Cumulus

België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352

Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

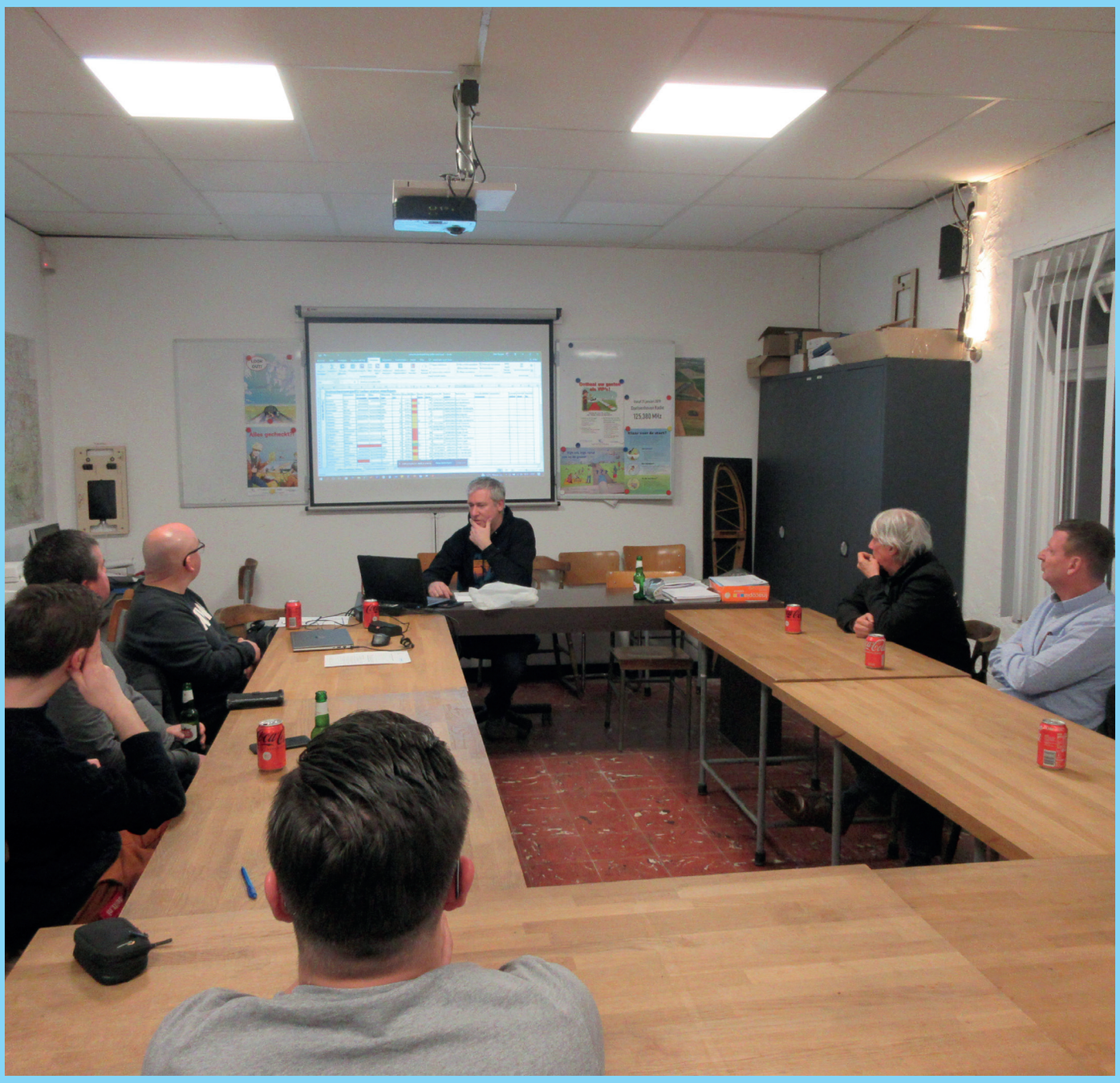
Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 28 nummer 1
Van januari tot maart 2022

Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 28 nummer 1
Van januari tot maart 2022
Nummer 104

Canopy Flash

Deze winter werden in de ASW19 en Duo Discus een canopy flash geïnstalleerd. Dit verhoogt de zichtbaarheid van deze toestellen voor tegenliggend verkeer. Door een tijdelijke actie van de fabrikant hebben we deze toestelletjes aan halve prijs kunnen aanschaffen. Meer uitleg over de werking en het gebruik kan je terugvinden in het artikel van Sébastien...

Parachutelokaal

Na de herstelling van het dak, werd beslist om de parachutes en batterijen te verplaatsen naar het hoeklokaal "bar", waar ook de simulator staat. Dit lokaal is in betere toestand en kan indien nodig verwarmd worden, zodat de parachutes in betere omstandigheden bewaard kunnen worden.

In dit nummer

In dit nummer 1
Woordje van de redactie 2
Activiteitenkalender 2
Canopy flash in de ASW19 3
Eerste solo PPL 4
Bestuur zweefsectie 5
Sneeuwklokjes 5
Bestuur Motorsectie 5
Instructeursvergadering 2022 5
Milieu 6
Vliegveld 6
Prestaties 6
Handicap van onze clubtoestellen en privé's 7
Onze clubwedstrijden 8
Technische controle DGLV 8
Verloop werken poorten 9
Artikels voor Cumulus 16
Colofon 16

Foto cover

Instructeursvergadering van 12 maart 2022, onder leiding van onze nieuwe aHoT, Bart Huygen.

