrijd tegen de tijd. Maar iedereen heeft het gehaald en is geslaagd, waarvoor mijn felicitaties. Nu nog de papiermolen bij onze ATO en DGLV laten draaien, en alles is in kannen en kruiken.

Ons vliegseizoen staat ook voor de deur er zijn zelfs reeds enkele thermiekdagen geweest. Verschillende leden zijn in de voorwaarden zijn om hun 50km voor het "D" sportbrevet te vliegen. Dit gebeurt met één van onze twee ASK-23 toestellen. Maar bereid die vlucht nu al voor, bestudeer vooral het luchtruim aan de hand van een luchtvaartkaart. Spreek er eens over met een instructeur. Als dan de verwachte dag aanbreekt, kun je met een gerust gemoed vertrekken.

Tot ergens in de club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **03 + 04 + 05 juni:**
Driedaagse van De Wouw

📅 **03 juni:**
BBO

📅 **03 – 07 juli:**
1ste week vliegkamp

📅 **10 – 14 juli:**
2de week vliegkamp

📅 **14 juli:**
afsluitingsmaaltijd kamperiode

Artikels voor volgende Cumulus: 1 juni 2017

Milieu

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft op de zitting van 27 december 2016 beslist om aan onze club een milieuvergunning klasse II toe te kennen die aanvangt op 27 december 2016 en eindigt op 9 maart 2029. Op die datum loopt ook onze milieuvergunning van ons tankplatform af. Deze zullen nu dus samen vallen.

De bekendmaking hiervan gebeurde eveneens door een geel document uit te hangen op een zichtbare plaats, dit gedurende een periode van 30 dagen. Tegen deze beslissing kon opnieuw bezwaar aangekend worden. Niet bij de stad Tienen, maar bij de provincie Vlaams-Brabant. Drie klachten werden ontvankelijk verklaard door de provincie. Deze laatste beschikt nu over 120 dagen om een besluit te nemen. Zoals reeds in de vorige editie geschreven, kan dit het volgende zijn:

- zij nemen de milieuvergunning, afgeleverd door Tienen, integraal over;
- zij staan de milieuvergunning niet toe;
- zij staan de milieuvergunning toe, mits beperkingen.

Op aanvraag, kunnen wij gehoord worden door de provinciale milieuvergunningscommissie. Deze commissie zal zetelen op woensdag 5 april.

Ik wil er ambtshalve aan toevoegen dat ook onze club de mogelijkheid had om klacht

in te dienen. Bijvoorbeeld omdat wij er een aantal beperkingen uit wilden. Dit hebben wij uiteraard niet gedaan.

Op zaterdag 11 februari ging op ons vliegveld een "fandag" door. Tussen de 350 – 400 personen zakten af naar beide clubs om op een ludieke manier ons een hart onder de riem te steken. Zij wensen dat het vliegveld met haar huidige activiteiten blijft. Om 15u30 werd op de piste een groepsfoto genomen (zie achteraan).

Ook niet te vergeten waren de meer dan 1500 steunbetuigingen langs Facebook. Tevens kon iedereen ook zijn naam zetten in het "bewaarschrift". 386 personen maakten hiervan gebruik op de dag zelf.

Onze club heeft nu een milieuvergunning, maar dat wil niet zeggen dat we er nu maar op los kunnen vliegen of doen zoals vroeger. Niets is minder waar.

Wat staat er nu allemaal in onze milieuvergunning? Of beter gezegd, welke zijn de beperkingen die de stad Tienen ons heeft opgelegd. In ons leslokaal bevindt zich, in de blauwe kast, een farde met opschrift: "MILIEU". Deze farde is ter beschikking van ieder clublid. Ik vraag enkel dat er geen enkel papier of document uit verdwijnt. In deze farde bevindt zich onze milieuvergunning.

Ik ga hier niet alle beperkingen opsommen, maar toch enkele.

- Maximum 3000 vluchten per jaar (1200 motor en 1800 zweven);
- Iedere maand moeten de vluchten van beide secties overgemaakt worden aan de stad Tienen;
- Op paasmaandag blijft ons vliegveld dicht (paardenprocessie Hakendover);
- Het aantal "touch and go's" moet beter gespreid worden.
- De oprichting van een representatief overlegcomité;
- Het zoveel mogelijk vermijden van de woongebieden.

Wat betreft de circuits werd samen met de stad Tienen overeengekomen dat we de huidige gaan aanhouden. Op het einde van het jaar zal er een evaluatie gebeuren. Indien nodig zullen er dan aanpassingen gebeuren.

Belangrijk voor onze sectie is wel dat wij ons zweefvliegkamp mogen blijven organiseren.

Betreffende de samenstelling van het overlegcomité, zijn we samen met ULM Goetsenhoven overeengekomen om dit te laten bestaan uit twaalf leden:

- drie ULM Goetsenhoven
- drie Koninklijke Vliegclub De Wouw
- drie buurtbewoners pro vliegactiviteiten
- drie buurtbewoners contra vliegactiviteiten

Wij zouden dan twee maal per jaar vergaderen (begin en einde seizoen). Het verslag van deze vergadering moet aan de stad Tienen overgemaakt worden.

Wat ook niet mag vergeten worden, is dat onze milieuvergunning tijdelijk kan ingetrokken worden als de

periodieke keuringen van elektriciteit, tankplatform en brandblussers niet plaatsvinden.

Zoals jullie kunnen lezen, is er nog veel werk aan de winkel.

Maar langs deze weg wil ik iedereen bedanken die ge-

durende twaalf jaar meegewerkt heeft om tot deze milieuvergunning te komen. Ik ga hier geen namen of uitgevoerde taken noemen. Vooral uit vrees dat mijn lijst onvolledig zal zijn.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Vliegveld

Op 1 mei 2017 zou de Federale Politie definitief moeten beslissen of ze ons vliegveld nodig hebben of niet. Maar ja, waar hebben we dat nog al gehoord? Het antwoord zal waarschijnlijk in de volgende Cumulus komen.

Enkele weken terug heeft Interleuven* het noordwestelijk, verloederd kazernegedeelte (vroegere mess officieren) laten opmeten voor de bouw van een overdekte schietstand, bestemd voor de lokale Politie. Maar het is ook hier best mogelijk dat het bij het opmeten blijft.

Ondertussen blijft de Federale Politie verder oefenen met haar heli's en drones.

Wordt vervolgd.

*Interleuven is een intergemeentelijke, dienstverlenende vereniging die de gemeentes helpt om projecten te realiseren.

Theo Stockmans



Sofie en Stefan laten een wensballon op tijdens het kerstfeestje op 28 december

Errata

Cumulus december 2016

Charron:

Binnenland en buitenland om-draaien

Diamanten leden:

bijvoegen Mattijs 300 Km doel-vlucht

Brevetten:

bijvoegen David Coomans en Jean Bernard Dupont, allebei hun D brevet

Wisselbeker Marc Ruymen:

Bart Huygen, Discus 2b ipv 2c

Charron:

wel gevlogen:
Sofie Beckers en Eric Vandewalle

Navigatie met XCSoar op Kobo E-reader.

De open-source "tactical glide computer" toepassing bestaat al lang en werkt op verschillende platformen, sinds een jaar of twee ook op de e-books van Kobo.

Niet alleen zijn deze goedkoop, maar het display met e-inkt ziet er uit als papier, het heeft geen achtergrondverlichting nodig, verbruikt weinig stroom, en is leesbaar in volle daglicht.

Nadelen zijn dat het enkel zwart-wit is, redelijk traag reageert, en soms kan het vorige beeld er nog doorschemeren (ghosting). De oudere modellen hebben een infrarood touchscreen, in volle zon zouden hiermee soms problemen zijn.

Het meest aantrekkelijke model om in een zweefvliegtuig in te bouwen (of aan je arm te binden als parapenter) was de 5 inch Kobo mini. Deze wordt niet meer gemaakt en is enkel nog tweedehands te krijgen. Maar het werkt ook op de 6 inch Kobo Glo (eerste versie), de Touch (I en II) en ook op de Aura (edition 2), allemaal toestellen van minder dan € 100.

