

Zweefvliegstage Vinon



V.l.n.r.: Theo, Johan, Luc

In april gingen enkele clubleden vliegen in het Franse Vinon. Het dagboek van Johan Vanhoyland kan je lezen vanaf pagina 16 van deze Cumulus...

Paasbrunch



Op paasmaandag, 13 april, kwam de paashaas langs in de club. De kinderen konden zich uitleven bij het eieren rapen en het ravotten met de paashaas, waarna iedereen kon aanschuiven bij een heerlijke paasbrunch.

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Belgisch Kampioenschap	3
Brevetten	6
Kempencup Weelde	7
Er hangt spanning in de lucht	9
Prestaties	9
Comeback naar het zweefvliegen	10
Buitenlandingen	12
Milieu	12
Technische keuring	13
Herstelling Mistral	14
Driedaagse van De Wouw	15
Tussenstand Gerard De Praetere	16
Het reliëf	16
Dagboek Vinon	16
Prikbord	20
Colofon	20

Foto coverpage

Op 1 juni (laatste dag van de Driedaagse) landde Piet tijdens een lesvlucht onverwacht buiten enkele honderden meters voor de 06. Zo zien we die rij boompjes ook eens van de andere kant...

Woordje van de redactie

Op 02 april laatsleden zijn onze laatste zweefstoestellen door de handen van de technische controleurs van DGL gegaan. Herexamens hebben wij niet gehad. Dit is vooral te danken aan onze technische controleurs. Zij hebben zich gedurende maanden ingezet opdat onze club verder kan vliegen. In naam van alle clubleden verdienen ze dan ook een oprechte proficiat.

Zoals jullie elders in onze Cumulus kunnen lezen was dit maar een eerste stap. Na één jaar verlopen de luchtwaardigheidsbewijzen van onze toestellen, en wat nu?

Enkele jaren terug dachten wij dat de EASA ervoor zou zorgen dat in ieder Europees land dezelfde richtlijnen van toepassing zouden zijn. Wij zouden met onze toestellen in om het even welk Europees terecht kunnen voor de technische controle. Maar spijtig genoeg stellen wij vast dat dit valse hoop was. Europa is gemaakt voor de politiciërs en niet voor de Europeanen. En dit "ééngemaakt Europa" kost de modale mens een pak geld en een berg papieren.

In de vorige Cumulus is een lijst verschenen met "diamanten leden". In de huidige editie bevindt er zich een lijst met geslaagde proeven voor het zilveren (D) en het gouden (E) brevet. Als er namen zijn die ontbreken, laat het mij dan weten.

Informatief heb ik er ook een kolom bijgevoegd met zij die deelnemen aan de Charron. En we stellen vast dat er veel leden zijn die na het behalen van hun "D" brevet afhaken met overland vliegen. Voor sommige is het brevet enkel een wipplank naar hulpinstructeur, voor anderen..... Nochtans is het overlandvliegen een middel om zijn grenzen bij het zweefvliegen te verleggen en het is nog plezierig ook.

Zijn grenzen verleggen door proeven te vliegen is mooi. Maar de veiligheid mag niet in 't gedrang komen. Men moet niet blijven draaien tot bijna tegen de grond in de hoop zo zijn 5 uren te halen. De veiligheid staat boven aan.

Tijdens de eerste dag van onze driedaagse, had ik op 30 Km van ons vliegveld nog amper 50 meter over om binnen te vliegen. Het was mij misschien gelukt. Een paar nulletjes onderweg en ik had mijn proef erop zitten. Maar ik ben veiligheidshalve gaan landen in Namen. Ik vond het enorm spijtig, maar er zullen nog wel kansen komen.

Het laatste weekend van augustus organiseert onze club haar jaarlijkse opendeurdagen. Dit is een clubgebeuren waar ieder clublid zijn beste beentje moet voorzetten. Aarzel niet om je naam op te geven voor een bepaalde activiteit. Het is aangener dat je iets kunt doen wat je graag doet.

Many happy landings en mooie vluchten voor zij die naar Bayreuth, Vinon of Litouwen gaan.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van september 2009?

- ✓ Zomerkamp
- ✓ E.K. Litouwen
- ✓ Vinon
- ✓ Bayreuth
- ✓ Opendeurdagen

Activiteitenkalender

- ✓ **4 – 12 juli:** zweefvliegstage Vinon (F)
- ✓ **20-25 juli:** zomerkamp zweefvliegen EBTN
- ✓ **27 juli—9 augustus:** zweefvliegekamp Bayreuth (D)
- ✓ **29 + 30 augustus:** Opendeurdagen

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!**

**Artikels voor
volgende
Cumulus:
1 september
2009**

Belgisch Kampioenschap zweefvliegen St-Hubert

Een kleine samenvatting van het Belgisch kampioenschap 2009... Zoals elk jaar zijn er een of meerdere piloten van onze club die deelnemen aan het Belgisch kampioenschap, en dit jaar hadden Yves en ik besloten om eens deel te nemen met een tweezitter. Yves zou vragen aan Marc om de Nimbus 4DM te mogen gebruiken, zodoende hadden we een topzwever om mee te kunnen met de "grote mannen" en gezien deze is uitgerust met een motor, dienden we geen ophaalploeg mee te nemen. Twee vliegen in een klap dus.

Vrijdagavond met de zwever op remorque naar St-Hubert, nog even goeiedag zeggen in het CNVV, en daarna op hotel.

Zodoende zijn we zaterdag goed uitgerust om een goede prestatie te kunnen neerzetten. De briefing start om 10h en we krijgen onmiddellijk een eerste proef voorgeschoteld: St-Hubert-Moenscheide-Dahmler Binz-Ulmen-St-Hubert. Totaal 340km. Met de voorspelde meteo moet dit zeker te doen zijn.

Zwevers in piste en tegen 12h30 wordt begonnen met het opslepen. In een goed half uur is alles de lucht in, en 20 minuten later gaat de startlijn open. Dat het mooi weer was zullen we weten hebben, de eerste doorsteek die we maken duurt ongeveer 80km, zonder ook maar een maal te hebben gepompt. Op het eerste been van 135 km zullen we in totaal 2 keer pompen. (30km/h tegenwind) De totale proef vliegen we met een gemiddelde snelheid van 118km/h. Als het weer hier altijd zo is gaat het nog plezierig worden... Op deze eerste dag halen we een mooie 6e plaats op 12 deelnemers. De dagoverwinning gaat naar Patrick Stouffs die op deze proef een gemiddelde haalt van meer dan 130km/h!

Tweede dag, het weer is minder mooi, en we krijgen een area speed task van 2uren: St-Hubert-Damvilliers-Mouzou-St-Hubert. Tijdens deze task maken we de beslissing om zeer ver door te vliegen na ons eerste keerpunt, teneinde onze gevlogen afstand te vergroten. Dit bleek een foute keuze te zijn: gezien het slechter wordende weer hebben we het zeer moeilijk om rond te komen. Op ons laatste been komen we verschillende keren Bert de Wijs en Larry Natowits tegen, ook alle twee in de problemen. We komen verschillende keren laag te zitten, maar wanneer we op Ongeveer 150m grond zitten en alles verloren lijkt zie ik plots rechts een vogeltje draaien. Rechts indraaien en de vario geeft een volle 3 meter aan! Plafond nemen en volle gas tot in St-Hubert. Slecht gevlogen vandaag en we mogen gelukkig zijn dat we rond zijn.

Derde dag, opnieuw een speed task maar deze keer van 3h30 minuten. St-Hubert-Bouillon-Bullingen-Adenau-St-Hubert Vandaag vertrekken we gans alleen, alle andere toestellen vertrekken enkele minuten voor of na ons zal nadien blijken. Het is weer een mooie dag met dikke

cumuluswolken, ons eerste been tot aan Bouillon leggen we af met een gemiddelde van 240km/h... In de loop van de race zullen we een groep van 3 zwevers tegenkomen: Patrick Stouffs, Yves Jeanmotte en Olivier Brialmont. Niet de eerst de beste zal zo blijken. Er wordt vandaag weer famous doorgevlogen: tussen de pompen steken we door met snelheden boven 180km/h en die gasten vliegen nog van ons weg... ongelooflijk hoe hard het weer gaat vandaag. Op het laatste keerpunt gaat ieder weer zijn eigen weg en wij beslissen om nog wat verder door te vliegen in het slechte weer. We hebben ruim de tijd om binnen te vliegen binnen de vooropgestelde tijd. Vandaag hebben we 322km gevlogen met een gemiddelde van 92,1km/h. Er zat meer in, maar we hebben toch niet slecht gevlogen vandaag: de langste afstand en de hoogste snelheid, maar we worden genekt door onze handicap: 8e plaats slechts.