Woordje van de redactie

Het zweefseizoen is in aantocht. Wij hebben al enkele weekenddagen gehad dat het pompte. En dat krikte, op het einde van het winterseizoen, het moreel van onze leden toch wat op. Hopelijk worden deze vroege thermiekbellen de voorbode van een prachtig zweefseizoen. Want 2021 was toch een minder jaar.

Maar hebt het volgende in gedachte, gelezen als commentaar bij een moeilijke overlandvlucht in Australië: "iedere vliegdag, is een goede dag". Soms heb je meer voldoening bij een moeilijke vlucht dan een gemakkelijke.

Onze toestellen staan terug in hun vertrouwde loods. Vanaf begin december tot midden maart hebben tal van leden, onder leiding van Steve, Luc en Piet, ervoor gezorgd dat onze "grijze", 52 jaar oude loods nieuwe poorten kregen. Dit was niet alleen een echt huzarenstuk, maar het heeft ons veel geld gespaard. En ze lopen letterlijk en figuurlijk op geoliede wieltjes.

Een klein beetje mijn dada is de Charron. Vorig jaar heeft onze club geen goede beurt gemaakt, een ietwat schamelijke negende plaats. En dat kan zeker beter, het verleden heeft dat bewezen. Maak je een duurvlucht van één uur, hoogtewinst van 600 m, enz (zie reglement op de Liga website), al deze vluchten brengen punten op. En het bewijst dat je geen luchtruimovertreding hebt begaan.

Tot ziens in onze club, op de grond of in de lucht. En vlieg veilig

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- **26 maart 2022:**
  Pilot for a day
- **06 april:**
  Beauvechain Air Base Day
- **23 april:**
  AV club
- **6 mei:**
  Vleugeluitreiking
- **04 juni:**
  BBQ 3 Daagse
- **04 – 06 juni:**
  3 Daagse van De Wouw
- **04 – 08 juli:**
  1ste week zweefvliegkamp te Goetsenhoven
- **11 – 15 juli:**
  2de week zweefvliegkamp te Goetsenhoven
- **15 juli:**
  Kippenfestijn zweefvliegkamp
- **03 – 04 september:**
  Opendeurdagen

Wanneer onze Vleugeluitreiking zal doorgaan, blijft nog een vraagteken.

Theo Stockmans

Artikels voor volgende Cumulus: 1 juni 2022

Canopy flash in de ASW19

Dit winteronderhoud werd er een canopy flash geïnstalleerd in de ASW19. Dit is een klein bakje dat vooraan de canopy wordt gemonteerd, met een 5-tal extreemheldere LED's in de vliegrichting gericht. Het doel van dit system is om de zichtbaarheid van de zwever te verhogen, zodat een mogelijke botsing lang vooraf vermeden kan worden. Dit systeem vult de Flarm dan ook perfect aan.

Een Flarm zal een verwittiging (op lange aftstand) of alarm (korte afstand) geven wanneer twee toestellen op een mogelijke botsingskoers zitten. Het doel van de canopy flasher is om uiteindelijk zelfs deze Flarm alarm en zoveel mogelijk te voorkomen.

In sommige gevallen gaat het Flarm alarm ook af, maar is het nog steeds moeilijk om het andere toestel goed waar te nemen. Ook hier kan deze canopy flasher helpen om de zichtbaarheid van je toestel te verbeteren.

Vanuit de cockpit heb je geen last van de flitsen van de flasher, omdat deze naar voor gericht zijn en het bakje helemaal op de canopy aansluit. Daarom is er een kleine gekleurde status led op de achterkant, naar de piloot gericht, waarop je kan afleiden of de flasher ingeschakeld is.

Canopy flashers worden doorgaans in twee versies aangeboden:

- Enkel de Canopy flasher
- Canopy flasher + rekenmodule

In de ASW 19 werd enkel de canopy flasher geïnstalleerd. In dit geval dient de canopy flasher manueel bediend te worden. Hiervoor werd een schakelaar ingebouwd met label ACL (Anti Collision Lights). Dit wil zeggen dat wanneer de flasher aangeschakeld wordt, deze elke 1,5 seconde even een reeks flitsen zal weergeven. Dit patroon blijft zo totdat de flasher via de schakelaar uitgeschakeld wordt. Stroomverbruik is beperkt en vergelijkbaar met een elektronische vario.

Met een rekenmodule komen er een aantal automatische functies bij:

- De flasher schakelt zichzelf automatisch aan/uit vanaf een bepaalde snelheid
- De intensiteit van de flasher verhoogt in geval van een Flarm verwittiging of signaal.
- Zonder Flarmdetectie van andere toestellen, zal elke 1,5 seconde een flits uitgestuurd worden

De LED's van de flasher zijn zeer helder en afhankelijk van de weersituatie mogelijk tot 10km afstand zichtbaar. Het is daarom absoluut belangrijk om nooit vanop korte afstand naar de aangeschakelde flasher te kijken gezien deze zou kunnen verblinden.