Omdat de toestellen eenvoudig te openen zijn, de firmware op een gewoon SD-kaartje staat en er extra poorten op de print beschikbaar zijn, zijn er veel modificaties om een GPS chip, bluetooth ed toe te voegen.

Om in clubverband problemen te vermijden heb ik voor gekozen om met een ongewijzigd toestel te werken.

De KOBO wordt via de micro-USB poort door een USB-RS232 kabel met de FLARMverbonden, en met een aftakking naar de (in de meeste clubtoestellen aanwezige) USB stekker van 5V voeding voorzien.

Het toestel heeft Wifi, en de "koboroot" software (die op het toestel wordt geïnstalleerd naast de "nickel" e-reader) heeft ook een ftp-server, waardoor opladen van luchtruim, keerpunten ed draadloos kan van een PC met Filezilla bv.

Ook met de Condor flight simulator kan draad-

loos gewerkt worden.

Op het solderen van een kabel (kostprijs ong € 20) na is de installatie opmerkelijk snel verlopen en tot nu toe (op de grond) stabiel gebleken.

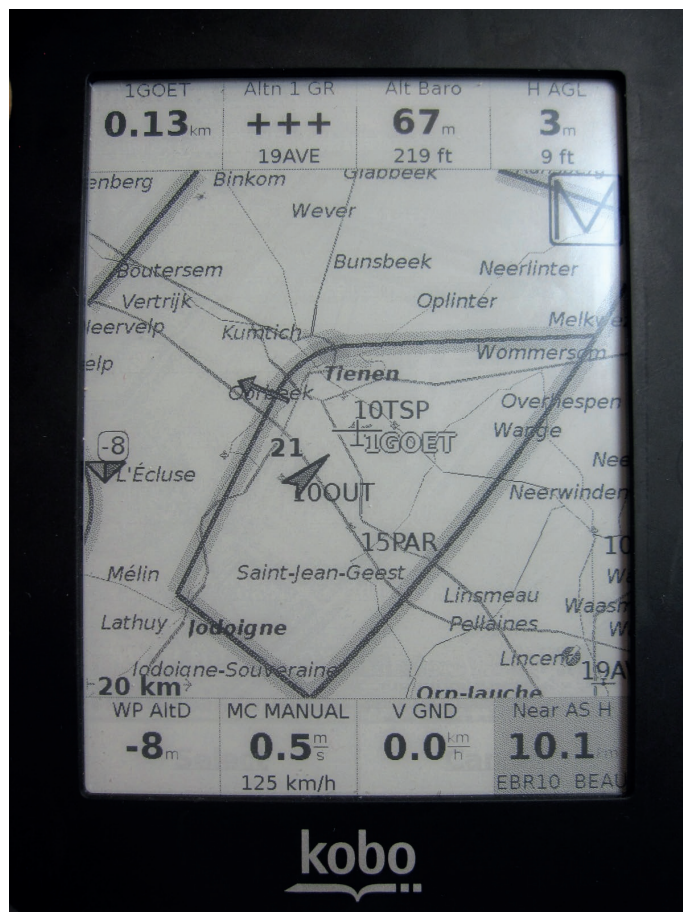
Buiten mijn eigen installatie zijn er 2 toestelletjes aangekocht voor de club, één 6 inch die op de achterste zit van één van de ASK-13's kan geplaatst worden, en één 5 inch met een houder met zuignap.

Bedoeling is dit de volgende weken te evalueren als eenvoudige moving map.

Ook (en vooral) tijdens de opleiding is het nuttig de echte grenzen van de Golf 4 te gebruiken (in plaats van de steenwegen naar Geldenaken en St-Truiden).

Wie dit systeem wil helpen invoeren en zelf gebruiken vindt zeer veel informatie op www.xcsoar.org

Een korte handleiding van de installatie en de kabel lay-out is bij mij verkrijgbaar.



Jan Waumans

Eindelijk echt vrij

Het is deze zomer 5 jaar geleden dat ik voor het eerst op de vliegclub aankwam. Het was eind augustus 2012, één dag na Pilot for a day. Vliegen was altijd al een droom van mij, maar op die hete zomerdag kwam het moment wel heel dichtbij. Na het binnenkomen verwees Didier mij naar de 17. Het was wat onwennig, niet wetend waar ik eerst moest kijken en niet wetend wat mij nu juist te wachten stond. Maar al snel zat ik met wat hulp van 'de jeugd' goed vastgemaakt in de SF met Koen achter mij. Ik herinner mij nog levendig het zalige gevoel om zelf even de stuurknuppel te mogen nemen en zelf een zweefvliegtuig te mogen besturen. Na 3 kwartier boven

Tienen gevlogen te hebben, wist ik het meer dan zeker, ik wil zweefvliegen.

De winter brak snel aan en de theoriecursus begon. Iedere zondag waren we met een hele groep jongeren aanwezig. De momenten dat ik uit het raam keek, verlangend om zelf eindelijk te leren vliegen waren talrijk. Op 13 januari volgde dan de eerste lesvlucht met Yves. Na iedere theorieles konden we dan ook gelukkig snel gaan vliegen, als het weer het toeliet. En zo gingen de zondagen altijd vliegensvlug voorbij.

Maar het mooiste kwam natuurlijk in de zomer. Eindelijk konden we langer

boven blijven. Meegevoerd worden in een thermiekbel samen met de andere zweefers en dan genieten van dat ongekende gevoel van vrijheid. Je zou voor minder vliegen de mooiste hobby die er is gaan noemen.

Maar niet alleen het vliegen was een hele ervaring, elke week opnieuw leerde ik nieuwe mensen kennen. En dat was ook heel belangrijk, want zweefvliegen kan je nu eenmaal niet alleen. Het is een teamsport waarmee je geweldige vrienden leert kennen, het is zoveel meer dan vliegen alleen.

Maar het allermooiste moment voor mij persoonlijk was natuurlijk mijn eerste



Michiel en Piet voor het vertrek van hun 100 Km overlandvlucht met de Ximango

solo. Ik ben er zeker van dat iedere piloot zijn eerste solo nog goed kan herinneren. Bij mij was dit namelijk op een zonnige eerste juli in 2014, diezelfde avond zou het Belgisch elftal winnen van de Verenigde Staten op het WK in Brazilië. Het was een onverwacht moment toen we de Ka-13 terug in piste hadden gezet en Luc zei dat hij niet meer zou instappen. Enkele kleine hartkloppingen later was het dan ook echt zover. Helemaal alleen in de lucht, een jongensdroom kwam uit. Heerlijk was het om me zo vrij te voelen in de lucht, met als enige geluid het geruis van de wind.

Toen was het natuurlijk pas echt begonnen. Alleen in de Ka-8 en Ka-6 kruipen om enkele uren lang, hoog boven Tienen van ongekende vrijheid te genieten. Het werkt zowaar verslavend. Het examen was op dat moment nog ver van ons af. Maar veel sneller dan verwacht begon de tijd om alles in orde te krijgen te dringen.

Het opleidingsboekje moest in snel tempo gevuld geraken met kruisjes. De urenlange solovluchten werden even opzij gezet. Toen tegen het einde van de zomer het opleidingsboekje, dankzij de hulp van alle instructeurs, vol geraakte was dat al een hele opluchting. Maar er stonden nog twee zaken op het programma, namelijk de overlandvlucht en het examen zelf.

Mijn eerste twee pogingen voor de overlandvlucht waren september, maar er was

helaas niet voldoende thermiek om aan de nodige afstand te geraken, de zomer was ook immers ten einde. Het werd dus snel duidelijk dat de overlandvlucht met een TMG zou moeten gebeuren. De Ximango moest nog enige tijd wachten op een wisselstuk, maar begin december kwam dan gelukkig het verlossende nieuws dat alle checks in orde waren.