Vierde dag:
Al van bij het opstaan, mooi weer boven St-Hubert, echter niet om te zweven, de lucht blijkt veel te stabiel te zijn. Na lang wachten in piste en verschillende uitgestelde starts gaan we uiteindelijk toch



Briefing wedstrijd piloten W.K., op de tweede rij Jan en Yves

de lucht in. Hoogte nemen gaat zeer moeilijk, 700 à 800m, meer zit er niet in. Zonder al te veel moeite geraken we tot ons eerste keerpunt (St-Mard) op 50km. Het tweede been naar Bar. Fraiture verloopt al een stuk moeizamer (wind op kop). We komen meer en meer toestellen tegen in de lucht, en allen beginnen het moeilijk te krijgen. Hoe verder we vliegen, hoe meer zwevers we zien buitenliggen. Ik zeg plots tegen Yves dat we vlak boven een vliegveld aan het spiraleren zijn, maar het blijkt een buitenlandingsterrein van enkele zwevers te zijn ...

opgegeven proef is opnieuw een polygoon met drie punten: St-Hubert-St-Mard-La Roche-Florenville-St-Hubert. De proef is een stuk minder groot dan verwacht, evenals het weer... Wanneer Marc en Yves de lucht in zijn, maak ik van mijn vrije tijd gebruik om kennis te maken met de "L'equipe de vache" van de wedstrijd... Annelies blijkt ze te noemen, en goed voorzien van oren en ... Deze Antwerpse is niet op haar mondje gevallen en ze blijkt ook graag een goede pint te pakken... Gisteren heeft ze een drukke dag gehad met alle buitenlandelingen, en voor haar is het

gezien de vliegtag twee dagen geleden weet iedereen hier wel een buitenlandingsterrein te herkennen... Het eerste been vliegen we lekker goed door, maar halfweg het tweede been wordt het al snel volledig overtrokken, en we komen de eerste keer zeer laag te zitten. Geen enkele zwever in de buurt te zien. Wanneer we op geen 200m grond een klein pompje insukkelen, komt Patrick Stouffs nog een pak lager bij ons in de pomp hangen... binnen de 2 minuten hangen we met 8 zwevers in de pomp, geen idee waar die plots vandaan kwamen... De rest van de proef blijven we continu vrij laag doorvliegen gezien het overtrokken weer. We komen nog verschillende keren zeer laag te zitten (samen met de grootste hoop van de renklasers...) maar toch zullen 10 van de 12 zwevers deze proef ronden. Slechts 9e plaats gevlogen vandaag, maar we zijn content dat we rond zijn...

Hier gaan we deze avond ene op drinken...

Dag 7

Aiai, dat kan al ne keer pijn doen; opstaan als het 's avonds laat is geweest. Gisterenavond op café blijven plakken met Yves, Theo, Andre en Annelies en de pintjes gingen vlot binnen. Buiten schijnt de zon al en de kans bestaat dat we mooi weer krijgen vandaag. Op de briefing wordt ons vermoeden bevestigd: we krijgen een polygoon met 5 punten als proef. St-Hubert- ex3-Nonnweiler-Merzig-Marpingen-ex4-St-hub. Totale afstand 358km.

Zoals de proef aangeeft zullen we vandaag vooral in Duitsland gaan spelen.

Het eerste been vliegen we samen met een groep van 5 à 6 zwevers. Na het eerste keerpunt is Yves Jeanmotte er al alleen vandoor en het grootste deel van het tweede



Halfweg ons tweede been moeten wij ook de motor uithalen, geen geluk voor ons vandaag. Bij aankomst te St-Hubert zien we niet veel remorquen meer staan, iedereen ligt buiten... en de proef is niet geldig. Speciaal weer om overland te vliegen, maar we zijn blij toch de lucht in geweest te zijn.

Vijfde dag:

Vandaag werd er een superdag voorspeld dus iedereen vroeg uit de veren, bikke-bikke-bik, hap-hap-hap en snel alle bakken in piste duwen... Marc en Andre zijn vandaag ook van de partij, en Marc zal vandaag ons klassement verdedigen met de Nimbus. De

vandaag opnieuw een kalme dag. Slechts 1 buitenlanding: Eddy De Coninck ligt buiten na 82km gevlogen te hebben.

Marc en Yves komen rond met een gemiddelde snelheid van 95km/h.

Zesde dag:

Wanneer we om 9h te St-Hubert aankomen staat Theo ons al op te wachten. Later zal ook Andre nog langskomen om mee te supporteren.

Overtrokken weer vandaag, maar er wordt toch gevlogen, opnieuw richting St-Mard. Dit gebied hebben we al veel overvlogen, en

been vliegen we samen met Olivier Brialmont met zijn ASG 29. In Duitsland is het weer toch beter dan bij ons en dit deel van de proef wordt terug wat sneller gevlogen.

De laatste twee benen vliegen we het grootste deel opnieuw alleen, we komen op 40km van St-Hubert toch nog eens laag te zitten, hiermee zullen we toch enkele minuten verkwisten. Uiteindelijk zullen we 5 minuten na de koplopers finishen. Goed gevlogen vandaag, we eindigen deze proef op een vierde plaats.

Als afsluiter van het kampioenschap is deze avond Paella voorzien in de clé des airs, het plaatselijke café op het vliegveld.

Van alle 40 inschrijvingen zijn er maar enkele Vlamingen te bespeuren, doch voor allen heeft sindsdien het begrip paella een gans andere dimensie gekregen... We besluiten met een ganse groep de avond (en het kampioenschap) af te sluiten in de Miami, het plaatselijke café. Naarmate de avond vordert komt er meer en meer ambiance in de barak en ik verwacht dat er morgen wel een paar met hoofdpijn zullen opstaan...

Dag 8: zaterdag
Hemel volledig overcast vandaag, geen streepje zon te zien... Vandaag is het enkel uitreiking van de prijzen, er zal niet gevlogen worden. Winnaar in de 15meter klasse:

Manu Litt met vlak achter hem Dennis Huybreckx. In de renklasse is Yves Jeanmotte winnaar.

Yves en ik eindigen op een 8e plaats in het algemeen klassement. Geen slecht resultaat, maar we kunnen beter. Alles bij elkaar moet ik besluiten dat dit een geslaagd kampioenschap was, dat zeer goed georganiseerd was. Het was lang geleden dat ik mij nog zo heb geamuseerd. En natuurlijk niet te vergeten: dank aan Marc om de Nimbus te mogen vliegen, wat een fantastische zwever is dat toch. Als het van mij afhangt: volgend jaar opnieuw deelnemen....

Jan Bruyninckx



Uitslag B.K. Open klasse

#	CN	Piloot	Land/Club	Vliegtuig	Totaal
1.	F2	Yves JEANMOTTE	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	4640
2.	WE	Olivier BRIALMONT	ACUL	ASG29-18m T	4506
3.	SK	Wim AKKERMANS	West Brabantse Aero Club	LS8 18m	4123
4.	78	Patrick STOUFFS	ACA	LS10 18m T	4051
5.	HS	Larry NATOWITZ	RVA	VENTUS 2C(x) 18m T	3725
6.	4K	Jeff KELL	ACK	DISCUS2c-18m T	3629
7.	NC	Pascal HANSSENS	CAPVV	VENTUS 2C(x) 18m T	3592
8.	MF	Yves RUYMEN	DE WOUW	NIMBUS 4D M	3497
9.	FA	Jean-Claude HOTTON	CEVV	Lak 19 18m (W)	3190
10.	LC	Bernard DENONCIN	ACA	LAK 17/18m T	3010
11.	BE	Bert WIJS	KAC	DG 800/18m M	2648
12.	CX	Bruno PIERAERTS	ACA	VENTUS 2C(x) 18m T	2248

Brevetten

naam	<i>D brevet</i>			<i>E brevet</i>		<u>Charron</u>
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km	
Arstila Kai	x*	x*				
Beckers Sofie	x	x	x			
Beersaerts Guy	x	x	x			
Biesmans Koen	x	x	x			x
Bollens Geert		x*				
Boon Johan	x	x	x			
Bruyninckx Jan	x	x	x			
Coomans Rudi	x	x	x		x	x
Cuppens Mattijs	x	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	x
Mathieu Sebastien	x	x	x		x	x
Moens Herman	x	x				
Morsink Lesley	x	x				
Nuyts Jörgen	x	x	x			
Pashuyzen Luc		x				
Pierlet Koen	x*					x
Ruymen André	x	x	x		x	x
Ruymen Marc	x	x	x	x	x	
Ruymen Yves	x	x	x		x	x
Segers Tom	x	x				
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x	x			
Vandebecck Jelle	x	x	x		x	x
Vandebecck Luc	x	x	x	x	x	x
Vanderseypen Chris	x*					x
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x	
Vandewalle Sophie	x*					x
Vandewalle Walter	x	x	x			
Vanhoyland Johan	x	x	x*			x
Vanosmael Piet	x	x	x		x	
Verhoeven Jelle		x				
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x

* onder voorbehoud van homologatie

Deze brevetten werden dit jaar of de voorgaande jaren behaald. Het geeft ons en overzicht.

Ik heb hier ook een kolom "Charron" bijgevoegd. Die heeft natuurlijk niets te maken met het behalen van brevetten. Het zegt ons alleen maar dat nog niet de helft van de "brevethouders" deelneemt aan de Charron.

Gelieve mij te verwittigen indien deze lijst onjuist of onvolledig is.

Theo Stockmans

Kempencup Weelde

Clublid van KAC en raadgever bij herstellingen Dominique Hayen had zijn zwever verkocht. Hij zocht een zwever voor de Kempencup, en omdat de wedstrijdervaring samen ons vorig jaar zo meegevallen was besloten we het nog eens over te doen.

De eerste wedstrijddag was Dominique echter niet beschikbaar. Daarom deed ik beroep op de man die zich ontfermt over mijn website en als ex-clublid van de Wouw toch niet onverdienstelijk had gevlogen.

Guy Peeters ging op donderdag 21 mei mee voor de eerste wedstrijddag.

Ikzelf was ongelooflijk nerveus. Ik had dit nog nooit gedaan, zelfs niet of toch niet regelmatig gedeclareerde proeven gevlogen. De lucht zag er niet echt uitnodigend uit maar omdat de meteo gematigd optimistisch was werd een proef van 122 km uitgeschreven.

