



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

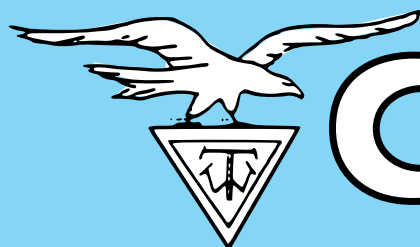
## Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

**Driemaandelijke uitgave**  
**Jaargang 22 nummer 1**  
**Van januari tot maart 2016**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijke uitgave  
Jaargang 22 nummer 1  
Van januari tot maart 2016**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Sneeuwpret



Begin januari werd ons vliegveld bedekt onder een dikke laag sneeuw. Vliegen zat er toen jammer genoeg niet in, maar er waren gelukkig nog alternatieve activiteiten...

## Algemene vergadering



Rudi en Gerry bij de controle van de aanwezigen op de algemene vergadering van de club.

## Uit de archieven



19 september 2004. Jens Groeseneke maakt op 4-jarige leeftijd zijn eerste vlucht met een zweefvliegtuig. 8 jaar later zal hij aan zijn praktijkopleiding zweefvliegen beginnen, en op 5 januari 2014 zal hij zijn eerste solovluchten maken.

## In dit nummer

Sneeuwpret.....	1
Algemene vergadering .....	1
Uit de archieven .....	1
In dit nummer .....	1
Woordje van de redactie .....	2
Activiteitenkalender .....	2
1000km in Zuid Afrika.....	3
Correcties .....	4
Mijn eerste lierstart.....	5
Milieu.....	5
Afscheid van Marc Ruymen ...	6
Marc Ruymen.....	7
Wisseltrofee Marc Ruymen ..	8
Practisch examen zweefvliegen	8
Buitenlandingen.....	9
Buitenlandingen 2016.....	9
Afval.....	9
Charroncommissie .....	10
Prestaties .....	10
FAI Sporting Code.....	11
Vleugeluitreiking.....	12
Vliegveld .....	14
AV zweefvliegen .....	14
Bestuur zweefsectie .....	17
AV "DE WOUW" .....	17
van 20 februari 2016.....	17
Artikels voor Cumulus .....	20
Colofon .....	20

## Foto cover

Voor: Marc Ruymen neemt de beker Gerard De Praetere 1995w in ontvangst (foto: Theo Stockmans)

Achter: Nachtelijke fotoshoot in Zuid-Afrika (foto: Mattijs Cuppens)

## Woordje van de redactie

Ik zal dit artikel beginnen met het zelfde onderwerp, waarmee ik het vorige “woordje ben geëindigd. De aaneenschakeling van vergaderingen en activiteiten. Dank aan de leden die hieraan hebben deelgenomen. Bij het lezen van deze tekst kunnen we dit voor een jaartje vergeten en denken aan het komend zweefseizoen. Het laatste toestel heeft ondertussen zijn werkplaats verlaten. Verschillende van onze leden zijn in de voorwaarde (zie intranet) voor hun 50 km afstandsvlucht en het bekomen van het zilveren FAI sportbrevet. Maar bereid je vlucht nu al voor en wacht niet tot de dag zelf.

Het milieu moet een probleem zijn van ieder clublid, dus ook het afval. Het is niet plezierig als je in onze club rondloopt en als het ware struikelt over drankblikjes, vodden, emmers, gereedschap enz. Als je materiaal of gereedschap gebruikt, leg het dan terug op zijn plaats.

Denk er ook aan dat soms buitenstaanders in onze club rondlopen. Laat ze met een zuiver gevoel huiswaarts keren.

De toekomst van ons vliegveld is weer een episode rijker. Tijdens het eerste weekend van maart streek op ons vliegveld de ULM club “ULM Goetsenhoven” neer. Wij hadden links en rechts al iets opgevangen. Maar ja, er werden al zo veel toekomstplannen gesmeed voor EBTN.

Vanaf dit jaar is er een bijkomende wisselbeker te betwisten, de beker “Marc Ruymen”. Marc is nog altijd recordhouder in onze club voor de langste heen en terugvlucht vanuit Goetsenhoven. En het was een van zijn laatste wensen om een trofee te hebben die zijn naam draagt. Het reglement vinden jullie elders in deze Cumulus.

Manny happy landings en denk aan de veiligheid.

**Theo Stockmans**

## Activiteitenkalender

- › **14 + 15 + 16 mei:**  
3 daagse met BBQ
- › **04 – 08 juli:**  
1ste week vliegkamp
- › **11 – 15 juli:**  
2de week vliegkamp

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

---

**Artikels voor  
volgende Cumulus:  
1 juni 2016**

# 1000km in Zuid Afrika

Zoals iedereen ondertussen al wel weet, zijn Johan, Katrin, Mattijs en ik naar Zuid-Afrika gereisd om te gaan zweefvliegen. Zuid-Afrika is niet alleen een zeer mooi land, maar het is ook een zweefvliegparadijs. Met een lucht vol cumuli, plafonds van om en bij de 5000 meter en thermiek met een sterkte van 4 à 5 meter per seconde, kan je je wel voorstellen dat het vliegen ginder echt zalig is. Daarenboven is er meestal ook een enorm goede zichtbaarheid en dat maakt het navigeren dan weer makkelijker. Ook op de grond is de sfeer er geweldig. Een toffebende samen op het vliegveld met allen hetzelfde doel: vliegen en amuseren...

Zowel Johan, Mattijs als ik hadden ook als doel een paar FAI brevetten in de wacht te slepen. 750 en 1000 km zijn ginder beter haalbaar dan in Europa. Vorig jaar haalden Johan en ik reeds de 750 km, dus dit jaar werd het tijd om de kaap van 1000 km te halen... Mattijs richtte zijn pijlen op 500 km en 3000 meter hoogtewinst.

Op 27 december beloofde het heel goed weer te worden. Topmeteo gaf een donkerrood gebied (donkerrood is de beste voorspelling mogelijk = knalweer in het kwadraat) naar het Noord-westen richting Botswana. Met een plafond van 5500 meter was dit een zeer geschikte dag om mijn 1000 km proef te proberen. Bij het ontbijt even een proef maken en dan de loggers programmeren. De briefing bevestigde wat Topmeteo voorspelde. Discus vol water, camelback gevuld, klaar in piste voor start: "GAME ON" Vermits de dagen in Zuid-Afrika helaas niet zo lang zijn als bij ons in de zomer, is een vroege start meestal wel aan te raden als je een grote proef wil vliegen.

Om 11u vertrok ik in pole-position. Tijdens de sleep voelde ik helaas niet veel stijgwind. Benno, een zweefpiloot uit Duitsland die na mij opsteeg, kreeg wel stevig stijgen en meldde dat enthousiast door de radio: "3,5 m/s stijgen bij de zonnepanelen". Ik vroeg de sleeppiloot om mij naar het vliegveld te slepen, vermits daar mijn startlijn lag voor mijn proef. Na het nemen van de startlijn, snelde ik naar de zonnepanelen om de thermiek te onderscheppen die Benno meldde. En ja, ik was gelanceerd. In het begin van de vlucht probeerde ik elk wolkje op mijn vliegpad om het weer te kunnen inschatten, maar ik moest mij geen zorgen maken. Het was knalweer.

