



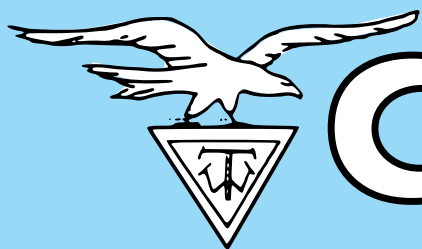
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 25 nummer 1
Van januari tot maart 2019

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

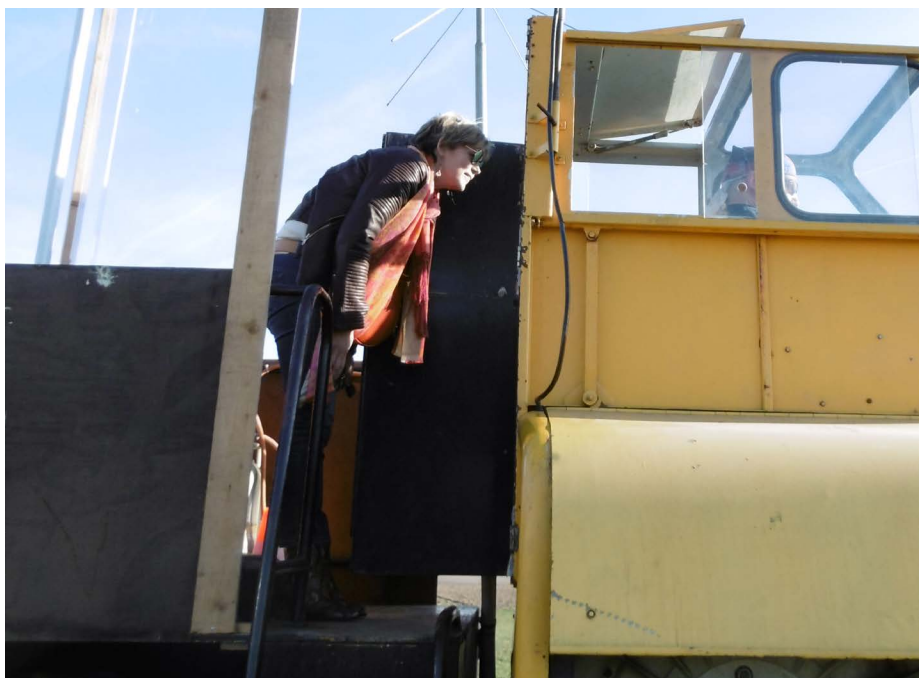


Driemaandelijke uitgave
Jaargang 25 nummer 1
Van januari tot maart 2019
Nummer 92

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

De TOST-lier



Burgemeester Katrien Partyka brengt een bezoek aan onze lier



Een knoop in de kabel...

Symposium Liga



Johan en Theo tijdens hun uiteenzetting over “vliegen in het zuidelijk halfrond” op het Symposium van de Liga in Oostmalle.

In dit nummer

Symposium Liga.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Duo Discus.....	3
Vliegen met de Duo Discus	4
Aanpassing reglement.....	4
Onze SF 34.....	5
Vliegveld.....	6
Milieu	6
De milieuproblematiek	7
Mijn eerste ervaring	10
Doopvlucht tot eerste solo	11
Refresher instructeurs	14
Sportcommissie	15
Medewerkers	15
Achiel Servranckx	16
Brevetten.....	18
AV De Wouw.....	19
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

De Duo Discus en de SF34 op een rij, klaar voor een lier-start...

Woordje van de redactie

Het onderhoud van onze toestellen loopt ten einde. Voor zover mij bekend, zijn er niet al te grote technische problemen geweest. Mijn dank gaat naar iedereen die hier zijn of haar steentje heeft bijgedragen. Iedereen kan eigenlijk het basisonderhoud van een zweeftoestel doen. Zuiver maken, polieren, links en rechts wat bij schilderen, 't is allemaal zo moeilijk niet. En al deze werken kunnen uitgevoerd worden in verwarmde werkhuizen. Nu wordt van ons allemaal verwacht dat wij onze toestellen met zachtheid gaan behandelen zodat ook volgende winter de onderhoudswerken vlot verlopen.

Onze SF 34 werd ondertussen vervangen door een Duo Discus. En daar mogen we best trots op zijn. Een tweezitter met een glijgetal van 45. Een jaar geleden was dit voor onze sectie slechts een droom. Wij hebben nu een prachtige vloot, 2 ASK-13 om de basis opleiding te verzorgen en een Duo Discus voor de gevorderde opleiding; één Ka 8 om de jonge piloot zelfvertrouwen in te boezemen, 2 ASK-23 om de piloot voor te bereiden op het overlandvliegen, één Astir en één ASW 19 om de eerste 300 km te vliegen. Ieder clublid zal in één van deze toestellen zijn keuze wel vinden.

Het nieuwe vliegjaar staat weer voor de deur. Op gebied van luchtruim waren er weinig of geen veranderingen. Het luchtruim is een wir war van gebieden. En voor een beginnende of zelfs gevorderde overlandvlieger is het soms geen sinecure om zich er doorheen te worstelen. En het zal er niet op verbeteren. Daarom heeft de club twee oudie IGC aangekocht voor de Astir en Ka 23 (6953) en een Oudie 2 voor de ASW 19 om dit te vergemakkelijken. Deze Moving Maps zijn niet goedkoop, draag er dan ook zorg voor.

En niet te vergeten is onze Duo Discus en ASW 19 zijn uitgerust met een transponder. Al bij al kunnen we zeggen dat wij een mooi uitgeruste vloot hebben.

Tot in de club,

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **10 april:**

Deelname aan de Beauvechain Air Base Day

📅 **18-25 mei:**

Deelname Yves Ruymen aan BK te EBSH

📅 **08-10 juni:**

Driedaagse van de Wouw

📅 **01-05 juli:**

Zweefvliegekamp te Goetsenhoven

📅 **08-12 juli:**

Zweefvliegekamp te Wershoven (D)

📅 **31 augustus-01 september:**

Opendeurdagen

Artikels voor volgende Cumulus: 1 juni 2019

Duo Discus

De eerste Duo Discus vloog in 1993. Het toestel was bedoeld om de Janus als tweezitter prestatietoestel te vervangen. Het was niet de bedoeling om de prestaties van de Nimbus 3D of 4D of ASH 25 te benaderen. Zijn belangrijkste concurrent is de DG 500 Elan.

De romp en de zitplaatsen-stel komen van de Janus. Het hoofd wiel was enkel intrekbaar. Het neuswiel bleef behouden. Het staartgedeelte komt van de Nimbus 4.

De 4-delige 20m vleugel wordt gekenmerkt door een kleine naar voorgerichte V stelling. De gebogen vleugelcontour van de buitenste

vleugels werd van de Discus overgenomen. De combinatie van de naar voren V-stelling met de gewelfde buitenvleugel geeft de Duo tijdens de vlucht een zeer opvallende silhouet.

