



België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 20 nummer 1
Van januari tot maart 2014



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 20 nummer 1
Van januari tot maart 2014**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Pilot for a day



Op zaterdag 8 maart organiseerde onze club opnieuw een Pilot-for-a-day evenement. Zoals gewoonlijk waren alle plaatsen volgeboekt...

Winterwerk



De canopy van de Astir en SF34 werden grondig gewassen en gepolijst door Mattijs.



Ondertussen werd er ook hard gesleuteld aan de lier door Eric, Rudi, Johan en Dries.

In dit nummer Inhoud

Pilot for a day	1
Winterwerk.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Brevetten	3
Eerste 300km piloten	4
500 km vanuit Goetsenhoven	4
Prestaties	5
Sportcommissarissen	5
Theorie 2013.....	5
Eerste solo's van 2014	6
Solo's sinds 2005.....	7
De "Wouw" Tienen, 1934	8
Vliegveld	10
Milieu.....	10
Bestuur Zweefsectie	10
Bestuur Motorsectie	10
AV "De Wouw"	11
Toespraak vleugeluitreiking..	13
AV zweefvliegen	15
Aanpassingen luchtruim	17
Medewerkers 2013	18
Nieuwe plank.....	18
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

De solo's van het afgelopen jaar op de vleugeluitreiking.

Woordje van de redactie

Ons vliegjaar kent een bloeiende start. Niet minder dan zes solisten heeft onze sectie dit jaar reeds. En nog mooi verdeeld ook, drie meisjes en drie jongens. Dit is nog nooit gezien in de annalen van De Wouw. Ik hoop dat deze trend zich mag verder zetten.

Maar tevens hoop ik hoop dat deze kersverse solisten hun opgedane vliegervaring verder uitbouwen. Op regelmatige tijdstippen komen vliegen is hier de boodschap, zowel solo als dubbel in functie van de groene kaart. Tracht om zo snel mogelijk overal kruisjes te hebben. Want na 8 april 2015 gaat Europa zich ermee bemoeien en gemakkelijker wordt het niet.

Op zaterdag 15 maart hebben alle clubs van de Liga (min één) zich akkoord verklaard om verder te gaan met de ATO (Approved Training Organisation) Liga. Veel keuze hadden wij eigenlijk niet. Het handboek is bijna klaar, alleen de scherpe kantjes moeten er nog af. Daarna kan het ter goedkeuring aan DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart) voorgelegd worden, ten laatste op 8 april 2015.

Dit Europees opleidingssysteem gaat ons wat geld kosten maar vooral veel meer administratief werk vergen, zowel voor de leerlingen als instructeurs. Maar een weg terug is er niet.

Onze laatste Vleugeluitreiking was een schot in de roos. Het was toch reeds enkele jaren terug dat wij nog eens negentig deelnemers mochten verwelkomen. Zowel onze gasten als jullie, leden en familieleden, zullen zowel wat betreft de sfeer als de kwaliteit van ons driegangenmenu een positieve herinnering overhouden aan deze geslaagde avond.

In een vliegclub is vliegen natuurlijk het belangrijkste. Maar hierbij mag zeker het sociale aspect niet over het hoofd gezien worden. We moeten één groep vormen.

Nog een veilig en thermiekrijk 2014.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- › **5 – 11 april:**
Lierkamp Traben Trarbach
- › **07 + 08 + 09 juni:**
Driedaagse van de Wouw met BBQ
- › **30 juni – 11 juli:**
zweefkamp Goetsenhoven

De volgende werkdagen kan er gevlogen worden:

- › **Di 15/04:**
verjaardag Koning Filip
- › **Vr 02/05:**
militaire brugdag
- › **Vr 30/05:** idem
- › **Ma 10/11:** idem

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

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 juni 2014**

Brevetten

brevetten	D	E	F
	zilveren	gouden	diamanten
proeven	5 uur duurvvlucht	5 uur duurvvlucht	300 km doelvvlucht
	1000 m hoogtewinst	3000 m hoogtewinst	500 km doelvvlucht
	50 km afstandsvvlucht	300 km afstandsvvlucht	5000 m hoogtewinst

Enige uitleg:

Voorwaarden

5 uur duurvvlucht: een vrije duurvvlucht van 5 uur. Dus de sleep of lierstart telt niet mee. Als de startplaats en de landingsplaats dezelfde zijn, moet men geen logger aan boord hebben (maar het mag), anders wel.

Hoogtewinsten: het verschil tussen het laagste en het hoogste punt, en in die volgorde, van de vlucht. Deze twee punten moeten elkaar niet onmiddellijk opvolgen.

Bij de erkenningsdossiers voor de hoogtewinsten van 3000 en 5000 meter, moet er een calibratieverslag van de logger zitten. De calibratie moet gebeurd zijn oftewel vijf jaar vóór de proef oftewel twee maanden na de proef.

Bv: je wordt opgesleept tot 500m en je zakt terug tot 300m. Voor je hoogtewinst van 1000m hoef je daarna ergens eens tot 1300m te stijgen.

50 km afstandsvvlucht: het verschil in afstand tussen je startpunt (of lijn) en je verste punt (een rechte lijn) moet tenminste 50 km bedragen.

Voor zijn of haar eerste 50 km, wordt in onze club meestal de afstand Goetsenhoven-Opglabbeek (53,5 Km) gevlogen. Na Opglabbeek gerond te hebben, tracht men terug Goetsenhoven te bereiken. Dit laatste is niet verplicht, maar om praktische redenen, wel aan te raden.

Deze vlucht mag zowel een vrije vlucht zijn, als een doelvvlucht (of opgegeven proef).

300 km afstandsvvlucht: een vlucht vanaf een startpunt tot een eindpunt. Er moet geen keerpunt opgegeven worden, behalve het startpunt indien dit niet overeenkomt met het ont-koppelingspunt. Het eindpunt mag maar moet niet opgegeven worden. De afstand tussen het vertrekpunt en het verst bereikte punt moet minstens 300 km bedragen. Dit zegt de FAI sport-code. Om praktische redenen wordt in onze club deze vlucht gevlogen als een doelvvlucht van 300 km (zie hieronder).

300 km doelvvlucht: een doelvvlucht van tenminste 300 km. Dit kan door een gesloten omloop met slechts één keerpunt, dus een heen en terugvlucht. Oftewel een driehoek met een vertrek/aankomstpunt en maximum twee keerpunten. Deze vlucht geldt ook voor een 300 km afstandsvvlucht. Dus met zulk een vlucht heb je twee brevetproeven ineens. En dat wordt in onze club altijd toegepast.

Enkele voorbeelden: Goetsenhoven-Sedan-Montmédy-Goetsenhoven, Goetsenhoven-Longuyon-Goetsenhoven, Goetsenhoven-Opglabbeek-Bouillion-Goetsenhoven, of....

500 km afstandsvvlucht: zie tekst van 300 km afstandsvvlucht, maar 300 vervangen door 500.