Met slechts 8 uur tijd om de proef te vliegen, moest ik mijn overlandsnelheid goed in het oog houden. 1000 km in 8 uur is gelijk aan een gemiddelde snelheid van minstens 125 km/u. Regelmatig evalueren is dus de boodschap. Op het eerste been van mijn proef richting Tswalu (+\ -250 km) had ik wind tegen, dus mijn overlandsnelheid mocht iets lager zijn dan 125

km/u. Ik rondde mijn eerste keerpunt met 120 km/u, maar vanaf nu had ik wind mee en een lucht vol prachtige cumuli voor mij. Het tweede keerpunt lag op 320 km van mij, maar een paar sterke thermiekbellen gaven mij goede moed om op schema te blijven. Mijn werkhoogte lag tussen 3000 en 5500 meter. Boven de 4000 meter nam ik enkel thermiek die sterker was dan 5 m/s. Als ik onder 4000 meter kwam, nam ik enkel thermiek van 4 meter of meer. Moest ik toch onder de 3000 m sukkelen, zou ik alles nemen wat ik kon krijgen. Als ik wilde slagen was de boodschap duidelijk: NIET onder 3000 m zakken... Mijn tactiek werkte. Met een gemiddelde snelheid van ongeveer 160 km/u rondde ik het tweede keerpunt, ondanks het feit dat het keerpunt volledig in blauwe thermiek lag. Nu kwam het moment van de waarheid... 50 km blauwe thermiek, opnieuw kopwind van ongeveer 20 km/u en overontwikkeling in de verte. Topmeteo had kans op overontwikkeling en onweer gegeven, maar het zou meer Oost blijven van Douglas.



Bart na zijn 1000km vlucht, voor de Discus 2b

Met de nodige voorzichtigheid vertrok ik terug richting Noordwesten. Blauwe thermiek in Zuid-Afrika is eigenlijk niet te vrezen. Het is meestal minstens even goed als onder de wolken, maar ik vermoed dat mijn (slechte) ervaringen van België en Frankrijk mij steeds parten spelen. Een paar mooie bellen brengen mij terug bij de wolken, maar de overontwikkeling wordt hardnekkig. Ik was nog steeds goed op schema en ik had voldoende hoogte, dus ik besluit ervoor te gaan. Wie niet waagt, blijft maagd... Ik waag mijn kans onder de donkerzwarte wolken en ploeter door de brede wolkenband die de grond overschaduwde. Hier en daar een beetje stijgen in rechte lijn gaf mij de mogelijkheid mijn hoogte min of meer te houden en terug in de zon te gaan zoeken naar het betere stijgen. En inderdaad, een supersnelle lift van 5 m/s terug richting plafond en de race kan verder gaan. Ik zat nog op

schema en het laatste keerpunt kwam wel heel dichtbij. Vanaf nu moest ik mij eerder concentreren op mijn hoogte dan mijn snelheid. Op final glide komt die snelheid vanzelf zolang je de hoogte hebt. Hoog geraken en hoog blijven was dus het doel om binnen te geraken in Douglas. Na het keren van het laatste keerpunt zat ik ongeveer 1000 meter onder final glide. Stilaan elke wolk afvliegen op zoek naar de thuisbrenger. Nu was ik niet meer schuw van een 2 of 3 m/s belletje, zolang het maar omhoog gaat. Stilaan tikken de meters af naar mijn glijpad naar Douglas. "Task on final glide" zegt de LX8000 op een honderdtal kilometer van thuis. Toch nog maar een beetje hoogte bijnemen voor alle zekerheid. Het gevoel van euforie triomfeert in de cockpit samen met luidkeels gejuich. De laatste 50 km kon ik heel snel vliegen, want ik had hoogte genoeg. Ik was gestart op iets minder dan 1000 m boven grond, dus

van de finish hoogte moest ik mij ook al geen zorgen maken. Voor een low pass voelde ik mij te vermoeid, dus dan een paar scherpe bochten na de finish als teken van blijdschap. Martin en Johan stonden mij op te wachten aan het einde van de piste. "Martin, you have some paperwork to do": zei ik vol euforie. Mijn doel was bereikt en natuurlijk moest ik mijn belofte nakomen en op cava trakteren in de club. Ik hoop dat het iedereen gesmaakt heeft ;-). Wij hebben uiteraard uitgebreid gevierd in Douglas, maar de viering in De Wouw heben jullie van ons nog tegoed.

En nu op naar een volgende uitdaging... Wat zal het worden? 1250km in Zuid-Afrika, 1000km in Europa of beginnen met 750km in Vinon? To be continued...

**Bart Huygen**

## Correcties

Zoals gevraagd, hebben enkele leden, terecht, aanpassingen gevraagd aan sommige lijsten. De namen die je ziet staan, gewoon aan de lijsten toevoegen

### Brevetten

Naam	<i>D brevet</i>			<i>E brevet</i>	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Beckers Sofie	x	x	x		
Coomans David	x	x	x		
Holsbeekx Dries	x	x			

### 500 km vanuit Goetsenhoven

	datum	Afstand (Km)	piloot	Toestel	imma	Krpt
/	07/06/15	505,3 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/

### CHARRON 2015

#### **BENELUX**

Open/ Ren	
16	Rudi Coomans

**Theo Stockmans**

# Mijn eerste lierstart

Toen ik begin oktober 2015 bij de KV De Wouw aankwam, viel het mij onmiddellijk op dat deze club over veel troeven beschikt. Een mooi vliegveld, een gezellig clubhuis, een mooie vloot die in orde is en vooral gemotiveerde piloten, leden en instructeurs die er toe hebben bijgedragen dat ik beslist heb om lid te worden van deze fijne club. Ik kwam precies op tijd om mee deel uit te maken van de lieractiviteiten die telkens op zaterdag gedurende de winterperiode doorgaan.

mochten in deze club niet uitgevoerd worden met als gevolg dat ik geen enkele ervaring had met deze “startwijze”.

Op zaterdag 17 oktober 2015 nam Theo Stockmans achterin plaats in de ASK 13, ik opnieuw als leerling vooraan voor mijn eerste lierstart. Na de nodige briefing te hebben gekregen van Theo werden we ingehaakt, stick vooruit, tiploper klaar, duim omhoog, zwaailicht van de lier aan, kabel strak en hup, weg waren we vanaf Runway 17.

geweest bent dan achter de sleper te hangen. Tijdens mijn eerste lierdag heb ik 2 vluchten met Theo gemaakt en 2 met Walter. Een dag om nooit te vergeten. De weken nadien heb ik nog samen met andere instructeurs ettelijke lierstartjes gemaakt waarvan er wel enkele waren met stevige crosswind en opsturen de boodschap was.

Vanop de grond als toeschouwer is een lierstart even indrukwekkend dan wanneer je zelf in het toestel zit. Na enkele seconden hang je honderden meters hoog in de lucht. Er is maar 1 woord voor: impressionant !

Op 19 december heb ik na een checkvlucht, kabelbreuk en onder het strenge maar rechtvaardige oog van instructeur Sofie Beckers mijn eerste solo aan de lier mogen uitvoeren. Een fantastisch gevoel, dat is althans mijn eerste indruk. Nu komt het er voor mij op neer om deze winter zoveel mogelijk lierstartjes te kunnen maken om ook met deze startwijze de nodige ervaring op te doen.

**David Coomans**



*Een ASK13 aan de lier...*

Ik heb wel wat ervaring als piloot/instructeur bij mijn vorige club, maar lieractiviteiten

Een geweldige ervaring! Ik moet zeggen dat het lieren snel gaat als je niets anders gewoon

## Milieu

Walter heeft de keuring van al de loodsen gepland op vrijdag 15 april, om 13u. Het keuringsorganisme “ATK” zal dan het elektriciteitsnetwerk van al onze loodsen komen inspecteren.

Er moeten wel nog enkele werken uitgevoerd worden, zoals het op papier zetten van dit netwerk. De elektriciteit van ons clublokaal werd reeds enkele jaren gelden gekeurd en goed bevonden.

Moesten er leden zijn die kennis hebben voor het opstellen van een aanvraag voor een milieuvergunning, laten mij dat ASAP weten.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



*Walter en Sophie aan het werk in hangar zuid*

# Afscheid van Marc Ruymen

Zoals iedereen weet, was Marc een gepassioneerd zweefvlieger, het zweefvliegverhaal begint in 1989.

In maart van dat jaar is Marc geïnteresseerd in het zweefvliegen en samen met mij, volgt hij de eerste lesvluchten onder leiding van Theo Stockmans. Wij raakten gepassioneerd door deze sport en enkele maanden later maakten wij onze eerste solovluchten. Ook onze broer André, die om professionele redenen het zweefvliegen had onderbroken, kon niet nalaten om terug te zweefvliegen.

Er werd beslist een eigen toestel aan te kopen en Marc kreeg de taak om de aankoop te coördineren. Eerst een Ka8 dan een Ka7 en ASK13 en dan een Mini-Nimbus. Na de nodige vliegervaring werden de eerste overlandvluchten uitgevoerd richting Frankrijk en Duitsland.

André herinnert zich nog een memorabele vlucht richting Rethel, Marc in de Astir en André in Mini-Nimbus. Het weer was niet al te best maar Marc overtuigde André dat het in Frankrijk veel beter ging pompen. Daar aangekomen bleek

het weder niet te zijn als voor-speld. Uiteindelijk zijn ze na veel moeite veilig in Goetsenhoven aangekomen.

Ook een vlucht van 500 km met ons drieën richting Duitsland moesten we in Dahlmer-Binz afbreken. Met veel moeite geraakten wij terug in de omgeving van Tienen, Marc maakte toen een vlucht van 9u20. De langste vlucht van het jaar.

Marc, competitief ingesteld zoals hij was, nam deel aan wedstrijden, aan het Belgisch kampioenschap om nadien aan Europese en internationale wedstrijden deel te nemen. Hij was ook de eerste in de club die zijn 5000m hoogtewinst in de Franse Alpen behaalde en ook de enige houder van een 500 km FAI driehoek vanuit Tienen.

Wij herinneren ons de geanimeerde discussies met grafieken en formules om het maximum uit een vlucht te kunnen halen. Marc behaalde zijn brevet van motorvliegen en sleep-piloot, was ook instructeur, sportcommissaris, technisch controleur, bestuurslid van de zweefsectie en verantwoordelijk voor de sportbrevetten.

Maar in 2006 is er slecht nieuws. Marc moet geopereerd worden van een tumor. Optimistisch zoals hij was, zou na een paar maanden alles in orde zijn. Maar het verdict was anders. Marc besepte dat hij niet meer alleen kon vliegen. Er werd een prestatie dubbelzit aangekocht zodat hij nog kon meevliegen. Maar na een aantal vluchten bleek dit niet mee te vallen en stopte hij met het zweefvliegen.

Marc had mooie herinneringen aan zijn vroegere vluchten, herinneringen die hij koesterde.

Hij was de laatste tijd niet meer fysiek aanwezig in de club, toch bleef hij de vliegactiviteiten volgen via zijn computer thuis.

Als laatste initiatief heeft Marc een trofee gesponsord om zijn afstandsvluchten vanuit Tienen te verbeteren. Vanaf dit jaar zal dus, op zijn vraag, de Beker Marc Ruymen in onze club betwist worden.

Marc, we zijn je zeer dankbaar voor de mooie herinneringen in onze toffe zweefvliegsport.

**Yves en André Ruymen**



*EK zweefvliegen 2005 in Nitra*



*Marc met vader Ruymen in hun ASK13 OO-ZWE*

# Marc Ruymen

Enkele losse, persoonlijke herinneringen...

\* Einde vorige eeuw, was in onze club een afstandsvlucht van 300 km een hele prestatie. Wij leefden met het idee dat een grotere afstand vliegen vanuit Goetsenhoven een bijna hopeloze opdracht was. Maar Marc heeft daar eigenlijk verandering ingebracht. Met alle types van toestellen in onze club maakte hij prachtige afstandsvluchten. Dit gaf het overlandvliegen in onze club een boost.

\* Zaterdagavond in ons clublokaal, meestal met Marc als initiatiefnemer, werd er een lange aperitief genomen tot omstreeks 21u30, en daarna gingen we met de ganse groep ergens in een Tiens restaurant eten, gevolgd door een lange pousse-café in één of andere drankgelegenheid. De hoogtepunten van de voorbije vliegday werden nog eens overlopen en aan plezier ontbrak het niet.

\* Ik ben ook verschillende malen ophaalploeg geweest van Marc tijdens het Belgisch Kampioenschap. 's Avonds gingen we dan ergens middagmalen en daarna, tot in de vroege of late uurtjes, nog iets of meer drinken. Tot Marc mij eens zei: eigenlijk gaan drinken en competitievliegen toch niet goed te samen.

\* Begin 2000 hadden we het zelfde zweefvliegtuig besteld, een Ventus 2c (hij wel met een turbo). Plotse-ling kreeg Marc een telefoon van Tilo Holighaus, baas van Schempp-Hirth (SH). Hij wist dat Marc aan wedstrijdvliegen deed. Tilo vertelde hem dat er een nieuw toestel (Ventus 2cx) in de maak was en of hij ge-interesseerd was. De bijkomende wachttijd was ongeveer 6 maanden en de meerprijs 2500,-€. Natuurlijk was het antwoord van Marc "ja" maar tevens zei hij dat ik ook zo 'n toestel wilde. En mijn wens werd door SH ingewilligd. Anders vloog ik nu met een ander toestel rond.

Wat betreft de elektrische en pneumatische installaties, zei ik gewoon: hetzelfde als in het toestel van Marc. Wij zijn wel ongeveer een dag met die verantwoordelijke van SH bezig geweest.

\* Toen Marc het theoretisch examen van hulpinstructeur aflegde, maakte hij ongeveer een tiental fouten op 120 vragen. Toen is Marc (burgerlijk ingenieur) die examinerator (Fernand Dauw) met allerlei wiskun- dige formules beginnen te overdonderen, zodat hij uiteindelijk op één antwoord na, alles juist had. "Ik moest die examinerator toch nog iets gunnen", antwoordde hij.

\* En tenslotte wil ik nog zeggen dat Marc onze huidige batterijstekkers geïntroduceerd heeft. Het was op zijn aanraden dat wij die stekkers in de club en ook bij verschillende privétoestellen gebruiken en dit zon- der problemen.

**Theo Stockmans**



*Marc was Charronverantwoordelijke voor onze club in de periode dat de wedstrijd nog niet online verliep. Eind september werden telkens alle declaratieformulieren en keerpuntfoto's van de gevlogen proeven grondig gecontroleerd door de sportcom- missarissen, onder het toezien van Marc...*



*Uitreiking van de Charron-prijzen op het sympo- sium van de Liga, anno 1999.*

# Wisseltrofee Marc Ruymen

Niettegenstaande Marc al een geruime tijd niet meer aanwezig was in de club, bleef hij de activiteiten van nabij volgen. Ook wanneer Yves en ik mooie vluchten hadden gemaakt werd dat met hem uitvoerig besproken. Als laatste initiatief heeft hij Theo gecontacteerd om een wisseltrofee uit te reiken. Het ganse zweefvliegbestuur vond dit een mooi gebaar. Marc heeft onder andere nog steeds de grootste afstand heen en terug Goetsenhoven, nl een vlucht tot Saint Dizier, met totale afstand van 478,1 km, gevlogen op 15/08/2004. Marc heeft een sponsoring gedaan van 5000 euro. Voor het goede verloop volgt hierbij het reglement, rekening houdend met de e-mails en het laatste gesprek dat ik met Marc hierover had.

## REGLEMENT

- 1) Voorbehouden aan de leden van de Vliegclub De Wouw. Voor de dubbelzittoestellen moet minstens de PIC clublid zijn.
- 2) De wisseltrofee blijft eigendom van de club. De winnaar mag indien hij dat wenst de trofee tot aan de volgende prijsuitreiking in zijn bezit houden. Hij draagt wel de verantwoordelijkheid hiervoor.
- 3) Jaarlijks in de periode van 1 oktober tot 30 september van het volgend jaar gebeurt de evaluatie. Om alle toestellen in de club een gelijke kans te geven wordt er met handicap km gerekend. Om geldig te zijn moet de start en landing gebeuren binnen een straal van 2km rond EBTN. De vlucht moet op de Charron gezet worden en gevalideerd zijn.
- 4) De piloot die de grootste handicap afstand ( dit is de werkelijke afstand omgerekend met de Duitse handicapfactor van het zweefvliegtuig) heen en terug EBTN ( met 2 km straal) gevlogen heeft, is de winnaar. Wordt er een proef met meerdere keerpunten gevlogen met vertrek en landing EBTN, wordt het verst verwijderde punt genomen als keerpunt voor de berekening van de H/T afstand.
- 5) De geldprijs bedraagt jaarlijks 500 euro. Als bovendien de afstand met minstens 5 werkelijke km wordt verbeterd komt er 500 euro extra bij, te beginnen met min 483,1 km. Voor de dubbelzittoestellen met 2 clubleden aan boord krijgt ieder de helft van de geldprijs.
- 6) Wanneer het sponsorgeld opgebruikt is, blijft de wisseltrofee verder uitgereikt.

Wij zijn er van overtuigd dat er mooie afstandsvluchten vanuit Goetsenhoven zullen gemaakt worden.

Met sportieve groeten,

Het zweefvliegbestuur, Yves en André Ruymen

---

## Practisch examen zweefvliegen

### Afstandsvlucht

Alvorens zijn praktisch examen voor het bekomen van zijn zweefvliegvergunning te mogen afleggen, moet de kandidaat een afstandsvlucht uitvoeren.

Hiervoor heeft hij/ zij de keuze uit:

- 50 Km met een eenzitter
- 100 Km met een tweezitter

Zij die met een eenzitter de 50km vlucht willen uitvoeren, moeten eerst en vooral de toelating hebben van de dienstdoende instructeur met dienst. De piloot moet de proef voorbereiden en voorleggen aan een instructeur.

Het aantal keerpunten is niet beperkt, persoonlijk zou ik het beperken tot drie. Een voorbeeld: Goetsenhoven - Sint Truiden – Avernas - Sint Truiden – Goetsenhoven. Maar je moet dan wel met een logger vliegen om je af-

stand te kunnen bewijzen.

Zij die opteren voor de 100km met tweezitter is de passagier steeds een instructeur of hulpinstructeur. Als je voorstander bent voor deze manier moet je er wel voor zorgen dat er een instructeur aanwezig en beschikbaar is. De instructeur met dienst kan die vlucht moeilijk uitvoeren omdat je er toch al snel (voorbereiding inbegrepen) 3 à 4 uur mee bezig bent. Het best is dat je een mail stuurt naar:” [instructeurs@dewouw.net](mailto:instructeurs@dewouw.net)” om een instructeur te vragen.

Er is nog een andere manier, namelijk een 100km met een TMG (Touring Motor Glider).

Luc Vandebecq mag daar les op geven, maar dan wel in Saint Hubert. Luc is zelfs kandidaat om eventueel in de week te vliegen. Voor meer inlichtingen, neem contact op met Luc.

Om deze afstandsvlucht uit te voeren moet je geen 15 uren solo hebben, dat mag ook vroeger. Maar om je praktisch examen af te leggen moet je wel minstens 15 uur solo hebben.

### Belangrijk

Het is de piloot zelf die verantwoordelijk is voor het bijhouden van die uren. Het is ook hij/ zij die er moet voor zorgen dat de afstandsvlucht gedaan wordt. En wacht niet tot op het einde van het seizoen.

En denk eraan: heb je het praktisch examen niet afgelegd binnen de twee jaar na het theoretisch examen, MOET je het theoretisch examen OPNIEUW afleggen. En deze keer kan dat jammer genoeg niet meer in de eigen club.

**Theo Stockmans**

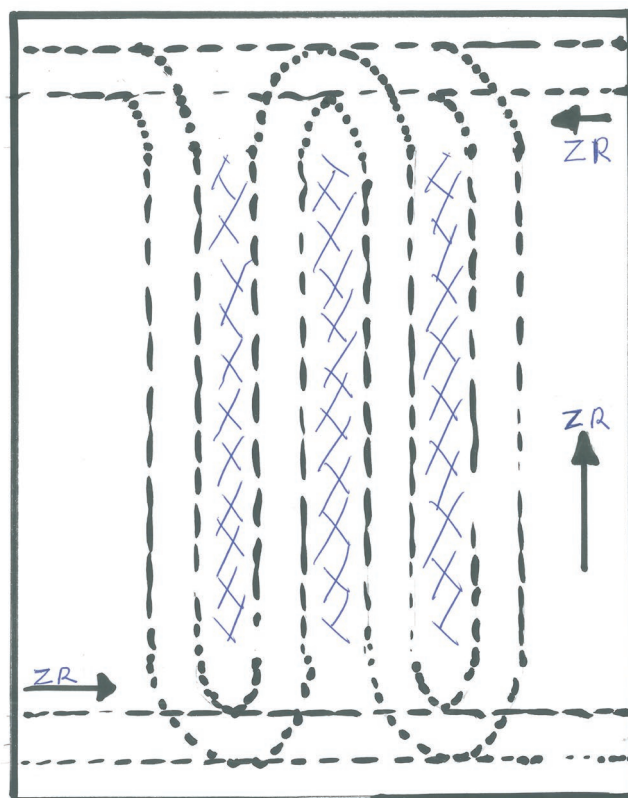
# Buitenlandingen

## OPPASSEN !!

Einde vorig jaar konden we nog genieten van bijna lentetemperaturen. De boeren hadden reeds zeer vroeg hun wintergranen gezaaid. Door de, voor de tijd van het jaar, warme temperaturen, kwam er ook een soort kever op de jonge gewassen. Resultaat: de boeren moesten sproeien. Maar omdat de ondergrond nogal vochtig was, lieten de tractor en/of spuitmachines nogal diepe sporen na, soms 50 cm. Als je daar dwars met een zweeftoestel overrijdt (tegen  $\pm 50\text{km/u}$ ) is de kans groot dat je toestel schade zal hebben. Maar veel erger, zelf kan je kwetsuren oplopen, vooral aan de rug. Wat als je toch moet buitenlanden in een graanveld?

Als het graan niet de groot is, zal je de tractorsporen waarschijnlijk wel zien. Landt altijd in de zaairichting. En bolt nooit uit tot op de rand van het veld. Blijft er minstens 30m vanaf. Want aan de veldranden, lopen de sporen dwars ten opzichte van de zaairichting.

Zie schets. De gearceerde oppervlakte = de veiligste.  
ZR = zaairichting



Theo Stockmans

# Buitenlandingen 2016

## Halve buitenlandingen (Buitenlanding op ander vliegveld)

06/01	Bart Huygen	Postmasburg (ZA)	LS 6	ZS-GRV	108,5km *
-------	-------------	------------------	------	--------	-----------

\* vanuit Douglas (Zuid-Afrika)

Theo Stockmans

# Afval

Begin februari hebben enkele leden, gedurende twee week-ends een grote opruimactie gehouden in onze loodsen en omgeving. Meer dan 120 vuilzakken werden gevuld en afgevoerd. Daarbuiten werden nog eens elektrische apparaten, metaal- en houtafval naar het containerpark in Hoegaarden gebracht.

Ik ga hier zeker geen onderzoek voeren naar de schuldigen. Maar iedereen moet maar eens zijn hand in eigen boezem steken.

Om zulk een afvalberg in de toekomst te voorkomen, heeft

onze club beslist om een afvalcontainer van 660 liter (zoals die van Didier) bij van Gansewinkel te bestellen. Er zal een maandelijkse lediging zijn. In alle loodsen en werkhuisen bevinden zich afvalbakken met een plasticzak erin. Ik vraag aan iedereen om het afval hierin te gooien. Daarna kunnen die volle zakken dicht geknoopt worden en in de container geworpen.

Maar tevens vraag ik ook aan alle leden om onze twee piste-wagens en grote caravan zuiver te houden. Het gebeurt regelmatig dat buitenstaanders in deze voertuigen plaats nemen.

En een zuivere indruk komt steeds positief over.

Her en der vind ik ook regelmatig lege drankflesjes. Het vraagt volgens mij toch maar een kleine moeite om deze terug naar de bar te brengen.

Of sommige leden denken ook dat er in onze club een afvalploeg rondloopt. Maar niets is natuurlijk minder waar.

Zoals je kunt lezen, als iedereen zijn eigen stoep veegt, gaan we zuivere gebouwen en een mooie omgeving hebben.

Theo Stockmans

# Charroncommissie

Vorig jaar in November is de jaarlijkse vergadering gehouden voor de charronverantwoordelijken van elke club in Vlaanderen. In dit artikel bespreek ik even de belangrijkste punten. Volgens de charronverantwoordelijken leeft de Charron nog steeds bij de meeste clubs. Voor KVDW heb ik opgemerkt dat de jeugd een beetje meer gemotiveerd moet worden om overland te vliegen. Meer hierover komt later als het seizoen begint.

Voorts werd er vermeld dat sommige deelnemers te weinig duidelijk informatie verschaffen van luchtruimgebruik bij het indienen van de proef op de Charron. Voorbeelden zijn "Al het nodige gedaan" ingevuld bij luchtruimgebruik of "Golf 4 actief" ingevuld bij opmerkingen van de vlucht. Dit is uiteraard niet de bedoeling.

Het is moeilijk om deze lucht-ruimmeldingen in regeltjes te gieten, maar we rekenen hier eerder op het gezond verstand van de piloten. Elk luchtruim dat apart geactiveerd dient te worden (bv LFA Golf 3 of 4), moet vermeld worden in het daarvoor voorziene kadertje tijdens de invoering van de proef, niet nadien bij de opmerkingen! Een duidelijke vermelding wordt ook verwacht. Als je in het buitenland

vliegt en je dient je transponder te gebruiken of je moet je melden op een bepaalde frequentie, dan dien je dit ook te vermelden in het vakje "luchtruimgebruik". Vermeld duidelijk welk luchtruim en vermeld duidelijk welke actie je hebt moeten ondernemen (bv 'transponder op 7000 in Nederland' of 'toelating verkregen per radio om CTR Luik te kruisen'. Indien iemand hierover meer uitleg wilt, kunnen jullie mij hier steeds over aanspreken. Vanaf nu zullen onduidelijke beschrijvingen niet meer aanvaard worden en zal de proef verwijderd worden indien niet tijdig verbeterd.

## Charronreglement:

Er werd geëvalueerd over het indienen van vluchten in dubbelzit. Dus er dient op voorhand afgesproken te worden wie de vlucht indient. Vroeger was dit afhankelijk van wie het hoogste brevet had, maar vanaf vorig jaar kan er gekozen worden wie van de piloten de vlucht indient.

Ook bij de startlijn van een proef is er vorig jaar een wijziging doorgevoerd. Vroeger was er een startlijn van 2 km toegestaan voor een charronproef, maar nu is dit gelijkgesteld met de FAI vereisten, dus slechts 1 km maximale breedte van de startlijn bij elke proef.

Berekening van de vrije vlucht werd ook een beetje aangepast in het voordeel van de pure zwevers. Vroeger werd het ontkoppelpunt en het landingspunt beschouwd als start- en eindpunt van de vlucht, waardoor pure zwevers eigenlijk minder punten kregen als motorzwevers. Nu wordt de optimale afstand berekend, onafhankelijk van ontkoppelpunt of landingspunt. De minimale beenlengte in elke vlucht is nog steeds 20 km, maar nu kunnen jullie wel bv 10 km voorbij Goetsenhoven vliegen en er toch nog punten voor krijgen.

Indien iemand vragen heeft, kunnen jullie altijd bij mij terecht.

Mag ik tenslotte nog iedereen even aanmoedigen om zoveel mogelijk overland te vliegen. Het maakt niet alleen het zweefvliegen veel leuker, maar het komt de club ook ten goede in de Charronline. Vorig seizoen hebben we op 900 punten na de kaap van 100000 punten gemist en hebben we de vierde plaats inde clubrangschikking moeten afstaan aan Brasschaat. Laten we allen dat dit jaar verbeteren... We kunnen het, want we hebben het talent in huis.

**Bart Huygen**

## Prestaties

### Ging solo lier

Jan Hendrickx

### Afstandsvlucht 1000 Km

Bart Huygen

### Hoogtewinst 3000m

Mattijs Cuppens

### "E" of gouden brevet

Mattijs Cuppens

### PS

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

**Theo Stockmans**

# FAI Sporting Code

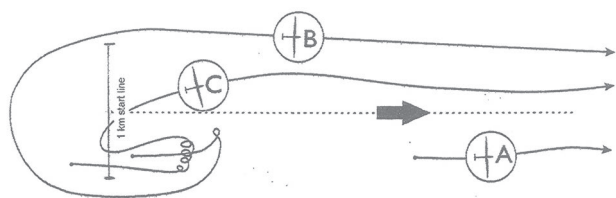
Sinds 1 oktober 2015 zijn er een aantal wijzigingen van toepassing. Brevetten (badges) enerzijds en records anderzijds, zijn nu in aparte hoofdstukken ondergebracht. Ik zal mij beperken tot de brevetten.

De minimum afstand van 10 km tussen de keerpunten (turnpoints) vervalt.

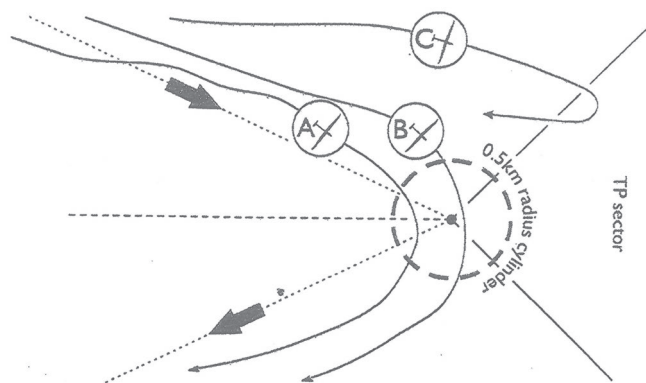
Voor gedeclareerde start en finish points is er een lijn van 1 km, 500m langs elke kant en loodrecht op resp het eerste en laatste been. Voor het geldig rondenvan de keerpunten moet men in de observation zone (OZ) vliegen, ofwel het kwadrant (de fotosector van 90°) symmetrisch in het verlengde van de bissectrice met onbegrensde straal en hoogte, ofwel de beercan zijnde een cilinder met een straal van 500 m. Hier wordt 500 m in mindering gebracht per been, dus 1 km per keerpunt.

Voor het zilveren brevet-afstand moet men minstens een afstand in rechte lijn afleggen van 50 km te rekenen vanaf de plaats van ontkoppelen. Ook rekening houden dat het hoogteverlies binnen de limiet valt, nl max 1% van de afstand. Het ontkoppelpunt wordt na de vlucht uit de gegevens van de Flight Recorder (FR) gehaald. Dit mag ook deel uitmaken van een grotere proef, maar het eerste been moet dan minstens 50 km zijn.

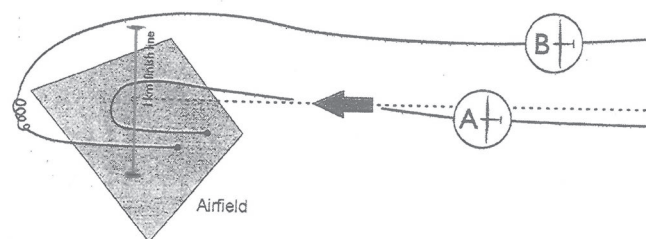
Voor opgegeven proeven met gedeclareerde start en finish punten heeft men niet te veel reserve. Op de volgende schets heeft piloot A geen correcte start gemaakt, ook B die wel achter de startlijn is geweest maar de startlijn niet gepasseerd heeft. C heeft de startlijn 2 maal correct gepasseerd en de starttijd is deze van de laatste crossing in de juiste richting.



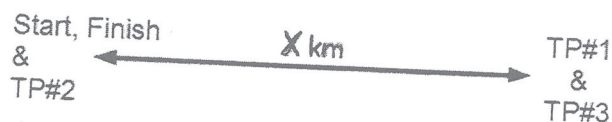
Voor de keerpunten (zie onderstaande afbeelding): B en C zijn in de OZ keerpuntsector geweest, A in de OZ cilinder en verliest 1 km afstand.



Voor het finish punt: A is correct gefinisht. B heeft een normaal circuit gevlogen met een rugwindbeen dat meer dan 500 m verwijderd is van het gedeclareerd finishpunt. Hij passeert de finishlijn langs de verkeerde kant en waar hij tot stilstand komt is zijn finish punt dat voor de finishlijn ligt en heeft bijgevolg zijn opgegeven proef niet gerond.



Door zich minimaal van het vliegveld te verwijderen kan men met X=75 km een gouden brevet 300 km afstand behalen, met X=125 km een diamanten afstand 500 km.



Voor de brevetten heeft men IGC goedgekeurde loggers nodig. De ingebouwde barometer moet max 5 jaar voor de vlucht of binnen de 2 maanden na de vlucht geijkt zijn.

Om de hoogte te bepalen bij het passeren van de start of finish lijn past men een lineaire interpolatie toe tussen het laatste gelogde punt voor de lijn en het eerste daarna.

Wanneer er geen logpunt is in de fotosector bij een keerpunt, gaat men een rechte lijn trekken tussen het laatste punt voor de sector en het eerste daarna. Gaat deze lijn door de sector dan heeft men het keerpunt correct gerond.

Nog vele mooie vluchten.

**André Ruymen**

# Vleugeluitreiking

Van 4 maart 2016

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

In het bijzonder gaat onze dank naar:

Burgemeester en Vlaams Volksvertegenwoordiger Katrien Partyka, verontschuldigd

Schepen van sport Wim Bergé

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

de voorzitter van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs, de heer Guido Sergeant

Roland Depraetere, zoon van Gerard naar wie de wisselbeker werd genoemd

Jean Nickmans en zijn echtgenote Bobke. Jean was in de

jaren 60 en begin 70 secretaris van onze vliegclub. Toen werd hij opgevolgd door Stephan. Tot daar, een klein beetje geschiedenis.

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? Ik weet het eigenlijk niet meer. De ene week hoor ik dat het vliegveld van Binnenlandse Zaken is, dan weer van Financiën en dan weer terug van Defensie. In elk geval heb ik persoonlijk de indruk dat er toch is lopende is,

maar wat en in welke richting?

Maar het belangrijkste, onze club kan verder vliegen. En hier kijk ik toch ook naar de beleidsmensen van Tienen. Ook zij kunnen er toe bijdragen dat wij onze geliefde sport verder kunnen blijven beoefenen.

Maar ondanks al deze onzekerheden, moet De Wouw zich wel verder in regel blijven stellen met de Europese, Belgische en Vlaamse richtlijnen op gebied van milieu, opleiding, techniek, enz. En daarom wil ik toch onze leden danken die, op vrijwillige basis, alles in de goede banen leiden.

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 alleen



*Luisteren naar de speech van de voorzitter in afwachting van de soep...*

werk van de Raad van Bestuur of de instructeurs, maar alle leden hebben hun steentje hier toe bijgedragen. En dat mag ook eens in de verf gezet worden en waarvoor mijn oprechte dank.

Op 6 juli vorig jaar, passeerde de Tour de France voorbij De Wouw. Dit was iets unieks. Het mooie zomerweer bracht letterlijk en figuurlijk een massa volk op de baan.

De motorsectie heeft vorig jaar een bijkomend tweezit lestoestel aangekocht. En de motor van de CRZ kreeg een overhaul.

De opleiding van onze zweefpiloten gebeurt sedert 8 april 2015 in de schoot van een Approved Training Organisation, ATO afgekort. Dit volgens de Europese regelgeving.

Einde september organiseerde de jeugd het Liga juniorenweekend. Dit werd een schot in de roos.

Nu nog enkele cijfers.

In totaal hebben onze leden 2597 uren gevlogen waarvan 863 motorvliegen en 1734 zweefvliegen. De zweefvliegers hebben ook in totaal 66000 Km overland gevlogen, of meer dan 1 ½ maal rond onze planeet.

Dit jaar gaan beide secties hun vliegend materiaal verder updaten. En begin augustus heeft de motorsectie een uitstap gepland naar het Provençaals stadje Vinon sur Verdon, waar op dat ogenblik verschillende van onze zweefpiloten zich verder vervolmaken in het Alpenvliegen.

#### Uitreiking vleugels

Uitzonderlijk dit jaar, gaan wij beginnen met het hoogtepunt, de vleugeluitreiking.

Ook vorig jaar mochten verschillende clubleden proeven van hun eerste solovlucht. De meeste onder hen maken in hun loopbaan als piloot nog verschillende blijvende vluchten. Maar de allereerste blijft hen toch nog het langst in hun geheugen geprent. Men mag niet vergeten dat de piloot dan gans alleen met een vliegtuig opstijgt en na wat bochten naar links en rechts, rechte lijnen in het Tiense luchtruim, uiteindelijk het toestel op een welbepaalde plaats behouden neer te zetten. Eigenlijk fantastisch.

In ons luchtruim heb je ook wel verboden zones en voorangsregels, misschien wel te veel. En het landen en opstijgen gebeurt volgens strikte procedures. Maar rode lichten en flitspalen ben ik er nog niet tegengekomen. Bij een normale zichtbaarheid kun je reeds van op een hoogte van enkele honderden meters Brussel of de Ardennen zien liggen, België of de wereld ligt aan je voeten. En regelmatig kom je in een thermiekbel wel eens een buizerd, zwaluwen of zelfs een wouw tegen. Je voelt je als een vogel te rijk.

Samengevat, vliegen is een heerlijke sport.

De solisten in alfabetische volgorde.

- Frank Bruyninckx
- Seppe Buysse
- Mattijs Cuppens
- Nic De Clippel
- Sabien Degeest
- Stijn Devalck
- Bart Martens
- Brett Tobback
- Katrien Vanuytrecht
- Tom Willems

#### Uitreiking schotels

Hebben een onafgebroken lidmaatschap van:

20 jaar:

- Sébastien Mathieu en,
- Bart Huygen

30 jaar:

- Eric Vandewalle

#### Uitreiking bekens

Beker Gerard Depraetere (zie vroegere Cumulus)

Beker Driedaagse (zie vroegere Cumulus)

Trofee van Verdienste, voor de 11de maal:

Deze beker werd ons meer dan een decennium geleden geschonken door de Tiense Sportraad.

Hij wordt ieder jaar uitgereikt aan één of meerdere personen, of moet ik zeggen vrijwilligers, die zich het afgelopen jaar of jaren in onze club op een positieve wijze in de kijker hebben gewerkt.

Dit jaar gaat hij naar het organisatie team van het Juniorenweekend, dat doorging einde september vorig jaar. Gedurende ongeveer een jaar heeft deze ploeg zich ingespannen opdat deze activiteit of festiviteit een succes werd. Sponsoring, muziek, materiaal, eten, vliegtuigen enz, alles werd op een voorbeeldige manier aan elkaar gebreed opdat het een samenhangend geheel vormde, proficiat aan:

Astrid, Julie, Maarten, Ruben en Senne

#### Uitreiking diploma's

Diploma (zie vroegere Cumulus)

Speldje (zie vroegere Cumulus)

En nu wens ik nog aan iedereen een aangename avond.

**Theo Stockmans**

# Vliegveld

Het eerste weekend van maart was er in onze club maar één gespreksonderwerp: de komst van "ULM Goetsenhoven" op ons vliegveld. Dit is, zover ik weet, een nieuw opgerichte ULM club. Ze hebben hun intrek genomen in de twee loodsen waar vroeger de Luchtkadetten gehuisvest waren. Niet alleen in verschillende krantenartikels, maar ook op de ROB werd de komst van deze club uitvoerig besproken.

Volgens de verantwoordelijken hebben zij een concessie van onbepaalde duur gekregen van Defensie. Op 21 maart, tijdens onze bestuursvergadering, gaan wij ze uitnodigen voor een gesprek. Omdat dan deze Cumulus reeds bij de drukker is, is het niet meer mogelijk het resultaat van dit onderhoud in deze editie weer te geven.

Wat mij ten zeerste verwonderd en tegen de borst stoot (en ik niet alleen), is dat onze club einde

2014 een aanvraag deed om die twee loodsen in concessie te krijgen. Antwoord van Defensie (samengevat): op een militair domein dat zal afgestoten worden, kunnen geen nieuwe concessies meer toegestaan of bestaande uitgebreid worden. De nutsvoorzieningen werden ook reeds afgesloten. Defensie werkt hier dus dan met twee maten en twee gewichten. En ik die dacht dat er in het begin van onze Grondwet staat geschreven: alle Belgen zijn gelijk voor de wet????

Wat ik ook in de kranten las, is dat het vliegveld nog altijd voorbehouden blijft voor een school voor de Federale Politie. Maar wanneer de eerste spadesteek hiervoor wordt gegeven, is een heel groot vraagteken.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

## Algemene vergadering zweefvliegen

23 januari 2016

Een overzicht van de activiteiten van afgelopen ja(a)r(en):

### Zweefvliegactiviteiten binnenland

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Sleepstart</b>	1427	1223	981	1236	1201	1389	1193	1139
<b>Lierstart</b>	5	142	31	45	131	132	196	297
<b>Zelfstart</b>								42
<b>Uren zweefvliegen</b>	948	838	838	1265	1230	1074	854	1201
<b>Uren TMG</b>								10
<b>Km overland</b>	11687	13842	23078	10363	20841	12771	18648	24523
<b>Sleepuren</b>	182	178	121	165	179		172	166

### Zweefvliegactiviteiten buitenland

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Sleepstart</b>	64	64	168	118	146	174	155	151
<b>Lierstart</b>	95	124	0	66	188	98		43
<b>Uren zweefvliegen</b>	237	389	421	419	587	683	628	533
<b>Km overland</b>	11792	14601	15058	17032	24917	27852	34356	42042

Gebruik clubtoestellen

**TWEEZITTERS**

		<b>D-6988 ASK13</b>	<b>D-6901 ASK13</b>	<b>D-6932 SF-34</b>
<b>2010</b>	Starts	216	97	96
	Uren	109:14	55:12	37:04
<b>2011</b>	Starts	358	168	104
	Uren	150:31	72:39	56:54
<b>2012</b>	Starts	354	259	206
	Uren	139:09	85:46	82:56
<b>2013</b>	Starts	313	429	224
	Uren	125:46	159:57	74:33
<b>2014</b>	Starts	288	332	171
	Uren	120:42	123:44	47:28
<b>2015</b>	Starts	512	273	138
	Uren	152:29	101:01	43:22

**EENZITTERS**

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

Inzet van onze toestellen per vliegdag

<b>Aantal toestellen ingezet</b>	<b>Aantal vliegdagen</b>	<b>Inzet tweezitters</b>
8	2	
7	3	
6	12	
5	5	
4	6	
3	13	17
2	24	30
1	13	28

Totaal aantal vliegdagen: 74

Eerste solo

Sepe Buysse  
Stijn Devalck  
Brett Tobback  
Tom Willems

Eerste solo op lier

Jan Bruyninckx  
Stijn Devalck  
Sepe Buysse  
Brett Tobback  
David Coomans

Theoretisch examen zweefvliegen

Marc Arys  
Laura Lenaerts  
Jan Bruyninckx  
Michaël Matthijs

Christophe Goemans  
 Sarah-Maria Matthijs  
 Jens Groeseneke  
 Stefan Nezic  
 Michiel Heleven  
 Yentl Saerens  
 Glenn Hostens  
 Yvan Stockmans  
 Brett Tobback  
 Stijn Devalck  
 Roel Trappeniers  
 Peter Truyens

#### Vergunningen

- › Zweefvliegvergunning: Willem Guilmet
- › Passagiersvergunning: Dieter Schollaert
- › Instructeur: /
- › Radioëxamen: Julie Vanhoyland
- › Sleeppiloot: /
- › Lierbedienaar: Koen Pierlet

#### FAI Brevetten

- › 5 uur duurlucht: Jan Bruy-

#### Wedstrijden

Belgisch kampioenschap standaardklasse: Yves Ruymen 16<sup>e</sup> met Discus 2

#### **Beker Gerard De Praetere:**

1	Theo Stockmans	Ventus 2cx	8:34
2	Yves Ruymen	Nimbus 4DM	7:00
3	Sébastien Mathieu	LS3a	6:40
4	André Ruymen	Nimbus 4DM	6:15
5	Johan Vanhoyland	Discus 2	6:11

#### **Driedaagse van De Wouw**

1	André Ruymen	Ventus 2cxt	24/5	OP 455,6	1930,5pt
2	Theo Stockmans	Ventus 2cx	24/5	OP 451,4	1912,7pt
3	Sébastien Mathieu	LS3a	24/5	VV 404,4	1511,8pt
4	Johan Vanhoyland	Discus	24/5	VV 272,5	1017,9pt
5	Jan Waumans	LS1c	24/5	VV 242,2	988,6pt

#### Charron 2015

Onze club werd opnieuw 5<sup>e</sup> vorig jaar, met 31 deelnemende piloten (gemiddeld 3199 punten per piloot). In totaal behaalden we 99.170,2 punten.

#### Wat brengt 2016

Symposium Liga op 30 januari te Oostmalle  
 Algemene vergadering De Wouw op 20 februari  
 Herhalingslessen luchtruim op zondag 21 en zaterdag 27 februari  
 Vleugeluitreiking op vrijdag 4 maart  
 Driedaagse met BBQ op 14, 15 en 16 mei  
 Zomerkamp van 4 tot 15 juli

ninckx, Eric Schollaert  
 › 1000m hoogtewinst: Glenn Hostens, Brett Tobback, Dieter Schollaert, Roel Trappeniers  
 › 750km: Bart Huygen, Johan Vanhoyland  
 › 1000km: Bart Huygen

#### Evenementen

- › Januari – herhalingslessen luchtruim en algemene vergadering zweefvliegen
- › 8 april – overgang naar EASA vergunningen en start Liga ATO
- › 23-25 mei – driedaagse met bbq
- › 6-17 juli – 4<sup>e</sup> zweefvliegekamp in Goetsenhoven
- › 27-27 september – juniorenweekend
- › 25 oktober - start theorielessen
- › 25-31 december – kerstkamp

#### Vliegen

- › Vinon (2 periodes)
- › Normandië (Vauville) in april
- › 4<sup>e</sup> zomerkamp is succesvol
- › Uittappen naar Porta Westfalica
- › 2 leden trekken voor de 2<sup>e</sup> maal met hun zwever naar Douglas (Zuid-Afrika) met zeer mooie resultaten
- › Winterkamp kent weinig succes

#### Vliegtuigpark

- › ASK-13 D-6988 kreeg een staartwiel
- › Ka-6 werd verkocht en vliegt nu in Spanje
- › Vleugels ASK-23 krijgen nieuwe gelcoat
- › Remsysteem SF-34 werd zo goed als volledig vernieuwd

## Vanaf 2018, nieuwe 8,33 radio verplicht

Volgende clubtoestellen werden reeds voorzien van een nieuwe radio:

- > SF 34 D-6932
- > ASK13 D-6988
- > ASK13 D-6901
- > ASK23 D-6953

Toestellen nog uit te rusten voor 2018:

- > ASW19 D-6925
- > ASK23 D-2363
- > Astir D-6955
- > Sleper
- > Lier
- > Grondpost

## Verkiezingen

Werden verkozen voor een periode van twee jaar

Mattijs Cuppens

Rudi Coomans \*

Theo Stockmans \*

\*: werden tevens verkozen om onze sectie te vertegenwoordigen in het bestuur van de club.

**Luc Vandebeeck**

---

## **Bestuur zweefsectie**

Voorzitter: Luc VANDEBEECK

Secretaris: Johan VANHOYLAND

Schatbewaarder: Jan WAUMANS

Hoofdinstructeur: Eric VANDEWALLE

AHot (ATO): Koen Pierlet

PR: idem

Verzekeringen: Griet FRAN CART

Theo STOCKMANS

Rudi COOMANS

Mattijs CUPPENS

---

## **AV "DE WOUW"**

van 20 februari 2016

### 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.

### 2. Controle der aanwezigheden

Aantal: 110 Quorum: 55 Tegenwoordig: 77 (39 A + 37 Stem Vol +1 N Stem Vol)

De vergadering kan geldig beraadslagen

### 3. Nieuwe leden

Nieuwe leden: afroeping

### 4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2015

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.

Het verslag wordt goedgekeurd.

### 5. Verslag der activiteiten 2015

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

Zweefsectie:

- 08 april: overgang naar EASA vergunningen en start Liga ATO
- juniorenWE einde september
- zweefkampen in EBTN en te Vinon
- lieractiviteiten in het najaar en voorjaar
- 2 leden vertrokken weer op zweefvliesafar naar Zuid Afrika

#### Motorsectie:

- aankoop bijkomende Tomahawk OO-DKV
- overhaul motor OO-CRZ
- trip naar Ameland

#### Gemeenschap:

- milieudossier, elektriciteit loods Zuid olv Walter Vandewalle
- problematiek vliegveld en windmolens
- 06 juli: passage van de Tour de France voor onze club

#### 2015 in cijfertaal (2014-2013-2012-2011-2010):

- 697 (857-697-684-653-704) uren motorvliegen + 166 (172-179-165-129-140) uren slepen
- 17343 (1482-1757-1265-1259-1817) uren zweefvliegen
- 1892 (1542-1849-1465-1180-1666) starts met een zweeftoestel
- 66565 (53003-40623-27400-38137-44758) Km overland

#### 6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2015

- Motor
- Zweven
- Brandstof
- Gemeenschap

#### 7. Budget 2016

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

#### 8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2015

Danny Haenen en Mattijs Cuppens

#### 9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2015

Er is / er is geen kwijting

#### 10. Verlenen van kwijting aan de beheerders voor het boekjaar 2015

Er is /er is geen kwijting

#### 11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2016

- (Motor) : Bart Martens  
Res: Danny Haenen
- (Zweven) : Bart Huygen  
Res: Chris Vanderseypen

#### 12. Objectieven 2016

In telegramstijl:

#### Zweefsectie:

- organisatie zweefkamp te EBTN van twee weken (04 juli – 15 juli)
- vleugels Ka 23 nieuwe lak (is lopende)

#### Motorsectie:

- opfrissen painting OO-DKV
- opfrissen binnenbekleding OO-CFC
- opfrissen zetels OO-RAQ

#### Gemeenschap:

- beëindiging elektriciteit loodsen
- vliegveldproblematiek
- windmolens

### 13. Het vliegveld

Allerlei geruchten: Defensie of Bin Zaken of Financiën?

Schietstand, maar te duur.

In elk geval heb ik de indruk dat er iets aan het rommelen is, maar wat?

### 14. Allerlei

a. Benzinebladen: zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen op de pomp liggen

b. Milieu

→ Electriciteit

→ Afval

c. Vleugeluitreiking

d. Kaasavond schepen Bergé

### 15. Statutenwijziging

2/3 aanwezigheid: ja of nee Quorum = 2/3 van 110 = 72 Er zijn 77 aanwezig (zie Pt 2)

2/3 moet er mee akkoord gaan:

9 hebben tegen gestemd en 68 voor.

De wijzigingen worden aanvaard.

### 16. 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) : Ruben Delaure

b. : (zweven) : Astrid Coomans

### 17. Statutaire verkiezingen

Hoe stemmen?

Wanneer verkozen?

Hoe kan men geldig stemmen ?

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. 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.

Wij gaan nu over tot de uitreiking van de stembriefjes.

Uitslag: totaal 73 stembriefjes

Zijn verkozen: Rudi COOMANS, Theo STOCKMANS, Steven HAENEN, Cédric MOYSON, Bart LISMONT en Piet VANOSMAEL

In de schoot van de nieuwe Raad van Bestuur zullen de functies verdeeld worden.

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

**Theo Stockmans**

---

## 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](mailto: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](mailto:theo@dewouw.net)).

## Colofon

### Medewerkers

David Coomans  
Bart Huygen  
André Ruymen  
Yves Ruymen  
Theo Stockmans  
Luc Vandebecck

### Foto's

Mattijs Cuppens  
Bart Huygen  
Theo Stockmans  
Guy Groesenecke

### Internet homepage

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

### E-mail

[cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Redactie

Mattijs Cuppens  
Fonteinstraat 22  
3000 Leuven  
Tel. 0486/76.76.34  
email: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden  
tel.: 016/76.66.96  
email: [theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)

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