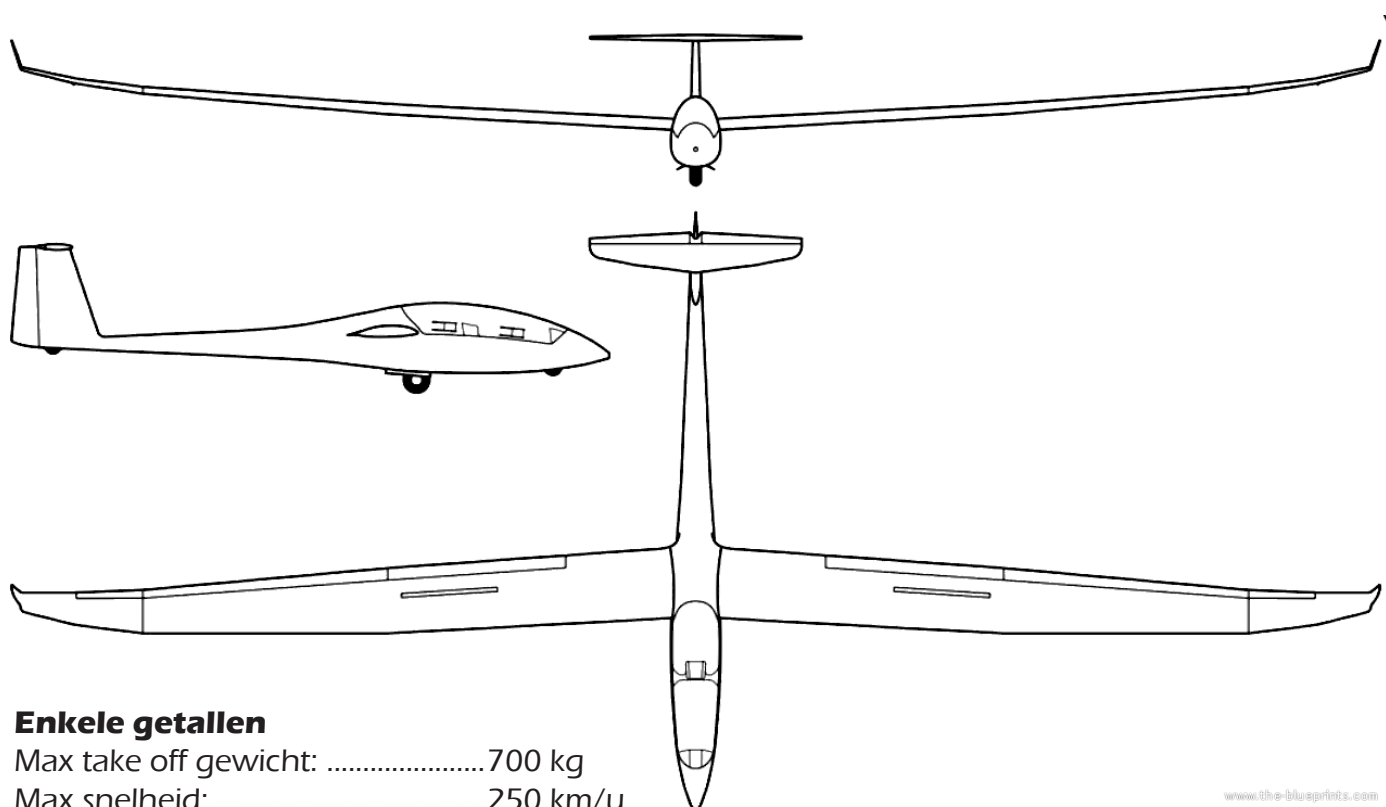
Het toestel dat wij hebben is nog van de "eerste" generatie. Later werd het toestel uitgerust met winglets. Nog later kwam de XL versie. Dit type kreeg een 10cm langere cockpit. Tevens kreeg de vluchtboord landingskleppen. Deze worden bediend door de remkleppen. Gaan de remkleppen open, dan gaan die kleppen naar beneden. Dit heeft als voordeel dat men trager kan landen zodanig dat de uit-

loopafstand kleiner wordt. Deze kleppen kunnen niet negatief (of naar boven) gezet worden. Zodat de prestaties van het toestel onveranderd blijven.

Er bestaat ook een "turbo" of thuisbrenger-versie van dit toestel. Een zelfstartversie bestaat er niet.

Ons toestel kan zowel in de hoofd vleugel als in de staart water meenemen. Maar alvorens met water te vliegen, is het ten eerste aan te raden om het vlieghandboek te raadplegen.

Theo Stockmans



Enkele getallen

Max take off gewicht:700 kg
Max snelheid:250 km/u
Spanwijdte:20 meter
Glijgetal:45
Min gewicht vooraan:.....70 kg (zowel als eenzitter als tweezitter)
Max gewicht (voor en achter):110 kg
Intrekbaar wiel:enkel vooraan kan het gelokt worden.
Het wiel mag niet uit of in gedaan worden boven de 180 km/u
Bandendruk:
Hoofdwiel:4.0 bar;
Neus- en staartwiel3.0 bar

www.the-blueprints.com

Vliegen met de Duo Discus

Tijdens onze jaarlijkse instructeursvergadering op 1 maart, hebben wij het onder andere gehad over het vliegen met de Duo Discus.

Het volgende werd beslist.

Om solo te vliegen met de Duo Discus moet de piloot in het bezit zijn van een geldige zweefvliegvergunning. Bovendien zijn minimaal tien starts op de ASW 19 vereist. Alvorens de eerste vlucht te maken, moet er een checkvlucht (met de Duo) gemaakt worden met een instructeur.

Overland met de Duo Discus

De PIC (Pilot in command) moet uiteraard gelost zijn op dit toestel en in bezit zijn van minimum zijn 300 Km afstandsvlucht van het "E" brevet (zie elders in de Cumulus) of een geldige instructeurs vergunning.

Een overlandvlucht boeken kan door een mail te sturen naar "instructeurs@dewouw.net". Ieder clublid kan dit doen. Minimaal twee dagen vooraf te bespreken.

Overlandvluchten met de Duo hebben voorrang op andere vluchten met de Duo.

OPGELET

Bij initiatievluchten met de Duo, blijft het wiel buiten.

Bij de Duo kan er waterballast meegenomen worden in de binnenste hoofdvleugel en de staart. Hoeveel? Kijkt daarvoor het vlieghandboek na dat zich in het toestel bevindt. Maar in elk geval mag het totale gewicht (toestel + lood + water + piloten) de 700 Kg niet overschrijden.

Theo Stockmans

Aanpassing reglement Gerard Depraetere, Driedaagse en Jongerenbeker

In de schoot van de zweefsectie hebben wij voor deze drie wedstrijden het volgende beslist:

De maximum ontkoppelhoogte is 600 meter AGL EBTN (75m) in een cirkel met een straal van 5 km en als middelpunt de kruising van de twee RWY's.

Voor de gemotoriseerde zweeftoestellen mag de motor niet meer functioneren boven de 600 meter AGL EBTN (75m) in de hierboven vermelde cirkel. Indien hij boven deze hoogte wel wordt gebruikt, moet het zweeftoestel komen landen om in de uitslag te worden opgeno-

men. De vlucht eindigt wanneer de motor een tweede maal wordt gebruikt.

Bij een opgegeven proef moet het startpunt of -lijn zich in deze cirkel bevinden.

Bij een vrije vlucht begint de vlucht ten laatste bij het overschrijden van de omtrek van de hierboven vermelde cirkel.

Betreffende de tweezitters, beide inzittenden moeten werkende leden zijn van onze club. Niet van toepassing voor de jeugdbeker, omdat men hier alleen aan boord moet zijn.

Alle vluchten moeten op de Charron gezet worden.

Er is geen maximum hoogte bepaald om de eventuele startlijn of startpunt te overschrijden. Er moet enkel rekening gehouden worden met de beperkingen van het luchtruim. Dus eens men losgekoppeld heeft of de motor stil gezet heeft, mag men uiteraard uitklimmen in de hierboven vermelde cirkel.

Dit beperkt reglement staat los van het Charron reglement.

Theo Stockmans

Onze SF 34

Einde jaren 1990 wilde onze club ook een "plastieke" tweezitter. Eerst was ons idee een ASK 21. Maar wij hadden daar het geld niet voor. Nochtans zijn Eric Vandewalle en mezelf naar een (mooie) ASK 21 gaan kijken in het Duitse Ulm. Maar te duur, spijtig.

Dan is ons oog gevallen op een SF 34. Hij was minder comfortabel dan een ASK 21, maar de aankoopprijs was minder dan de helft.

Wij (Walter en Karel Vandewalle en mezelf) zijn de SF 34 op zaterdag 6 september 1997 gaan kopen in het Duitse Erbach, 50 km ten zuidoosten van Stuttgart. De aankoopprijs was ongeveer 49000,- Duitse Mark of iets meer dan 24000 € en cash te betalen.

Ik ben alleen het Belgisch geld (980.000 BFr) gaan afhalen bij de filiaalhouder, wijlen Georges, van de Cera bank in Goetsenhoven, bij hem thuis 's avonds, dus niet in het bankfiliaal. Het geld werd in een briefomslag gestoken en ik was naar huis.

En dat moest nog omgewisseld worden naar Duitse Marken. Jan Waumans werkte toe bij de beursmakelaar (wisselagent) Van Moer Santerre & Co in het hartje van Brussel. Daar kon onze club aan een iets voordeliger prijs Duitse Marken kopen.

Ik lag toen in Evere en ik ging die transactie doen. Omdat het toch een serieus bedrag

was, nam ik een collega, Patrick, mee. Hij was tevens een Brusselaar. Moest ik overvallen worden...je weet maar nooit. Maar hoe dat dan uitleggen in de club. Om hem te bedanken ben ik met hem toch maar in een Brussels café iets gaan drinken. Wij hebben Goetsenhoven-Erbach-Goetsenhoven gedaan op één dag, of bijna 1200 km. Met de laatste 600 km, de aanhanger van de SF 34 erachter.

Aangekomen in Erbach gingen wij het toestel bekijken, daarna nam Walter de levensloopmap door. Het toestel telde ongeveer 1289 uren, dus niet veel. De verf bleek nog in perfecte staat. Trouwens het is nog altijd diezelfde verf die erop zit. De papieren leken in orde en daarna hebben wij beiden een vlucht kunnen maken. Wij hadden een positieve indruk.

Nu nog het aankoopfactuur tekenen en betalen.

Om 23u waren wij terug in EBTN.

De eerste vlucht in EBTN werd door Eric Vandewalle en mezelf gemaakt op 7 september 1997. In totaal heeft het toestel in de club 1406 uren gevlogen en werden er 2618 vluchten mee gemaakt. Of gemiddeld 124 per jaar met een gemiddelde vluchtduur van 32 minuten.

Verschillende leden hebben er ook hun eerste solo mee gevlogen. Niet slecht denk ik. Persoonlijk heb ik er ook de enige (opgegeven) 300 km mee gevlogen met als passagier Linda, de vriendin van William, vanuit EBTN.

In onze club kreeg hij eerst de immatriculatie OO-YZW, daarna D-6932.

Theo Stockmans



Theo in de SF34 in Erbach

Vliegveld

De werken aan de het trainingscentrum voor de lokale Federale Politie zijn volop bezig. Het "ontbossen" en afbraakwerken werden uitgevoerd door de firma Godts uit Tienen. De bouw zelf, is in handen van de firma Strabag, waarvan de Belgische hoofdzetel gevestigd is in Antwerpen.

Zoals gepland, werd de bomenrij, langs de Hannuitsesteenweg behouden. Dit uit esthetisch standpunt en niet om ze te onttrekken, uit veiligheidsmaatregelen, aan het zicht van de voorbijgangers.

De officiële eerste steenlegging zou plaats hebben op maandag 6 mei 2019.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Afbraak van het dak van de mess officieren

Milieu

Zoals verwacht, heeft niemand bezwaar ingediend tegen het besluit van de provincie. D.w.z. dat onze vergunning loopt vanaf 28 december 2018 tot en met 27 december 2029. Maar zoals eerder reeds geschreven, moeten we natuurlijk deze milieuvergunning strikt volgen. Want LZT (Leefbare Zuidrand Tienen of de contra's) zullen dit nauwlettend opvolgen.

Op 11 maart hadden wij een overlegcomité met o.a. LZT. Deze is in een gemoedelijke sfeer verlopen. Wij "eten" elkaar niet meer op. Belangrijke punten zijn er niet besproken geweest. Het is wel mogelijk dat de motorvliegers (ook ULM) de landingscircuits lichtjes gaan aanpassen om nog verder van de woonkernen te blijven.

Hieronder vind je de agenda van zulk 'n vergadering. Deze punten werden ons opgelegd in de milieuvergunning.

- › controle van de aanwezigen
- › verslag van de vorige vergadering
- › aantal vluchten
- › vliegekampen
- › circuittrainingen
- › opendeurdag
- › algemene bevraging naar

- hinder
- › allerlei
- › volgende vergadering

Het volgend overlegcomité heeft plaats op 14 oktober 2019.

Ondertussen werden onze motorvliegtuigen ook uitgerust met een logger. Het is wel de bedoeling dat deze worden gebruikt voor intern gebruik. Het uitlezen ervan gebeurt door instructeurs en de resultaten worden behandeld, rekening houdend met de geldende regels op de privacy. De bedoeling ervan is tweërlei. Eventuele "overtreders" erop attent maken dat de circuits correct moeten gevlogen worden. En anderzijds om te vermijden dat sommigen te pas en te onpas overtredingen gaan melden.

Op zaterdag 16 maart organiseerde ULM Goetsenhoven en onze club hun jaarlijkse infozitting, opgelegd door de milieuvergadering. Amper vier personen kwamen opdagen. Hebben wij er te weinig ruchtbaarheid aan gegeven of is er te weinig interesse vanwege de burens, ik weet het niet. De volgende infozitting zal in 2020 plaats hebben.

In het Ligablad van december 2018 heb ik een overzicht gegeven van de milieugeschiedenis van onze club. Omdat niet alle bestemmingen van de Cumulus ook het Ligablad ontvangen, vinden jullie elders in de Cumulus dit artikel.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Jammer genoeg weinig volk bij onze infozitting milieu

De milieuproblematiek van de Koninklijke Vliegclub De Wouw

Reeds 15 jaren lang is de milieuproblematiek in mijn club een heet hangijzer.

Begin van de jaren 2000, begon Defensie met bodemonderzoeken in alle militaire kwartieren, ook de verlaten kazernes zoals Goetsenhoven. Bij ons in de club hadden we reeds gehoord van een milieuvergunning. Maar Defensie vroeg er niet achter en met de buurtbewoners was er geen enkel probleem. En er was toen reeds sprake dat het vliegveld ging verkocht worden. Dus waarom geld en energie eraan spenderen?

In opdracht van het leger (in het vooruitzicht van een eventuele verkoop) werden boringen uitgevoerd in de nabijheid van benzine- en stookolieopslagplaatsen. Er werd een vervuiling vastgesteld in de omgeving van onze Avgas opslagplaats. Deze ging zelfs tot onder ons clublokaal. In totaal ging het over 125m³ vervuilde grond.

Ondertussen had Defensie milieucoördinatoren aangesteld die de ronde van alle kazernes moesten doen, ook de verlaten kwartieren. Op 15 februari 2005 ging een eerste werkvergadering door op onze basis, waaraan ook de stad Tienen deelnam. Voor mijn club waren Rudi Coomans en mezelf aanwezig. Rudi was en is, in de schoot van de club, eigenlijk de coördinator op gebied van milieu.

Samengevat:

- een nieuw fuelplatform moest gebouwd worden;
- het oude moest ontmanteld worden;
- de vervuilde grond moest

gesaneerd worden;

- aanvragen van een milieuvergunning.

Een ruwe schatting bracht ons aan een kostenplaatje van ± 100.000 euro. Omdat het hier toch over een groot bedrag ging, waren we met Defensie overeengekomen om de werken in verschillende stappen uit te voeren. Dus niet alles tegelijkertijd.

Om toch operationeel te blijven, gingen we eerst een nieuw tankplatform bouwen. Defensie wilde een bovengrondse tank, maar de Tiense brandweer moest daar niet van weten, veel te gevaarlijk. Die touwtrekkerij heeft meer dan één jaar aangesleept. Maar uiteindelijk heeft de ondergrondse tank (inhoud 15.000 liter) het gehaald.

Alvorens over te gaan tot de bouw, moest er een bouwen milieuvergunning aangevraagd worden bij de stad Tienen. Voor deze laatste was er geen probleem. Maar het afleveren van een bouwvergunning was een ander paar mouwen. Tienen verklaarde zich onbevoegd omdat wij op militaire grond zaten. Dus dan maar in beroep bij de provincie Vlaams-Brabant. Met dank aan de milieuambtenaar van Tienen (!), heeft mijn club op dat echelon geen problemen gekend.

Maar gans die problematiek heeft toch enkele jaren aangesleept. Over het aantal vergaderingen zal ik het hier maar niet hebben.

Pas op maandag 8 februari 2010 werd de eerste spade-steek gegeven door de Neder-

landse firma Voets. In soms winterse toestanden (vorst en sneeuw) werd er gewerkt. Maar het resultaat mocht er zijn. Het keuringsorganisme ATK zette het licht op groen. We konden nu denken om de oude site te ontmantelen en te saneren.

Ondertussen hadden wij reeds een paar bestuursvergaderingen achter de rug aangaande ons elektriciteitsnetwerk. Het grote probleem was hier een militaire loods die wij in concessie hadden. Ook deze moest gekeurd worden. Ons clublokaal kreeg al een goedkeuring begin 2012.

Terug naar de sanering. Hier moesten dus twee citernes uit de grond gehaald worden en de omgeving gesaneerd. Omdat Defensie ook ging saneren op ons vliegplein, had onze club een overeenkomst gemaakt dat wij dezelfde firma gingen nemen maar dan wel met twee afzonderlijke orders en facturen. Zo konden we dan toch een klein beetje besparen.

Op 27 mei 2013 zijn de werken gestart. Daar de sanering tot vlak naast ons clublokaal zou gebeuren, hadden wij het dak, langs de binnen zijde, ondersteund. Moest het gebouw invallen, zou dit een bijkomende zware financiële dobber betekenen. En er zich tegen verzekeren ging niet. Uiteindelijk werd er, met veel moeite, 5m³ vervuilde grond gevonden. Hoe men aan die 125m³ gekomen is, blijft nog steeds een groot raadsel. Maar het was in elk geval een financiële meevaller. Hier heeft OVAM het licht op groen gezet.

Ondertussen was ook de brandweer van Tienen langs

gekomen om de noodzakelijke brandblusapparaten te bepalen. Want ook dit maakt deel uit van een milieuaanvraag.

Nu de elektriciteit in onze loodsen. Om toch een leidraad te hebben en geen nutteloze uitgaven te maken, hadden wij iemand van ATK gevraagd om een vrijblijvende inspectie uit te voeren. Een eerste raming, alleen voor de militaire loods, bracht ons op ± 15.000, euro. Een pak geld, maar de werken moesten uitgevoerd worden. Uiteindelijk heeft Walter Vandewalle het gedurfd om deze enorme taak naar zich toe te trekken.

Op 15 april 2016 kregen we ATK terug over de vloer en we hadden geen herexamens.

Nu kon mijn club de laatste hindernis nemen, het aanvragen van een milieuvergunning klasse II. Daar we allemaal leden waren in deze materie en tevens een heel pak werk zou vragen, hadden we de firma Abesco uit Glabbeek onder de arm genomen. Onze aanvraag werd ingediend bij de stad Tienen op 20 juli 2016.

Omdat sedert begin maart 2016 een ULM club geland was op EBTN, moesten we met hen rond tafel gaan zitten om tot gemeenschappelijk landingscircuits te komen. Deze club moest ook een milieuaanvraag indienen bij Tienen. En het zou niet kunnen dat wij verschillende circuits vlogen. Trouwens ons vliegveldhandboek moest voor DGLV ook aangepast en goedgekeurd worden.

Op 18/10 werd het gele document "Bekendmaking van een milieuaanvraag en openbaar onderzoek" uitgehangen. Er werden maar liefst ± 300 bezwaarschriften ingediend, waarvan wel veel dezelfde. Dat verwonderde mij ten eerste

omdat we nooit klachten kregen.

Mijn club organiseerde op maandag 14/11 een infoavond voor de buurtbewoners. Een 60 tal aanwezigen (pro + contra) kwamen opdagen. Bijna alle vragen gingen over het geluid.

Alvorens er een beslissing werd genomen door Tienen, werd op vraag van de Burgemeester, Mevr. Partyka, een werkvergadering gehouden. Deze ging hoofdzakelijk over het aantal vluchten en de circuits. Omdat onze milieuvergunning alle kanten uit kon, werd een Buitengewone Algemene Vergadering georganiseerd. Zo konden de leden de Raad van Bestuur nooit het verwijt maken moest het de verkeerde kant uitgaan.

Op 27/12 nam het College van Burgemeester en Schepenen een beslissing.

- › Samengevat:
Max 3000 motorvluchten (1200 motor- + 1800 sleepvluchten), bezoekers inbegrepen;
- › Iedere maand moest een samenvatting van het vluchtregister overgemaakt worden aan de stad;
- › Wegens de internationale paardenprocessie in het naburige Hakendover, blijft ons vliegveld op Paasmaandag dicht;
- › oprichting van een overlegcomité (2 x per jaar) met een vaste agenda;
- › woongebieden moesten zoveel mogelijk vermeden worden;
- › het aantal Touch & Go's moest beter gespreid worden.

De milieuvergunning liep tot 09/03/2029. Dezelfde eindtijd

als de milieuvergunning voor ons tankplatform. Dus deze nieuwe vergunning was in feite een uitbreiding van deze van het tankplatform.

De milieuvergunning van ULM Goetsenhoven was, op het aantal vluchten na, ongeveer dezelfde.

Tegen onze vergunning werd beroep aangetekend bij de Bestendige Deputatie (BD) van de provincie Vlaams-Brabant door de contra's. Op 22/06 nam de BD een beslissing. Het belangrijkste verschil: onze huidige milieuvergunning kreeg slechts een looptijd van twee jaar, vervaldatum 27/12/18.

Ondertussen werden enkele geluidswerende maatregelen genomen. Onze sleper werd uitgerust met een vierblad-schroef en een geluidsarme uitlaat en twee motorvliegtuigen kregen eveneens een geluidsarme knalpot. Tevens moesten alle motorvliegtuigen hun circuit beginnen op 400m AGL, ook ons sleeptoestel.

Wegens de vervaldatum van onze vergunning, werd op 18/12/2017 een nieuwe milieuaanvraag ingediend bij de stad Tienen.

Opnieuw kwamen er 215 bezwaarschriften binnen op de stad Tienen. De meesten vroegen gewoonweg de sluiting van het vliegveld. Einde maart '18, werd ons een nieuwe vergunning verleend door Tienen, lopende tot 09/03/2029.

En weer werd geknaagd.

- › nog 2750 vluchten;
- › geen circuittrainingen meer op zondag vanaf 13u.

Hiertegen werd zowel door mijn club als LZT (Leefbare Zuidrand Tienen) beroep aangete-

kend bij de BD van de provincie. In het huidige document werd de lierstart als een volwaardige startwijze beschouwd. Wegens de te korte landingsbaan, konden we daar niet mee akkoord gaan. Wegens de belangrijkheid van dit beroep, hebben wij hier een advocaat, gespecialiseerd in milieuaangelegenheden, onder de arm genomen.

Op 30 augustus deed de BD een uitspraak. Volgende bijkomende beperkingen werden ons opgelegd:

- › Touch&Go's (T&G) enkel toegelaten op Zat van 0900-1300 en van af 1400-SS;
- › T&G op Zon- en feestdagen (periode 01/04-31/10) enkel van 0900-1300;
- › Zon- en feestdagen (periode 01/11-31/03) zoals op zaterdag;
- › Er mogen slechts twee motortoestellen (ULM meegetrokken) tegelijkertijd T&G uitvoeren

Het aantal vluchten blijft behouden op 2750. Betreffende de zweefactiviteiten veranderd er niets, maar de lierstart, als volwaardige startmethode, werd geschrapt.

Mijn club had geen vliegactiviteiten gevraagd tijdens de werkdagen, behalve voor ons zweefkamp en de militaire brugdagen.

Tegen deze beslissing kan er weeral beroep aangetekend worden, nu bij de Raad van State, vóór 15/12/18. In de krant "Het Laatste Nieuws" van 21 november, heeft de woordvoerder van LZT (Leefbare Zuidrand Tienen of de contra's) laten weten om geen beroep aan te tekenen. Maar andere individuen kunnen nog wel naar dit rechtcollege stappen. Voor alle zekerheid toch maar 15 december afwachten.

Ik heb hier getracht om op een summiere manier de "lijdens-

weg" naar een milieuvergunning voor mijn club te schetsen. En ik heb het hier nog niet gehad over de talloze andere bijeenkomsten, Tf gesprekken en E-mails, voor en achter de schermen. Maar die allen bijgedragen hebben tot het huidige resultaat.

Zoals jullie hebben kunnen lezen, heeft de Koninklijke Vliegclub De Wouw toch een paar maal beroep moeten doen op specialisten. Wegens de belangrijkheid van een milieuvergunning, was dit, achteraf gezien, een wijze beslissing. Het heeft ons geld gekost, maar het was de moeite waard. Wij hebben op bepaalde punten moeten inbinden, maar volgens mij konden we niet veel meer uit de brand slepen. Het belangrijkste, onze club kan haar geliefkoosde sport op Goetsenhoven verder blijven beoefenen.

Theo Stockmans



Firma Voets herstelt de pomp in de sneeuw



Sam herstelt de windzak



Onze groene Seat is klaar voor het schroot



Carlo en co zorgden voor een nieuwe dakgoot

Mijn eerste ervaring met zweefvliegen

Mijn naam is Thoelen Mattice, 13 jaar en kom uit Alken. Ik ben sinds 24/02/2019 lid van de club en zo is het voor mij allemaal begonnen.

Mijn interesse voor het vliegen is eigenlijk gestart bij de aankoop van een Joystick voor een ruimtespel in Virtual Reality.

Later heb ik dan gezien dat er Flight Simulator X bestond van Microsoft waarmee ik, samen met deze joystick een volledig pakket had om echte vluchten te simuleren.

Hoe meer ik hiermee bezig was, hoe meer interesse ik kreeg en hoe meer onderzoekwerk ik hierover uitvoerde. Ik leerde zo over hoe alles in zijn werk gaat in een cockpit, in het luchtruim, etc...

Echt vliegen zat er voor mij nog niet in, dat dacht ik althans, ik ben nog maar 13 jaar en ook mijn ouders dachten dat ik nog veel te jong was en mij voorlopig maar moest bezig houden met vlieg simulaties.

Ze hebben dan wel samen met mij opgezocht hoe oud je moet zijn om te leren vliegen, wat de mogelijkheden zijn en zo zijn we op de site van De Wouw terecht gekomen.

De site was heel duidelijk, transparant en sprak ons enorm aan.

Op zondag 24/02/2019 zijn we dan eens een kijkje komen nemen en informatie komen vragen over starten met zweefvliegen. Aangezien wij nog altijd dachten dat ik nog wat te jong ging zijn, had ik nooit durven dromen dat ik 3 uur later al in de lucht zou hangen.

Mijn lidmaatschap was onmiddellijk in orde gemaakt en nu kon ik dus echt starten met een opleiding zweefpiloot.

Ik werd ook meteen betrokken bij elke activiteit, de vliegtuigen naar de startbaan brengen, ik kreeg meteen over alles de nodige uitleg, ik mocht de vliegtuigen aan het sleeptouw vasthangen

om de lucht in te gaan,.... Ik voelde mij dadelijk echt lid van de club en werd overal mee betrokken.



Met Koen in de Duo Discus

Dit was voor mij alvast een onvergetelijke dag, één van de vele die nog gaan volgen.

Ik zal dit moeten combineren met de scoutsactiviteiten, waar ik ook voor 100% voor ga en ik zeker wil blijven verder doen.

Uiteraard mogen ook mijn schoolresultaten hier niet onder lijden, want dan zwaait er wat.

Dank aan de club voor de warme verwelcoming en hopelijk beleven wij hier nog leuke tijden.

Mattice Thoelen



De flight sim

Van doopvlucht tot eerste solo

Op 24/2/2019 werd ik door Theo solo gelaten. Het is een dag die ik niet snel zal vergeten! In dit artikel wil ik een beetje vertellen over mijn zweefvliegavonturen tot nu toe.

Ik verhuisde in 2014 van Gent naar Tienen en al snel ontdekte ik het bestaan van het vliegveld en van de club. Ik herinner mij dat ik de website van de club bezocht. Mijn nieuwsgierigheid naar het zweefvliegen was gewekt, maar ik had toch wat schroom om zomaar de club binnen te stappen. Het is er dan niet onmiddellijk van gekomen om de eerste stap te zetten.

In 2016 had ik het plan opgevat om op zomervakantie te gaan naar Hawaï en tijdens het voorbereiden van de reis ontdekte ik de mogelijkheid om daar een initiatievlucht te maken. Die kans kon ik toch niet laten liggen! Op 9/8/2016 stond ik paraat op Dillingham Airfield (PHDH) aan de Noordkust van het eiland Oahu voor mijn allereerste vlucht. Het was een prachtige vlucht van een half uur in een Schweizer SGS 2-32. Ik was helemaal verkocht. Zelfs in die mate dat ik meteen afspraak maakte voor een tweede vlucht: een acro vlucht in een ASK 21! Dat was alweer een unieke belevenis en de 'sick bag' bleef zelfs leeg...

Terug thuisgekomen was ik vastberaden om contact op te nemen met De Wouw. Toevallig was de timing per-

fect: de "Start to Fly" kwam eraan en ik schreef me in bij Koen. Op 17/9/2016 was het zo ver en maakte ik mijn eerste vlucht op EBTN met Theo in de Ka 13 D-6988.

pas echt in maart 2017. Ik probeerde zo veel mogelijk te komen maar door allerlei verplichtingen voor het werk en familie, en soms ook door het weer, lukte dat niet altijd.



Grob G103 Opleidingsvliegtuig op PHDH

Ik was ook net op tijd om de theoriecursus te volgen in de club van oktober 2016 tot februari 2017. In die periode heb ik niet gevlogen maar mij geconcentreerd op de theorie. De cursus was heel interessant en werd met veel enthousiasme gedoceerd. Het proefexamen in de club ging goed. Later op het jaar (8/11/2017) legde ik met succes het theorie-examen af bij DGLV in Brussel.

Mijn praktijkopleiding begon

Daardoor maakte ik niet zo'n snelle vooruitgang. Waarschijnlijk ook door te beginnen op een latere leeftijd dan de meesten, en zeker ook door mijn onhandigheid!

Om eens een periode intensief te kunnen oefenen ben ik in augustus 2017 voor vijf dagen naar de Aero Club Salland gegaan nabij Zwolle in Nederland. Daar heb ik 17 lierstarts kunnen maken in een ASK 21. Spijtig genoeg was er weinig thermiek; de



Het uitzicht tijdens een lesvlucht op PHDH...

gemiddeld vluchtduur was slechts 13 minuten. De instructeur in Salland liet mij gewoon doen zonder veel instructies, wat ik persoonlijk niet ideaal vond maar het was wel goed voor het zelfvertrouwen. Op Salland maakte ik ook één lesvlucht op een TMG, een Scheibe SF-25 Falke, met zes touch-and-go landingen. Vijf dagen na elkaar oefenen was, ondanks de korte vluchtjes, toch wel nuttig geweest.

niet al te moeilijk (EBUL naar EBOS) en ik was geslaagd. Tijdens de radiocursus heb ik, naast de 'fraseologie', ook veel bijgeleerd over het luchtruim. Een aanrader dus.

Na de ervaring in Salland was ik ondertussen aan het denken om nog eens een periode intensief te gaan oefenen. Liefst ergens met betrouwbaar weer. Waarom niet op de plaats waar ik mijn allereerste zweefvlucht beleefde??? Ik ontdekte op PHDH



Buitenzetten van zweevers op Salland (NL)

Van september 2017 tot februari 2018 heb ik slechts zes opleidingsvluchtjes kunnen maken op EBTN. In die periode volgde ik ook de radiotelefoniecursus op de Vliegclub Ursel (EBUL, nabij Gent). Ik kon daar aansluiten bij de lokale PPL leerlingen. Drie namiddagen waren praktijkoefeningen waarbij we alle radiocontact tijdens ingebeeelde vluchten oefenden met de lesgever, een voormalige militaire luchtverkeersleider. De lesgever schreef mij in voor het examen en op 27/3/2018 trok ik naar DGLV in Brussel voor het radio-examen. De virtuele examenvlucht was gelukkig

de 'Hawaii Glider and Sailplane Academy', een bedrijf van twee fanatieke zweefvliegers: Yuko en Brian. Na wat e-mails heen en weer boekte ik mijn reis (26/02/2018 tot 11/03/2018). Van de 14 volle dagen ter plaatse kon ik 12 dagen vliegen. Ik maakte er 36 lierstarts en 4 sleepstarts. De opleiding werd er gegeven in een Grob 103 'Twin II Acro'. In totaal was ik er 17 uur in de lucht! Het uitzicht was er fantastisch, al is (helling)vliegen langs een bergrand en je circuit vliegen over de oceaan toch wat aanpassen als je Goetshoven gewoon bent...

Maar dat is misschien voor een volgend artikel?

Sinds april 2018 ben ik zo regelmatig mogelijk komen vliegen (ondanks allerlei andere verplichtingen en het weer dat soms spelbreker speelde). Op 24/2/2019 maakte ik drie lesvluchten met Theo. Runway 06 was in gebruik. Na de derde vlucht was het nog 40 minuten tot sunset en ik dacht dat we stilaan zouden opruimen. Toen we de D-6901 teruggeduwd hadden naar de startplaats was ik overdonderd toen Theo zei dat ik alleen zou vertrekken! Ik had dat helemaal niet verwacht en ik voelde de spanning dat ik het nu écht wel eens alleen moest gaan bewijzen.

Gelukkig was er bijna geen wind en thermiek was er al helemaal niet. De sleepvlucht verliep goed, hoewel ik meer rondkeek dan normaal om zeker mijn oriëntatie ten opzichte van het vliegveld niet te verliezen. Het gevoel dat ik had na het ontkoppelen was zalig! Ik vloog al snel richting het aanknopingspunt, het bekende kasteeltje, en vloog dan een stuk richting Wulmersum en terug richting het kasteeltje. Daar terug aangekomen zat ik net boven de 200 meter en begon aan mijn circuit. Ik vloog eigenlijk wat te dicht bij de runway, waardoor mijn base nogal kort zou worden. Jörgen maakt mij daar via de radio attent op en ik corrigeerde. Ik had in downwind ook wat last van de lage zon. In final zat ik een beetje hoger dan normaal (dat fameuze bushokje op de Hannuit-



Mijn eerste solo op EBTN

seesteenweg leek nog bedreigender dan ooit!) maar de landing was geslaagd. Wat een opluchting! Maar zoals de traditie wil volgde meteen de tweede solo. De tweede vlucht verliep ook zonder problemen, al week ik tijdens het uitbollen van de rechte lijn af, maar zon-

der erg. Ook de traditie van de tournée générale in het clubhuis moest ik natuurlijk in ere houden.

Bedankt aan alle instructeurs voor hun engelengeduld en koelbloedigheid, aan de sleeppiloten,... Eigenlijk moet ik iedereen bedanken want

het is dankzij de goede sfeer en de hints en tips van iedereen dat ik heb volgehouden. Een speciale bedanking aan Koen voor de coördinatie van de theorie- en praktijkopleiding. Wie nog niet solo is kan ik alleen maar aanraden om te blijven oefenen, zelfs als je misschien wat gedemotiveerd zou geraken. Uiteindelijk lukt het wel, en het is absoluut de moeite waard! Als je niet elk weekend kan komen vliegen dan kan je overwegen om eenseen periode in te plannen om intensief te oefenen. Je hoeft het dan natuurlijk niet aan de andere kant van de wereld te gaan zoeken zoals ik!

Tom Willems TN



Kerstfeestje op 28 december



Kaartspelen in de club...



Voorstelling van de rekeningen tijdens de AV



Julie en Brent maken de omslagen klaar voor de AV

Instructeurs volgen refresher

Instructeurs moeten niet enkel hun zweefvliegvergunning current houden, maar ze moeten ook hun instructeursbevoegdheid – die telkens geldt voor een periode van 36 maanden – geldig houden. Daarvoor moeten ze voldoende instructie geven, voldoende bijscholing (= refresher) volgen of een assessment of competence doen met een 'flight instructorexaminer'.

ruimsituatie vanuit concrete voorbeelden. Hij gaf ook een overzicht van de te raadplegen bronnen voor een degelijke vluchtvoorbereiding. Met Stéphane Vanderveken gingen we praktisch aan de slag om een tijdelijke lucht-ruimaanpassing in navigatiesysteem implementeren.

Nadien gingen de instructeurs in groep aan de slag om de opleiding 'overlandvliegen' onder de loep te

Nadien nam iedereen zijn Oudie of ander navigatiesysteem erbij en gingen we aan de hand van 40 opdrachten na of iedereen voldoende vlot zijn weg vindt in alle mogelijke instellingen. Deze training zouden we ook eens in de club kunnen doen voor leerlingpiloten die de club Oudies gaan gebruiken (of een ander navigatiesysteem op je smartphone). Zo kunnen we je wegwijz maken en helpen om de nodige nax-boxes in te stellen.

Tijdens de middagpauze (en andere pauzes) werd gezorgd voor heerlijke broodjes, vieruurtje, drank door Stijn, Sophie, Astrid en Michael. Heel erg bedankt voor alle helpende handen, ook tijdens de opruim achteraf.

Nadien kwamen er zeer positieve reacties over de organisatie en de inhoud van de refresher. Door zeer praktisch aan de slag te gaan met de computer en navigatiesysteem vonden de instructeurs het een leerrijke bijscholing.

Koen Pierlet



De zaal in Mariadal te Hoegaarden zat goed vol voor deze refresher!

Omwille van diverse redenen is het voor sommige instructeurs moeilijk om voldoende refreshers te volgen. Daarom kunnen de clubs binnen onze ATO zelf een refresher inrichten die open staat voor instructeurs van alle clubs.

Op 17 februari organiseerde onze club in Hoegaarden een refresher van een hele dag in het thema luchtvaart&overlandvliegen. Met meer dan 50 inschrijvingen kunnen we dit zeker een succes noemen.

Op het programma stond o.a. een update van nieuwigheden in het luchtruim 2019. Met Mattijs bestudeerden we de huidige lucht-

nemen: "Hoe ga je best aan de slag met beginnende overlandvliegers? Aan welke basisvoorwaarden moet voldaan zijn in de club om goede overlandtraining te kunnen geven? In welke stappen gebeurt dat dan best?" waren de gespreksonderwerpen.



Groepswerk: Hoe pakken we overlandvliegen aan in onze club?



Theo, Yves, André en Rudi aan de slag met luchtruimbesteden.



René, Johan en Koen aan de slag met hun Oudie.



De lucht ziet "zwart" van de kraaien...



Een prachtige haanfazant aan ons terras

Sportcommissie

van 21 november 2018

Behaalden hun 50 Km afstandsvlucht

Devalck Stijn

Hostens Glenn

Behaalden hun "D" brevet of zilveren kenteken

Devalck Stijn

Hostens Glenn

Medewerkers

aan de Cumulus in 2018

Foto's en teksten

Guy Beersaerts

Mattijs Cuppens

Yourich Erauw

Glenn Hostens

Bart Huygen

Sébastien Mathieu

Ruben Michaux

Herman Moens

Koen Pierlet

Andre Ruymen

Jaromir Simunek

Theo Stockmans

Brett Tobback

Senne Vandenputte

Jozef Vandevorst

Laurens Vanhees

Johan Vanhoylans

Jan Waumans

Een opmerkelijk figuur en oud-clublid: Achiel Servranckx

Degene die al wat langer lid zijn van onze club, zullen zich hem zeker nog herinneren: den Achiel! Ge kont voor hem zijn of tegen hem, maar in ieder geval was Achiel een clublid (en instructeur) die niemand onberoerd liet. Zij die met hem leerden vliegen destijds op het vliegveld van Aalst kunnen er bladzijden over schrijven. Hoe dan ook, hij was een kleurrijke en opmerkelijke figuur. Hij was een bricoleur, een arrangeur en een bon-vivant, maar vooral was hij een toffe pee, ten minste als ge in zijn gratie lag. Hij kreeg alles op zijn Achiel's geregeld en gefixt. Enkele maanden geleden is "den Achiel" van ons heengegaan.

Den Achiel was iemand die met het zweefvliegen in België was opgegroeid. Hij kwam uit de periode dat er noch zweefvliegvergunningen, noch technische keuringen bestonden. Daarin kwam langzaam verandering maar Achiel had een "lichte" afkeur van regeltjes en vooral van hen die zich naar zijn mening – achter die "belachelijke" regeltjes schaalden.

Zo droeg hij Nederlanders niet in zijn hart wegens hun "irritante pietpreciesheid", en hij kon het dan ook niet laten hen te provoceren. Op een vliegmeeting stond hij, met zijn spatz aan te schuiven aan de lier, terwijl hij nog zijn rolroeren aan het spanlakken was.... "Dat was wel droog": zij hij: als het zijn

beurt was om te starten...!".

Bij aankomst op een Nederlands zweefvliegveld had hij de plaatselijke club wijsge maakt dat hij de stabilo van zijn spatz had vergeten en vroeg hen of ze niet ergens een oude stabilo hadden liggen van een Rhönlerch of zo, want "hij zou dat wel op één of andere manier aanpassen om dat op zijne spatz te vliegen...". De hollanders wisten niet wat ze hoorden en hielden Achiel (tot zijn ongelooflijke pret) nauwgezet in de gaten.

Toen Achiel zich aanmeldde voor een volgende meeting, hadden de hollanders zelfs in het geniep een ploeg klaar staan om Achiel's Rhönlerch technisch te checken. Groot hun verwondering natuurlijk toen de familie Vandewalle aankwam met een perfecte, pico-bello Rhönlerch!!

Op een goeie dag moest Achiel ergens verf vinden om "zijn bak" te schilderen. Hij kon (zoals hij alles vond) ergens oude verf op de kop tikken die eigenlijk diende om tubes tandpasta in de fabriek te spuiten. "Ideaal!!" dacht Achiel, en.... Het werkte nog ook, de verf was erg elastisch en 'krakkeleerde' niet op den toile (spandoek).

Als ge met Achiel zijne spatz vloog, dan moest ge kunnen verdragen dat ge de stick zeker één centimeter kon bewegen voordat er een roer in beweging kwam. Er zat overal "spel" op door sleet.

Maar hij liet wel jaarlijks zijn hoofdbouten röntgen om haarbarsten op te sporen, en dat was dan weer helemaal niet verplicht.

De eerste vluchten met zijn C-800 deed hij met de stuurknuppel helemaal naar rechts, want dat was de enige manier om rechtdoor te vliegen (maar Achiel wist dat en dus stelde het voor hem niet direct een probleem....). Tot een Duitser lijkbleek met Achiel's C-800 kwam landen en onmiddellijk de spankabels van de rolroeren bijregelde

Diezelfde C-800 had Achiel in Frankrijk gekocht... voor één symbolische franse frank... op voorwaarde dat hij die C-800 uit het dakgebinte van een hangaar naar beneden kon krijgen. Het ding hing daar al jaren. Een klus naar de hand van Achiel natuurlijk. Ze hebben er nu nog spijt van in Frankrijk denk ik, want zijn C-800 is de enige overblijvende – toen nog "vliegwaardige" – in de wereld.

Achiel heeft me eens toevertrouwd dat hij zelfs een romp van een Rhönlerch heeft vervoerd op een standaard-remorqueske van 1 op 2 meter. Ik geloof hem!!

Achiel had een speciale engel bewaarder. Op een dag startte hij met zijn spatz aan de lier (veel te snel) en het richtingsroer sloeg tegen de grond en brak volledig af. Geen probleem, hij landde,

plus minus rechtuit zonder richtingsroer.

Een andere keer verloor hij de canopy in vluchthij landde...zocht de canopy ... oplappen en ...vliegen.

Op het vliegveld van Wevelgem was hij met zijn Rhönlerch in short final toen een Hercules C-130 een low pass doorvoerde maar jammer genoeg den Achiel niet had gezien. Achiel vloog, onbestuurbaar, als een blad in de wind, door de hevige turbulentie van de C-130.....recht de hangaar in. Resultaat... niemand gewond, geen andere toestellen geraakt en enkel de landingslee van zijn Rhönlerch gebroken...

Op een dag kwam hij thuis van een meeting met de Wartburg met daarachter de spatzen op de remorque. Enfin, dat dacht hij toch. Toen hij thuis uitstapte bleek de aanhanger met de spatzen niet meer aan de Wartburg te hangen... Dus maar hetzelfde traject teruggereden op zoek naar de aanhangwagen met spatzen. En die stond in Vilvoorde, midden op de rijweg, voor het politiekantoor. De trekhaak was onvergrendeld aangehaakt op de bol en de spatzen was mooi de Wartburg gevolgd, het hele traject lang vanuit Duitsland, tot hij op de slechte weg in Vilvoorde van de bol gesprongen was...

Ik startte eens met zijn spatzen en merkte tijdens de sleep dat de vario permanent op negatief stond... verkeerd aangekoppeld natuurlijk. Ik heb nog anderhalf uur zo

gevlogen. Commentaar van Achiel achteraf: "ah... dan moeten we dat eens veranderen.. maar als ge het weet dan is het niet erg hé, jij zijt toch ook zo ene die vliegt met zijn gat."



Achiel zittend aan tafel

Achiel vertrok eens met zijn spatzen overland. Na een 20-tal kilometer vliegen zocht hij zijn vliegkaart, want daar had hij toch een lijntje op getrokken voor zijn "track". Maar in de cockpit was die vliegkaart niet te vinden. Dan maar verder gevlogen zonder. Na 100km landde Achiel in een veld en stapte uit. Zijn vliegkaart lag op de zit, hij had er de hele tijd opgezet. Na controle bleek dat hij precies op zijn "track" geland te zijn. ""Zie"": zei Achiel: "Dat is nu wat ze noemen: met uw gat vliegen!!".

Tijdens meetings had Achiel nooit een tent bij. Hij sliep samen met zijn echtgenote Marie-Louise en hondje Flup, in ""hotel Wartburg"" (zo noemde hij dat, het was zijn auto, een oostduitse Wartburg 353). Met die drie-cylin-

der tweetakt Wartburg trok hij de zwaarste aanhangwagens. Op zich was die auto ook een wonder. Zowel in de deurstijlen als in de koffer kon je de rijweg voorbij zien komen vanwege de roest-

gaten. Het chroom van de koplampen was weggeroest, maar door Achiel vervangen door... zilverpapier.... En hoe hij het toch weer voor elkaar kreeg.... die auto passeerde jaarlijks met goed gevolg de autokeuring.

Op een goeie dag was de bezinetoevoer kapot. Oplossing: echtgenote Marie-Louise moest tijdens de rit op de bijzitzetel met een kannetje, continu benzine bijgieten in een trechtertje dat met een statische drukleiding uit Achiel's spatzen, onder het dashboard door, verbonden was aan de carburator. En zo kwamen ze thuis aan in Vilvoorde met de Wartburg en daarachter de spatzen.

Ook zijn medische keuring was een wonder. Als Achiel voor je stond, dan wist je niet of hij jou aankeek dan

wel je buurman, want één oog draaide scheef weg. Hij heeft me eens toevertrouwd dat hij geen dieptezicht had. Maar toch kreeg hij het voor mekaar jaarlijks de medische keuring te passeren.

Op een goeie dag hebben we eens samen de vleugels van een spatz gedoopt (spanlakken), elk aan één kant van de vleugel, in een veel te kleine ruimte die hermetisch was afgesloten. Hoe meer het werk vorderde, hoe zatter we werden van de spanlakdamp. Op het einde van de vleugel, aan de vleugeltip vielen we elkaar gierend van het lachen en stomdronken in de armen. We hebben er nog jaren mee gelachen. Achteraf bleek dat in de kleine ruimte twee gasbranders voor centrale verwarming stonden. Dat we met de hele boel niet ontploft zijn is een wonder.

Ik zou hier echt nog een tijdje kunnen doorgaan. Trouwens iedereen die Achiël gekend heeft kan over hem de meest ongelooflijke verhalen vertellen. Maar geloof hen maar, de verhalen zijn misschien wat aangedikt, maar allemaal echt waar.

Achiël, joeng, ik ben blij dat ik je als mede-clublid in De Wouw heb leren kennen. Ge waart nen heel speciale gast. Ene zoals we er niet meer gaan tegenkomen. Wie ge ook waart, hoe je ook waart.... ge hebt kleur gegeven aan mijn leven, en daarvoor nen dikke merci !!!

Tot ziens hierboven,
Stan Vanuytrecht

Brevetten

Naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Beckers Sofie	x	x	x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Cuppens Mattijs	x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x	x		x
Devalck Stijn	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		
Holsbeekx Dries	x	x			
Hostens Glenn	x	x	x		
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Lenaerts Laura	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		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		
Vanderseyphen 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 er fouten in staan, laat het mij dan weten.

Theo Stockmans

Afstandsvlucht van tenminste 300km

Vrije afstand: een route zonder keerpunten beginnend vanaf het ontkoppelpunt of gedeclareerd startpunt.

Afstand naar een doel: een route zonder keerpunten beginnend vanaf het ontkoppelpunt, of gedeclareerd startpunt, naar een gedeclareerd finishpunt.

Afstand via 3 keerpunten: een route via 1 tot 3 gedeclareerde keerpunten, beginnend vanaf het ontkoppelpunt, of gedeclareerd startpunt, naar elk soort finishpunt. De keerpunten mogen in willekeurige vol-

orde gerond worden. (het start- en/of finishpunt mag als keerpunt gebruikt worden).

Retourvlucht: een gesloten route met één keerpunt.

Driehoek: een gesloten route via twee of drie gedeclareerde keerpunten. Als er drie keerpunten gebruikt worden, is de afstand de som van de benen tussen de keerpunten.

Bij een gesloten vlucht moeten start- en finishpunt hetzelfde zijn. Neem een start- en finishlijn. Een start- en

finishlijn zijn 1Km breed gecentreerd op het start-/ finishpunt.

Voorkom een hoogteverschil tussen start en finish van meer dan 1000meter. Bij een overschrijding wordt de afstand gekort met: 100 x hoogteoverschrijding!

Let op: alleen een retour of een driehoek, kunnen gebruikt worden voor een diamanten doelvucht.

Zie sportcode 1.4.2 en 2.0.

Theo Stockmans

Beker Marc Ruymen

Dit is reeds de 3de editie.

Dit jaar zijn er mooie afstandsproeven heen en terug gevlogen, en was de competitiegeest bij verschillende leden goed voelbaar. Voor de eerste keer werd de afstand van Marc met bijna 60 km verbeterd. Bart Huygen heeft met een standaardtoestel Discus-2, OO-YMR een afstand van 537km afgelegd, waarvoor mijn felicitaties. Ook de opkomende jonge generatie heeft goed gepresteerd. Ik hoop dat wij volgend jaar deze tendens kunnen verderzetten en niet vergeten dat er nog altijd 1000 euro te verdienen valt.

Uitslag 2018

NAAM	DAT	TOESTEL	KEERPUNT	AFST H/T	HC	H.KM
Bart HUYGEN	11/8	Discus-2	Rommilly s/Seine (F)	537,02	108	497,24
Yves RUYMEN	11/8	Nimbus 4DM	Les Grandes-Chapelles(F)	529,46	123	430,46
Theo STOCKMANS	08/7	Ventus 2cx	Reken (D)	377,29	118	319,74
Sébastien MATHIEU	07/7	LS-6/18m	Brouennes (F)	284,45	117	243,12
Glenn HOSTENS	11/8	Jeans Astir	Moircy (B)	188,48	93	202,67
Brett TOBBACK	11/8	ASW-19	Nieuwmoer (B)	158,29	100	158,29
Eric VANDEWALLE	22/7	DG 200	Ciergnon (B)	136,06	107	127,16
André/Yves RUYMEN	24/6	Nimbus 4DM	Hunsel (NL)	153,02	123	124,41
Jan WAUMANS	22/7	LS-7 WL	Ravels (B)	131,59	107	122,98
Rudi COOMANS	22/7	ASW-20	Opglabbeek (B)	108,98	110	99,07

De proef van Brett Tobback komt niet in aanmerking wegens buitenlanding.

Andre Ruymen

Fotocollage



Christophe kuist de kleine grasmaaier



Onze 2e ASK13-aanhanger wordt opgeknapt



De Duo kreeg deze winter al een eerste onderhoudsbeurt



Guy en Joseph Art bij onze Spatz (zie artikel van Guy in vorige Cumulus)

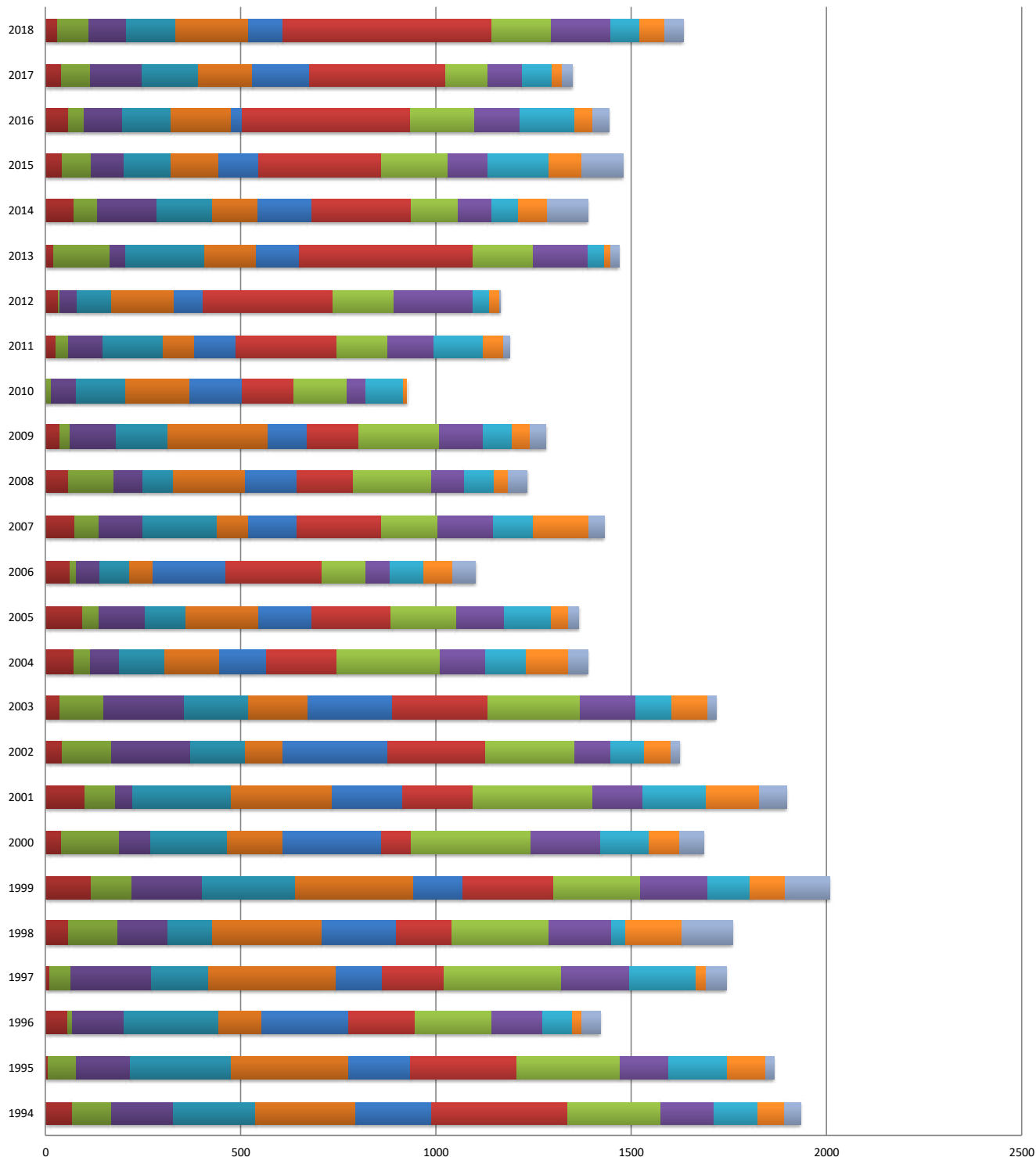


Stan herstelt de poorten van de militaire loads

Statistieken 2018

Aantal vluchten op EBTN, zweefvliegkamp, buitenland

Aantal vluchten per jaar



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Januari	67	8	55	10	60	118	38	100	44	35	73	94	61	74	60	37	0	27	33	19	71	44	58	40	31
Februari	100	69	13	55	125	102	148	77	123	113	40	42	18	62	115	25	15	30	3	146	63	74	40	74	78
Maart	158	140	134	206	127	179	81	46	203	208	74	120	59	113	75	120	64	89	44	38	150	81	100	132	98
April	212	259	239	146	114	239	198	251	139	164	116	103	77	191	76	130	125	155	87	203	141	122	123	145	125
Mei	257	300	110	326	281	305	143	260	97	153	144	186	59	81	185	257	164	80	161	134	119	120	154	139	189
Juni	192	156	225	118	191	124	252	180	269	214	117	136	187	123	130	100	137	107	76	108	137	104	28	146	87
Juli	350	276	171	159	140	234	75	181	252	247	181	202	247	213	146	132	132	258	332	447	256	312	431	348	536
Augustus	238	263	194	299	250	222	309	305	228	235	264	170	111	148	199	206	133	128	156	153	118	172	163	109	151
September	137	124	129	174	161	170	175	130	90	142	118	122	61	142	86	114	51	121	203	140	86	104	117	88	151
Oktober	113	150	80	171	35	111	127	162	87	94	104	118	89	102	76	73	97	126	42	41	68	156	142	76	74
November	68	99	23	26	144	89	78	134	69	90	108	45	72	141	37	44	5	49	25	16	75	84	46	26	63
December	41	22	48	54	132	114	61	70	22	20	47	26	60	39	49	42	0	16	4	22	103	105	40	25	51

Overzicht gebruik clubtoestellen

Dubbelzitters

		ASK-13	D-6988		ASK-13	D-6901		SF-34	D-6932		Duo Discus	D-2410
		Starts	Uren		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			
2018		339	162,29		475	156,12		282	87,51		33	6,26

Enkelzitters

		Ka-8	D-6946		ASK-23	D-6953		ASK-23	D-2363		Astir	D-6955		ASW-19	D-6925
		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
2018		51	53,21		69	67,22		37	50,46		49	73,56		39	73,37

Inzet toestellen per dag

maand	vlieg-dagen		2 zit				1 zit				
			1	2	3		1	2	3	4	5
	94										
jan.	3		1	2							
feb.	5		2	3			1				
mar.	6		3	2	1		1	1			
apr.	7		1	4	2		1	2	1	2	
mei	12		3	8			1	1	5		3
jun.	8		2	6			2	2		2	
jul.	18		2	7	9		2	5	2	2	1
aug.	8		1	3	4		2	3	2	1	
sep.	7		1	1	5		2	1	1	1	
okt.	6		3	3			2	1			
nov.	6		3	3							
dec.	8		5	2							

Luc Vandebecck

Algemene vergadering De Wouw

23 maart 2019

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: 112
Quorum: 56
Tegenwoordig: 81
(38 A + 43 V)

De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe leden

Nieuwe leden: afroeping

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2018

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

5. Verslag der activiteiten 2018

Zweefsectie:

- Driedaagse van de Wouw
- Zweefkamp te Goetsenhoven en Wershoven (D)
- Vliegen in Vinon in april en augustus
- Halloween
- Aankoop twee Oudie IGC loggers
- Start to fly

Motorsectie:

- geen trips vanwege de meteo
- nieuwjaarsreceptie

Gemeenschap:

- milieudossier
- schilderen drempels piste
- opendeur

2018 in cijfertaal

714 (746) uren motorvliegen 206 (197) uren slepen
1594 (1716) uren zweven
1341 (1311) starts zweven
39449 (54471) km overland

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2018

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

d. Gemeenschap

7. Budget 2019

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekening-commissarissen boekjaar 2018

Tom Vaes en Jan Hendrickx

9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2018

Er is kwijting

10. Verlenen van kwijting aan de beheerders voor het boekjaar 2018

Er is kwijting

11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2019

- a. (Motor): Tom Vaes
Res: Bob Coles
- b. (Zweven): Andre Ruymen
Res: Jan Hendrickx

12. Objectieven 2019

In telegramstijl:

Zweefsectie:

- Deelname Yves Ruymen aan BK
- Zweefkamp te Goetsenhoven en Wershoven
- Aankoop Duo Discus ter vervanging van de SF34
- Aankoop transponder voor de ASW19
- Aankoop Oudie 2 navigatiecomputer voor de ASW 19

Motorsectie:

- Vliegtuigwasdag
- kleine trips
- Grotere trip naar Speyer Museum

Gemeenschap:

- Renovatie toiletten
- inspectie vliegveld voorbereiden
- opendeur

14. Milieu

Stand van zaken

15. Allerlei

- a. Benzinebladen: zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen
- b. Hangslot benzinepomp: reeds tweemaal verdwenen

c. Milieu

Afvalcontainer

11/03 overlegcomité

16/03 infovergadering bureu

d.. Vleugeluitreiking op vrijdag 22 maart

e. Muziek 't Prieeltje: op woensdag 13 maart

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): Peter Knockaert

b. : (zweven): Andre Ruymen

17. Statutaire verkiezingen

Samenstelling Bestuur?

Hoe stemmen?

Wanneer verkozen?

a. Zweefsectie:

zijn uittredend en herverkiesbaar:

Johan Vanhoyland

b. Motorsectie :

is uittredend en herverkiesbaar

Maarten Vijverberg

c. Onafhankelijk:

zijn uittredend en herverkiesbaar: niemand

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.

Uitslag : totaal 73 stembriefjes

Werden verkozen voor een periode van twee jaar: Johan Vanhoyland en Maarten Vijverberg

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 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
Koen Pierlet
Mattice Thoelen
Theo Stockmans
Luc Vandebeeck
Stan Vanuytrecht
Tom Willems

Foto's

Mattijs Cuppens
Koen Pierlet
Matticez Thoelen
Theo Stockmans
Tom Willems

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.