In onze club wordt er een doelvvlucht van gemaakt. Je mag echter maar drie keerpunten gebruiken. De meest gevlogen proef vanuit Goetsenhoven: Goetsenhoven-Verdun-Mail-len-Bouillion-Goetsenhoven

Opgelet: als je een proef vliegt met twee of drie keerpunten, moeten deze minstens 10 km van elkaar liggen en mogen slechts eenmaal gebruikt worden. De vlucht moet ook rekening houden met het luchtruim.

Alle proeven moeten gevlogen worden met een door de FAI erkende logger. Het is ook toegelaten om met één vlucht bv twee brevetten te vliegen zoals 5 uren en 1000m.

Clubrichtlijnen

1000m: geen

5 uren en alle afstandsvvluchten: toestemming nodig van de instructeur met dienst, omdat het toestel voor de andere piloten die dag dan onbeschikbaar is maar tevens of de meteo gunstig is. Daarbij wenst de DDI ook te weten welke richting je uit vliegt.

50 km: minstens 50 uren solo en in 't bezit zijn van je 1000m hoogtewinst en 5 uur duurvvlucht. Je moet ook doellandingen gedaan hebben met het toestel waarmee je vliegt.

Alle dossiers moeten opge-maakt en ondertekend worden door een sportcommissaris en dus geen instructeur. De lijst van de sportcommissarissen in onze club vindt je elders in deze Cumulus.

Dit artikel is slechts een samenvatting van de officiële, internationale sportcode. Deze kun je vinden op de website van de FAI/ Documents.

Theo Stockmans

Eerste 300 Km piloten vanuit EBTN

Piloot	Datum	Afstand	Keerpunten		Toestel
			1	2	
Marc Ruymen	22/05/93	306	Menuchenet	Büllingen	Mini Nimbus
Andre Ruymen	10/07/94	360	Rethel (F)	Bastogne	Mini Nimbus
Theo Stockmans	14/08/95	302,6	Bütgenbach	Menuchenet	Pilatus B4
Yves Ruymen	04/08/96	302,6	Bütgenbach	Menuchenet	Astir
Luc Vandebecck	25/07/98	300,7	Fourmies (F)	Libramont	ASW 19

Dit waren de vijf eerste piloten die een “gehomologeerde” 300 km gevlogen hebben vanuit EBTN. Al deze proeven waren ook goed voor een diamanten doelvlicht.

Diamanten doelvlicht 300 km : maximum twee keerpunten en terug naar vertrekpunt.

Theo Stockmans

500 km vanuit Goetsenhoven

datum	Afstand (Km)	Piloot	Toestel	imm.	Krpt
25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5

OP: opgegeven proef

VV: vrije vlucht

* was een FAI driehoek (kortste been mag niet kleiner zijn dan 27% van de totale afstand en het langste niet meer dan 45% van de totale afstand). De keerpunten waren: Rethel (F) en Ulmen (D). Is de enigste 500km FAIΔ die vanuit EBTN werd gevlogen.

** Landde buiten op zijn tweede keerpunt (Bayreuth/D).

Alle proeven met maximaal drie keerpunten waren diamanten vluchten.

Al deze proeven werden ingediend op de Charron. Jullie kunnen die dus gemakkelijk terugvinden op de Charron.line, behalve de eerste.

Theo Stockmans

Prestaties

Gingen solo op:

- › **5 januari 2014**
Astrid Coomans
Jens Groeseneke
- › **26 januari 2014**
Christophe Goemans
- › **16 februari 2014**
Jan Bruyninckx
- › **23 februari 2014**
Sarah-Maria Matthijs
- › **8 maart 2014**
Maxine Van Molecot

Behaalde de bevoegdheid “Vliegen met passagiers”

- › Sophie Vandewalle

Slaagden in het theoretisch examen zweefvliegen

- › Marc Arijs
- › Aruna Cael
- › Christophe Goemans
- › Alexander Jans
- › Pieter Martens
- › Yentl Saerens
- › Stockman Yvan
- › Marc Vastmans



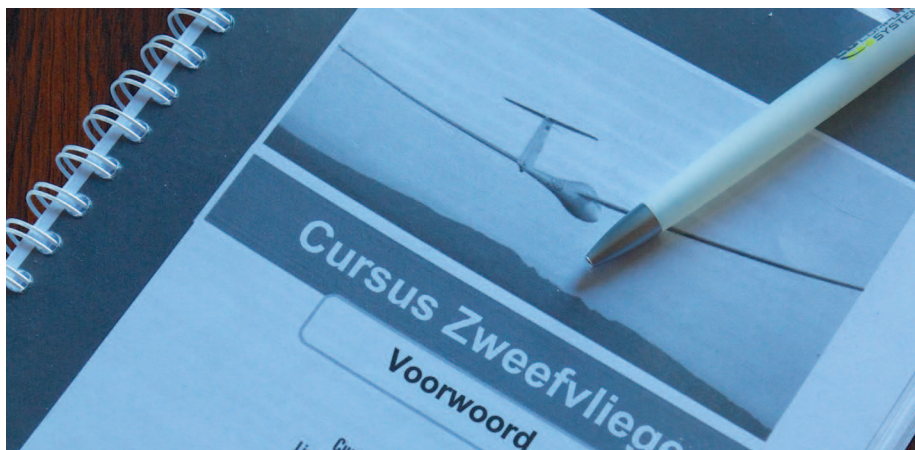
De zilveren badge

Sportcommissarissen

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

<u>Naam</u>		<u>Nummer</u>
CUPPENS	Mattijs	09/528
DE REYS	Eddy	98/459
HUYGEN	Bart	98/461
MATHIEU	Sébastien	98/462
RUYMEN	Andre	93/390
RUYMEN	Yves	93/392
STOCKMANS	Theo	86/315
VANDEBEECK	Luc	98/465
VANOSMAEL	Piet	98/466

Theo Stockmans



Theorie 2013-2014

Een aantal maanden geleden begon de theorie van het zweefvliegen. Bijna elke zondag kregen we les om 10 uur.

Eerst kregen we wat uitleg over wat de lessen inhielden en wat de bedoeling ervan was, meteen kregen we onze eerste les, dat was menselijke factoren. Die les ging de zondag daarna gewoon verder.

De volgende zondagen kregen we aerodynamica, instrumenten, met eo, technologie, 2 lessen vliegtuigbesturing, navigatie en ook 2 lessen reglementering (in die volgorde).

De laatste les voor het examen hadden we samen het examen van een paar jaar geleden opgelost, zo wisten we wat voor iets het examen ging zijn.

Op 21 februari 2014 was de grote dag: examen zweefvliegen, het was een lang examen en een tamelijk moeilijk (voor sommigen). De geslaagden kregen een diploma, voor de gebuisde is er een herexamen.

Brett Tobback

Eerste solo's van 2014

Op zondag 5 januari 2014 om iets voor 16 uur was het zover, André zei dat we solo mochten. We waren allebei best zenuwachtig en hadden ook wel in begin een beetje schrik om iets fout te doen maar we leven nog steeds, alles is dus goed verlopen. Dit moment zal geen van ons beiden nog vergeten. De 12de januari waren we weer beide op de club. Eerst hebben we allebei de vragenlijst over de Ka8 ingevuld. Daarna hebben ze de Ka8 gemonteerd (waarvoor nog eens dank aan iedereen die heeft meegeholpen) en een checkvlucht met de ASK13 gemaakt. En daarna voor de eerste keer op Ka8. Het was best eng. Rudi heeft Astrid geholpen en Theo mij. Alles is goed verlopen.

Astrid Coomans & Jens Groeseneeke

De 6 eerste solo's, nét voor de start:



Jens Groeseneeke



Astrid Coomans



Christophe Goemans



Jan Bruyninckx (jd)



Sarah-Maria Matthijs



Maxine Van Molecot

Solo's sinds 2005

Piloot	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14
Peter Agten	x									
Koen Declercq	x									
Herman Moens	x									
Wouter Vandewalle	x									
Nathalie Vandewalle	x									
Hanne Vandikkelen	x									
Willem Bruelemans		x								
Peter Vervliet		x								
Chris Vanderseypen			x							
Johan Vanhoyland			x							
Sophie Vandewalle			x							
Geert De Maegd				x						
Bart Geeraerts				x						
Tom Ponsaerts				x						
Jérémy Wouters				x						
Kai Arstila				x						
Jean Luc Vandebek					x					
Johan Vanderstegen					x					
Mario Maurano					x					
Ruben Michaux					x					
Senne Vandenputte						x				
Aaron Demeestere						x				
Maarten Coudenys						x				
Peter Knockaert						x				
Liesbeth Verheyen							x			
Vincent Verbiest							x			
Quentin Kint								x		
Julie Vanhoyland								x		
Dries Holsbeekx									x	
Stefan Nezic									x	
Ann Vanwittenbergh									x	
Laura Lenaerts									x	
Yentl Saerens									x	
Astrid Coomans										x
Jens Groeseneke										x
Christophe Goemans										x
Jan Bruyninckx (jd)										x
Sarah-Maria Matthijs										x
Maxine Van Molcot										x

Theo Stockmans

Zweefvliegen, De “Wouw” Tienen

Krantenartikel uit “L’aviation Belge/ Sports Echo van 12 april 1934, Vertaald door Ann Vanwittenbergh.

Wij hadden aan de lezers van “Sports-Echos” beloofd dat voor we hen een tour door het land zouden doen om zo een interessante en leerrijke gelegenheid te vinden om bij de verschillende zweefvliegclubs te stoppen die aan de Belgische vliegactiviteiten deelnemen. Zo is het ook gekomen dat wij reeds de kans hadden om met de vliegsectie zonder motor van Gent hebben kunnen praten en nog meer recent, met “Verviers-Aviation”. Vandaag zijn we op bezoek in Tienen en zeggen we een woordje over de zweefvliegclub “De Wouw”. Een club die goed gekend is in België en dat het geen echte roofvogel is, maar een kring van recente oorsprong, aangezien zij op 09 november 1931 in Tienen gesticht is.

De altijd door vliegactiviteiten gepassioneerde mijnheer Alfred Molinet, heeft, volgens zijn eigen mening, de vliegmicrobe doorgegeven aan zijn vriend Dokter Paul Moers. Samen zijn ze erin geslaagd om de nodige kernleden te verzamelen voor de vorming van “De Wouw”.

Het huidige bestuur bestaat uit:

- › Voorzitter: Luitenant-kolonel vlieger Pierre Froidard (1)
- › Ondervoorzitter: Dokter Paul. Moers
- › Secretaris: M. Alfred Molinet
- › Penningmeester: M. Marcel Molinet
- › Commissarissen: de heren J. Guillaume, Georges Nuyt, Evariste Pannecouque
- › Leden: veertien effectieve leden en zeven ervan nemen regelmatig deel aan de activiteiten.

“De Wouw” heeft het geluk gehad dat adjudant Guillaume (2) zich inschreef als hoofdlesgever en reserve adjudant Godart (2) als hulplesgever.

De kwaliteit is zeker meer waard dan de kwantiteit, en deze kleine groep amateurs heeft al mooie prestaties neergezet, ze heeft dus mooie vooruitzichten.

Het materiaal omvat: een Zögling en een Kassel 12A, en een lier gemonteerd op een Ford type T zorgt voor het omhoog trekken van de vliegers. Deze lier heeft de interessante eigenschap dat het een compacte kabelsnijder bevat en dus complete beveiliging heeft.

Zoals in alle andere Belgische zweefvliegclubs, zijn de financiële bronnen van de Tiense club spijtig genoeg erg beperkt, het is crisis...! en de club had zeker niet overleefd als er niet enkele zeer genereuze leden waren geweest die geld eraan besteed hebben zonder tellen. We denken niet dat we de namen van deze toegewijde leden moeten vermelden, want ze zijn even bescheiden als genereus.

De jaarlijkse bijdrage van de leden ligt vast op 200 frank en de nieuwe leden betalen een toetredingsbijdrage van 100 frank. Verder wordt voor elke vlucht, die met de lier start, een vergoeding van 2 à 2,5 frank gevraagd om de kosten van het olie-en benzineverbruik te dekken. En niettegenstaande de regelmatig, dalende financiële inkomsten, is de activiteit van de club groot. Dat is omdat ze, nooit tevergeefs, beroep doen op de toewijding van de kameraden, die niet alleen hun jaarlijkse bijdrage betalen, maar vooral met hun eigen inspanningen betalen door te herstellen en te

vervaardigen maar ook door het materiaal te onderhouden. Het is op deze manier dat de club erin slaagt om de administratiekosten, ontwikkelingskosten en transportkosten te dekken.

Daar moeten we nog aan toevoegen dat het militaire vliegveld van Goetsenhoven hun een magnifiek oefenterrein biedt en dat de loods voor de vliegtuigen zich in de hangar bevindt, dat eigendom is van de toegewijde secretaris.

De activiteit van “de Wouw” verminderd niet. Als bewijs hebben zij een erebord dat reeds vermeld: 7 A-brevetten, 3 B-kwalificaties, 2 B-brevetten en 2 C-brevetten (3). En een mooie prestatie geleverd door Georges Nuyt: hij heeft zijn brevet C behaald met 1uur 57min (11). Deze uitstekende vlucht kon worden uitgevoerd dankzij de welwillendheid van monitor Guillaume, die Nuyt toeliet om op zijn beurt te vertrekken.

