

Symposium LVZC



Ook dit jaar vielen een aantal van onze leden in de prijzen op het symposium van de Liga.

Voor de Charron 2006 werden Jelle Vandebecck en Edouard valvekens respectievelijk 4e en 5e in de clubklasse (benelux). Sébastien Mathieu haalde een 3e plaats in de standaardklasse (benelux) en Theo Stockmans de 3e plaats in de renklasse én 5e plaats in de tweezittersklasse (beide benelux). Jelle Vandebecck werd ook 5e in de juniorenklasse.

In het klassement 'buitenland' haalde Theo de 1e plaats in de renklasse.

Jan Waumans mocht ook nog de 2e prijs in ontvangst nemen in de fotowedstrijd van de liga. Hieronder zie je de winnende foto van de Cheval Blanc...

Een volledige fotoreportage van het symposium kan je vinden in het fotoalbum op de website van de liga, www.lvzc.be



In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Milieu	3
WWW.winterwerk	4
Eindelijk solo	6
Technische controle	7
Proefkeuring DGL	8
Prestaties	8
Sportcommissie	8
Luchtkadetten	8
Nimbus 4DM	9
A.V. zweefvliegsectie	10
Beker Gerard De Praetere 2006	11
Voorwaarden clubtoestellen	12
Afstandsvluchten	13
A.V. De Wouw	14
Prikbord	16
Colofon	16

Foto coverpage

Eind december kwam de nieuwe Nimbus 4DM van Marc Ruymen aan.

Onder grote belangstelling maakte dit toestel zijn eerste vlucht in Goetsenhoven.

Woordje van de redactie

De zoete winter is voorbij. Al bij al viel het vliegen in de winter nog mee. Geen thermiek, maar wij hebben bijna ieder weekend kunnen vliegen. Het winterwerk aan onze toestellen viel best mee, enkel aan onze "witte" Ka13 was er meer werk dan voorzien. Maar onze technische controleurs zullen er wel voor zorgen dat hij tijdig in de lucht geraakt.

Dit jaar zullen twee onderwerpen onze werkzaamheden beïnvloeden: de technische controles door het Directoraat generaal Luchtvaart en ons milieudossier. Van dit eerste hebben wij reeds een voorsmaakje gehad in februari en bij het milieu zitten wij nog tussen het aperitief en het voorgerecht. Maar de club kennende, zullen wij ons er wel doorheen worstelen. Het zal ons allemaal veel arbeid en papierwerk kosten. Maar er zit niets anders op.

In de toekomst zal de beoefening van onze geliefde sport ons weer dieper in de geldbeugel doen tasten. Over het gebruik van een transponder en een radio 8,33 MHz wordt meer en meer gesproken. Eén oorzaak is het voor ons steeds krimpende luchtruim en daarbij komt nog dat het aantal gebruikers van onze "hemel" jaar na jaar stijgt. Wanneer deze toestellen verplicht gaan worden, staat nog niet vast, maar het zal geen tien jaar meer gaan duren. Maar begin alvast maar een provisie aan te leggen voor de komende vijf jaar.

Het steeds kleiner wordende vrije luchtruim maakt het de afstandsvliegers niet makkelijker. Daarom is het aan te raden om proeven uit te tekenen waarvan de benen niet door verboden zones lopen. Met het keerpuntenbestand van ons Vademecum en wat puzzelwerk, komt iedere overlandvlieger wel aan zijn of haar trekken. Maar begin er nu reeds aan. Ons seizoen is toch zo kort en het aantal goede dagen toch zo klein.

Hierbij wens ik jullie allen een prachtig en veilig vliegseizoen.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

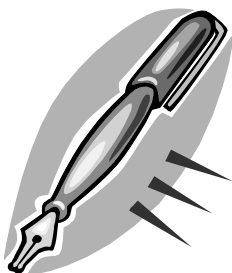
Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2007?

- ✓ Vleugeluitreiking
- ✓ Driedaagse van De Wouw
- ✓ Vlaamse Zweefvliegdagen

Activiteitenkalender

- ✓ **21 & 28 april:**
Vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **22 april:**
Vlaamse Zweefvliegdagen
- ✓ **30 april & 1 mei:**
Staff Weekend (samen vliegen met de luchtkadetten)
- ✓ **5 & 12 mei:**
Vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **26, 27 & 28 mei:**
3daagse van De Wouw met BBQ op zaterdagavond
- ✓ **2 & 3 juni:**
Hagelanddagen
- ✓ **6 juni:**
Vliegveld geopend (verjaardag van de koning)

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

03 juni 2007

Milieu

Defensie wenst dat iedere club die gehuisvest is op militair terrein, in het bezit moet zijn van een milieuvergunning. Dus iedereen (zowel burger als militair) moet voldoen aan de normen van Vlarem. Om dit te kunnen verwezenlijken heeft men in de schoot van het leger milieutechnische eenheden opgericht.

Op 13 december 2006 heeft onze club het bezoek gekregen van Commandant Jannes van de 8^{ste} Milieutechnische eenheid (MTE 8). Omdat onze club nog geen milieuvergunning bezit, is het zijn bedoeling om, samen met hem, er naar toe te werken.

Dit zal niet van een leien dakje lopen. We moeten nog vele hindernissen overwinnen.

Wat reeds vroeger gekend was:

- bouw van een nieuw tankplatform
- het saneren van ons huidig fuel platform
- zuiveren van ons afvalwater

Dit is nochtans verre van alles. Al onze (niet militaire) gebouwen moeten in het bezit zijn van een bouwvergunning. Enkel ons clublokaal en de hangaar privé motor hebben zulk een toelating. Voor de loods privé zweven en club zwevers moet nog een bouwvergunning aangevraagd worden.

