



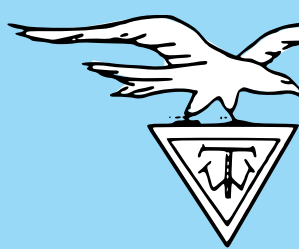
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 24 nummer 1
Van januari tot maart 2018



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 24 nummer 1
Van januari tot maart 2018
Nummer 84

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Vliegen in Nieuw Zeeland



Johan en Katrin trokken in december en januari een maandje naar Nieuw Zeeland en pikten daar ook enkel vluchtjes in een zweefvliegtuig mee. Hier zie je alvast een foto van het clubhuis van de zweefvliegclub in Omarama. Een clublokaal als een ander, denk ik dan. Blader dus maar snel door naar pagina 8, da's véél interessanter!..

Het lierseizoen 2017-2018



Het lierseizoen verliep deze winter "niet erg vlot", om het zacht uit te drukken. Na het dichten van de olieplekken op de as, bleek dat de remmen op de trommels eigenlijk beter wél ingevet waren gebleven. Met alle gevolgen vandien bij het (proberen?) uitrijden van de kabels.

We hebben deze winter telkens slechts met één trommel gewerkt, en dat ging uiteindelijk wel vrij vlot. Zeker de laatste weken lijkt alles weer goed te zijn ingelopen en kunnen we vlot starten met een minimum aan kabelbreuken. We hebben zelfs enkele thermische dagen gehad, waarbij de lierman en kabelrijders werkloos moesten wachten tot er weer een zweever wou starten...

In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Symposium 2018.....	3
Vliegen in Finland	4
Milieu (1).....	6
Milieu (2).....	7
Raad van Bestuur.....	7
Vliegen in Nieuw-Zeeland..	8
50km voor het sportbrevet	10
Brevetten.....	11
Vliegveld.....	12
Winteronderhoud	13
Winterwerk in beeld	14
Vliegen in de winter	15
Overlandvliegen	16
Wintervliegen	16
Zweefbestuur 2018	16
Sportcommissie	16
Medewerkers Cumulus.....	17
Jean-Bernard Dupont	17
Vleugeluitreiking	18
AV De Wouw.....	20
AV zweefvliegsectie.....	22
Artikels voor Cumulus	24
Colofon	24

Foto cover

2017 was een vruchtbaar jaar met veel solo's en een gevulde groepsfoto van de vleugeluitreiking...

Woordje van de redactie

Vol ongeduld wachten we het verdict af van het Tiens schepencollege betreffende onze milieuaanvraag. Deze aanvraag komt op dinsdag 27 maart voor. Dus bij het lezen van deze Cumulus gaan jullie het resultaat reeds kennen. Het kan dezelfde vergunning zijn als de huidige of met nog meer beperkingen. Maar onze club moet wel leefbaar blijven. En hier zijn onze leerlingen van groot belang. Zij vertegenwoordigen een ware pijler in onze club. Om iets aan te leren moet men oefenen. Ook met het vliegen is dat niet anders.

In deze Cumulus vind je een heleboel cijfermateriaal van het afgelopen jaar. Deze getallen zijn voor onze sectie en ook voor onze club een mooi instrument. Moeten wij een bijkomend toestel aankopen? Moeten wij het lidgeld aanpassen? Het minutengeld verhogen of niet? Het antwoord op al deze vragen houdt onze sectie en club financieel gezond.

Er staat weer een zweefvliegseizoen voor de deur. Alle leden hopen hun wensen waar te kunnen maken. Solo gaan, brevetten vliegen, lange thermiekvluchten maken in binnen- en buitenland. Maar vergeet daarbij de veiligheid niet. Het is een jaarlijks weerkerende tekst. Maar het is dan ook heel belangrijk. Een ongeval of een incident is ook negatieve publiciteit voor onze club en dat kunnen we in de huidige milieuproblematiek missen als kiespijn.

Nog mooie vluchten en tot ergens in de lucht.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **19 tot 21 mei**
Driedaagse van De Wouw

📅 **19 mei**
BBO

📅 **2 tot 6 juli en 9 tot 13 juli**
zweefvliegkamp

📅 **1 en 2 september**
opendeur samen met ULM
Goetsenhoven

Artikels voor volgende Cumulus: 1 juni 2018

Symposium 2018

Zaterdag 27 Januari was weer het jaarlijks symposium van de liga. 's Morgens was er de instructeursrefresher, waar onder andere veiligheid en overlandtraining aan bod kwamen.

Koen als HOT (Head Of Training) zou het er hebben over overlandtraining. Hij wist te vertellen hoe de instructeurs dit konden bijbrengen aan hun leerling-piloten. Hij sprak over theorieles zoals het bestuderen van kaarten, routes tekenen, vluchtvoorbereiding...

Maar ook over meer praktische dingen zoals een buitenlandingsveld zoeken en de meest geschikte vliegrou- te te zoeken in de lucht.

Ook had hij het nog over instructeur zijn en blijven in het algemeen. Dit wist hij op een leuke manier te doen door- middel de les even te veran- deren in "De slimste mens ter wereld". Hierbij werd er een vraag gesteld die hijzelf zo snel mogelijk moest beant- woorden. De vragen waren onder andere welke vereis- ten je nodig hebt om current te blijven als instructeur en hoe je je vervallen licentie te- rug geldig kon maken.

Hierna kregen we nog een korte les over de veranderingen van het luchtruim van Luc.

In de namiddag was er de gebruikelijke prijsuitreiking van brevetten, bekens en Charronprijzen.

Voor deze werden uitgereikt kregen we nog 2 mensen op bezoek die iets te maken hadden met het zweefvlie- gen. De eerste was een Duit- ser, hij wist ons iets te vertel- len over overlandvliegen. Daarna was het aan de beurt van de baas van het Service center Terlet. Hij wist ons te vertellen hoe het repare- ren van zweefvliegtuigen in zijn werk ging. Hij gebruikte hierbij veel voorbeelden van vliegers die ze zelf herstelt hebben, en wat ze precies hebben uitgevoerd bij deze herstelling.

Daarna volgde de prijsuitrei- king. Eerst kwamen de bre- vetten aan bod, van onze club was ik de enige die een brevet mocht gaan afhalen. Dit was het D-brevet.

Eenmaal deze uitgereikt wa- ren, werden de prijzen uitge- deeld van de Charron.

De top 5 van elk klassement krijgt een prijs. Van onze club was Sebastien 1 keer 4e (open/renklasse, bui- tenland), Theo 2 keer 2e(open/renklasse, binn- en buitenland) en Bart 1 keer 1ste (standaardklasse, buitenland). Ook de beker GASTON PEETERS (groot- ste vrije vlucht) en MICHEL AERTS (grootste gelukte op- gegeven proef).