Eindelijk kon de overlandvlucht doorgaan. Samen met Piet vlogen we richting Hasselt en Opglabbeek. Boven mijn eigen regio vliegen en mijn eigen huis zien vanuit de lucht, het was eens wat anders. Het ging ook behoorlijk snel met de Ximango, we vlogen terug over Genk en op iets meer dan één uurtje was de overlandvlucht gedaan.

Nu stond er nog maar een obstakel tussen mij en mijn zweefvliegvergunning, het examen. Waar we eerst dachten dat enkel de aanvraag voor 22 februari zou moeten gebeuren, bleek al snel dat ook het examen dient te worden afgelegd voor diezelfde datum. Op eens leek die deadline dan ook heel krap te worden met de examens.

Ik moet eerlijk toegeven dat ik behoorlijk nerveus was omwille van het feit dat ik het examen wel voor de 22ste zou moeten halen. Er waren maar enkele dagen beschikbaar tussen mijn examens in Leuven en de deadline om het examen af te leggen. Ik zou dus volledig afhankelijk

zijn van het weder om mijn vergunning te halen.

Toen ik al bijna klaarstond om eieren naar de Clarissen te dragen, kreeg ik van Koen een bericht op Facebook. Het examen zou ingepland staan voor de volgende dag, samen met de drie anderen die hun vergunning nog voor de 22ste moesten halen.

De laatste zondag van januari en twee dagen voor mijn examen Romeins recht, was het dan zover. Ik was de laatste van de vier om het examen af te leggen. Twee keer stegen we op om de geoefende manoeuvres te doen. Echt veel stress was er niet, maar toen de examinerator de woorden "U bent geslaagd" zei, was dat toch een hele opluchting. Eindelijk zou ik mijn volwaardige zweefvliegvergunning krijgen. Nu is het nog wachten tot deze in de bus valt.

Hoewel men natuurlijk nooit stopt met leren, heb ik nu eindelijk het gevoel dat de echte 'training' gedaan is. Hopelijk kunnen we nu genieten van vele lange zomers, met al evenlange vluchten.

Ik wil dan ook graag alle instructeurs die ons de afgelopen jaren geholpen hebben bedanken, zonder hen stonden we nog steeds op de grond. In het bijzonder wil ik ook Koen bedanken, om mij te helpen met de administratie, waar ik geen held in ben. En ook Piet voor het plannen en maken van de overlandvlucht met mij.

Michiel Heleven

Flarm, meer dan 'collision avoidance'

Het Flarm toestel bestaat intussen meer dan 10 jaar. Het toestel werd ontwikkeld als hulpmiddel voor piloten van zweefvliegtuigen om andere toestellen in de omgeving sneller en beter te helpen opmerken. Een goede look-out blijft essentieel, maar het is meermaals aangetoond dat onze 'menselijke' look-out enigszins beperkt is, en dat we meestal maar een fractie van de toestellen die zich rondom ons begeven werkelijk gezien hebben. Van de andere toestellen hebben we geen idee dat ze er zijn, en voelen we ons onterecht relatief 'alleen' in de lucht. Het Flarm toestel helpt hier om onze eigen beperking aan te vullen. Het toestel geeft de piloot informatie over toestellen in zijn buurt, die hij wellicht zelf met de look-out niet zelf gezien heeft, of met enkel de look-out pas later zou zien. Dit helpt om te anticiperen en de piloot een beter beeld te vormen van de toestellen in de omgeving.

De Flarm blijft natuurlijk een stuk techniek dat steeds kan falen. Ook heb je geen garantie dat alle toestellen in de lucht uitgerust zijn met Flarm, dus er ontsnappen steeds toestellen van de radar. Slechte installaties, slechte antennes, slechte plaatsing van de Flarm display in de cockpit kunnen de effectieve werking beperken. Het biedt zeker geen 100% waterdichte garantie, geen enkel systeem kan dit, maar in de afgelopen jaren hebben we toch evoluties

gezien die de effectiviteit van het systeem vergroten:

In Frankrijk hebben de zweefclubs zich enkele jaren geleden geëngageerd om de Flarm aan boord te verplichten. Zowel voor clubtoestellen als privé-toestellen die in hun club willen starten. In België bestaat een dergelijke verplichting niet, maar men kan wel vaststellen dat het gebruik groot is.

Een aantal andere luchtruimgebruikers hebben het Flarm systeem ook in gebruik genomen. Veel parapente piloten en deltavliegers zie je terug op je Flarm, vooral dan in de gebieden waar ze veel in contact komen met zweefvliegtuigen. In sommige landen is er ook een groeiend gebruik in motorvliegtuigen, helicopters, Ultra-lights en soms zelf in UAV's/drone's. Flarm biedt op hun website een tool aan om de kwaliteit van je installatie te meten. Zo kan ieder nagaan of de antenne naar behoren werkt en/of goed geplaatst is.

Diverse producten bieden verbeterde externe displays aan, die een duidelijker en beter beeld weergeven van de situatie rondom. Ook zijn er tal van integratiemogelijkheden met variometers en boordcomputers om de Flarm informatie duidelijk en helder tot bij de piloot te brengen.

Daarnaast, maar ook mede dankzij deze uitbreidingen en het bredere gebruik, zijn er meer recent ook een aantal interessante initiatieven

ontstaan die niet meteen betrekking hebben tot collision avoidance.

FlarmNet

(www.flarmnet.org)

FlarmNet is een initiatief dat toelaat om een ander vliegtuig, waarvan je het Flarm signaal ontvangt, op een duidelijkere manier te identificeren. Telkens een Flarm-unit een signaal uitzendt, bevat dit signaal ook het unieke identificatienummer van de zender. Dit is een uniek Flarm-ID (bvb. DD1234) dat onwijzigbaar is en hard gecodeerd gekoppeld is aan het Flarm toestel.

FlarmNet zorgt ervoor dat je als ontvanger net wat meer informatie over andere vliegtuig krijgt. Ieder die zichzelf kenbaar wil maken tov andere Flarm gebruikers zijn/haar Flarm te registreren via de website van FlarmNet. Daar kan je ook de FlarmNet database downloaden, die je dan weer kan inladen in de meeste uitgebreide Flarm displays of boordcomputer (bvb. LX FlarmView, Butterfly, Oudie/SeeYou Mobile, etc). Indien het ontvangen Flarm-ID in de FlarmNet database voorkomt, zal je niet meer enkel het nietszeggende Flarm-ID op het scherm zien, maar ook het wedstrijdnummer, immatriculatie, type zwever, thuisbasis van de zwever en radiofrequentie waar deze piloot meestal op zit. Vooral handig om andere piloten die je kent vanop 'afstand' te herkennen.

Wel opletten wanneer je een nieuwe/andere Flarm inbouwt je de registratie moet aanpassen. Enkele jaren geleden heb ik zo de Flarms van al onze clubzwevers geregistreerd. Wanneer ik nu de ASW19 op mijn Flarm display denk te zien, zie ik in werkelijkheid de ASK13 voorbij vliegen ...

Open Glider Network (wiki.glidernet.org)

Door het groeiende gebruik van Flarm ontstaat er als het ware een vliegende zwerm van zenders die steeds uitzenden op welke plaats en hoogte ze zich bevinden, en in welke richting ze zich begeven. De oorspronkelijke opzet van Flarm was dat enkel de andere Flarm units deze signalen zouden opvangen, om dan te interpreteren of de ontvangen koers al dan niet zou kruisen met de eigen koers.

Enkele jaren geleden zijn enkele zweefpiloten op het idee gekomen om deze uitgezonden gegevens te gaan opvangen met grondstations.