Maar om een milieuvergunning te kunnen bekomen moeten wij in bezit zijn van een bouwvergunning, en omgekeerd.



Al onze gebouwen (ook militaire) zullen een inspectie moeten krijgen van de Tienese brandweer op gebied van brandveiligheid. Maar deze laatste vragen dan weer een goedkeuring van onze elektrische installaties van al onze (civiele en militaire) infrastructuur.

Bij een pre-inspectie door de brandweer en een elektricien werden ons reeds volgende aanbevelingen gemaakt:

- brandblussers in alle loodsen
- noodverlichting in alle gebouwen
- onze twee pistewagens liefst onder een afzonderlijk afdak
- alle gevaarlijke producten (aceton, white spirit, ...) in een afzonderlijk gebouw, slechts een kleine hoeveelheid (één liter) mag zich in onze werkhuisen bevinden
- de gasfles in onze caravan moet buiten staan
- verschillende elektrische leidingen moeten vervangen worden
- de teller in ons clublokaal moet vervangen worden

en deze lijst is verre van volledig. Al deze werken gaan onze club niet alleen veel geld kosten, maar ook enorm veel werk. **Maar er is geen weg terug.** Bij het eerste bezoek van MTE 8 zag Commandant Jannes geen onoverkomelijke problemen voor onze club.

Omdat ons Bestuur deze werken niet alleen aan kan, wordt aan een ieder van jullie gevraagd zijn steentje bij te dragen. In de schoot van onze club is het Rudi Coomans die deze problematiek van heel nabij opvolgt.

Omdat onze milieuvergunning wordt afgeleverd door de stad Tienen, zal Commandant Jannes op donderdag 29 maart hieromtrent een briefing geven aan de burgemeester van Tienen.

Deze tekst is slechts een (onvolledige) samenvatting van wat ons dit jaar te wachten staat. Voor meer inlichtingen kunnen jullie steeds terecht bij Rudi of mezelf.

Ons nieuw fuel platform

In oktober 2005 en ook in augustus 2006 werd ons dossier ingediend bij Defensie. Na herhaaldelijke telefoons, emails, ... zijn we nog niets verder.

Reden: de directeur van het 1^{ste} Regionaal Centrum voor Infrastructuur (IRCI) heeft ons langs omwegen, maar nooit officieel, laten weten dat hij opteert voor een semi-mobiele (bovengrondse) installatie. Nochtans zijn wij in de schoot van ons bestuur tot het besluit gekomen dat zulk een installatie veel duurder kost. En omdat de markt zeer beperkt is, hebben wij er slechts kunnen vinden in Florida (Amerika).

Wij gaan nu trachten om de directeur IRCI op andere gedachten te brengen zodat wij ASAP aan ons nieuw platform kunnen beginnen.



Theo Stockmans

WWW.winterwerk

Neen, WWW staat hier niet voor world wide web maar voor Waarom, Wat, Wanneer we winterwerk in onze club zo brood nodig hebben.

Waaaaaarom ????????

Eigenlijk is onze club te vergelijken met je eigen thuis. Zoals thuis is het nodig om het huis te onderhouden, kleine herstellingen te doen, te verfraaien enz. Soms zijn de werkzaamheden van meer ingrijpende aard, vb veranderingen aan de verwarming, nieuwe Boiler, aanpassen van de elektriciteit, dakwerken enz enz.

Ook al je apparatuur laat het nu en dan afweten, TV, frigo's, auto,

Stel dat daarbij morgen bij je thuis de milieu inspectie, de elektriciteitsmaatschappij ed, binnen valt en ons vraagt te voldoen aan de laatste normen en regelgeving.

We moeten er geen tekeningetje bij maken om aan te geven dat we maar beter snel onze mouwen oprollen en ook zoals thuis in onze club de handen uit de mouwen zullen mogen steken.



Waaaaaaaneer ??????

Daarbij heb je tijdens de lente, zomer en herfst zoveel werk met het werk, de kinderen, hobby's, (misschien zelfs nu en dan eens komen vliegen), op vakantie met het gezin, etc.

Blijft ons nog slechts de winterperiode en de kerst en paasvakanties en enkele weekends om hier en daar wat bij te klussen.

Waaaaaaat ?

We zouden de activiteiten op jaarbasis makkelijk op de volgende wijze kunnen inschatten:

Onderhoud zwevers : 9 toestellen

- ◇ Basis: wassen, smeren, keuren, monteren demonteren : 72 uur
- ◇ Herstellen ¼ van de vloot: 2 toestellen aan 150 uur 300 uur
- ◇ Kleine herstellingen, radio, flarm 20 uur
- ◇ Onderhoud van de aanhangwagens 80 uur

Onderhoud aan de gebouwen & accomodatie

- ◇ Verven deuren, daken en poorten, kuisen 100 uur
- ◇ Afrijden gras om de 14 dagen: 15 maal * 4u 60 uur
- ◇ Onderhoud van de parachutes, batterijen 20 uur
- ◇ Herstellingen elektriciteit, verwarming, water, ... 100 uur

Onderhoud van het wagenpark

- ◇ Smeren, herstellen,... 20 uur

Algemene activiteiten:

- ◇ Bijhouden administratie winterwerk, plank 40 uur
- ◇ Internet website: opzetten, wijzigen 200 uur
- ◇ Deelname aan vergaderingen, evenementenvoorbereiding 200 uur
- ◇ Milieu dossier 100 uur

Totaal aantal nodige uren >> 1000 uren

We zijn met 50 leden: ieder 20 uur winterwerk = 1000uur

We hebben nu twee mogelijke oplossingen:

We zitten goed in het geld en we laten alle werkzaamheden door professionele mensen uitvoeren:

1000 uur aan 40 Euro / uur = 40 000 Euro

Dit komt er op neer dat we de ticketten gaan verhogen met 40000 Euro/2000 starts ofwel 20 Euro extra. Ticket prijs: 42 Euro / start ofwel 27 Euro voor de zelfstarters.