Na deze uitreiking waren er nog enkele statistieken over de Charron van afgelopen jaren. Zo ben ik bijvoorbeeld 2 jaar de jongste deelnemen- de piloot geweest, iets wat ik zelf niet wist.

Hierna werd ook de beker van Vlaanderen uitgereikt. Waarna de uitreiking van de fotowedstrijd het sympo- sium afsloot.

Brett Tobback



Bart bij de uitreiking van de Charron-prijzen

61° Noord – Leven, studeren en... vliegen in Finland

Een jaar geleden had ik nooit kunnen dromen van de ervaringen die ik zou meemaken en de mensen die ik zou leren kennen. Dat ik zou kunnen zeggen dat ik 4 maanden in het prachtige Finland heb gestudeerd, gewoond en geleefd. Want geleefd heb ik er echt wel.

tig genoeg kunnen foto's onmogelijk het gevoel en de immense schoonheid van Finland weergeven, maar onderaan kan je toch enkele foto's terugvinden van de hoogtepunten van mijn avontuur. De overige foto's kan je terugvinden in een album op mijn Facebook profiel.

dige maanden.

Na een prachtige laatste zondagavond op het terras nam ik voor eventjes afscheid van iedereen op de club alvorens op 15 augustus richting het hoge Noorden te vliegen. Gedaan met de zon, terrasjes, goedkope pintjes en vliegen. Althans dat dacht ik toch (behalve het bier, dat was wel degelijk véél te duur).

Mijn eerste weekend was ik uitgenodigd bij Kai. Voor de nieuwe leden die hem niet kennen: Kai is een echte Fin die jarenlang bij ons lid is geweest toen hij in België woonde en werkte. Onder-tussen woont hij al enkele jaren terug in Jyväskylä, een 2-tal uurtjes ten noorden van Lahti, de stad waar ik verbleef. Kai en Elina hebben mij met open armen ontvangen bij hun thuis en mij laten kennis maken met de echte Finse cultuur. Want hoe koud het er in de winter ook mag worden, Finnen zijn de warmste mensen die ik ooit ontmoet heb.



Met de Mini Nimbus boven de Finse meren

Zoals de meesten wel weten ben ik afgelopen jaar op Erasmus geweest, een uitwisselingsproject waarbij je een semester of academiejaar in het buitenland kan gaan studeren. Uit een hele waslijst aan landen en partneruniversiteiten lag mijn beslissing al snel vast: ik zou de koude trotseren en het prachtige Finland gaan verkennen. Dat een voormalig clublid ook in Finland woont en zijn foto's mij altijd deden wegdromen was een niet onbelangrijke factor in deze beslissing.

Nadat Theo het maar een keer of 7 gevraagd heeft ben ik toch maar eens in mijn pen gekropen om deze 4 onvergetelijke maanden samen te vatten in een artikeltje. Spij-

Omdat een hele beschrijving van alles wat ik gedaan en meegemaakt heb in Finland waarschijnlijk zou resulteren in een volledige Cumulus op zich wil ik gewoon een overzichtje geven van de hoogtepunten van mijn 4 gewel-



Cloud surfing met Kai in de ASK-21



Sunset op het water in de achtertuin

Na een prachtige zonnige zaterdag, toen we al kajakkend naar een klein eilandje zijn gevaren, was het zondag eindelijk tijd om het mooie Finland eens vanuit de lucht te gaan ontdekken. Een kort introductievluchtje met Kai in de ASK-21 om de omgeving en procedures te leren kennen werd gevolgd door twee mooie vluchten in Kai's Mini Nimbus, een toestel dat van André Ruymen is geweest en jarenlang in Goetsenhoven gevlogen heeft als OO-ZMS. Een unieke ervaring om het land van de duizenden meters vanuit de lucht te kunnen ontdekken in een unieke zwever als de Mini Nimbus.

Enkele weken later werd ik uitgenodigd door een Finse piloot via Instagram om met een splinternieuwe Diamond DA-40 te gaan vliegen in Helsinki. Deze prachtige vlucht van zo'n 2 uur langs de zuidkust van Finland bracht ons tot halverwege Zweden en toonde opnieuw hoe adembenemend mooi Finland wel is. Ook dit was een ervaring om nooit meer te vergeten en bewijst nogmaals hoe enorm warm Finnen kunnen zijn.

Wat ik verder nog gedaan heb tijdens deze 4 maanden? In Finse meren gezwommen, gaan kajakken, de mooiste sunsets ooit gezien, in nati-

onale parken gehiked, Letland en Litouwen bezocht, naar het prachtige Sint Petersburg in Rusland gereisd, meermaals het spectaculaire Noorderlicht gezien, Fins Lapland bezocht, safari's met sneeuwscooters en Husky's door de Arctische wildernis gemaakt, gaan ijs zwemmen na een Finse sauna, kampvuren gemaakt, Finse specialiteiten geprobeerd, ... en natuurlijk ook een beetje gestudeerd. De lijst is eindeloos en ik zou onmogelijk dankbaarder kunnen zijn voor deze ongelofelijke ervaring en kans die ik gekregen heb.

Ik kan dan wel schrijven over de prachtige natuur, adembenemende sunsets en onvergetelijke ervaringen, je moet het zelf meemaken om nog maar in de verste verte te kunnen begrijpen waar ik het over heb... Dus, aan iedereen die op zoek is naar eens iets anders dan zon, strand en zwembaden: ga eens richting het Noorden, ik kan het alleen maar aanraden.

Senne Vandenputte



Het adembenemend mooie Lapland

Milieu (1)

Zoals geschreven in de vorige Cumulus, vervalt onze huidige milieuvergunning op 27 december 2018. Daarom zal onze club een nieuwe aanvraag indienen vóór Nieuwjaar. Waarom één jaar op voorhand, zullen zich velen afvragen?

Onze eerste aanvraag werd ingediend bij de stad Tienen op 20 juli 2016, de vergunning werd ons toegekend op 27 december 2016, er werd bezwaar ingediend bij de provincie. De uitspraak van deze laatste kwam er op 27 juli 2017. M.a.w. bijna één jaar later. Als het zelfde scenario zich terug zou voordoen, komen we maar net op tijd.

Volgend jaar, op zondag 14 oktober 2018, zijn er gemeenteraadsverkiezingen.

Gaat dezelfde coalitie aan het bewind blijven, ik weet het niet. Moest het schepencollege een andere samenstelling krijgen, gaan zij dan onze aanvraag op dezelfde manier behandelen als het huidige schepencollege, dat weet ik ook niet.