Gezien de ASW19 zonder deze rekenmodule is uitgerust is het toch belangrijk de volgende aandachtspunten in rekening te nemen:

- Waarschuw eventuele omstaanders wanneer je de flasher op de grond wil testen, bvb bij de grondcheck.
- Schakel de canopy flasher pas ten vroegste aan nadat de kabelloper de kabel aangehaakt heeft en aan de vleugeltip staat, zoniet dreig je die te verblinden wanneer die de neushaak komt bevestigen.
- Schakel de canopy flasher steeds met een uit na landing, wanneer het toestel tot stilstand is gekomen.

Wanneer onze Duo Discus terugkomt, zal ook daar op dezelfde maniereen canopy flasher geïnstalleerd worden. Dezelfde aanbevelingen als voor de ASW19 gelden dus ook voor de Duo Discus. In de Duo zal de canopy flasher echter wel enkel van op de voorste zit in- of uitschakelbaar zijn.

Er zijn op dit ogenblik twee aanbieders van dergelijke canopy flashers, vrij gelijkaardig met een paar subtiele verschillen:

- Sotecc (www.sotecc.de)
- Aeroflash (www.aeroflash.de)

De uitvinder zeg maar van de canopy flasher, Horst Rupp (www.how2soar.de), is recent gestopt met het aanbieden. Hij heeft de canopy flasher voor het eerst op de markt gebracht in 2013. Hij heeft zijn activiteiten begin dit jaar stop gezet omdat hij de leeftijd van 75 heeft bereikt, anderzijds omdat boven staande aanbieders de canopy flasher op een prijs efficiëntere manier kunnen aanbieden. Dit systeem heb ik sinds begin 2018 reeds in mijn LS6c-18 geïnstalleerd.

Sébastien Mathieu

Eerste solo PPL

Toen papa begon met zweefvliegen was ik vrijwel meteen gefascineerd door de luchtvaart. Jammer genoeg was ik toen nog wat jong om volledige dagen alleen op een vliegveld door te brengen. Tot ik op een dag toch echt heel graag eens mee wou. Uiteindelijk ging ik elk weekend mee en was ik vaak te laat thuis op momenten dat papa weer eens buitengeland was. Gelukkig heeft hij nu een motor. Na enkele jaren werd dat 'dagje kijken naar de vliegtuigen en papa helpen', een vluchtje in een zweefvliegtuig. Tot mijn grote verbazing vond ik dit een zeer leuke ervaring. Ik had dit niet verwacht, want ik was op dat moment helemaal niet bezig met zweefvliegen. Het waren vooral de motorvliegtuigen die mijn aandacht trokken. Ik zei ook altijd tegen papa dat ik later graag wou leren motorvliegen. Een maand na mijn eerste vlucht als passagier met papa, kreeg ik de kans om met Theo een lesvlucht te maken. Het was mooi en kalm weer. Ideaal voor een eerste eigen ervaring als piloot. Ook hier werd dat ene lesvluchtje al snel een tweede, een derde etc.

Op 3 augustus 2012 maakte ik mijn eerste vlucht alleen in een zweefvliegtuig op het vliegveld van Vinon-sur-Verdon (Zuid-Frankrijk). Ik was toen net 15 jaar. Op dat moment mocht je in België pas alleen vliegen in het jaar dat je 16 werd. Nu kan dit al op de leeftijd van 14 jaar. Een jaar later behaalde ik mijn Franse zweefvliegvergunning. Ook dit is veranderd en is nu Europees geworden.

De voorbije jaren was het motorvliegen eigenlijk volledig uit het zicht. Tot er een pilot for a day werd georganiseerd in oktober 2020. Ik twijfelde geen seconde en schreef mij onmiddellijk in. In de voormiddag kregen we theorieles en in de namiddag konden we vliegen met een instructeur. Wat ik eigenlijk al vermoedde, werd na die dag bevestigd: ik wou leren motorvliegen. Ik was al lid van de club en had al een medische vergunning, dus op vlak van papierwerk was het meeste reeds in orde.

Helaas gooide corona op dat moment roet in het eten. Instructievluchten (vluchten met meerdere personen in het algemeen uitgezonderd van dezelfde bubbel) werden verboden, dus ik kon niet aan mijn opleiding starten. Gelukkig kon ik wel nog altijd gaan zweefvliegen. In maart 2021 kwam er een aanpassing: iedereen die al een eerste lesvlucht had gevolgd, mocht zijn opleiding voortzetten. Gelukkig hoorde ik daarbij.

Op 13 februari 2022 maakte ik mijn eerste vlucht alleen in onze Tomahawk (OO-CFC) met dank aan Peter Solheid. Het was een spannend moment, want het waren op dat moment toch wel uitdagende weersomstandigheden voor een eerste solo. Na de landing kreeg ik uiteraard een warme (of koude?) ontvangst. Nooit gedacht dat ik nog een tweede keer gedoopt zou worden. Op naar de theorie en het behalen van mijn PPL.

Julie Vanhoyland

Julie na haar eerste solo...

...gevolgd door de koude doop

Bestuur zweefsectie

Voorzitter:	Mattijs Cuppens
Secretaris:	Johan Vanhoyland
Schatbewaarder:	Griet Francart
Leden:	Astrid Coomans
	Rudi Coomans
	Erwin Huybens
	Koen Pierlet
	Theo Stockmans
	Luc Vandebeeck

Enkele veranderingen tegenover vorig jaar:
Jan Waumans heeft na 17 jaar ons bestuur verlaten. In 2005 kwam hij er bij. Jan nam onmiddellijk de functie van schatbewaarder waar. Als bankbediende, een functie die hem op het lijf was geschreven. Hij heeft deze taak als een goede huisvader vervult, waarvoor onze dank.

Een nieuwkomer is Erwin Huybens.

Daarbuiten zijn er leden die nog andere functies bekleden. Deze kunnen jullie terugvinden in het Vademecum van de Liga, dat jullie binnenkort in de brievenbus zullen vinden.

Zeker nog te vermelden, Bart Huygen werd onze nieuwe AHot (Adjunct Head of Training). Of in 't Nederlands, verantwoordelijke voor de opleiding in onze sectie.

Instructeursvergadering 2022

Op 12 maart was het dan eindelijk zover: voor het eerst sinds het begin van de Corona-pandemie kon de instructeursvergadering opnieuw fysiek doorgaan in de club. Sinds kort heb ik de functie van Adjunct Head of Training van Koen overgenomen. Het was voor mij dus de eerste keer dat ik deze vergadering zelf mocht organiseren.

Na het opnemen van de aanwezigheden hebben we de vooropgestelde agendapunten overlopen. We zijn gestart met het overlopen van de status van de leerlingen en de vliegende leden. Nadien volgde een debat over het onderwerp "Lookout" tijdens de opleiding. Als derde punt kwamen de incidenten van het voorbije jaar aan bod die gemeld werden via het rode boek. Daarna volgde een uiteenzetting door Koen over de aanpassingen omtrent regelgeving tijdens de opleiding. En om af te sluiten werd er een overzicht opgemaakt van de dienstdoende instructeurs bij het zomerkamp.

Laat ons hopen dat het weer ons dit jaar beter gezind is dan vorig jaar. Ik wens jullie allemaal een sportief en veilig vliegseizoen toe!

Bart Huygen

Sneeuwklokjes

Sommige onder jullie hebben rond ons clublokaal, maar vooral achter loods zuid, witte bloempjes gezien. Dit zijn sneeuwklokjes. Een tiental jaren geleden heb ik op verschillende plaatsen van onze infrastructuur bollen van de sneeuwklokjes geplant. En vooral achter de loods zuid hebben ze zich goed voortgeplant. Opgepast, voor huisdieren zijn deze plantjes giftig.

Deze niet zeldzame planten bloeien reeds in januari, zelfs als er sneeuw ligt of dat het vriest. De bloempjes zijn steeds naar de grond gericht. Daarna sterven ze af en na een paar maand zijn ze volledig verdwenen. Het bloembolletje blijft alleen in de grond over. En je kunt er ook gerust met een grasmaaier over rijden. Maar het best doe je dat, wanneer het loof volledig afgestorven is. Als dat enigszins mogelijk is.

Sneeuwklokjes zijn voor mij planten die terug leven brengen in de sombere winter of die het einde aankondigen van deze periode. Zij brengen ook het begin van het thermiekvliegen aan.

Als deze planten aan het afsterven zijn, komen de paasbloemen tevoorschijn. Dit is voor de volgende Cumulus.

Theo Stockmans

Bestuur Motorsectie

Voorzitter:	Steven Haenen
Penningmeester:	Cedric Moyson
Onderhoud toestellen:	Paul Vanhaesendonck
Head of Training:	Bart Lismont
bestuurslid:	Maarten Vijverberg
medewerker:	Peter Knockaert (vluchtadministratie)
medewerker:	Piet Callemeyn (vliegtrips)

Milieu

Op 14 maart is het overlegcomité doorgegaan in het Cultureel Centrum te Tienen. De volgende vergadering is gepland op maandag 10 oktober 2022 en dit maal in ons clublokaal.

Dit maal was ook de Tiense schepen Liesbeth Vanderloock aanwezig. In haar takenpakket zit het milieu.

Nogmaals de agenda volgens onze milieuvergunning

- controle van de aanwezigen
- aantal vluchten
- vliegkampen
- circuittrainingen
- opendeurdag
- algemene bevraging naar hinder
- allerlei
- volgende vergadering

Ook nu werd het een korte vergadering. Op iets meer dan een half uur werd de dagorde afgewerkt. De deelnemers van LZT (Leefbare Zuidrand Tienen oftewel onze "anti") waren tevreden over de gang van zake op gebied van geluidsoverlast. Volgens hen een groot verschil met de periode van voor onze milieuvergunning.

Ondertussen kreeg onze Tomahawk OO-CFC ook een geluidsdemper. Alle beetjes helpen om onze buren gunstig te stemmen.

Theo Stockmans

Vliegveld

Vorig jaar kregen wij onze vijfjaarlijkse inspectie door DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart). Men heeft toen vastgesteld dat in het verlengde van de RWY 24 de kruinen van twee bomen een halve graad te hoog waren. Het bosje waarin deze bomen zich bevinden, ligt op ± 500 meter voor de piste.

Hoe werd dit gemeten? Men neemt 30 meter voor de dwarse witte lijn in de omgeving van het cijfer 06.
Hoe dit oplossen? Wij hebben een boomsnoeier gecontacteerd. Hij zal die bomen toppen oftewel kappen. Alhoewel de kans dat dit laatste gebeurd, heel klein is. In elk geval zullen deze werken gebeuren in samenspraak met de eigenaar van de bos.

Om verder te kunnen vliegen, werd hieromtrent een Notam uitgegeven om de piloten erop attent te maken.

Notam: Notice to Airman, berichten over het luchtruim die relevant zijn voor piloten, omdat ze van invloed kunnen zijn op de uitvoering van een vlucht. Zo verschijnt er ook een Notam als wij lieren. En alvorens wij onze zweefactiviteiten starten, kijkt de diensdoende instructeur de Notam's na.
Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

2 (te) hoge bomen...

Prestaties

Ging solo TMG op 03 november 2021
Griet Francart

Ging solo motorvliegen op 13 februari
Julie Vanhoyland

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

Theo Stockmans

Uitkuisen van de goten

Handicap van onze clubtoestellen en privé's

Om de zweeftoestellen tijdens wedstrijden op gelijke basis te kunnen rangschikken, werd er een handicaplijst ingevoerd. Voor zover ik weet bestaan er twee verschillende: de Duitse en de Engelse. Voor de Charron, onze Driedaagse en de beker Marc Ruymen wordt de Duitse gebruikt.

Belangrijk: voor het behalen van sportbrevetten (1000m, 50 Km, enz) wordt **geen** rekening gehouden met de handicapfactor.
Wanneer je een vlucht indient op de Charron, berekent en rangschikt het programma je vlucht automatisch.

Enkele voorbeelden
- Een opgegeven proef van 100 Km levert met een Ventus 2cx, 416,6 punten op;
- diezelfde proef gevlogen met een ASK 23 geeft je 543,4 punten op, of 126,8 punten meer;
- wil ik met een Ventus 2cx ook 543,4 punten behalen, dan moet ik een opgegeven proef vliegen van 131,5 km of bijna 1/3 meer.

Theo Stockmans

Toestel	Handicap	Charronindeling			
		Open/ ren	standaard	club	motor
Ventus 2cxT	120				x
Ventus 2cx	120	x			
LS 6 18m	117	x			
Duo Discus	112	x			
LS 6	111	x			
ASW 20	110	x			
DG 200	109	x			
DG 400 17m	109				x
Discus 2b	108		x		
Discus bT	107				x
LS 7	106		x		
ASW 19 WL	101		x		
Bonus 17m	94				x
Astir Jeans	93			x	
ASK 23	92			x	
Foka	88			x	
Ka 6 E	85			x	
ASK 13	79			x	
ASK 8	76			x	

Nieuwe vergrendeling van de poorten

Mattice, Christophe en Paul "winterwerken" aan de ka8

Geluidsdemper van de OO-DKV (+) staat nu op de OO-CFC

Onze clubwedstrijden

Alhoewel de meeste van onze leden op de hoogte zijn van onze clubwedstrijden, wil ik hier toch nog eens een overzicht geven.

In onze zweefsectie hebben wij drie wedstrijden: Drie Daagse van De Wouw, beker Gerard Depraetere en de beker Marc Ruymen.

Waarom deze wedstrijden? Niet alleen om sommige prestaties in de bloemetjes te zetten, maar ook om naar buiten uit onze club bekendheid te geven en het afstandsvliegen aan te moedigen. De deelname eraan gebeurt op volledige vrijwillige basis.

De eerste drie van iedere wedstrijd krijgen tijdens onze jaarlijkse vleugeluitreiking een aandenken.

Drie Daagse van De Wouw
Wordt georganiseerd tijdens het driedaags Pinksterweekend op ons vliegveld.

Hij/zij die tijdens de drie dagen de vlucht met het hoogst aantal Charron punten vliegt, is de overwinnaar. Dit kan zowel een afstandsvlucht,een hoogtewinst of een duurvlucht zijn. En er wordt rekening gehouden met de handicapfactor* van het toestel. Eén vlucht volstaat. Men hoeft dus niet iedere dag te vliegen. Men hoeft ook niet te landen op ons vliegveld.

Beker Gerard Depraetere
Hij/ zij die tijdens het jaar de langste duurvlucht maakt met vertrek en aankomst in Goetsenhoven. Er wordt geen rekening gehouden met de handicapfactor.

Beker Marc Ruymen
Hij/ zij die de grootste heen en terug vlucht maakt gedurende het jaar met vertrek en aankomst op ons vliegveld. Dit hoeft geen afstandsvlucht te zijn met slechts één keerpunt. Het mag een vlucht zijn met verschillende punten. Dan wordt gewoon het verste punt genomen. Deze vlucht kan zowel een vrije vlucht als een opgegeven proef zijn. Er wordt rekening gehouden met de handicapfactor van het toestel.

Algemene regels

- om aan onze wedstrijden deel te nemen, moet men uiteraard clublid zijn.
- om in de uitslag opgenomen te worden, moet de vlucht op de Charron komen. Dus de vlucht
- moet met een logger gevlogen worden. Zo kan het luchtruim nagekeken worden.
- Eén en dezelfde vlucht kan in aanmerking komen voor meerdere bekers. Zo zou de beste
- vlucht van de Driedaagse, ook de beste kunnen zijn voor de twee andere bekers.
- de vluchten kunnen zowel met een- als tweezitters gevlogen worden.

Theo Stockmans

* handicapfactor: zie elders in de Cumulus

Technische controle door DGLV

Op 3 maart kreeg onze club het bezoek van DGLV voor een Survey (controle) audit, speciaal voor de ARS. In onze club hebben wij er slechts één: Walter Vandewalle. Een ARS (Airworthiness Review Staff) kan of mag een Luchtwaardigheidsbewijs voor een toestel afleveren. In EASA termen wordt dat ook een ARC (Airworthiness Review certificate) genoemd.

Tijdens zo'n Survey audit, die een ganse dag in beslag neemt, wordt nagegaan of de ARS zijn werk volgens het boekje heeft uitgevoerd. Het betrokken toestel wordt daarbij zelfs niet bekeken. Het is dus een controle van de papieren. En soms zit men te vitten over punten en komma's. Dus zij die aan de andere kant van DGLV zitten, moeten vooral geduldig zijn en regelmatig op de tanden bijten.

Op een paar details na, is alles vlot verlopen. In principe zijn wij, of Walter, weer voor een paar jaar gerust.

Theo Stockmans

Audit van DGLV in ons clublokaal

Verloop werken poorten

Begin december

- lassen geraamtes poorten in loods zuid
- ontvetten ijzer
- verven geraamtes met grondverf
- lassen rails
- snijden + opbreken beton loods
- verven geraamtes met de echte verf
- geraamtes worden naar de ronde loods gebracht
- demontage oude poorten
- uittrekken van oude rails
- uitpikeren beton
- uitgraven grond onder de rails met grijpmachine
- aanbrengen wieltjes aan geraamte
- verven onderste rails
- plaatsen bekisting voor rails en afwatering
- gieten beton
- wegnemen bekisting
- leggen onderste rails
- aanbrengen bovenste rails
- beton in afvoergoot
- aanbrengen platen van de poorten
- installatie deur
- aanbrengen afsluiting poorten
- aanbrengen roosters voor de loods
- kuisen loods en afvoeren oude poorten
- zweefvliegtuigen terug in loods

Midden maart

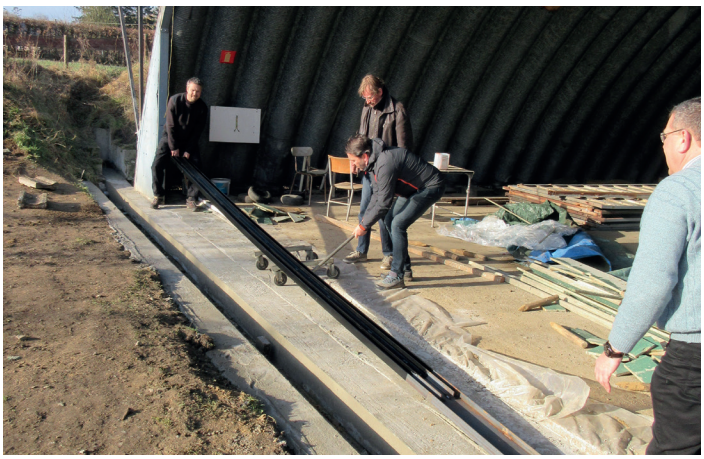
Dit is een samenvatting van het verloop van de werkzaamheden. Misschien heb ik ook enkele, kleinere, werken vergeten. Ik heb er geen uren op geplakt. En ook niet wie allemaal geholpen heeft om deze werken uit te voeren. De lijst zou toch onvolledig geweest zijn.

Theo Stockmans

OO-TWJ
OO-PMB

1-EHP-231

31/8 -1/9/2019



Algemene vergadering zweefsectie

Verkiezing zweefbestuur
Ontslagnemend
• Jan Waumans

Uittredend en herverkiesbaar
• Astrid Coomans
• Rudi Coomans (+HB)
• Mattijs Cuppens
• Theo Stockmans (+HB)

Vorig jaar verkozen
• Griet Francart
• Koen Pierlet
• Luc Vandebeek
• Johan Vanhoyland (+HB)

Nieuwe kandidaturen
• Erwin Huybens

Astrid, Rudi, Mattijs, Theo en Erwin werden verkozen.

Ledenaantal 2021
• Vliegende leden: 70
• Lid motorsectie: 1
• Steunende leden: 7

Ledenaantal 2022 (28 januari, 22 maart)
• Vliegende leden: 53 / 59
• Lid motorsectie: 2
• Steunende leden: 3 / 7

Samen met de nieuwe leden van het zweefvliegkamp zal het ledenaantal dus ongeveer gelijk blijven aan vorig jaar.

Activiteiten 2021
• Online theorielessen
• 30 januari: Algemene Vergadering zweefsectie
• 5 juli – 16 juli: Zweefvliegkamp
• 31 juli – 1 augustus: Tweedaagse van De Wouw
• 17 september – Start to Fly kennismakingsavond
• 18-19 september – Maand van de sportclub
• Winteronderhoud aan de toestellen – verloopt vlot, met dank aan Astrid en de toestelverantwoordelijken

Infrastructuur
• Opkuisen goten
• Nieuwe roofing op de daken van Hangar Zuid
• Nieuwe poorten voor Hangar Zwevers

TM's ASK13 en Ka8
• Jaarlijks inspectie nodig van het hoogteroer
• Aanbeveling om geen acro (inclusief spins) en wolkenvluchten uit te voeren

Acro met clubtoestellen is sowieso al bijna 30 jaar verboden.

Tijdens de opleiding zal het toestel niet meer volledig in spin gebracht worden, maar wordt het herstellen aangeleerd vanaf de "aanzet tot" spin.

Dank aan Danny, Walter en Eric, die elk één toestel geïnspecteerd hebben!
(Demonteren, doek verwijderen, inspecteren, opnieuw bespannen en lakken)

Aantal starts en vlieguren in 2021

1029 starts in totaal, waarvan:
➛ 909 sleepstarts
➛ 116 lierstarts
➛ 4 zelfstarts
729 vlieguren

Dit zijn de starts van alle priv toestellen vanuit EBTN, en alle clubtoestellen op EBTN en daarbuiten.

Prestaties
Solo's
• Jens Gemis
• Paul Ene
• Mattice Thoelen
• Stijn Bloemena
• Caro Guelinckx
• Loeka Rogge

Theorie-examen
• Steve Billiard
• Andre Zucka

Praktijkexamen
• Erwin Huybens

Radioexamen
• Christophe De Brabanter

Solo PPL
• Christophe De Brabanter

5 uur duurvlucht
• Erwin Huybens

300km doelvlucht
• Ruben Michaux

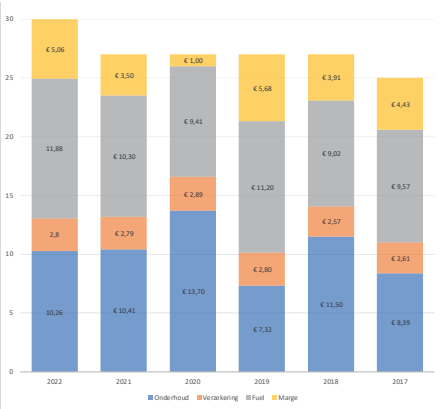
Nieuwe instructeurs
• Ruben Michaux
• Bert Cleynen

Nieuwe liermannen (m/v)
• Astrid Coomans
• Michaël Klofac

Geplande activiteiten 2022
• Afwerken winteronderhoud toestellen
• Nieuwe poorten in hangar zwevers
• 22 januari – Alg. vergadering zweefsectie & herhalingsles luchtruim
• 26 maart – Pilot for a day
• 26 maart – Algemene vergadering
• 6 april – Beauvechain Air Base day
• 4-7 juni – Driedaagse van De Wouw
• 4-15 juli – Zweefvliegkamp
• 3-4 september – Opendeurdagen

Melding voorvallen en incidenten
• Via het intranet (kan anoniem)
• Via email: roodboek@dewouw.net

Rapportering is verplicht vanuit EASA. Voorvallen in incidenten worden verzameld door de Liga en aan de hand van deze gegevens wordt jaarlijks de veiligheidscampagne opgesteld.



Overzicht van de kostprijs van een sleepticket. Brandstofprijs is op 1 jaar tijd gestegen van 1,80 EUR/l naar 2,20 EUR/l.

Mattijs Cuppens

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
Bart Huygen
Sébastien Mathieu
Theo Stockmans
Julie Vanhoyland

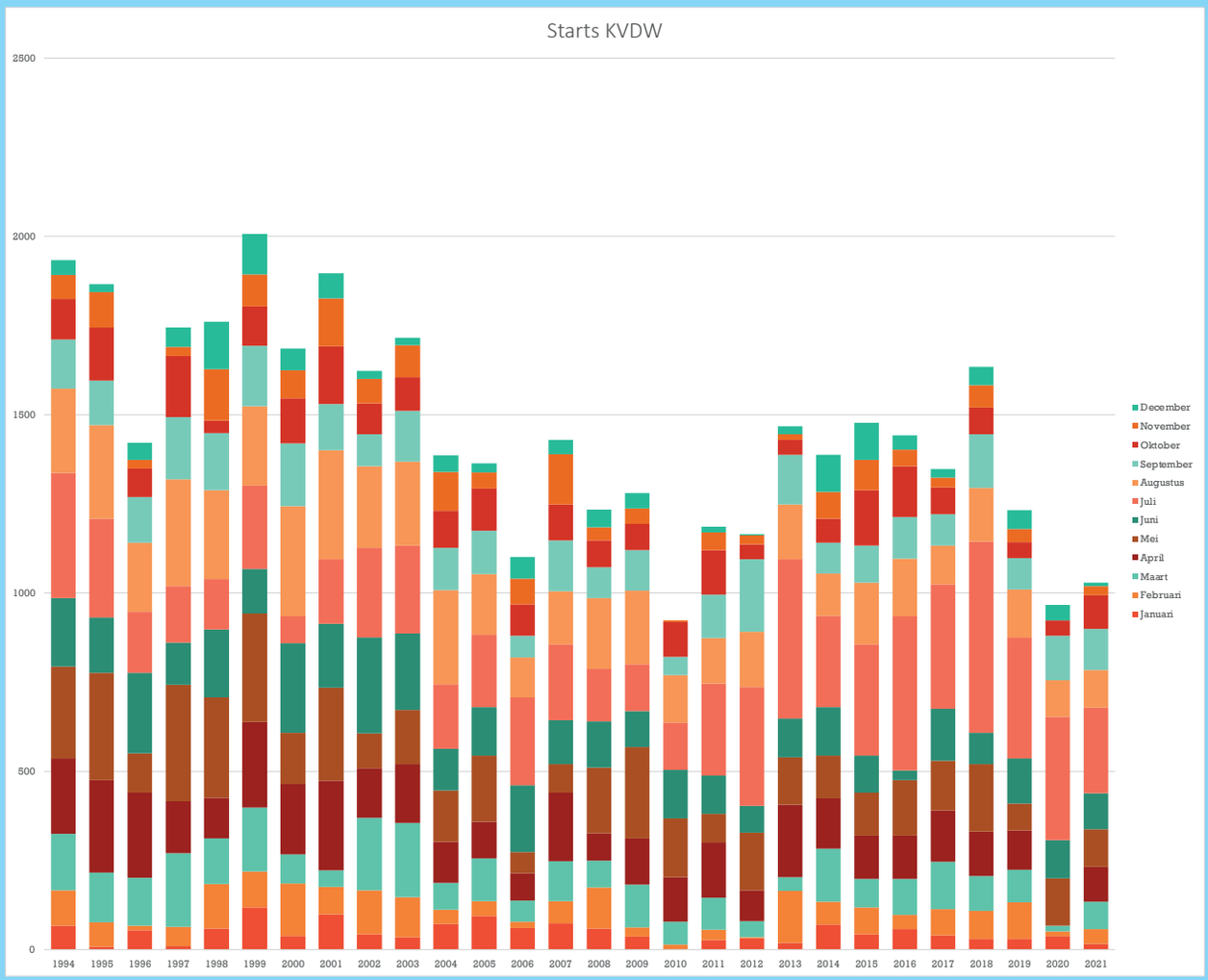
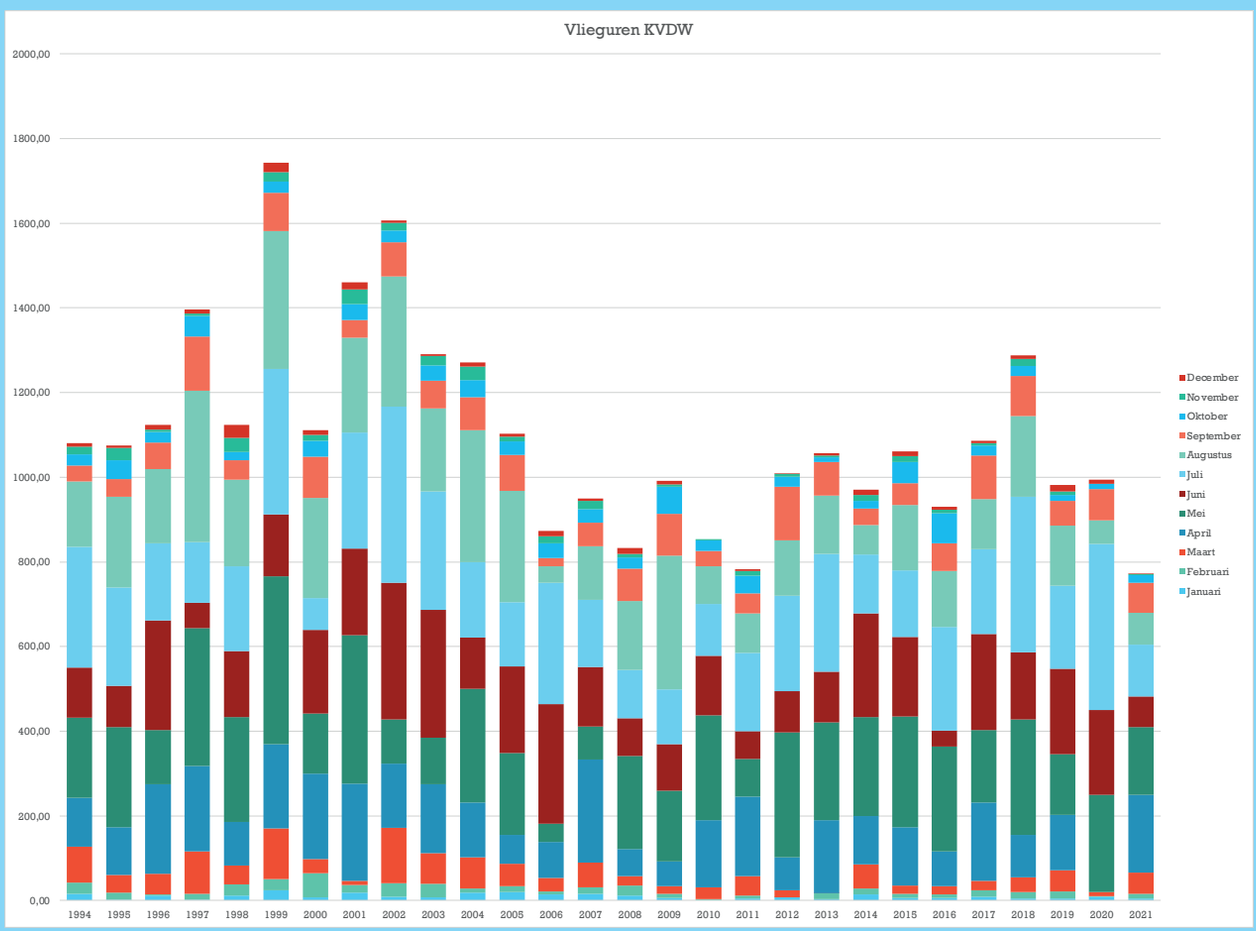
Foto's
Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Senne Vandenputte

Internet homepage
http://www.dewouw.net/

E-mail
cumulus@dewouw.net

Redactie
Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 016/76.66.96
email: theo@dewouw.net

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

Aantal starts en vlieguren 1994-2021