We vinden de mensen niet bereid om deze verhoogde prijs te betalen, dus moet iedereen zijn steentje bijdragen ofwel 40 Euro per uur betalen voor ieder niet gepresteerd uur.

Eerlijk, zal je zeggen, toch slagen we er ieder jaar weer in om liever 12 Euro te betalen voor ieder niet gepresteerd uur, liever een paar componenten of materiaal te sponsoren dan echt werk te verrichten enz.

Resultaat is dat we jaar na jaar onze toestellen en accommodatie zien verloederen en als het zo verder gaat zullen we op een dag met een verplichte sluiting worden geconfronteerd.

Sommigen onder ons daarentegen werken zich uit de naad om uw veiligheid en die van de toestellen te garanderen, dikwijls ten koste van hun eigen familiale omstandigheden.

Wie ?

Velen onder ons vragen zich af: hoe kan ik dan bijdragen?

Wanneer worden activiteiten gepland?

Waarmee kan ik helpen?

Het antwoord is eigenlijk eenvoudig.

Werk moet je zien.

We zijn met zijn allen in staat om als het weer meezit de toestellen buiten te halen, alles klaar te stomen, een ganse dag plezier en leute te beleven en 's avonds alles netjes weer op te bergen.

Waarom als goede huisvaders en huismoeders, zonen en dochters slagen we er dan niet in wat werk te zien, met een paar mensen af te spreken, voor materiaal te zorgen of iemand van het bestuur of de technische cel te vragen voor gereedschap en materiaal, en samen deze vooropgestelde activiteit te klaren ??????

Het bestuur heeft reeds meer dan zijn handen vol met de nieuwe regelgeving, dagelijks bestuur, cursussen, opzetten van winterwerk activiteiten, evenementen, enz om de club vliegbaar en betaalbaar te houden.

Voor ieder toestel is een verantwoordelijke instructeur aangeduid met wie je afspraken kan maken. Voor accommodatie e.d. zijn Theo of de andere bestuursleden er om wat richting te geven.

Laat ons vanaf vandaag zelf de touwtjes in handen nemen en initiatief tonen. Neem vandaag nog contact met vb de instructeur van het toestel waar je volgend jaar graag wil op vliegen. Zet het toestel in orde, waaronder ook de aanhangwagen, toon pro-actief dat je ook meekan met bijvoorbeeld activiteiten aan waterleidingen, daken, elektriciteit etc.

In de club zijn we allen gelijk voor de wet, maar dit geldt dan zowel voor nemen als geven. Uit naam van het bestuur zou ik dan ook willen oproepen dat iedereen in de club minimaal zijn uren echt zou verrichten aan activiteiten die echt bijdragen.

Heb je nog verdere vragen of heb je ideeën hoe we dit beter kunnen aanpakken, stuur dan een mailtje naar johan@dewouw.com

Met dank bij voorbaat vanwege het bestuur.



Eindelijk solo



1 januari '07

Gehoopt om solo te gaan, maar het weer zat tegen. In Kessel-Lo stond er een stormwind en om het uur was er een regenbui. Ik was eigenlijk wel teleurgesteld, maar papa monterde me dan op door te zeggen dat ik mezelf niets te verwijten had, want het was écht te slecht weer.

2 januari '07

In de voormiddag was het zo'n mooi weer dat ik bij mezelf dacht: "kon het nu gisteren niet zo'n weer zijn?". "Gelukkig" bleef het niet duren en begon het te regenen.

7 januari '07

7:30

Yes, vandaag naar het plein, hopelijk mag ik solo!

10:00

Op Goetsenhoven aangekomen lijkt het weer toch niet zo denderend. De windzak staat strak gespannen en de wind staat toch een beetje cross.

12.00 (of toch zoiets)

Net een vlucht met papa erop zitten. De vlucht was goed, maar héél veel wind! Ik had zelfs de indruk dat we niet vooruitgingen!

Na de landing toch een beetje teleurgesteld omdat er vandaag geen solo in zal zitten.

16.00

Iedereen besluit om de warmte op te zoeken en ik besluit dat dit toch niet zo'n slecht idee is en ga mee (veel is er toch niet meer te doen).

Maar na 50 meter kijk ik nog eens om en ik zie papa die mij wenkt. Wat is er nu weer??? Als ik bijna terug ben hoor ik Koen nog zeggen "...en zij gaat dan 2 vluchten doen?". Aaaaaaaah, het angstzweet breekt me uit. "Papa wil mij nu toch niet lossen zeker?".

Toch wel. Eerst pruttelde ik nog een beetje tegen (raar hè, maar ik had echt schrik). Met klamme handen liep ik dan toch naar de ASK 13 die al in piste stond. Met knikkende knieën ben ik ingestapt en opeens zag ik iedereen terugkomen. Nog meer zenuwen! En ook nog onze Bompa die zijn camera was gaan halen.

Papa zegt nog tegen mij: "Ge gaat dat goed doen" en ik sluit de cockpitkap. De Piper start zijn motor (ik denk toch dat het de Piper was) en de kabel wordt ingehaakt. Ik open mijn remkleppen en de kabel spant op.

Nog een keer diep ademhalen en dan sluit ik ze, geef papa, die aan de vleugel staat, een

korte knik en de Piper komt in beweging. De ASK 13 komt los van de grond en ik ben "in de lucht". 200m, Tot hier gaat alles goed. 500m, De Piper "waggelt" met z'n vleugels en "klik" Sophie (ke) is helemaal alleen in de lucht.