Ondertussen werd het tweede overlegplatform georganiseerd, niet op 16 oktober, maar wel op maandag 13 november. Dit uitstel is er gekomen op aanvraag van de "groep overlast". Zij vielen een klein beetje uit de lucht over die (vroeg) datum en vroegen wat meer tijd om zich te kunnen organiseren. De groep overlast zal in de toekomst "Leefbare Zuidrand Tienen" (LZT) genoemd worden. Zij willen de "lawaai-

hinder" in een ruimer kader zien. De groep LZT heeft ook last van de geluiden van het nabijgelegen motorcrossterrein, de autostrade en TGV lijn. Deze hinder zal natuurlijk niet besproken worden tijdens dit comité.

Deelnemers

- › acht leden van LZT
- › drie pro's
- › drie ULM
- › drie KV De Wouw (Bart Lismont, Rudi Coomans en mezelf)
- › schepenen Tom Roovers en Gijsbrecht Huts
- › één verkozen lid van de MAR (Milieuadviesraad)

Samengevat

Van onze sleper hebben zij, na onze aanpassingen (zie vorige editie), weinig of geen hinder meer.

Het grootste probleem zien zij nog in de "touch and go's" (T&G). Een vlucht met T&G zien wij als één vlucht. LZT beschouwt dit als een aanschakeling van verschillende vluchten.

Omdat de helft van de vluchten gebeurt vanaf RWY 24, zal getracht worden op een

betere spreiding. Dwz als de wind (bv) tussen de 35 en de 24 blaast, zal de 35 genomen worden.

Het volledige verslag van de vergaderingen kunnen jullie terugvinden in de map Milieu, die zich in het leslokaal bevindt. Het volgend overleg zal plaatsvinden op maandag 19 maart 2018.

Om tegemoet te komen aan LZT, heeft onze club op 22 november een bijzondere bestuursvergadering gehouden over de "touch and go's".

Volgende belangrijkste beslissingen werd er genomen:

- › een geluidsdemper zal geplaatst worden op de DKV en de RAO
- › met de DKV zullen in hoofdzaak T&G gemaakt worden met de beginnende leerlingen
- › een scherpere controle van het reservatieboek om er voor te zorgen dat meerdere T&G vluchten niet tezamen gebeuren

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Sébastien bij het opkuisen van een olielek aan onze lier

Milieu (2)

Door een vergetelheid mijnentwege, is er in de vorige Cumulus geen artikel over het milieu verschenen. Daarom vind je nu twee maal het item milieu in deze editie.

Op 18 december 2017 heb ik op de milieudienst van de stad Tienen onze nieuwe milieuaanvraag gaan indienen. Deze aanvraag werd ontvankelijk verklaard en vanaf 30 januari t.e.m. 28 februari moest het gele papier met "bekendmaking" uithangen aan de ingang van onze club. Aan de ingang van het stadhuis hing hetzelfde document uit. Iedereen kon nu bezwaar indienen.

De "contra's" zijn in Goetsenhoven en de omliggende gemeentes (zelfs Outgaarden) huis aan huis, met bezwaarschriften rond gegaan. Zelfs het Woon- en Zorgcentrum (rusthuis) "Huize Nazareth" uit Goetsenhoven, ontsnapte er niet aan.

In totaal zijn er bij de milieudienst 215 bezwaarschriften ingediend, waarschijnlijk allemaal dezelfde. Einde

maart, begin april zal het Schepencollege een beslissing moeten nemen. Hiertegen kan door elke partij, ook onze club, beroep worden aangetekend bij de provincie Vaams-Brabant. Lees daarom de volgende Cumulus.

Tijdens het overlegcomité van 17 november zei Mevr Hofkens nochtans: "wij willen de vliegclubs uit Goetsenhoven niet weg". Wat lezen we in de bezwaarschriften ondertekend door Mevr Hofkens, ik citeer "Te kiezen voor een duurzaam Tienen en gemotoriseerde vliegsporten op het vliegveld van Goetsenhoven niet langer toe te laten door geen nieuwe milieuvergunning toe te kennen aan de vzw Koninklijke Vliegclub De Wouw en de stopzetting aan de exploitatie (eventueel geleidelijke uitdoving via een milieuvergunning te regelen)".

Dat noem ik schijnheiligheid. Eerst in ons gezicht mooi praten en daarna in onze rug schieten.

Sedert het vorig overlegcomité hebben wij twee "klachten" ontvangen. Één uit de Konijnenberg (Goetsenhoven) en iemand uit Meer (zuidoostelijk van ons vliegveld). Na de eerste klacht ben ik bijna ter plaatse geweest gaan luisteren. Er kwam om de ± 5 minuten een Tomahawk voorbij. In totaal ongeveer 7 maal. Waar wat ik wel permanent hoorde was het lawaai van de autostrade. De klacht uit Meer, begin dit jaar, hebben we kunnen weerleggen met cijfers. Maar ja, wie een stok zoekt om de hond te slaan

De twee geluidsarme knalpoten bestemd voor de RAO en de DKV zijn toegekomen. Die van de RAO staat er reeds op. Die voor de DKV zal gebeuren bij de volgende 50 uren inspectie (nog 30 uren te gaan). Deze toestellen uitrusten met een vierbladschroef raadt de constructeur van de toestellen ten stelligste af.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

Raad van Bestuur van de club

Het hoofdbestuur is als volgt samengesteld:

Voorzitter: Theo Stockmans
Ondervoorzitter motor: Bart Lismont
Ondervoorzitter zweven: Piet Vanosmael
Secretaris: Piet Vanosmael
Schatbewaarder: Bart Martens
Leden: Rudi Coomans
Cedric Moyson
Maarten Vijverberg
Steven Haenen
Johan Vanhoyland

Vliegen in Nieuw-Zeeland

Afgelopen winter hebben Katrin en ik een maand rondgetrokken met een mobilhome doorheen Nieuw-Zeeland. Een onvergetelijke vakantie in een waanzinnig mooie natuur. Nieuw-Zeeland bestaat uit twee eilanden van 1000 km (Noorderleiland) tot 1200 km (Zuidereiland) lang en van soms minder dan 100km tot 200 km breed. Er wonen alles samen zo'n 4,7 mio inwoners waarvan 1,4 mio in Auckland. Je vindt er gletsjers, vulkanen, geisers, regenwouden, fjorden, woestijn, eindeloze stranden en... je kan er ook zweefvliegen! Op het zuidereiland bevindt zich aan de voet van de Nieuw-Zeelandse Alpen in Omarama (NZOA) het Mekka van het zweefvliegen in Nieuw-Zeeland.