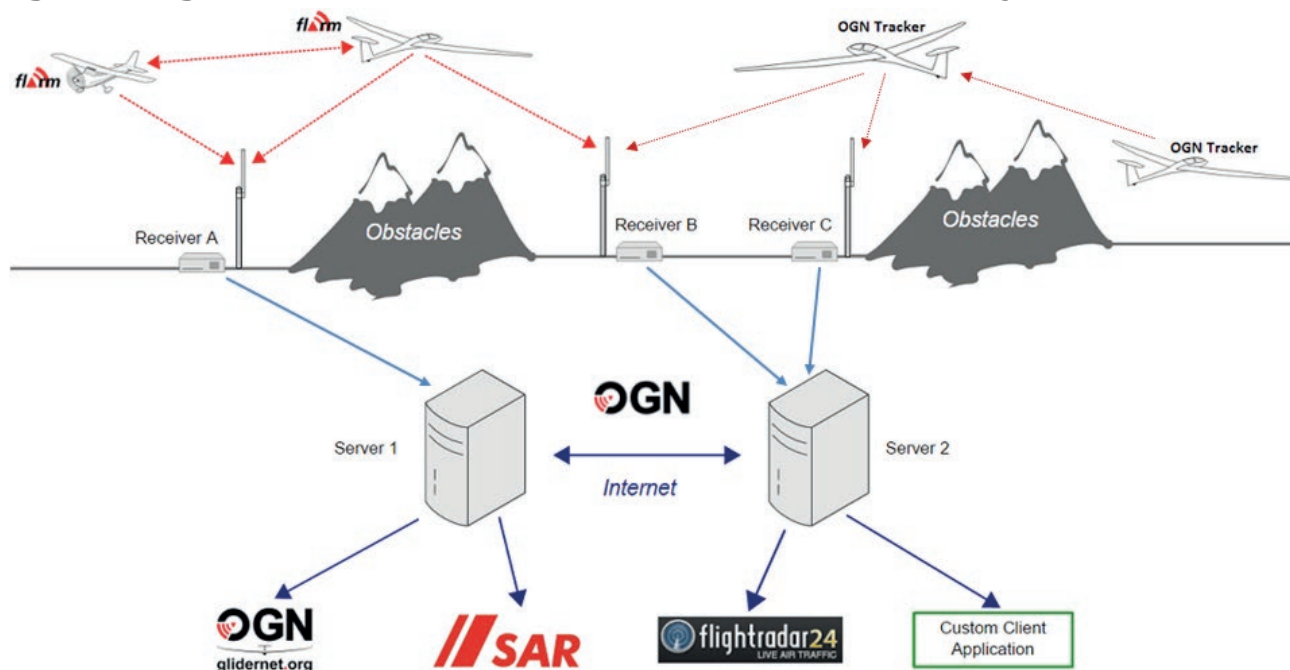
Wat de grondstations kunnen wat een Flarm-unit niet kan, is dat de grondstations via het internet met elkaar verbonden kunnen worden. Op die manier kunnen de Flarmgegevens vanover een groter gebied verzameld en verwerkt worden.

In 2012 werd het eerste grondstation geplaatst, waar dat inmiddels over heel Europa is uitgegroeid tot meer dan 400 grondstations. In 2015 werden op de beste dag van 2700 toestellen informatie ontvangen. Een grondstation heeft typisch een theoretische reikwijdte van 90km. Rekening houdend met obstakels en reliëf wordt gerekend op een dekking binnen een straal van 30km rond een grondstation. Gezien het hier om een vrijwilligers netwerk gaat, en de dekking dus niet op een echte georganiseerde manier gecoördineerd wordt, komen er al eens 'gaten' voor in het netwerk. Echter iedere electronica liefhebber kan eigenlijk een grondstation bouwen en thuis aansluiten. De instructies staan uit-

gelegd op de website, en de onderdelen zijn courant verkrijgbaar. Voor enkele tiental euro's kan je een dergelijk grondstation bouwen. De benodigde software en hoe je het grondstation aan het OGN netwerk koppelt kan je uiteraard ook terugvinden op de OGN wiki.

Maar wat doe je nu op de grond, met een hoop positiegegevens van vliegtuigen? Deze bron van gegevens heeft al tot enkele interessante applicaties geleid, waarvan een aantal publiek vanop de OGN website bereikbaar zijn:

Live Tracking: Dit is wellicht de meest gekende optie en meest voor de hand liggende toepassing. De ontvangen signalen worden op een kaart uitgetekend en zo kan je vanop de grond volgen waar er gevlogen wordt. Kan interessant en leuk zijn voor de grondcrew of tijdens wedstrijden om vanop de grond te wedstrijd op een iets actievere manier mee te volgen. Vanop de OGN website zijn er enkele tracker pa-



gina's beschikbaar, de ene al wat beter dan de andere.

Logboek: Via de OGN website is een logboek instelbaar. Je kan het logboek zowel per immatriculatie als per vliegveld selecteren. Je moet hiervoor wel eerst je toestel of vliegveld registreren. Voor onze club zou dit een gemakkelijke uitbreiding en back-up kunnen zijn voor onze elektronische plank. Op basis van het Flarm signaal worden automatisch alle vluchten gedetecteerd, met start en landingstijd. Het logboek registreert zelfs welke sleper welke zwever opgesleept heeft en sleephoogte.

FLARM Range Analysis: Hier kan je zendkwaliteit van je Flarm installatie nakijken. Deze wordt gemeten op basis van verschillende vluchten. Het grote verschil met de Flarm range analysis tool op de Flarm website zelf is dat de analyse gebeurt over meerdere vluchten ipv op 1 enkele vlucht. In plaats van een IGN logbestand op te laden gebeurt de analyse op basis van al je Flarm signalen uit verschillende vluchten die OGN ontvangen heeft over de afgelopen periode. Een ander verschil is dat hier de zendkwaliteit van je Flarm installatie gemeten wordt, terwijl de Flarm range tool vanop de Flarm website de ontvangstkwaliteit van je installatie test.

Search & Rescue:De verkregen informatie wordt gebruikt voor SAR doeleinden, wanneer toestellen niets meer van zich laten horen, of einde dag niet op de thuisba-

sis terug zijn zonder nieuws. OGN laat toe om de laatste positie te bepalen, en zo zoekgebieden te verkleinen. Specifiek voor dit doeleinde worden in de Franse Alpen regelmatig bijkomende ontvangers geplaatst aan de skiliften.

Er zijn tal van andere toepassingen zoals live thermiekkaarten, visualisatie van druk gebruikte luchtruimgebieden, etc. Maar ook clubs kunnen gebruik maken van deze gegevens om eigen programma's te maken voor haar leden en/of clubadministratie.

OGN en Privacy

Elke Flarm stuurt een signaal uit, en dit signaal kan opgevangen worden en geïnterpreteerd worden. Dit is immers de basisopzet van de FLARM. Enkel wanneer je de Flarm instelt op 'stealth mode' wordt dit beperkt. Deze mode zorgt ervoor dat je gegevens met niemand gedeeld worden, je krijgt enkel een waarschuwing wanneer er bostingsgevaar is op minder dan 10 seconden. Daarom wordt het afgeraden om de stealth mode te gebruiken.

De uitgezonden data is in eerste instantie relatief anoniem, enkel je Flarm radio-ID wordt mee uitgezonden. Standaard zal je dus op een tracker wel zichtbaar zijn, maar niemand zal weten wie je bent gezien je een random ID toegekend krijgt. Wil je van de eerder genoemde toepassingen zoals de flight log en range analyzer ge-

bruik maken, wil je dat vrienden je kunnen volgen via één van de track schermen, dan moet je je Flarm registreren bij OGN (<http://ddb.glider-net.org/>). Dit is een aparte registratie dan FlarmNet, beide gegevensbanken zijn niet gekoppeld.

Het registreren van je gegevens en het vrijgeven van de uitgezonden data heeft wel enkele gevolgen. Iedereen kan de vluchten bekijken en volgen. Luchtruim-overtredingen zouden ook gevolgd kunnen worden. Al is het moeilijk om gelijktijdig na te gaan of er eventueel radiocontact is met de luchtverkeersleiding. Bovendien maakt OGN gebruik van gegevens uitgezonden door het niet gecertificeerde FLARM-toestel, en is dus moeilijk bruikbaar als wettelijke bewijslast. Niettemin blijft de stelregel, respecteer het luchtruim.