Even bekomen van de sleep en dan zelf draaien en vliegen naar waar ik wil (lokaal natuurlijk). Ik denk bij mezelf: "velen zeggen dat ze tijdens hun eerste solo-vlucht gezongen hebben". Oké, dat gaan we zelf dan ook eens proberen. Het eerste beste liedje dat me te binnen schiet begin ik te zingen, maar dat bracht me te veel uit mijn concentratie zodat ik toch besloot te zwijgen. 250m, "YDM right hand downwind for runway 24" nu moet het ergste nog komen: de landing. Veilig aan de grond geraakt en alles is nog heel.

De tweede solo (je moet er nu eenmaal 2 doen hè) ging ook goed. Toch speelden mijn zenuwen me iets meer parten dan bij de eerste solo.

Om mezelf gerust te stellen ben ik dan maar tegen mezelf beginnen babbelen: goed Sophie, en dan nu naar rechts,... Ook deze solo hebben de ASK 13 en ik overleefd.

Terug in het clubhuis kreeg ik veel felicitaties. Ik besepte toen wel nog niet dat ik echt solo was, maar toch was ik nu "one of the guys" zoals Bart het zei.

23.00

Nu dringt het pas echt tot me door dat ik solo ben. Yes, yes, yes!!!



4 februari 2007

Het is al een paar weekends te ruig weer geweest en de afronding zat nog niet helemaal perfect, maar vandaag is de dag aangebroken. Na een lesvlucht met papa zegt hij dat ik op Ka8 mag vliegen. Ik weet niet waar ik het heb. Eindelijk!!! Wonder boven wonder was ik niet echt heel zenuwachtig. Ik was alleen een beetje ongerust omdat de Ka8 een totaal nieuw toestel is. Eens in de lucht was ik dolgelukkig en ik voelde me vrij als een vogel. Dit maal was mijn afronding perfect. Nu ben ik écht solo.

Bij deze wil ik toch nog Koen bedanken omdat hij zijn checkvlucht heeft afgestaan om mij solo te laten gaan. Natuurlijk ook bedankt aan alle instructeurs en in het bijzonder aan mijn papa die vele vluchten (letterlijk) achter mij heeft gezeten.

Sophie Vandewalle

Technische keuring

Vanaf september 2008 moet elk zweefvliegtuig ingeschreven in een Europees land een Easa Bewijs van Luchtwaardigheid hebben.

Dit moet door de lokale overheid uitgereikt worden, maw de DGL (Directoriaal Generaal van de Luchtvaart) in België.

Eerder is afgesproken dat wij vanaf september 2007 overgaan naar deze nieuwe keuring om in september 2008 volledig in orde te zijn.

Hoe dit alles moet verlopen krijgt stilaan vorm, 2 werkdagen per week zouden 2 officiële keurders van het bestuur der luchtvaart gedurende het hele jaar dit als taak krijgen.

Per week zouden dus +/- 10 toestellen gekeurd geraken. Een klein rekensommetje levert ons het volgende op: +/- 400 ingeschreven toestellen slopen al minstens 40 werkweken op, rekening houdend met een discontinu aanbod (wie wil zijn toestel midden in het seizoen laten keuren?), verlof (ook die van het bestuur hebben daar recht op), ziekte en/of andere oorzaken laten ons vermoeden dat dit moeilijk haalbaar zal zijn.

Ook de DGL is zich hiervan bewust, iedereen die voor september 2007 zijn toestel wil laten regulariseren kan nu al een aanvraag doen!



Wie zich geroepen voelt

Afgelopen maand zijn er twee proefkeuringen doorgegaan (vijf Ka8-tjes, een discus, een Ka6, een Twin Astir, 2x ASK13). Het bestuur heeft dit grondig aangepakt en heeft daarnaast toch begrip getoond voor onze situatie.

Alle toestellen zijn luchtwaardig bevonden, maar er is toch werk aan de winkel.

Enkele concrete opmerkingen:

- Niet alle reparaties en onderhoudswerken zijn terug te vinden in de levensloop (bv. herstellingen in de doek die zichtbaar waren)
- Roeruitslagen die niet stroken met de waarden ingevuld op het keuringsdocument. Gelukkig lagen ze wel binnen de opgegeven specificaties van het handboek.
- Splitpennen die veel te lang waren

Ik ken momenteel niet alle opmerkingen die gegeven werden. De toestellen die aangeboden zijn beschikten wel over een vrij volledige levensloop map.

Ondertussen weet iedereen welke documenten er zonder fout aanwezig moeten zijn.

Om dit nogmaals te onderstrepen zullen we een vergadering beleggen. Van zodra we alle resultaten hebben van de proefkeuringen, zullen diegenen die wensen uitgenodigd worden. De datum verschijnt dan ook op de website.

Mensen die winterwerk zoeken en zich graag verdiepen in papieren, aarzel niet. We kunnen altijd wat hulp gebruiken.

Walter Vandewalle

Proefkeuringen DGL

In zijn artikel over de technische keuringen, heeft Walter het over twee proefkeuringen gehad. Deze vonden plaats bij ons, in loods Zuid, op 06 en 07 februari. Omdat ze bij de Liga weten dat onze club over een ruime loods beschikt, werd ons gevraagd deze organisatie op ons te nemen.

zich vergewissen van het werk van deze beroepskeurders van DGL. Voor deze mensen, die vroeger zelden een zweeftoestel in handen kregen, was het ook iets nieuws.

Ook kwamen enkele van onze technische controleurs en eige-



Alle zweeftoestellen kwamen van andere clubs, zowel uit het noorden als het zuiden van ons land, zowel hout en doek als kunststof. Sommige werden reeds tijdens het voorafgaande weekend gebracht.