Het was voor ons nog best een moeilijke beslissing hoeveel dagen we zouden besteden aan het vliegen tijdens onze vakantie. Nieuw-Zeeland is pokkenver vliegen (24h effectieve vliegtijd) en er is zoveel moois te bezichtigen dat het zonde zou zijn een maand lang alleen maar met zweefvliegen bezig te zijn. Anderzijds... we zijn beiden zot van vliegen... Uiteindelijk hielp de ervaring van Kai Arstila (jaja hij) ons. Hij was het jaar voordien in Nieuw-Zeeland geweest en had ook twee dagen in Omarama gevlogen. Hij vertelde ons dat wanneer je er solo wil vliegen je eerst minstens een week met instructeur moet vliegen. Dit omwille van de zeer bijzondere weersomstandigheden daar. Zoveel vliegdagen wilden we niet

besteden. Vandaar dat we besloten een "2 day adventure soaring" pakket te nemen, net zoals Kai. Niet veel, maar wel voldoende om een keer goed te proeven van het zweeven aldaar.

Op zaterdag 6 januari was het dan zover. We waren de dag voordien in Omarama toegekomen en verbleven op een camping in de buurt. Je kan ook op het vliegveld zelf camperen, maar de faciliteiten op een camping 1 km verderop zijn beter. Om 10uur is er eerst een uitgebreide briefing. Voor de Vinon-gangers heel erg vergelijkbaar met Vinon. Er wordt zeer uitgebreid stilgestaan bij de meteo. Men zit er immers op een eiland en het weer kan er letterlijk elk halfuur totaal omslaan van blue sky naar regen naar opnieuw blue sky. So you'd better know what's coming when preparing your flight... Ook de wind blaast eigenlijk de hele dag uit verschillende richtingen in functie van waar je je exact bevindt.

Na de briefing maakten we beiden kennis met onze instructeurs en kregen we samen met nog enkele buitenlanders (zeer internationaal gezelschap daar met een Japanner, een Amerikaan, een Oostenrijker en wat Britten) een uitvoerige toelichting bij het vliegen in Omarama en omgeving. Er werd ook lang stilgestaan bij de basics van het bergvliegen.

Rond half één zouden we de lucht ingaan. We kregen elk een Duo-Discus toegewezen. Dan kwam verrassing nr 1 : onze duo's stonden na de briefing reeds startklaar op de runway voorzien van batterijen, zuurstof, de nodige hoeveelheid water in de staart, logger en spot tracker! Een shuttle rijdt de piloten tot aan de toestellen en je hoeft letterlijk alleen maar in te stappen en te vertrekken. Plezant maar een in mijn ogen overbodige luxe. Het wordt dan ook meteen duidelijk waarom het vliegen in Omarama zo prijzig is. Voor dit alles is



Het vliegveld van Omarama

natuurlijk personeel nodig. Enfin, parachute aan, instappen en take-off. Mijn instructeur was Martin Katschner, een vijftigjarige Oostenrijker die het in de winter te koud vindt in Oostenrijk en vervolgens dan maar een paar maanden instructeur gaat "spelen" in Omarama. Het leven kan slechter zijn...

Er stond een strakke bries bij take-off (15-20 kts) waardoor het best sportief was achter de sleper. Je beslist hier zelf wanneer je lostrekt. Gezien de strakke wind liet ik me eerder hoog slepen teneinde voldoende hoog genoeg aan de eerste helling aan te komen. Daar was het plan om thermiek te zoeken en vervolgens proberen in de golf te komen. In Omarama wordt er zeer veel golf gevlogen. Ze zijn er echt blij wanneer ze eens een pure thermische dag hebben. Het kostte me bijna een uur hard zwoegen om in de golf terecht te komen. Er waren nauwelijks rotorwolken waardoor het als het ware een beetje blind zoeken was. Zelfs met een ervaren instructeur in de back seat kostte het me veel moeite. Eenmaal in de golf werd ook heel snel duidelijk hoe snel het weer hier kan omslaan. De lucht trok snel dicht en de foehn-gaten werden steeds minder duidelijk. De golf was ook niet regelmatig gestructureerd. Maar wel een zeer leerrijke vlucht daar ik toch niet zo vaak in de golf vlieg. Rond vijf uur zijn we terug geland op Omarama. Katrin was niet in de golf geraakt met haar instructeur en heeft bijgevolg de bergen de hele namiddag van heeeeeeeel dichtbij gezien. Uiteindelijk

ook wel een prachtige vlucht want het landschap mag er zijn daar !

Na de landing verrassing nr 2 : er staat een opnieuw een shuttle klaar om ons naar het clubhuis te rijden. Zwevers leegmaken, aanvalsboorden afwassen etc... het wordt er allemaal door personeel gedaan. Waanzin gewoon. Ik vind dat dit alles toch ook bij het zweven hoort. We zijn dit beiden niet gewoon en voelden ons er zowaar een beetje ongemakkelijk bij. Ik kon het niet laten om toch eens in de hangars te gaan snuffelen. Ze hebben daar vier gigantisch grote hangars. Alles samen (hangars en aanhangers) bevinden zich permanent een negentig-tal (!) zwevers in Omarama. De meeste zijn in privé-eigendom.

Dag 2 verliep 's ochtends identiek aan dag 1. Briefing, debriefing vlucht vorige dag + voorbereiding vlucht vandaag. Het zou een betere dag worden dan de dag voordien, maar er zou slecht weer binnenkomen vanuit het zuiden. Waar er 's morgens nog een prachtig blue sky was begon het tegen het middaguur al dicht te trekken. Het slechte weer kwam merkkelijk sneller binnen dan verwacht. Na de sleep was het opnieuw een gevecht aan de hellingen om omhoog te komen. Het eerste deel van de vlucht heb ik vooral helling gevlogen. Prachtige zichten ! Ik besloot om zover mogelijk het slechte weer tegemoet te vliegen om dan terug te keren naar het noorden. Met de hulp van mijn instructeur slaagden we er opnieuw in in de golf te komen. Deze was

dit keer veel beter gestructureerd dan de dag voordien. Het was heerlijk sjeezen aan 250km/h langs de wolkenrand. Jammer dat we niet tot boven de Mount Cook geraakt zijn. Deze is met zijn 3724m de hoogste berg van Nieuw-Zeeland. Op 25km ervandaan trok het Foehngat dicht. Zonder grondzicht is het echt te gevaarlijk om te vliegen in de bergen. Over de radio hoorden we plots dat Katrin en haar instructeur in de problemen geraakt waren. We hadden nochtans lang samen gevlogen, maar zij waren iets te ver doorgevlogen naar het zuiden waardoor ze verrast werden door de regen. Een buitenlanding op een landingsstrip in een vallei tussen de schapen was het gevolg. Gelukkig kon de sleper er landen en konden ze een terugsleep nemen. Gezien het met een instructeur gebeurd was, nam het Gliding Center de kosten van de terugsleep voor haar rekening. Sympathiek !

Voor wie ooit in Nieuw-Zeeland is, is dit zeker een aanrader. Ze hebben er verschillende mogelijke formules gaande van initiatievluchten, vluchten van een paar uren, een paar dagen of zelfs training bergvliegen en wedstrijdvliegen.