Er zijn mogelijkheden om de informatie die je uitzendt aan te passen. De tabel hieronder geeft aan hoe zichtbaar je wel of niet bent op OGN (of andere tracking pagina's) met welke instellingen. Een aantal instellingen dienen op de FLARM zelf ingesteld te worden. Via standaard Flarm instellingen en zonder OGN registratie zal je via de trackers te volgen zijn, maar met een willekeurig identificatienummer zodat niemand eigenlijk kan weten wie je bent. Sinds firmware 6 vanuit de FLARM instellingen aangeven of je je signaal gebruikt wil kunnen zien door tracking pagina's of niet, en kan je ervoor zorgen dat je

Instellingen	Standaard	Full OGN	OGN privacy	Full Privacy
Flarm instellingen				
Stealth Mode	nee	nee	nee	nee
No-tracking	nee	nee	nee	ja
OGN instellingen				
Geregistreerd	nee	ja	ja	ja
No Track	uit	uit	aan	uit
No Identity	uit	uit	aan	uit
Resultaat				
OGN zichtbaar	ja	ja	nee	nee
Identificeerbaar	nee (anoniem)	ja	nee	nee
SAR mogelijk	ja (beperkt)	ja	ja	nee

helemaal niet te zien bent. Een aantal andere instellingen dien je aan/uit te vinken tijdens je registratie op OGN, en kan je later ook wijzigen. Zo kan je er bijvoorbeeld voor zorgen dat wanneer je liever niet zichtbaar bent op de tracking pagina, je gegevens toch nog bruikbaar zijn voor SAR doeleinden.

Om je FLARM instellingen te wijzigen kan je gebruik maken van de volgende tool, en kan je de aanpassingen via

het SD kaartje invoeren <https://flarm.com/support/tools-software/flarm-configuration-tool/>

Sébastien Mathieu



Vliegen met passagiers

Tijdens de laatste instructeursvergadering werd een wijziging doorgevoerd betreffende het vliegen met passagiers:

- vanaf 30 uur PIC (Indien PPL of CPL vergunning 15u), waarvan minimum 10u PIC na het behalen van de SPL of LAPL(S)-vergunning: samen vliegen met een andere piloot die aan dezelfde voorwaarden voldoet.
- vanaf 50 uur PIC (Indien PPL of CPL vergunning 25u): vliegen met passagier.
- Voor beide kwalificaties: checkvlucht met FI
- Geldige SPL of LAPL(S)-vergunning
- Voldoen aan de permanente ervaringseisen: Indien men een passagier wil meenemen aan boord, moet men in de periode van de laatste 90 dagen voorafgaand aan de vlucht minstens 3 starts/landingen hebben uitgevoerd als PIC (Pilot in Command).
- PIC zit steeds vooraan.

Belangrijk

De PIC (pilot in command) is de verantwoordelijke voor gans de vlucht. In geval van een lucht-ruimovertredding, is hij de verantwoordelijke.

Theo Stockmans

50km voor het sportbrevet

De 50km overlandvlucht voor het zilveren FAI (1) brevet is één van drie proeven voor dit brevet. De andere proeven zijn de 5 uur duurvucht en de 1000m hoogtewinst.

Deze proef staat volledig los van de overlandvlucht voor het behalen van je zweefvliegvergunning.

De FAI voorwaarden voor de 50km:

- het type van zweefstoestel is vrij
- men moet alleen aan boord zijn
- de radio mag alleen om veiligheidsredenen gebruikt worden (bv om op een ander vliegveld te landen)
- de vlucht moet gevlogen worden met een door de FAI goedgekeurde logger
- in de vlucht moet er tenminste één rechte lijn zijn van minstens 50 km. Dus een heen en terug van 25 km is niet geldig
- bij een luchtruimschending is de vlucht niet geldig
- het moet geen opgegeven proef zijn, maar het mag

Enkele belangrijke punten

Bij ons wordt bijna altijd Opglabbeek genomen. Dit is 53,5 Km van ons vliegveld. Maar opgepast, als je ontkoppelpunt bv 5Km ten oosten van ons vliegveld ligt, dan is Opglabbeek geen 50 Km meer ver. Dus om zeker te zijn, vlieg je een opgegeven proef. Met een op voorhand gedeclareerd vertrekpunt en een op voorhand gedeclareerd keerpunt. Die twee punten moeten wel (tenminste) 50 Km uit elkaar liggen.

Je mag tijdens de vlucht buitenlanden. Als er maar één recht stuk van 50 Km in voorkomt, is de vlucht geldig. Bv: je rondt Opglabbeek en landt daarna buiten in Zwartberg. Dan is de proef geldig.

Deze proef moet niet noodzakelijk vanuit Goetsenhoven gevlogen worden. Het mag zelfs in het buitenland. De FAI sportcode is geldig in gans de wereld.

De proef moet achteraf goedgekeurd worden door een sportcommissaris, dus niet door een instructeur. Daarna wordt ze gehomologeerd door de sportcommissie van de KBAC (2).

Clubvoorwaarden:

- in bezit zijn van een geldige zweefvliegvergunning
- in bezit zijn van zijn 1000m hoogtewinst en 5 uur duurvucht
- minstens 25 uren solo
- toelating hebben van de instructeur met dienst
- uw vluchtvoorbereiding tonen aan de instructeur met dienst
- de vlucht zal worden uitgevoerd met een Ka 23

Zij die hun volledig zilveren brevet halen, krijgen tijdens onze jaarlijkse vleugeluitreiking een zilveren speldje uitgereikt. En daar mag men fier op zijn.

Heb je nog vragen, stel ze dan aan een sportcommissaris.

FAI: Fédération Aéronautique Internationale
KBAC: Koninklijke Belgische Aeroclub

Theo Stockmans



Sportcommissarissen

De sportcommissarissen in onze club zijn:

- Mattijs Cuppens
- Bart Huygen
- Sébastien Mathieu
- Andre Ruymen
- Yves Ruymen
- Theo Stockmans
- Luc Vandebeeck
- Piet Vanosmael

Symposium Liga



Luc bij zijn heropfrissing luchtruim



Koen, onze nieuwe HoT Liga, bij zijn eerste uiteenzetting tijdens de jaarlijkse instructeursvergadering te Oostmalle



Mattijs tijdens de "les" transponder



Sofie en Bart bij het klaarzetten van de Charron-prijzen

Bestuur sectie zweefvliegen

Voorzitter:	Mattijs Cuppens
Secretaris:	Johan Vanhoyland
Schatbewaarder:	Jan Waumans
AHoT:	Luc Vandebecck
Leden:	Rudi Coomans Eric Vandewalle Koen Pierlet Theo Stockmans

AHoT: verantwoordelijke voor de opleiding

Belangrijk

Sedert enkele maanden is Koen Pierlet HoT (Head of Training) van de Liga geworden. Of met andere woorden, verantwoordelijke voor de opleiding van alle clubs aangesloten bij

de Liga. In iedere club heb je ook een AHoT (Adjunct Head of Training). Bij ons is dit Luc Vandebecck.

Bv: als iemand bij ons zijn praktisch examen wenst af te leggen, doet Luc de aanvraag bij Koen, die dan een examinerator aanduidt. Na het examen maakt Luc de nodige documenten over aan Koen. Hij kijkt deze na en maakt ze over aan DGLV. Dit is in drie zinnen het uitgelegd.

Indien nog vragen hierover, stel ze dan aan Luc.

Theo Stockmans

SG-38

Johan heeft het geluk gehad om met dit toestel te kunnen vliegen en dan nog op een plaats die als de bakermat van het zweefvliegen mag genoemd worden.

Tussen 1938 en 1943 werden duizenden van deze toestellen gemaakt door verschillende firma's. Vooral omdat men op een goedkope manier aan zweefvliegen kon doen. In 1960 vlogen er nog 132 van deze toestellen in Duitsland rond.