Omdat de keuringen door het Directoraat generaal Luchtvaart (DGL) een aanvang zouden nemen omstreeks 0900 uur, begonnen wij de loods leeg te maken vanaf 0700 uur. Onmiddellijk daarna kreeg de vloer nog een kuisbeurt en omstreeks 0830 uur was de hangaar klaar voor gebruik. Dinsdagmorgen viel de temperatuur nog mee, maar woensdag werd het ongetwijfeld de koudste dag van de maand, met zelfs sneeuw.

Maar de stemming was bij iedereen goed en zo ging de tijd ook sneller vooruit. Het dossierwerk gebeurde in het verwarmde bar-lokaal van deze loods.

Omdat onze burens, de Luchtkadetten, eveneens voor deze keuringen staan, kwamen ook zij

naars van zweeftoestellen een kijkje nemen. Links en rechts kan men toch een ietsje meer te weten komen, en daarbij heeft het hun ook wat meer zelfvertrouwen gegeven.

Maar na de twee keuringsdagen bleek iedereen tevreden. Grote fouten werden er niet vastgesteld en alle vliegtuigen werden luchtwaardig bevonden. Er waren wel een paar kleine opmerkingen, maar die zullen later met de technische controleurs van de Liga besproken worden.

Ook al onze toestellen, zowel privé als club, zullen deze technische inspecties moeten doorstaan. Maar echt schrik moeten wij er niet voor hebben.

Langs deze weg wil ik dan ook iedereen bedanken die zijn steentje heeft bijgedragen voor deze feilloze organisatie.

Theo Stockmans

Prestaties

Gingen solo

Tom Ponsaerts
Sophie Vandewalle

Slaagden in hun theoretisch examen

Geert Demaegd
Jos Lambrechts
Jean Pierre Perron
Tom Ponsaerts
Mathias Ruymen
Tina Van Belle
Tom Vanthienen

Bekomt de bevoegdverklaring "vliegen met passagiers"

Herman Moens

Sportcommissie

Bevoegdverklaring "hulpinstructeur"

Sofie Beckers

1000 m hoogtewinst

Christiane Gobert

Luchtkadetten

De luchtkadetten zullen in 2007 opnieuw 10 zaterdagen vliegen. Ook zijn er 2 weekends voorzien waarop we samen met de instructeurs van de kadetten zullen vliegen.

De planning is als volgt:

21/04	WE 01	
28/04	WE 02	
30/04 – 01/05		SAMEN
05/05	WE 03	
12/05	WE 04	
08/09	WE 05	
15/09	WE 06	
22/09	WE 07	
29/09	WE 08	
06/10	WE 09	
13/10	WE 10	
20/10		SAMEN

Nimbus 4DM

Op 04/02 laatstleden, had, op ons vliegveld, de maidenflight plaats van het open klasse zweeftoestel Nimbus 4DM van Marc Ruymen.

Dit Duitse toestel is van de hand van Klaus Holighaus, vader van de huidige zaakvoerder van Schempp-Hirth, Tilo. Nimbus 4 staat voor het type, D voor twee-zitter en de M voor zelfstarter. Dit toestel bestaat ook zonder motor of met een "thuisbrengertje". De eenzitter-versie kan ook besteld worden.

De Nimbus 4DM is de opvolger van de Nimbus 3DM. Het is uitgerust met een 60 PK sterke Solo-Motor type 2625, die ook in de Janus CM en Nimbus 3DM kwam. Het toestel kan ook opgesleept worden of met de lier starten. Met een maximum tankinhoud van 44 liter, kan het toestel 300 km overbruggen, in zaagtandvlucht zelfs 700 km. Het toestel verbruikt ongeveer 21 liter/uur tegen een gemiddelde snelheid van ± 140 km/uur.

Om met dit toestel te mogen opstijgen moet men, in België, in het bezit zijn van een motorlicentie (zoals Eddy De Reys) of van een Duitse motorzweeflicentie (zoals Yves Ruymen). Indien men zich echter laat opslepen door een sleeptoestel of opstijgt met een lier, dan volstaat een gewone zweefvlieglicentie. Het sleeptoestel moet wel toegelaten zijn voor het slepen tot 850 kg.

Onze huidige slepers zijn beperkt tot 650 kg.



Vliegen met zulke toestellen vergt wel enige aanpassing. Wegens de grote spanwijdte (26,50 m) verloopt het bochtenwerk wat traag. Zowel het in als uit bocht gaan gebeurt met volledig voetenstuur. Maar deze toestellen zijn vooral geschikt voor het dofijnvliegen. M.a.w. recht doorvliegen, optrekken waar het stijgt en verder vliegen. Dus bij thermiekrijke dagen wordt er niet veel gespiraleerd. Zo kunnen er met een glijgetal van ± 60 , aan 110 km/uur, heel wat kilometers afgevlogen worden.

De maximum snelheid bedraagt 285 km/uur. De minimum daalsnelheid bedraagt 0,50 m/s aan 90 km/uur.

Bij het wedstrijdvliegen heeft de FAI het maximum gewicht beperkt tot 850 kg. Hierdoor kan er maar weinig waterballast meegenomen worden.

Theo Stockmans



Algemene vergadering zweefvliegsectie

Activiteiten in 2006

- 29 januari: groot kampvuur met jenever aan de RWY 35
- februari: jaarlijks symposium van de LVZC
- maart: vleugeluitreiking
- maart: herhalingsles luchtruim, introductieles FLARM
- 22 & 23 april: deelname aan de Vlaamse Zweefvliedagen, georganiseerd door de liga
- 1 mei: experiment - samen vliegen met de luchtka-
detten.
- 13 mei: voetbalmatch (dit jaar zonder ongevallen)
en BBQ
- Mei: zwemmen in Aqualibi (ipv. Afvaart Dijle we-
gens slecht weer)
- 3-5 juni: 3-daagse van De Wouw. 3 vliegbare da-
gen, waarvan slechts 1 goede.
- 17-21 juli: zomerkamp zweefvliegen te EBTN met
BBQ op 21 juli
- 29 juli - 6 augustus: zomerkamp te Le Louroux. Dit
jaar slechts beperkte deelname
- 26 & 27 augustus: opendeurdagen 75 jaar De
Wouw
- 16 september: verjaardagsdrink met de omwonden-
den van het vliegveld
- 29 oktober: start van de theorielessen. 11 deelne-
mers waarvan 8 niet-leden.
- 23-31 december: winterkamp zweefvliegen te
EBTN

Andere verwezelijkingen in de loop van 2006

- ingebruikname en uitwerking van het intranet
- installatie WiFi toegangspunt in ons clublokaal
- aanschaf van PC-Met om een betere vluchtvoorbe-
reiding toe te laten
- installatie van FLARM in al onze clubtoestellen
- vernieuwing van de website met herintroductie van
het fotoalbum
- voorbereidingen voor het behalen van de milieu-
vergunning
- in de loop van het jaar: allerlei winterwerk aan in-
frastructuur en zweefstoestellen
- dit jaar geen grote kosten aan onze slepers, maar
een aantal facturen uit het verleden werden ver-
wacht en moeten nog betaald worden.
- uitbreiding van de kostenbesparende maatregelen:
winterstop voor een aantal toestellen om zo te be-
sparen op de BA-verzekering.

Er werden in 2006 ook enkele verjaardagen gevierd,
doch niet allemaal even uitgebreid:

- 75 jaar vliegclub De Wouw
- het vliegveld bestaat 85 jaar
- onze club is 20 jaar lid van de Tiense Sportraad

Wedstrijden

Kempencup (EBWE)

- Open/Renklasse: Theo Stockmans 1e plaats
- Standaardklasse: Sebastien Mathieu 8e plaats en
Yves Ruymen 34e plaats
- Belgisch Kampioenschap (EBSH)
- Open klasse: Theo Stockmans 10e plaats en Eddy
De Reys 13e plaats (op 16 deelnemers)
- 15m klasse: Yves Ruymen 11e plaats (op 12 deel-
nemers)

Kaiserwedstrijd (EBZW)

- deelname door Jelle Vandebecck, Griet Francart en
Jörgen Nuyts. Slechts 1 vliegdag maar die was on-
geldig.

Benelux wedstrijd (EBKH)

- Standaard klasse: Sebastien Mathieu 4e plaats (op
11 deelnemers)

3-daagse van De Wouw

- 1e - Jelle Vandebecck, OP 329 km op Silent 2,
1750 pt
- 2e - Sebastien Mathieu, OP 310,8 km op ASW19,
1554 pt
- 3e - Yves Ruymen, OP 310,8 km op Discus 2,
1438,9 pt

Gerard De Praetere

- 1e - Sebastien Mathieu op 5 juni: 8u06
- 2e - Theo Stockmans op 5 juni: 7u39
- 3e - André Ruymen op 6 juni: 6u36
- 4e - Edouard Valvekens op 17 juni: 6u22
- 5e - Jelle Vandebecck op 6 juni: 5u56

Vluchten 2006

Er werden 1101 vluchten gemaakt (inclusief wed-
strijden en Le Louroux). Dat is meer dan 250 vluch-
ten minder dan de vorige 2 jaren, en slechts bijna de
helft van het aantal vluchten dat we half jaren '90
maakten.

Solo's

- Geert De maegd
- Peter Vervliet
- Willem Bruelemans
- Mathias Ruymen (EBSH)
- Sofie Vandewalle (2007)

Leden

In 2006 waren er 56 betalende leden, waarvan 1 steunend lid (Marc Ruymen). Een 3-tal personen werden na 1 oktober lid en betaalden dus nog geen lidgeld. Dat brengt het totale ledenaantal op 59.

Voorstelling rekeningen boekjaar 2006 en budget 2007

Deze zijn ter inzage bij onze schatbewaarder. Hierin vallen vooral de hoge kosten op in verband met “het milieu” voor het saneren van de bodem, aanleg van een tankplatform en aanpassingswerken nodig voor het behalen van de milieuvergunning.

Objectieven voor 2007

- Isolatie werkhuis
- Verkoop ADA
- Behalen Milieuvergunning
- Winterwerk
- Uren voor kwalificaties clubtoestellen verlagen
- Zomerkamp?

Activiteiten:

- 6 + 7 februari: proefkeuring DGL

- 10 februari: restaurantdagen Logist
- 3 maart: herhalingsles luchtruim
- 10 maart: AV De Wouw
- 23 maart: Vleugeluitreiking
- 26, 27, 28 mei: Driedaagse
- 2 + 3 juni: deelname aan Hagelanddagen (initiatievluchten)

Verkiezing Raad van Beheer**Hebben in 2007 nog 1 jaar te goed:**

Johan Boon, Johan Vandewalle, Sébastien Mathieu, Theo Stockmans, Luc Vandebecck, Rudi Coomans en Jelle Vandebecck (reserve)

Uittredend en herverkozen in 2007:

Mattijs Cuppens, Jan Waumans en Eric Vandewalle

Verdeling van de bestuursfuncties

Hier is geen wijziging tegenover 2006.

Voorzitter	Mattijs Cuppens
Secretaris	Sébastien Mathieu
Schatbewaarder	Jan Waumans
Leden	Rudi Coomans
	Johan Boon
	Johan Vandewalle
	Eric Vandewalle
	Luc Vandebecck
	Theo Stockmans

De specifieke verantwoordelijkheden van sommige leden vinden jullie in het Vademecum of op de website van de club.