We moeten ook opmerken dat dit succes bekomen is na heel weinig trainingssessies, die alleen de zondag plaats vinden. Aan de andere kant, hebben we aan de onderhoudswerken gemerkt dat het onderhoud van het materiaal perfect was. Dit is vooral te wijten aan M. Pannecouque, alias “Balbo” of in intieme kringen “as”, met zijn joviaal karakter. We vinden hem altijd bedekt met olie en modder, maar ook overdekt met sympathie en erkenning voor al zijn vrienden.

Het afgelopen jaar heeft “De Wouw” twee zweefvliegmeeTINGS georganiseerd, de ene in Waremmes, de andere in Genk. Dit was een sportief succes, maar was, naar gewoonte, maar een mager financieel succes.

Sinds 1931 gaat “De Wouw” regelmatig naar de wedstrijd in Hébronval ⁽²²⁾, georganiseerd door de Centrale Sectie van de Koninklijke Belgische Aëroclub. Onderstaande foto toont het vertrek van het konvooi in perfecte volgorde naar de “Colenhan” ⁽³³⁾. We zien onze gefotografeerde vrienden die zich aan de voet van de heuvel bevinden, voor de tenten die de keuken, de refter en de slaapzaal bevatten, zonder de ontvangstkamer te vergeten. Laten we iets discreter zijn dan de vrolijke echo’s die weerklinken tijdens de vallende avond door het kampement van de vrolijke Haspengouwse nomaden tot aan het punt van de onverschrokken Luikenaars en tot de ferme Gentenaars.

Om af te sluiten, willen we er op wijzen dat “De Wouw”, als ze zich soms amuseren, ze altijd hard werken. Het register van de vluchten vermeld inderdaad dat er in 1933 meer dan 500 zweefvluchten, met een afstand tussen de 500 en 800meter en een hoogte variërend tussen de 20 à 120 meter. En een nationaal record met 8 starten in 55 minuten door een ploeg van 5 man.

Wij hopen dat in 1934 dit record zal verbroken worden en dat de “Wouw” het zal verdedigen met alle bekwaamheid waarvan we zeker zijn dat ze er toe in staat zijn.

De heren Alfred Molinet en de Duitser Schultz hebben een heuse mechanische vogel (Coin Coin) met slaande wieken bedacht. We onthouden ons ervan om een gedetailleerde beschrijving te geven van dit nieuwe apparaat en om de technische karakteristieken te geven van de “Saint-Jean Geest” ⁽¹¹¹⁾.

Persoonlijke commentaar

Als men de cijfers en de namen weglaat, zou men denken dat, in grote lijnen, het over onze club gaat, anno 2014. Dus is er in de loop der jaren weinig veranderd over het reilen en zeilen in een vliegclub.

(1) was toen de militaire commandant van het vliegveld van Goestenhoven

⁽¹¹⁾ Georges Nuyt (militaire piloot) heeft die prestatie geleverd aan de Colanhan op dinsdag 06 september 1932. Het toestel was een Ka 20 (Kassel 20) en het was zijn eerste vlucht op dat toestel. Dit was niet eigendom van De Wouw, maar waarschijnlijk van de “Section centrale de vol à voile of vol sans moteur” van de Koninklijke Belgische Aëroclub. Tijdens zijn vlucht hadden de clubleden op de grond het woord “tenir” (volhouden) gevormd met lakens, dekens en andere stoffen. Na bijna 2 uur vliegen is de wind gaan liggen en moest hij noodgedwongen landen. Dit laatste heeft hij mezelf verteld op 31 januari 1990.

⁽¹¹¹⁾ het lag aan het einde van de straat “Rue du moulin Maisin” ten zuiden van Saint Marie Geest (in 1811 aangehecht bij Jean Jean Geest) Ik ben dat werkhuis of schuur nog gaan bezoeken rond 1990. Momenteel is het afgebroken of toch gedeeltelijk.

(2) deze twee adjudanten waren militaire piloten.

⁽²²⁾ Hébronval is een Ardeens dorpje gelegen op ongeveer zeven kilometer ten oosten van de Baraque Fraiture.

⁽³⁾ A brevet (of categorie A): de piloot moet een (glij)vlucht van 30 seconden uitvoeren, gevolgd door een normale landing.

B brevet (of categorie B): de piloot moet een (glij)vlucht van één minuut met twee bochten in de vorm van een “S”, gevolgd door een normale landing. Alvorens het brevet B te behalen, moest de kandidaat twee vluchten uitvoeren van ten minste 45 seconden elk.

C brevet (of zweefvliegbrevet): de piloot moet een duurvvlucht uitvoeren van ten minste vijf minuten, zonder hoogte te verliezen en gecontroleerd door een barograaf.

Deze brevetten komen uit de toenmalige sportcode van de FAI (Fédération Aéronautique Internationale)

⁽³³⁾ dit is een heuvelrug gelegen op ongeveer één Km ten noorden van Hébronval met een lengte van ongeveer één km en oost- west georiënteerd; de gemiddelde hoogte bedraagt 50 meter. Enkel met zuidenwind kon je daar helling vliegen. Anders werden het glijvluchten. Richting noorden werd er niet gevlogen. Op 13 mei 2001 ben ik buiten geland in het dorpje Verleumont, juist ten noorden van de Colonhan. Toen ben ik deze heuvelrug natuurlijk gaan verkennen. Hij was begroeid met hoge bomen.

Bijkomende info

Dokter Paul Moers, vanaf 1935 voorzitter van onze club, was niet alleen oogarts maar ook een specialist neus, keel en oren.

Theo Stockmans

Vliegveld

Zoals ik reeds gezegd heb tijdens onze laatste Algemene Vergadering en de Vleugeluitreiking, heeft Defensie ons vliegveld overgedragen aan het ministerie van Financiën/ Dienst Domeinen. Maar deze laatste heeft het dossier niet aanvaard omdat de saneringskosten te hoog liggen en omdat de uitbouw van een oefenterrein voor de Federale Politie, financieel te hoog is gegrepen. Tegenwoordig moet iedereen besparen.

Hoe het nu verder moet met de verkiezingen van 25 mei op de achtergrond, weet voorlopig niemand. In elk geval kan onze club verder vliegen. En dat is voorlopig het belangrijkste.

Wordt vervolgd

Theo Stockmans

Milieu

Op vrijdag 24 januari, kwam een afgevaardigde van het keuringsorganisme ATK langs. Danny Pollet en mezelf hebben deze keurder begeleid in de verschillende loodsen. Het lijvige verslag van deze keuring werd reeds aan onze club overgemaakt. Nu weten we eindelijk waar we aan toe zijn.

De uit te voeren werken zijn niet onoverkomelijk

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Rudi bij het herstellen van de poort loods privé



Danny Pollet samen met de keurder ATK

Bestuur Zweefsectie

Voorzitter: Luc VANDEBEECK
Schatbewaarder: Jan WAUMANS
Secretaris: Johan VANHOYLAND
Hoofdinstructeur: Eric VANDEWALLE
PR: Koen PIERLET
Verzekeringen: Griet FRANCAERT
Afgevaardigde Liga: Theo STOCKMANS
Rudi COOMANS
Sébastien MATHIEU

Bestuur Motorsectie

Voorzitter: Steven HAENEN
Schatbewaarder: Cédric MOYSON
Fuel: Maarten VIJVERBERG
Onderhoud: Paul VANHAESENDONCK
Danny POLLET
Gerry WERTELAERS

Algemene Vergadering "De Wouw"

Op 22 februari 2014

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.

2. Controle der aanwezigheden

Aantal: 121,

Quorum: 61,

Tegenwoordig: 91 (40 aanwezig en 51 volmachten)

De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe en ontslagnemende leden

Nieuwe leden: afroeping

4. Goedkeuring verslag AV 2013

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

5. Verslag der activiteiten 2013

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

Zweefsectie:

- › vliegekampen in Vinon, Bayreuth, Traben Trarbach en Wershofen
- › deelname aan wedstrijden in Weelde en het BK te EBSH
- › organisatie 14 daags vliegekamp te EBTN
- › halloweenwandeling
- › aankoop lier

Motorsectie:

- › herregistratie FGOFC naar OOCFC
- › herschildering OOCFC
- › schilderen & herwerken zetels OORAQ
- › revisie avionica OORAQ

Gemeenschap:

- › milieudossier sanering
- › problematiek vliegveld

2013 in cijfertaal (2011-2012-2013):

- 696 (684-653-704) uren motorvliegen + 179 (165-129-140) uren slepen
- 1757 (1265-1259-1817) uren zweefvliegen
- 1849 (1465-1180-1666) starts met een zweefstoel
- 40623 (27400-38137-44758) Km overland

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2012

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

7. Budget 2014

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2013

9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2013

Er is kwijting

10. Verlenen van kwijting aande beheerders voor het boekjaar 2012

Er is kwijting

11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2013

- a. (Motor) Lionel Guillou
- b. (Zweven) Siggie Bouvin

12. Objectieven 2014

In telegramstijl:

Zweefsectie:

- › organisatie zweefkamp van twee weken (30 juni – 11 juli)
- › organisatie "Be a pilot for a day" op 08 maart
- › vliegutstappen naar het Franse Vinon, en lie- ren in Duitsland, Wershofen en Traben Trarbach
- › overschakeling naar nieuwe vergunningen en ATO
- › onze ASK13 en ASK23 in een nieuw kleedje steken
- › vervanging motor OO-PMB

Motorsectie:

- › oprichting ATO
- › uitstappen naar ???

Gemeenschap:

- › elektriciteit loodsen
- › terras
- › vliegveldproblematiek

13. Het vliegveld

- › politieschool ?

14. Allerlei

- a. Benzinebladen: zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen.
- b. Vleugeluitreiking op vrijdag 14 maart, belang van grote aanwezigheid
- c. Luchtkadetten
- d. Milieu
 - Sanering
 - Electriciteit
- e. Pleinverantwoordelijke

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

Ik had graag één zwever en één motor gehad die in geen enkel bestuur zetelen of ook niet verkiesbaar zijn.

- a : (motor) Bart Lismont
- b. : (zweven) Jérémy Wouters

15. Statutaire verkiezingen

Daar het om personen gaat moet deze stemming, volgens de wet, geheim verlopen. Zelfs indien het aantal kandidaten overeenkomt met het aantal openstaande plaatsen.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. En in het bijzonder aan Bart Placké en Jan Hendrickx,

die ontslag hebben genomen.

Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

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

Werden verkozen voor een periode van twee jaar:

Motorsectie:	Cédric Moyson Danny Pollet
Zweefsectie:	Rudi Coomans Theo Stockmans
Onafankelijkken:	Steven Haenen Piet Vanosmael

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

Theo Stockmans



Gourmet-avond in de club op vrijdag 27 december 2013

Toespraak vleugelluitreiking

van 14 maart 2014

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugelluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De Wouw.

In het bijzonder gaat onze dank naar:

Burgemeester Marcel Logist en zijn echtgenote Nicole

de voorzitter van de Tiense Sportraad, de heer Freddy Noldmans.

de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, de heer Guido Sergeant en zijn echtgenote Judith

laten zich verontschuldigen: onze schepen van sport, Wim Bergé en Mia Depraetere en haar zoon Roland.

Ik wil nogmaals onze aanwezige clubleden met hun familie verwelkomen. Ook zij geven ontegensprekelijk een onuitwisbaar cachet aan deze vleugelluitreiking.

Ook dit jaar zal ik mijn toespraak beginnen met de toekomst van ons vliegveld. Trouwens zonder vliegveld bestaat deze vliegclub en ook dit feest niet meer.

Hoe zit het nu eigenlijk?

Omdat Defensie ons vliegveld operationeel niet meer nodig heeft, werd het terrein in november vorig jaar overgedragen aan de dienst Domeinen, een onderdeel van het ministerie van Financiën. Dit met de bedoeling om er een opleidingscentrum voor de federale politie te bouwen.

Maar enkele weken terug heeft financiën hierover een nega-

tief advies gegeven. In enkele kranten kwam dit item uitvoerig aan bod. Hoe het nu verder moet, met de verkiezingen in het vooruitzicht, kan niemand zeggen.

Maar het belangrijkste, onze club kan verder vliegen. En hiervoor gaat mijn dank in het bijzonder naar de stad Tienen met zijn burgemeester Marcel Logist en de voorzitter van de sportraad Freddy Noldmans. Steeds kon De Wouw op hun volledige steun rekenen. En dit liep niet steeds van een leien dakje, daar ben ik mij ten zeerste van bewust.

Een item dat ik ook vorig jaar heb aangesneden, is de oprichting van een ATO (Approved Training Organisation) of in het Nederlands: goedgekeurde opleidingsorganisatie en dit vóór 8 april 2015. Dus de tijd dringt. Zowel onze motor- als zweefsectie staan voor deze zware taak. Maar het moet van Europa anders mogen we geen opleiding meer geven. En zonder opleiding is een club niet leefbaar. De motorsectie zal trachten om in de schoot van onze club een ATO motorvliegen op te richten. De zweefsectie zal zich aansluiten bij de ATO van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, waarvan de stichtingsvergadering morgenvroeg, om 1000 uur, in Antwerpen zal plaatsvinden. De voorzitter van de Liga, Guido Sergeant, heeft hierdoor reeds een paar grijze haren bij gekregen.

Een magere troost: in de ons omringende landen zit men met even grote problemen. En alle overheden zijn het erover eens: men had het recreatieve vliegen erbuiten moeten laten, maar het kwaad is geschied.

Wat bracht ons het afgelopen jaar ?

Mijn vliegclub kon weer eens een jaar afsluiten zonder incidenten of ongevallen. En daar mogen we terecht fier op zijn. Ik durf dat niet hardop zeggen, want een ongeval is toch zo snel gebeurd. Dit is niet het werk van de voorzitter of de Raad van Bestuur of de instructeurs maar alle leden hebben hun steentje hiertoe bijgedragen. En dat mag ook eens in de verf gezet worden en waarvoor mijn oprechte dank.

Ons vervuild stuk grond werd eindelijk gesaneerd. En gelukkig werd er veel minder verontreinigde grond boven gehaald dan de studies uitwezen. Een meevaller mag af en toe ook wel eens.

De motorsectie heeft vorig jaar twee van haar toestellen in een nieuw kleedje gestoken. De zweefsectie van haar kant heeft buiten haar traditionele zweefkampen in Duitsland, Frankrijk en Goetsenhoven een lier aangekocht. Dit met de bedoeling om tijdens de wintermaanden aan democratische prijzen haar sport te kunnen beoefenen.

Nu enkele cijfers.

In totaal hebben onze leden 2632 uren gevlogen waarvan 875 motorvliegen en 1757 zweefvliegen. De zweefvliegers hebben ook in totaal 40632 Km overland gevlogen, of iets meer dan rond de wereld.

UITREIKING BEKER VAN VERDIENSTE

Deze beker werd geschonken door de Tiense Sportraad en wordt dit jaar voor de 9de maal uitgereikt. Deze trofee gaat naar één of meerdere personen die zich speciaal hebben ingezet voor onze club.

Hij gaat dit jaar naar Paul Van Haesendonck.

Gedurende 22 jaar was hij voorzitter/ schatbewaarder van de sectie motorvliegen. Paul heeft nu de fakkel doorgegeven aan Steven Haenen.

En gedurende de periode 1985 – 1989 was hij ook nog schatbewaarder van onze club.

UITREIKING VLEUGELS

Alle diploma's en trofeeën die tot hier toe werden uitgereikt staan natuurlijk in de schaduw van de uitreiking van de vleugels. Het is dan ook niet toevallig dat dit feest "Vleugeluitreiking" wordt genoemd.

Het zijn clubleden die het afgelopen jaar voor de eerste maal solo of alleen hebben gevlogen. Het is toch altijd een heerlijk gevoel om als boordcommandant, maar onder het waakzame oog van de instructeur, zoals een vogel door het lucht-ruim te vliegen, vooral de eerste maal.

Sedert onze vorige vleugeluitreiking hebben liefst zeventien leden hiervan kunnen proeven. Alleen al 6 dit jaar. Zulk een aantal is werkelijk een record voor onze club. En ze hebben het allemaal prachtig en veilig volbracht.

Ik hoop dat het niet bij deze solovluchten zal blijven. Regel-

matig komen vliegen is hier de boodschap. En vliegen is toch zo 'n mooie sport.

de SOLO'S:

Jan BRUYNINCKX

Astrid COOMANS

Ruben DELAURÉ

Christophe GOEMANS

Jens GROESENEKE

Dries HOLSBECKX

Laura LENAERTS

Sarah-Maria MATTHIJS

Stefan NEZIC

Yentl SAERENS

Maxine VAN MOLECOT

Michael VANDERHEYDEN

Wim VANDEWEYER

Theo Stockmans



Paul Vanhaesendonck ontvangt de troffee van verdienste



De 4 vrouwelijke solisten: Laura, Maxine, Astrid en Sarah-Maria



De tafel van de motorsectie



Enkele van de genodigden: Marcel Logist, Freddy Nolmans, Guido Sergeant en zijn vrouw Judith

Algemene vergadering zweefvliegen

25 januari 2014

1. Verwelkoming

2. Controle aanwezig

3. Activiteitenverslag 2013 & vooruitzichten voor 2014 en later

Solo's 2013:

- › Dries Holsbeeckx op 30 juni
- › Stefan Nezcic op 5 juli
- › Ann Vanwittenbergh & Laura Lenaerts op 7 juli
- › Yentl Sarens op 11 juli

Theoretisch examen:

- › Siggie Bouvin
- › Astrid Coomans
- › Tom Degeest
- › Jens Groeseneke
- › Willem Guilmet
- › Michiel Heleven
- › Michael Matthijs
- › Sarah-Maria Matthijs
- › Maxime Van Molecot
- › Ann Van Wittenbergh

Vergunningen:

- › Instructeur : Koen Pierlet
- › Franse zweefvliegvergunning : Julie Vanhoyland

Brevetten:

- › 1000 meter hoogtewinst : Maarten Coudenys
Julie Vanhoyland
Vincent Verbist
- › 50 km afstand : Senne Vandenputte
- › Zilveren "D" brevet : Senne Vandenputte

- › 3000 meter hoogtewinst :

Kai Arstila

- › 300 km afstand :

Mattijs Cuppens

- › 300 km doelvlucht :

Kai Arstila

Mattijs Cuppens

- › 500 km afstand :

Kai Arstila

Johan Vanhoyland

Evenementen:

- › 9 februari : algemeene vergadering zweefers
- › Februari : lieren in Goetsenhoven
- › 2 maart : "be a pilot for a day"
- › Van 14 tot 17 april Lieren in Wershoven
- › 18, 19 & 20 mei driedaagse met bbq
- › 1 tot 12 juli 2e zweefkamp te Goetsenhoven
- › 31 augustus : "be a pilot for a day"
- › September : Lieren in Traben Trarbach
- › 27 oktober : start Theorielessen
- › 16 november : Halloweenwandeling
- › Radiocursus
- › Kerstkamp

Wat brengt 2014?

- › Zweefvlieg Symposium Liga op 1 februari te Oostmalle
- › Herhalingsles Luchtruim op 15 februari ?
- › Algemene vergadering De Wouw op zaterdag 22 februari

- › Vleugeluitreiking op vrijdag 14 maart

- › Tienen sport ?

- › Driedaagse 7, 8 & 9 juni

- › 30/6 tot 4/7 en 7/7 tot 11/7 4e zomeropleidingskamp

- › Radio cursus in het najaar

- › Opstarten Lieren in Goetsenhoven

- › Aansluiten bij Liga ATO

- › EASA vergunningen vanaf april 2013.

Zweefers

- › Wij doen geen grote kosten meer aan hout en doek éénzitters.
- › We zoeken nog een bijkomende ASK-23 om de Ka-6 te vervangen.
- › De nieuwe EASA vergunningen zullen de inzet van een TMG door de club noodzakelijk maken.
- › De ASK-23 is in Slovenië voor een nieuwe gelcoat
- › De ASK-13 D-6988 ondergaat een grote revisie.

4. Rekeningen 2013 & begroting 2014

5. Vragen van de aanwezigen

6. Verkiezingen

Werden verkozen voor een periode van twee jaar: Rudi Coomans, Sébastien Mathieu en Theo Stockmans.

Luc Vandebecck

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Aantal vluchten	1591	1587	1180	1465	1666	1849
Zweefuren	1184	1227	1259	1265	1817	1757
KM over land	23429	31006	38137	27400	44758	40623
Sleepuren	182	178	121	165		179

Gebruik tweezitters:

		D-6988 ASK-13	D-6901 ASK-13	D-6932 SF-34
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

Gebruik éénzitters:

		OO-ZOI Ka-8	D-6946 Ka-8	D-6906 Ka-6	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

Aanpassingen luchtruim

Voor het nieuwe zweefvliegseizoen zijn er geen grote wijzigingen aan het luchtruim tegenover vorig jaar.

Een aantal gecontroleerde gebieden zijn van naam veranderd: de Liège Vectoring Area heet nu gewoon TMA, en een aantal TMAs van Brussel zijn CTA's geworden. Voor de rest zijn hun grenzen ongewijzigd dus voor ons maakt dit verder niet zoveel uit.

Wat wél nuttig kan zijn voor ons is een kleine aanpassing van de begrenzing van de Low Flying Area's Golf 1 en Golf 2 Noord in de buurt van Zolder. Het hoekje van de (vroegere) TMA 6 en 9 van Brussel dat vroeger naar het oosten uitsprong tot vlakbij het parcours van Zolder, is na 5 jaar onderhandelen met Belgocontrol eindelijk weggewerkt.

Op onderstaande kaart zie je de oude begrenzing in zwarte

onderbroken lijn, en de nieuwe begrenzing van de LFA G1 in lichtgrijs gearceerd.

De zuidelijke grens van LFA G2N is door de verplaatsing van dit punt ook lichtjes naar beneden opgeschoven (donkere volle lijn op de kaart).

Dit is slechts een kleine aanpassing, maar het maakt de terugkeer vanuit de kempen toch iets makkelijker.

De nieuwe luchtruimbestanden van de Liga zijn in de maak, maar ik vermoed dat ze pas tegen eind april beschikbaar zullen zijn, aangezien de bestanden van vorig jaar op dit ogenblik nog steeds geldig zijn.

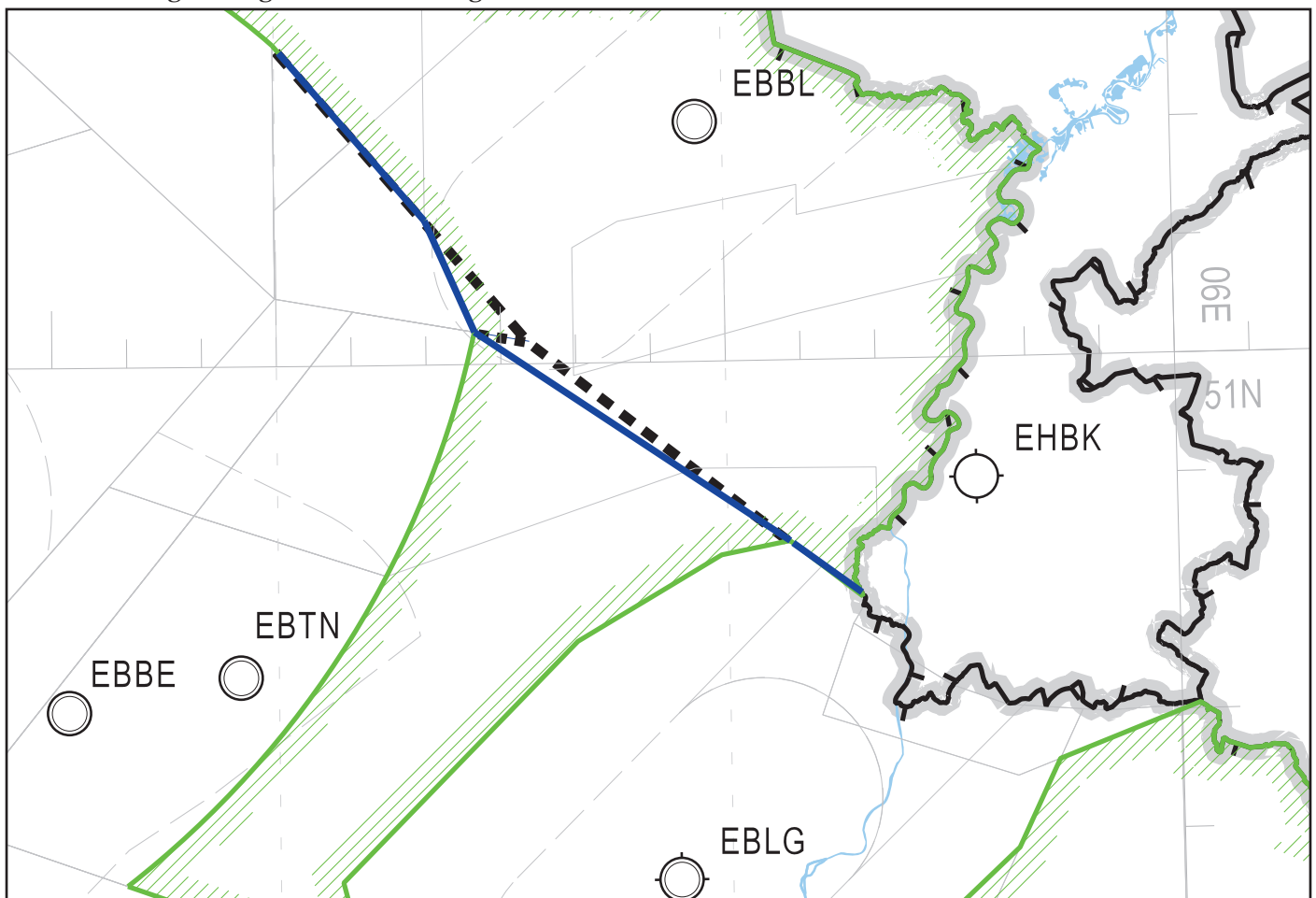
Ondertussen wordt er nog verder onderhandeld om nog enkele aanpassingen te verkrijgen aan het LFA Golf systeem. Zo proberen we de noordelijke grens van LFA G2 Zuid toch

weer wat noordelijker te krijgen. Gezien de groei van de luchthaven van Charleroi is dit niet evident.

Nuttiger voor ons is de vraag van de Luchtkadetten om de LFA G4 te laten uitlopen tot in Beauvechain. Hoewel het nu al duidelijk is dat dit niet volledig gerealiseerd zal kunnen worden, zit het er wel in dat de huidige G4 toch iets groter zal worden. Afwachten dus...

Deze wijzigingen worden nog voor de zomer met Belgocontrol besproken, maar zullen zeker niet meer voor dit seizoen zijn. Maar zo houden we nog iets om naar uit te kijken volgend jaar...

Mattijs Cuppens



Medewerkers 2013

Hieronder vinden jullie een lijst van zij die hebben bijgedragen tot de samenstelling van ons tijdschrift Cumulus in 2013. Zij hebben één of meerdere teksten geschreven of leverden foto's om de Cumulus nog meer kleur te geven.

Aan allen mijn oprechte dank.

Daarbuiten mogen we zeker Mattijs niet vergeten die voor de lay-out zorgt en de drukkerij Acco (Herent) voor de druk.

		tekst	foto
Siggi	Bouvin	x	x
Jan	Bruyninckx (Jd)	x	
Astrid	Coomans	x	
Rudi	Coomans	x	
Mattijs	Cuppens	x	x
Françis	Galand	x	
Jan	Hendrickx	x	x
Laura	Lenaerts	x	x
Sébastien	Mathieu	x	x
Jörgen	Nuyts	x	
Stéphan	Perneel	x	
Koen	Pierlet	x	x
Christian	Pirson	x	
Theo	Stockmans	x	x
Brett	Tobback	x	
Jelle	Vandebeek		x
Luc	Vandebeek	x	
Senne	Vandenputte	x	x
Sophie	Vandewalle	x	
Paul	Vanhaesendonck	x	x
Johan	Vanhoyland	x	

Hopelijk heb ik niemand vergeten, laat het me dan weten.

Theo Stockmans



Guido Sergeant (voorzitter Liga) kwam zijn tweejaarlijkse examen-check afleggen bij ons. Vooraan examiner Paul Verdyck.

Nieuwe plank

Ongeveer een jaar geleden nam het clubbestuur de beslissing om de tablet-PC die werd gebruikt voor de registratie van de vluchten, te vervangen wegens problemen met de batterij.

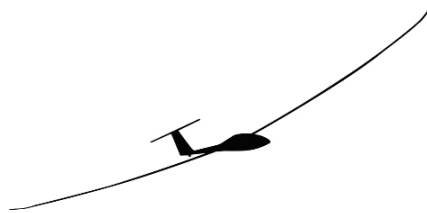
Aanvankelijk werd uitgekeken naar een nieuwe tablet-PC, maar al snel viel ons oog op Soaringbook, een ipad applicatie die ontwikkeld werd door oud-clublid Jelle Vandebeek. Deze applicatie wordt sinds vorig jaar ook gebruikt in de vliegclub van Brasschaat.

Wegens de verschillende manier van registratie en betaling van sleepvluchten en mintengeld waren er wel nog wat aanpassingen nodig. Ook ons eigen intranet moest op dit nieuwe systeem worden voorzien. Hiermee werd begonnen in november, en tijdens het 2e weekend van maart konden de eerste tests gedaan worden.

De nieuwe plank werd op zondag 23 maart in gebruik genomen. De handleiding werd ondertussen reeds aan alle clubleden doorgestuurd en is ook te vinden op de downloadsectie van ons intranet.

Eén van de handige functies is het gebruik van foto's voor het herkennen van toestellen en clubleden. Dit is handig voor nieuwe leden om de namen van de anderen te leren. Voorwaarde is wel dat iedereen een foto beschikbaar stelt. Voor de meeste clubleden heb ik zelf al foto's kunnen vinden, maar je kan zelf je eigen foto toevoegen.

Tijdens de testfase zijn er al wat leuke foto's van uilen en apen gepasseerd, maar het blijft wel de bedoeling dat je een herkenbare foto voorziet.



VLUCHTENBOEK DE WOUW

SYNCHONISEER
(GEÛPDATE)

INSTELLINGEN
V1.1 (118)

Ook nieuw is dat het vluchtblad niet meer elke avond via mail verstuurd wordt. De gegevens worden nu onmiddellijk opgenomen in de database van het intranet en zijn dus 's avonds daar beschikbaar.

De software is redelijk fool-proof maar dat houdt wel enkele beperkingen in:

venboek in het clublokaal ingeschreven te worden. Ook als het toestel van bij ons teruggeslept wordt, dient de starttijd in het luchthavenboek genoteerd te worden, en niet op de plank.

Als een toestel van bij ons een buitenlanding maakt op een ander vliegveld en daar terug opgeslept wordt, kan je bij de

worden. Zodoende is de landing correct geregistreerd, en kan de starttijd later door de piloot aangepast worden. Vergeet niet bij de commentaar te vermelden van waar het toestel werd opgeslept.

Tijdens het winterkamp krijgen wij vaak bezoek van andere clubs met hun eigen toestel. Aangezien er hier regelmatig gevlogen zal worden door deze toestellen en piloten, zal in de toekomst gevraagd worden om deze gegevens op voorhand door te geven, zodat deze tijdig via het intranet ingevoerd kunnen worden. Tijdens de vliegactiviteiten kan je de vluchten dan gewoon invoeren zoals die van onze clubleden.

Mocht er toch nog een toestel of piloot ontbreken, kan je aan een instructeur of bestuurslid vragen om deze manueel toe te voegen. Voor initiatievluchten is dit geen probleem, aangezien je als passagier altijd de mogelijkheid hebt om via het toetsenbord een naam in te geven.

De nieuwe manier van werken vraagt wat aanpassing, maar de meeste clubleden die de afgelopen weken de plank hebben getest, waren hier snel mee aan de slag, zelfs zonder de handleiding gelezen te hebben.

Mochten er toch nog problemen opduiken of als er nog vragen zijn over het gebruik van de plank, mag je die altijd aan mij doorsturen.

Mattijs Cuppens

VLUCHTENBOEK | 23:46:40

TOEVOEGEN

SLUITEN

1 INACTIEVE

● 00-E91 **Zelfstarter** 00:00:00
LUC VANDEBEECK INACTIEVE

1 VLUCHT OP 11-MRT.-2014

● D-6932 **Sleep** 00:00:27
MATTIJS CUPPENS - ERIC VANDEWALLE GELAND

1 AAN HET VLIEGEN

● D-6906 **Lier** 00:00:09
RUDI COOMANS AAN HET VLIEGEN

Wanneer een toestel dat vertrokken is op een ander vliegveld bij ons buitenland, kan dit niet op de plank geregistreerd worden. Dit soort vluchten dient vanaf nu in het luchthaven-

landingsboek een vlucht aanmaken, laten starten en onmiddellijk daarna beëindigen. Of je kan deze vlucht aanmaken en laten starten van zodra je weet dat het toestel teruggeslept zal

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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!!!

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

Astrid Coomans
Mattijs Cuppens
Jens Groeseneeke
Theo Stockmans
Brett Tobback

Foto's

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Senne Vandenputte

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.

demagro

ELECTRO

Speciale voorwaarden
voor leden van De Wouw



50.848757,4.716431

ALLE ELEKTRISCHE MATERIALEN VOOR:

NIEUWBOUW



RENOVATIE

VERBOUWING

* INSTALLATIEMATERIAAL

* VERLICHTING
lichtadvies & lichtstudies

* HOME CONTROL

* HUISHOUD ELEKTRO

* VENTILATIE

* GEREEDSCHAPPEN