Voor WO II bezat onze club ook een SG-38. Bij het uitbreken van de oorlog is die, naar ik vernomen heb, in beslag genomen door de Duitsers.

In onze club was dit ook het lestoestel. Tweezitters bestonden er niet. Het toestel werd achter een auto zonder dak (een décapotable) met een koord voortgetrokken. De instructeur zat achteraan in de auto en gaf de bevelen (stick naar) aan de leerlingen. Naarmate de leerling het vliegen onder de knie kreeg, reed de auto sneller tot wanneer het toestel in de lucht ging. Instrumenten stonden er bijna niet in. Sommige toestellen kregen een kleine romp in hout, in het Duits "boot" genoemd. Qua vliegeigenschappen kan men het vergelijken met een deltavlieger.

De Engelsen hebben in de beginjaren 1950 de Slingsby T38 gemaakt die was een versterkte kopie van de SG-38. Dit toestel had een maximum snelheid van 150 km/u

SG-38 vliegen vanop de Wasserkuppe

In oktober van vorig jaar kregen Katrin en ik de uitnodiging van een bevriende Duitse vliegclub om met hen mee te gaan SG-38 vliegen op de Wasserkuppe. Dat moest men ons geen twee keer vragen... Wie wil er niet eens een keer met zo'n historisch toestel vliegen?

De club die dat alles mogelijk maakt is de Rhönflug

Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe. Zij houden heel wat historische toestellen met veel liefde in topconditie en bovenal bieden ze in de maanden september en oktober zweefvliegclubs de mogelijkheid om een weekendje SG-38 te komen vliegen. Je moet wel heel lang (tot een jaar) op voorhand reserveren. Alle weekends in september en oktober 2017 zijn bij het schrijven van dit

Enkele eigenschappen

Spanwijdte: 10,41m
Vleugeloppervlakte: 16,00m²
Slankheid: 6,77
Vleugelprofiel:??
Romplengte: 6,28m
Hoogte: 2,43m
Leeggewicht: 125 kg (met boot)
Maximaal vlieggewicht: 210 kg
Vleugelbelasting: 13,1 kg/m²
Maximum snelheid: 60 km/u
Overtreksnelheid: ??
Minimum dalen: ± 1,5 m/s
Beste glijgetal: 10 aan ?? km/u

Theo Stockmans



Johan in de SG38

artikelje (februari 2017) reeds volgeboekt.

Daarnaast is de Wasserkuppe toch een beetje de bakermat van het zweefvliegen. Hier is al heel wat zweefvlieggeschiedenis geschreven. In het nabijgelegen museum kan je heel wat historische toestellen gaan bekijken. Zeker een bezoek waard. Trek er zeker een uurtje of twee voor uit.

Terug naar de SG-38 nu. Dit is eigenlijk een opleidings-toestel dat vanaf 1938 in grote getalen werd gebouwd en daardoor waarschijnlijk het meest verbreide opleidingstoestel van de jaren 40 was. De afkorting SG komt niet van "Schulgleiter" maar van de fabrikant "Schneider" in het plaatsje "Grunau". 38 komt van het jaartal 1938 waarin dit type toestel voor het eerst op de markt kwam. Om een idee te krijgen hoe zo'n toestel eruit ziet en hoe het vliegt, google je best een keer op internet. Er staan tal van filmpjes op van SG-38 vliegen vanop de Wasserkuppe. Eigenlijk kan je het het best vergelijken met een balk waar een stoel op gezet is en waarboven een paar vleugels gemonteerd zijn. Je zit letterlijk in de open lucht. Ik moet toegeven dat ik toch wel wat kriebels in de buik had toen ik klaar stond voor de eerste start.

Starten met de SG-38 aan de Wasserkuppe gebeurt met een "Gummiseil". Je wordt

als het ware met een elastiek de lucht in geschoten. Twee rijen van telkens 7 lopers ("Gummihunden") spannen de elastiek op. 4 anderen houden de SG-38 langs achter aan een touw tegen. Op aangeven van de starter beginnen de "Gummihunden" te lopen en bij het signaal van de starter wordt de SG-38 losgelaten en de lucht in gekatapulteerd. Je vliegt dan zo'n 20-30 seconden op een hoogte van zo'n 10 meter boven de grond. "Wahnsinnig geil" zeggen ze in het Duits.

We vonden het beiden een fantastische ervaring. We waren wel bekap op het einde van een vliegdag van het vele "Gummihund" lopen. Maar die vermoeidheid vergaten we meteen wanneer we terug blikten op de twee memorabele vluchtjes die we konden maken. Echt een unieke belevenis.

Misschien iets wat we met onze club eens een keer moeten proberen te organi-

seren. Voor de kosten moet je het niet laten. Je betaalt € 45 lidgeld en vervolgens € 5 per start. Daarvoor krijg je een unieke historische vliegervaring en veel lol in de plaats. Je moet wel met minstens 20 man/vrouwen zijn. Logies zijn geen probleem. Er is een jeugdherberg om te overnachten en in de buurt zijn er goede, goedkope, gezellige Duitse eetgelegenheden.

Tenslotte is de Wasserkuppe met zijn kwasi 1000m het hoogste punt van Hessen, waardoor je bij goed weer een prachtig uitzicht hebt. Ik zou ook nog haast vergeten te vermelden dat de fabriek van Alexander Schleicher (waarvan wij verschillende clubtoestellen hebben) aan de voet van de Wasserkuppe in Poppenhausen ligt. Ook zeker een bezoekje waard.

Moeten we gewoon een keer doen!

Johan Vanhoyland

Prestaties

Slaagden in het praktisch examen voor de zweefvliegvergunning

Stijn De Valck
Christophe Goemans
Michiel Heleven
Sarah-Maria Matthijs
Gerjan Vandermeulen

Behaalden de bevoegdheid TMG

Luc Vandebeeck
Piet Vanosmael

Slaagden in het theoretisch examen pri- vaat piloot motorvliegen (*)

Mattijs Cuppens
Danny Vandewalle
Eric Vandewalle

PS

Moesten er leden zijn wier naam niet voorkomt, laat het mij dan zo snel mogelijk weten.

(*) dit is een examen motorvliegen, maar behaald door leden van onze sectie

Theo Stockmans

Opleiding zweefvliegen

Een zweefvliegvergunning halen op slechts 2 jaar tijd, kan dat eigenlijk?

Zeven jaar geleden kwam ik voor het eerst in aanraking met het zweefvliegen. Mijn vriendin had toen nog in mijn ogen een niet alledaagse hobby die me wel aansprak, maar waar ik toen geen tijd voor kon maken omdat ik een overtuigd scout was. Mijn weekends waren al opgevuld waardoor er voor het leren zweven geen plaats was.

In 2014 ben ik afgestudeerd en gestopt met de scouts waardoor ik opeens wel de tijd kon vinden om te zweven. Eerlijk toegegeven kriebelde het al een tijdje. Ik ben in oktober gestart met de theorielessen. We waren toen met een klein groepje van 4: Peter, Jan, Artus en ik. In februari 2015 slaagde ik voor mijn examen en werd zo de allereerste leerling in de club die volledig binnen het ATO-regime mijn opleiding zou afwerken. Ik kreeg een toen nog 'onbekend' blauw boekje waarmee ik de instructeurs mocht verrassen. In het begin kende niemand het systeem al goed en moesten ook de instructeurs wennen aan de vernieuwde 'opleidingskaart'.

In 2015 was mijn grootste doel solo gaan. Ik vloog dan ook veel in de hoop snel op mijn eentje het Tiense luchtruim te mogen verkennen. Ook om die reden zette ik mijn allereerste verlof opzij om aan het zomerkamp te

kunnen meedoen. Hoe meer ik vloog, hoe dichterbij die eerste solo zou komen. Halfweg het kamp was het dan eindelijk zover, Jörgen durfde het aan om mij alleen te laten vertrekken en zag dat het goed was. Thermiek was er op dat moment al niet meer en ik kreeg in de lucht gezelschap van een luchtballon en 2 parapentes.