Voor meer info kan je altijd bij Katrin en mezelf terecht of op de website van Glide Omarama : www.glideomarama.com

Gewoon een keer doen !

**Katrin Balke &
Johan Vanhoyland**

50 Km voor het sportbrevet

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

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

De FAI voorwaarden voor de 50 Km:

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

Enkele belangrijke punten:

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

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

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

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

Clubvoorwaarden

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

De instructeur van dienst is niet verplicht om je te laten vertrekken als je aan al deze voorwaarden voldoet. Enkele redenen om je niet te laten vertrekken:

onvolledige vluchtvoorbereiding, weinig ervaring op de Ka 23, je laatste landingen waren niet goed, je komt maar weinig vliegen, je hebt je zweefvliegvergunning niet bij, de aanhanger is niet in orde, enz...

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

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

Theo Stockmans

(1) FAI: Fédération Aéronautique Internationale

(2) KBAC: Koninklijke Belgische Aeroclub

Brevetten

Naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Beckers Sofie	x	x	x		
Bruyninckx Jan Jd		x			
Coomans David	x	x	x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Coudenys Maarten	x	x			
Cuppens Mattijs	x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x	x		x
Devalck Stijn	x	x			
Dupont Jean-Bernard	x	x	x		
Duvivier Julien	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x			
Hendrickx Jan	x	x	x		
Hostens Glenn	x	x			
Huygen Bart	x	x	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 Yves	x	x	x	x	x
Schollaert Dieter	x	x			
Schollaert Eric	x	x			
Segers Tom	x	x			
Six Mathilde	x				
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Tobback Brett	x	x	x		
Trappeniers Roel	x				
Valvekens Edouard	x	x	x		
Vandebecck 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			

Indien je fouten opmerkt in deze tabel kan je die melden aan Theo Stockmans...

Vliegveld

Sedert de vorige Cumulus is er niet veel nieuws onder de zon. Regelmatig zien wij tijdens de week vlieg oefeningen met drones, uitgevoerd door de Federale Politie. Naar ik voornemen heb, zouden ook de douane en het bataljon ISTAR van Defensie willen gebruikmaken van ons vliegveld om met drones te vliegen. Het bataljon ISTAR heeft als opdracht waarnemings- en verkenningsoverdrachten uit te voeren, zonder opgemerkt te worden. Hun thuisbasis is Heverlee. Het is ook de bedoeling dat deze drie eenheden zouden samenwerken op gebied van drones.

Ik heb al enkele malen met de drone eenheid van de Fed Pol

kunnen praten. Zij hebben mij verzekerd dat hun activiteiten enkel tijdens de werkdagen zullen plaatsvinden. Ons vliegveld komt ook niet in gevaar.

Ondertussen hingen ook de gele papieren uit voor de bouw van de schietstand.

Zelfs als is de gemeente of stad opdrachtgever, ook dan moeten de regels gevolgd worden.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Eén van de drones van de Federale Politie



Bij de verjaardag van onze barman Didier werd er lekker gesmuld van de taart, gemaakt door Karin



Mattijs en Johan leiden (of is het lijden?) de AV zweefvliegen



Senne bij het sneeuwvrij maken van de stoep

Winteronderhoud clubtoestellen



Weging van de Ka8 voor het vernieuwen van de ARC



Manfred en Jan bij de driejaarlijkse fysieke inspectie van de Foka



Na de inspectie van onze toestellen werd er lekker gesmuld van de spaghetti klaargemaakt door Karin

Winterwerk in beeld



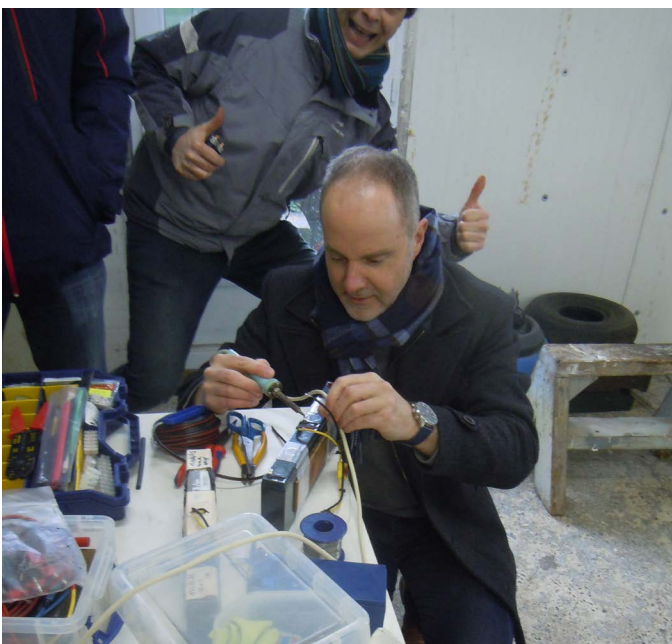
Walter plaatst extra stopcontacten in ons clublokaal



Jan installeert de hoofdschakelaar op de Seat



De Alfa Romeo, klaar voor de schroothoop



Chris soldeert nieuwe battery packs voor de ASW19



Erwin installeert de nieuwe radio in de ASW19

Vliegen in de winter



Ook bij sneeuw werd er gevlogen onder het waakzaam oog van de sneeuwman



Zelfs bij -5 °C komen er initiatievluchten langs



Bijna sunset. Nog één lierstart...



Hoogvlieger boven EBTN

Overlandvliegen en luchtruim

Verschillende van onze leden beschikken over een "Moving Map". Onze clubtoestellen zullen er binnen afzienbare tijd allemaal mee uitgerust zijn. Men zou dus kunnen denken, waarom hebben wij dan nog een luchtvaartkaart nodig?

Niets is natuurlijk minder waar.

Ik heb het vorig jaar zelf aan den lijve ondervonden tijdens onze driedaagse. Ik vloog langs Diest richting Keiheuvel. De Cu lagen mooi en het is een route die ik zelden gebruik. Sneller dan gedacht zat ik in de nabij-

heid van het schietterrein van Leopoldsburg, een verboden zone, dat wist ik. Van boven het dorp was ik naar het schietterrein aan het kijken. Plotseling bemerkte ik op mijn Moving Map dat ik in de verboden zone hing. Niet veel, maar ik zat er in.

Ik kon deze mooie vlucht ook niet op de Charron zetten. Had ik op voorhand eens een luchtvaartkaart bekeken, was het waarschijnlijk niet gebeurt.

Voor zij die hun eerste overlandvluchten gaan maken, hetzij richting noorden of naar de Ardennen, bestu-

deert de luchtvaartkaart aandachtig. Spreek eens met een ervaren overlandvlieger waarop gelet moet worden. Waar liggen de verboden zones of waar loopt de grens van de G2? Schuilen er ergens geen addertjes onder het gras?

Wacht ook niet tot het laatste ogenblik om dit te doen.

Veel overlandgenot.

Theo Stockmans

Wintervliegen

Langs de Cumulus om tracht ik iedereen aan te moedigen om tijdens de winterperiode eens een paar vluchten te komen maken, lier – of sleepstarten. En dat schrijf ik niet om onze kas te spijzen maar wel om je vliegvaardigheden te onderhouden. Het heeft dus met de veiligheid te maken. Zowel die van je zelf als die van de anderen.

Ik heb reeds van verschillende leden hun jaarlijkse check afgenomen. En ik voel onmiddellijk of ik te doen heb met iemand die regelmatig komt vliegen of niet.

In de schoot van de Liga zijn wij één van de weinige clubs die in de winterperiode vliegen. Ik zou dus zeggen, profiteert er van.

Theo Stockmans

Sportcommissie

› 28 juni 2017

5 uren duurvlucht

Stijn De Valck

50 Km afstandsvlucht

Brett Tobback

Zilveren kenteken

Brett Tobback

› 29 november 2017

1000m hoogtewinst

Roel Trappeniers

5 uur duurvlucht

Glenn Hostens

Zweefbestuur 2018

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

Andere functies:

Adj. Head of Training:	Luc Vandebecck
Veiligheidsadviseur	Mattijs Cuppens
Charronverantw.:	Bart Huygen
CAMO+:	Walter Vandewalle
Verantw. Sportcomm.:	André Ruymen
Vertegenw. Liga:	Mattijs Cuppens
Vertegenw. sleeppiloten:	Piet Vanosmael

Medewerkers Cumulus 2017

Artikels	Foto's
Bart Huygen	Theo Stockmans
Brett Tobback	Johan Vanhoyland
David Coomans	Mattijs Cuppens
Jan Bruyninckx Jd	Eric Schollaert
Jan Waumans	Koen Pierlet
Jens Groeseneke	Eric Schollaert
Johan Vanhoyland	Bart Huygen
Julie Vanhoyland	Sofie Beckers
Koen Pierlet	Koen Pierlet
Luc Vandebeeck	David Coomans
Mattijs Cuppens	
Michiel Heleven	
Sebastien Mathieu	
Sofie Beckers	
Stijn Devalck	
Theo Stockmans	
Andre Ruymen	



Winterwerk... Jan plaatst de trekbanden op de Seat

Overlijden Jean-Bernard Dupont

Op maandag 12 februari hebben wij afscheid moeten nemen van Jean-Bernard Dupont. Hij is omgekomen bij een vliegtuigongeval in het Limburgse Stokrooie.

Jean Bernard is lid geworden in 1988, dus dertig jaar geleden. Al die tijd stond hij op de rol van sleeppiloot. Wij kennen hem als een minzaam clublid. Het ene woord nooit hoger dan het andere. Hij was ook steeds plichtsbewust. Kon hij niet komen, dan zocht hij een vervanger. In geval van slecht weder contacteerde hij de club om te vragen of hij moest afkomen.

Bij een Algemene Vergadering gaf hij steeds een volmacht.

Anderzijds was hij ook onze contactpersoon in Saint Hubert. Hadden wij een sleeptoestel nodig, dan trachtte hij in het Nationaal Zweefvliegcentrum voor een oplossing te zorgen.

Samengevat: we zullen hem missen.



Jean-Bernard op de vleugeluitreiking van 1998

Met negen clubleden waren wij aanwezig op 19 februari bij zijn begrafenisplechtigheid in het crematorium van Ciney.

Zijn echtgenote Viviane wenste geen bloemen, maar een financiële storting voor "Les amis de l'institut Bordet" (de vrienden van het instituut Bordet), bekend voor zijn kankeronderzoek.

Onze sectie heeft zijn lidgeld en sleepbijdrage 2018, dat reeds betaald was, overgeschreven op deze rekening.

Theo Stockmans

Toespraak Vleugeluitreiking van 16 maart 2018

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

Schepen van sport Wim Bergé de voorzitter van de Tiense Sportraad, Freddy Nolmans

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

Bart Ruymen, naar wiens vader Marc eveneens een wisselbeker is genoemd

Ook welkom aan Wim Mel-laerts, Voorzitter ULM Goetsenhoven en zijn echtgenote.

En niet te vergeten onze aanwezige clubleden met hun familie, en ook de wekelijkse gasten van onze vliegclub. Ook zij helpen onze club vooruit door aanwezig te zijn.

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.

Sedert vorig jaar is er weinig nieuws onder de zon. Behalve dan de bouw van een schietstand door Interleuven in opdracht van de lokale politie. Een voor mij zeer zinvolle inkleuring van dit terreingedeelte. Een efficiënte training van onze politiemensen komt ten goede aan gans de bevolking.

Wat bracht ons het afgelopen jaar?

Voor De Wouw stond 2017 voor een belangrijk gedeelte in het teken van het milieu. Onze huidige milieuvergunning loopt tot 27 december van dit jaar. Rekening houdend met een eventuele beroeps procedure en de wettelijke termijnen die hieraan verbonden zijn, werd midden december een nieuwe milieuaanvraag ingediend bij de stad Tienen. Een uitspraak door het Tiens Schepencollege mag binnen enkele weken verwacht worden. Onze club heeft het volste vertrouwen in de Tiense beleidsmensen.

In onze huidige milieuvergunning staat ook dat onze club, samen met ULM Goetsenhoven, een overlegcomité dient op te richten. Samengesteld uit omwonenden die tegen onze vliegactiviteiten zijn, omwo-

nenden die voor het behoud zijn, een afvaardiging van het stadsbestuur en de Milieu adviesraad en uiteraard vertegenwoordigers van de twee vliegclubs.

Eenmaal in 't voorjaar en eenmaal op het einde van het vliegjaar moeten wij rond tafel gaan zitten om tot een vergelijk te komen. Of met andere woorden, als beide partijen wat water in hun wijn doen, kunnen er aanvaardbare oplossingen gevonden worden.

Maar volgens mijn bescheiden mening komen de toegevingen telkens uit dezelfde richting.

Mijn club heeft vorig jaar voor ongeveer 30.000,-€ uitgegeven aan geluidsarme knalpotten en een vierbladschroef en de landingscircuits werden aangepast. Met deze investeringen hoopten wij voor een groot gedeelte tegemoet te komen aan de verzuchtingen van onze tegenstanders, helaas.

Naar aanleiding van het indienen van onze nieuwe milieuaanvraag werden opnieuw 215 bezwaarschriften, met veel onwaarheden, ingediend tegen De Wouw. Een club die reeds 87 jaar gehuisvest is



Zaal Vogelzang was gezellig goed gevuld voor onze vleugeluitreiking

op dit Tiens vliegveld. Niet alleen onze clubleden, maar ook veel omwonenden, vinden dit enorm spijtig.

Nochtans vinden beide vliegclubs dit overlegcomité een mooi instrument om naar elkaar toe te groeien. Tot hier het hoofdstuk milieu.

Beide secties hebben, naar aanleiding van een Europese beslissing, nieuwe radio's in de toestellen gemonteerd, radio's met een kanaalafstand van 8,33 kHz ipv de vorige 25 kHz. Het aantal beschikbare frequenties wordt hierdoor verdrievoudigd.

De motorsectie maakte vorig jaar een uitstap naar het Nederlandse eiland Texel en het interieur van enkele toestellen kreeg een opknappbeurt.

De zweefsectie organiseerde haar traditioneel vliegekamp te Goetsenhoven en ons sleeptoestel kreeg een geluidsarme knalpot en een vierbladschroef.

Dit jaar zullen beide secties hun handen vol hebben met de organisatie van opendeurdagen, het eerste weekend van september. Verder gaat de motorsectie dit jaar ook nog een tweede toestel uitrusten met een geluidsarme knalpot monteren.

Tenslotte nog enkele cijfers. In totaal hebben onze leden 2700 uren gevlogen waarvan 940 motorvliegen en 1760 zweefvliegen. De zweefvliegers hebben ook in totaal 54500 Km overland gevlogen.

Uitreiken van de de schotels:

20 onafgebroken lid
CHRISTIANE GOBERT
JÖRGEN NUYTS
JAN WAUMANS

30 jaar onafgebroken lid
MARC COSTERS
SYLVAIN WINNEN

Brevetten - zie elders in de Cumulus(sen)

Trofee Gerard Depraetere - zie elders in de Cumulus(sen)

Trofee Driedaagse van de Wouw- zie elders in de Cumulus(sen)

Trofee Marc Ruymen - zie elders in de Cumulus(sen)

Trofee van Verdienste voor de 13de maal

Voor het jaar 2017 gaat hij naar iemand die sedert 2009 de taak van secretaris op zich genomen heeft. Waarschijnlijk stelde deze taak niet veel voor, want vanaf 2013 nam hij ook nog eens het werk van schatbewaarder over. Tijdens zijn achtjarige ambtstermijn heeft hij de administratie van onze club in een reglementaire vorm gegoten.

En de gelukkige is Gerry Wertelaers

Sportbrevetten - zie elders in de Cumulus(sen)

Vleugels of le moment suprême om het in zijn Frans te zeggen

Deze avond staat vooral in het teken van onze solisten van het afgelopen jaar. Daarom wordt dit feest ook Vleugeluitreiking genoemd. En we mogen van een vruchtbaar jaar spreken.

Niet alleen onze jonge piloten, maar ook de instructeurs mo-

gen hier genoemd worden. Regelmatig horen we in onze wandelgangen: hij of zij willen het maar niet begrijpen, 't zijn moeilijke gevallen, 't zal niet voor morgen zijn, seffens breken ze nog een toestel af, enz. Maar dan plots ziet je de instructeur lachend rondlopen en zeggen: 't is mij gelukt zij of hij is solo en de landingen waren perfect. En in onze bar hoor je dan: tournée générale.

Want het is toch een hele prestatie om voor de eerste maal alleen met een vliegtuig op te stijgen, door het Tiense luchtruim te klieven en daarna weer op de voorziene plaats vlekkeloos neer te zetten.

De solisten in alfabetische volgorde. En wegens het slechte weder waren er vorig jaar maar enkele.

AHMED ALBASTOV
OLIVIER BOLLAERTS
SAM CUYVERS
SEPPE DE VOS
MATHIAS DOBBELEIR
BENJAMIN GEILENKOTTEN
NOA RENQUIN
ROEL TRAPPENIERS
ARVIS VAN ESSCHE
RAF VAN PUTTE
CHRISTOPHE DE BRANBANTER

En nu wens ik nog aan iedereen een aangename avond.

Theo Stockmans



Bart Lismont reikt de vleugels uit en wordt daarbij geholpen door Nina

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING "DE WOUW"

OP 03 MAART 2018

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.

Alvorens deze vergadering te starten zou ik toch een ogenblik van stilte vragen naar aanleiding van het overlijden van Jean Bernard Dupont, die op maandag 12 februari is omgekomen bij een vliegtuigongeval.

2. Controle der aanwezigheden

Aantal leden: 105

Quorum: 53

Tegenwoordig: 55 (38 A + 17 V)

De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe leden

Nieuwe leden: afroeping

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2017

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.

Heeft iemand vragen?

Het verslag wordt goedgekeurd.

5. Verslag der activiteiten 2017

Zweefsectie:

- montage van een geluidsarme schroef en geluidsdemper op het sleeptoestel Robin
- zweefkampen in EBTN en Vinon
- deelname aan verschillende wedstrijden in binnen en buitenland, o.a. het EK in het Engelse Lasham

Motorsectie:

- nieuwe radio's 8,33kHz op OLI en CRZ
- nieuwe overtrek achterzetels RAQ
- trip naar Texel

Gemeenschap:

- milieudossier
- onderhoudswerken pistes

2017 in cijfertaal (projectie):

- 746 uren motorvliegen + 197 uren slepen
- 1716 uren zweefvliegen
- 1311 starts met een zweefstoestel
- 54471Km overland

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2017

- Motor
- Zweven
- Brandstof
- Gemeenschap

7. Budget 2018

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2017

9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2017

Er is kwijting

10. Verlenen van kwijting aan de beheerders voor het boekjaar 2017

Er is kwijting

11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2018

a. (Motor): Tom Vaes
Res: Nico Van Lommel

b. (Zweven): Jan Hendrickx
Res: Andre Ruymen

12. Objectieven 2018

In telegramstijl:

Zweefsectie:

- organisatie zweefkamp te EBTN van twee weken
- aankoop van twee oudi's
- fysische inspectie clubtoestellen

Motorsectie:

- montage geluidsdempers RAQ + DKV
- refresher PA-38 door Joris Denayer
- refresher Navigatie door Jan Roosen
- WE trip naar het Duitse Speyer

Gemeenschap:

- milieudossier
- inspectie vliegveld voorbereiden
- Organisatie Opendeur op 1 + 2 september

13. Het vliegveld

Ik weet het niet

14. Milieu

Stand van zake door Rudi

15. Allerlei

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

b. Milieu

- Afvalcontainer
- Huidige stand van zaken

c. Vleugeluitreiking op vrijdag 16 maart

d. Restaurantdag schepen Wim Bergé op vrijdag 09 maart. Inschrijven kan nog tot en met morgen bij mij.

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) : Nico Van Lommel

b. : (zweven) : Sophie Vandewalle

17. Statutaire verkiezingen

Samenstelling Bestuur?

Hoe stemmen?

Wanneer verkozen?

a. Zweefsectie:

zijn uittredend en herverkiesbaar:

- Rudi Coomans
- Theo Stockmans

b. Motorsectie :

zijn uittredend en herverkiesbaar

- Cédric Moyson
- Steven Haenen

c. Onafhankelijken:

zijn uittredend en herverkiesbaar

- Piet Vanosmael
- Bart Lismont

Gerry Wertelaers heeft om persoonlijke redenen ontslag genomen

Eén nieuwe kandidatuur ontvangen

- Bart Martens

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.

Zijn verkozen voor een periode van twee jaar: Rudi Coomans, Theo Stockmans, Bart Lismont, Cédric Moyson, Steven Haenen, Bart Martens en Piet Vanosmael

Zijn er nog vragen ?

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

Theo Stockmans

Algemene vergadering zweefvliegsectie

OP 20 JANUARI 2018

1. Verwelkoming en controle der aanwezigen

2. Overzicht activiteiten 2017

Clubtoestellen

	starts totaal	zweef uren	KM overland	sleep uren
2012	1057	509	-	-
2013	1210	566	-	179
2014	852	527	-	172
2015	1218	468	-	166
2016	1207	508	-	-
2017	1133	558	578	197

Gebruik dubbelzitters

	ASK13 D6988		ASK13 D6901		SF34 D6932	
	Starts	Uren	Starts	Uren	Starts	Uren
2010	216	109,14	97	55,12	96	37,04
2011	358	150,31	168	72,39	104	56,54
2012	354	139,09	259	85,46	206	82,56
2013	313	125,46	429	159,57	224	74,33
2014	288	120,42	332	123,44	171	47,28
2015	512	152,29	273	101,01	138	43,22
2016	436	152,25	300	101,17	188	70,03
2017	422	168,33	276	119,08	194	65,31

Gebruik enkelzitters

	Ka8 D6946		ASK23 D6953		ASK23 D2363		Astir D6955		ASW19 D6925	
	Starts	Uren	Starts	Uren	Starts	Uren	Starts	Uren	Starts	Uren
2010	85	53,35			46	46,14	23	39,11	39	104,03
2011	80	61,03			54	59,35	29	39,38	45	68,34
2012	50	32,38			77	70,11	26	30,59	26	64,28
2013	122	57,38			59	43,59	25	33,03	22	59,31
2014	208	94,53			30	19,32	47	36,16	11	38,27
2015	110	61,25	39	36,59	89	49,37	25	39,41	9	24,29
2016	54	42,19	94	43,50	91	50,09	27	22,39	24	29,55
2017	34	32,14	72	47,27	68	49,26	38	18,37	29	56,51

Inzet toestellen per vliegday

	vlieg- da- gen	2 zit				1 zit					
		dagen	1	2	3	dagen	1	2	3	4	5
jan.	3	3			3	2	2				
feb.	4	4	1	2	1	1	1				
mar.	5	5	1	3	1	2	2				
apr.	6	6	1	3	2	6	1		2	1	2
mei	13	9	5	1	3	12	5	2	1	2	1
jun.	9	9	2	6	1	6	1	2	2		1
jul.	17	17	3	4	10	10	7	3			
aug.	6	6		4	2	4			2	1	1
sep.	5	5		2	3	4		3		1	
okt.	5	5	2	2	1	2	2				
nov.	3	3	2	1		1	1				
dec.	3	3	3								

Aantal vliegdagen

jaar	vliegdagen
2012	63
2013	73
2014	83
2015	74
2016	78
2017	79

Geslaagd voor het theoretisch examen

Ahmed Albastov
Tom Willems TN

Eerste solo's

Noa Renquin)
Seppe De Vos
Sam Cuyvers
Pieter Fiers
Olivier Bollaerts
Ahmed Albastov

Praktisch examen

Sarah-Maria Matthys
Gerjan Vandermeulen
Michiel Heleven
Christophe Goemans

Brevetten

5 uur duurvlucht:
Stijn Devalck
Glenn Hostens

50 km afstandsvlucht
Brett Tobback

D-brevet
Brett Tobback

Driedaagse en Gerard De Praetere

Zie vorige Cumulus

Charron.line

Onze club op de 5e plaats met 84.883,7 punten (2016: 4e pl, 88.271pt / 2015: 5e pl, 99.170pt)

29 deelnemers (1 piloot wordt meerdere keren geteld in de verschillende klassen!)
Gemiddeld 2927 punten per piloot.

Bart Huygen: 1e plaats standaardklasse buitenland;

Theo Stockmans: 2e plaats open/renklasse Benelux;

Theo Stockmans: 2e plaats open/renklasse buitenland.

3. Planning voor 2018

Aankoop Oudies ter vervanging van Colibri en LX20, die ondertussen al bijna 20 jaar oud zijn.

Aankoop 1 nieuwe parachute.

MoU met Beauvechain gaat in op 1 februari 2018. Meer details stonden in Cumulus van september.

Overgang van ATO naar DTO.

Invoeren van een chef de piste vanaf 1 april, tot eind september.

Nieuwe milieuvergunning werd aangevraagd in december 2017. Respecteer in afwachting de beperkingen die in de huidige vergunning werden opgelegd.

Vermijd zoveel mogelijk de bebouwde zones met de sleper, TMG en Selflaunch/Turbo.

Onze milieuvergunning is enkel geldig tijdens weekends en op militaire brugdagen. Met uitzondering van het zweefvliegkamp mogen wij dus NIET tijdens de week vliegen.

4. Rekeningen en budget

5. Verkiezing zweefbestuur

Vorig jaar herverkozen voor 2 jaar:

Luc Vandebecck
Koen Pierlet
Eric Vandewalle
Johan Vanhoyland (+ hoofdbestuur)
Jan Waumans

Uittredend en herverkiezbaar:
Rudi Coomans (+ hoofdbestuur)
Mattijs Cuppens
Theo Stockmans (+ hoofdbestuur)

Nieuwe kandidaturen:
Astrid Coomans

Alle kandidaten werden verkozen.

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

€ 6,20 voor 1/4 pagina

€ 12,40 voor 1/2 pagina en

€ 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met de redactie:
cumulus@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@dewouw.net.

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- › JPEG
- › TIF

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

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens

Theo Stockmans

Brett Tobback

Senne Vandenputte

Johan Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens

Theo Stockmans

Johan Vanhoyland

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens

Fonteinstraat 22

3000 Leuven

tel.: 0486/76.76.34

email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans

Nerm 123

3320 Hoegaarden

tel.: 016/76.66.96

email: theo@dewouw.net

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

