



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 19 nummer 1**  
**Van januari tot maart 2013**





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijkse uitgave  
Jaargang 19 nummer 1  
Van januari tot maart 2013**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Laatste aanwinst van de motorsectie



Op 27 oktober 2012 vloog Maarten Vijverberg de OO-RAQ, over van Grimbergen naar ons vliegveld. Even later, op 11 november, vloog het toestel naar Midden Zeeland voor een face lift. Ondertussen is het toestel, een Cessna 172, een veel gebruikt toestel in de schoot van de motorsectie. Het is verzekerd voor drie inzittenden.

## Nieuwe afspanning



Sinds de heraanleg van de Hannuutsesteenweg was het vliegveld niet meer afgesloten van de openbare weg. Op 9 maart plaatste de club een afspanning om te voorkomen dat men met de wagen zomaar op het vliegveld kan rijden.

## In dit nummer

Woordje van de redactie .....	2
Activiteitenkalender .....	2
Flying down under... ..	3
Prestaties .....	5
Tiens sportnieuws .....	5
Liertest Goetsenhoven .....	6
To "lier" or not to "lier" ... ..	8
Lieren voor WOII .....	9
Halloweenwandeling.....	10
Buitenlanding motortoestel ..	10
Pilot for a day .....	11
Milieu.....	12
Sanering start binnenkort.....	12
Geplande saneringswerken... ..	13
Theorielessen .....	14
Activiteitenoverzicht .....	14
Integraal Reddingssysteem... ..	15
Vluchtplan .....	16
Michel Galand is niet meer ...	18
Onze papy heeft z'n laatste buitenlanding gemaakt.....	19
AV zweefvliegen .....	20
Verdeling van de functies.....	21
Vliegveld .....	21
Algemene vergadering .....	22
Buitenlandingen 2012 .....	23
Artikels voor Cumulus .....	24
Colofon .....	24

## Foto cover

Onze Ka8 stijgt op vanop RWY17 met behulp van de lier.

## Woordje van de redactie

Het weer zit dit jaar echt niet mee. En bij het schrijven van deze tekst, zit er voor de nabije toekomst niet veel beterschap in. Maar een mooie liermaand februari hebben wij toch gehad. Verschillende leden hebben gedurende de ijzige weekends kunnen genieten van deze spectaculaire startmethode. En het werd een voltreffer. Volgens mij is dit zeker voor herhaling vatbaar.

Februari en maart zijn “de” maanden van vergaderingen, restaurantdagen, concert 't Prieeltje en onze vleugelluitreiking. Elders vinden jullie een lijst van al deze activiteiten. Ik wil langs deze weg toch iedereen bedanken die aan één of meerdere activiteiten heeft deelgenomen. Het is niet voor mij of het bestuur dat jullie dit moeten doen, maar wel voor jullie zelf. Het is jullie aanwezigheid die het bestaan van ons vliegveld en van onze club kunnen redden. En dit moet **nu** gebeuren en niet als het kalf verdronken is. En het is telkens spijtig te moeten vaststellen dat bijna de helft van de leden dat niet willen, kunnen of..... begrijpen.

Als we de statistieken van 2012 vergelijk, stel ik vast dat wij veel meer gevlogen hebben. Een van de redenen is ons vlieggkamp in juli. Maar ook, zoals in vele andere clubs, de leden die in 't buitenland gaan vliegen. Daar waar het luchtruim ons veel meer mogelijkheden biedt. Het kost wel een beetje geld, maar je kunt er bijna onbeperkt door het luchtruim klieven, denk maar aan Vinon.

En aan ons Belgisch luchtruim wordt, door de toenemende commerciële luchtvaart, ieder jaar een beetje geknaagd. Misschien gaan wij binnenkort reservaten toegewezen krijgen.

Maar laat ons voorlopig daar niet teveel aan denken. Het nieuwe seizoen staat voor de deur. Laat ons daar volop van genieten. Maar denk steeds: safety first.

Many happy landings en tot ergens in de lucht,

**Theo Stockmans**

## Activiteitenkalender

- › **Vr 05 april:**  
kaas-en wijnavond \*
- › **Zo 19 en Ma 20 mei:**  
Driedaagse van de Wouw  
\*\*
- › **Zo 19 mei:**  
BBQ
- › **Ma 01 tot Vr 05 juli en van Ma 08 tot Vr 12 juli:**  
Zweefkamp te Goetsenhoven\*\*\*

\* er is ook een vlees – en visschotel

\*\* wgens de activiteiten van de Luchtkadetten op Za 18 mei,

wordt het een tweedaagse

\*\*\* iedereen is welkom. Ben je echter nog niet solo, dan moet je wel op voorhand ingeschreven zijn.

## Zaterdagen

### Luchtkadetten:

- › 20 en 27 april
- › 04, 11 en 18 mei

**Theo Stockmans**

---

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

---

**Artikels voor  
volgende Cumulus:  
1 juni 2013**

# “Flying down under... a dream we made become true”

Op 22 december laatstleden was het eindelijk zover. Na pakweg twee jaar van voorbereiding en vooral veel dromen vertrokken Theo Stockmans, Kai Arstila, Luc Pashuyzen, mijn schoonbroer Fons en ikzelf naar Australië. Eerst een lange vliegreis van 26 uur via Frankfurt en Doha naar Melbourne. Van daaruit 4 uren trein naar Albury. In Albury haalden we onze huurwagens op en was het nog een klein uurtje rijden tot Corowa in de staat New South Wales op de grens met Victoria. Zeg maar goed twee dagen reizen.

We kwamen op 24 december aan in Corowa. Theo en ikzelf besloten bij aankomst meteen onze bakken te monteren zodat ze vliegklaar zouden staan. Deze waren in september reeds op containertransport gegaan en na een bootreis van een maand in Australië toegekomen. Kai en Luc hadden een DG 800 gehuurd.

Op 25 december deden we onze checkvluchten met een Twin Astir. 26 december zouden we dan de eerste echte vliegdag hebben. En wat voor eentje ! De lucht hing van 's ochtends vroeg al vol mooie cumuli en die gingen niet meer weg. Theo deed meteen 760 km vrije vlucht en ook Kai had 531 km vrije vlucht op de teller. Ikzelf had een 300km FAI-driehoek opgegeven, maar was zo snel rond dat ik ben doorgevlogen en uiteindelijk ook 516 km VV bij mekaar vloog die dag. En dat als een echte toerist, die de streek niet kende en die onderweg, onder de indruk van het landschap, ook nog eens de ene foto na de andere zat te maken. Onze vakantie begon dus met een knaller. Achteraf bekeken



*Klaar aan de startlijn...*

misschien wel de beste vliegdag van onze vakantie...

Een volgende onvergetelijke gebeurtenis beleefde vooral Kai. Hij presteerde het om op 31 december 's avonds met zijn DG 800 een buitenlanding te maken op het vliegveldje van Lockhart “of all places”, zo'n 100 km van Corowa. Gezien het te laat was om hem nog terug te slepen en gezien ons afgeraden werd hem in het donker over de weg met de aanhanger

te gaan halen, moest hij noodgedwongen oudejaarsavond in Lockhart doorbrengen. Een grote belevens voor de lokale bevolking. Het was al twee jaar geleden dat er nog eens een zwever was moeten buitenlanden en dan komt er uitgerekend op oudejaarsavond een Fin uit de lucht vallen! Hij werd dan ook enthousiast onthaald en zelfs door de uitbater van een lokaal motelletje, die we vanuit Corowa hadden verwittigd, op het verlaten vliegveldje opge-



*Het vliegveld van Corowa vanuit de lucht*



*De variometer sloeg helemaal tilt pikt. Kai wist niet hoe hij het had toen iemand kwam aanrijden met een auto en meteen zei: "You must be Kai..." Deze oudejaarsavond zal Kai nooit meer vergeten... (en wij ook niet). Sindsdien noemt het vliegveldje "Kai Arstila International Airfield Lockhart".*

Een echt hoogtepunt voor ons allemaal was zaterdag 5 januari. Er stond al enkele dagen een nieuwe topdag aan te komen. De temperaturen gingen boven de 40°C en dat is vaak een kenmerk van een topdag voor het vliegen in Australië. De briefing werd vervroegd naar 9.30u en er zou vanaf 10.30u gestart worden. Het uur van starten wordt bepaald door het bereiken van de kritische temperatuur om de grens van 1000 m AGL te kunnen halen en de snelheid waarmee de temperatuur vervolgens doorstijgt om hoogtes van 2000m AGL en hoger te kunnen bereiken. Theo zou voor een 1000 km gaan en Kai en ikzelf voor onze 500 km diamant. Mijn dag begon meteen in mineur : na het opslepen erdoor gezakt en meteen water kwijt. Hoefde gelukkig maar een paar minuten te wachten op een nieuwe sleep (er wordt met twee Pawnees gesleept).

Die paar minuten waren echter voldoende om met een cockpit vol vervelende kleine vliegjes te zitten... En die beesten doen ambetant tijdens een vlucht kan ik je vertellen!

Na mijn tweede sleep was het vechten in het blauw om weg te raken. Iedereen had daar mee af te rekenen, maar met dat verschil dat noch Theo, noch Kai, noch ikzelf zo'n brommerke achterin hebben. En dan moet je toch wat voorzichtiger zijn. Bovendien gold er een "Total Fire Ban" wat betekent dat wanneer je moet buitenlanden in een veld je er niet terug uitgesleept mag worden omwille van het potentiële brandgevaar. Dan doe je wel wat voorzichtiger aan kan ik je verzekeren. En toch had ik het een tijdje later bijna aan mijn rekker.

Op zo'n 30 km van het vliegveld kwam ik lager en lager te zitten. .. veld gekozen... wiel uit... en dan op 150m wat gebroebel voelen, indraaien, stijl inclineren, vooral heel hard transpireren, maar wel weer wegraken... Pffff, ik zweet er nu weer opnieuw van als ik dit schrijf... Maar ik kon weer verder en kon zowaar de eerste cumuls in de verte bereiken. Dat was feest.

Gestadig klimmen tot aan de wolkenbasis (iets meer dan 3000m) en dan gas geven naar mijn eerste keerpunt op 150km van Corowa. Ik moest nu echt snelheid gaan maken om nog rond te geraken. Ik kwam gelukkig in een goed ritme tot... ik in de buurt kwam van mijn tweede keerpunt. Dat lag in de regen. Miljaar, miljaar, miljaar! Dat bracht me weer op een minder comfortabele hoogte. Na dit keerpunt vlug de zonzijde weer opzoeken van het front en met de nodige arbeid kon ik zowaar tot boven de 4000m klimmen! Aan de zuurstof gaan hangen en weer gas geven onder de wolkenbasis richting mijn laatste keerpunt. Naarmate ik dichterbij mijn laatste keerpunt kwam werd ik weer snel ontnuchterd, want dit keerpunt lag weer helemaal in het blauw evenals mijn laatste been terug richting Corowa. Niet onmogelijk, maar dat zou weer werken geblazen worden. Toen ik dit keerpunt gerond had, zat ik weer een flink stuk lager. Geen prettig gevoel op 120 km van Corowa aan de rand van de Outback... Ik kon nog net terug de frontlijn bereiken waar ik "de bel van mijn leven" kon pakken: in 1 bel van minder dan 1000m AGL naar meer dan 4000m AGL met een vario die helemaal tilt sloeg naar rechts... Zaaaaaaalig om na een vlucht vol hindernissen op meer dan 100 km van Corowa met mijn bakske op final glide te zitten. Toch was ik er niet helemaal gerust in, want moest in het blauw terug richting Corowa. Ik heb nog nooit een final glide gedaan die zo lang duurde kan ik je vertellen... Maar ik haalde het en mijn tweede diamant was binnen !!! What a day...

Kai raakte ook rond en haalde daar bovenop ook nog eens zijn 3000m hoogtewinst ! Theo was op koers voor zijn 1000 km, maar moest helaas afbre-

ken. Hij had bij het begin van de dag teveel tijd verloren in het blauw. Hij vloog toch nog 850 km VV bij mekaar die dag. Een pracht prestatie vooral gezien hij niet over de luxe beschikte van een turbo achterin voor als het fout zou lopen. Had Theo het “vangnet” van een turbo achterin gehad bij het begin van de dag, had hij zeker een 1000km gevlogen... Desalniettemin toch feest in het Belgische kamp. Er werden die dag maar liefst zes 1000km+ vluchten gevlogen. Maar ze hebben allemaal heeeeeel laag gezeten in het begin.

Zo'n topdag als op 5 januari hebben we nadien niet meer gehad. Dat neemt niet weg dat we toch tal van 500km+ vluchten konden maken, wat naar Belgische normen fantastisch is. In Australië noemt men dat gematigd goed vliegweer... We zijn dan ook allen heel veel vlieger-ervaring rijker in vaak moeilijke (lees blauwe) omstandigheden. Theo heeft 106 uren gevlogen. Onwaarschijnlijk vooral ook als je bedenkt dat dit gebeurde bij temperaturen van bij momen-

ten 45°C! Ik ben er nu nog meer van overtuigd dat dat gene mens is maar ne vogel... Kai vloog zo'n 50 uren en 2500 km overland bij elkaar en bovenal behaalde zijn gouden brevet en zijn 500 km diamant. Ikzelf vloog in 55 uren 3000 km overland en behaalde ook mijn 500 km diamant. Daarnaast deed ik nog enkele prachtige uitstapen met mijn schoonbroer naar Sydney, de Blue Mountains, Manly Beach, Mount Buffalo, etc. Teveel om op te noemen.

Twee dingen vielen ons vooral op: de enorme uitgestrektheid van Australië (slechts 23 miljoen inwoners op een oppervlakte bijna zo groot als Europa) en de vriendelijkheid van de mensen. Alles bij elkaar een fantastische ervaring die nooit meer uit mijn geheugen zal gewist worden en die ik iedereen die maar enigszins de kans krijgt om dit te doen hard kan aanbevelen !

**Johan Vanhoyland**

## Prestaties

**Behaalde zijn 3000m hoogtewinst**

Kai Arstila\*\*

**Behaalde zijn 300km doelvlucht**

Kai Arstila\*

**Behaalden hun 500km afstandsvlucht**

Kai Arstila\*

Johan Vanhoyland\*

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

**Theo Stockmans**

\* moeten nog gehomologeerd worden

## Tiens sportnieuws

Op 01 januari 2013 werd **Wim Bergé** onze nieuwe schepen van sport, in opvolging van Patrick Grootjans.

Op 11 maart 2013 heeft **Freddy Nolmans** zichzelf opgevolgd als voorzitter van de Tiense Sportraad.

**Theo Stockmans**



*Gelukkig waren er ook parasols in Corowa!*

# Liertest Goetsenhoven

Sinds enkele jaren worden vanuit onze club geregeld lierweekends op andere vliegvelden georganiseerd. Gezien wij op Goetsenhoven enkel sleepstarts kunnen maken en de startmethode aan de lier bij ons dus niet geoefend kan worden, waren wij de afgelopen jaren regelmatig te gast in Weelde, Traben-Trarbach (D) en Wershofen (D) om deze lierstarts te oefenen.

Voor de lezer die niet goed weet hoe deze lierstartmethode in zijn werk gaat een klein woordje uitleg. Een zweefvliegtuig heeft geen eigen aandrijving om zelfstandig van de grond tot op een zekere hoogte te geraken. Bij de sleepstart zorgt een motorvliegtuig voor deze aandrijving, en trekt het motorvliegtuig door middel van een kabel van enkele tientallen meters het zweefvliegtuig tot op een zekere hoogte. Met de lierstart komt er geen motorvliegtuig aan te pas maar zorgt een krachtige motor, die op de grond blijft, voor de aandrijving. De lierwagen wordt meestal opgesteld aan het andere uiteinde van de startbaan, of verder, opdat een zo lang mogelijke lierkabel kan uitgereden worden tussen lierwagen en startplaats. Kabellengtes van 1000 meter en meer tref je het meeste aan. Op de lierwagen staat de motor in verbinding met een grote trommel, die de kabel kan inrollen. Aan het andere uiteinde, op de startplaats, wordt de kabel verbonden met het zweefvliegtuig. De kabel wordt ingerold, waardoor het zweefvliegtuig snelheid maakt en de piloot van deze aandrijving gebruik kan maken om hoogte te winnen. Het zweefvliegtuig blijft aan de kabel verbonden tot de zwever zich bijna boven de lierwagen bevindt. In enkele tientallen seconden bevindt het zweef-

vliegtuig zich op hoogte. Het principe kan je sterk vergelijken met het oplaten van een windvlieger die je op de grond legt, en door het trekken aan de touwtjes in de lucht brengt.

Het starten met sleepvliegtuig of lier zijn algemeen de meest voorkomende startmethodes, althans voor zweefvliegtuigen die niet beschikken over een eigen zelfstart-motor. Beide startmethoden hebben zo hun eigen voor en nadelen. Wellicht het meest evidente voordeel voor de lierstarts is dat een start aan de lier ongeveer slechts 25% tot 35% kost tov de startprijs met een sleepvliegtuig. Zo leert de ervaring uit andere vliegclubs, binnen en buitenland, dat een lierstart aan de eigen leden tussen 5 en 12 euro aangeboden wordt, waar een sleepstart tussen 25 en 35 euro schommelt. Dit prijsverschil valt voornamelijk te verklaren in het feit dat een lierstart merkbaar minder brandstof verbruikt, tussen 0,5 en 1 liter gemiddeld, en dat er goedkopere brandstofsoorten gebruikt kunnen worden (LPG, mazout). Waarom wordt er dan nog gesleept kan je je afvragen. Toch zijn er een aantal eigenschappen en situaties waarin een sleepstart interessanter is dan een lierstart, ondanks de hogere startprijs. Zo kan men met een sleepstart, in samenspraak met de sleeppiloot, zelf bepalen waar men gelost wordt en op welke hoogte, en zo meer kans hebben om thermiek aan te pikken voor een lange (overland)vlucht. Met een lier komt je steeds op dezelfde plaats los, of je daar nu thermiek hebt of niet. Ook de ontkoppelhoogte is variabel in functie van de windsterkte, gewicht zweefvliegtuig en lengte van de beschikbare kabel. Om te lieren moet het vliegveld zo ingericht zijn dat het uitrollen van een lange ka-

bel mogelijk is. Op vliegvelden met een beperkte oppervlakte is dit niet steeds mogelijk, maar daar kan een sleepstart dan weer wel. Ook bij een buitenlandse landing op een ander vliegveld is een sleepstart interessant om je weer terug naar het thuisveld te laten vliegen. Samengevat kan men stellen dat lieren een prima startmethode is voor opleiding, waar veel starts en landingen maken belangrijker is dan lange vluchten maken, alsook op thermiekloze (winter) dagen waar men op een budgetvriendelijkere manier de vliegconditie op peil kan houden. Ook het feit dat een lierstart zo goed als geen geluidshinder met zich meebrengt is geen te onderschatten aspect naar de omwonenden van het vliegveld toe. Voldoende redenen dus om toch eens na te denken of lieren zou kunnen op Goetsenhoven ...

Lieren op Goetsenhoven, het is geen nieuw idee, want het kwam zo gemiddeld 1 keer per jaar wel eens ter sprake tussen pot en pint in ons clubhuis. Onmogelijk was bijna steeds het sluitpunt van de gesprekken met redenen als; te klein vliegveld, te lage ontkoppelhoogte, problemen met de kruispiste, interactie met motorvliegtuigen, krijg hier maar eens een lier, waar gaan we die lier stallen, etc. Nuja, niets is onmogelijk en problemen zijn er om opgelost te worden, maar veiligheid moet wel een belangrijke vereiste en belangrijk aandachtspunt blijven. Tijd, kennis en experiment hebben wel een aantal oplossingen geboden. De situatie van onze club wat hangaars betreft evolueerde van 1 hangaar (naast die van de motorsectie), waar alles ingepropt diende te worden, naar een bijkomende hangaar en het gebruik van de militaire Zuid-

loods. Enkele jaren geleden kwam in de lierteknik ook een nieuw gegeven; de nylon Dyneema kabel. Het gebruik van deze kabel in plaats van de veel zwaardere klassieke staalkabel maakt dat in eenzelfde situatie hogere ontkoppelhoogtes bereikt kunnen worden. Door de lierstages in verschillende andere vliegclubs nam onze concrete kennis over het lieren toe. Tegelijk kwamen we in contact met mensen die al jarenlang lieren waarmee we verschillende open gesprekken hadden over onze eigen concrete vliegveld situatie, en dit brengt nieuwe inzichten en ideeën. Tenslotte kom je op het punt dat een veilige realisatie van het idee mogelijk wordt geacht en dat enkel een feitelijke test sluitende antwoorden kan geven op de vragen.

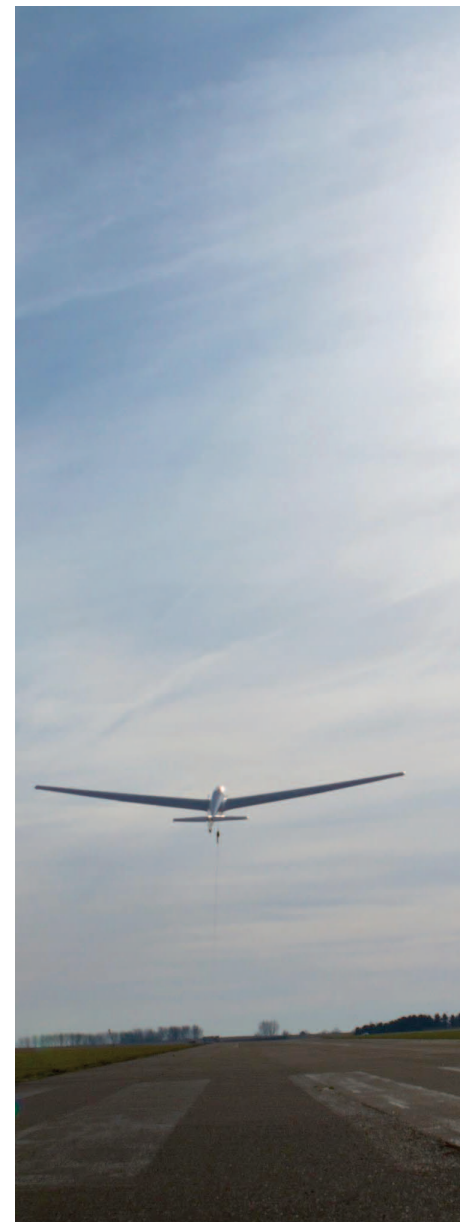
Daarom werd in het voorjaar 2012 het idee om een liertest te organiseren op ons vliegveld goedgekeurd in het zweefbestuur. Als eerste stap ging ik meteen op zoek naar mogelijkheden om ergens een lier te kunnen huren, inclusief liermannen om de lier te bedienen. Je kan wel bedenken dat de mogelijkheden hier niet overdadig voor het rapen liggen, maar na wat zoeken en enkele gesprekken had ik de zweefclubs van Terlet (NL) en Zutendaal bereid gevonden om mee te denken en hun lier voor een periode van 3 weekends buiten het seizoen te huren. Er werd afgesproken om 3 weekends in februari te lieren.

Na afwegen werd besloten om de plannen verder te zetten met de lier van Zutendaal. Transport voor de lier diende nog geregeld te worden en een extra verzekering. Na een lange zoektocht werd een transportfirma bereid gevonden om de lier met een dieplader te verplaatsen. Net voor de start van

de winter werd er met enkele liermannen van Zutendaal de situatie op ons vliegveld ter plaatse bekeken. Er werd afgestemd per runway waar de lier zou staan, en hoe de startplaats zou ingericht worden. Ook voor het kruisen van de dwarspiste werden afspraken gemaakt om maatregelen te treffen opdat de kabel niet beschadigd zou worden. Tenslotte dienden we ook nog een systeem te voorzien om de lierkabels weer uit te rijden. Tijdens de wintermaanden werd er goed nagedacht hoe we deze euvels het best zouden aanpakken, het nodige materiaal bijeengezocht en hard gewerkt om deze dingen tijdig klaar te krijgen. Ook het nodige papierwerk vergde wat tijd en spanningen; een dossier voor de test diende opgesteld en goedgekeurd te worden door DGL, goedkeuring te vragen aan het leger om te lieren op Goetsenhoven en NOTAM's op te stellen ivm een veiligheidssperimeter in de lucht voor de lierkabel. Daarnaast werd er het nodige briefing materiaal opgesteld en verdeeld binnen de zweef- en motorsectie ivm de procedures die gehanteerd zouden worden tijdens het lieren en hoe de interactie met motorvliegtuigen op en rond het vliegveld zou moeten verlopen.

Eindelijk was het zover, zaterdag 9 februari, eerste lierdag op Goetsenhoven. Hier hadden we al enkele maanden naar toegewerkt en nu stond de lier er eindelijk. Het was rustig weer, weinig wind maar een sneeuwzone kwam even de pret verstoren en hield zo de spanning er wat langer in. Maar dan was het zover, Piet bereikt met de eerste vlucht op Ka8 320 meter. Met de tweede vlucht, ook Ka8 bereikte ik 300 meter. De systemen die we uitgewerkt hadden bleken hun werk te doen, en dus konden we starten met de lesvluchten.

Uiteindelijk hebben we 5 van de 6 geplande vliegdagen kunnen benutten. Totaal werden 140 lierstarts gemaakt, voornamelijk met Ka8 en Ask13. De pistes 06, 24, 17 werden gebruikt, telkens ongeveer 750 meter kabellengte. Enkele vliegdagen hadden geen wind, andere matige en sterke wind; hierdoor hebben we de impact van wind op ontkoppelhoogte kunnen ervaren. Zonder wind lagen de ontkoppelhoogtes tussen 250 en 300 meter. Met sterke wind kon met Ka8 500 meter hoogte gehaald worden, met Ask13 400 meter. Er werden geen incidenten of accidenten gerapporteerd. Het lierbedrijf verliep over het algemeen vlot, en de veiligheidsprocedures werden algemeen goed nageleefd.



Ook het kabelgeleidingssysteem over de baankruising deed wat ervan verwacht werd, al hebben we wel geleerd dat hier nog verbeteringen kunnen aangebracht worden. Het lieren zelf alsook het uitrijden van de kabels vormde geen hinder voor het andere vliegverkeer. Ook omgekeerd vormde het andere vliegverkeer geen hinder of beperkingen tov het lieren. Gebleken is dat door het opstellen en respecteren van duidelijke procedures beide activiteiten naast elkaar kunnen opereren, net zoals dit het geval is op andere vliegvelden in binnen en buitenland. Het is wel zo dat het lieren meer organisatie vergt op de startplaats, en ook arbeidsintensiever is doordat de gelande toestellen meteen van de baan geëvacueerd dienen te worden en de lierkabel telkens weer uitgereden dient te worden. Daar tegenover staat wel een goedkopere startmethode. Tenslotte is het ook wenselijk om na te gaan welke mogelijkheden er bestaan om iets meer kabellengte te bekomen, zodat lesvluchten ook met windstil weer meer werkhoogte kunnen bekomen.

Het waren drie leerrijke en leuke weekends waarop heel wat leden van het lieren hebben kunnen proeven, of zelfs de toekenning van lierstartmethode op hun vergunning hebben kunnen bekomen. Graag wil ik iedereen bedanken die meegeholpen heeft tijdens deze testweekends, en tijdens de lange voorbereiding om deze liertest tot stand te brengen. Wat lang als onmogelijk werd beschouwd, is dankzij deze samenwerking toch mogelijk gemaakt. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

**Sébastien Mathieu**

## **To “lier” or not to “lier”...**

Bijna 4 jaar geleden heb ik voor het eerst mijn liervergunning behaald in het Duitse Laucha. Toen ben ik met de club van Schaffen (DAC) op paasstage geweest tijdens de 2<sup>de</sup> week van de paasvakantie. Guy Piccart die bij ons tijdens de lierweekends een aantal keer geweest is als lierman in opleiding heeft mij toen gelost op de lier. Ondertussen was mijn liervergunning al lang weer verlopen bij gebrek aan mogelijkheden om te lieren. Gelukkig bood de kans zich nu aan om op eigen vliegveld ook eens te lieren!

Op 9 februari was het dan zover: de eerste vliegday met de lier. Bij de opstart van die eerste dag had ik weinig ambitie. Als ik enkele dubbelstarts kon maken doorheen de lierweekends en ik beleefde er plezier aan was ik al tevreden. Zeker met de sneeuw die net voor de aanvang van de activiteiten opeens kwam opsteken. Natuurlijk werden mijn ambities na lierstart nummer 1 al snel bijgesteld. Na snel even te rekenen hoeveel starts ik kon maken op de 3 lierweekends, wist ik dat het niet onmogelijk was om mijn liervergunning opnieuw te halen. Zo gezegd, zo gedaan...

Het eerste weekend goed ingezet met 3 vluchten op 2 dagen. Meer was onmogelijk ook al hebben we allemaal heel hard samengewerkt om het hele liergebeuren vlot te laten verlopen. Moe, maar voldaan konden we uitkijken naar het volgende lierweekend. Het middelste weekend was (voor mij) minder productief. Eén van de 2 dagen niet tot op het vliegveld geraakt omdat het mijn verjaardag was en op dag 2 spijtig genoeg maar aan 1 vluchtje gemaakt, maar ik merkte toch dat het starten aan de lier steeds beter ging, dus er was nog steeds hoop om op ons vliegveld weer solo te geraken aan de lier. Weekend drie was het “weekend des oordeels”: zou ik terug solo geraken aan de lier of niet? Het leek bijna of een deel van de leden het lieren al beu was, want wonder boven wonder slaagde ik er de laatste lierday in om heel wat starts te maken en ook weer solo te gaan op de lier. Hoewel ik bijna 4 jaar geleden al eens solo ben gegaan, was dit toch weer een onvergetelijke ervaring. Op Goetsenhoven lieren is tot op de dag van vandaag nog steeds een bijzonderheid en ik was best trots op mezelf dat ik het lieren weer onder de knie had.

Hopelijk krijgen we in de 2<sup>de</sup> week van de paasvakantie goed weer in het Duitse Wershofen zodat ik tijdens ons lierkamp daar nog wat meer solo lierervaring kan opdoen, want ik heb de smaak weer goed te pakken!

**Sophie Vandewalle**

# Lieren in de club zeilvliegen

## <<De Wouw>>, vóór wereldoorlog II

In de beginjaren van onze club, bezat onze club geen tweezitter. Hoe leerde men dan eigenlijk vliegen op ons vliegveld?

De eenzitter (Schulgleiter of vliegende balk) werd met een koord bevestigd aan een auto met een afneembaar dak. Achteraan zat de instructeur en die schreeuwde wat de leerling moest doen, stick naar....voetenstuur..... . Naargelang de vooruitgang van de leerling begon de auto sneller te rijden tot het toestel geen grond meer raakte.

Enkele jaren later gingen de leden over tot de bouw van een eerste lier. Hiervoor gebruikte men het onderstel van een Ford T. Eén van de twee achterste wielen demonteerde men en plaatste er een velg op. Dus een wiel zonder band. Hierop liep een kabel waaraan het zweeftoestel werd vastgemaakt.

De tweede lier werd gemaakt door Robert Vergne. Hij werd clublid in 1935. Op 3 januari 1990 ben ik bij hem thuis in Vilvoorde een interview gaan afnemen. Van dit gesprek zal ik enkel het hoofdstuk lier weergeven.

*Deze lier werd gemaakt omdat de eerste niet sterk genoeg was.*

*De tweede lier heb ik gemaakt van de auto van dokter Noel, hij was de arts van de Citrique. Het was een Buick zescilinder. Wij hadden er de boîte uitgebroken, een opening in gesneden en er een pignion opgelast. Omdat ik de zoon was van een garagist, hebben de lier volledig zelf gemaakt, op de pignion na.*

*Die werd vervaardigd bij de firma Electrique op de Boulevard du Midi in Brussel.*

*Aan de lier hebben wij de ganse winter gewerkt.*

*Er was geen toerenteller op de lier. Ik had wel iets gemaakt om de druk op de kabel te meten. De bedoeling was om de piloot de lier te laten bevelen. Door een systeem duwde de kabel op een cilinder met een manometer erop. Dit laatste apparaat heb ik in het suikerfabriek gaan halen. In die tijd kon je er krijgen wat je nodig had.*

*De bedoeling was om het zweeftoestel zo hoog mogelijk te krijgen. De piloot vloog op zijn snelheidsmeter, zijn enigste instrument. De kabel werd aan de zwever vastgemaakt aan een haak die men kon openen dmv een handvat, bevestigd aan de stuurknuppel..*

*Als de lierman stopte met trekken, viel de kabel er uit. De lierman moest er ook voor zorgen dat het toestel niet overtrok.*

*Maar normaal trok de lierman zo hard hij kon om zo hoog mogelijk te geraken. Als de zwever bijna boven was, verminderde de lierman het toerental.*

*Ik denk dat wij een hoogte haalde tussen de 100 – 150m. Als je hoog genoeg waart, kon je twee linkerbochten maken en landen. Van thermiek te vliegen was geen sprake, want wij kenden dat fenomeen niet.*

*De lier stond meestal opgesteld waar nu ons clublokaal staat. Wij vertrokken waar de schapenstal stond van Pier Symons (RWY17). De schaats van het zweeftoestel stond op een plank, ingewreven met bruine zeep.*

**Theo Stockmans**



De eerste lier, gebouwd op het onderstel van een Ford T

# Halloweenwandeling 10 november '12



## Full house voor de halloweenwandeling

Enkele maanden geleden kwamen we (de jeugd van de club) terug op het idee om een Halloweenwandeling te organiseren. Ik ga hier geen hele uiteenzetting geven over de voorbereidingen, want daar is deze keer heel wat meer tijd ingekropen dan vorige jaar. Omdat we iets meer wilde doen dan vorig jaar (lange saaie wandeling), wilden we proberen om ook voor animatie te zorgen tijdens de wandeling. De wandeling begon met een griezelverhaal vertelt bij een kampvuur op het heliplatform door Siggie en vervolgde zich dan over de

verlaten brug van de E40 richting Outgaarden. Met twee kettingzagen, wat vuur, enkele bommetjes, rooktabletten én natuurlijk het nodige vocht probeerden Maarten, Siggie, Jeremy en ikzelf onderweg ook nog voor de nodige animatie te zorgen terwijl Ruben en de (andere) meisjes (Julie, Astrid en Ann) in de bar alles in goede banen leidden en zorgden voor de heerlijke spaghetti in hun 'nogal speciale' kostuums. De rest van de mannen trotseerden de koude en zorgden voor de refueling en animatie van de wandelaars onderweg en op

het keerpunt. Aan de reacties te horen denk en hoop ik dat iedereen er evenveel van genoten heeft als wij zelf en wie weet komt er volgend jaar een nog veel betere en griezeligere editie! Bedankt aan iedereen die zich voor 200% heeft ingezet de dag zelf en de weken voordien, en natuurlijk ook aan alle deelnemers die mee hebben bijgedragen aan de geweldige avond! Alle commentaren en tips zijn natuurlijk nog steeds meer dan welkom. Tot volgend jaar!

**Senne Vandenputte**

## Buitenlanding motortoestel

Op zondag 11 november 2012, maakte Wim Depeuter, motorsectie, een geslaagde noodlanding met zijn toestel, een Rockwell Commander 112A (OO-VGV). Wegens een motorpanne zette hij het toestel neer in het verlengde van RWY 24 (EBTN), tussen de Wulmersumsesteenweg en de spoorweg. Verschillende clubleden konden de laatste meters van zijn "final" zelf meemaken. De piloot was niet gekwetst, het toestel is totaal verloren.

**Theo Stockmans**



# Pilot for a day – 2 maart 2013



Het zag er naar uit dat het een zeer triestige 'Pilot for a day' zou worden ... De temperaturen lagen nog rond het vriespunt, dus niet meteen aangenaam om een dag buiten te staan. Bovendien waren er – op het moment dat ik de werkljst opstelde - slechts 7 deelnemers ingeschreven. Aan het succes van de vorige edities moest vroeg of laat een einde komen ... of toch niet?

De reclamecampagne verliep zoals anders. Op een woensdagnamiddag gingen Senne en ik het reclamepaneel op de Hannuitsesteenweg plaatsen en de perstekst werd zoals gewoonlijk uitgestuurd. Een perstekst over de liertest op het vliegveld, met daarbij 'sluikreclame' voor de 'Pilot for a day' en het zweefvliegkamp. Is het door deze reclame, door de website, door mond aan mondreclame... ik weet het niet, maar vanaf dan kreeg ik wel elke dag een nieuwe inschrijving in mijn mailbox!

Op een week tijd gingen we van 7 naar 22 inschrijvingen! Zelfs nadat al het drukwerk klaar was en het inschrijvingsformulier van de website was gehaald kregen Johan en ik nog telefoon van mensen die wilden deelnemen! Het zag er naar uit dat ook deze derde editie een succes zou worden. 'Pilot for a day' is echt een goede formule om jongeren te laten kennis maken met onze zweefvliegsport!

Met de werkljst ging het ongeveer zoals met de inschrijvingen ... aanvankelijk niet zo

veel helpende handen op de lijst, maar wanneer uiteindelijk toch ieder zijn taakje van altijd op zich nam, kon de organisatie van deze dag weer draaien zoals bij de andere edities.



*Alle deelnemers in het briefinglokaal.*

Op zaterdag was ieder dus op post om de 'piloten voor één dag' te ontvangen. Onthaal met bestelling van broodjes, aankoop van tickets in de bar en dan van start in het briefinglokaal. Na de praktische info betreffende lidgelden, medische keuring van Johan kwamen Julie en Maarten getuigen over hun opleiding tot de eerste solo vlucht, en hoe het daarna verder gaat. Het feit dat de 'jeugd' vol vuur en passie vertelt over hun hobby werkt zeer aantrekkelijk. Het feit dat we toch heel wat jeugd in onze club hebben en de goede sfeer die er heerst is voor andere jongeren ook een stimulans om voor onze club te kiezen.

Dus na deze 'ambiance' tijdens de lunch waren we klaar om aan het 'échte' werk te begin-

nen. De simulator werd klaargemaakt, en ondertussen waren de K13 en de Bergfalke klaar om in piste gezet te worden. Eén groep ging met Nathalie mee voor hun 'eerste lesvlucht' de andere groep ging met mij mee om in de flightimulator kennis te maken met 'stick en voet'. Er werd vlot doorgeschoven, op de piste verliep alles veilig en vlot met als resultaat allemaal tevreden deelnemers. Dank hiervoor aan alle helpende handen!

In het clublokaal werd nadien nog even nagepraat met ouders die van hun deelnemende zoon/dochter al de vraag hadden gekregen 'mag ik lid worden?' of 'mag ik deelnemen aan het zweefvliegkamp?'. Zo zijn er ondertussen al weer enkele nieuwe jongeren ingeschreven – als lid, en ook voor het zweefvliegkamp- zelfs jongeren die niet op de pilot for a day aanwezig waren.

Leden en ambiance genoeg ... als we nu nog het goede weer te pakken kunnen krijgen zijn we vertrokken voor een (hopelijk) cumulus-overgoten zweefvliegseizoen. Ik kijk er alvast samen met jullie naar uit

**Koen Pierlet**

# Milieu

Dit jaar, in april, zullen de saneringswerken starten op ons vliegveld. Een uitgebreid artikel vinden jullie elders in deze Cumulus. Er is een planning opgesteld (zie elders). Maar in functie van het weder, kunnen de data aangepast worden. De volgorde van de uit te voeren werken blijft wel behouden.

Op donderdag 28 februari heeft een onderaanneming van Eandis, een verzwaring van ons elektriciteitsnet komen uitvoeren.

Het verloop der werken:

- › afkoppeling dunne kabel boven aan de paal (clublokaal)
- › afkoppeling dunne kabel aan Hannuitsesteenweg
- › aankoppeling dikke kabel aan Hannuitsesteenweg
- › afkoppeling dunne kabel in zekeringkast bierkot
- › aankoppeling dikke kabel in zekeringkast bierkot
- › plaatsing nieuwe zekering in zekeringkast bierkot (sterkte= 40A 3 fasen)
- › aankoppeling dikke kabel aan paal (clublokaal)
- › plaatsing dunne kabel tussen paal clublokaal en paal loods privé zwevers

Ons volgend werk is nu deze sterkere stroom in de loods zuid brengen. Als er clubleden zijn die hier “verstand” van hebben, laat het mij maar weten. Hoe sneller, hoe liever.

Dit was weer een aflevering in het behalen van onze milieuvergunning, langzaam maar zeker.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**



*De aansluiting van de nieuwe electriciteitskabel*



*De oude electriciteitskabine op de parking werd ontmanteld en kan nu door de club gebruikt worden*

## Sanering start binnenkort

Deze dreiging hing al jaren boven ons hoofd. Reeds meer dan 10 jaar bestond er een dossier ter sanering van het militaire vliegveld. De militairen werden ook verplicht zich in regel te stellen met de milieuwetgeving en ook andere clubs werden hiermee geconfronteerd. Wij konden zolang de sanering afhouden

omdat de militairen meegingen in onze redenering: zolang de militairen niet saneren moet de Wouw ook niets doen.

Een aantal jaren geleden in het kader van een milieuaanvraag voor de vliegactiviteiten van de Wouw werd een eerste stap gezet met

de vernieuwing van het fuelpatform. Na een positief advies van stedenbouw, milieuadvies en brandweer en ook het leger kwam er het huidige platform dat aan de laatste eisen qua milieueisen voldoet (kostprijs ca 50.000 €). Vorig jaar kwam dan van het leger de melding dat ze een openbare aanbesteding

zouden uitschrijven voor de sanering van het militair domein.

Tijdens één van de vroegere besprekingen was reeds uitgemaakt dat wij de sanering van de vervuiling aan het clubhuis zouden moeten bekostigen daar het nagewezen was dat dit duidelijk te maken had met onze tank activiteiten. De proefboringen en het beschrijvend onderzoek voorafgaand aan de sanering zelf waren door het leger voor hun rekening genomen. Met het leger werd eveneens afgesproken dat de geïnteresseerde firma's die de site kwamen bekijken, ook aan ons zouden voorgesteld worden. We zouden op deze manier proberen de kosten te drukken door werfkosten en zo verder slechts één maal te hebben. Uiteindelijk werd de sanering door het leger toegewezen aan Mourik NV. Andere firma's haakten af zowel voor het militaire gedeelte als ons gedeelte.

Op woensdag 13 februari 2013 had er dan een startvergadering plaats met alle betrokken partijen: het leger, Mourik NV, Rimeco en

de WOUW. Mourik NV zal de saneringswerken uitvoeren en Rimeco zal de controles doen en het eindverslag schrijven.

Het werk zal als volgt uitgevoerd worden: eerst worden de 2 oude tanks gereinigd. Daarna zullen deze uitgegraven en afgevoerd worden. Vervolgens zullen uitgravingen in sleuven gebeuren ten einde het clubhuis zoveel mogelijk van schade te behoeden. Deze sleuven worden ook zo snel mogelijk opgevuld met zuivere grond.

Hoever wordt er gegraven? Dit is afhankelijk van de metingen, is wettelijk bepaald tov wat men de achtergrond waarde noemt, men gaat echter nooit verder dan tot tegen het clubhuis.

Om het clubhuis nog beter te beschermen zullen wij , en met wij bedoel ik de leden van de Wouw, het weekend voor de werken aanvangen in het clubhuis stutten aanbrengen op bepaalde plaatsen. Het clubhuis zal dan tijdelijk in de "hangaar Zuid" worden ondergebracht.

Officieel gaat men op het militair domein van start op 22 april en zal met het kuisen van de tanks bij ons gestart worden op 13 mei, de week erna zou dan de ontgraving doorgaan en zou op 25 mei beëindigd zijn . De planning zou kunnen wijzigen door weersomstandigheden.

We zullen proberen de hinder tot een minimum te beperken aangezien ook de plaats waar de oude stookolietanks van "hangaar zuid" gesaneerd moeten worden waarschijnlijk vanaf 13 mei tot 20 mei.

Kostprijs voor dit alles wordt geraamd op 30.000 € wat minder is dan voorzien, maar wat sterk kan oplopen indien de vervuiling zwaarder is dan bleek uit de proefboringen of een andere reinigingstechniek zou moeten toegepast worden.

Een woord van dank wil ik zeker richten tot de mensen van het leger en in het bijzonder naar Adjudant Fréson voor de goede en open samenwerking.

**Rudi Coomans**

## Geplande saneringswerken

Werken	Mei 2013					
	13	17	21	22	23	24
Proefsleuven voor kabels en leidingen		x				
Reinigen en ontgassen tanks en ondergrondse leidingen	x					
Ontgraven en afvoeren van twee tanks			x			
Uitbraak & afvoer ballastplaten onder de tanks			x			
Ontgraven en afvoer verontreinigde grond				x	x	
Aanvullen met aanvulzand				x	x	
Aanvullen met teelaarde						x
Opkuisen werf						x

# Theorielessen

In oktober is het begonnen, de theoretische lessen zweefvliegen. We hebben tien zondagen elke zondagvoormiddag in de les gezeten. Sommige lessen waren al wat moeilijker dan de andere, en de ene al een beetje serieuzer dan de andere. We hebben ons toch elke les wel geamuseerd. Vrijdagavond was het zover, het gevreesde exa-

men. Het begon al goed, we kwamen aan en de verwarming wou niet meewerken en die hadden we toch zeker nodig bij het koude weer. Na een beetje geprutst te hebben, heeft Rudi de verwarming dan toch aan de praat gekregen. Na een half uur wachten zijn we dan aan het examen begonnen, de ene al met wat meer stress dan de an-

dere. Na een hele tijd in spanning te hebben gewacht kregen we het nieuws dat iedereen geslaagd was. Dit hebben we uiteraard goed gevierd samen met Ann haar verjaardag.

**Astrid Coomans**

## Diamanten leden

Op17/03/13

Naam	Doelvlucht 300km	Afstandsvlucht 500km	Hoogtewinst 5000m
ARSTILA Kai	X*	X*	
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	X*	
VANOSMAEL Piet	X		

\* moeten nog gehomologeerd worden

## Activiteiten waaraan jullie hadden kunnen deelnemen

Periode februari - maart 2013

Datum	Plaats	Activiteit
02 februari	Oostmalle	Symposium Liga
09 februari	clubhuis	Algemene vergadering sectie zweefvliegen
23 februari	Tienen	Restaurantdag burgemeester Logist
02 maart	clubhuis	Algemene vergadering club
09 maart	Tienen	Restaurantdag schepen Grootjans
09 maart	clubhuis	Les luchtruim
20 maart	Tienen	Concert Luchtcomponent tvv 't Prieeltje
22 maart	Tienen	Vleugeluitreiking

In deze periode kwamen daar nog vergaderingen bij voor de Liga (Antwerpen), Tiense Sportraad (Tienen), de Belgische Zweefvliegfederatie (Brussel) en het milieu (Goetsenhoven).

**Theo Stockmans**

# Integraal Reddingsysteem

Zoals velen weten is mijn zwever, de TST-14 M Bonus uitgerust met een reddingsparachute. En zoals alle parachutes moet ook deze periodiek nagezien worden.

Omwille van de grootte (66 m<sup>2</sup>) en de bediening (raket) moet hij terug naar de fabriek.

De demontage ging ondanks geen enkele beschikbare handleiding tamelijk vlot. Foto's zorgden ervoor dat we alles later terug op zijn plaats zouden krijgen. Enkele weken na verzending was de post reeds terug met onze grote paraplu. Alhoewel, die 66 m<sup>2</sup> zitten met 8 ton druk in een pakje van amper 28 x 16 x 41 cm samengeball. Dat is niet groter dan uw eigen persoonlijke parachute. Ook de raket, die slechts 0,6 seconden brand, is vernieuwd.

Het weer speelde ons nog enkele weken parten maar dan was het zover. Zaterdag 16 maart gingen we monteren. Hendrik, mijn collega monteur zou me bijstaan. In zijn, identieke, zwever moet dit namelijk ook gebeuren.

Remorque in een betere positie gebracht. Zwever eruit gehaald. Extra licht georganiseerd. Parachute en gereedschap ter plaatse gesleurd. Motorcompartiment opengemaakt. Daar zaten dan de ruimtes waar alles moest gebeuren.

Eerst moest de parachute zelf in de romp geplaatst worden. Staal-kabeltje (bovenkant van de parachute) en kevlar strap (onderkant van de parachute) mooi naar de linkerzijde.

Eerste probleem : de zak waarin de parachute zit moet aan het frame bevestigd worden. Een parachute in een zak werkt namelijk niet. Dit is met een stalen kabeltje dat door gaten in het tussenschot gevoerd wordt. Na een drietal pogingen zat de parachute vast in de zwever.

Dan de montage van de stuwra-

ket. Deze is samen met de bedieningskabels 1 ondeelbaar geheel van ruim 2,5 m lang. Voorzichtig moeten die 2 kabels via bochten door grote en minuskule openingen gevoerd worden naar de pilootplaatsen. Daar werden de handvaten er weer aangezet en op de romp vastgemaakt. Last but not least werd de rakethouder tegen de tussenwand vastgeschroefd. Nu nog het stalen kabeltje van de raket verbinden met het stalen kabeltje van de parachute. En de kevlar strap van de parachute met een stalen ring verbinden met de straps in de zwever. Alles met snelbinders mooi vastgemaakt en dan: LAAT-STE CHECK.

Tot mijn grote verbijstering schuurde de bedieningskabel van de raket tegen de bediening van het hoogteroer. Een kleine inschatting leerde mij eveneens dat dit euvel alleen zou op te lossen zijn door alles compleet weer te demonteren. Tenzij ... ik de bediening van het hoogteroer losmaakte. Zogezegd, zogedaan.

Maar pech komt nooit alleen. Bij het wegnemen van de verbindingbout vielen er tot mijn grote verbijstering twee onooglijke rondelletjes in de buik van de TST. Maar ja, gedane zaken nemen geen keer. Rondelletjes opgevist, bedieningskabel juist geplaatst en ... Time Out. Nu nadenken. Hoe plaatst men een bout door een vork en kogelgewricht met weerszijden dit kogelgewricht twee minuskule rondelletjes, 50 cm diep op de bodem van een ruimte van

15 x 40 cm reeds gevuld met een raket.

Oplossing: Bout half in vork, rondelletje met tangetje over bout mikken (OK na 3 pogingen), Bout doorduwen, Bout terughalen, Op de tast kogelgewricht tussenbrengen en bout doorduwen, bout half terughalen, 2de rondelletje op tape plakken, 1 persoon de vork naar de zijde opspannen, 2de persoon rondelletje op de tape voor de opening brengen en met schroevendraaier op zijn plaats proppen, Bout doorduwen, tape wegscheuren, moer en splitpen aanbrengen.

Met een kalmte waar de beste Zen-leraar een tien voor zou geven zijn we erin geslaagd. En met het zweet nog op het voorhoofd konden we inpakken. Missie geslaagd. De tweede parachute zal sneller gaan. De OO-F51 is klaar voor het nieuwe seizoen.

Many Happy Landings.

Technische gegevens:

Merk: Sratos07

Type: Magnum 450 speed soft pack

Totale raket pulse: 0,303 kNs

Activatie: mechanisch

Brandtijd: 0,57 s

Parachute belading: 475 kg

Max snelheid bij opening: 260 km/u

Gewicht: 10,5 kg

Afmetingen: 280 x 160 x 410 mm

Openingstijd canopy: 3 s (met sleider)

Max overload: 32 kN

Daalsnelheid: 6,2 m/s

Oppervlakte: 66 m<sup>2</sup>

**Jan Hendrickx**



Het reddingssysteem ingebouwd in de TST14

# Vluchtplan

Volgens de luchtvaartreglementering is het nog steeds verplicht om bij vluchten naar het buitenland een vluchtplan in te dienen. Ook voor zweefvliegers.

Tot 2 jaar geleden werd dit in de praktijk zelden of nooit gedaan, maar door het toegenomen gebruik van transponders in zweefstoestellen kan de luchtvaartpolitie makkelijker controles uitvoeren, en werden reeds verschillende 'overtredingen' vastgesteld.

Het opmaken en indienen van een vluchtplan is op zich niet zo moeilijk eenmaal je weet hoe dit moet. Dankzij de FPL module op de Belgocontrol website is het zelfs mogelijk om op voorhand een aantal templates te maken zodat je voor je vlucht enkel het juiste vliegplan moet selecteren en doorsturen. Alvorens je via de website een vluchtplan kan aanmaken dien je wel een login aan te vragen. De bevestiging daarvan kan een paar dagen duren, dus wacht niet tot op het laatste moment om zo'n login aan te maken.

<http://www.belgocontrol.be/belgoweb/publishing.nsf/Content/Operational>

In de AIP, onder ENR 1.10, vind je de volledige uitleg over hoe je een vluchtplan invult. Hieronder geef ik een korte samenvatting voor zweefvliegers...

Een vluchtplan moet ten laatste 30 minuten voor vertrek doorgestuurd worden, en ten vroegste 120 uur voor aanvang van de vlucht.

## Inhoud van het vliegplan

Het vluchtplan moet volgende informatie bevatten:

**Field 7: Aircraft Identification** – dit is de immatriculatie van het toestel, bijvoorbeeld *OOYDV* of *D6925*

**Field 8: Flight Rules/Flight Type** - *V* voor VFR en *G* voor General Aviation

**Field 9: Number Type/Wake** - *1* voor 1 toestel op dit vluchtplan, gevolgd door *ZZZZ* voor het vliegtuigtype. Dit zal dan later in Field 18 gedetailleerd moeten worden. Bij wake turbulence category vullen we *L* in, omdat ons toestel niet zwaarder is dan 7 ton.

**Field 10: Equipment** – Hier vullen we in welke navigatieapparatuur er aan boord is. Voor een

zwever hebben we over het algemeen de keuze uit volgende mogelijkheden:

- N – wanneer er geen enkel elektronisch navigatiehulpmiddel aan boord is
- G – wanneer je over GPS beschikt
- V – wanneer je een VHF radio aan boord hebt
- Y – wanneer je VHF radio ook over 8,33khz channel spacing beschikt

In het 2<sup>e</sup> deel (SSR) vul je in of en welk type transponder aan boord is. ADS laat je leeg:

- N – wanneer je geen transponder hebt
- C – wanneer je een mode A/C transponder aan boord hebt
- S – wanneer je een mode S transponder aan boord hebt

**Field 13: Departure and EOBT** – In ons geval is dit *EBTN* voor een vertrek vanuit Goetsenhoven, gevolgd door het geplande uur van vertrek in UTC tijd. In de zomer is dit dus de lokale tijd -2 uur. Bijvoorbeeld bij een voorzien vertrek om 12u 's middags, vul je *1000* in (10u UTC).

**Field 15: Speed/Level** – Hier vul je de de geschatte overlandsnelheid in, voorafgegaan door *K* (km/u). Bij een overlandsnelheid van 70km/u is dit bijvoorbeeld *K0070*. Bij level zet je *VFR*.

**Route description** – hier vul je je keerpunten in. Dit kan de plaatsnaam van je keerpunt zijn, of de GPS coördinaten in graden en minuten (bijvoorbeeld *5001N00458E*)

**Field 16: Destination and EET** – De bestemming, normaal gezien opnieuw *EBTN*, gevolgd door de geschatte vluchtduur. Neem deze tijd maar voldoende ruim, best is deze zo te plannen dat deze ongeveer samenvalt met sunset. Bij *ALTN1* en *ALTN2* kan je eventuele 'alternates' invullen, maar als zweefvlieger kan je deze leeg laten.

**Field 18: Other info** – hier vullen we alle andere belangrijke informatie in:

Aangezien we in Field 9 als vliegtuigtype *ZZZZ* ingevuld hebben, moeten we dit hier specificeren. We gebruiken hiervoor de code *TYP/* gevolgd door het toesteltype. Bijvoorbeeld: *TYP/GLIDER ASW19*

We vullen hier ook de geschatte vluchttijd in voor elke overschrijding van internationale grenzen, na de code *EET/*. Bijvoorbeeld: *EET/EHAA0130 EDGG0200 EHAA0300 EBBU0330*. De te gebruiken codes zijn:

- EHAA voor Nederland
- EDGG voor Duitsland

LFFF voor Frankrijk (Paris FIR)

LFEE voor Frankrijk, ten zuiden van Luxemburg (Reims FIR)

EBBU voor België

Het is belangrijk om de tijden hierin ruim genoeg te schatten, aangezien je ook op dat ogenblik aan de grens verwacht wordt. Ben je te vroeg, is dat niet meteen een probleem, maar ben je te laat, kan dit in het slechtste geval het opstarten van zoekacties veroorzaken. Het is daarom belangrijk om tijdens de vlucht eventuele afwijkingen van je vluchtplan door te geven aan Brussels Information of de lokale tegenhanger.

Brussels Information en hen te vragen om je vluchtplan te activeren. Vermeld ook hier weer je immatriculatie, punt van vertrek en punt van aankomst zoals opgegeven in het vliegplan, en de tijd waarop je opgestegen bent (in UTC!). Daarna kan je de frequentie van Brussels Information weer verlaten om naar de overlandfrequentie over te schakelen, maar vergeet dit niet te vertellen aan Brussels Information, zodat zij weten dat je niet meer bereikbaar bent.

Wanneer je de grens oversteekt, contacteer je Amsterdam Information, Paris Information of Langen Information (Duitsland), en geef je hen

de tijd waarop je de grens zal overvliegen. Is deze tijd vroeger dan de in het vluchtplan opgegeven tijd, is dat geen probleem. Ben je echter later dan voorzien, is het best dat je dit even meldt (dit kan zowel aan Brussel, of het volgende land dat je binnenvliegt) zodat men op de grond weet dat je later zal zijn dan voorzien, en je nog veilig in de lucht hangt. Kwestie van niet onnodig zoekacties te laten opstarten...

Na de landing is het zeer belangrijk om telefonisch aan de briefing in Brussel door te geven waar en om hoe laat je geland bent. Dit noemen ze het 'afsluiten' van het vliegplan. Wanneer je op een vliegveld geland bent geef je

de afkorting van het vliegveld (bvb EBTN), of wanneer je een buitenlanding gemaakt hebt geef je de naam van de plaats waar je staat op (en eventueel de GPS coördinaten).

Zoals je ziet is dit een hoop extra werk. Hopelijk komt er binnenkort een uitzondering op deze verplichting voor zwevers, aangezien dit een hoop extra werk met zich meebrengt en eigenlijk geen enkel voordeel biedt.

**Mattijs Cuppens**

The screenshot shows the 'Flight Plan' software interface. At the top, there are tabs for 'Flight Plan', 'Ballooning', and 'FPL Related Messages'. Below the tabs, there is a 'Templates' section with a dropdown menu set to 'SEDAN\_MMD' and buttons for 'Save As', 'Update', 'Delete', and 'Rename'. A warning message states: 'Mind that from 15th November onwards FPL submitted to Brussels ARO will have to comply with the rules of FPL 2012 as described in the Belgium & GD. Luxembourg AIP ENR 1.10'. The main area is divided into 'FPL data' and '19) Supplementary Info'. The 'FPL data' section includes fields for: \*7) Aircraft Identification (D6925), \*8) FLT rules/Type (V, G), \*9) Nr Type/Wake (1, ZZZZ), \*10) Eqpt (GVY), \*13) Dep and EOBT (EBTN, 1000), \*15) Speed/Level (K0090, VFR), \*16) Dest and EET (EBTN, 0900), and \*18) Other info (TYP/GLIDER ASW19 EET/LFFF0300 EBBU0400). The 'Supplementary Info' section includes: \*Endurance E/ (1000), \*Persons on board P/ (1), Emergency radio R/, Survival equipment S/, Jackets J/ (checkbox), Dinghies : Number (0), \*A/ Aircraft colour and markings (WHITE WITH RED WING TIPS AND NOSE), N/ Remarks, and \*C/ Pilot in command (MATTIJS CUPPENS). There are also checkboxes for UHF, VHF, ELBA, Polar, Desert, Maritime, Jungle, Light, Fluores, UHF, VHF, Capacity, Cover, and Colour. A '\*Compulsory fields' label is at the bottom right of the supplementary info section. Buttons for 'Submit', 'Reset', and 'Help' are at the bottom left.

Wanneer je je vluchtplan méér dan 24u voor vertrek doorstuurt, dien je hier ook de datum waarop de vlucht zal plaatsvinden aan te geven door de code *DOF/*, gevolgd door de datum in de vorm *YYMMDD*, dus bijvoorbeeld *DOF130420* voor 20 april 2013.

### Tijdens de vlucht

Het vluchtplan is ingediend, maar daarmee is de kous nog niet af. Nu moet je er ook voor zorgen dat je binnen het uur van de opgegeven EOBT kan vertrekken. Is dat niet het geval, moet je het vluchtplan laten aanpassen. Dit kan door een eenvoudig telefoontje naar de briefing, met vermelding van de immatriculatie, vertrek en aankomstpunt die je in het vluchtplan opgegeven hebt.

Eénmaal in de lucht moet je ook je vluchtplan activeren. Dit kan door contact op te nemen met

# Michel Galand is niet meer

Op 6 maart 2013 overleed Michel Galand. Hij was voorzitter van onze club van 1970 tot 1986. Hij werd geboren te Luik op 29 maart 1930 en overleed te Hautepeenne (Gleixhe) op 06 maart 2013.

Enkele markante feiten tijdens zijn voorzitterschap uit de mond van Stéphan Perneel en Paul Vanhaesendonck.

Michel kwam reeds in het bestuur van onze club in 1960, de toenmalige voorzitter was dokter Louis Germeys (1959-1964). In 1970 heeft Michel het voorzitterschap overgenomen van Albert Aerts (1964-1970). Hij was tevens instructeur zweefvliegen, sleeppiloot en sportcommissaris.

In 1970 waren ze de (grijze) loods zwevers aan het monterren. En ik (Stephan) kwam eraan, in mijn zondagse kledij, om terug mijn lidgeld te betalen. En Michel zei, doet uwen plastron uit en kom maar helpen. Van den hak op den tak heeft hij me gevraagd of ik ook Nederlands kon. Ik heb er niet negatief op geantwoord. En in 1973 werd ik secretaris in 't bestuur. Toen was er slechts één bestuur. Sectiebesturen bestonden er toen nog niet.

Die loods zwevers is er dank zij Michel gekomen. Hij heeft trouwens de poorten (die er nog steeds aanhangen) van die hangar geschonken aan de club.

Hij heeft altijd een perfecte clubgeest nagestreefd, niet-tegenstaande de klassieke clubproblemen. De verstandhouding met de plaatselijke militairen is, tijdens zijn "regeerperiode", steeds in de beste verstandhouding verlopen.

Een traditie in die periode wa-

ren de solisten. Voor de mannen of jongens werd hun das (plastron) op een kapblok gehalveerd (meestel weggelegd voor Gerard De Praetere). Voor de vrouwen of meisjes was het de BH. Voor sommige actuele leden een misschien spijtig, vergaan ritueel.

Als Michel zijn Blanik (OO-MIG) gekocht heeft, gaf hij er scholing mee aan iedereen. Voor de eerste solo, maakte de leerling nog enkele vluchten op de Ka 7 (OO-ZAE).

Dank zij hem werd de aankoop gerealiseerd van o.a. de OO-CRZ en de Astir OO-ZMW. Op 07 februari 1985, werd onder zijn voorzitterschap, onze club "Koninklijk".

Hij was tevens één van de drie venoten van de OO-TWJ (de andere waren Gerard De Praetere en Jef Blaude). Gerard had 33.334, -BFr betaald, de twee anderen 33.333,-BFr.

## Mijn eerste kennismaking met Michel.

Na een zweefvliegkamp in Weelde bij de Kempische Aëroclub, begin juli 1983, kwam ik zaterdag voor een eerste maal, in De Wouw. In de bar, achter de toog, stond Hilaire, voor de toog, in korte broek Stéphan. Ik kende geen van beiden. Ondanks het mooi weder, waren er geen zweefvliegactiviteiten. Stéphan vroeg mij, de volgende dag, zondag, nog eens terug te komen.

Zo gezegd, zo gedaan.

Zondagmorgen, na eerst mijn lidgeld (3000,-BFr) en eenmalige toetredingsbijdrage (3000,-BFr) betaald te hebben aan Hilaire, begaf ik mij naar de Rwy 17. De Astir (OO-ZMW) was zich klaar aan 't maken

voor een vlucht. De piloot was Michel en de helper was Rudi Coomans, ik kende geen van beiden.

Ik stelde mij aan Michel voor en zei tevens ik ook enkele vluchten wilde maken. Zijn antwoord: "eerst ga je helpen zwevers duwen, de plank invullen, ..enz en daarna zullen we zien of je een vlucht kunt maken. Rudi zal je wel alles uitleggen. Mijn eerste reactie: oei oei, waar ben ik hier terechtgekomen? Maar we werden snel beste vrienden.

Het is wel dank zij Michel dat ik, twee jaar later (1985), reeds deel uitmaakte van het Bestuur van de club. Maar dat is een heel ander verhaal.

Namen deel aan de begrafenisplechtigheid:

## Leden

- › Paul Vanhaesendonck en echtgenote Patricia
- › Theo Stockmans

## Oud-leden

- › Jean Pirotte
- › Jean Nickmans en echtgenote Bobke
- › Christian Pirson
- › Julien Vanderzeypen
- › Mia Smolders (weduwe Gerard Depraetere)
- › Roland Depraetere (zoon van Gerard)
- › Geneviève Blaude

**Theo Stockmans**

# Papy est allé une dernière fois aux vaches



*Né en bord de Meuse,  
Très tôt, il prit la poudre d'escampette,  
Pour aller réveiller, en cachette,  
Sa belle « Mauresque » à Rosoux,  
Escapades « Le Geer »,  
Entre le gui et le houx,  
Il courut le guilledou,  
Il flirtait entre Geer et Ourthe,  
Le Geer des vélomoteurs,  
L'Ourthe des vélivoles ...  
Entre les deux eaux :  
Tirlemont des mirlitons  
Mordus d'aviation  
Et toujours à ses côtés,  
Sa belle Mauresque,  
Ses souvenirs de vaches,  
De brocards des bois,  
Et de Jacques Brocart,  
Qui a aujourd'hui  
La gueule de bois ...*

## Onze papy heeft z'n laatste buitenlanding gemaakt

Geboren op de oevers van de Maas,  
Zeer jong reeds, weggevlucht,  
Om stiekem, te gaan ontwaken,  
Z'n mooie "Moorse" in Rosoux,  
Ontsnapping langs "De Geer",  
Tussen maretakken en hulst,  
Liep hij ter verovering,  
Flirtend tussen Geer en Ourthe,  
De Geer van de bromfietsen,  
De Ourthe van de zweefvliegers,  
Tussen twee waters door:  
Tienen van de militairen,  
Gebetend door de vliegerij,  
En steeds aan zijn zij,  
Z'n mooie "Moorse",  
Z'n herinneringen aan buitenlandingen,  
En aan Jacques Brocard,  
Die nu met 'n kater zit.

Francis Galand (zoon van Michel)

De oorspronkelijke, Franse tekst,  
werd vertaald door Stéphan Perneel

Son fils cadet, le 7 mars 2013

### *Tienen een confetti : "Neen of Ja ?"*

*Tienen is "klein", vergeleken met Leuven en Mannheim,  
Volgens sommigen is Tienen zelfs "te klein" ...  
Eén confetti? Neen  
Toch, Ja, met "Tienen" ...  
Klein stuk Tiens,  
Met één "s" als in "suiker"  
Klein stuk dat Tienen groot maakt,  
Groter als de Grote Markt  
Wereldwijd beroemd met een wit naakt,  
In alle eer en deugd, natuurlijk,  
Met een "eerlijk en heerlijk"  
Product van Haspengouw, heel landelijk,  
Tussen bier van Prinsdom Luik,  
En bier in Leuven, ander Belgisch luik,  
Goed, maar pas op voor de (mis)b(r)uik  
Tienen houdt haar weg,  
Haar plaats, zelfs op de spoorweg!*

Francis Galand, van Liège-Rocourt, 10 jan. 13

# Algemene vergadering zweefvliegen

Zaterdag 9 februari 2013

## Solo voor de eerste keer

Quentin Kint op 6 juli

Julie Vanhoyland op 3 augustus

## Theoretisch examen zweefvliegen

Jan Bruyninckx

Quinten Kint

Laura Leenaerts

Roel Trappeniers

Julie Van Hooyland

Gust Witvrouwen

## Vergunningen

### Zweefvliegvergunning

Maarten Coudenys

Jean-Luc Vandebeek

### Passagiersvergunning

Ruben Michaux

Senne Vandenputten

## Hulp-Instructeur

Jürgen Nuyts

Koen Pierlet

## Instructeur

Sebastien Mathieu

## F A I Brevetten

### 3000 meter hoogtewinst

Johan Van Hoyland

Bart Huygen

## Gouden kenteken

Johan Van Hoyland

Bart Huygen

## Evenementen

31 maart: "be a pilot for a day"

Van 1 tot 7 april: Lieren in Wershoven

Tienen sport op 12 mei

26, 27 & 28 mei: driedaagse met bbq

2 tot 13 juli: 2e zweefkamp te Goetsenhoven

1 september: "be a pilot for a day"

28 oktober: start Theorielessen

10 november: Halloweenwandeling

Kerstkamp

Vinon (2 periodes)

Tweede zomerkamp is succesvol

Bayreuth

Lieren in Traben-Trarbach in september

Winterkamp is opnieuw weinig succesvol wegens het weder

## Wedstrijden

### Belgisch kampioenschap open renklasse:

Yves Ruymen 17e met Discus 2

### Grote Prijs Geraardsbergen:

Slecht weer

### Kempencup Weelde

Johan Van Hoyland 11e

Sebastien Mathieu 14e

Kai Arstilla 16e

### Beker Gerard De Praetere

1e: 10 : 09 uur : Theo Stockmans

2e: 7 : 33 uur : Johan Van Hoyland

3e: 7 : 22 uur : Bart Huygen

### Driedaagse van de Wouw

1e: Theo Stockmans

2de: Andre Ruymen

3de: Johan Vanhoyland

### Charron 2012

Onze club werd opnieuw 5e vorig jaar.

### Inzet clubtoestellen per vliegdag

2012	Aantal vliegdagen : 63		
Inzet zweefvliegtuigen			
	duo	mono	totaal
8	2	2	2
7	3	3	3
6	5	5	5
5	6	6	6
4	16	16	16
3	12	7	12
2	15	14	15
1	4		4

### Wat brengt 2013?

Herhalingsles Luchtruim op 9 februari

Algemene vergadering De Wouw zaterdag 2 maart

Vleugeluitreiking op vrijdag 22 maart

Tienen sport ?

Driedaagse van De Wouw

1/7 tot 5/7 en 8/7 tot 12/7: 3e zomeropleidingskamp

Radio cursus in het najaar

### Milieu

De sanering naast het clubhuis zal een grote hap uit ons budget halen.

### Zwevers

Wij doen geen grote kosten meer aan hout en doek

éénzitters. We zoeken nog een bijkomende ASK-23 om de Ka-6 te vervangen.

### **Simulator**

Onze vliegsimulator is er en heeft reeds zijn diensten bewezen. De simulator kan nog beter gebruikt worden.

### **EASA vergunningen vanaf april 2013.**

We hebben er geen idee van hoe de overgang zal verlopen. DGLV: "overgang in 2015"

De overgang naar de EASA vergunningen gaat door, uitstel geweigerd door Europese commissie.

### **In 2018**

8,33 radio's verplicht  
onze club voorziet vanaf 2014 de uitrusting van 2 zwevers per jaar

### **Verkiezingen**

Werden verkozen voor een periode van twee jaar:

Giet Francart  
Koen Pierlet  
Luc Vandebecck  
Eric Vandewalle  
Jan Waumans  
Johan Vanhoyland

Voordelen?

We zullen eindelijk met TMG en zelfstarters mogen vliegen met de EASA zweefvliegvergunning.

**Luc Vandebecck**

## **Verdeling van de functies zweefsectie**

- › Voorzitter Luc Vandebecck
- › Secretariaat Johan Vanhoyland
- › Penningmeester Jan Waumans
- › Hoofdinspecteur Eric Vandewalle
- › Coördinatie sleppiloten Piet Vanosmael
- › Veiligheidsadviseur Luc Vandebecck
- › Coördinator technische controle zwevers incl. verlening ARC's : Griet Francart ism Walter Vandewalle
- › Certifying staff (enkel voor de B geregistreerde toestellen): W + E Vandewalle
- › Coördinatie winteronderhoud/ verantwoordelijke werkhuis Sebastien Mathieu
- › Bijhouden verzekeringen Jan Waumans + Griet Francart
- › Coördinatie onderhoud sleper Piet Vanosmael
- › Onderhoud aanhangers Luc Vandebecck
- › Aanhanger keuring autocontrole Theo Stockmans
- › Maandelijks bijhouden vliegboeken en doorgeven aan Camo Antwerpen Luc Vandebecck
- › Controle sleeptickets + bijhouden vluchten op intranet Luc Vandebecck + Koen Pierlet
- › Bijhouden winterwerk op intranet Nathalie Vandewalle
- › PR-Coördinator Koen Pierlet
- › Verantwoordelijke sportcommissaris André Ruymen
- › Verantwoordelijke Charron-Beker Theo Stockmans
- › Vertegenwoordiger algemene vergadering LVZC Theo Stockmans / Luc Vandebecck
- › Milieu-coördinator Rudi Coomans
- › Parachutes plooiën Rudi Coomans
- › Onderhoud pistewagens + caravan Rudi Coomans
- › Mazout pistewagens + traktor Rudi Coomans
- › Tractor Grasmachine Theo Stockmans
- › Maaien gras / heggen scheren / onkruid sproeien Theo Stockmans
- › Verantwoordelijke aankoopbeleid clubtoestellen Theo Stockmans
- › Hangaars Rudi Coomans + Johan Vanhoyland
- › Statistieken Theo Stockmans

## **Vliegveld**

Begin dit jaar heeft Burgemeester Marcel Logist, in hoedanigheid van Vlaams Parlementslid, een parlementaire vraag gesteld aan Vlaams Minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muylers aangaande de bestemming van ons vliegveld.

Groot was de verwondering toen deze laatste meedeelde dat Defensie het vliegveld wenst te behouden. Een dossier hieromtrent zou tegen 15 maart aan Minister Pieter De Crem overhandigd worden. Deze laatste zal dan de uiteindelijke beslissing nemen. Laat we duimen op een gunstige afloop in dit dossier.

Het gaat hier enkel over het vliegveld. Het vervallen kazernegedeelte (ten noorden van de draad), werd reeds in 1999 definitief door Defensie vreemd. Wat daarmee gaat gebeuren, is reeds jaren een open vraag.

Wordt vervolgd

**Theo Stockmans**

# Jaarlijkse Algemene Vergadering "De Wouw"

op 2 maart 2013

Enkel de belangrijkste punten worden weergegeven.

## Controle der aanwezigheden

Aantal: 123 Quorum: 62 Tegenwoordig: 80 \*  
\*45 aanwezigen en 35 volmachten. Spijtig genoeg hebben 43 leden niets van zich laten horen.

De vergadering kan geldig beraadslagen

## Verslag der activiteiten 2012

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

### **Zweefsectie:**

- vliegkampen in Vinon, Bayreuth, Traben Trarbach en Wershofen
- deelname aan wedstrijden in Weelde en het BK te EBSH
- organisatie 14 daags vliegveld te EBTN
- halloweenwandeling

### **Motorstie:**

- uitstap naar het Duitse Koblenz
- aankoop van de OO-RAQ

### **Gemeenschap:**

- milieudossier
- problematiek vliegveld

### **2012 in cijfertaal**

704 (684-653\*) uren motorvliegen + 140 (165-129) uren slepen  
1817 (1265-1.259) uren zweefvliegen  
1666 (1465-1.180) starts met een zweefstoel  
-44758 (27400-38.137) Km overland  
\*Ter vergelijking (2011 –2010)

## 6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2012

- Motor
- Zweven
- Brandstof
- Gemeenschap
- Bar

**Het budget 2013 wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen.**

## Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2012

Gedaan door Wim Mintiens en Mattijs Cuppens

## Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2012

Er is decharge

## Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2013

Wim Mintiens en Siggie Bouvin

## Objectieven 2013

### **Zweefsectie:**

- organisatie zweefkamp van twee weken (01 – 12 juli)
- organisatie "Be a pilot for a day" op 02 maart
- drie lieerweekends in februari
- vliegveldstappen naar het Franse Vinon, en lieren in Duitsland, Wershofen en Traben Trarbach

### **Motorsectie:**

- herregistratie en herschildering van de F-GOFC
- uitstappen ???

### **Gemeenschap:**

- afwerking milieudossier
- vliegveldproblematiek
- oprichten ATO

### **Het vliegveld**

- politieschool
- brief De Crem aan Logist

Allerlei

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

b. **Vleugeluitreiking** op vrijdag 22 maart, belang van grote aanwezigheid

c. **Luchtkadetten**  
zie programma

d. **Eten schepen Grootjans** op zaterdag 09/ 10 maart

e. **Milieu**  
Sanering  
Electriciteit

f. **Aanwezigheidslijst in clublokaal**

g. **Concert tvv 't Prieltje op Wo 20 maart te Tienen**

## 14. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

Sophie Vandewalle en Peter Knockaert

## 15. Statutaire verkiezingen

### a. Zweefsectie:

is uittredend en herverkiebaar:  
Johan Vanhoyland

### b. Motorsectie :

is uittredend en herverkiebaar  
Maarten Vijverberg

### c. Onafhankelijken :

zijn uittredend en herverkiebaar  
Jan Hendrickx en Gerry Wertelaers

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 voor-

al een karrenvracht vol moet. 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

Iedereen werd voor een periode van twee jaar opnieuw verkozen.

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

**Theo Stockmans**

# Buitenlandingen 2012

## Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	Afstand (Km)
07/04	Jan Waumans	Manosque	LS 1 c	D-3162	12*
29/04	Yves Ruymen	Pouilly-sur-Meuse (F)	Discus 2b	OO-YMR	58**
30/04	Yves Ruymen	Oberlascheid (D)	Discus 2b	OO-YMR	71,6 **
01/05	Yves Ruymen	Bizory	Discus 2b	OO-YMR	26,2 **
27/05	Johan Vanhoyland	Bierwart	Discus CS	D-9870	26,4
28/05	Kai Arstila	Andenne	Ka 23b	D-2363	35,1
28/05	Yves Ruymen	Haversin	Discus 2b	OO-YMR	61,2
28/05	Eric Vandewalle & Koen Pierlet	Bilzen (Amelsdorp)	SF 34	D-6932	42,7
29/07	Rudi Coomans	Hakendover	ASW 15	D-6915	3,9
29/07	Griet Francart	Alken	ASW 19	D-6925	26
31/07	Jan Waumans	Marcoux (F)	LS 1-c	D-3162	59*
03/08	Theo Stockmans	Valensole (F)	Ventus 2cx	OO-YTS	20*

## Halve buitenlandingen

12/04	Kai Arstila	Saint Auban	DG 300	F-CFVT	40*
17/05	Kai Arstila	Kiewit	ASW 19	D-6925	55,4***
19/05	Kai Arstila	Keiheuvel	ASW 19	D-6925	30,4***
27/05	Rudi Coomans	Keiheuvel	ASW 15	D-6915	48,2
28/05	Theo Stockmans	Sovet	Ventus 2 cx	OO-YTS	54,8
28/05	Walter & Karel Vandewalle	Kiewit	Bergfalcke	OO-ZNT	36,5
28/05	Johan Vanhoyland	Moenschheide (D)	Discus CS	D-9870	164,4
28/05	Andre Ruymen	Moenschheide (D)	Mini Nimbus	OO-ZMS	164,4
10/06	Rudi Coomans	Keiheuvel	ASW 15	D-6915	48,2
30/06	Ruben Michaux	Kiewit	ASW19	D-6925	35,5
07/07	Ruben Michaux	Sint-Truiden	ASW 19	D-6925	16,5
31/12	Kai Arstila	Lockhart (Aust)	DG 800S	VH-VDG	92****

\* vanuit Vinon (Fr)

\*\* vanuit Saint Hubert

\*\*\* vanuit Weelde

\*\*\*\* vanuit Corowa (Australië)

## Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

## Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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

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

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

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

## Colofon

### Medewerkers

Astrid Coomans  
Rudi Coomans  
Mattijs Cuppens  
Francis Galand  
Jan Hendrickx  
Sébastien Mathieu  
Stéphan Perneel  
Koen Pierlet  
Theo Stockmans  
Luc Vandebecck  
Senne Vandenputte  
Sophie Vandewalle  
Paul Vanhaesendonck  
Johan Vanhoyland

### Foto's

Mattijs Cuppens  
Jean Hendrickx  
Koen Pierlet  
Theo Stockmans  
Paul Vanhaesendonck  
Johan Vanhoyland

### Internet homepage

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

### E-mail

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

### Redactie

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

### Verantwoordelijke uitgever

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

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