Mattijs Cuppens

Beker Gerard De Praetere 2006

Wegens een vergetelheid van mijnentwege, vinden jullie hieronder de uitslag van 2006.

Enkel de vluchten die langer waren dan 5 uur en ingediend werden op de Charron.line zijn weerhouden. Slechts één vlucht per piloot.

	datum	toestel	immatriculatie	piloot	Duur (in minuten)
1.	05/06	ASW 19	OO-YDV	Sébastien MATHIEU	481
2.	05/06	Ventus 2Cx	OO-YTS	Theo STOCKMANS	454
3.	23/07	Mini Nimbus	OO-ZMS	Andre RUYMEN	436
4.	05/06	Silent 2	OO-E91	Jelle VANDEBEECK	381
5.	06/06	Ka 8	OO-ZAR	Herman MOENS	322
6.	02/07	ASW 15	OO-ZBA	Rudi COOMANS	312
7.	05/06	Discus 2	OO-YMR	Yves RUYMEN	312
8.	06/06	ASW 15	OO-YVV	Eric VANDEWALLE	310

Voorwaarden voor het vliegen op clubtoestellen

Op de instructeursvergadering van 2 maart werden de voorwaarden voor het vliegen op de clubtoestellen herzien. De nieuwe voorwaarden werden door het zweefbestuur goedgekeurd op de bestuursvergadering van 20 maart.

Dankzij de nieuwe voorwaarden zal de doorstroming iets sneller verlopen en zullen de kunststof toestellen hopelijk ook opnieuw beter renderen.

ASK 13

- 1e en 2e solo

Ka 8

- Solo en checkvlucht op ASK 13

Ka 6CR

- Minimum 5 uur solo
- Checkvlucht met lierhaak op ASK 13

Overgangstraining plastic / solo SF 34

- Op het ogenblik dat een piloot 20 uur solo gevlogen heeft en de 'overgangstraining plastic' met succes afgerond heeft, komt hij in aanmerking om gelost te worden op de Mistral.
- Deze overgangstraining omvat minimum 5 vluchten met instructeur op SF34 (deze vluchten zijn tevens een onderdeel van de gevorderde opleiding "groene opleidingskaart").
- De overgangstraining wordt afgerond met een solo vlucht op SF 34.
- Na deze overgangstraining kan de piloot zijn checkvlucht afleggen voor de Mistral C.

Mistral C

- Minimum 20 uur solo
- Checkvlucht op SF34

Astir

- Minimum 25 uur solo
- Minimum 5 starts op Mistral
- Checkvlucht op SF34

ASW 19

- Minimum 40 uur solo
- Minimum 10 starts op Astir en Mistral samen
- Checkvlucht op SF34 (Check intrekbaar wiel en aandacht voor de 4 W's)
- Alvorens te vliegen met waterballast dient een briefing gevolgd te worden bij Piet of Luc

ASK13 met passagier

- Minimum 50 uur solo
- Passagierslicentie

SF34 met passagier

- Minimum 50 uur solo
- Passagierslicentie
- Jaarlijks minimum 1 checkvlucht op SF 34

Overland

- Zweefvlieglicentie
- Minimum 50 uur solo
- Duurvlucht 5 uur
- Hoogtewinst 1000m
- 3 doellandingen waarvan 2 met succes, de doellandingen moeten in het vliegboek door de instructeur
- afgetekend worden.
- 1e maal met akkoord van instructeur
- voor SF34: reeds 1000km overland gevlogen hebben met andere toestellen
- De 50 km vlucht wordt uitgevoerd op Ka 8 of Ka 6CR met toestemming van de instructeur

Alle kwalificaties en checks dienen door de instructeur afgetekend te worden op de plank, opleidingskaart en in het persoonlijk vliegboek.

Let wel: deze voorwaarden zijn minima. De instructeur die de checkvlucht afneemt kan steeds voor iedere piloot individueel beslissen of zijn niveau voldoende is om gelost te worden op een nieuw toestel. In sommige gevallen kan het nodig zijn dat een aantal extra vluchten nodig zijn alvorens de piloot gelost kan worden.



Ter illustratie: bovenstaande foto illustreert de blik van een instructeur die u allicht nog een paar vluchten extra zal laten maken...

Mattijs Cuppens & Eric Vandewalle

Afstandsvluchten

Op algemene aanvraag, enkele proeven waarvan de benen niet door een verboden verkeersgebied gaan. Men is niet verplicht deze proeven te vliegen

Proeven naar het noorden

105 km	1GOET _ 10OPG _ 1GOET
205 km	1GOET _ 20TEG _ 1GOET
303 km	1GOET _ 3KALI _ 3WESE _ 1GOET
422 km	1GOET _ 3KALI _ 1HASS _ 2VENL _ 1GOET
538 km	1GOET _ 3BOBE _ 1HASS _ 2VENL _ 1GOET
596 km	1GOET _ 3BOBE _ 1HASS _ 3KALI _ 1GOET

Proeven naar het zuiden

115 km	1GOET _ 10CIN _ 1GOET
208 km	1GOET _ 10LIB _ 10DIN _ 1GOET
300 km	1GOET _ 40SED _ 40MON _ 1GOET
423 km	1GOET _ 4SED _ 10CRL _ 10ORV _ 1GOET
501 km	1GOET _ 40VER _ 10CRL _ 10BOU _ 1GOET
591 km	1GOET _ 40VER _ 10CRL _ 40RETH _ 10CIN _ 1GOET

Opmerking

Een diamanten doelvlicht van 300 km mag maximum twee keerpunten tellen. Bij een diamanten afstands- vlucht van 500 km, zijn er dat maximum drie.