Vanaf dat moment kon ik solo-uren beginnen sprokelen om op tijd aan de vereisten om examen te mogen afleggen te kunnen voldoen. In 2016 werd mijn grootste zorg het uitvoeren van de verplichte overlandvlucht, maar het weer gooideroet in het eten. Het weer was zoals iedereen wel weet in een woord te omschrijven als rampzalig. De tijd tikte maar voorbij en de uiterste datum om mijn examen te doen (theorieresultaten vervallen na 2 jaar tegenvoor-

dig) kwam steeds dichterbij. In eerste instantie werd door Luc geprobeerd om leerlingen hun overlandvlucht te laten doen met een motorfalke vanuit St.-Hubert, maar ook dat bleek niet eenvoudig, boosdoener: het weer. Zo kwam het dat ik toch ongeruster werd dat ik mijn uiterste examendatum wel zou halen. En samen met mij vele anderen die al langer in opleiding waren, maar door de nieuwe wetgeving net als ik binnen de 2 jaar na de hernieuwing van hun theorie moesten slagen in het praktisch examen.

Op 24 december kreeg ik onverwacht een belletje van Sophie met de vraag of ik vrij was om mijn overlandvlucht te kunnen doen met Piet op de Ximango. Mijn voorbereiding lag al enkele week-ends klaar op mijn bureau, het kerstfeest begon pas 's avonds, dus ben ik meteen



Stijgen met examinator Dries Vangestel

in mijn auto gesprongen om vanuit Sint-Katelijne-Waver zo snel mogelijk in Goetsenhoven te staan. Deze kans kon en wou ik zeker niet laten liggen. Zo gezegd zo gedaan. Ik vloog met Piet een navigatie vanuit Goetsenhoven over Sint-Truiden naar Hasselt om daarna Zwartberg te ronden, terug over Hasselt, Sint-Truiden, een omweg langs Landen (min. 100km is min. 100km) terug naar onze thuisbasis, Goetsenhoven te vliegen. Er stond veel wind die dag en dat hebben we gevoeld op de terugweg. Hoewel ik er lang op gevloekt heb, heb ik uit deze overlandvlucht toch veel geleerd. Je beseft pas echt wat overlandvliegen inhoudt als je het eens doet. Met de Ximango die een motor aan boord heeft was het al opboksen tegen de wind, met een zwever zonder motor is dit dus zeker en vast niet te onderschatten. Het is niet omdat je ergens vlot geraakt, dat ook terugkomen even vlot zal gaan.

Status eind 2016: alle vakjes in mijn blauwe boekje afgevinkt, check; overlandvlucht, check; tijd om mijn examen aan te vragen! En zo kwam het dat ik op 22 januari 2017 voet aan wal zette in Weelde om mijn examen eindelijk

te kunnen doen. (Normaal gezien komt de examiner naar je thuisvliegveld, maar omdat we met z'n zovelen waren om nog examen te doen vóór half februari 2017 en de agenda's van de examinatoren ook goed gevuld waren, stelde ik zelf voor om naar Weelde te gaan voor mijn examen zodat dit zeker voor de vervaldatum van mijn theorie gebeurde.) Gelukkig zat het weer die dag mee. In Tienen bleef het die dag relatief hazy terwijl het in Weelde goed te doen was zolang de zon niet in het verlengde van de piste zat. Ik was blij dat ze voor mij een ASK13 (de OO-ZWU) gereserveerd hadden om mijn examen te doen, want dit toestel kent iedereen die in Tienen leert vliegen als geen ander. De extra moeilijkheid van examen doen op een vliegveld dat je niet kent was toch een extra stressfactor, maar na de eerste landing was deze stress zo goed als verdwenen. Landen op een piste waar je plek te over hebt is een voor ons als 'De Wouwers' ongewone extra luxe als je de 24 gewoon bent. Zo veel plaats, waar zet ik hem neer? Dries liet me even in het ongewisse tijdens de hele papierwinkel, maar op het einde kwam dan toch het verlossende antwoord,

ik was geslaagd voor mijn praktisch examen zweefvliegen. Die avond zijn we nog helemaal vanuit Weelde naar Hoegaarden gereden om mijn dossier bij Koen te kunnen afgeven zodat dit zo snel mogelijk aan DGLV kon overgemaakt worden.

Op dit moment, eind februari, is het nog wachten tot het papiertje eindelijk in de bus valt. Ik heb twee jaar lang elk vrij moment in het zweven proberen steken om toch te kunnen bewijzen dat het mogelijk is om in 2 jaar tijd je definitieve vergunning te halen (niet dat er een keuze was). Het is niet makkelijk geweest door een slecht jaar op vlak van weer, maar het is me toch gelukt. Nu de tijdsdruk voor het examen is weggevallen, kan ik het zweven echt als hobby bekijken en er alleen nog maar van genieten en blijven bijleren elke vlucht die ik doe. Natuurlijk zijn er nog veel doelen zoals bv. de startwijze lier op mijn vergunning krijgen, maar deze kan ik allemaal op mijn eigen tempo bereiken. Ik kan wel gerust zeggen, de zweefmicrobe krijg ik toch niet meer kwijt.

Stijn Devalck



Examens zweefvliegvergunning



Christophe maakt de riemen vast. Gerjan kijkt of hij het goed doet.



Sarah-Maria met examiner Dirk Roggeman



Gerjan aan de beurt



Michiel bij het instappen voor zijn examenvlucht



Na het vliegen... de administratie.

Algemene vergadering zweefvliegsectie

Zaterdag 21 januari 2017

Agenda

- Verwelkoming
- Controle der aanwezigen
- Activiteitenverslag 2016 en vooruitzichten 2017 en later
- Rekeningen 2016 en begroting 2017
- Milieu
- Vragen van de aanwezigen
- Verkiezingen
- Drinkje aangeboden door de sectie

Overzicht van de activiteiten:

- Tot 3 januari: Kerstkamp
- Tot 17 april: Radioles ism LUAC
- 19 januari: Vergadering zweefbestuur
- 23 januari: Algemene vergadering zweefvliegsectie
- 30 januari: Symposium Liga te Oostmalle
- 16 februari: Vergadering zweefbestuur
- 20 februari: Algemene vergadering club
- 21 februari: Herhalingsles luchtruim
- 4 maart: Vleugeluitreiking
- 22 maart: Vergadering zweefbestuur
- 19 april: Vergadering zweefbestuur
- 14-16 mei: Driedaagse met BBQ
- 24 mei: Vergadering zweefbestuur
- 11 juni: Bezoek uit Finland: oud-clublid Kai Arstila
- 21 juni: Vergadering zweefbestuur
- 4-8 en 11-15 juli: Zweefvliegkamp
- 7 juli: Bezoek 15^e Wing Melsbroek met kampdeelnemers
- 8 juli: Audit ATO door DGLV
- 23 augustus: Vergadering zweefbestuur

- 17 september: Start to Fly introductiedag
- 20 september: Vergadering zweefbestuur
- 24-25 september: Juniorenweekend Brassaat
- 22 oktober: Start lieractiviteiten
- 25 oktober: Vergadering zweefbestuur
- 26 november: Bijscholing instructeurs ATO
- 29 november: Vergadering zweefbestuur
- 10 december: Kerstmarkt 't Prieltje
- 20 december: Vergadering zweefbestuur
- 25-29 december: Kerstkamp
- 28 december: Kerstfeestje

Vliegen in binnen en buitenland

- Vinon (2 periodes)
- 4^e zomerkamp is succesvol
- Uitstap naar Traben Trarbach
- Winterkamp kent weinig succes

Eerste solo:

- Nick De Clippel
- Seppe Buysse

Eerste solo aan de lier:

- Jan Hendrickx

Praktisch examen zweefvliegen en zweefvliegvergunning

- Laura Lenaerts
- Jan Bruyninckx
- Astrid Coomans
- Michaël Matthys
- Jens Groeseneeke
- Glenn Hostens
- Brett Tobbyack
- Roel Trappeniers

Activiteiten binnenland

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sleepstart	1427	1223	981	1236	1201	1389	1193	1139	1181
Lierstart	5	142	31	45	131	132	196	297	189
Zelfstart								42	
								1478	1370
Zweefuren	948	838	838	1265	1230	1074	854	1201	962
TMG								10	96
Km overland	11687	13842	23078	10368	20841	12771	18648	24523	14229
Sleepuren	182	178	121	165		179	172	166	

Zilveren FAI brevet:

5 uur duurvlicht:

- Brett Tobback

1000m hoogtewinst:

- Stijn Devalck

Gouden FAI brevet:

3000m hoogtewinst:

- Mattijs Cuppens

Gouden "E" Brevet:

- Mattijs Cuppens

Vanaf 2018: 8,33 radio verplicht

Reeds uitgerust:

- SF-34 D-6932
- ASK13 D-6988
- ASK13 D-6901
- ASK-23 D-6953

Nog uit te rusten in 2017:

- ASW-19 D-6925
- ASK-23 D-2363
- Astir D-6955
- Sleper OO-PMB
- Lier
- Grondpost

Wat brengt 2017?

- 28 januari: Symposium Liga te Oostmalle
- 18 februari: Herhalingsles luchtruim
- 11 maart: Algemene vergadering club
- 24 maart: Vleugeluitreiking
- 3-5 juni: Driedaagse met BBQ
- 3-7 en 10-14 juli: zweefvliegkamp

Luc Vandebecck

Activiteiten buitenland

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sleepstart	64	64	168	118	146	174	155	151	61
Lierstart	95	124	0	66	188	98		43	19
Zweef uren	237	389	421	419	587	683	628	533	188
Km over land	11792	14601	15058	17032	24917	27852	34356	42042	29276

Totaal activiteiten

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aantal vluchten	1591	1587	1180	1465	1666	1849	1542	1672	1450
Zweef uren	1184	1227	1259	1265	1817	1757	1482	1734	1150
KM over land	23429	31006	38137	27400	44758	40623	53004	66565	43505
Sleep uren	182	178	121	165		179	152	166	

Gebruik tweezitters

		ASK-13	D-6988	D-6901	SF-34	D-6932
2010	starts		216	97		96
	uren		109:14	55:12		37:04
2011	starts		358	168		104
	uren		150:31	72:39		56:54
2012	starts		354	259		206
	uren		139:09	85:46		82:56
2013	starts		313	429		224
	uren		125:46	159:57		74:33
2014	starts		288	332		171
	uren		120:42	123:44		47:28
2015	starts		512	273		138
	uren		152:29	101:01		43:22
2016	starts		436	300		188
	uren		152:25	101:17		70:03

Gebruik eenzitters

		OO-ZOI Ka-8	D-6946 Ka-8	D-6906 Ka-6	D-6953 ASK-23	D-2363 ASK-23	D-6955 Astir	D-6925 ASW-19
2010	starts	38	85	35		46	23	39
	uren	33:36	53:35	60:14		46:14	39:11	104:03
2011	starts	7	80	28		54	29	45
	uren	3:34	61:03	37:19		59:35	39:38	68:34
2012	starts		50	23		77	26	26
	uren		32:38	33:11		70:11	30:59	64:28
2013	starts		122	16		59	25	22
	uren		57:38	20:02		43:59	33:03	59:31
2014	starts		208	65		30	47	11
	uren		94:53	45:31		19:32	36:16	38:27
2015	starts		110	23	39	89	25	9
	uren		61:25	12:56	36:59	49:37	39:41	24:29
2016	starts		54		94	91	27	24
	uren		42:19		43:50	50:09	22:39	29:55

Inzet toestellen per dag

maand	vlieg- dagen	2 zit	1	2	3		1 zit	1	2	3	4	5
	78	78	24	29	25		54	22	14	6	8	4
jan	3	3	3				3	3				
feb	4	4	2	2								
mar	4	4	1	3			2	2				
apr	6	6	1	4	1		5		1	2	1	1
mei	9	9	4	4	1		9	1	3		3	2
jun	2	2	1	2								
jul	19	19	1	3	14		15	9	2		3	1
aug	8	8	1	2	5		7		3	3	1	
sep	7	7	1	2	4		5	1	3	1		
okt	8	8	2	6			5	3	2			
nov	4	4	3	1								
dec	4	4	4				3	3				

Inzet toestellen per dag

maand	vliegdagen	1	2	3	4	5	6	7	8
	78	10	16	13	18	8	8	4	1
jan	3		3						
feb	4	2	2						
mar	4	1	1	2					
apr	6			1	2	1	1	1	
mei	9		1	1	1	3	1	2	
jun	2	1	1						
jul	19		1	5	8	1	2	1	1
aug	8			1	2	2	3		
sep	7	1		1	3	1	1		
okt	8	1	3	2	2				
nov	4	3	1						
dec	4	1	3						

Lieractiviteiten



Een probleempje met de radio oplossen. De radio werd vervangen door een reserve-exemplaar, en opgestuurd naar de fabrikant voor herstelling...



Af en toe wordt de lierkabel met de hand uitgerold...



Een mooi voorbeeld van het waarom van de ruime veiligheidszone rond de lierwagen. Na een kabelbreuk sloeg de lierkabel terug tot de hoogte van de stuercabine van de vrachtwagen, en ongeveer 10 meter naast de lier.

Hou dit in gedachten als je als kabelrijder of "bezoeker" aan de lier staat. Wanneer de motor gestart wordt, sta je dus best ofwel ruim achter de lier, of minstens 15 meter naast de lier. Beter nog is om IN de auto of cabine van de vrachtwagen te gaan zitten.

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 de redactie: cumulus@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@dewouw.net. Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- Microsoft Word (.doc en .docx)
- Rich Text Format (.rtf)
- ASCII tekst (.txt)

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
winterwerk**

Cumulus is het clubblad van de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, en verschijnt in maart, juni, september en december.

Niet-leden die zich willen abonneren kunnen zich wenden tot Theo Stockmans (theo@dewouw.net).

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Stijn Devalck
Michiel Heleven
Sébastien Mathieu
Theo Stockmans
Jan Waumans
Luc Vandebecck
Johan Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Johan Vanhoyland

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

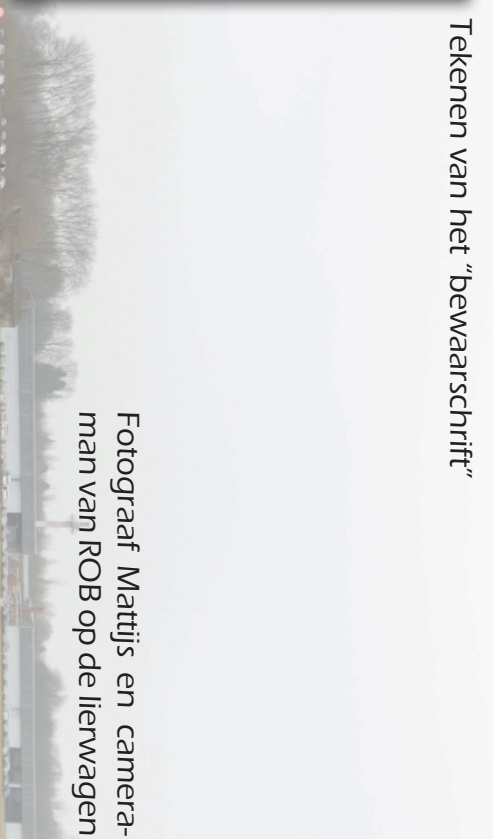
Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 016/76.66.96
email: theo@dewouw.net

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



Tekenen van het "bewaarschrift"



Fotograaf Mattijs en cameraman van ROB op de lierwagen



11 februari 2017

