



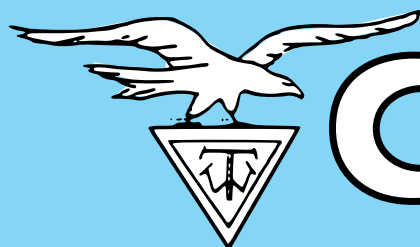
België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 21 nummer 1
Van januari tot maart 2015



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 21 nummer 1
Van januari tot maart 2015**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Vleugeluitreiking



Op 6 maart reikte onze club opnieuw vleugels en brevetten uit in feestzaal Vogelzang in Kumtich. Zoals elk jaar mochten we ook enkele VIPs ontvangen. Naast onze voorzitter Theo Stockmans zie je Freddy Nollmans (voorzitter Tiense sportraad), Wim Bergé (schepen van sport), Marcel Logist (burgemeester) en zijn vrouw Nicole.

Dit is Cumulus nummer 76



In 1995 verscheen het eerste nummer van dit tijdschrift onder redactie van Freddy Beeken (links op de foto). Een korte geschiedenis kan je lezen op pagina 3...

ASK 23



De nieuwe ASK23 krijgt zijn Duitse immatriculatie...

In dit nummer

Vleugeluitreiking.....	1
Dit is Cumulus nummer 76.....	1
ASK 23.....	1
In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie.....	2
Activiteitenkalender.....	2
Onze Cumulus, geschiedenis.....	3
Vliegveld.....	4
Zuid-Afrika: Deel 1.....	5
Zuid-Afrika vs Australië.....	7
Diamanten leden.....	7
ATO vanaf 08 april 2015.....	8
Drones op EBTN.....	8
Junioerenweekend 2015.....	9
Milieu.....	9
Vliegkamp Maburg am Lahn.....	10
Naar het symposium.....	11
Buitenlandingen sedert 1996.....	12
Buitenlandingen 2015.....	12
Bestuur Zweefsectie.....	12
Bestuur Motorsectie.....	12
Toespraak Vleugeluitreiking.....	13
Brevetten.....	13
Medewerkers 2014.....	15
AV Zweefvliegers.....	16
Statistieken.....	18
Artikels voor Cumulus.....	20
Colofon.....	20

Foto cover

Bart in Zuid-Afrika, in formatie met Katrin.

Woordje van de redactie

De laatste maanden stonden er weer enkele artikels in de krant over de toekomst van ons vliegveld. Zelfs de verkoopprijs kon je lezen. Gaat daarmee het terrein in zijn definitieve plooi gevallen zijn? Ik weet het niet. Het zou overgegeven worden aan de Federale Politie voor de bouw van een opleidingscentra. Maar dat kost geld, veel geld. En als je de kranten mag geloven, heeft de regering dat niet. We zullen zien. Het zal dus volgens mij niet voor de eerste jaren zijn. Geruchten als zou het vliegveld verdwijnen, heb ik nog niet opgevangen. Dus we mogen voorlopig rustig blijven verder vliegen.

Het echte zweefvliegseizoen staat voor de deur. Iedereen is in blijde verwachting van mooie cumuluswolken. Het is dan ook weer een tijdje geleden dat wij er hebben kunnen van genieten, behalve Johan en Bart in Zuid Afrika.

En nu dat de Luchtkadetten Goetsenhoven aan het verlaten zijn, kunnen we iedere zaterdag vliegen. Het zal voor sommigen een kleine aanpassing betekenen. Tracht om zo veel mogelijk vluchten op onze Charron te plaatsen. Probeer de neerwaartse trend van de laatste jaren om te buigen. Tevens is het een bewijs dat je ook in ons labyrint van luchtruim prachtige vluchten kunt maken. En laat die dan ook aan iedereen zien.

Ons lierseizoen loopt op zijn laatste beentjes. Wij hadden gehoopt dat, wegens de lage startprijs (6,25€/start) er een talrijke opkomst zou zijn, vooral van de jeugd. Maar we zijn wat ontgoocheld. Als ik het simplistisch of cru mag uitdrukken: het lieren was meestal een gezellig onderonsje van een zestal instructeurs. Maar dat was niet de bedoeling. De start is inderdaad anders dan bij een sleepstart, maar voor de rest is de vlucht hetzelfde. En gevaarlijk, zoals sommigen wel eens zeggen, is het ook niet. Tot hier toe viel er geen enkel noemenswaardig incident te noteren.

Eventuele commentaren of andere ideeën zijn steeds welkom. In de maand oktober zullen we 's zaterdags met het lieren terug van start gaan, met wat meer succes hoop ik.

Tot ergens in onze club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- > **23 + 24 + 25 mei:**
3 daagse met BBQ
- > **06 juli:**
doortocht Ronde van Frankrijk aan onze club
- > **06 – 10 juli:**
1ste week vliegekamp
- > **13 – 17 juli:**
2de week vliegekamp
- > **26 + 27 september:**
juniorweekend bij ons

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

**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 juni 2015**

Onze Cumulus, een beetje geschiedenis.

Eigenlijk ben ik een editie te laat, want dit nummer is reeds het 76ste exemplaar. Ik had het liever laten verschijnen tijdens een jubileum uitgave (75). Ik heb het over het hoofd gezien.

Onze Cumulus heeft één voorganger gekend (1): "News". Daarvan zijn er slechts vier exemplaren verschenen, twee in 1987 en twee in 1988. In 1987 was Christian Pirson de verantwoordelijke uitgever, de laatste twee jaar Theo Stockmans.

In deze vier edities kwamen soms ook artikels van de motorsectie. Omdat de meerderheid van onze clubleden toen Franstalig waren, werden in Nr 1 alle artikels vertaald. Daar kroop veel tijd in en was soms saai om te lezen, toch voor de ± tweetalige. De drie volgende uitgaven werd dit niet meer gedaan. Nederlandstalige en Franstalige artikels wisselden elkaar af. Het voorwoord werd nog wel vertaald.

Dit artikel (steeds meer dan één bladzijde) werd geschreven door de toenmalige voorzitter Paul Perin. Alle artikels werden met een nog klassiek "typemachine" geschreven, met de nodige tipp-ex.

Waarom het gestopt is na vier edities, kan ik mij niet meer herinneren. Ik ben nog steeds in 't in bezit van al deze tijdschriften. Vorig jaar is er nog een "News" artikel in onze Cumulus verschenen: "de eerste 300 Km vanuit Goetsenhoven". Maar in 1995 zag een nieuw tijdschrift het daglicht. De naam moest gemakkelijk in de mond liggen en verband houden met onze geliefde sport. Zo werd de naam "Cumulus" boven de doopvont gehouden.

Onze eerste hoofdredacteur was Freddy Beeken. Hij had me in 't voorjaar 1995 al gesproken

over de start van een nieuw tijdschrift. Het was ook de startperiode van het computertijdperk en de Email. En daarin was Freddy een voorloper. Artikels voor de eerste nummers waren er voldoende, maar dan. Onze energie en tijd steken waarvan de toekomst onzeker was, was niet vanzelfsprekend. En hierdoor aarzelden we om ermee van start te gaan.

Maar op woensdag 26 juli 1995 gebeurde er een spijtig ongeval te Keiheuvel. Freddy was één van de inzittenden van het zweeftoestel en raakte hierbij zwaar gewond aan zijn enkel. Hij moest thuis blijven, kan of mag niet meer zweven en begint zich te vervelen. En zo liep in oktober 1995 de eerste Cumulus van de pers. Een opsomming van de artikels ga ik je niet geven, maar wel de namen van de medewerkers of schrijvers van de eerste minuut: Guy Beersaerts, Mattijs Cuppens, Bernard Depuydt, Magali Pattyn, Maria Renders, Theo Stockmans, René van de Esschert en Piet Vanosmael. De lay-out werd verzorgd door Freddy Beeken en Theo Stockmans werd de verantwoordelijke uitgever en nog altijd.