Zie ook de Cumulus van maart 2006.

Theo Stockmans



Algemene vergadering De Wouw—10 maart 2007

1. Welkomstwoord van de Voorzitter

Eerst en vooral heet ik iedereen van harte welkom op deze jaarlijkse Algemene Vergadering van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

De secretaris zal onmiddellijk overgaan tot de controle der aanwezigheden. Opdat deze vergadering geldig zou kunnen beraadslagen moet de meerderheid der leden aanwezig zijn.

2. Controle der aanwezigheden

Aantal: 128 Quorum: 64 Tegenwoordig: 83

De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe en ontslagnemende leden

Nieuwe leden: afroeping

Ontslagnemende leden: niemand

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2006

In uw uitnodiging stond vermeld dat dit verslag bij mij kon ingekeken worden. Omdat bijna niemand hiervan heeft gebruik gemaakt, veronderstel ik dat het verslag wordt goedgekeurd.

Het verslag wordt goedgekeurd.

5. Verslag der activiteiten 2006

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

Zweefsectie:

- vlieggampen in LE LOUROUX en GOETSENHOVEN
- verschillende leden gingen bergvliegen in het Franse Vinon
- deelname aan wedstrijden in EBWE, EBZW en de Belgisch Kampioenschappen te EBSH

Motorsectie :

- verkoop PH-EAL
- bergvliegsessie te Sion (Zwitserland)
- uitstap naar Koblenz

Gemeenschap :

- behandeling van onze milieuproblematiek.
- activiteiten "75 jaar" bestaan van onze club

2006 in cijfertaal

- 1054 uren motorvliegen + 128 uren slepen
- 1149 uren zweefvliegen
- 1188 starts met een zweefvliegtuig
- 18.000 Km overland

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2006

- a. Motor
- b. Zweven
- c. Brandstof
- d. Gemeenschap

7. Budget 2007

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2006

Jan Paesen en Jan Hendrickx

9. Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2006

Er is decharge

10. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2007

Tom Ponsaerts en Wilfried Hoylaerts

11. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

Bart Huygen en Bart Placklé

12. Statutaire verkiezingen

a. Zweefsectie :
niemand

b. Motorsectie :
is uittredend en herverkiesbaar: Maarten VIJVERBERG

c. Onafhankelijken :
is uittredend en niet herverkiesbaar: Bart LISMONT
Nam ontslag wegens persoonlijke redenen: Andre RUYMEN

Ik heb twee nieuwe kandidaturen ontvangen: Griet FRANCART en Jan HENDRICKX

Bart LISMONT maakte deel uit van ons bestuur sedert 2001. Gedurende deze periode was hij verschillende malen ondervoorzitter sectie motor en konden we vooral op hem rekenen als specialist informatica.

Andre RUYMEN is in ons bestuur gekomen in 1994, dus nog iemand uit de vorige eeuw. De laatste twee jaar nam hij de functie waar van schatbewaarder. Maar gedurende dertien jaar lang kennen wij Andre, in de schoot van ons bestuur, vooral als iemand die bij besluitvormingen boven de twee secties stond.

Uitslag verkiezingen :

Motorsectie:

Maarten VIJVERBERG: werd verkozen

Onafhankelijken:

Griet FRANCART: werd verkozen

Jan HENDRICKX: werd verkozen

75 stemgerechtigden in het totaal.

13. Objectieven 2007

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

Zweefsectie:

- onze zweefstoestellen voorbereiden voor de technische controles door het Directoraat generaal Luchtvaart voor het bekomen van een EASA luchtwaardigheidscertificaat
- vliegekampen in EBTN en Le Louroux
- deelnamen aan verschillende wedstrijden waaronder Belgische kampioenschappen
- het isoleren van onze twee werkhuizen.

Motorsectie:

- opnieuw een stage bergvliegen in Sion
- 10 daagse vlucht naar Marokko
- individuele & club uitstappen
- motorrevisie OO-CRZ

Gemeenschap:

- behalen van onze milieuvergunning
- 2 + 3 juni: deelname aan de Hagelanddagen, organisatie van Tienen en Hoegaarden

14. Allerlei

a. Benzinebladen: zorg dragen bij het invullen

b. Vleugeluitreiking alles in

c. Luchtkadetten: programma, zie elders in de Cumulus

d. Ons vliegveld

Belang om een zeer goede verstandhouding met de stad TIENEN

Tijdens de laatste Tiense Kampioenenhulde, vorige woensdag, zijn wij niet in de prijzen gevallen, maar de naam van onze club werd wel het meest vermeld. William en mezelf hebben enkele initiatievluchten gegeven aan genomineerden.

- maaltijd Grootjans op 18 maart

- Kaas- en wijnavond op 30 maart georganiseerd door de Tiense Sportraad

e. Overzicht subsidies van de stad TIENEN

f. Milieu

- tankplatform

- milieuvergunning

- sanering

- briefing Burgemeester Tienen

g. Tieltse Rock

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

Onze club steunt deze organisatie door een paar initiatievluchten te schenken.

Theo Stockmans



Prikbord

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

€ 6,20 voor 1/4 pagina
 € 12,40 voor 1/2 pagina en
 € 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Griet Francart
 Johan Boon
 Walter Vandewalle
 Sophie Vandewalle
 Eric Vandewalle

Foto's

Mattijs Cuppens
 Jelle Vandebecck
 Jan Waumans
 Geert De Palmenaer

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

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

Verantwoordelijke uitgever

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

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnebrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows
- MS Works voor Windows
- MS Publisher
- Wordperfect voor DOS of Windows
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

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

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



Cumulus

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 13 Nummer 2
Van januari tot maart 2007**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden