



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 18 nummer 1
Van januari tot maart 2012



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 18 nummer 1
Van januari tot maart 2012**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Vernieuwen electriciteit



Voor het behalen van de milieuvergunning moest de volledige elektrische installatie in het clublokaal en de hangars vernieuwd worden. Hier ziet men de contoleur van ATK en Philippe bij het nazicht van de schema's...

In dit nummer

Vernieuwen electriciteit.....	1
Herstellen stormschade.....	1
In dit nummer	1
Woordje van de redactie.....	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Van spelen op de glijbaan naar zweefvliegen in zes maanden ..	3
Uitvlaggen van onze vloot	4
Milieu	5
Nieuwe immatriculaties	5
Activiteiten Luchtcadetten	5
Taken zweefsectie	6
Prestaties	6
FlarmNet.....	7
Vliegveld	8
Parlementaire vraag ruimtelijke ordening.....	8
Parlementaire vraag bestemming	8
Parlementaire vraag sanering .	9
Sportcommissie	9
Brevetten.....	9
Diamanten leden	9
Vliegen op clubtoestellen.....	10
Windturbines	12
Echt winterwerk	16
Wijziging Luchtruim.....	17
Jaaroverzicht 2011	18
Instructeursvergadering.....	18
Charrondeelnemers	19
AV zweefvliegen	20
AV De Wouw	20
Colofon.....	24

Herstellen stormschade



Eric, Rudi en Guy herstellen de loods privé zweefers na stormschade opgelopen op ...???

Foto cover

Komen er windmolens in Goetsenhoven, of niet???

Woordje van de redactie

Het nieuwe zweefseizoen staat voor de deur. Er zijn al enkele mooie dagen geweest. Als dit een voorsmaakje mag zijn van het toekomstig seizoen, mogen wij beginnen te dromen.

Maar ik hoop dat, wanneer jullie deze Cumulus gaan lezen, onze toestellen mogen vliegen. Of met andere woorden, dat ze in het Duitse luchtvaartregister staan ingeschreven. Maar de vertraging is buiten onze wil. Duimen maar.

Blijft ons vliegveld nu militair of niet. Wordt het geheel verkocht of slechts gedeeltelijk. Wel de militairen zelf weten het ook niet. Het zal minister van Defensie De Crem zijn, die dit jaar de knoop zal doorhakken. Dat zegt "men" toch. Als je de drie parlementaire antwoorden leest (zie elders in deze Cumulus), verwijst men er telkenmale naar. In elk geval gaan de Luchtcadetten er dit jaar nog gebruik van maken.

Een ander gevaar dreigt ons vliegveld te wurgen: windturbines. In Hoegaarden werden ze door negatieve adviezen weggeblazen. Hoe gaat Tienen hier reageren, de toekomst zal het uitwijzen. Voor Hoegaarden heeft het Tiens schepencollege een negatief advies gegeven, maar hier ?

Als ze er toch zouden komen, dan kunnen we nog altijd op de andere piste (17/ 35) vliegen. Al zal het dikwijls met crosswind zijn, niet prettig.

Het wordt met het jaar moeilijker om de leden op een algemene vergadering te krijgen of naar onze vleugeluitreiking. Enkele getallen: AV zweven: 47%, AV club: 30% en de vleugeluitreiking: 38%. En er zijn leden die ik nooit zie. Ik besef het maar al te goed dat het moeilijk is overal aanwezig te zijn. Maar er zijn nu eenmaal wettelijke verplichtingen zoals een AV. En onze vleugeluitreiking, waar lokale politici en de lokale pers aanwezig zijn, het is ons beste wapen tegen windturbines en vooral om ons vliegveld te behouden. Denken jullie daar toch eens allemaal goed over na.

Many happy landings en tot ergens in de lucht,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus

- › Vleugeluitreiking
- › BK te EBSH

Activiteitenkalender

- › 31 maart:
"Be a pilot for one day"
- › 1 april – 7 april:
Lierkamp in Wershofen (D)
- › Paasmaandag 09 april:
brunch
- › zaterdag 12 mei:
Tienen Sport
- › 26 + 27 + 28 mei:
Driedaagse met zaterdag BBQ
- › 2 – 13 juli:
Zweefkamp te Goetsenhoven
- › weekend 1 + 2 september:
Fly-Inn te Goetsenhoven



**Artikels voor
volgende Cumulus:
1 juni 2012**

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

Van spelen op de glijbaan naar zweefvliegen in zes maanden

“Je in een vliegtuig zonder motor de lucht in laten trekken om dan in cirkels terug naar het vliegveld te glijden; het lijkt een beetje als een dure glijbaan voor grote kinderen.”

Tot over enkele maanden was dat zo'n beetje mijn idee over zweefvliegen. Ik heb altijd in de buurt van Tienen gewoond en heb dus al mijn hele leven zwevers in de lucht zien hangen, vooral bij mooi weer. En hoewel ik eigenlijk al jaren geïnteresseerd ben in vliegen, is het nooit bij me opgekomen om eens langs de zweefclub te gaan. Wel af ten toe eens met de motor naar Zaventem rijden om daar dan, als een klein kind voor de vitrine van de speelgoedwinkel, hunkerend staan toe te kijken hoe de vliegtuigen voorbij vliegen. Sporadisch eens zoeken op internet bleek mijn ideeën over piloot worden telkens te bevestigen: De opleiding is duur, de vergunningen zijn duur, het minimum aantal vliegers maakt dat ook het vliegen duur is, En daarbij, wiskunde en fysica, waren vroeger altijd mijn “buisvakken”, en laten dat nu juist twee belangrijke onderdelen van een vliegopleiding zijn. Ja, vliegen zou zich voor mij beperken tot de chartervlucht naar een zonnig vakantiestekje en af en toe een motorrit naar de landingspiste van Zaventem. Tot ik in augustus een affiche zag van de open-deurdag van “De Wouw”.

Met het idee mijn vooroordelen nogmaals bevestigd te zien, besloot ik om op zaterdag een bezoekje te brengen. En vanaf toen is alles zeer snel gegaan. Ik raakte aan de praat met enkele leden van de club die allen met zoveel overtuiging en passie over hun hobby vertelden

dat het wel leek alsof ze net een master-opleiding marketing achter de rug hadden. Bovendien bleek dat die zwevers úúúren in de lucht kunnen blijven en dus niet zomaar direct als een schuifaf terug naar beneden komen.

Met een gratis opleiding, geen minimum aantal vliegers en de mogelijkheid om al aan de praktijk te beginnen nog voor men één les theorie heeft gevolgd (hierdoor zou ik toch kunnen vliegen zelfs al zou ik nooit slagen in de theorie, wiskunde en fysica, weet je nog?) werden al mijn vooroordelen over vliegen in een mum van tijd ontkracht. De intitiatievlucht bevestigde slechts wat ik op dat moment al wist; ik ging leren zweefvliegen.

Op aanraden van verschillende leden maakte ik me nog voor de winter lid. Op die manier zou ik, in een thermiek-arme periode, de basishandelingen aanleren en zou ik vanaf het volgende seizoen misschien al eens sporadisch kunnen profiteren van een stijgende luchtbel. Het warme en gemoedelijke onthaal maakten dat ik mij direct thuis voelde in de club; het leek als of ik al enkele jaren lid was, al kan dat misschien ook wel aan mijn naam liggen.

Enkele weken later, was de eerste lesvlucht en al snel werd duidelijk dat zweefvliegen niet zomaar wat rondzwabberen is. Nog maar net in de lucht vroeg Rudi mij of ik wist waar het vliegveld lag. Oeps, ik was eigenlijk gewoon gigantisch van het uitzicht aan het genieten en ik was helemaal niet bezig met besturing of oriëntatie. Samenvatting van de eerste les: altijd kopje erbij houden. Een

jaar geleden heeft mijn dochter leren fietsen en ik besef nu hoe zij zich toen moet gevoeld hebben; het lijkt zo poepsimpel maar in het begin is alles moeilijk. Je ziet de andere clubleden mooi achter de trekker hangen zodat het lijkt alsof het niet anders kan. Tot ik dan zelf achter te trekker vlieg en als een vlag hang te wapperen, van links naar rechts en terug naar links en altijd maar wijder en wijder !!! tot uiteindelijk de instructeur ingrijpt en mij terug in een rechte baan achter het vliegtuig brengt waarna het gewapper opnieuw kan beginnen..... Ik heb nog veel te leren maar iedere vlucht smaakt naar meer.

Ik heb ondertussen 8 lesvluchten achter de rug. Niet zo denderend veel maar Frank Deboosere en zijn collega's wilden niet echt meewerken deze winter. Ondertussen heb ik ook al de theorie op zak (jawel, ondanks de wiskunde- en fysicavrees) en ben ik klaar voor het nieuwe seizoen.

Zweefvliegen is een mooie sport, maar veel mensen weten dat niet. Hierdoor is vliegen ook voor de politiek niet echt interessant wat maakt dat het clubbestuur soms meer bezig is met het redden van het vliegveld dan met het vliegen zelf. Hopelijk slagen ze hierin zodat we allen nog lang kunnen genieten van Tienen uit “vogelperspectief”.

Jan Bruyninckx Jodoigne

Uitvlaggen van onze vloot clubtoestellen naar Duitsland

Na rijp beraad in het zweefbestuur hebben we eind 2011 besloten om onze vloot clubtoestellen uit te vlaggen naar Duitsland. De onduidelijke situatie gecreëerd door DGLV, met vaak regelgeving die strenger is dan door EASA voorgeschreven, en daartegenover de veel transparantere situatie bij de LBA in Duitsland, heeft ons tot dit besluit doen komen.

Begin januari 2012 zijn Rudi Coomans en ikzelf begonnen aan deze voornamelijk administratieve klus. Eerste stap was een Duits kenteken aanvragen bij de LBA. Vervolgens moesten we een nieuwe radiolicentie aanvragen voor elk toestel. Tenslotte diende alle toestellen ook nog eens uitgeschreven te worden in België. Dit alles diende gepaard te gaan met kopies van oa bewijs 1^e keuring door fabrikant, oude luchtwaardigheidsbewijs, aangepaste eerste pagina van het vliegboek, origineel uitschrijvingsbewijs, originele laatste ARC, kopie laatste weegbericht, verklaring van de verzekeringsmaatschappij, kopie nieuwe radiolicentie, etc. Dit alles voor 7 toestellen (ASK-23 is reeds Duits geregistreerd). Deze administratieve rompslomp alleen al heeft ons beide twee volle zondagen van 's morgens tot 's avonds gekost.

Naast het administratieve gedeelte diende er ook heel wat geklust te worden aan de toestellen zelf. Zo moesten de oude immatriculaties verwijderd worden en nieuwe kentekens aangebracht worden op romp en vleugel. Luc Vandebek heeft deze klus samen met een paar leden geklaard. Dit heeft ook een paar volle weekends in beslag genomen. Met

name de toestellen waar de kentekens op geschilderd waren vereisten heel wat schuurwerk. Daarnaast moesten er ook nieuwe niet brandbare typeplaatjes aangebracht worden met daarop type toestel, bouwjaar en kenteken. André Ruymen heeft deze klus op zich genomen. Ook voor de stickers met de nieuwe immatriculaties heeft André gezorgd.

Tenslotte dienden we foto's te nemen van alle toestellen voorzien van het nieuwe kenteken en typeplaatje. Ondanks dat we er vroeg mee gestart waren, bleek het op het einde toch nog een race tegen de tijd. Immers de ARC's vervielen op 3 maart. Indien de nieuwe ARC's niet voor 3 maart werden uitgeschreven, zouden alle toestellen een nieuwe fysieke keuring moeten ondergaan. Dit zou extra kosten betekenen voor

onze club. Dankzij de inzet van enkele clubleden en de bemiddeling van CAMO Antwerpen bij de LBA is het allemaal net gelukt. Bij het schrijven van dit artikel (10 maart) zijn alle documenten van alle toestellen toegekomen bij CAMO Antwerpen. Het is nu enkel nog wachten op de goedkeuring van de nieuwe AMP's. Deze wordt de komende week verwacht zodat we waarschijnlijk volgend weekend opnieuw kunnen vliegen met onze clubtoestellen.

Alles samen, en ondanks de helpende handen van enkele clubleden, heeft het uitvlaggen van 7 clubtoestellen ruim twee en een halve maand geduurd. We hopen dat de club er de komende jaren wel bij zal varen/vliegen.

Johan Vanhoyland



Laura tijdens het schuren...

Milieu

Dit maal zal deze rubriek heel kort zijn. In de volgende Cumulus zullen jullie meer vernemen over de sanering.

Op 21 februari is het keuringorganisme ATK de elektriciteit komen controleren van ons clubhuis. En wij hebben ons attest vast. Dus een proficiat aan onze elektriciens Philippe.

Nu de aansluiting door Eandis van een stroomkabel met een groter vermogen. Maar dat is voor onze volgende editie.

Theo Stockmans

Nieuwe immatriculaties

Zoals jullie al weten kregen al onze zwevers een Duitse immatriculatie. Hieronder vinden jullie de nieuwe immatriculatie.

Een overzicht van onze clubtoestellen.

Toestel	Vroegere Belgische	Nieuwe Duitse
ASK 13	OO-YDM	D-6988
ASK 13	OO-YDN	D-6901
ASW 19	OO-YDV	D-6925
SF 34	OO-YZW	D-6932
Ka 8	OO-ZAR	D-6946
Ka 6 Cr	OO-ZNM	D-6906
Astir	OO-ZMW	D-6955
ASK 23	/	D-2323

Theo Stockmans

Activiteiten Luchtcadetten in 2012

De volgende zaterdagen zullen de luchtcadetten activiteiten hebben te EBTN. Wij kunnen dan niet zweven.

- 21 en 28 april
- 5, 12 en 19 mei
- 8, 15, 22 en 29 september
- 6 oktober

Op volgende dagen kan er wel gevlogen worden:

- maandag 30 april
- vrijdag 18 mei
- woensdag 06 juni
- vrijdag 16 november

Theo Stockmans



Links: Senne en Ruben bij het plakken "D" immatriculatie.

Rechts: Onze "YDN" in het Duits, met Piet, Luc, Senne en Ruben

Taken zweefsectie

Hieronder vinden jullie de taakverantwoordelijken in de schoot van de sectie zweefvliegen. Dwz dat zij niet alleen die taken moeten uitvoeren maar kunnen bijgestaan worden.

Secretariaat: vergunningen, nieuwe leden, brieven lidgelden, brieven algemene vergadering, brieven minutengeld, bijhouden register introductieleden, agenda + verslagen vergaderingen

→ J. Vanhoyland

Penningmeester: uitgaande betalingen, opvolging lidgelden, minutengeld, hangargeld, budgetten, boekhouding

→ J. Waumans

Hoofdinstructeur/Coördinatie instructeurs/vertegenwoordiger raad van instructeurs

→ E. Vandewalle

Coördinatie sleeppiloten

→ P. Vanosmael

(technisch)

→ J. Bruyninckx (sleeprol)

Veligheidsadviseur: bijhouden rode boek

→ L. Vandebek

Coördinator technische controle zwevers incl. verlenging ARC's van OO geregistreerde toestellen

→ W. Vandewalle

Coördinatie winteronderhoud / verantwoordelijke werkhuis

→ S. Mathieu

Bijhouden verzekeringen

→ J. Waumans

→ G. Beersaerts

Coördinatie onderhoud sleper

→ P. Vanosmael

(technisch)

Onderhoud aanhangers

→ L. Vandebek

Aanhangers keuring auto-kontrolle

→ T. Stockmans

Maandelijks bijhouden vliegboeken clubtoestellen/doorgeven uren op site Manfred Antwerpen

→ L. Vandebek

Controle sleeptickets + bijhouden vluchten op intranet

→ L. Vandebek

→ E. Valvekens

Bijhouden winterwerk op intranet

→ R. Coomans

→ Lesly Morsink

PR-Coördinator: publiciteit, Tienen Sport, Pilot for one Day, Open Deur, diverse activiteiten

→ K. Pierlet

Verantwoordelijke Sportcommissaris

→ A. Ruymen

Verantwoordelijke Charron-Beker

→ T. Stockmans

Vertegenwoordiger algemene vergadering LVZC

→ T. Stockmans

→ L. Vandebek

Milieu-coördinator

→ R. Coomans

Parachutes plooiën

→ R. Coomans

Onderhoud pistewagens + caravan

→ R. Coomans

Mazout tractor/pistewagens

→ R. Coomans

Tractor / grasmachine

→ T. Stockmans

Maaien gras / heggen scheren / onkruid sproeien

→ T. Stockmans

Verantwoordelijke aankoopbeleid club toestellen

→ J. Waumans

Hangaars

→ (kandidaten mogen zich melden!)

Statistieken

→ (kandidaten mogen zich melden!)

Cumulus

→ T. Stockmans

Theo Stockmans

Prestaties

Slaagden in het theoretisch examen zweefvliegen:

- Jan Bruyninckx
- Quentin Kint
- Laura Lenaerts
- Roel Trappeniers
- Julie Vanhoyland
- Gust Witvrouwen

Slaagden in het theoretisch examen voor hulpinstructeur:

- Jörgen Nuyts
- Koen Pierlet

Slaagde als "full" instructeur:

- Sebastien Mathieu

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

Theo Stockmans

FlarmNet

Sinds een aantal jaren zijn er heel wat zweeftoestellen uitgerust met een Flarm. Ook binnen onze club zijn alle clubtoestellen en prive-toestellen uitgerust met een Flarm. Primaair is dit toestel bedoeld om de piloot te ondersteunen in de look-out, en te helpen andere met Flarm uitgeruste toestellen gemakkelijker te spotten tijdens vlucht.



Daarnaast is de Flarm technologie ingewerkt in GPS systemen en loggers, waardoor zich inmiddels ook andere toepassingen op basis van Flarm hebben ontwikkeld. Zo kan je bijvoorbeeld gekoppeld aan een moving map systeem (PDA, PNA, LX9000, etc) of Butterfly externe display, een radar-scherm ter beschikking krijgen. Software zoals SeeYou Mobile en LK8000, maar ook op de LX toestellen, laten daarenboven ook nog eens toe om af te lezen hoe snel andere toestellen binnen bereik stijgen of dalen en welke hoogte ze hebben.

Het is ook mogelijk om zo naar een ander toestel te vliegen net zoals je naar een keerpunt zou vliegen. Dit kan al eens nuttig blijken tijdens het overlandvliegen. Let wel: dit werkt enkel indien je navigatie systeem gekoppeld is aan een Flarm, of Flarm ingebouwd heeft.

FlarmNet biedt hierop een zeer interessante aanvulling, die bovendien gratis is. FlarmNet laat toe om toestellen te identificeren, zodat je via je navigatie software kan weten wie nu juist de zwevers binnen bereik zijn.

Elke Flarm heeft een uniek identificatie nummer, dat ook

uitgezonden wordt bij de positie transmissie. Het is op basis van dit nummer dat je je kan registreren op de webpagina van FlarmNet. De gegevens van alle geregistreerde Flarm toestellen worden verwerkt in een bestand dat je vervolgens kan downloaden en inleest in je navigatie software.

Hoe je dit juist moet doen verschilt van het toestel of software die je gebruikt en kan je best nakijken in de handleiding. Je moet ook het bestand best 1 of tweemaal per jaar opnieuw downloaden om zo de laatste registraties mee te hebben in je software.

Voor toestellen die niet geregistreerd zijn verschijnt op het scherm typisch het nietszeggend identificatienummer. Voor toestellen die bekend zijn in het FlarmNet bestand, verschijnt deze met immatriculatie in de lijst. Je kan vervolgens het toestel ook selecteren waarop je informatie zoals de club en meest gebruikte radiofrequentie kan aflezen. Dit kan ook handig blijken, wil je een onbekend toestel kunnen contacteren voor lokale informatie.

Je Flarm toestel registreren is heel eenvoudig. Via de web-

pagina <http://www.flarmnet.org> kan je je Flarm toestel registreren. Er zijn enkele mogelijkheden maar de eenvoudigste verloopt door een IGC file van je Flarm op te laden. Op basis hiervan wordt je uniek Flarm-Radio-ID achterhaald en hoef je enkel nog je gegevens (immatriculatie, club, frequentie) aan te vullen.

Mijn LS3 is reeds geregistreerd dus wie de FlarmNet bestanden gebruikt, en beschikt over navigatie gekoppeld aan Flarm zou me voortaan eenvoudig moeten herkennen in vlucht. Het zou uiteraard super zijn moest iedereen met Flarm aan boord zich ook registreren. Dat zou voor iedereen situaties als 'onder welke wolk zat je nu weer?' een stuk eenvoudiger kunnen maken. De clubtoestellen zal ik trachten te registreren voor de start van het nieuwe seizoen.

Website & registratie: <http://www.flarmnet.org>

Compatible systemen: Butterfly, Winpilot, Pocket Strepla, XCSoar, LK8000, Oudie, See-You Mobile, LX8000, TRX-2000.

Sébastien Mathieu

4.1 TRF 1/1	Distance	Direction	Vario	Alt	
<i>dd9c33</i>	2.5	«173°	+4.6	650	
<i>dda5e3</i>	2.7	«136°	+0.4	148	
<i>dda5b0</i>	2.6	«114°	+0.3	400	
<i>dda7fa</i>	2.7	«137°	+0.0	131	
<i>CI452</i>	2.7	«136°	+0.0	140	
<i>O1 D-7729</i>	3.0	«133°	-2.0	146	
<i>D-1234</i>	2.7	«136°	-2.5	150	
<i>dd9c96</i>	0.4	14°»	-5.2	885	
TL.Avg	GS	Alt	Dis	Req.E	E.Avg
+0.1 _{ms}	115 _{kh}	655 _m	---	---	21

Weergave van identificatie, afstand, richting, hoogte en thermiesterkte op een compatibel systeem

Vliegveld

Begin dit jaar heeft de burgemeester van Tienen, in de hoedanigheid van Vlaams Volksvertegenwoordiger, drie parlementaire vragen gesteld in het Vlaams parlement (zie elders in deze Cumulus). Ook Tienen wilde eens de situatie van ons vliegveld kennen. Weten we nu veel meer, ik weet het niet.

Samengevat zou ik het volgende zeggen: minister van Defensie De Crem zal (waarschijnlijk) dit jaar beslissen wat er met ons vliegveld zal beslissen. Wordt het gans verkocht, blijven de runways behouden of blijft de huidige toestand behouden, of.....

Indien het vliegveld toch volledig zou verkocht worden zal er een studiegroep opgericht worden om er een nieuwe bestemming aan te geven. Deze kan alle richtingen uit.

In welke richting denkt de stad Tienen? De stad heeft, bij monde van haar burgemeester Marcel Logist, verschillende keren laten horen dat ze rekening gaat houden met luchtverkeersactiviteiten, de bestaande infrastructuur en tevens aandacht voor de leefbaarheid van de omwonenden. De toekomst van onze club zou dus verzekerd worden.

Er zal volgens mij veel afhangen van de beslissing van Defensie. En zolang deze niet gekend is, blijven er teveel ongekende factoren om een echte, toekomstgerichte beslissing te kunnen nemen.

In een vorige editie had ik geschreven dat er drie kandidaat kopers waren. Volgens mijn laatste info, zijn die allemaal afgehaakt. Dus we staan weer nergens.

Kijk maar eens naar het kazernegedeelte. Er waren verschillende kandidaten, maar één na één haakten ze af. Ze wilden allemaal het terrein, maar het mocht niets kosten. Ook in dit verkoopdossier staat men nergens.

Wordt vervolgd

Theo Stockmans

Parlementaire vraag ruimtelijke ordening

Op 29 februari 2012 heeft Marcel Logist in de hoedanigheid van Vlaams Volksvertegenwoordiger, rechtstreeks een vraag gesteld aan Philippe Muyters, Vlaams minister van o.a. Ruimtelijke Ordening en Sport.

Hieronder vinden jullie de belangrijkste punten van het antwoord van Philippe Muyters. Het volledige antwoord kunnen jullie lezen op de website van het Vlaamse parlement.

- de Minister zal een van de volgende weken een voorstel van beslissing voorleggen aan de Vlaamse Regering, met een startnota die verder met alle betrokkenen kan worden geconcretiseerd en met daaraan een actieplan gekoppeld
- daarna zullen wij met iedereen samen aan tafel zitten en te luisteren naar elkaar, om tot goede oplossingen te kunnen komen. Uiteraard zal ook de stad daarbij betrokken worden.

Theo Stockmans

Parlementaire vraag bestemming

Op 19 januari 2012 heeft Marcel Logist (burgemeester van Tienen) in de hoedanigheid van Vlaams Volksvertegenwoordiger, rechtstreeks een vraag gesteld aan de Minister-President van de Vlaamse regering Kris Peeters. Dit gebeurde in het Vlaamse parlement te Brussel. Ik had het geluk dat ik erbij aanwezig kon zijn.

Hieronder vinden jullie de belangrijkste punten van het antwoord van K. Peeters. Het volledige antwoord kunnen jullie lezen op de website van het Vlaamse parlement.

- het kazernegedeelte (6,77 Ha) staat reeds te koop sedert 1999 en is ingekleurd als dagrecreatie;
- de Minister van Defensie zal op basis van een advies van de defensiestaf, in 2012, beslissen of er een deel van het vliegveld zal behouden blijven als reservepiste voor de Luchtmacht of de Luchtcadetten. Het deel (of de volledige site) dat niet meer gebruikt zal worden, zal dan worden overgedragen aan het aankoopcomité voor verkoop.
- betreffende de inkleuring van het vliegveld, zal de stad Tienen o.a. onderzoeken of delen van het vliegveld in aanmerking komen voor een economische bestemming. Dit onderzoek moet afgelopen zijn in september 2012;
- de stad Tienen wil het terrein herbestemmen en zal onderzoeken of dit kan gebeuren in functie van luchtverkeersactiviteiten en aanhorende, maar met aandacht voor de leefbaarheid van de omwonenden;
- buiten eventuele economische bestemmingen, kunnen uiteraard ook andere opties in overweging genomen worden.

Theo Stockmans

Parlementaire vraag sanering

Op 07 februari 2012 heeft Marcel Logist in de hoedanigheid van Vlaams Volksvertegenwoordiger, rechtstreeks een vraag gesteld aan mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van o.a. Leefmilieu.

Hieronder vinden jullie de belangrijkste punten van het antwoord van Joke Schauvliege. Het volledige antwoord kunnen jullie lezen op de website van het Vlaamse parlement.

- het is de minister van Defensie die beslist wanneer het vliegveld van Goetsenhoven zal gesaneerd worden;
- het is ook mogelijk dat de eventuele koper de sanering op zich neemt. De kostprijs van de bodemsanering zal dan verrekend worden met de verkoopprijs.

Theo Stockmans

Sportcommissie van 5 oktober 2011

Zweefvliegvergunning:

- Senne Vandenputte

Vliegen met passagiers:

- Ruben Michaux

50 km afstandsvlucht

- Ruben Michaux
- Jérémy Wouters

Bekomen het zilveren (D) brevet:

- Ruben Michaux
- Jérémy Wouters

Zij die hun naam niet terugvinden, brengen me op de hoogte.

Theo Stockmans

Brevetten

naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Arstila Kai	x	x	x		
Beersaerts Guy	x	x	x		
Biesmans Koen	x	x	x		
Bollens Geert	x	x			
Boon Johan	x	x	x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Cuppens Mattijs	x	x	x		
De Reys Eddy	x	x	x		x
Dehert Michael	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Hendrickx Jan	x	x	x		
Huygen Bart	x	x	x		x
Leyssens Pieter	x	x	x		
Mathieu Sebastien	x	x	x		x
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x*	x	x		
Moens Herman	x	x	x		
Morsink Lesley	x	x			
Nuyts Jörgen	x	x	x		
Pashuyzen Luc		x			
Pierlet Koen	x	x	x		
Ruymen André	x	x	x		x
Ruymen Marc	x	x	x	x	x
Ruymen Yves	x	x	x		x
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x	x		
Vandebeek Jean Luc	x	x			
Vandebeek Jelle	x	x	x		x
Vandebeek Luc	x	x	x	x	x
Vandenputte Senne	x				
Vanderseypen Chris	x	x			
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhooyland Johan	x	x	x		x
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			
Wouters Jérémy	x	x	x		

Diamanten leden

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

Zij die hun naam niet kunnen terugvinden in deze lijst, gelieve mij dan te verwittigen.

Theo Stockmans

Vliegen op clubtoestellen

Initiële opleiding op ASK 13

- › 1e en 2e solo

De initiële opleiding blijft bij voorkeur gebeuren op KA13 en er wordt bij voorkeur geland op de grasstroken rechts van de landingsbaan. Het aantal start nodig vooraleer er solo gevlogen kan worden is niet bepaald. Belangrijk is dat de gele opleidingskaart volledig is getraind en dat elke oefening minstens tweemaal na elkaar goed is uitgevoerd door de leerling. De initiële opleiding wordt afgesloten met twee solo's op het trainingstoestel KA13. (De solo's gebeuren op hetzelfde toestel waarop de laatste lesvluchten zijn gebeurd met een full instructeur). De solo's dienen uitgevoerd te worden bij thermisch kalm weer (meestal in de ochtend of bij valavond).

Vervolg opleiding op ASK 13 en Ka 8

- › Solo en checkvlucht op ASK 13

Bij het goed volbrengen van de eerste twee solo's wordt de opleiding voortgezet op ASK 13 en wordt gestart met de groene opleidingskaart. De instructeur zal nagaan of de leerling na zijn solo's voldoende zelfvertrouwen heeft behouden, en hoe deze reageert en anticipeert op de situaties in vlucht. Er wordt nagegaan of de leerling klaar is om enerzijds zijn eerste vluchten te maken bij thermisch weer en anderzijds of deze klaar is om Ka8 te vliegen. Als het bij de checkvlucht(en) niet mogelijk is om beide bekwaamheden te evalueren kan de instructeur beslissen om dit op te delen in verschillende checkvluchten met tussendoor de beslissing om de leerling bij thermisch zwak weer op Ka8 solo te laten vliegen. De training op Ka8 blijft onder toezicht van een instructeur gebeuren en voor elke vlucht is er een toelating van een instructeur vereist. Er worden minimum 10 starts uitgevoerd met de Ka8 en een totaal van 10 uur solo gevlogen vooraleer er op je op een ander toestel solo kan gelost worden.

Vliegen op de Ka 6 CR

- › Minimum 5 uur solo
- › Checkvlucht met lierhaak op ASK 13

Zie voorwaarde beschreven bij de Ka8, 10 solovluchten Ka8 en 5 uur solo in totaal. Minimum één checkvlucht met een tweezitter opgesleept aan de lierhaak is nodig om gelost te worden op de KA6 CR.

Afwerken van de basisopleiding, vervolledigen van de groene opleidingskaart en gelost worden op ASK 23

- › Een minimum van 10 lesvluchten wordt gevlogen op de SF34 met landing op de runway. Er wordt nagegaan of de leerling klaar is om zelfstandig de juiste beslissingen te nemen om veilig landingen uit te voeren op de runway. Bijkomend wordt er nauwlettend toegezien op de beheersing en controle over het vliegtuig, met in het bijzonder de beheersing van de snelheid en het tegengaan van oscillerende reacties op het gebruik van het hoogteroer. Deze tien vluchten worden tevens aangewend om de praktische opleiding zoveel als mogelijk af te werken (afwerken groene opleidingskaart). P.s. De minimum 10 lesvluchten met de SF 34 kunnen opgestart worden in de periode tijdens het solovliegen met de Ka8 m.a.w. er hoeft voor de gevorderde training niet gewacht worden tot de minimum ervaring op Ka8 afgewerkt is.
- › Vooraleer solo te gaan op de ASK 23 wordt er eerst solo gevlogen op de SF 34. Na de solovlucht op de SF 34 kan de instructeur de leerling lossen op de ASK 23. De eerste landingen van de ASK 23 zullen uitgevoerd worden **op de lange grasstroken naast de runway in gebruik**. Dit houdt bijvoorbeeld in dat wanneer runway 24 in gebruik is er niet geland mag worden op de kleine driehoek, maar dat er geland wordt op de grasstrook voorbij de kruising. **De eerste solovlucht op elk toestel zal gebeuren bij thermisch zwak weer!**

Vliegen op de Jeans Astir

- › Minimum 25 uur solo
- › Minimum 5 starts op ASK 23
- › Checkvlucht op SF34

Om solo te vliegen op de Jeans Astir worden er minimum 25 solovluchten uitgevoerd zijn waarvan minimum 5 met de ASK 23, heeft men zijn initiële opleiding afgewerkt en zijn zweefvliegvergunning behaald. Er wordt minimum één checkvlucht met instructeur uitgevoerd op de SF 34. De eerste solo gebeurt bij thermisch zwak weer en onder toezicht van een instructeur.

Vliegen op de ASW 19

- › Zelfde voorwaarden als voor het vliegen op de Jeans Astir
- › Minimum 50 uur solo
- › 50 Km overland behaald hebben
- › Checkvlucht op SF34 (Check intrekbaar wiel en aandacht voor de 4 W')
- › Alvorens te vliegen met waterbalast dient een briefing gevolgd te worden bij Piet of Luc

Eerste overlandvlucht

- › Zijn zweefvliegvergunningvergunning vliegen "zonder passagiers" behaald hebben. Minimum 50 uren solo gevlogen hebben. Zijn twee doellandingen uitgevoerd hebben onder toezicht van een instructeur (toestel is vrij te kiezen maar moet solo gevlogen worden). De eerste overland vlucht wordt uitgevoerd bij voorkeur met een KA 8, Ka6 of indien de instructeur oordeelt met een ASK23. In dit laatste geval wordt er door de instructeur nagegaan of de kandidaat de K23 voldoende beheerst (een strikt minimum van 10 vluchten op Ask23 de laatste 12 maanden wordt hier gehanteerd).

SF34 solo

- › zie 'overgangstraining plastic

ASK13 met passagier

- › Minimum 50 uur solo
- › Passagierslicentie

SF34 met passagier

- › Minimum 50 uur solo
- › Passagierslicentie
- › Jaarlijks minimum 1 checkvluchten op SF34

Overland

- › Zweefvlieglicentie
- › Minimum 50 uur solo
- › Duurvlucht 5 uur
- › Hoogtewinst 1000m
- › 3 doellandingen waarvan 2 met succes, de doellandingen moeten in het vliegboek door de instructeur afgetekend worden
- › 1e maal met akkoord met instructeur
- › voor SF34: reeds 1000km overland gevlogen hebben met andere toestellen

De 50 km vlucht wordt uitgevoerd op Ka 8 of Ka 6CR met toestemming van de instructeur

Alle kwalificaties en checks dienen door de instructeur afgetekend te worden op de plank, opleidingskaart en in het persoonlijk vliegboek.

De hoofdinstructeur kan steeds afwijkingen van deze regels toestaan, als de vliegervaring van de piloot dat rechtvaardigt.

Vooraleer een ander type toestel te vliegen dient de flight manual gekend te zijn.

Eric Vandewalle



Sébastien met examiner Guy Picart tijdens de praktische proef voor instructeur

Windturbines voor ons vliegveld, wat nu?

Zoals jullie allen wel weten, werd door de Limburgse firma Eximag, een milieuaanvraag ingediend voor de bouw van zeven windturbines (zie schets). De gele papieren staan in 't veld, ongeveer op de plaats van inplanting. Er loopt een openbaar onderzoek tot 23 maart 2012.

Twee ervan liggen in het naderings- en opstijgingsvlak van de runway 06/24. Deze vlakken werden vastgelegd door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) in de circulaire GDF-04 (deze kan door iedereen geraadpleegd worden op de website van DGLV). Met andere woorden, als zij er komen, kunnen wij deze piste niet meer gebruiken, noch voor te landen, noch voor op te stijgen.

Kunnen wij er iets tegen doen, en zo ja, wat?

Eerst en vooral wil ik benadrukken dat ze er nog lang niet staan.

Op woensdag 07 maart, is er een infozitting betreffende de inplanting van deze windturbines doorgegaan te Tienen. Deze vergadering werd geleid door schepen van milieu Soens. Deze laatste nam een neutrale houding aan. Rudi Coomans, Luc Vandebeeck, Johan Van-

hoyland, Stéphane Perneel en mezelf waren er aanwezig.

Een verantwoordelijke van Eximag heeft er, volgens mij, een weinig overtuigende (of geloofwaardige) uiteenzetting gegeven. Iemand van de leerstoel geluid van de KUL heeft tevens een wetenschappelijke benadering gegeven van de lawaaihinder die windturbines veroorzaken.

Nadien kwam er een spervuur van vragen over de nabijheid van een vliegveld, geluidsoverlast, slagschaduw tot een waardevermindering van de omliggende woningen. Duidelijke antwoorden werden er nauwelijks of niet gegeven. Samengevat, na deze bijeenkomst zijn wij niet veel wijzer geraakt.

Ondertussen heeft onze club, met succes een petitie on line gestart. De bewoners van Goetsenhoven en Bost zijn gestart met schriftelijke bezwaarschriften. Daar de Koninklijke Vliegclub De Wouw een rechtspersoon is, heeft de Raad van Bestuur eveneens een gemotiveerd bezwaarschrift ingediend. Al deze documenten werden vóór 23 maart afgegeven op de milieudienst van de stad Tienen.

Het is de milieudienst van de

provincie Vlaams-Brabant die al of niet een milieuvergunning kan afleveren. Hiervoor wordt het advies ingewonnen van o.a. stad Tienen, DGLV, Defensie, Belgocontrol, enz. Tevens moeten zij ieder bezwaarschrift onderzoeken. Indien een bezwaarschrift wordt verworpen, moet dit op een gemotiveerde wijze gebeuren.

Tegen een uitspraak (positief of negatief) kan daarna nog beroep aangetekend worden op niveau van het Gewest.

Maar alvorens tot de bouw over te gaan, moet er nog een stedenbouwkundige goedkeuring komen. Deze aanvraag kent ongeveer het zelfde verloop als de milieuaanvraag.

Om het nog eens klaar te stellen: om tot de bouw over te gaan moet de bouwheer zowel een stedenbouwkundige als een milieuvergunning bezitten. Anders kan het niet.

De evolutie van dit windturbine probleem wordt door de Raad van Bestuur van zeer nabij gevolgd. En indien er zich belangrijke ontwikkelingen voordoen, zullen jullie allen daarvan op de hoogte gebracht worden.

Theo Stockmans



Theoretisch examen zweefvliegen op 24 februari 2012



Koninklijke Vliegclub De Wouw

VZW gesticht in 1931
Vliegveld Goetsenhoven (EBTN)
Hannuitsesteenweg 350
3300 Tienen

Aan het College van Burgemeester en
Schepenen
Grote Markt 27
3300 Tienen

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlage(n)	datum
-	-	-	5	9 maart 2012

Betreft:

Bezwaarschrift in het kader van het openbaar onderzoek (dossier V/I/2440) dat is ingesteld aangaande de vergunningsaanvraag van Eximag International bvba te 3530 Houthalen, om toelating te bekomen voor het exploiteren van een windpark met 7 windturbines te 3300 Tienen, parallel met de A3/E40, met name in Goetsenhoven, Bost, Rommersom, Overlaer en Oorbeek.

Mijnheer de burgemeester,
Dames en heren schepenen,

Naar aanleiding van bovenvermeld openbaar onderzoek, zijn wij, de raad van bestuur van de Koninklijke Vliegclub de WOUW, kortweg KVDW, gevestigd Hannuitsesteenweg 350, 3300 Tienen, zo vrij om hierover onze bezwaren te uiten en wel om de redenen die hieronder uitvoerig toegelicht worden.

Inplanting van de windturbines:

Het betreft het vliegveld van Goetsenhoven, EBTN, waar de KVDW gevestigd is. Een aantal van deze windmolens staan in het verlengde van de start-en landingsbaan 06-24 en komen zo **boven het naderings-en opstijgvlak uit met meer dan 40 m**. Daarnaast steken nog een aantal andere windmolens ettelijke 10 tallen meters boven het horizontale binnenvlak en kegelvormige vlak uit en dit ook voor de start-en landingsbaan 17-35. Zie bijlage I, Circulaire GDF 04, en bijlage II, Omgevingskaart. Dergelijke obstakels in de buurt van een vliegveld vormen een bedreiging voor de vliegveiligheid en worden bijgevolg niet toegelaten door de luchtvaartautoriteiten. Deze inplanting zou dan ook **de sluiting van het vliegveld van Goetsenhoven** betekenen.

Voor zover ons bekend werd er **nog geen advies** gevraagd door Eximag International bvba aan de erkende instantie zijnde de:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Verkeer
Directoraat-generaal Luchtvaart (DGL)
Directie Luchtruim en Luchthavens
Communicatiecentrum Noord 2de verdieping
Vooruitgangstraat 80 bus 5
1030 Brussel

en werden de richtlijnen voor inplantingen in de buurt van een vliegveld **niet nageleefd**, zoals deze zijn beschreven in:

CIRCULAIRE CIR/GDF-03

Datum: 12/06/2006

Uitgave: 5

Betreft: Richtlijnen betreffende de bebakening van hindernissen voor de luchtvaart.

Uitgegeven door DGL

Uittreksel zie bijlage III, Circulaire GDF 03.

Deze windturbines kunnen ook niet beschouwd worden als statische obstakels maar hebben een zeer sterk **dynamisch karakter**, zie de binnenlandse en buitenlandse publicaties, bijlage IV, Publicaties en onderzoek. Hierin wordt verwezen naar de **turbulenties die ontstaan tot 20 rotordiameters windafwaarts en die wel degelijk een gevaar betekenen** vooral voor kleinere toestellen en zwevers die komen landen en opstijgen in Goetsenhoven.

Daarnaast willen wij er ook op wijzen dat de turbines staan in een gebied dat aangeduid is als **luchtverkeersgebied** en helikopter training Laagvliegzone voor **Defensie**. (Eventuele adviesaanvragen aan defensie omtrent dit dossier zijn ons niet bekend)

Sociaal draagvlak.

Aangezien het aantal vliegvelden reeds sterk beperkt is in Vlaanderen en er een zekere **historische binding van het vliegveld** is **met de stad Tienen**, denken wij dat ook het sociale aspect niet uit het oog mag verloren worden. De vliegclub neemt jaarlijks onder andere ook deel aan heel wat **sociaal-culturele activiteiten van de stad Tienen**, zoals de dag Van de sport, bevrijdingsfeesten enz....

Een eventuele sluiting van het vliegveld zou heel wat problemen meebrengen voor de op dit ogenblik gestalde toestellen motor- als zweeftoestellen.

De permanente aanwezigheid van de vliegclub is een **garantie tegen de verloedering van het vliegdomein**. Als tegenvoorbeeld kunnen we de oude kazerne aanhalen waar vandalisme en verloedering hoogtij vierten sinds deze niet meer gebruikt wordt.

In **bijlage V, petitie**, sturen wij daarom ook een petitie mee getekend door de leden van de KVDW en piloten die gebruik maken van het vliegveld van Goetsenhoven.

Voor verdere vragen betreffende dit bezwaar kan u steeds contact nemen met:

Theo Stockmans, voorzitter KVDW: theo@dewouw.net Handy: 0476/899068

Piet Vanosmael, bestuurder KVDW: piet@dewouw.net Handy: 0473/741362

Rudi Coomans, bestuurder KVDW: rudi@dewouw.net Handy: 0471/820217

Gelet op de hierboven vermelde bezwaren, vragen ondergetekenden aan het schepencollege van Tienen om aan de bouwaanvraag en milieuvergunning een **NEGATIEF advies** te geven.

In de overtuiging dat u de nodige aandacht zult besteden aan dit bezwaarschrift, betuigen wij onze oprechte hoogachting.

Voor de raad van bestuur,

Theo Stockmans,
Voorzitter

Gerry Wertelaers
Secretaris

Jan Hendrickx
Schatbewaarder

Maarten Vijverberg,
Bestuurder

Bart Placklé
Bestuurder

Piet Vanosmael
Bestuurder

Johan Vanhoyland,
Bestuurder

Danny Pollet
Bestuurder

Rudi Coomans
Bestuurder

Voorziene inplanting windturbines



Echt winterwerk

Zoals jullie al weten werd in ons sectiebestuur beslist om al onze clubzwevers in te schrijven in Duitsland. Omdat het bewijs van luchtwaardigheid verviel op 03 maart 2012, moest dit werk beëindigd zijn vóór die datum. Anders zou er een fysieke controle van de toestellen komen. En dit moest te allen prijze vermeden worden.

Eerst kwam het papierwerk aan de beurt. Johan en Rudi zorgden voor deze bijna eindeloze taak.

Alvorens de nieuwe immatriculaties er konden opgeplakt worden, moesten de Belgische letters er af; links en rechts op de romp en ook onder de linker vleugel. Gelukkig waren de meesten er op geplakt. Met enkele warme luchtblazers paktten we dit werk aan. De meeste zwevers werden in de koude loods ontdaan van de Oscar Oscar. Warm ingeduffeld en op een stoel gezeten werden de geplakte letters er zorgvuldig afgetrokken. Het moest heel voorzichtig gebeuren. Niet te lang met de warme luchtblazer op dezelfde plaats of niet te bruusk trekken of wij hadden gaten.

Hadden onze vingers het iets te kou, geen probleem, de blazer

ontdooide ze snel.

De immatriculaties van onze Astir en ASW 19 waren er op gespoten. Deze werden er afgeschuurd. Omdat dit met water moest gebeuren, werden deze toestellen, wegens de vries-temperaturen, in één van onze werkhuizen ondergebracht.

Het plakken van de nieuwe Duitse immatriculaties gebeurde onder leiding van Luc Vandebecq. Vooral dit van de drie laatste toestellen (Ka 8, SF 34 en de YDM) was eigenlijk hallucinant. Daar wij nog slechts over één weekend beschikten om dit werk uit te voeren, had ik een oproep gelanceerd onder de leden. Zes winterwerkers daagden uiteindelijk op. Christiane, Roel, Jean-Bernard, Luc Pashuyzen, Luc Vandebecq en mezelf.

Er blies een ijzige oostenwind en ons vliegveld was bedekt met een sneeuwtaaij. Deze drie toestellen bevonden zich in de loods beneden en het plakken moest gebeuren in de verwarmde werkhuizen. Dus één voor één werden ze voor de loods zuid gebracht en daar, in de schaduw, gedemonteerd. Het was bibberen. Onze purperen Ka 13 was het eerst aan de beurt. Deze moest daarna terug

gemonteerd worden. Links en rechts hoorde ik meermaals: ik heb het koud, ik voel mijn vingers bijna niet meer enz. Maar wij zijn toch allen tot de finish doorgeslagen. Een mens is toch tot veel in staat.

Telkenmale er een onderdeel in 't werkhuis ging, konden wij ons aldaar toch wat opwarmen. En dit gaf ons dan toch weer wat moed. Tussen twee toestellen in gingen dan ook eens een lekkere kom soep van Didier drinken. En die warme soep die voelde je tot in de toppen van je tenen lopen. Maar het gaf je toch weer wat energie om het volgende toestel aan te pakken.

De laatste twee toestellen, SF 34 en Ka 8, mochten in 't werkhuis blijven voor hun jaarlijks onderhoud. En dit gaf ons dan ook weer wat moed.

Ongeveer vier uren hebben wij letterlijk en figuurlijk winterwerk gepresteerd. En langs deze weg wil ik dan ook deze leden danken die, ondanks deze barre weersomstandigheden, dit trotseerden en tot een goed einde brachten. Het was echt geen wintervermaak.

Theo Stockmans



Luc en Piet écht aan het winterwerken...

Wijziging Luchtruim

Dit artikel is vooral geschreven voor de overlandvliegers die niet beschikken over een “Moving Map” maar toch op een veilige manier willen genieten van onze sport.

In de vorige Cumulus heb je kunnen lezen dat het luchtruim voor de zweefsport weer al gekrompen is, vooral richting zuiden (Ardennen). Is er nu nog afstandsvliegen mogelijk vanuit Goetsenhoven? Ja, waarom niet.

Toen ik ongeveer 30 jaar geleden begon te zweven, bestond er ook een luchtruim met echter veel minder beperkingen en bijna niemand trok er zich iets van aan. Het kwam er een beetje op neer dat men vloog waar er cumuluswolken waren. En van een logger was er in de verste verte geen sprake. Dus controle was er amper. Het navigatiemiddel was meestal een Michelin kaart. En toen vloegen er ook al zweefstoestellen rond met een glijgetal van 40 of meer.

Een 300 km of een 500 km vliegen vanuit België was eigenlijk weggelegd voor de “krakken”. In onze club werd de eerste diamanten 300 km gevolgen op 22 mei 1988 door Christian Pirson met een Ka 6 E (OO-ZDR). Met als twee keerpunten: de stuwdam van Butgenbach en de verkeerswisselaar van Menuchenet. Dus recht over Luik.

Actueel telt onze club 13 leden die een diamanten 300 km vanuit Goetsenhoven hebben gevlogen. Allen hebben ze het luchtruim moeten respecteren en hun toestellen waren niet veel beter dan 30 jaar terug. Dus, het is nog wel mogelijk mooie afstandsvluchten vanuit EBTN te maken. Maar ons krimpand luchtruim maakt het

ons niet gemakkelijker, dat is waar. Maar wij mogen onze moed niet teveel in onze schoenen laten zakken.

Voor de eerste “zilveren” 50 km, blijft Opplabbeek het aangewezen keerpunt. Aan het luchtruim, in die richting, verandert er niets.

Zij die een diamanten 300 km willen vliegen vanuit EBTN, zullen richting zuiden moeten nemen. Naar het noorden is het, zonder transponder onmogelijk. De keerpunten, richting zuiden, blijven de franse plaatsen Sedan en Montmédy. Oftewel een heen en terug naar het franse vliegveld Longyon.

Laten wij die vlucht eens van naderbij bekijken met ons nieuw luchtruim. En dit in de veronderstelling dat je geen moving map hebt.

Om het gemakkelijk te maken, nemen wij de standaarddruk van 1013,2 hPa. Als de G4 open is, kunnen wij tot 1445 m (1520m-75m) AGL stijgen boven EBTN. Wij zullen vertrekken met de hoogtemeter op “0”.

Tot vorig jaar vloegen we vanuit EBTN richting Eghezée vijvers. Dit is nu ten stelligste af te raden om dat je er nu slechts 900 m hoog mag. Daarbij komt nog dat die streek bijna 100 m hoger ligt dan ons vliegveld. Dat maakt dus 800 m grond, niet hoog.

Wat nu, want om in de G1 te kunnen blijven moet je een “corridor” door van amper 8 km breed en bijna 40 km lang. Wel ik heb drie fictieve keerpunten genomen in het midden van deze gang. Van noord naar zuid: de dorpen Wasseiges (150 m MSL), Sclayn (130 m MSL op de Maas) en Florée

(300 m MSL). Deze keerpunten worden niet gedeclareerd in je proef omdat het aantal keerpunten beperkt is. Maar eens dat je de startlijn overschreden hebt, selecteer je met de Colibri, LX 20 of ... één van deze punten en je vliegt er op af. Zowel ten westen als ten oosten heb je nu een marge van ongeveer 4 km. Dit is niet veel en of er altijd thermiekbellen zijn, is niet zeker. In geval van nood kun je altijd naar het westen uitwijken. Maar opgepast, niet hoger dan 900 m. naar het oosten kan je niet, want daar is de TMA van Luik met maximaal 700 m. En de grond ligt er ook 200 m boven de zeespiegel.

De westelijke grens kun je ook materialiseren, de grote steengroeve aan de Maas en het industrieterrein van Fernelmont, aan de autostrade Luik - Charleroi. Maar ook oppassen voor de wind (west of oost). Tijdens het spiralen kan deze je gemakkelijk in een verboden zone in blazen.

Het is niet verplicht dat je opeenvolgend deze drie punten selecteert, maar het is toch aan te raden. Eens dat je Florée (\pm 300 m MSL) voorbij bent, blijft de G1 van toepassing. Het is pas 10 km verder, vanaf Ciney, dat de G2 of G5 begint. Als deze actief zijn kun je respectievelijk Fl 70 of Fl 90. Vanaf deze lijn blijft het luchtruim zoals vroeger. Over dit gedeelte zal ik het hier dus niet hebben.

Als je terugkomt van Montmédy, herhaalt zich hetzelfde, maar dan in omgekeerde richting.

Samengevat mag je dus zeggen dat van de 300 km er \pm 110 km, of bijna 1/3 gevlogen wordt met een maximum hoogte van Fl 50 of 1520 m MSL (met 1013,2

hPa) en vergeet hier telkens niet de grondhoogte van af te trekken. Het is dus zeker te doen, maar moeilijker dan vorig jaar.

Voor zij die reeds hun diamanten 300 km op zak hebben, kunnen natuurlijk zulk een proef uitschrijven met meer dan twee keerpunten. Meestal werd als tussen keerpunt Courrière genomen. Maar dan ben je werkelijk op het scherp van de snee aan 't vliegen. Want 100 à 200 m ten noorden van dit keerpunt

zit je al in de nieuwe TMA van EBCI met een maximum hoogte van 900 m EBTN. Een alternatief is het ULM vliegveld van Maillen. Dan heb je een marge van 2 km. Toch iets meer comfortabel. Maar rechtstreeks van Maillen naar EBTN vliegen gaat niet meer.

Een goede raad: Alvorens te vertrekken, bestudeer eens zeer goed de luchtvaartkaart.

Als je nog vragen hebt, stel ze mij gerust.

Enkele coördinaten:

Wasseiges:

N 50° 36' 53" en E 005° 01' 15"

Sclayn:

N 50° 29' 29" en E 005° 02' 43"

Florée:

N 50° 22' 33" en E 005° 05' 23"

Theo Stockmans

Jaaroverzicht 2011

	binnenland	Buitenland
Aantal sleepstarts week	151(93)	118 (168)
Aantal sleepstarts weekend	1085 (888)	
Aantal lierstarts week	32 (31)	66 (31)
Aantal lierstarts weekend	13 (0)	
Totaal sleepstarts	1354 (1149)	
lierstarts	111 (31)	
Totaal starts	1465 (1180)	
weekvlieguren	101 (51)	419 (421)
weekendvlieguren	745 (787)	
Totaal uren	1265 (1259)	
Sleepuren totaal	165 (168)	

Tussen haakjes staan de getallen van 2010

Theo Stockmans

Jaarlijkse instructeursvergadering

Op zondag 14 maart werd onze jaarlijkse instructeursvergadering gehouden. Hieronder vinden jullie de belangrijkste punten.

- › twee kandidaat hulpinstructeurs bij: Jörgen Nuyts en Koen Pierlet;
- › luchtruim rond EBTN:
 - G4 niet open = 900m
 - G4 is open = Fl 50 ;
- › vliegdag:
 - checklist voor iedere vlucht
 - controle gewicht piloot en/of passagier
 - correct gebruik van oranje boekje, ook gel-
- dig voor de privé's
 - vluchthandboek van ieder toestel zal zich in het leslokaal en in onze caravan bevinden;
- › gebruik pistewagens:
 - letten op de brandstofmeter en de zuiverheid
 - wegens de kostprijs van de diesel, ze zo weinig mogelijk gebruiken en zeker niet laten draaien op de piste, wij hebben een ruime, verwarmde caravan;
- › in onze pistecaravan moet steeds een brandblusser aanwezig zijn;
- › bij het afsluiten van de vliegdag, moeten ook de deuren van o.a. het parachutelokaal gesloten zijn;
- › indien er "grote werken" aan de zweeftoestellen uitgevoerd moeten worden, moet er eerst het advies ingewonnen worden van Walter of Eric. De contactpersoon met Manfred is Johan of Rudi;
- › vliegvoorwaarden toestellen: zie website of elders in deze Cumulus;
- › geen auto's parkeren voor de loodsen zweeftoestellen.

Theo Stockmans

Charrondeelnemers

	03	04	05	06	07	08	09	10	11
Abels Sven	x	x	x						
Arstila Kai							x	x	x
Beckers Sofie	x								
Beersaerts Guy	x	x							
Biesmans Koen			x			x	x		
Bollens Geert								x	
Boon Johan				x					
Bruyninckx Jan			x	x					
Coomans Rudi	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Coudenijns Maarten									x
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x
De Reys Eddy	x	x		x	x				
Dehert Michael	x	x	x	x					x
Francart Griet				x					
Gobert Christiane		x		x					
Hendrickx			x	x	x		x		x
Huens Carl	x								
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x
Leysens Pieter			x	x					
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x		
Michaux Ruben								x	x
Moens Herman						x	x	x	x
Nuyts Jörgen					x				
Peeters Guy	x								
Pierlet Koen							x	x	
Ruymen Andre		x	x	x	x	x	x	x	x
Ruymen Marc	x	x	x						
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Segers Tom				x					
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x			
Vandebeek Jelle	x	x	x	x	x		x	x	
Vandebeek Luc		x	x	x	x	x	x	x	x
Vandebeek Jean-Luc								x	
Vandenputte Senne									x
Vanderseypen Chris							x		
Vandewalle Eric	x		x	x		x		x	x
Vandewalle Johan			x						
Vandewalle Sophie							x	x	
Vandewalle Walter	x							x	
Vanhoyland Johan						x	x	x	x
Vanosmael Piet	x								
Verbeek Philip	x	x	x						
Vervliet Peter					x				
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy								x	x

Overzicht van de piloten die voor onze club proeven hebben ingediend sedert 2003.

Theo Stockmans

Algemene vergadering zweefvliegers, zaterdag 21 januari 2012

41 leden waarvan: 19 aanwezig,
6 volmachten en 16 afwezig

Zweefvliegactiviteiten 2011

Onze leden maakten 1281 starts, waarvan 45 lierstarts, 250 meer dan in 2010.

Dit resulteerde in 1295 vlieguren (838 in 2010) en 10368 km overland (23078 in 2010). Onze sleper vloog 165 uren (121 in 2010)

In het buitenland werden 118 sleepstarts en 66 lierstarts gemaakt, dit leverde 419 uern en 17032 km overland op.

Ons totaal antal vluchten voor 2011 komt zo op 1465 en 1265 uren. 27400 km werden overland gevlogen.

Alle 2 zitters vlogen meer vorig jaar, deels ten gevolge ven het zomerkamp. ASK-13 150 en 72 uur, SF-34 57 uur.

De eenzitters hebben echter minder gevlogen, behalve de ASK-23 die van 46 naar 59 uur ging. De Ka-8 en vlogen 61 en 3 uur, de Ka-6 37. De Astir blijft

hangen op net geen 40 uur zoals in 2010. De ASW-19 vloog bijna 70 uur.

We stellen vast dat op geen enkele vliegtag alle zweevers gevlogen hebben.

Drie leden gingen voor het eerst solo en er werden enkele mooie FAI brevetten gevlogen, voor de details kan je de vorige edities van de Cumulus raadplegen.

Onze club nam weer deel aan Tienen Sport. We hadden ons eerste zomerkamp. De organisatie van de Victor Boin wedstrijd verliep ondanks het tegenvallende weer vlot.

Naar aanleiding van het tachtig jarig bestaan van de club was er eind augustus een grootse opendeurdag, waar onze vliegsimulator zijn debuut maakt en In november werden de “anciens” van de club ontvangen. Ondertussen zijn de theorielessen van start gegaan en was er ons winterkamp.

In het buitenland trokken enkele leden naar Vinon, Traben-Trarbach en Bayreuth.

Voor de uitslagen v&an de wed-

strijden verwijs ik naar de vorige edities van de Cumulus. Theo won de Gerard De Praetere met een vlucht van 8 uur en 7 min.

De driedaagse van De Wouw werd gewonnen met een doelvlucht van 538,6 km naar Bayreuth.

De club werd opnieuw 5e in de Charron.

Wat brengt dit jaar?

Er zijn bijkomende beperkingen voor ons luchtruim.

We hebben een Ka-8 minder en zoeken nog een bijkomende ASK-23. Onze zweevers vliegen voortaan met een Duitse inschrijving.

Verkiezingen:

Werden verkozen voor een periode van twee jaar:
Sébastien Mathieu, Rudi Coomans en Theo Stockmans

Luc Vandebecck

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING “DE WOUW” OP 10 MAART 2012

Dit is slecht een weergave van de belangrijkste punten.

Welkomstwoord van de Voorzitter

Eerst en vooral heet ik iedereen van harte welkom op deze jaarlijkse Algemene Vergadering van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

De secretaris zal onmiddellijk overgaan tot de controle der aanwezigheden.

Controle der aanwezigheden

Aantal : 125 Quorum : 63

Volmachten: 48
Tegenwoordig : 37
Totaal: 85

De vergadering kan geldig beraadslagen

Verslag der activiteiten 2010

- Zweefsectie:**
- vliegekampen in Vinon en Bayreuth
 - lierkamp in Traben-Trarbach
 - deelname aan Yves Ruymen aan het EK in LIATUEN
 - bouw van een flightsimulator
 - organisatie 14 daags vliegekamp te EBTN
- Motorsectie:**
- afwerking van nieuwe hangarpoorten
 - ongeval MSG
 - uitstap met 3 vliegtuigen en 18 personen naar het Franse Sedan (bezoek aan het plaatselijke vliegtuig museum) en daarna Valenciennes
 - zoektocht naar vervanger van de MSG
- Gemeenschap:**
- opendeur 80 jaar De Wouw
 - problematiek vliegveld
 - deelname Tienen Sport
 - dag van de anciens

2010 in cijfertaal, tussen () de cijfers van 2010

- **684 (653) uren motorvliegen + 165 (129) uren slepen**
- **1265 (1.259) uren zweefvliegen**
- **1465 (1.180) starts met een zweefstoestel**
- **27400 (38.137) Km overland**

Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2011

- Motor
- Zweven
- Brandstof
- Gemeenschap
- Bar

Budget 2012

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2011

Yves Ruymen en Peter Knockaert

Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2011

Er is decharge

Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2012

- a. Wim Mitiens
- b. Mattijs Cuppens

Objectieven 2012

In telegramstijl:

Zweefsectie: -organisatie zweefkamp van twee weken (02 – 13 juli)
- organisatie “Be a pilot for a day” op 31 maart
- lierkamp te Wershofen van 01 tot 08 april

Motorsectie: - finalisatie aankoop vervanger MSG
- gelijkaardige uitstap(pen) zoals in 2011

Gemeenschap: - afwerking milieudossier,
- vliegveldproblematiek met o.a. windmolens voor RWY 06/24
- Fly inn tijdens WE 01/ 02 Sep
- Tienen Sport op 12 mei

Allerlei

- a. **Benzinebladen:** zorg dragen bij het invullen, blijven af en toe eens in de regen liggen
- b. **Vleugeluitreiking** op vrijdag 23 maart, belang van grote aanwezigheid
- c. **Luchtkadetten**
zie programma ????
- d. Eten Grootjans op zaterdag 17 maart
- e. **Bar:** sedert 07 januari nieuwe uitbater Didier. Mijn dank gaat hier ook naar iedereen die voor of achter de schermen geholpen hebben met de uitbating van onze bar gedurende drie jaar.
- f. **Milieu**
 - Sanering
 - Electriciteit
- g. **Toestand vliegveld**
 - Defensie
 - drie parlementaire vragen
 - windmolens

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 : Jan Bruyninckx
- b. : Bart Lismont

Statutaire verkiezingen

a. Zweefsectie: zijn uittredend en herverkiebaar:

Rudi COOMANS en Theo STOCKMANS

b. Motorsectie : zijn uittredend en herverkiebaar

Bart PLACKLE en Danny POLLET

c. Onafhankelijken : is uittredend en herverkiebaar

Piet VANOSMAEL

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.

Uitslag

Alle kandidaten werden voor een periode van twee jaar verkozen.

De verdeling van de functies in de Raad van Bestuur, zal gebeuren tijdens de eerstvolgende bestuursvergadering.

Theo Stockmans

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

- € 6,20 voor 1/4 pagina
- € 12,40 voor 1/2 pagina en
- € 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Jan Bruyninckx Jd
Rudi Coomans
Sébastien Mathieu
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Luc Vandebecck
Eric Vandewalle
Johan Vanhoyland

Foto's

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans

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.