In januari 1996 verscheen nummer twee als "Jaargang 2 Nummer 1". In 1996 telden we vier uitgaves, in 1997 waren er slechts drie, in 1998 eveneens drie, en vanaf 1999 vier. Het werd een trimestrieel tijdschrift. De reden hiervoor ligt bij de post. Als wij op regelmatige tijdstippen onze Cumulus verstuurd, konden we genieten van een speciaal verzendingstarief.

Vanaf juni 1999 verzorgde Mattijs Cuppens de redactie en dit tot op heden.

Van september 2002 tot september 2004 nam Guy Peeters de redactie tijdelijk over van Mattijs.

De vijf eerste edities hadden geen kaft. En het eerste exemplaar telde 15 bladzijden, niet recto verso. Pas vanaf mei 1997 (jaargang 3 nummer 1) kreeg onze Cumulus een kaft en werd er recto verso gewerkt. Alles werd wit zwart gedrukt. In september 2000 (jaargang 6 nummer 3) kwam op de voorpagina een kleurenafbeelding. Maar pas vanaf december 2010 (jaargang 16 nummer 4) werd dit een vast gegeven. Liefst van al zou ik in gans het tijdschrift kleurenfoto's willen, maar financieel is dit niet haalbaar.

De bedoeling van ons tijdschrift is het clubleven weergeven. Dat ook buitenstaanders, die niets met de luchtvaart te maken hebben, zich een beeld kunnen vormen van ons leven. Dit kan gaan over activiteiten in onze club of wat clubleden meegemaakt hebben. Een bezoek aan een luchtvaartmuseum of mooie vluchten, zelfs een 1000m hoogtewinst kan. Maar ook over het milieu in onze club, situatie vliegveld of windmolens die ons bestaan bedreigen. Soms ook dieren of planten die op ons terrein voorkomen.

Algemene info over samenstelling Bestuur of de samenvatting van een Algemene Vergadering krijgen er ook hun vaste plaats. Wat er geen onderdak vindt, zijn integrale teksten uit luchtvaarttijdschriften. Niet alleen omdat er toestemming moet voor gevraagd worden, maar omdat die soort van artikels, volgens mij niet thuishoren in een clubtijdschrift.

De eerste jaren werd de Cumu-

lus gedrukt of gekopieerd bij Buromat, in de Gilainstraat te Tienen. Pas einde 1997 of begin 1997 (maar zeker ben ik er niet van), waarop ons tijdschrift een kaft kreeg, zijn we naar ACCO gegaan. Tot op heden zijn wij nog altijd klant bij deze drukkerij. Eerst was de drukkerij in de Brusselsestraat in Leuven gevestigd, daarna zijn ze verhuisd naar Herent (Rijweg, niet ver van 't station).

En wat zeker niet mag vergeten worden, is dat onze clubleden die artikels schrijven recht hebben op twee uren "winterwerk". Maar, spijtig genoeg, maken weinigen hiervan gebruik.

Momenteel zijn het vooral de Cumulussen van tien jaar en ouder die in trek zijn in onze club. Wat gebeurde er tien jaar geleden, hoe ging het er aan toe, enz?

Ik vind dat wij terecht fier mogen zijn op dit blaadje.

(1) Tussen 1931 en 1987 zijn er mij geen tijdschriften van onze club bekend.

Theo Stockmans

Vliegveld

Tijdens het schrijven van dit artikel zijn de Luchtkadetten volop aan het verhuizen naar Beauvechain. Rond 01 april zou deze activiteit moeten voltooid zijn. Misschien gaat er nog wat materiaal in de twee loodsen overblijven, maar ook dat zal zijn weg naar de 1 Wing moeten vinden. In elk geval zullen de Luchtkadetten, 's zaterdags niet meer komen vliegen op ons vliegveld.

Omdat die loodsen leeg komen te staan, had ik aan Defensie een aanvraag gericht om deze in concessie te krijgen. Maar ik heb een negatief antwoord gekregen. Reden: omdat het vervreemdingsproces lopende



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen

Driemaandelijke uitgave

Jaargang 1 Nummer 1

Oktober 1995

Cumulus, een nieuwe start...

Enkele jaren terug was onze sectie zweefvliegen gestart met een tijdschrift, NEWS genoemd. Een lang leven was dit niet beschoren. Door allerlei omstandigheden zijn er slechts 4 nummers verschenen. Nochtans vind ik een clubblaadje een belangrijk instrument in het leven van een vereniging. Het is niet alleen een uitstekend communicatiemiddel maar het draagt tevens bij tot de samenhang en het sociale leven van onze vlieggemeenschap.

Iemand vinden om ons tijdschrift nieuw leven in te pompen was niet gemakkelijk. Eind juni heeft Freddy Beeken de moed gehad om de draad weer op te nemen. Nochtans kan één persoon dit werk niet alleen aan. Ik vraag dan ook aan iedereen om Freddy in deze taak bij te staan door artikels, foto's, ... aan hem over te maken. Ons trimesteriel clubblaadje, moet in de eerste plaats een weerspiegeling worden van ons clubleven.

Ik wens hem, in naam van onze sectie, veel succes.

Theo Stockmans

Redactioneel

Toen ik in het voorjaar op een regenachtige zaterdagmiddag aan Theo vroeg of er een clubblad bestond vertelde hij me, enigszins tot mijn verbazing, dat dit niet meer het geval was. Theo was echter meteen bereid om zijn steun te verlenen aan elk initiatief om de draad weer op te nemen. Ik besloot één en ander in overweging te nemen en na verloop van tijd werd de knoop doorgehakt. Na overleg besloten we om ons nieuw clubblad "CUMULUS" te dopen. Het eerste nummer zou verschijnen in oktober.

Het uitgeven van een blad als dit vergt niet alleen heel veel tijd en energie. Om een behoorlijk peil te bereiken en te kunnen handhaven is ook een permanente toevoer van degelijke en boeiende artikels nodig. Naast losse artikels willen we ook vaste rubrieken brengen. Om dit te realiseren hebben we jullie hulp nodig. Iedereen wordt uitgenodigd om mee te werken. Artikels, foto's, ideeën, suggesties, kritiek, ... alles is welkom. We zoeken ook nog enkele medewerkers voor de vaste rubrieken en de uitbreiding van de redactie.

Het eerste nummer op tijd klaar krijgen was, mede door de omstandigheden waarin het gerealiseerd werd, geen eenvoudige zaak. Een woordje van dank aan de schrijvers van de artikels voor dit nummer is zeker op zijn plaats. Verder wens ik iedereen veel leesplezier met deze eerste uitgave van Cumulus.

Freddy Beeken

In dit nummer...

Cumulus, een nieuwe start...	1
Redactioneel	1
Open-deur, meer dan 70 starts !!!	2
The Flying Dutchman	3
Evenementenkalender	4
Zwarte woensdag, fragmenten uit het dagboek van Keiheuvel '95	5
Beneux Open Aerobatic Championship '95	7
EBTN - Butgenbach - Memuchenet - EBTN	8
Een dag voor hoogtewinst	10
Verzekeringen	11
Het jaar in cijfers	12
Cursiefje	13
Prikbord	14
Antwoordcoupon Schiphol	15

is, mogen er geen bijkomende concessies worden toegestaan. Nochtans had ik in mijn brief enkele argumenten gegeven: bewaking, onze club zou instaan voor het onderhoud wat een meerwaarde zou betekenen. Maar het heeft niet mogen zijn.

Sedert de laatste Cumulus zijn er weer enkele artikels verschenen in het Laatste Nieuws en het Nieuwsblad. Ik citeer het Nieuwsblad: "Het comité bevoegd voor de verkoop van overheidsdomeinen wacht op een seintje vanwege de Federale Politie om het militair domein van Goetsenhoven aan haar te kunnen overdragen".

Bedoelt men hier dat de politie eerst met geld over de brug moet komen, weet ik niet. Dat zal dan een taak zijn die weggelegd is voor de Federale Regering. En in het artikel spreekt men over 1.138.000,-€ voor de kazerne en 1.454.000,-€ voor het vliegveld.

Ons hoofdbestuur volgt dit allemaal van nabij op. Het vormt reeds sedert enkele jaren een afzonderlijk item tijdens onze vergaderingen.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Zuid-Afrika: Deel 1

Zweefvliegen in superweer...
Wie droomt er niet van?

Ongeveer een jaar geleden vertelde Johan tegen mij dat hij waarschijnlijk naar Zuid-Afrika zou gaan om te zweven. Ik was onmiddellijk verkocht, vermits ik al langer droomde om zo een vliegvakantie te plannen. Zulke reizen vergen een zorgvuldige planning en je moet er op tijd mee starten. We lieten er dus ook geen gras over groeien. Vluchten naar Johannesburg, huurwagens, hotels, containertransport voor de zweefvliegtuigen, ... Half maart 2014 was de planning compleet en de reservaties gedaan... We konden beginnen aftellen.

Onze vliegvakantie vond plaats tussen 19 december en 17 januari, vermits het dan in het Zuidelijk halfrond zomer is. Fons en Ria hadden besloten om mee te gaan. De eerste echte stap naar ons avontuur begon met het container transport voor de zwevers. Hiervoor moesten we naar een vliegclub in de geburen van Leipzig, flugplatz Roitzschjora, waar we de container mochten helpen inpakken (een ervaring op zich). Nu was het aftellen pas echt begonnen en december kon niet snel genoeg daar zijn...

19 december: D-Day...

1 uur vliegen naar Londen, op ons gemakje avondeten in de luchthaven en dan nog een tiental uur vliegen richting Johannesburg. Het is een hele rit, maar het voordeel is wel dat Zuid-Afrika ongeveer in dezelfde tijdzone ligt als België, slechts 1 uur verschil... Bagage oppikken, door de douane, onze huurwagen oppikken... ja, het duurde even vooraleer we op het terras van het hotel konden genieten van ons eerste Zuid-Afrikaans wijntje.

Op weg naar Douglas, het dorpje waar het vliegveld zich bevindt, werden we getraakteerd op een prachtig landschap en een lucht vol cumuli. Het vliegveld van Douglas lag er eigenlijk maar doodsbij, maar dat is normaal als het bakstenen pompt. Er wordt ook geen opleiding gegeven voor beginnende zweefvliegers, want Douglas is slechts drie maanden per jaar actief en de bestaansreden is enkel voor overlandvliegers, zowel nationaal als internationaal.

Na een welkom briefing en de inschrijving konden we onze zwevers uit de container halen en klaar maken voor een testvluchtje. Het landschap was prachtig en de thermiek sterk. Laag loskoppelen werd sterk afgeraden en dat heeft Johan op de harde manier moeten vaststellen. Na een kwartiertje stond hij terug aan de grond om daarna een tweede poging te wagen. Na een vluchtje in de grote lokale kegel en een verkenning van de kortst bijgelegen vliegvelden hebben we de zwever op hun vaste parkeerplaats gezet om dan de lokale keuken te gaan proberen in Douglas city. Het eten was

heel lekker en de lokale piloten deelden met veel plezier hun ervaring met ons en gaven ons waardevolle tips voor de komende weken.

Het overlandvliegen in Zuid-Afrika gaat er een beetje anders aan toe als bij ons. De buitenlandsterreinen zijn schaars en zijn soms moeilijk te spotten vanuit de lucht. Gelukkig hadden we een luchtruim-, keerpunt- en buitenlandingsfile gekregen van één van de meest ervaren piloten, Max Leenders. Hij vliegt met een Nimbus 4DM, dus elke terrein waar hij kan landen, kunnen wij ook landen. Elke dag begon dus voor Johan en mezelf met een goede analyse van het weer en een nauwkeurige planning van de vlucht. Het voordeel van Zuid-Afrika is dat het plafond zeer hoog is, dus we waren bijna altijd lokaal van een buitenlandsterrein, mits goede vluchtplanning.

De eerste dagen was het toch even wennen voor ons. We moesten vertrouwen krijgen in het weertype. Hoge plafonds met sterk stijgen gaan namelijk gepaard met lang doorsteken in sterk dalen. Geeft toch een raar gevoel moet ik toegeven. Daar komt dan nog bij dat we ook



Bij "slecht" weer op safari...



Mokala National Parc. Van links naar rechts: Julian, Katrin, Johan, Serena, ikzelf en Klaus. Allen piloten op Douglas

een paar dagen blauwe thermiek hebben gehad, wat het zeker niet makkelijker maakt met een pure zwever.

Af en toe regent het ook wel eens in Douglas en dan kan er aan zwevers gewerkt worden, vlucht plannen, gewoon relaxen of je kan een game park gaan bezoeken (wij zouden het een safari noemen). Om mekaar een beetje beter te leren kennen, zijn we met een groep mensen van het vliegveld naar zo een park geweest. Een absolute aanrader voor iedereen. Je mag er met je eigen wagen en op je eigen tempo doorrijden en de wilde dieren van Afrika bewonderen.

Na regen komt zonneschijn en het goede weer was op komst. Voor het eerst konden we met vertrouwen proeven van het superweer waar we al zoveel van gehoord hadden. Ter voorbereiding op een 750km vlucht, moesten we oefenen om onze overlandsnelheid te verhogen. In Zuid-Afrika zijn de dagen immers korter als bij ons in de zomer, dus de overlandsnelheid moet hoog genoeg zijn om grote proeven rond te vliegen. Op een normale dag begint de thermiek rond 11 uur en stopt die rond 19u. Dus bv. voor een vlucht van 750km moet je al minstens een overlandsnelheid

hebben van 94km/u. Voor een 1000km vlucht wordt dat al 125km/u... We merkten al rap dat snel vliegen niet zo moeilijk was dankzij de hoge plafonds en de sterke thermiek, maar net zoals hier, moet je wel de juiste wolkenlijn volgen om die snelheid hoog te houden. Na de eerste week had ik toch al de snelste vlucht en de verste vlucht uit mijn zweefcarrière gemaakt, dus ik was klaar om de 750km uitdaging aan te gaan. Johan had iets meer moeite met zijn snelheid, maar niettegenstaande waren we klaar voor de superdag die ze voorspelden op 30 december.

Reeds vroeg in de ochtend vulden we onze zwevers met water en maakten we ze klaar voor de start. Op de briefing werd telkens in detail een analyse ge-

maakt van het weer en de uitbater van het vliegveld, Martin, gaf ons zijn advies welke sectoren er volgens hem het beste uitzien voor de grote vluchten. De 750km stond geprogrammeerd in de logger, het was aan ons om hem rond te vliegen. Na een ietwat moeilijke start van onze proef, kwam de thermiek stilaan los. Helaas kon Johan de bellen niet zo goed aanpikken en besloot hij terug naar Douglas te vliegen. Ik dacht: "Ik ga eens zien hoe ver ik geraak". Halfweg het eerste been leek het alsof iemand de thermiekknop had aangezet. Het plafond steeg op een mum van tijd van 2500m naar 4000m en later op de dag zelfs tot 5000m. Ik kan niet echt zeggen dat ik nog veel problemen heb gehad met de rest van mijn proef. Enkel op het tweede keerpunt was geen wolk te bespeuren en moest ik ongeveer 100km door blauwe thermiek vliegen, maar dat bleek achteraf gezien niet zo een grote hindernis. Eens terug aangekomen bij de wolken kon ik terug aanpikken in de sterke thermiek en de ideale wolkenlijn terug opzoeken. Ondanks een stevige kopwind kon ik toch nog mijn overlandsnelheid verbeteren en de hoop op slagen vergroten. Het laatste keerpunt heb ik mooi op schema kunnen rondenvliegen met een mooie hoogte om binnen te vliegen. Douglas was nog wel 150km ver, maar



Bart in de Discus

die stevige rugwind en een enorm veld van cumuli zorgden ervoor dat ik nog meer dan een uur vóór sunset kon finishen. Het FAI brevet van 750km was een feit en ik had al voor gezorgd via Mattijs dat onze vrienden in De Wouw mee konden vieren. De trend was gezet en Johan kon hoop putten uit mijn verhalen dat de 750km voor hem ook een haalbare kaart was. Het jaar was met deze vlucht

mooi afgesloten en we keken al uit naar de volgende mooie dagen die ons nog te wachten stonden in 2015.

We hebben nieuwjaar gevierd met een primeur (voor mij althans): Nieuwjaarsfeest op een boot. Een boot speciaal ingericht om feestjes op te vieren en barbecue te eten (of zoals de Zuid-Afrikanen het noemen "Braai") terwijl we de Vaal Ri-

vier afvaardigen in de donkere nacht. Een gezellige sfeer en lekker eten brachten ons in het nieuwe jaar terwijl we getraakteerd werden op een klein, maar mooi, vuurwerk. Wordt vervolgd...

Bart Huygen

Vergelijking Zuid-Afrika vs Australië

	Corowa (AUS)	Douglas (ZA)	Commentaar
Vliegtickets	€ 1500	€ 850	
Logies	€ 1300	€ 920	Excl. Eten
Transport zwever	€ 4000	€ 3500	Incl. transportverzekering
Vaste kosten zweven	€ 1050	€ 1300	Gebruik vliegveld, hangargeld, lidgeld
Variabele kosten zweven	€ 1200	€ 950	Slepen
Huurauto	€ 350	€ 674	
Duurtijd enkele reis	48h	36h	
Tijdverschil met België	+9h	+1h	
Kostprijs eten	Eerder duur	Zeer goedkoop	
Mogelijkheden voor sight seeing	Zeer veel	Beperkt maar onbeschrijflijk mooie natuur	
Accommodatie vliegveld	Zeer goed	Basic	
Sfeer op vliegveld	Matig	Zeer goed	
Vliegweer	Veel blauwe thermiek	Uitstekend weer met prachtige cumuli en hoge plafonds	

Zuid-Afrika was in alle opzichten beter dan Australië : betere vliegcondities, minder lang reizen, slechts 1h tijdsverschil, betere sfeer op vliegveld en goedkoper.

Johan Vanhoyland

Diamanten leden

Naam	Doelvlucht 300 Km	Afstandsvlucht 500 Km	Hoogtewinst 5000m	Afstandsvlucht 750 Km
COOMANS Rudi	X			
CUPPENS Mattijs	X			
DE REYS Eddy	X			
HUYGEN Bart	X	X	X	X
MATHIEU Sébastien	X	X	X	
MAUROO Yven	X			
RUYMEN Andre	X	X		
RUYMEN Marc	X	X	X	
RUYMEN Yves	X	X	X	
STOCKMANS Theo	X	X	X	
VANDEBEECK Luc	X			
VANDEWALLE Eric	X			
VANHOYLAND Johan	X	X		X
VANOSMAEL Piet	X			

Opmerking:

Het diamanten brevet omvat slechts de drie eerste kolommen. De 750 Km behoort er niet bij.

Theo Stockmans

ATO vanaf 08 april 2015

Vanaf die datum zullen wij onze opleiding geven volgens de richtlijnen van de ATO¹ Liga. Dit zijn richtlijnen opgesteld volgens de regels van de EASA². Moesten wij geen deel uitmaken van een ATO, dan mag onze club ook geen opleiding meer geven. En zonder leerlingen is een club niet leefbaar. Maar ook de Luchtkadetten en onze Franstalige broeders hebben een ATO opgericht.

In onze club is Koen Pierlet de verantwoordelijke om die overgang op een vlotte manier te laten verlopen. Hij heeft al enkele mails daaromtrent verstuurd. In het begin zal het even wennen zijn, ook voor de instructeurs, maar alles zal wel in de juiste plooi vallen.

In grote lijnen gaan wij hetzelfde doen als de motorsectie al enkele jaren toepast. Het is wel een pak papierwerk bij. En indien nodig zal er misschien een infoavond georganiseerd worden.

Ik ga hier zeker niet alles meegeven, maar wel enkele belangrijke punten, door elkaar.

- werp voorlopig geen (oude) documenten weg, ze zouden

nog eens van pas kunnen komen.

- solo kan vanaf 14 jaar. Je moet dus wel effectief 14 jaar zijn. Voor een zweefvliegvergunning (afgeleverd door DGLV³) is dit 16 jaar.

- de opleiding kan starten op om het even welke leeftijd. Je hebt geen oefenvergunning nodig en ook geen medisch attest. De dag dat je solo gaat moet je wel naar de dokter zijn geweest.

- er is een nieuw model van vliegboekje (reeds verkrijgbaar in de club tegen 2,50€), maar het oude boekje mag je wel verder blijven gebruiken.

- als je een checkvlucht maakt met een instructeur of examiner, mag je dat als solo (PIC=pilot in command) in je vliegboekje inschrijven.

- zij die een initiatievlucht willen maken of twee leden die eens te samen willen vliegen, moet de piloot (PIC) tijdens de laatste drie maanden, minstens drie vluchten gemaakt hebben als PIC. Nog snel een checkvlucht maken met een instructeur of examiner is hier geen oplossing.

Dus hij of zij die op 11 april een initiatievlucht wil maken, moet de afgelopen drie maanden minstens drie vluchten als PIC

gemaakt hebben. Anders kan er niet gevlogen worden. En een overgangperiode is er niet. Er wordt ook geen onderscheid gemaakt tussen een lierstart of een sleepstart.

- omdat je van de Liga geen vergunning meer ontvangt, zal iedereen wel een lidkaart en bewijs van verzekering krijgen.

- vanaf het slagen van je theoretisch examen, beschik je over een periode van twee jaar om je vliegvergunning te behalen, uitgegeven door DGLV.

Nog geen oplossing

Waar, wanneer en onder welke vorm in de toekomst het theoretische examen zweefvliegen zal georganiseerd worden, is nog een open vraag. Er zijn onderhandelingen lopende tussen de KBAC⁴ en DGLV.

¹ Approved Training Organisation

² European Aviation Safety Agency

³ Directoraat-generaal Luchtvaart

⁴ Koninklijke Belgische Aëroclub

Theo Stockmans

Drones op EBTN

Op maandag 2 maart werd op ons vliegveld een demonstratie gegeven met verschillende types drones voor de Europese pers en de leden van de Europese Commissie.

Momenteel is het in België nog niet toegelaten om drones op commerciële basis te gebruiken, en ook een Europese wetgeving hierover ontbreekt nog. Een aantal fabrikanten wilde aan de leden van de Europese Commissie demonstreren wat er allemaal mogelijk is met de huidige generatie drones en kreeg van Defensie de toestemming om dit in Goetsenhoven te doen.

Mattijs Cuppens



De Trimble UX5 Aerial Imaging Rover

Juniorenweekend 2015

Zoals de meesten onder jullie waarschijnlijk al wel weten, organiseert de jeugd van onze club dit jaar het Juniorenweekend. Dit zal doorgaan tijdens het weekend van 26 & 27 september 2015. Voor zij die het concept nog niet kennen: het Juniorenweekend houdt in dat alle jongeren van de verschillende zweefvliegclubs op zaterdag met wat 'specialere' toestellen kunnen vliegen aan een zo laag mogelijke prijs. Ook acrovluchten staan naar alle waarschijnlijkheid zoals ieder jaar op het programma. De dag wordt naar goede gewoonte afgesloten met een heerlijke maaltijd en een groot feest tot in de vroege uurtjes. Overnachten van zaterdag op zondag kan in een tentje op de door ons voorziene camping.

aanwezig zullen zijn, gaan we nog niet verklappen. We kunnen wel al zeggen dat er enkele specials zullen bij zijn, zowel static als vliegende toestellen. Er is ook beslist dat we die dag om wille van de veiligheid enkel zullen slepen en dus niet lieren. Dit vooral omdat er verhoogde vliegactiviteiten zullen zijn en dus veel verkeer op en rond het ons vliegveld.

Zoals ik al zei wordt de dag afgesloten met een heerlijke barbecue en een vet feestje. Na een zware nacht zal een ontbijtje bij Didier zondagochtend zeker smaken, bedankt om dit te verzorgen Didier! Hou zeker onze website www.jwdw.be goed in de gaten want je kan je binnenkort inschrijven!

evenement volgen: [JWDW - Juniorenweekend De Wouw 2015](http://www.jwdw.be). Hou er wel rekening mee dat op 'aanwezig' klikken geen geldige inschrijving is. Als je zeker aanwezig zult zijn, schrijf je dan ook in via de website wanneer de inschrijvingen openen. De juiste datum wordt binnenkort meegedeeld op Facebook en de website!

Senne, Maarten, Ruben, Astrid en ikzelf zullen de organisatie in goede banen leiden. Uiteraard kunnen we al dat werk niet alleen en zullen we, zeker de dag zelf, heel veel helpende handen nodig hebben. Binnenkort zullen we werklijsten rondsturen waarvoor je je kan opgeven. Alle hulp is welkom en we zijn daar ook heel dankbaar voor!

Welke toestellen er allemaal

Ook op Facebook kan je ons

Julie Vanhoyland

Milieu

En ook Walter begint het einde van de tunnel te zien.

Enkele aanpassingen

- langs de muren in de militaire loods werden neon lampen aangebracht. Maar de verlichting langs iedere muur kan afzonderlijk bediend worden;
- de logge schakelkasten in onze twee werk huizen werden herleid tot gebruiksvriendelijke en overzichtelijke schakeldozen.

Een nog ietwat onduidelijk punt zijn de nooduitgangen van de loodsen, langs de grote poorten. Maar omdat de brandweer van Tienen deze moet goedkeuren, gaan wij eens bij hen om raad vragen. Zo kunnen we misschien onnodig werk en geld sparen.

En eens de militaire loods voltooid is, komen de andere loodsen aan de beurt. Maar hier verwachten we natuurlijk veel minder werk.

Na deze werken moet er een plan opgemaakt worden met al onze nieuwe leidingen. Eens deze klus af is, kunnen we het keuringsorganisme ATK laten komen. Maar dat zal voor de volgende Cumulus zijn.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Electriciteitswerken in hangar Zuid door Walter, Mattijs en Luc

Vliegekamp Maburg am Lahn

De “duwers” met een witte muts, zijn waarschijnlijk de leden van de Wouw. In die tijd droegen zij dit hoofddekseel.

De commentaar bij de foto van de huidige Voorzitter van de vliegclub Marburg am Lahn, Dr Jürgen Schütt:

Marburg ligt in de vallei van de Lahn en zowel in het oosten als het westen bevinden zich met bomen bedekte hellingen met een hoogte van 200m. De helling die je op de foto ziet ligt in het oosten en werd in die tijd ook wel “der Spiegelslust”¹ genoemd.

Daar is ook een uitkijktoren, van dewelke ons vroeger de mensen naar beneden zwaaiden terwijl wij aan de helling zweefden. Dat gaat nu niet meer omdat het vliegveld weg is.

Hoe die foto in mijn bezit is gekomen, weet ik niet meer, maar op de achterkant staat de naam van Andre Jonckers. Moest iemand mij kunnen vertellen wie dat is, laat het mij dan weten.



Nog een relaas van Jef Callebaut, schoonbroeder van Paul Moers (zie foto clublokaal):

Als wij in Marburg toekwamen zagen we daar die Duitsers met hun toestellen, ze hadden zelfs zweezitters. In die toestellen waren ook instrumenten; maar niet teveel. Eerst moesten we er horizonvliegen. De instructeur die achter je zat gaf de bevelen. Ik moest loskoppelen toen wij ongeveer 500m

hoog waren. Als we te hard aan de stuurknuppel trokken of duwden, zei hij: “horizon”. En dat heeft hij dikwijls moeten zeggen... Na een half uur zaten wij op 1000m, dat vergeet ik nooit meer. Moest ik er alleen ingezeten hebben, waren we al lang beneden.

Theo Stockmans

¹ niet te vertalen



Yves, Eric en Mattijs herstellen een (lier)kabelbreuk op de piste



Eric bouwt de nieuwe radio in de ASK13

Naar het symposium

Op zaterdag 7 februari 2015 gingen we met een aantal leden van onze club naar het jaarlijks symposium van de liga in Oostmalle. Meestal gaan er niet zoveel jongeren mee omdat ze denken dat het niet interessant genoeg is of omdat er niks te beleven valt. Dit jaar vond ik het persoonlijk wel zeker de moeite voor jongeren om het symposium bij te wonen en ben dan ook blij dat ik geweest ben.

Zoals ieder jaar is de voormiddag voorzien voor de instructeurs van de verschillende clubs in Vlaanderen. In de namiddag vond dan het echte symposium plaats, toegankelijk voor alle piloten. We begonnen met een korte inleiding gegeven door de voorzitter van de liga, Guido Sergeant. Daarna gaf hij het woord door aan Luc Vandebecq die ons de laatste wijzigingen omtrent het luchtruim vertelde. Voor sommigen van onze club klonk dit misschien al bekend in de oren, maar herhaling kan nooit kwaad. Bovendien was het voor zij die niet aanwezig konden zijn op één van de herhalingslessen luchtruim een goede opfrissing. Na de uitleg van Luc kwamen enkele jongeren van het Belgische juniorenteam praten, gecoacht door Ken Evens. Ze vertelden over hun plan om naar Nar-

romine in Australië te gaan en om daar deel te nemen aan de Junior World Gliding Championships. Aan de hand van een korte presentatie maakten ze ons duidelijk wat ze nodig hadden om daar te geraken en hoe ze dit planden te doen.

De presentatie door de junioren werd gevolgd door een korte uiteenzetting van Patrick Pauwels over de EU-vliegver-

telden ons letterlijk hun hele leven van geboorte tot nu, hoe ze met zweefvliegen zijn begonnen en waar ze nu staan. In de loop van hun verhaal werd al heel snel duidelijk dat hun familie een heel belangrijke rol heeft gespeeld in dit succes, al van kinds af aan. Zonder de steun van hun familie en vrienden was dit nooit gelukt. Naar het vliegveld gaan, was voor hen zoals naar de speeltuin



Johan Vanhoyland en Bert Jr Schmelzer (wereldkampioen standaardklasse) nemen hun diploma in ontvangst

gunningen die iedereen onder-tussen in zijn bezit zou moeten hebben. Daarop volgde de presentatie over de weg naar de WK-titel door Bert Jr. en Tijl Schmelzer. Deze presentatie vond ik persoonlijk een topper omdat heel veel jongeren hier iets kunnen van leren. Ze ver-

gaan. Ze hadden weinig keuze zeiden ze, maar vonden dat helemaal niet erg. Door heel hard te trainen, samen te werken en aan wedstrijden deel te nemen heeft Bert Schmelzer de titel van wereldkampioen behaald. Ook zijn broer Tijl Schmelzer heeft het zeer goed gedaan op het wereldkampioenschap in Räyskälä in Finland! Hun moeder ging mee als teamcaptain en vader Schmelzer als mental coach.

Het symposium werd afgesloten door een mooie presentatie van Dries Van Gestel over de Charron en naar goede gewoonte werden ook de FAI brevetten, KBAC bevoegdheidstesten en verschillende andere prijzen uitgereikt.



Luc Vandebecq geeft uitleg bij de luchtruimwijzigingen

Julie Vanhoyland

Buitenlandingen sedert 1996

Jaar	Aantal	Top-	aantal
		piloot	
1996	37	Rudi Coomans	5
1997	28	Theo Stockmans	4
1998	39	Theo Stockmans	8
1999	35	Bart Huygen	6
2000	18	Theo Stockmans	4
2001	45	Marc Ruymen	5
2002	45	Marc Ruymen & Theo Stockmans	5
2003	35	Marc Ruymen	5
2004	38	Yves Ruymen & Theo Stockmans	6
2005	24	Bart Huygen	6
2006	27	Yves Ruymen & Theo Stockmans	6
2007	22	Theo Stockmans & Andre Ruymen	3
2008	16	Yves Ruymen	4
2009	16	Yves Ruymen	4
2010	20	Yves Ruymen	7
2011	24	Sébastien Mathieu	5
2012	23	Yves Ruymen	4
2013	16	Johan Vanhoyland	3
2014	24	Johan Vanhoyland	12

Theo Stockmans

Buitenlandingen 2015

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	Afstand (Km)
-------	------	--------	---------	------	--------------

Voorlopig nihil

Halve buitenlandingen

08/01	Johan Vanhoyland	Batteleur ¹ (ZA)	Discus CS	D-9870	16,6*
-------	------------------	-----------------------------	-----------	--------	-------

* vanuit Douglas (Zuid-Afrika)

¹ een boerderij ten oosten van Douglas

Theo Stockmans

Bestuur Zweefsectie

Voorzitter: Luc Vandebeeck
 Secretaris: Johan Vanhoyland
 Schatbewaarder: Jan Waumans
 Hoofdinstructeur: Eric Vandewalle
 PR: Koen Pierlet
 Verzekeringen: Griet Francart
 Theo Stockmans
 Rudi Coomans
 Senne Vandenputte

Bestuur Motorsectie

Voorzitter: Steven Haenen
 Schatbewaarder: Cédric Moyson
 Fuel: Maarten Vijverberg
 Onderhoud toestellen: Paul Vanhaesendonck
 Gerry Wertelaers
 Danny Pollet

Toespraak vleugeluitreiking van 6 maart

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

naar:

Burgemeester Marcel Logist en zijn echtgenote Nicole;

In het bijzonder gaat onze dank

Schepen van sport Wim Bergé;

de voorzitter van de Tiense Sportraad, de heer Freddy Nolmans;

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

Ik wil nogmaals onze aanwezige clubleden met hun familie, maar ook de wekelijkse gasten van onze vliegclub verwelkomen. Ook zij dragen ontegensprekelijk bij tot de uitstraling van De Wouw.

Traditiegetrouw zal ik mijn toespraak beginnen met de toekomst van ons terrein. Trouwens zonder het vliegveld van Goetsenhoven, bestaat deze vliegclub en ook dit feest niet meer.

Hoe zit het nu eigenlijk? denk ik toch.

Deze maand verhuizen de laatste militairen of het secretariaat van de Luchtkadetten naar het naburige Beauvechain. Tegen 01 april zou die activiteit tot het verleden moeten behoren. Of dit een grap is, weet ik niet. Want in 1995 is dat ook al eens gebeurd en vijf jaar later waren ze er terug. Je weet maar nooit met het leger.

Volgens de laatste weetjes is Defensie het terrein aan het vervreemden of over aan het dragen aan het ministerie van Financiën, dienst domeinen. Hoe lang die procedure gaat aanslepen weet ik ook niet. Maar de bedoeling is om het daarna te koop te stellen. En kandidaat kopers waren er al voldoende. Moesten alle projecten uitgevoerd geweest zijn, dan was het grondgebied van Tienen te klein. Een jeugdgevingenis, de Makro, een skipiste, een hospitaal en ik zou nog

Brevetten

Naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Coomans Rudi	x	x	x		x
Coudenys Maarten	x	x			
Cuppens Mattijs	x	x	x		x
De Reys Eddy	x	x	x		x
Dehert Michael	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x			
Hendrickx Jan	x	x	x		
Holsbeekx Dries		x			
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Leyssens Pieter	x	x	x		
Mathieu Sebastien	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x	x	x		
Moens Herman	x	x	x		
Nuyts Jörgen	x	x	x		
Pierlet Koen	x	x	x		
Ruymen André	x	x	x		x
Ruymen Marc	x	x	x	x	x
Ruymen Yves	x	x	x	x	x
Schollaert Dieter		x*			
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x	x		
Vandebeeck Luc	x	x	x	x	x
Vandenputte Senne	x	x	x		
Vanderseypen Chris	x	x			
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhoyland Johan	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie	x				
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			
Wouters Jérémy	x	x	x		

* moet nog gehomologeerd worden

Theo Stockmans

verder kunnen gaan. Maar kijk, de kazerne is een spookdorp geworden. Misschien zit daar nog toekomst in.

Als ik de Streekkrant van 26 november 2014 neem, citeer ik een interview met Luitenant-generaal Claude Van De Voorde, actueel tewerkgesteld op het cabinet van de Minister van Defensie Steven Vandeput. De woorden van de generaal: "het is al langer bekend dat het vliegveld is toegewezen aan de Federale Politie als opleidingscentrum. Alleen ontbreekt het hen aan financiële middelen. Het ziet er dus niet naar uit dat er op korte termijn wat dan ook met Goetsenhoven staat te gebeuren."

Onlangs heeft onze club een aanvraag gericht aan Defensie om de twee grote loodsen, na het vertrek van de Luchtkadetten, in concessie te krijgen. Hun antwoord: neen, omdat het vervreemdingsproces lopende is. Ik had gehoopt dat het gezonde verstand het zou halen, spijtig genoeg niet. Waarschijnlijk wil Defensie ook hier wachten tot deze loodsen herschapen zijn tot een ruïne.

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, onze schepen van sport Wim Bergé en de sportraad Freddy Nolmans. Steeds kon De Wouw op hun volledige steun rekenen. En dit zal niet altijd van een leien dakje gelopen hebben, daar ben ik mij ten zeerste van bewust.

Maar ondanks al deze onzekerheden, moet De Wouw zich verder in regel blijven stellen met de Europese, Belgische en Vlaamse richtlijnen op gebied van milieu, opleiding, techniek, enz. Daar kan ook Guido Ser-

geant, voorzitter van de Liga, een woordje over meespreken.

Wat bracht ons het afgelopen jaar ?

Mijn of onze 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.

De motorsectie kreeg het afgelopen jaar een nieuwe Voorzitter, Steven Haenen. Verder heeft deze sectie haar toestellen gemoderniseerd, vooral op gebied van instrumenten. Dit zal ze ook verder zetten in 2015. Dit jaar zijn er ook, zowel binnenlandse als buitenlandse trips gepland.

De zweefsectie van haar kant heeft buiten haar traditionele zweefkampen in Frankrijk en Goetsenhoven haar vloot verrijkt met een kunststofzweeftoestel, ter vervanging van een hout en doek zwever. En onze sleper heeft een nieuwe motor

gekregen. Einde vorig jaar zijn er ook twee leden naar Zuid Afrika afgereisd en hebben in dit zweefparadijs prachtige vluchten gevlogen.

Op 06 juli, de eerste dag van ons zweefkamp te Goetsenhoven, zal de Ronde van Frankrijk onze club aandoen. Dit zal een unieke gebeurtenis worden.

En nog wat reclame maken: het laatste weekend van september organiseerd onze jeugd het jaarlijkse juniorenweekend van de Liga.

Nu nog enkele cijfers.

In totaal hebben onze leden 2511 uren gevlogen waarvan 1029 motorvliegen en 1482 zweefvliegen. De zweefvliegers hebben ook in totaal 53000 Km overland gevlogen, of meer dan rond onze planeet.

Uitreiking trofee van verdienste

Deze wisselbeker, geschonken door de Tiense Sportraad, wordt dit jaar reeds voor de tiende maal uitgereikt.

Voor 2015 gaat hij naar:
Walter VANDEWALLE

Walter heeft de leiding, met korte en lange "ij" op zich willen nemen om het



Hoofdinstructeur zweefvliegen Eric met de solisten van 2014

elektriciteitsnet van onze loodsen te actualiseren en dit volgens de geldende, strenge richtlijnen. En ik mag zeggen dat we letterlijk en figuurlijk op het einde van de tunnel licht beginnen te zien.

UITREIKING VLEUGELS

Om het in zijn frans te zeggen, "le moment suprême" est arrivé. Verschillende clubleden hebben het afgelopen jaar mogen proeven van hun eerste so-lovlucht.

Op het einde van een soms zenuwslopende opleiding, begint de instructeur steeds minder en minder opmerkingen te geven (sommige leerlingen gebruiken soms een ander werkwoord). De leerling piloot krijgt dan ook het gevoel dat de grote dag heel nabij komt. En dan plotseling stapt de leermeester uit zijn toestel en laat zijn pupil voor de eerste maal, alleen het Tiense luchtruim doorklieven.

Niet alleen voor de solist een enorm gevoel, maar het schenkt ook de instructeur een enorme tevredenheid.

Ik hoop alleen maar dat de gelauwerden van deze mooie sport blijven genieten.

Onze solisten

Michiel Heleven (z)
Glenn Hostens (z)
Roel Trappeniers (z)
Diederik Van Der Linden (m)
Wim Vanderlinden (m)
Gerjan Vandermeulen (z)
Bart Walterus (m)

Theo Stockmans

Medewerkers 2014

Hieronder vinden jullie een lijst van zij die hebben bijgedragen tot de samenstelling van ons tijdschrift Cumulus in 2014. 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
Astrid	Coomans	X	
Mattijs	Cuppens	X	X
Jens	Groeseneke	X	
Jan	Hendrickx	X	
Bart	Huygen	X	X
Laura	Lenaerts	X	
Ruben	Michaux	X	
Koen	Pierlet	X	X
Theo	Stockmans	X	X
Brett	Tobback	X	
Roel	Trappeniers	X	
Maxine	Van Molecot	X	X
Senne	Vandenputte	X	X
Walter	Vandewalle	X	
Sophie	Vandewalle	X	
Johan	Vanhoyland	X	X
Jan	Waumans	X	X

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

En niet te vergeten: één artikel = twee uren winterwerk. Er zijn verschillende leden die vorig jaar enkele uren tekort kwamen en die een veelvoud van 12,5€ hebben moeten betalen. Twee uren of één artikel maakt 25,-€ of één vliegticket. Toch eens de moeite om over na te denken of in je pen te kruipen.

Theo Stockmans



Bert, onze kok tijdens de vleugeluitreiking, aan zijn fornuis...

Algemene vergadering Zweefvliegers

Zaterdag 31 januari 2015

Van de 49 leden waren er 18 aanwezig en 13 met een volmacht. Dus maar een povere opkomst, spijtig.

Zweefvliegactiviteiten 2015 :

1542 vluchten, waarvan 155 in het buitenland.

1482 zweefvliegers, waarvan 628 in het buitenland.

53004 km overland, waarvan 34356 in het buitenland.

Ons sleepvliegtuig heeft 172 uren gevlogen.

De Lier bracht ons 196 maal in de lucht.

De tweezitters, vooral onze twee ASK-13's en onze Ka-8 hebben veel gevlogen.

Slechts op één dag hebben al onze zweefvliegers gevlogen.

Vlogen solo voor de eerste keer :

Astrid Coomans

Jens Groeseneke

Christophe Goemans

Jan Bruyninckx

Sarah-Maria Matthijs

Maxine Van Molecot

Roel Trappeniers

Gerjan Vandermeulen

Marc Arijs, Aruna Cael, Christophe Goemans, Alexander Jans, Pieter Martens, Yentl Saerens, Yvan Stockman, en Marc Vastmans hebben met glans het theoretisch examen voor de zweefvliegvergunning doorstaan.

Vergunningen behaald in 2014 :

Zweefvliegervergunning : Julie Vanhooyland

Passagiersvergunning : Sophie Vandewalle

Jörgen Nuyts en Sofie Beckers werden instructeur

Dries Holsbeeckx is onze nieuwe sleeppiloot

Eric Vandewalle, Eris Schollaert, Luc Vandebecq,

Piet Vanosmael en Mattijs cuppens mogen voortaan onze Lier bedienen.

F A I brevetten :

5 uren duurvlicht : Jens Groeseneke, Dries Holsbeeckx, Maarten Coudenijns en Dieter Schollaert

1000 meter hoogtewinst : Jens Groeseneke

3000 meter hoogtewinst en gouden "E" brevet : Sébastien Mathieu

F A I diamanten :

500 km afstand : André Ruymen

5000 meter hoogtewinst en 3 diamanten "F" brevet : Bart Huyghen, Sébastien Mathieu en Yves Ruymen

Wedstrijden :

Belgisch kampioenschap standardklasse :

Een 3e plaats voor Yves Ruymen en een 13e plaats voor Johan Vanhooyland

Beker Gerard De Praetere :

1, Yves Ruymen, Nimbus4DM ,22/6 ,9 uur 18 minuten

2, Theo Stockmans, Ventus 2CX, 31/5, 8 uur 29 minuten

3, Sébastien Mathieu, LS 3a, 25/5, 6 uur 21 minuten

4, Luc Vandebecq, Silent 2, 31/5, 6 uur 2 minuten

5, Jan Waumans, LS 1c, 22/6, 5 uur 39 minuten

Driedaagse van de Wouw :

1, Theo Stockmans, Ventus 2CX, 8/6, OP : 246,5 km,1120,8

2, Yves Ruymen, Nimbus 4DM, 8/6, OP : 256,6 km,1043,1

3, André Ruymen, Ventus 2CXT, 8/6, VV : 262,8 km,890,8

4, Jan Bruyninckx, Ka-8, 8/6, DU 101 min,132,9

5, Theo Stockmans, Ventus 2CX,7/6,DU 71 min,60,2

Onze club werd opnieuw 5e in de Charron wedstrijd.

Evenementen van vorig jaar :

In het voorjaar : herhalingslessen luchtruim en algemene vergadering van de zweefvliegsectie.

We hebben een Lier aangekocht.

De meteo heeft onze driedaagse op 7,8 en 9 juni met barbecue tegengewerkt.

Ons 3e zweefkamp van 30 juni tot 11 juli had minder succes.

Tijdens 2 periodes trokken een aantal van onze leden naar Vinon.

Het Lieren werd geoefend in Traben Trarbach.

Voor hellingwind trokken enkele leden naar Porta Westfalica.

Tweemaal was er een "be a pilot for a day"

De theorielessen gingen van start op 26 oktober.

Op 8 november hadden we een prachtige allouewandeling.

Begin december hebben we een 2e ASK-23 gekocht in Nederland.

Waarna 2 van onze leden met hun zwever naar Douglas in Zuid-Afrika trokken met mooie resultaten.

Het winterkamp vanaf 25 december sloot het jaar af, met meer succes dankzij de inzet van onze lier.

We hebben vorig jaar fors geïnvesteerd :

De ASK-13 D-6988 kreeg een volledige revisie en een nieuwe radio en vario.

De ASK-23 kwam met vertraging terug uit Slovenië na een nieuwe gelcoat.

Ons sleepvliegtuig ondergaat een revisie van de motor en de schroef en krijgt een extra geluidsdemper. We verwachten hem terug voor eind februari.

Van de ASK-13 D-6901 worden de vleugels volledig gereviseerd en er komt een nieuwe radio in.

Nog vele fijne vluchten dit jaar

Verkiezingen

Werden voor een periode van twee jaar verkozen: Griet Francart, Koen Pierlet, Luc Vandebecck, Eric Vandewalle, Johan Van Hoyland en Jan Waumans

Luc Vandebecck



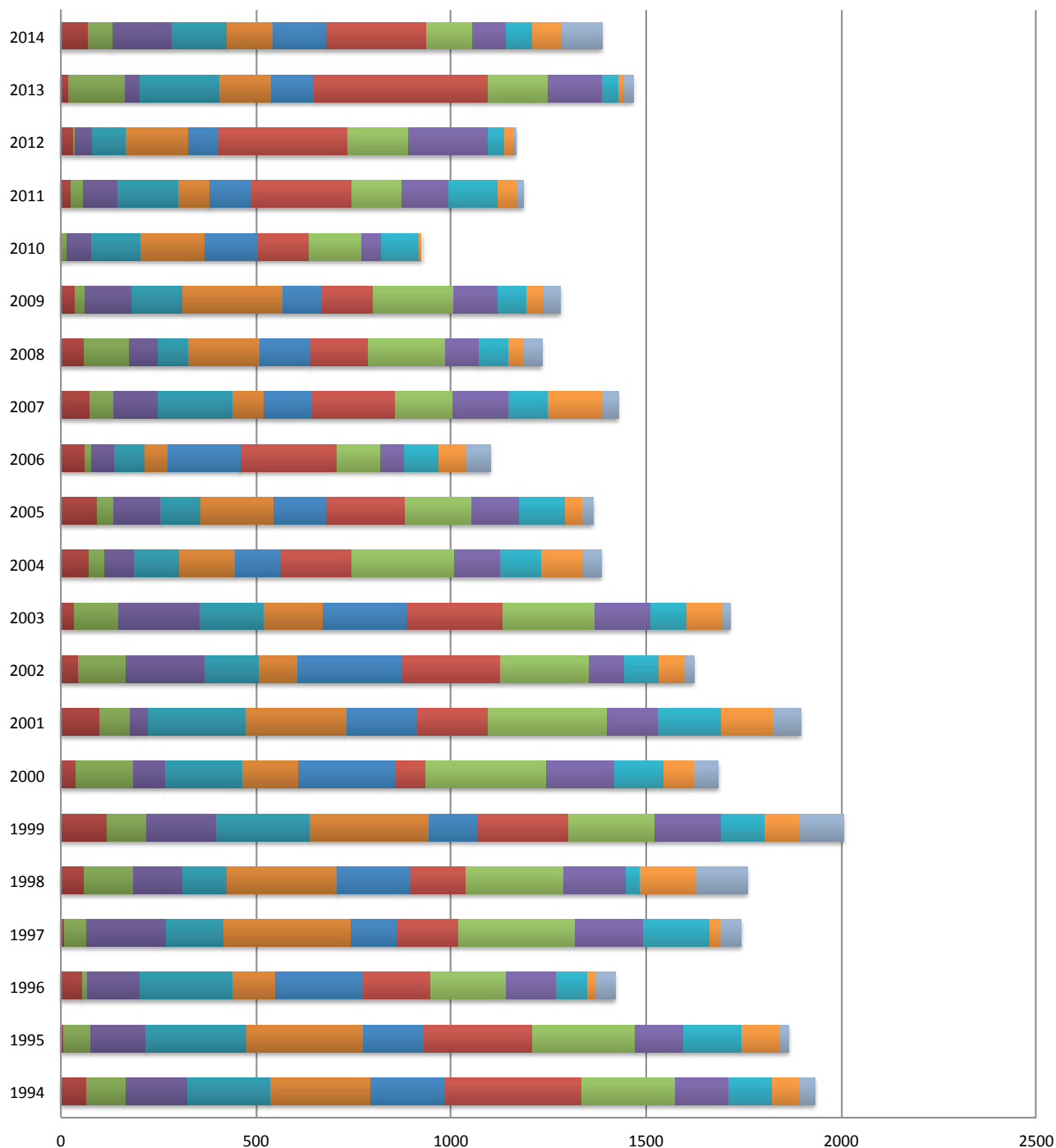
De Wouw op de kerstmarkt van 't Prieeltje



Koen voor zijn eerste solo op de lier

Statistieken

Aantal vluchten per jaar



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
■ Januari	67	8	55	10	60	118	38	100	44	35	73	94	61	74	60	37	0	27	33	19	71
■ Februari	100	69	13	55	125	102	148	77	123	113	40	42	18	62	115	25	15	30	3	146	63
■ Maart	158	140	134	206	127	179	81	46	203	208	74	120	59	113	75	120	64	89	44	38	150
■ April	212	259	239	146	114	239	198	251	139	164	116	103	77	191	76	130	125	155	87	203	141
■ Mei	257	300	110	326	281	305	143	260	97	153	144	186	59	81	185	257	164	80	161	134	119
■ Juni	192	156	225	118	191	124	252	180	269	214	117	136	187	123	130	100	137	107	76	108	137
■ Juli	350	276	171	159	140	234	75	181	252	247	181	202	247	213	146	132	132	258	332	447	256
■ Augustus	238	263	194	299	250	222	309	305	228	235	264	170	111	148	199	206	133	128	156	153	118
■ September	137	124	129	174	161	170	175	130	90	142	118	122	61	142	86	114	51	121	203	140	86
■ Oktober	113	150	80	171	35	111	127	162	87	94	104	118	89	102	76	73	97	126	42	41	68
■ November	68	99	23	26	144	89	78	134	69	90	108	45	72	141	37	44	5	49	25	16	75
■ December	41	22	48	54	132	114	61	70	22	20	47	26	60	39	49	42	0	16	4	22	103

De winter in beeld...



Manfred en Rudi bij de technische controle van de clubtoestellen.



Eric en Maarten vervangen de bescherming van de schaats van de ASK13



Examen instructeur voor Sofie Beckers met examinator Marc Thijs



Bijspijkerdag voor instructeurs op 29 december



Jaarlijkse herhalingsles luchtruim, gegeven door Mattijs



Hout hakselen

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

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Theo Stockmans
Luc Vandebecck
Johan Vanhoyland
Julie Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Geert De Palmenaer

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

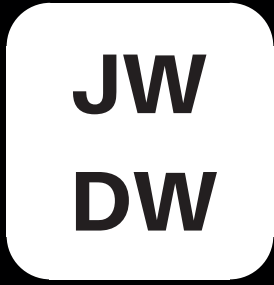
Redactie

Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
Tel. 0486/76.76.34
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.



JUNIORENWEEKEND DE WOUW 2015



INFO AND
REGISTRATIONS
WWW.JWDW.BE

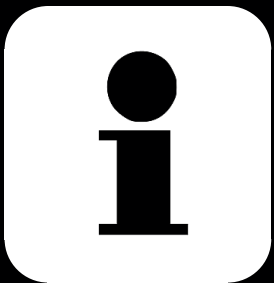


FLIGHTS
STATIC
BBQ
LOWPASSES
PARTY
ACRO

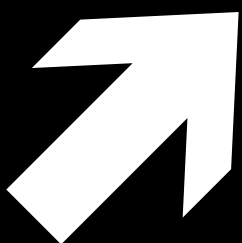


50°46'54.0"N 4°57'28.3"E

EBTN ROYAL AEROCLUB
DE WOUW



SEPTEMBER 2015
SAT 26 SUN 27



Fasten your seatbelts and hold on to your hats! Royal Aeroclub De Wouw is proud to present the 12th edition of the Juniorenweekend. This will be the first edition hosted in Tienen and we're looking forward seeing you on board!

Registrations are open until Sept 20