De TST-14 M Bonus was opgebouwd en klaar voor vertrek. Omdat er zowel geslept als gelierd werd moesten de zwevers telkens vooruit gerold worden tot aan de startlijn van de lier. Toen het onze beurt was ging het snel volgas en kon ik oppikken in een pomp met verschillende andere toestellen. Door mijn zenuwen, het mindere weer, en de vele toestellen in de pomp gingen mijn vliegprestaties van kwaad naar erger. Tot overmaat van ramp bleek mijn iPAQ zo traag te werken dat navigatie totaal onmogelijk was. Na iets meer dan een half uur sukkelen was ik volledig gedesoriënteerd en zakte ik erdoor. Ook Guy kon van op de tweede zit niets meer forceren. De motor moest gestart worden. Dat ging gelukkig goed. Maar toen ik tijdens de landing af te rekenen kreeg met een voorganger die een veel groter circuit vloog dan ik, verknoeide ik ook

mijn landing nog eens. Een les voor later: FIT TO FLY? NO! DON'T FLY.

Enigszins gelukkig voor mij werd de minimumafstand niet gehaald door de beste en had de helft van de andere zwevers de start zelfs niet genomen.

De tweede dag was Dominique de piloot.

Een fantastische dag was voorspeld en een proef van 181 km was de opdracht. Het was ongelooflijk turbulent weer en Dominique had enige moeite om de toch vrij lichte TST-14 M onder controle te brengen. Eens de start genomen ging het vrij goed. De 14 is een goede doorsteker maar in turbulent weer niet de beste klimmer. En 1200 m is het hoogste dat we raakten. Maar het een compenseerde voldoende het andere en we haalden een behoorlijk resultaat. 5de plaats. Bijna alle toestellen ronden de proef.

Op zaterdag weer een positieve meteo. Een proef van meer dan 160 km werd uitgeschreven. Maar het werd "****"-weer. Sommige piloten namen de startlijn vlak na opening. Sommigen wachtten even. Blauwe thermiek, en niet van de gemakkelijkste. Omdat we voorop waren konden

we niet genieten van zwevers die voor ons een pomp vonden. We moesten het zelf doen. En dat liep verkeerd. We werden gevangen in dalen en vonden de in de buurt zuigende thermiek niet. Op 300 m begonnen we een buitenlandingsveld te kiezen. En na nog een paar minuutjes sukkelen startten we de motor op 200 m. Virtuele buitenlanding op 48 km. Slechts 4 piloten vlogen de proef uit. Het was buitenlandingsdag voor de meesten. Ondanks dat zweefde ik de TST-14 M relaxed van op de tweede zit terug naar Weelde. Niet eens kwamen we nog onder de 500 m.

Op zondag was de meteo nog minder. Een "B"-proef van amper 100 km was de inzet. Het opslepen werd telkens uitgesteld omdat de snuffelaars niet konden boven blijven.

Na ons late opstijgen besloot Dominique, ondanks de blauwe thermiek, toch snel te starten. Het was de juiste beslissing. Een grote pluim cirruswolken schoof voor de zon. De achterblijvers werden hieronder gevangen en moesten een voor een buitenlanden. Slechts zeven konden de proef uitvliegen, waaronder een Ask13 die kwam landen na half zeven.



Een grote pluim onder ons...

De TST-14 boven Mol



Bij deze vlucht was vooral onze final glide superspannend. Boven Mol vertrokken op 850 m, besloot de piloot na enkele km nog wat bij te pompen. Wat normaal meer dan voldoende moest zijn om in Weelde te landen, werd een scherpe straight in. Een vijftiental km voor de finish begon het te dalen. Min 1,3 tot min 2. Het vliegveld dat recht voor ons lag begon omhoog te komen. We versnelden naar 130 km/u, de beste snelheid voor onze ULM in deze omstandigheden. Maar geluk lag ook op onze weg. Een viertal km voor de kerk van Weelde ging boven een bos het

dalen over in een nulletje, dat we aan 105 km/u maximaliseerden. Daarna ging het snel. We rondde de kerk van Weelde en vloegen straight in om over de finish uit te rollen. Zelfs een tweezitter superpluim die voor ons naar huis vertrokken was van op naar schatting 650 m kwam na ons landen. Die had het dalen eveneens onderschat en had onderweg nog hoogte moeten bijtanken. Een verdienstelijke vijfde plaats op deze laatste dag leverde ons een zesde plaats algemeen op.

Het was al bij al niet gemakkelijk vliegen. Laag plafond gedurende

de ganse wedstrijd. Een duidelijke inversie blokkeerde de toch sterke thermieken op lage hoogte. Spijtig voor de (virtuele) buitenlandse landing op de derde dag anders was de eindstand nog beter geweest.

Zoals Theo zegt: "Allee jong, het pompte toch overall!"
Maar ja, ge moet ze vinden hé.

In ieder geval heb ik weer veel geleerd en veel uurtjes gevlogen. Heerlijk toch!!

Jan Hendrickx

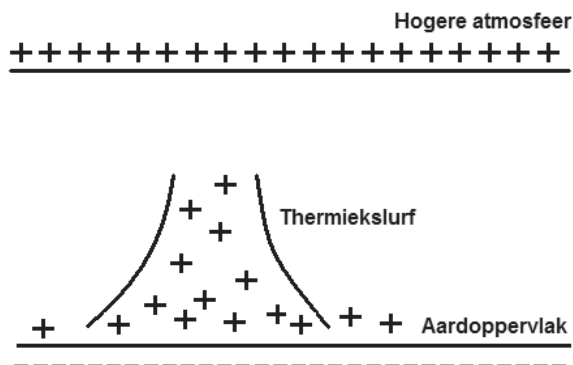
Uitslag Kempencup Clubklasse

#	CN	Piloot	Land/Club	Vliegtuig	Totaal
1.	42	Koen Vanderputten	B/VZP	ASK 21	1173
2.	2S	Stijn Vandenboer	B/ALBATROS	Std. Libelle	1008
3.	BR	Peter Bertels	B/KACB	Std. Libelle	858
4.	FU	Pieter Lievens	B/VZP	Std. Cirrus	814
5.	ES	Ben Heylen	B/ALBATROS	Twin Astir	704
6.	51	Jean Hendrickx Dominique Haeyen	B/KVDW	TST-14	660
7.	WU	Ad Kennes Seppe Koop	B/KAC	ASK 13	632
8.	OU	Luc Stultjens	B/Albatros	Astir CS Jeans	607
9.	24	Howard Van Doninck Frank Op 't Eijnde	B/KAC	ASW 15	586
10.	KB	Guy Lauwers/ Filip Meers	B/KAC	ASK 21	566
11.	V5	Tjalling Scholten/ Brouwer	NL/ZHVC	ASK 21	532
12.	YW	Bart Roosen/ Tom Van Den Eynde	B/KACK	Twin III	463
13.	KS	Rudy Broeckx Dirk Dierckx	B/KAC	ASK 13	448
14.	EX	Gillegot Vergauwen	B/ALBATROS	Astir CS Jeans	413
15.	WZ	Fabienne Van der Linden	B/KAC	Std. Libelle	385
16.	23	Franz Van Autreve	B/KFC	Std. Libelle	371

Er hangt spanning in de lucht

Stel je even voor dat je op een zweefdag met blauwe thermiek zonder twijfel de ene thermiekbel na de andere zou kunnen lokaliseren. Als je geen piloot bent die reeds over een stevige dosis ervaring beschikt zal dit waarschijnlijk een moeilijke opgave worden als je enkel op je instinct kan vertrouwen. Daarom hebben enkele wetenschappers van het Massachusetts Institute of Technology (=MIT) het volgende aardigheidje bedacht, een elektrische sensor om thermiek mee te kunnen lokaliseren.

Deze sensor werkt door variaties in het elektrische veld in de omgeving van bijvoorbeeld een zweefvliegtuig na te gaan. Je merkt het misschien niet tijdens je dagelijkse wandeling of ritje naar de bakker maar we lopen hier op aarde rond in een sterk elektrisch veld. Dit elektrische veld ontstaat door ladingverschillen en de overdracht van elektrische ladingen tussen de ionosfeer en het aardoppervlak tijdens bijvoorbeeld een onweer en heeft typisch een grootte van 100 tot 300 Volt per meter in de verticale richting. Ook andere meteorologische fenomenen zoals stofstormen en thermiek kunnen op zich krachtige elektrische velden produceren.



Figuur 1: Typische ladingsverdeling in de atmosfeer

In figuur 1 zie je hoe een thermiekslurf positieve elektrische ladingen aanzuigt van op het aardoppervlak en mee de hoogte in stuwt. Deze kolom van positieve ladingen zal een waarneembare verandering in het elektrische veld in en rond de thermiekbel gaan veroorzaken.

In de praktijk werden er enkele testvluchten uitgevoerd in Arizona waarbij men twee zulke sensoren plaatste in één van de winglets van een Schempp-Hirth discus 2a. Deze werden zo gepositioneerd dat men het elektrische veld kon meten in zowel het horizontale als het verticale vlak alsook de richting ervan.

Na analyse van de vluchtgegevens bleek het elektrische veld gemiddeld gezien toe te nemen bij het naderen van een thermiekbel. Daarbij zou de richting die het elektrische veld heeft op dat punt een bruikbare indicatie zijn om de bel daadwerkelijk te kunnen vinden.

Eens in de thermiek kan men dan weer gebruik maken van de verticale component van het elektrische veld om te helpen bij het centreren omdat deze component blijkbaar een maximum vertoont in het centrum van de bel. Algemeen verwacht men op basis van deze gegevens doeltreffend thermiek te kunnen lokaliseren binnen een straal van ongeveer 1km rond het zweefvliegtuig.

De firma EngXT, die opgericht werd door drie personen die mee werkten aan het voorgaande onderzoek, wil commerciële gestalte gaan geven aan het gebruik van deze sensor onder de naam Thermal Tracker™. Hiervoor zullen er in de zomer van 2009 verdere tests en verfijningen worden uitgevoerd in samenwerking met een legering ingenieurs van de Akademische Fliegergruppe Darmstadt die verbonden is aan de technische universiteit van Darmstadt in Duitsland. Afwachten tot na de zomer dus!

Jelle Verhoeven

Prestaties

Bekomt zijn zweefvliegvergunning
Koen Pierlet

Geslaagd in het examen van sportcommissaris
Mattijs Cuppens

Geslaagd in het radio-examen
Kai Arstila
Bart Eelen
Koen Pierlet
Tom Segers

Edouard Valvekens
Chris Vanderseypen
Johan Vanderstegen
Johan Vanhoyland

1000m hoogtewinst
Koen Pierlet
Chris Vanderseypen
Sophie Vandewalle

5 uur duurvlicht
Geert Bollens

50 Km afstand
Johan Vanhoyland

Bekomt zijn "D" brevet
Johan Vanhoyland

Al deze prestaties (behalve het radio-examen) moeten nog gehomologeerd worden door de sportcommissie van de KBAC (Koninklijke Belgische Aëroclub).

Theo Stockmans

Come-back naar het zweefvliegen

Eerst even voorstellen:

Mijn naam is Geert Bollens, 43j, gelukkig getrouwd, met 2 tieners als kinderen en een "vers" lid van De Wouw (sinds dit jaar).

Mijn eerste stappen in het zweefvliegen - inclusief allereerste solo - had ik al in 1983 gezet bij de luchtkadetten in Weelde (op "kleine" Twin-Astir en Ier).

Ik kan jonge tieners alleen maar aanmoedigen om dit mee te maken als je kunt (en mag van je ouders...). Het is de enige "club" waar je exclusief met leeftijdsgenoten een onvergetelijke tijd doormaakt die je je ganse leven bij blijft. Toentertijd ben ik zelfs 2x mee kunnen gaan met de kadetten op jongerenvakantie naar Corsica (Solenzara) voor een "prikje" (via Belgische luchtmacht).



Geert met instructeur Hilaire Smet

Maar het jaar daarop geraakte ik niet meer door de strenge medische keuring (lichte bijziendheid) en was verplicht om naar een burgerclub over te stappen.

Het werd de CEVV te Temploux (Namen), kwestie van eveneens mijn talenkennis wat op te krikken.

Opnieuw met instructeur begonnen, wegens sleperstart, andere

omgeving en andere zweevers: M200 en Bijave (aan de extravagante M200 heb ik nooit kunnen wennen).

Daarna nog mooie "solo" momenten beleefd, waaronder een 5 uren vlucht (spijtig genoeg nooit gehomologeerd) en mijn zweefvlieglicentie. Overland vliegen is er nooit van gekomen.

Uiteindelijk ben ik na 1989 gestopt met zweefvliegen (met ong. 40u solo) om "familiale" redenen wegens legerdienst (ja ja, dat bestond toen nog), getrouwd, huisje-tuintje, kinderen.

Toch nog een poging ondernemen in 1992 bij – jawel – De Wouw, maar al snel weer gestopt (na amper enkele vluchten), omdat het op dat moment werkelijk

niet te rijmen viel met mijn privé en professionele leven.

Vervolgens is het zweefvliegen voor lange tijd stil gevallen, maar ik ben blijven zeggen dat het nooit definitief zou zijn en op een zekere dag de draad weer zou opnemen.

In 2008 de open deur dagen bezocht van De Wouw en toen was er geen houden meer aan.

Later op het jaar me ingeschreven voor de theorie cursus, hoewel een theoretisch examen niet meer moest afgelegd worden. Maar een opfrisbeurt na bijna 20 jaar kon zeker geen kwaad natuurlijk.

Al snel werd me duidelijk dat er in 20 jaar veel veranderd was: Nieuwe apparatuur zoals Flarm en GPS loggers; Iedere zwever is nu uitgerust met VHF radio; Andere procedures voor het opstijgen (geen 2 "marshalls" meer benodigd, remkleppen openen tot kabel gespannen is); Meer restricties wat het Belgisch luchtruim betreft; De gele en groene opleidingskaarten; Om nog maar te zwijgen van de verplichte transponder in Nederland

De onverwoestbare "Piper" als sleper, "Ka-13" als opleidingstoestel en "Ka-8" als eerste solotoestel zijn echter nog steeds present, tot mijn lichte verbazing.

Door de opleidingskaarten duurt het tegenwoordig langer voor "herstarters" om opnieuw "solo" te geraken, aangezien deze eerst compleet aangekruist moeten zijn en dat kan even duren, ook al vlieg je reeds verschillende vluchten na elkaar zelfstandig van start tot landing. Langs de andere kant is het nu wel duidelijker wat de criteria zijn en weet je waar je aan toe bent.

Op zondag 26 april was het dan zover. Ik had nog slechts een paar proeven te volbrengen, het was niet druk die dag en Theo, die instructeur van dienst was, zag het wel zitten.

Het boeiendste was de terugsleep. Om te beginnen omdat Theo dit anders bleek aan te pakken dan in de meeste boekjes staat. Geen lage sleep dus, maar gewoon achter de sleper boven de schroefwind blijven met geopen-

de remkleppen! We hebben in sleep dan een touch-and-go uitgevoerd om vervolgens terug naar 250m hoogte te vliegen.

De dag werd afgesloten met m'n eerste solo vlucht in 20 jaar. Alles verliep naar wens. En precies omdat het zo lang geleden was, vond ik het alweer best spannend.

En de euforie kreeg nog een opstootje de daaropvolgende vrijdag (1 mei). Het bleek uitstekend vliegweer (op de lage wolkenbasis na) en ik besloot van met de ZAR (Ka-8) te gaan vliegen. Kai had zich eveneens opgegeven voor de ZAR, waardoor we afgesproken hadden om onze eerste vlucht tot 1 uur te beperken. Alle overland vliegers vertrokken logischerwijze als eerste, waarna ik aan de beurt was rond 13u30. Toch voor alle zekerheid een flesje water mee genomen.

De sleep ging zonder problemen (eerste keer terug op Ka-8) en vlak na het lostrekken al een thermiekbel gevonden. Spijtig genoeg kwam het wolkendek reeds op 900m roet in het eten gooien, zodat de pomp vroegtijdig moest verlaten worden.

Na 3 kwartier vliegen tussen 700-900m besloten van rustig te gaan uitzweven tot aan het aanknopingspunt tot Kai me opriep via de radio. Hij zou met de SF-34 gaan vliegen, zodat ik rustig in de ZAR kon blijven. Sinds dat moment al het mogelijk gedaan om

boven te blijven.

Na ong. 3 uur vliegen werd het even moeilijk toen ik gezakt was tot 400m en noodgedwongen richting aanknopingspunt moest vliegen om niet te ver af te dwalen van het vliegveld en er geen enkele deftige thermiek meer te vinden was op mijn pad. En dan plots, bijna boven het suikerfabriek van Tienen, toch nog een goede pomp gevonden die me in geen tijd terug naar 900m stuurde.

Ondertussen was mijn flesje water (gelukkig dat ik toch iets mee genomen had!) volledig leeg geraakt en begon de dorst toe te slaan. Ook de harde zitting van de Ka-8 begon te "ambeteren". Dan maar mijn gedachten wat verzet door naar pompen te vliegen waar al andere "collega's" aan het cirkelen waren. Zo samen gevlogen met Ka-7, SF-34, DG-200, ZOI, Ka-6 en ... vogels. Ik was al die jaren wat vergeten hoe adembenemend dit is. Uiteindelijk tot 1300m kunnen stijgen. In de laatste goede pomp zo lang mogelijk blijven "hangen" (samen met de DG-200), maar deze had me stevig richting oosten doen afdrijven. Toen de wolkenbasis bereikt werd, terug koers gezet richting EBTN.

Ondertussen was het avond geworden en begon de thermiek af te zwakken. Rudy, die instructeur

van dienst was, riep me op via de radio en vroeg hoe het ging en waar ik zat. Mijn hoogte was ondertussen geslonken tot 600-700m, ong. boven het rond punt van Tienen naar St. Truiden en ik had nog een half uur te gaan voor m'n 5 uren vlucht. "Het zal krap worden" was mijn antwoord. Rudy riep iedereen die kon op om te helpen.

2 minuten later zag ik de Ventus van Theo in het verlengde van RWY 24 cirkelen en ben er onmiddellijk naartoe gevlogen. Het was een klein pompje, maar goed genoeg om weer wat tijd te rekenen.

Dan vertrok hij richting Tienen en ik kon logischerwijze niet volgen.

Daarna de ZOI tegen gekomen, die eveneens moeite deed om via het laatste restje thermiek 5 uren vol te maken. Zo nog blijven hangen tot mijn chronometer (gelukkig was die gestart vlak voor vertrek) ruim 5u aangaf en ben dan aan het circuit begonnen. Ik was uitgeput, uitgedroogd en had een pijnlijk zitvlak, maar de nadering en landing waren OK. Uiteindelijk 5u07 weg geweest, zodat mijn 5-uren vlucht een feit was!

En ditmaal zal ik niet wachten om het te laten homologeren.

Geert Bollens



Geert (links) bij de Luchtkadetten te weelde, in 't midden Hilaire

Buitenlandingen 2009

Stand op 8 juni 2009

'Echte' buitenlandingen

Datum	Naam	Plaats	Toestel	Imm.	Afstand (km)
22/05	Johan Vanhoyland	Alken	ASW 19	OO-YDV	25
01/06	Piet Vanosmael & Wim Haenen	Goetsenhoven voor Rwy 06	Ka 13	OO-YDM	1,250

Buitenlandingen op een ander vliegveld

05/04	Jörgen Nuyts & Griet Francart	Sint-Truiden	Ka 7	OO-ZQO	16,5
10/05	Johan Vanhoyland	Zwartberg	Ka 6 Cr	OO-ZNM	47,5
21/05	Herman Moens	Sint-Truiden	Ka 6 Cr	OO-ZNM	16,5
30/05	Theo Stockmans	Namen	Ventus 2cx	OO-YTS	35,5
30/05	Koen Biesmans	Kiewit			36,5
31/05	Rudi Coomans	Kiewit	ASW15	OO-ZBA	36,5
31/05	Andre Ruymen	Kiewit	Mini Nimbus	OO-ZMS	36,5
01/06	Sebastien Mathieu	Sint Truiden	LS 3	D-1945	16,5
01/06	Rudi Coomans	Zutendaal	ASW 15	OO-ZBA	50

Milieu

In de vorige Cumulus kon je lezen dat de milieuvergunning voor ons tankplatform door de stad Tienen aanvaard werd. Een tweede "geel" aanplakpapier met daarop de bekendmaking van de beslissing, moest nu opnieuw 30 dagen aan de ingang van onze club uithangen. Ook nu werd geen enkel bezwaar ingediend. Hierdoor kwam een positief einde aan deze procedure.

Onze ingediende bouwvergunning kende een ander verloop. Zoals in de Cumulus van maart '09 geschreven, vertrok onze bouwaanvraag met een negatief advies naar de stedenbouwkundige dienst van de provincie Vlaams-Brabant. Deze dienst adviseerde eveneens negatief. Als gevolg hiervan nam het college van burgemeester en schepenen van de stad Tienen een negatieve beslissing.

Vanaf de ontvangst van deze beslissing, beschikte onze club over 30 dagen om hiertegen in beroep te gaan bij de Bestendige Deputatie (BD) (soort regering) van onze provincie. Dit hebben wij dan ook gedaan. Deze instantie kan onze bouwvergunning gunstig adviseren. De stad Tienen kan dan onze bouwvergunning afleveren.

De gemachtigde ambtenaar (GA) van de provincie Vlaams-Brabant kan echter verzet aantekenen tegen het gunstig advies van de BD. Rudi en mezelf zijn echter op 28 mei onze zaak gaan verdedigen bij de GA. De verantwoordelijke Ruimtelijke Ordening van de stad Tienen was eveneens aanwezig. Ik denk dat wij een goede beurt gemaakt hebben. De GA gaat zich, in principe, niet verzetten tegen een eventueel positief advies van de BD. Reden: een bouwvergunning kan in uitzon-

derlijke gevallen toegestaan worden als hieraan een milieuvergunning is gekoppeld. Maar laat ons eerst het verdict van de BD afwachten en het vel van de beer niet verkopen voor hij geschoten is. Maar wij hebben deze maal goede hoop.

Wanneer gaan wij een antwoord krijgen van de BD? Daar kon niemand een datum op plakken.

Ik wil hier nogmaals benadrukken dat onze club slechts met de bouw van het fuelplatform kan starten als wij in bezit zijn van zowel de bouw- als de milieuvergunning. Ondertussen hebben wij van Defensie definitief het licht op groen gehad voor de bouw van onze tankinstallatie.

Wordt zeker vervolgd.

Theo Stockmans

Technische keuring

Zoals iedereen al weet, hebben onze technische controleurs ervoor gezorgd dat al onze zweef-toestellen zonder noemenswaardige problemen door de technische keuringen zijn gekomen van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGL).

Maar nu ??

Deze keuringen blijven maar één jaar geldig. Daarna moeten zij verlengd worden. Omdat onze toestellen nu een Europese (EASA) BvL (bewijs van luchtwaardigheid) bezitten, zouden wij nu naar om het even welk EASA land kunnen gaan (bv Polen, Italië). Theoretisch is dat zo, maar de praktijk is helemaal anders. Ik ga trachten het eenvoudig uit te leggen.

In ieder EASA land mag "iedereen" een onderhoudsorganisatie (CAMO+) oprichten. Deze organisatie moet wel voldoen aan de EASA normen. En op regelmatige tijdstippen worden die gecontroleerd door EASA personeel of controleurs van DGL van het land waartoe ze behoren. Indien ze voldoen, ontvangen ze een certificaat. Dit certificaat bepaald ook welke soort luchtvaarttuigen deze CAMO+ mag onderhouden en/of een nieuwe BvL mag afleveren. Zo is het best mogelijk dat een CAMO+ enkel maar zweeftoestellen mag doen, een andere enkel maar motortoestellen en dan nog maar voor bepaalde types, of mixed, enz. En iedere eigenaar van een luchtvaarttuig kan met om het even welke CAMO+ een contract afsluiten op voorwaarde dat die onderhoudsorganisatie daarvoor gemachtigd is. De tarieven die zij aanrekenen zijn volledig vrij. Maar de CAMO+ moet ook voor ieder type toestel een bepaald bedrag betalen aan hun DGL.

Een CAMO+ mag je ook weigeren of hij mag bepaalde eisen stellen. Enkele voorbeelden: Voor de firma "Antwerpen", gelegen in Duitsland, moet je een Duits geregistreerd toestel bezitten. Daarbij komt nog dat ieder land strengere technische normen kan opleggen. Zoals in Duitsland de straps in een toestel maar 10 jaren mogen meegaan, in België "on condition". Een in België ingeschreven toestel met transponder moet een afzonderlijke calibratie laten uitvoeren van de hoogtemeter. En die lijst is oneindig.

Men spreekt van een ééngemaakt Europa. Wel dat bestaat enkel maar in de hoofden van enkele politici die geen voeling hebben met de gewone mens. Zij denken enkel aan hun eigen carrière, om niet te zeggen geldbeugel en prestige. Zij zijn dan ook verbaasd dat er zowenig interesse is voor Europa. In plaats van Europa te uniformiseren wordt alles maar ingewikkelder. En dan het ergste, dat alles wordt veel duurder.

Nog een voorbeeld. Tegen einde september 2009 moet ieder luchtvaarttuig (ook onze zweefers) een onderhoudsplan bezitten. In ons land omvat dit 4 à 5 bladzijden, eigenlijk een samenvatting van de levensloopmap. De goedkeuring gebeurt voor alle OO- toestellen door DGL en kost 250,-€. In Duitsland is dat één bladzijde en is gratis. Van een eengemaakt Europa is hier ook geen sprake.

Hoe ziet de toekomst er nu uit voor onze toestellen. Momenteel is het nog koffiedik kijken. Een optie is onze toestellen inschrijven in Duitsland, kostprijs ± € 700 per toestel. Oftewel verder doen zoals nu. De toestellen laten keuren door onze technische controleurs en de BvL laten afleveren door DGL. Oftewel dat de

Liga alsnog een eigen CAMO+ opricht. Maar eerlijk gezegd, ik kan er nu geen antwoord op geven.

En mijn artikel is nog niet ten einde.

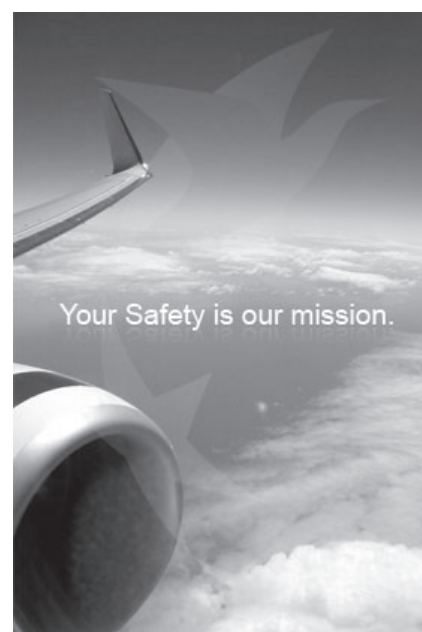
EASA heeft bepaald dat de eigenaar zelf bepaalde onderhoudswerken mag uitvoeren. Maar er zijn ook taken waarvoor dit niet het geval is. Hieronder vallen sommige werken die wij vroeger zelf mochten doen. Nu zal dat moeten gebeuren door een erkende atelier en die zal dat niet gratis doen.

Wat ik hierboven heb geschreven geldt enkel voor gecertificeerde toestellen, zoals zweefers. ULM's vallen hier volledig buiten. Begrijpen wie begrijpen kan.

En wat ook kras is, zijn de uitspraken van de controleurs van DGL: door al dat EASA gedoe gaan jullie niet veiliger vliegen. Anders gezegd, jullie waren of zijn goed bezig.

Samengevat: duurder en ingewikkelder, resultaat: zero. Dank u Europa.

Theo Stockmans



Herstelling Mistral

Vorig seizoen had ik tijdens een ongelukkige landing de buik van de Mistral beschadigd. Enerzijds zat ik erg verveeld met deze pilotfout, anderzijds was het ook de kans om mijn studies van ULM technicus in de praktijk om te zetten. Ik stelde voor om de beschadiging zelf te repareren.

Het zweefbestuur keurde mijn voorstel goed. De verantwoordelijke voor de Mistral bleek uiteindelijk niet te vinden; maar het zweefbestuur ging akkoord dat ik de Mistral in extremis zelf zou nazien.

Het werkhuis van de club was niet bruikbaar. De isolatiewerken waren in volle gang. Maar de oplossing hiervoor was simpel. Ik bouwde een piepklein hutje binnen mijn bedrijf dat op de vereiste temperatuur kon gebracht worden. Het schuren kon beginnen.

Behalve de beschadiging door mijn landing waren er nog verschillende diepe krassen in de buik. Bovendien ondervond ik dat er reeds verschillende herstellingen boven elkaar lagen waarvan de randen langgerekte bulten vormden. Daardoor verschoof ook telkens de grens van mijn herstelling. Maar door de afme-

tingen van mijn werkplek kon ik niet zover gaan als ik wou.

Op de grote beschadiging kwam eerst een dun laagje glasvezel. Ook op twee andere diepe beschadigingen heb ik wat glasvezel geplaatst. Dan begon het vormschuren. Daar ondervond ik dat de buik van de Mistral tijdens zijn leven al verscheidene malen geblutst werd. Met mijn half soepele schuurblok voelde ik verschillende oneffenheden. Maar na enkele uren werk zag het er goed uit. De randen nog wat ruw zetten en het spuiten kon beginnen.

Dank aan de mensen die mij overlaadden met goede raad. Het was nodig.

Na het spuiten kon de afwerking beginnen. De nog vrij ongelijke gelcoat kreeg de ene schuurbeurt na de andere tot het resultaat in mijn ogen aanvaardbaar was. Aan de rechterkant van de romp bleef echter een plek met aanzienlijke kleurverschillen. Waarschijnlijk veroorzaakt door oude herstellingen die niet vormvast afgewerkt waren. Indien nodig gaan we volgende winter hieraan verhelpen.

Ondertussen was het werkhuis van de club in orde. Daar zou ik wat comfortabeler kunnen werken. Ik had er als helper van Luc ook heel wat uurtjes geklopt en mocht er dus gerust als eerste beslag op leggen. De overblijvende kleurverschillen konden hier bijgewerkt worden. Een pak van mijn hart.

De intrados van de rechtere vleugeltip was ook sterk gekrast en de rand van het rolroer beschadigd. Bij verder onderzoek bleek ook een stukje van de gelcoat gewoon los te zitten. De vormvaste herstelling van een vleugelprofiel is stukken moeilijker dan een ronde romp. De intrados gaat over van

een bolle in een holle vorm. Heel wat schuurwerk en opnieuw beginnen is de boodschap. Ik hoop dat Walter mijn poging hiertoe goedkeurt.

De beschadigingen van de transportkar (hierover later) zijn ook weggewerkt. Het rolroer is een apart verhaal. De afwerking hiervan bleek verf te zijn in plaats van gelcoat. Door de dunne verflaag was het gewoon onmogelijk vormvast af te werken. Vooral omdat deze verflaag op een geelbruine tussenlaag gehecht was. Maar ik ben er gerust in. De Mistral is beter dan ervoor.

De extrados van beide vleugeltippen en de aanvalsboord van de linkervleugel hadden ook een schuurbeurt nodig. De eerste omdat ze zo sterk vervuild waren dat polijsten geen oplossing bood. (Meer wassen tijdens het vliegseizoen misschien?) De tweede omdat de gelcoat op de rand van een herstelling begon af te pellen.

Verder werden ook nog wat krassen op de staart weggewerkt. En waar mogelijk de verbindingen van roeren en vleugels gesmeerd. Tenslotte zijn de ijzertjes op de vleugeltippen vervangen en de mof rond de stick gerepareerd.

Al bij al heel wat uurtjes winterwerk. Al telt de herstelling van de buik hiervoor niet mee, en daar kan ik inkomen.

Ik wens alle piloten van de Mistral dit seizoen vele goeie vluchten toe. Zijt er voorzichtig mee !!!

Ondertussen heeft Walter mijn herstellingen goedgekeurd. We kunnen met een gerust hart het nieuwe seizoen aanvangen. En nog eens proberen een goede landing met de Mistral te maken.

Tijdens het winterwerk werden op alle vleugels van de zwevers



Bart bij het polieren van een vleugel



Landing van onze Mistral te EBTN

kleine gaatjes ontdekt, op een vaste afstand van de romp. Enig vermoeden ging in de richting van de transportkar op het vliegveld. Maar niemand kon iets scherp voelen door of onder de overigens gescheurde bekleding.

Begin april heb ik me daar dan ook

maar opgegooid. (Figuurlijk uiteraard want er moest toch iets prikken)

Bij de demontage werd duidelijk dat de bouwers een fundamentele fout begingen. De bevestigingsvijzen van de bekleding waren duide-

lijk meer dan een centimeter te lang. Wanneer dan de zwevers op de transportkar heen en weer wiebelden werd de mousse helemaal platgedrukt en konden sommige van deze vijzen tot in de vleugel prikken.

Voor dit probleem had ik een dubbele oplossing. Enerzijds gebruikte ik vijzen die de juiste lengte hadden, anderzijds heb ik boven op de bestaande mousse een 1 cm dikke laag x-trem gelijmd die wel heel soepel is maar bijna niet samendrukbaar.

De nieuwe bekleding is eveneens van een lichte kleur omdat de (vergane) oude bekleding zwarte vlekken maakte op de vleugels. Hopelijk kan de kar nu weer enkele jaren veilig zwevers vervoeren.

Jan Hendrickx

Voorlopige uitslag Driedaagse van De Wouw 2009

Tijdens het lange weekend van 30 mei tot 1 juni vond de jaarlijkse Driedaagse van De Wouw plaats. Hieronder vind je de voorlopige uitslag zoals die was op 17 juni. De uitslag wordt pas definitief op 1 juli, wanneer de uiterste invoerdatum voor de proeven op de Charron.line website verstrijkt.

	Piloot	Toestel	Datum	Start	Proef	Score
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2/18m	30-05-09	EBTN	OP 378.3	<u>1576,3</u>
	Theo STOCKMANS	Ventus 2/18m	01-06-09	EBTN	OP 365.9	<u>1524,6</u>
2.	Sebastien MATHIEU	LS 3	30-05-09	EBTN	OP 302.8	<u>1401,9</u>
	Sebastien MATHIEU	LS 3	01-06-09	EBTN	OP 265.4	<u>1228,7</u>
3.	Mattijs CUPPENS	Astir CS Jeans	01-06-09	EBTN	VV 168.9	<u>718,7</u>
	Theo STOCKMANS	ASK 13	31-05-09	EBTN	OP 106.2	<u>680,8</u>
4.	Jan WAUMANS	LS1-0/C/D	30-05-09	EBTN	VV 137.4	<u>560,8</u>
5.	Rudi COOMANS	ASW 15	30-05-09	EBTN	VV 131.2	<u>535,5</u>
6.	Johan VANHOYLAND	ASW 19	30-05-09	EBTN	OP 106.2	<u>531,0</u>
7.	Chris VANDERSEYPEN	Ka 6	01-06-09	EBTN	DU 259	<u>308,3</u>
8.	Kai ARSTILA	Ka 6	30-05-09	EBTN	HW 1207	<u>287,4</u>
9.	Koen BIESMANS	Mistral C	30-05-09	EBTN	DU 203	<u>211,5</u>
10.	Sophie VANDEWALLE	Ka 6	30-05-09	EBTN	HW 662	<u>157,6</u>

De laatste stand kan je vinden op <http://www.lvzc.be/charronline/2009/KVDW3daagse.php>

Mattijs Cuppens

Tussenstand Gerard Depraetere 2009

Datum	Piloot	Toestel	Imm.	Duur	Dit is de tussenstand op 17 juni 2009.
1 22/05/2009	Theo Stockmans	Ventus 2	OO-YTS	8:31	
2 1/05/2009	André Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	7:02	Enkel vluchten met start en aankomst in Goetsenhoven, die op de Charron.line werden geplaatst, komen in aanmerking.
3 22/05/2009	Mattijs Cuppens	Astir	OO-ZMW	6:35	
4 22/05/2009	Sebastien Mathieu	LS 3	D-1945	6:25	
5 1/05/2009	Bart Huygen	ASW-19	OO-YDV	5:28	
6 22/05/2009	Yves Ruymen	Nimbus 4DM	D-KRME	5:18	Per piloot wordt de langste vlucht geselecteerd, langer dan 5 uur.
7 22/05/2009	Jan Waumans	LS 1	OO-YDD	5:08	

Het relief

Tijdens onze eerste dag van de driedaagse, had ik een jojo proef uitgeschreven naar het zuiden (Sedan). $\frac{3}{4}$ van deze proef verliep ten zuiden van Courrière. De wind blies 30 à 35 km/h en kwam meestal uit 60 – 70°.

Op mijn traject kwamen Cu voor, maar zij waren niet zo mooi geordend als deze in het oosten (richting Duitsland). Ik had de indruk dat de Cu ietwat aan het oplossen waren. De meeste thermiekbellen waren ook niet wat ik ervan verwachtte, ze waren wat turbulent. Mooi centreren ging moeilijk en het stijgen bevond zich ook niet altijd op dezelfde

plaats. Maar ik had er geen verklaring voor.

Yves die deelnam aan het Belgisch kampioenschap te EBSH, had een proef richting Eifel. Zij hadden prachtige Cu wolken met sterk stijgen. EBSH was amper 40 km verwijderd van mijn traject, en toch zo'n verschil.

Maar een paar dagen later vond ik waarschijnlijk de reden. Als je de reliëfkaart van ons land bekijkt, zie je dat onze Ardennen ± 60° georiënteerd zijn. De wind blies redelijk sterk over deze landstreek. En ik was gewoon in

de lijzijde of aan de achterzijde van een heuvelrug (Ardennen) aan 't vliegen. Aan de achterzijde van een heuvel komt men (vooral met een strakke wind) een dalende, turbulente luchtmassa tegen. En hierin was ik aan het vliegen en het was niet plezierig. Hetzelfde fenomeen komt men ook in de bergen tegen. Ik had het moeten weten.

Met deze proef had ik dus een verkeerde keuze gemaakt. Ik was beter richting Limburg gevlogen, oftewel ook de Eifel in. Al doende leert men of uit zijn fouten leert men.

Theo Stockmans

Dagboek zweefvliegstage Vinon (april 2009)

Teneinde de clubleden die in de zomer meegaan naar Vinon een voorsmaakje te bezorgen, heb ik hieronder een dagboek bijgehouden. Ik hoop dat dit een goed beeld geeft van hoe één en ander in zijn werk gaat. Misschien spoort het meer leden aan dit een keer te doen.

Vrijdag 10 april:

Na maanden aftellen en uitkijken naar, is het dan eindelijk zover. Mijn zweefstage in Vinon is aangebroken. Luc en Theo zijn al resp. één en twee weken ter plaatse maar hebben tot hiertoe niet zo'n best weer gehad. Theo heeft

de eerste week zijn toestel zelfs niet eens uit de remorque gehaald. Ook voor de komende week zijn de vooruitzichten niet zo best. Het is dan ook met gemengde gevoelens dat ik om 3h 's nachts vertrek. Ik heb de avond voordien de wagen al ingeladen. Vooral veel kledij voor alle mogelijke weertypen meegenomen. De reis op zich verloopt rimpelloos. Via Luxemburg, Nancy, Dijon, Lyon en Aix-en-Provence sta ik om 15h 1080 km verderop in Vinon. Ik ben onderweg driemaal gestopt om wat te rusten. (alles samen ongeveer 2h30, wat de effectieve rijtijd op

9h30 brengt). Vanaf Lyon was er een snelheidsbeperking van 110 km van toepassing omwille van de drukte naar het zuiden voor het paasweekend.

Enmaal ter plaatse meteen de nodige administratieve formaliteiten afhandelen. Ik moet enkel mijn zweeflicentie voorleggen en vervolgens lidgeld en verzekering betalen. Ik koop daarnaast ook nog een recente kaart met het luchtruim van de streek op evenals een boekje met alle buitenlandsterreinen in. Ik heb een kamer gehuurd. Deze is primitief maar ok. Er staat een bed

met kast, tafel, stoel en koelkast (met vriesvak) in. Ben hier ten slotte ook vooral om te vliegen. Sanitaire voorzieningen zijn in een centraal gebouw (net zoals op een camping).

Ik kleed me snel om en ga op de piste kijken. Runway 016 is in gebruik, wat zeer uitzonderlijk is. Meestal is runway 028 in gebruik. Er staat dan ook een meer dan stevige zuidoostenwind (>15 knopen). Er is niet veel volk op de piste.

Iedereen blijft makkelijk boven. Ook Theo en Luc hangen nog ergens in de lucht. Ik vraag of ik alvast vandaag een vluchtje kan maken teneinde vliegveld en circuits een beetje te leren kennen. Dit kan. Er is nog een Zwitser voor mij en daarna is het aan mij. Antoine is mijn instructeur en een ASK 21 mijn toestel. Nog nooit mee gevlogen. Ik kijk goed toe naar de Zwitser voor mij en vraag wat bijkomende uitleg aan iemand die ook meehelpt. De Zwitser staat na circa 15min alweer aan de grond. Het is ook al laat op de dag (17h30). Het beste lijkt er vanaf te zijn.

Dan is het aan mij. Antoine geeft meteen aan dat het helemaal aan mij is en dat hij er enkel bijzit voor als het toch zou mislopen. Enig advies wat ik meekrijg is van hoog in final te gaan gezien er met deze wind in final forse dalwinden optreden.

In Vinon wordt altijd QNH gevlogen. De hoogtemeter wordt

duis niet op 0 gezet maar op 275m (is hoogte vliegveld boven sea level). Kabel aanhaken, kabel laten spannen en even remkleppen trekken om te kijken of deze werken, teken geven aan de tiploper dat alles ok is, vleugel horizontaal en weg zijn we. De Ka 21 vliegt tot mijn verrassing zeer makkelijk. Ondanks de forse windstoten kan ik mooi achter de sleper blijven. In Vinon is het ook de zwever die bepaalt wanneer hij zich lostrekt. Ik voel op een bepaald ogenblik een enorme stoot opwaarts. Ik vraag aan Antoine of ik me hier zal lostrekken. "C'est toi qui décide" is het antwoord. Ik waag het erop en trek los.

We zitten op zo'n 700 m AMSL. Al heel snel kom ik in sterk dalen terecht. Dit wordt vast niets. Ik draai weer terug en kom weer in fors stijgen. Blijkt dat de wind zowat perfect tegen een heuvelrug blaast waardoor ik boven de kam 2 tot 3 m stijgen heb. Antoine stelt voor de heuvelkam te volgen. Formidabel. Door de heuvel rug op en af te vliegen blijf ik zonder problemen zo'n 800m à 900m AMSL. Onderweg krijg ik wel forse windstoten te verwerken evenals sterk dalen, maar de Ka 21 laat zich probleemloos sturen. Ik krijg hier meteen mijn eerste les hellingvliegen.

Ik geniet tegelijkertijd van het prachtige uitzicht en probeer alvast de streek een beetje in mijn geheugen op te slaan. Antoine laat me ook een paar keer links en rechts bochten met verschillende inclinaties. Gaat allemaal vlekkeloos. Kan de boel mooi onder controle houden. Nu nog de landing.

Omdat er teveel toestellen op de 26 liggen, stelt Antoine voor op de 10 te landen. Shit, waar ligt die. Ik vlieg het vliegveld over om een goed zicht op de 10 te krijgen evenals de aanknopingspunten voor mijn circuit. Even wennen om circuit in het Frans af te roepen. Charly Novembre, vent arrière pour le 10, etc. Bovendien wordt hier een links circuit gevlogen. Doordat de wind vrij fors staat, besluit ik mijn base zeer dicht bij de piste te vliegen. Om het nog wat "makkelijker" te maken vraagt Antoine mij het toestel neer te zetten vlak voor de hangar waar we hem in moeten duwen. Kwestie van niet te ver te moeten duwen...

Is allemaal veel in één keer voor mijn eerste keer, maar het lukt zowaar nog keurig ook. Na een klein uurtje staan we weer aan de grond. Ik voel me even super als die Zwitser van daarstraks komt vragen waar ik dat stijgen nog heb gevonden.



Mijn zelfvertrouwen schiet naar een nog grotere hoogte als Antoine zegt "ton check était parfait, tu peux demain prendre une Pégase et aller en solo au local." Ik weet niet hoe ik het heb. Jamaar ik ben hier om te lessen!!! Ik besluit toch om de eerste vluchten verder met een instructeur te vliegen. Lijkt me toch verstandiger. Later deze week met wat meer kennis van de streek rond het vliegveld is er nog kans genoeg om er alleen op uit te trekken. Bovendien wil ik hier toch ook wel een paar keer overland de bergen in gaan met een instructeur.

Ondertussen zijn ook Luc en Theo geland. Ik help Theo zijn bak op zijn plaats zetten, afwassen en de vleugelhoezen aantrekken. Daarna is het tijd om in een lekker lokaal restaurantje ("Palais de la Bière") met zijn drieën wat te gaan eten. Luc en Theo gaan voor de mosselen, ik ga voor de zalm. Lekker en niet duur (waar vind je dat nog?). Na de nodige straffe verhalen keren we terug naar het vliegveld. Voor mij bedtijd. Dit was een uiterst lange dag, maar wel eentje die ik niet snel zal vergeten. Ik kan niet wachten om terug de lucht in te gaan. Tenminste als het weer het toelaat.

Zaterdag 11 april:

Ben al vroeg uit de veren (6h30). Weer ziet er zoals aangekondigd niet te best uit. Neem eerst een douche (sanitair is ok) en ga daarna naar het dorp om broodjes. Kom onderweg Theo tegen die al terugkomt van het dorp. Om 9 h vul ik een briefje in met wat ik wil vliegen. Besluit van te vragen met instructeur te vliegen. Om 10h30 briefing. Dit gaat er heel professioneel aan toe met veel aandacht voor de meteo met satellietbeelden die op een groot scherm geprojecteerd worden. Tijdens de briefing wordt de slechte weersvoorspelling bevestigd. Lucht zit helemaal dicht en

er staat een forse wind uit het oosten met windstoten tot 50 km/h en meer. We gaan het wellicht nog net droog houden vandaag. Van vliegen zal niet veel in huis komen. Antoine besluit de ASK 21 klaar te maken en te wachten tot na de lunch.

Maak 's middags wat soep warm in de gemeenschappelijke ruimte. Deze heeft een mooie keuken voorzien met elektrisch fornuis en microgolf die door iedereen kunnen gebruikt worden. Zit samen met een paar andere zwevers te eten. Uiteraard wordt er over het vliegen gepraat tijdens het eten. Door gewoon al te luisteren naar de ervaringen die uitgewisseld worden steek ik weer heel wat op. Dan besluiten we het erop te wagen. Zal korte vlucht worden, maar ik wil van de gelegenheid gebruik maken om eens te vliegen in deze extreme weersomstandigheden. We duwen de ASK 21 in piste, kabel strak en weg zijn we. Het gaat er tijdens de sleep nog heftiger aan toe dan ik verwachtte. Nu begrijp ik waarom Antoine me verbood mijn I-pac mee te nemen. Hij wilde dat ik al mijn aandacht op het vliegen zou richten. We worden werkelijk in alle richtingen geslagen achter de sleper. Het is werken geblazen om het toestel min of meer horizontaal te houden. Ik trek los op ongeveer 900 m AMSL. Waar dat we gisteren nog vrij probleemloos van een gunstige hellingwind konden profiteren, geldt dit vandaag absoluut niet meer. Het blijft extreem turbulent met afwisselend fors dalen en stijgen. Door de hevige wind moet ik ook uitkijken niet te ver van het vliegveld te worden weggeblazen. Na een kwartiertje

besluiten we de landing in te zetten. Ik vlieg mijn circuit aan 120 km/h. We worden voortdurend heen en weer geslagen. Kan al bij al nog een mooi circuit maken met een goede landing. Wat een ervaring!

Dit smaakt naar nog een keer. Enkele nieuwsgierige piloten die waren komen zien naar die enkeling die met dit weer gaat vliegen kijken me een beetje ongelovig aan wanneer ik aangeef nog een vlucht te willen maken. Ik vind dit echter een enorme ervaring die ik niet snel opnieuw zal kunnen opdoen. Vandaar dat ik niet twijfel om nog een keer de lucht in te gaan. De tweede vlucht is min of meer hetzelfde scenario als de eerste. Extreem turbulent. Antoine vraagt me om in final geen remkleppen te trekken en het toestel toch netjes voor de hangar op piste 10 tot stilstand te brengen. Dit lukt me ook weer vrij aardig. Antoine heeft geen opmerkingen. Dit is voor mij als beginnend piloot weer een klein stapje vooruit. Goed voor het vertrouwen te weten dat ik in dit zware weer de zaken onder controle kan houden.

Vermits verder niemand meer vliegt zetten we de ASK 21 terug in de hangar. De rest van de middag breng ik met Theo en Luc door in een cafeetje op het marktpleintje van Vinon. Voor we het beseffen is het 18h30 en kunnen we gelijk door naar ons favoriete restaurantje voor het avondeten.



Luc wacht zijn beurt af voor de start

Ik neem een entrecôte. Ook nu weer is de prijs-kwaliteit uitstekend. Voor ik naar mijn kamer ga bezorgt Luc me nog enkele tijdschriften over zweefvliegen ("Vol à Voile) als lectuur. Vond het toch weer een geslaagde dag, ook al heb ik uiteindelijk niet lang gevlogen. Deze ervaring pakt niemand me nog af.

Morgen wordt zowaar nog slechter weer met veel regen. Ben psychologisch voorbereid op een dagje sightseeing en wat lezen. Kan eventueel ook op de flight simulator gaan vliegen. Ze hebben een prachtige simulator met een echte cockpit en groot scherm waarbij je kan vliegen in Vinon en omstreken. Ideaal om het vliegveld en de streek te leren kennen ondanks het slechte weer.

Kostprijs : EUR 5 per vlucht. Je ziet dat het er hier allemaal erg professioneel aan toegaat. Nu moet ik er wel onmiddellijk bijzeggen dat elke vergelijking met onze club niet op gaat. Deze club wordt zwaar gesubsidieerd. Er werken een aantal mensen in vast dienstverband. Dan wordt het al wat makkelijker om een professioneel uitzijnde organisatie neer te zetten. Als ik zie met welke bescheiden middelen wij het moeten doen, durf ik zeggen dat we het best goed voor mekaar hebben binnen De Wouw. Zeker als je bedenkt dat alles gebeurt op vrijwillige basis. Ik krijg steeds meer respect voor al die mensen die vele uren van hun schaarse vrije tijd, kosteloos in onze club steken. Je moet het maar doen !

Zondag 12 April :

De weersvoorspelling voor vandaag blijkt dit keer helemaal uit te komen. Het regent buiten. De briefing is dan ook heel kort : dit wordt een dag zonder te kunnen vliegen. Toch ook positief nieuws op de briefing : de voorspellingen voor morgen zijn zeer gunstig en ook voor dinsdag en woensdag wordt goed vliegweer

verwacht. Daar schiet ik echter vandaag weinig mee op. De drang om te vliegen is erg groot bij mij. Om de frustratie wat weg te werken neem ik mijn radiocursus ter hand om de theorie wat in te studeren. Op 6 mei moet ik mijn examen radionavigatie doen. Rond 13h komen Theo en Luc me vergezellen. We besluiten om een keer naar St-Auban te rijden. Zo kan ik onderweg de streek wat leren kennen en ter plaatse ook het vliegveld een keer bestuderen. Al snel blijkt dat Theo de streek hier net zo goed kent als zijn eigen achtertuin. Bij elk plaatsje wat we passeren heeft Theo wel een verhaal. Zo zijn we snel in St-Auban.

Op het vliegveld van St-Auban is op zondag geen activiteit. Dan is het er letterlijk een rustdag. Op dit vliegveld is ook het Franse opleidingscenter voor de zweefvliegerij gehuisvest. Theo en Luc leggen me uit hoe je hier je circuits moet vliegen, waar de aanknopingspunten liggen en vooral ook waar in de buurt het steevast pompt. Hier zitten we op zo'n 40 km van Vinon. Vanaf hier kom je ook echt in het hooggebergte terecht.

We besluiten in St-Auban nog een "grand crème" te drinken op een terras waar uiteraard ook weer de nodige stevige verhalen aan verbonden zijn. Ik stel voor om ook het vliegveld van Puimoisson te gaan bekijken. Dit ligt op zo'n 30 km van Vinon maar meer ten zuidoosten van St.-Auban. Onderweg stoppen we nog even in Les Mées om iets te drinken in alweer een voor Theo en Luc bekend typisch Frans cafeetje.

Het vliegveld van Puimoisson ligt echt in "the middle of nowhere" maar wel op een mooi plateau op 769 m AMSL. Ook van hieruit zit je meteen in het hooggebergte. Je hebt er een mooi zicht op de omgeving. Het lijkt me een mak-

kelijk aan te vliegen vliegveld. Dit vliegveld ligt echt wel op een afstand van de bewoonde wereld. De weg ernaartoe is niet geasfalteerd. Buiten het vliegveld is er ter plaatse verder niets dan alleen maar uitgestrekte lavendelvelden. Het dorp Puimoisson ligt op een klein half uurtje rijden met de wagen.

Het is inmiddels half zes en we besluiten om terug naar Vinon te rijden. We krijgen inmiddels ook aardig honger. Vanavond gaan we bij de Vietnamees eten. Jaja, diegene waar Theo de kroepoek met chips verwarde. Maar ook hier kennen ze hem en vooralsnog mag hij ook nog steeds terugkomen. Het was opnieuw erg lekker en niet duur (EUR 18 voor een voorgerecht, hoofdschotel, dessert en ¼ l wijn !).

Bij het verlaten van de Vietnamees passeren we een pizzeria. Luc en ik zitten Theo al een hele dag te plagen om een keer pizza te gaan eten. Sommigen onder ons weten hoe graag Theo pizza eet... Ik geef Theo aan dat je er vast ook wel wat anders kan eten. Theo neemt zich echter zeker en gaat het zowaar binnen aan de patron vragen. Luc en ik moeten even bijkomen. Even later komt Theo triomfantelijk buiten: "het is geregeld. Als we morgenavond pizza komen eten maakt die man speciaal voor mij een spaghetti klaar !" Je moet het toch maar weer klaarkrijgen. Al goed. Morgenavond gaan we dus in de pizzeria eten.

Op deze manier is de dag opnieuw weer omgevlogen en was het nog plezant ook. Ik zet alvast alles klaar voor morgen. Morgen belooft mijn eerste serieuze zweefdag te worden in Vinon. Ik kan nu echt niet meer wachten om met het serieuze werk te beginnen.

Wordt vervolgd...
Johan Vanhoyland

Prikbord

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Jan Bruyninckx
 Jean Hendrickx
 Geert Bollens
 Johan Vanhoyland
 Jelle Verhoeven

Foto's

P. Séverin
 Mattijs Cuppens
 Pieter Leyssens
 Jean Hendrickx
 Jan Bruyninckx
 Johan Vanhoyland

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
 Fonteinstraat 22
 3000 Leuven
 Tel. 0486/76.76.34
 E-mail: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
 Nerm 123
 3320 Hoegaarden
 tel.: 016/76.66.96
 E-mail: theo@dewouw.net

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:

- MS Word voor Windows
- MS Works voor Windows
- MS Publisher
- Wordperfect voor DOS of Windows
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

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!!!

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



Cumulus

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3178067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 15 Nummer 2
Van april tot juni 2009**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden