

Paul Perin

Oud voorzitter van onze club Paul Perin is overleden op 29 oktober 2009. Hij werd geboren op 22 september 1935.

In naam van onze club heb ik een postogram aan de familie overgemaakt. Op de begrafenisuitvaart (03/11) waren Louis Denayer en mezelf aanwezig.

Paul is in onze club toegekomen in 1967 en werd onmiddellijk verkozen als lid van de Raad van Bestuur. Hij bleef onafgebroken bestuurslid tot 1991.

Specifieke bestuursfuncties

adjunct schatbewaarder: 75 +76

O/V motorvliegen: 82 + 83

Financieel raadgever : 84

Voorzitter: 86 – 91

Nadien maakte hij nog enkele jaren deel uit van het bestuur van de motorsectie.

Enkele verwezenlijkingen onder zijn vijfjarig voorzitterschap:

- nieuwe statuten waardoor het motor- en zweefvliegen een beperkte autonomie kregen
- elektriciteitsleidingen werden vernieuwd in ons clublokaal
- nieuw plafond in ons clubhuis
- een nieuw dak werd op ons clubhuis gelegd
- de bomen, waar nu onze huidige parking ligt, werden geveld
- begin van de eerste vleugeluitreikingen in ons clubhuis

Theo Stockmans



08 juli 1989, Hans Vanelderden (gedeeltelijk in de Ka 7), Theo, Jean Luc Dehaene, Paul Perin

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Beker Gerard De Praetere	3
ASK 23	4
Wat is er met de Ka8 gebeurd?	5
Milieu	5
Van Mistral naar flight sim	6
Ons vliegveld	7
Sportcommissie & prestaties	7
Zweefkamp in Bayreuth	8
Zomerkamp in Weelde	12
Buitenlandingen	13
Charron 2009	14
Uitslag WE Pociunai	15
Eindelijk zelf vliegen	15
Lieren in Weelde	18
Prikbord	20
Colofon	20

Foto coverage

Eerste solo van Herman Moens op lier te Weelde

(foto: Theo Stockmans)

Woordje van de redactie

Ons vliegseizoen eindigt met een donkere wolk boven ons vliegveld. Bij een zoveelste reorganisatie van ons leger heeft de minister van Defensie, Pieter De Crem, beslist om ons vliegveld in 2012 te vervreemden, of met andere woorden, te verkopen.

Bij de sluiting van de EVS 'Elementaire Vlietschool 1995 ging Defensie ons vliegveld ook al verkopen. En kijk, bijna 15 jaar later, is onze vliegclub nog altijd operationeel te Goetsenhoven. Ik wil hier ook weer niet zeggen dat wij niet moeten reageren.

Onze Raad van Bestuur heeft al stappen ondernomen. Samen met de Olympia Wielerschool, en later misschien ook de landbouwers, die beiden ook een concessie lopende hebben op ons terrein, zullen wij nagaan welke oplossingen er mogelijk zijn. Maar onze armen of onze vleugels nu reeds laten zakken, is volgens mij, het slechtste wat onze club kan doen.

Op 21 november heeft onze sectie haar jaarlijkse kaas - en wijnavond georganiseerd. Slechts veertien aanwezigen konden we tellen, waarvan negen effectieve clubleden. Dit is betreurenswaardig de laagste deelname sedert haar organisatie.

Met de luttele winst gaan wij nooit een zweeftoestel kunnen kopen. Maar dat is ook geenszins de bedoeling. De reden van gelijkaardige bijeenkomsten is in de eerste plaats de sociale sfeer in onze sectie te bevorderen. Ook zo, komen wij nog eens te samen in de korte wintermaanden. Het is toch plezierig een babbeltje te kunnen slaan over het voorbije seizoen en te kunnen dromen over 2010.

Of als jullie andere ideeën hebben, laat het mij dan gerust weten.

Ons sleeptoestel moet, zoals nu trouwens al onze zweeftoestellen, jaarlijks zijn bewijs van luchtwaardigheid halen. Onze sleper moet hiervoor wel enkele weken naar Saint-Hubert. Een ideale gelegenheid voor verschillende leden om eens kennis te maken met het lieren, of voor sommigen het lieren onder de knie te krijgen. Daar bij het lieren andere aspecten komen zien dan bij een sleepstart, is het een ideale gelegenheid om je vliegvaardigheid bij te schaven.

Het onderhoud aan onze zweeftoestellen schiet goed op. Dank zij de planning van Johan en de isolatie van onze werkhuizen, onder leiding van Luc, is het aangenaamer werken. Maar wij moeten verder doen tot ons werk af is. Einde maart, wanneer de eerste mooie cumuluswolken reeds aan de hemel hangen, is sneller daar dan wij denken.

Het onderhoud aan onze toestellen is een werk voor alle clubleden. Er zijn taken weggelegd voor iedereen. Neem eens contact op met een verantwoordelijke en je zult wel zien. Tot later in de club.

Langs deze weg wil ik ook aan eenieder van jullie en familie een mooi en vreugdevol 2010 toewensen. Een nieuw jaar waarin zoveel mogelijk van jullie vliegdromen in vervulling gaan.

Many happy landings.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart 2010?

- ✓ Winterkamp
- ✓ Wedstrijd doellandingen
- ✓ Algemene vergadering

Activiteitenkalender

- ✓ **Zaterdag 23 januari:** Algemene Vergadering sectie zweefvliegen
- ✓ **Vrijdag 29 januari:** Examen theorie zweefvliegen
- ✓ **Zaterdag 06 februari:** Symposium Liga te Oostmalle
- ✓ **Zaterdag 27 februari:** Herhalingsles luchtruim
- ✓ **Zaterdag 06 maart:** Algemene Vergadering club
- ✓ **Vrijdag 19 maart:** Vleugeluitreiking

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

14 februari 2010

Beker Gerard De Praetere 2009

Plaats	Datum	Piloot	Toestel	Duur
1	22/5	Theo Stockmans	Ventus 2/18m	8:31
2	1/5	André Ruymen	Mini Nimbus	7:02
3	22/5	Mattijs Cuppens	Astir CS Jeans	6:35
4	22/5	Sebastien Mathieu	LS 3A	6:25
5	1/5	Bart Huygen	ASW 19	5:28
6	22/5	Yves Ruymen	Nimbus 4DM	5:18
7	22/5	Jan Waumans	LS 1C	5:08
8	1/5	Koen Pierlet	Ka 8	4:59
9	1/5	Yven Mauroo	Astir CS Jeans	4:59
10	1/5	Jelle Vandebeeck	Silent 2	4:55
11	22/8	Jean Hendrickx	TST 10 Atlas	4:41
12	26/7	Sophie Vandewalle	Ka 6cr	4:34
13	22/5	Johan Vanhoyland	ASW 19	4:31
14	1/6	Chris Vanderseyphen	Ka 6cr	4:19
15	22/8	Rudi Coomans	ASW 15	3:48
16	31/5	Luc Vandebeeck	Silent 2	3:47
17	22/8	Herman Moens	Astir CS Jeans	3:37
18	1/5	Koen Biesmans	Mistral C	3:36

Om in aanmerking te komen voor de beker Gerard De Praetere, dien je een vlucht te maken van meer dan 3 uur, met start en landing te EBTN. De proef moet ook op de Charron.line gepubliceerd worden.



Sinds begin oktober heeft een nieuw toestel zijn intrek genomen in onze hangars: het betreft de Discus CS van Johan Vanhoyland.

ASK-23B

Na het verlies van onze Mistral C (OO-ZTV), heeft ons sectiebestuur zich beraden over de vraag: moet dit toestel vervangen worden, en zo ja door welke soort zweeftoestel?

Na lang beraad gingen wij in de richting van een kunststof opleidings-eenzitter. Het zou het toestel zijn waarmee de jonge piloot zijn eerste solovluchten maakte met kunststof. En tevens dachten wij reeds aan de vervanger van onze Ka 6 Cr die niet eeuwig zal blijven vliegen. En aan kunststof-toestellen is nu ook eenmaal minder onderhoud. Veel toestellen zijn er niet op de markt: een Astir III (met neuswiel) of een Ka 23. Dit zijn toestellen die niet iedere dag te koop staan.

Na wat zoeken kwamen wij terecht bij de "Eindhovense Aero Club Klu/zc" (Nederland). Hier hadden zij een Ka 23 te koop. Johan & Julie Vanhoyland, Eric Vandewalle en mezelf zijn op 05 november het toestel en de bijhorende technische documentatie ter plaatse gaan controleren. Dit leek best in orde behalve dat het toestel een nieuwe laag gelcoat nodig had. Na wat contacten tussen Eindhoven en ons sectiebestuur, kwamen we tot een overeenkomst.

Wat is dit voor en toestel?

Het is een toestel uit het gamma van "Alexander Schleicher Segelflugzeugbau" (Poppenhausen - Duitsland) zoals onze ASK 13,

Wat geschiedenis

Met een toenemende verbreding van de tweezitter GFK* toestellen, ontstond ook de vraag naar gelijkaardige eenzitters voor solo vluchten. Rudolf Kaiser (ontwerper bij A. Schleicher) nam deze taak op zich. De ASK 23 leek veel op de ASK 21, zodat de leerling de overstap gemakkelijk kan nemen. Het moest neerkomen op een GFK versie van zijn vroeger ontwerp, de Ka 8. Dat in feite de eenzitter was van de Ka 7 of Ka 13.

Het toestel moest geen uitgesproken overlandvliegeigenschappen bezitten, maar toch aangename thermiekvluchten mogelijk maken. Het moest eenvoudig en veilig te vliegen zijn en moest "harde" landingen kunnen doorstaan.

Het vaste hoofdwielt wordt omringt door een neuswiel en een staartwiel. Veel werk werd besteed aan de uitrusting van de cockpit. Zowel de zetel als het

voetenstuur zijn verstelbaar zodat zelfs grote piloten zich comfortabel voelen.

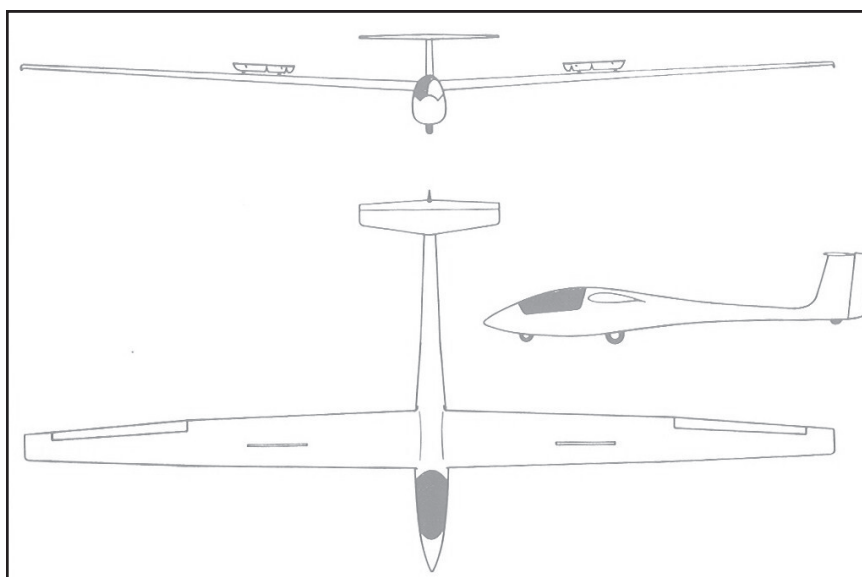
Reeds van bij de eerste vlucht, die plaats vond in oktober 1983, was men verrast op de aangename vliegeigenschappen van dit toestel. Dit toestel was tevens het laatste toestel van de hand van Rudolf Kaiser. Hij ging met pensioen in 1985, en overleed in 1991 te Poppenhausen, op 69 jarige leeftijd.

153 toestellen werden er gemaakt, waarvan 102 in de "B" versie. Ongeveer 50% van alle Ka23 vliegen in Japan.

Op zaterdag 19 december hebben enkele leden van de Eindhovense zweefclub de Ka 23 bij ons in de club komen afleveren. Hij is dus van ons.

Theo Stockmans

*GFK: Glasfaserverstärkte Kunststoff (met glasvezel versterkte kunststof)



Karakteristieken

Lengte: 7,05 m
 Spanwijdte: 15 m
 Vleugeloppervlakte: 12,92 m²
 Vleugelprofiel: Wortman FX-61-168
 Leeg gewicht: 240 Kg
 Totaal vlieggewicht: 360 Kg
 Max snelheid: 215 Km/ Hr
 Glijgetal: 34 bij 90 Km/ Hr
 Handicapfactor: 92
 Minimumdaalsnelheid: 0,66 m/sec

Wat is er met de Ka-8 gebeurd???

Je vroeg je waarschijnlijk al een tijdje af: waarom hebben ze in godsnaam onze schone Ka-8 (OO-ZOI) zo zwaar toegetakeld met die lelijke kleurencombinatie? Zouden de schilders deze kleuren echt graag zien? Wouden ze misschien op een goed blaadje staan bij Theo? Of wouden ze gewoonweg de separatisten in de club een loer lappen? Hieronder staat de enige echte tragische gebeurtenis zeer goed uitgelegd. (Opgelet deze tekst bevat onvolledige waarheden).

Welnu: alles gebeurde op een natte regenachtige vochtige vrijdagmorgen. Het enige wat nog ontbrak was dat het de 13de was. Koen Biesmans had besloten om aan de Ka-8 verder te werken. Hetgeen die dag moest gebeuren was:

- De beschadigde lak oplappen (verven)
- De kogellagers en scharnieren smeren
- De sleephaken vastzetten met borgmoeren
- De cockpitkap een opknaptbeurt geven

In dit artikel zullen we enkel het eerste taakprobleem beschrijven,

de rest is voor een andere creatieve schrijver.

Ruben en ikzelf begonnen met de witte lakverf. De kleine gaatjes moesten opgevuld worden. (De grote eigenlijk ook). Ondertussen wou Maarten aan de remkleppen beginnen. Hier begonnen de problemen. We vonden geen gele verf!!! Ok, na lang discuten besloten we maar om de kleine buisjes aan de remmen zwart te verven i.p.v. geel. Bij het zien van deze zwarte vegen, kreeg een bepaald persoon (de naam gaan we maar pas onderaan het artikel benoemen) het idee om op de rode remmen een tekst te schrijven. Iets in de aard van: "How to land this thing?" of "RUN!!!" of "nog andere onopschrijfbaar zever". Van het ene idee kwam het ander, uiteindelijk monden we uit op het idee om van de Ka-8 een marchetti te maken.

Middagpauze

Na een paar goeddunkende akkoorden begon men er aan. Ik nam een paar rode verfpotten mee van de berging en begon deze te openen. Maar plots zette ik een beetje teveel kracht op de hefboom die het deksel moest

openen. Het ding zei "FLOEP". Het deksel vloog de lucht in, maakte een 4 dubbele salto en belande juist met de verfkant op de blauwe tip van de zwever. In paniek kwam Maarten toegerend, met zijn zwarte borstel vol zwarte verf, om te zien wat er gebeurd was (de ramptoerist). Maar een ongeluk gebeurt nooit alleen. Zijn verfborstel liet per ongeluk een druppel los op het groene gedeelte van de vleugel.

Wat zou U doen beste lezer?

Oplossing a) u veegt alles uit en laat lelijke strepen achter

Oplossing b) u draait vlug de rug de vleugel toe en doet alsof er niets gebeurd was

Oplossing c) u kleurt alles verder in de kleur van het gemorste verf

Wel wij opteerden voor c) we werken alles schoon af in de kleur dat er op belande. Nu moet je wel weten dat dat als je zwart geel en rood achter elkaar zet, je uitmond in onze schitterende tricolor.

Ps: reacties op dit artikel zijn NIET toegelaten

Jérémy Wouters

Milieu

Op dinsdag 29 september zijn Rudi Coomans, Jörgen Nuyts en mezelf aanwezig geweest op de hoorzitting bij de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant, dit naar aanleiding van ons beroep (zie vorige Cumulus). Deze zitting heeft amper een paar minuten geduurd. De gedeputeerde, Julien Dekeyser, heeft gewoon gezegd dat hij akkoord ging met onze argumentering en dat onze bouwvraag werd goedgekeurd.

Op 16 oktober heb ik dan de bouwvergunning van de provincie Vlaams-Brabant ontvangen. Onmiddellijk starten met de bouw

van ons fuelplatform kan nog niet omdat er nog een 'in beroep' periode is voorzien van dertig dagen. Zoals voor de milieuvergunning, moet deze bouwvergunning gedurende dertig dagen aan de ingang van onze installaties uithangen. Dit gebeurde vanaf 17/10 t.e.m. 16/11.

Wie kan er in beroep gaan? Iedereen eigenlijk, maar ook de stad Tienen en de gemachtigde ambtenaar Vlaams-Brabant. Natuurlijk moet dit beroep geargumenteed zijn. Onze club moet ook telkens bestemming zijn van dit (in beroep) document. Zoals je ziet, ad-

ministratieve rompslomp, maar het is de wet. Maar niemand heeft beroep aangetekend.

De beginwerken waren voorzien vanaf 23/11. Maar wegens coördineringsproblemen bij de firma Voets, zullen deze werken pas een aanvang nemen de laatste week van januari 2010.

Ondertussen gaan ook de werken verder aan de modernisering van ons elektriciteitsleidingen, dit onder de kundige leiding van Johan Boon.

Theo Stockmans

Van Mistral naar Flight Simulator

Sinds enkele jaren is het bouwen van een volwaardige simulator voor het zweefvliegen echt bereikbaar voor elke club. Dankzij de huidige krachtige computers, dataprojectoren, flatscreens en de nodige software tegen betaalbare prijzen is vooral het beschikbaar hebben van een echte cockpit het struikelblok. Je hebt nu eenmaal hiervoor een afgeschreven toestel nodig.

Luc onze voorzitter loopt al geruime tijd met de gedachte om een simulator te bouwen voor de club, maar dan moet je eerst aan een intacte cockpit geraken. Dit is niet zo eenvoudig omdat ofwel de toestellen hersteld worden of de beschadiging te groot is, of dat de vraagprijs voor wat te krijgen is ons budget overstijgt.

Na het spijtige ongeval van onze OO-ZTV en de daaropvolgende grondige inspectie van het ongevallen onderzoeksteam van defensie werd het zwaar beschadigde zweefvliegtuig letterlijk tot schroot herleid. Je kunt zeggen dat deze mensen echt grondig hun werk deden. Luc stelde mij de vraag om na te gaan of onze mistral zijn cockpit te recupereren is om er een simulator mee te bouwen. Alles is natuurlijk te herstellen, maar tegen welke prijs en inspanning? Samen met mijn broer Danny zijn we deze uitda-

ging aangegaan en willen we het erop wagen om de cockpit te herstellen en om te bouwen tot de hardware voor een bruikbare simulator.



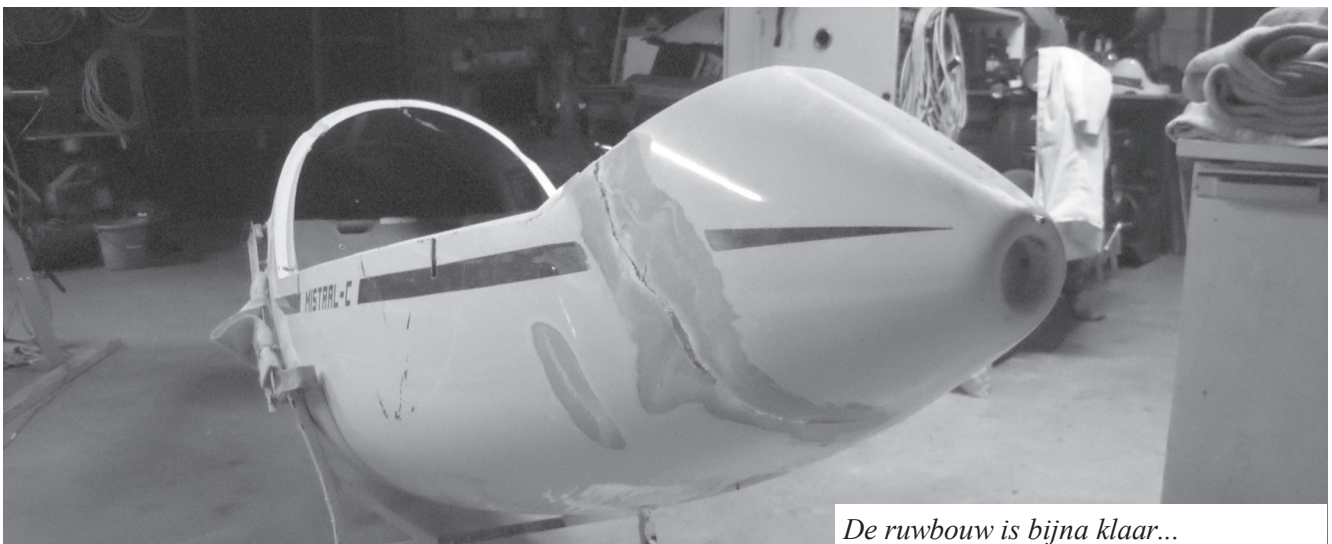
Danny aan 't werk...

Natuurlijk is het hebben van een cockpit een belangrijk onderdeel, maar je hebt eveneens een handige Harry nodig voor de computerkant van het verhaal. Omdat ikzelf noch mijn broers computerfreaks zijn, heb ik Johan Vanderstegen en enkele andere mensen aangesproken of zij deze uitdaging niet wensen aan te gaan. Johan is alvast met het vooronderzoek begonnen en heeft contact opgenomen met de andere clubs die een sim hebben gebouwd.

De herstelling aan de gehavende cockpit van de Mistral schieten goed op, de barsten en losse spanten zijn terug vastgelijmd.

De volledige binnenkant is gedekapeerd, de bruine rubberachtige verf liet zich niet verlijmen en moet daarom eerst verwijderd worden. De tabel in bijlage geeft een opsomming van de tot op heden 7-12-2009 uitgevoerde werken, zoals je kunt merken al een hele klus. Wordt vervolgd.

Eric Vandewalle



De ruwbouw is bijna klaar...

Ons vliegveld...

In een nota van Pieter De Crem, Minister van Defensie, gedateerd 14 oktober 2009, staat te lezen dat ons vliegveld zal verlaten en verkocht worden. De timing hiervoor is 2011.

Dit zou tevens het einde betekenen van onze club. Gaat het zo ver komen? Ik weet het niet. In 1995, toen de EVS (Elementaire Vlietschool) met de Marchetti's verhuisde naar het nabijgelegen Beauvechain, was daar eveneens sprake van. En kijk, wij zijn nu 14 jaar verder en het vliegveld bestaat nog altijd met zelfs terug een minieme militaire "bezetting".

Het gedeelte kazerne, noordelijk gedeelte van ons vliegveld, staat al meer dan 10 jaar te koop. Er zijn al veel kandidaat kopers geweest, maar het ligt er nog altijd verloederd bij. En het wordt erger met de dag. Er ging een villa-park, hospitaal, onderdak voor allochtonen, gevangenis...komen. Maar tot hier toe en voor zover ik weet, staat het nog altijd te koop. Het kan natuurlijk snel veranderen, dat weet ik ook.

In een dossier van september 2008 "Afbakening kleinstedelijke gebied Tienen" is de kazerne van het vliegveld ingekleurd als dag-recreatie, de rest als vliegveld. Dus eventuele kandidaat kopers kunnen er dus niet mee doen wat ze willen. Natuurlijk kan men steeds een aanvraag indienen om de bestemming te veranderen. Maar dat gaat ook niet van de ene dag op de andere.

Als je de lokale pers gelezen hebt, wensen sommige Tiense politiekers dat het vliegveld een open terrein blijft, met de mogelijkheid dat onze vliegclub en de wielrenners hun sport kunnen blijven beoefenen. Het landelijke karakter van ons terrein wensen

ze ook te behouden. Dus geen activiteiten dat massa's volk aantrekt.

Een ander aspect is de sanering van ons terrein. Oorspronkelijk ging deze door gedurende het eerste semester van 2010. Ze is nu verschoven naar het tweede semester. En er valt nog 't een en 't ander de zuiveren. Niet alleen naast ons clublokaal, maar vooral in de oude kazerne. Op talrijke plaatsen liggen er nog, al of niet volle, stookolietanken in de grond. En die moeten er nog eerst uit. Zonder te spreken over de vervuilde gronden die moeten gesaneerd worden. En al deze werken kosten een pak geld. Het zou best kunnen dat, indien Defensie een kosten baten analyse maakt, alles bij het oude blijft. Je weet nooit. Kijkt maar eens naar Sint Truiden.

En onze club nu? Binnen een maand gaan de werken van start voor ons nieuw tankplatform, de isolatie van onze werkhuisen nadert zijn einde, de aankoop van een zweefvliegtuig is rond. Hoeft dit nog allemaal?

Hadden wij in 1995 een houding aangenomen van "het heeft toch geen zin meer" dan bestond onze bloeiende club nu niet meer, of misschien onder de vorm van een mini clubje. Ook toen zijn wij gewoon doorgedaan. En een geluk.

In elk geval, moesten er zich plotselinge veranderingen (positieve of negatieve) in de situatie van ons vliegveld voordoen, dan zullen alle clubleden hiervan op de hoogte gebracht worden. Eventueel door middel van een Buitengewone Algemene Vergadering.

Theo Stockmans

Sportcommissie van 7 oktober 2009

Theoretisch examen zweefvliegvergunning

Kai Arstila
Dieter Detroij
Ruben Michaux

Practisch examen zweefvliegvergunning

Kai Arstila
Sophie Vandewalle

Vliegen met passagier

Bart Lismont
Chris Vanderseypen

5 uren duurvlicht

Chris Vanderseypen

50 Km afstandsvlucht

Herman Moens

Zilveren brevet

Herman Moens

500 Km afstandsvlucht

Sebastien Mathieu

Zij die hun naam niet terugvinden, dienen mij zo snel mogelijk te verwittigen;

Theo Stockmans

Prestaties

SOLO

op 31 oktober
Mario Maurano

Geslaagd in het practisch examen van hulp instructeur

Sebastien Mathieu

Theo Stockmans

Vliegekamp Bayreuth 2009

Voor het derde jaar op rij werd er besloten om met een aantal clubleden twee weken tijdens de zomermaanden naar Bayreuth in Duitsland te trekken. Na overleg met geïnteresseerde piloten werd besloten om de eerste twee weken van augustus te gaan.

Bayreuth en omgeving

Bayreuth is een middelgrote universiteitsstad gelegen in het Noorden van Beieren, op ongeveer 50 km van de Tjechische grens. Bayreuth is ook gekend vanwege Richard Wagner, een gekend opera componist die zich in de laatste jaren van zijn leven in Bayreuth gevestigd heeft. Hij heeft er zijn eigen operahuis gebouwd en dit is nog steeds te bezichtigen. Ook vinden er elk jaar nog steeds de "Wagner Festspiele" plaats. Verder heeft Bayreuth een mooi en gezellig historisch centrum dat zeker eens het bezoeken waard is.

Het vliegveld is gelegen ten oosten van Bayreuth bij de deelgemeente "Bindlach". Het veld ligt op een heuvel die de "Bindlacher Berg" genoemd wordt. Het is hier waar in 1999 het WK zweefvliegen plaatsvond. Het terrein ligt dan ook op 489m boven de zeespiegel en aan de rand van het vliegveld heb je een sterke afdaling die je al snel tussen de 100 à 150 meter lager brengt. Het gemeentelijk vliegveld beschikt over één asfaltbaan van 1053 meter, en drie grasbanen. De gemeente Bayreuth tracht het terrein uit te spelen als regionale luchthaven maar dit heeft weinig succes. Daardoor is er geen CTR meer, maar er kan wel een zone rond het vliegveld tijdelijk klasse F gemaakt worden wanneer IFR verkeer de zone kruist en/of opstijgt/landt op Bayreuth. De asfaltbaan wordt voornamelijk gebruikt voor de motortoestellingen, ook zelfstarters kunnen

hiervan gebruik maken voor het opstijgen en ook sleepstarts kunnen op de asfaltpiste plaatshebben. De eerste gras piste wordt gebruikt voor de lierstarts en voor landingen van de scholingstoestellen. De tweede gras piste wordt gebruikt voor sleepstarts en landingen van zwevers. En de derde gras piste wordt uitsluitend voor landingen van zwevers gebruikt indien de andere pistes bezet zijn. Je merkt het al, meer dan voldoende plaats.

De camping bevindt zich vlak aan het vliegveld. Deze is opgedeeld in een gedeelte voor de clubleden die er een caravan hebben staan, en een gedeelte voor bezoekers.



Het kampement van De Wouw...

De locatie leent zich uitstekend voor het maken van mooie vluchten. Gecontroleerd of verboden luchtruim is er nagenoeg niet in de nabije omgeving en men mag er overal tot FL 100 doorstijgen. Deze vrijheid is er minstens 150 km en soms veel verder in nagenoeg alle richtingen. Nochtans wordt er meestal slechts in een paar richtingen gevlogen. Zo wordt er bijvoorbeeld zelden Tsjechië ingevlogen; voornaamste reden is dat de wegverbindingen naar Tsjechië niet echt goed zijn wat een extra moeilijkheid oplevert voor de ophalers bij een eventuele buitenlanding. De

meestal best te vliegen trajecten bevinden zich Noord-West, Zuid-Oost en soms ook Oost. Vanaf een 5-tal km ten Oosten van het vliegveld begint er een sterk heuvelachtig gebied, het Fichtelgebirge. De hoogste heuvel hier is 1100m MSL en heeft de vreemde naam *Ochsenkopf*. Bij zeer goed weer kan je vanop het vliegveld hierboven de eerste Cu zien hangen soms reeds vanaf 8 uur 's morgens.

Vanaf dit gebied vertrekt er een kleine heuvelrug richting Noord-West die na 50 km overgaat in het Thuringer Wald. Dit woud is een sterk bebost en hoog heuvelachtig gebied met uitstekende thermiek dat zich 80 km uitstrekt. Richting Zuid-Oost kan er de Tsjechische grens gevolgd worden waar een heuvelachtig gebied langzaam doorstijgt tot het uiteindelijk uitmond in de Alpen aan de Oostenrijkse grens. In de Oostelijke richting kan er tenslotte het Ertzgebirge gevolgd worden aan de grens met Tsjechië.

Er zijn vele en grote buitenlandingsterreinen en bijna elke 20 kilometer vind je er een vliegveld.

Het Vliegekamp

Zaterdag 1 augustus, 5 uur 's morgens loopt de wekker af. Ouch! We hebben met Pieter Leyssens, Sophie Vandewalle en Yven Mauroo om 6 uur afgesproken op het vliegveld in Goetsenhoven. Het is redelijk vroeg maar zo komen we ongeveer tussen 15 en 16 uur aan op onze bestemming. Hierdoor hebben we rustig de tijd om ons aan te melden, onze tent op te zetten en inkopen te gaan doen; morgen is het immers zondag. Gelukkig hebben we de auto vrijdagavond reeds ingeladen. Snel klaarmaken, ons eten voor overdag verzamelen in

een koelzak en vertrekken. Op Goetsenhoven aangekomen zien Nathalie en ik dat Pieter, Sophie en Yven al daar zijn. De party tent was reeds ingeladen in de auto's van Pieter en Yven, en Pieter was de laatste hand aan het leggen aan het waterdicht maken van de Ka7. Yven moest nog snel even gaan tanken; intussen koppel en testen we de aanhangers aan en testen we de lichten. De lichten van de Ka7 aanhanger blijken niet te werken. Na wat zoeken wordt het probleem gevonden, en na wat wringen, duwen, trekken en vooral veel tape wordt het probleem voor even opgelost. Intussen is Yven volgetankt weer terug en kunnen we op schema vertrekken. De kleine 650 km afstand wordt zonder noemenswaardige problemen afgelegd en we komen mooi zoals gepland



Haju

aan rond 15u30.

Aangekomen voor de poort van het vliegveld-terrein stond Haju al naast ons voor we hem moesten zoeken. Hij had ons met de aanhangers voorbij de camping zien rijden en was met zijn bromfiets achter ons aan gereden. Haju is zowat de campingverantwoordelijke ter plaatse, en eveneens verantwoordelijk voor zowat alles wat niet met de camping te maken heeft. Haju is eigenlijk

zijn roepnaam als afkorting voor zijn volledige naam; **Hans Junginger**. Na een hartelijke begroeting met Haju en zijn vrouw werd de poort onmiddellijk opengemaakt en konden de aanhangers weer terug op hun vertrouwde plaatsen van vorig jaar. Terug bij Haju waren we in een mum van tijd weer ingeschreven. Onze campingplaats van de voorbije jaren was helaas wel bezet; er waren heel wat gasten de eerste week en er was ook een stage aan de gang. Maar Haju zou Haju niet zijn moest hij niets beters voor ons in petto hebben; hij heeft een ander deel van de gastencamping volledig laten maaien en terwijl we ons aanmeldden, wordt onze eigen watervoorziening en elektriciteit geplaatst. Meer zelfs, de hele plaats is uitsluitend voor ons en voor de andere clubleden die ons later gaan vervoegen; een zee van ruimte en rust. Wat later zijn de tenten opgesteld en staat de party tent recht. Nog even inkopen doen (winkels zijn allen open tot 20 uur) en tegen 20u30 waren we volledig geïnstalleerd. Intussen hadden we ook besloten dat we geen zin hadden om de eerste dag te koken en zijn we naar onze vertrouwde herberg getrokken voor een heerlijke grote schnitzel of cordon blue.

Zondag kwamen Jörgen Nuyts, Griet Francaert en Piet Vanosmael ons vervoegen. Maandag kwam eveneens Danny Vandewalle aan met de Silent. De eerste dagen brachten ons mooi vakantieweer en matig zweefweer. Deze dagen werden dan ook rustig doorgebracht met het monteren en inspecteren van de toestellen, het maken van checkvluchten op de lier en verkenningsvluchten over de nabije omgeving van het vliegveld. Tussentijd latend om de nodige inkopen te doen zodat we 's avonds gezellig van een stevige maaltijd en fris biertje en/of wijntje konden genieten op de camping.

Dinsdag was de start van een periode met zeer mooi zweefweer. Dinsdag was nog wel een overgangsdag en zeker de sterke oostenwind zou één en ander wat kunnen bemoeilijken. De "locals" gaven wat tips over andere te volgen routes die minder benadeeld zouden worden door de door het Fichtelgebirge gekanaliseerde en "vallende" wind. Ik kon hoe dan ook met mijn LS3 starten met het vooruitzicht om toch wat afstand te kunnen afleggen. Het werd al snel duidelijk dat op gegeven afstand van het vliegveld aan het Thuringer Wald er overontwikkeling en afscherming optrad. Ik besloot de andere aangegeven routes eens te gaan verkennen; maar moest ten Westen van het vliegveld, ter hoogte van Bamberg, ook weer terugkeren gezien er verder geen enkele Cu en enkel lage afschermende bewolking te bespeuren viel. Ik besloot dan maar terug te keren naar het bekende terrein en van daaruit de verdere koers te bepalen. Echter niet veel later hoorde over de radio het verontrustende bericht dat een Belg met een ULM voor het vliegveld in een veld "gecrasht" zou zijn. Ik wist niet wat ik hoorde en bleef aandachtig luisteren.

Het bleek om Danny te gaan die met de Silent buitengeländ was voor het vliegveld. Ik had hem nochtans niet veel eerder zich over radio voor het circuit horen aanmelden. Omdat de radiob berichten schade aan het vliegtuig bevestigden besloot ik onmiddellijk naar het vliegveld terug te keren. Ik ben rond het vliegveld gevlogen en zag inderdaad de Silent in een veld voor het vliegveld liggen. Vanuit de lucht zag ik Piet, Nathalie en Yven met de aanhanger van de Silent vertrekken. Ik ben meteen geländ en niet veel later landde ook de Ka7. We hebben de toestellen langs de kant van de piste voor de aanhangers gezet en zijn meteen ter plekke gereden. Terwijl we het vliegveld afreden kwam een poli-

tiewagen met Danny ons tegemoet gereden. We mochten even met Danny praten; gelukkig was hij ongedeerd. De berichten op de radio waren een beetje overdreven maar het toestel had inderdaad wel wat schade; door een grondzwaai bij de landing was de staart afgebroken. Danny had in base van het circuit gemerkt dat hij te laag zat om het vliegveld te halen en had besloten om de valei in te draaien om in een veld te landen. Helaas was er enkel een nog niet gemaaid klaverveld bereikbaar.

Gelukkig had Danny zijn motor meegebracht zodat hij ook hiermee de wijde omgeving kon verkennen.

De volgende dagen brachten ons mooi zweefweer waardoor ik mooie overlandvluchten rond de 400km kon maken. Echter dat klein beetje meer ontbrak telkens om de gedroomde 500km te kunnen volmaken. Jörgen, Griet en Piet gingen voluit voor de opleiding lierstart en lieten zich lossen op de LS4. Yven kwam tot de spijtige vaststelling dat zijn vergunning vervallen was. Donderdag vervoegden Eric Vandewalle en familie de groep zodat we volledig waren voor die week en onze campingplaats mooi gevuld was.

Vrijdag bracht de beste dag van de hele vakantieperiode. Nochtans had de meteo dit zeker niet als beste dag aangegeven. Ik had de avond voordien nog een nieuwe 500km proef uitgetekend die, gezien mijn ervaring van de afgelopen dagen, meer haalbaar zou moeten zijn. Ik besloot deze in te laden; enkel het startpunt moest ik nog bepalen maar besloot dit in piste te doen. In Bayreuth is de ontkoppelzone nogal variabel, en dit is puur weersafhankelijk. Er zijn dagen waarop je boven het vliegveld niet kan aanpikken en wordt je 5 km verder gesleept naar de Ochsenkopf; dit is meest-

al het geval. Het is dan beter een startpunt voor je proef in die omgeving te bepalen; 5 km omvliegen in een thermisch zwak gebied om je startpunt te nemen, betekent al meteen een serieuze handicap voor een goede start van je proef.

Enkele minuten voor de start was ik zeker wat het startpunt moest zijn; recht boven het vliegveld. Uitzonderlijk was er boven de Ochsenkopf geen Cu te zien, enkel boven het vliegveld en richting Noorden. De keuze was dus snel gemaakt. Startpunt instellen, aanschuiven in de rij en starten. Achter mij zouden Eric en Pieter starten met de Ka7; zij zouden hetzelfde eerste been vliegen tot Suhl, diep in het Thuringer Wald.

Het gekozen startpunt bleek een goede keuze want ondanks het "relatief" lage plafond bij de start (1200m grond) kon ik onmiddellijk 20 km doorsteken tot ik een 3 meter bel tegenkwam. Van daaruit begon het plafond stilaan te stijgen omwille van het stijgende reliëf, maar ook omdat de condities merkbaar verbeterden. Halfweg het eerste been had ik een gemiddelde snelheid van +/- 100km/h. Ik had mij voorgenomen om dit gemiddelde trachten te behouden door niet te veel te treuzelen en geen onnodige bel-

len mee te pikken, maar ook door geen onnodige risico's te nemen. Sneller vliegen had wellicht gekund, maar als ik deze snelheid kon aanhouden zou ik de 500km zeker tijdig kunnen rondvliegen, en dat was op dat moment het belangrijkste. Het ronden van het eerste keerpunt was een hele opluchting; ik zat helemaal op het einde van het Thuringer Wald op 136 km van Bayreuth en had nog steeds mijn gemiddelde snelheid op zak. Nu kon ik terugkeren naar mijn volgend keerpunt op 133 km. Onderweg kwam ik de Ka7 nog tegen boven Suhl. Het bleef heerlijk vliegen en tot mijn verbazing had ik nog steeds een gemiddelde snelheid rond de 95km/h. Tegen 16u30 rondde ik mijn laatste punt boven het Thuringer Wald en had ik nog 117 km te gaan.

Het leek wat te gaan overontwikkelen maar ik had echter nog wel tijd; in het slechtste geval had ik nog zeker 1,5 uur tijd voor ik mijn final glide zou moeten beginnen. Eric polste over de radio nog even naar mijn situatie en zei dat hij en Pieter met de Ka7 op terugweg naar Bayreuth waren. Pieter moest nog inpakken want hij vertrok die avond zelf nog naar België. Onder het donker geworden pak boven het woud ging ik verder op zoek naar een



LS 3 klaar met de eerste cumulus



Sébastien en Bart op de startplaats

bel die mij tot zekerere hoogte zou brengen. Gelukkig kreeg ik nog een goede bel van 2,5m/s te pakken die me tot een veiligere hoogte boven het grote woud tilde. Vandaaruit ging het vlotjes en had ik slechts 3 bellen meer nodig om veilig tot in Bayreuth te raken. Om 17u50 zat ik weer boven het vliegveld en kon ik me klaarmaken om te landen. Een prachtige dag die werd afgesloten met de nodige (schuim)wijnen en een heerlijke BBQ op onze campingplaats.

De daaropvolgende dag diende zich opnieuw aan als een mooie dag maar met verhoogde stabiliteit. Dit was duidelijk te merken

daar om 12 uur de Cu's al hoge uitschietende torens begonnen te vertonen. Mijn besluit stond hoe dan ook vast; na een prachtige dag als gisteren en een geslaagde week was ik wel toe aan een rustdag. Op het programma van vandaag stond een bezoek aan het openluchtwembad in het Fichtelgebirchte en 's avonds de heerlijke schnitzels en cordon blues van de herberg in het dorp. Zondag werd een dag van wisseling van de wacht; Jörgen, Griet, Piet en Danny vertrokken naar huis, Walter Vandewalle en Rudi Coomans & familie vervoegden de groep. Yven was zaterdag reeds als een speer vertrokken; hij kreeg zijn hernieuwde vergun-

ning niet doorgefaxt maar had eigenlijk vooral ergens te België vrouwelijk schoon te kapen. Maandag vervoegden Bart Lismond en Bart Huygen de groep.

De tweede week bracht niet hetzelfde prachtige zweefweer als de eerste week. Toch waren er enkele thermiekvluchten mogelijk. De week werd vooral opgevuld door vliegdagen waar iedereen een aantal lierstarts meepikte. Er werden ook uitstapjes naar Bamberg, Nürnberg en Bayreuth georganiseerd en uiteraard stond ook een bezoek aan het subtropisch zwembad op de agenda.

Bayreuth is een terrein met voldoende plaats (4 landingsbanen) en is daardoor ook geschikt als terrein voor lesvluchten. Misschien is het een idee om volgend jaar een clubtweezitter mee te nemen en lesvluchten aan de lier te organiseren. Gezien een lierstart er slechts 8€ kost kan je hier voor een beperkt budget heel wat starts maken. Dit valt zeker te organiseren wanneer er hier voldoende interesse voor is (zowel van instructeurs als leerlingen). Spreek me gerust aan indien je hier interesse voor zou hebben.

Sébastien Mathieu



Startlijn voor de lier in Weelde. Binnen minder dan 10 minuten hangen deze 4 toestellen in de lucht...

Vliegekamp Weelde

Mijn naam is Dieter De Troij, 17 jaar en een grote luchtvaartfanaat. Al sinds mijn zesde jaar kriebelt het om later iets met vliegtuigen te gaan doen. Piloot worden is voor mij dan ook een jongensdroom, dat begrijp je wel. Ongeveer een jaar geleden ving ik het eerste over het zweefvliegen op; ik ontdekte dat dit misschien een goede voorbereiding voor pilotenstudies kon zijn. Niet veel later las ik een aanbieding van De Wouw in de krant voor een theoretische cursus. Ik was meteen verkocht. Na vele lessen was ik op het theoretische examen geslaagd, waar vele volwassenen moesten herkansen. Ik kon nu echt gaan vliegen! Zo dacht ik tenminste. In werkelijkheid bleken er toch enkele praktische problemen. Tien bleek net wat te ver te zijn om elk weekeinde te bezoeken, waardoor het aantal vluchten in het eerste halfjaar van 2009 voor mij beperkt bleef tot 8. Ik had een andere oplossing nodig en die kwam er onder de vorm van een zomerkamp bij de zweefvliegclub in Weelde.

Zomerkamp KAC 2009

Zomerkampen zijn er in België in overvloed. Het zijn echter voor jongeren meestal de prijs die beslissend zijn. Zo draaide het ook

voor mij uit. Ik kwam terecht bij de KAC of Kempen Aero Club, die zich bevindt in Weelde. De KAC richt al verschillende jaren een zomerstage van twee weken in. Dit jaar viel die wat goedkoper uit dankzij de aankoop van een 4-trommellier.

De stage ging door van 5 tot 17-juli. Zondagavond kwam ik in Weelde aan, zette mijn tent naast een oude taxibaan voor straaljagers en ging naar de eerste briefing: een voorstelling van leden en instructeurs. Tot mijn grote verbazing bleek er ook een goede bekende aanwezig te zijn. Geert Bollens (ook lid van De Wouw) kende ik van de theoretische cursus. Hij nam ook aan deze stage deel om wat uren bij te halen. Al één van de volgende dagen ging hij solo.

De eerste week kregen we heel slecht weer; regen, wind en dies meer verstoorden grondig alle zweefvliegactiviteiten en zorgde ervoor dat we de nodige tijd in kantine en tent doorbrachten. Desondanks haalde ik toch een kleine 15 vluchten op ASK-13.

Gelukkig bleek “de weergod” ons gevloek te hebben gehoord; beter weer dus in de tweede week.

Woensdag 15 juli was het voor mij dan eindelijk zover. Na wat ploeteren met crosswind en turbulent weer overdag, mocht ik 's avonds solo. De woorden 'ge moogt solo' uit de mond van Frank Op't Eijnde klonken mij dan ook als een sprookje in de oren. Nog half ongelovig klom ik in de OO-ZWU (ASK-13) strapte mij stevig vast en voerde mijn checklist uit, terwijl collega's de riemen van de instructeur zonder deze vastmaakten.

Om vier voor acht 's avonds, werd 'mijn' K13 door de lier in de lucht gekatapulteerd. Ik kreeg, zoals wel meer wordt gehoord van eerste solisten, een gevoel van eeuwige vrijheid. Dat is het leven, vrij als een vogel! Echter, 9 minuten later stond ik weer met beide aan de grond, klaar voor nog een solovlucht die nog 10 minuten langer duurde.

De volgende dagen vloog ik nog iets meer dan een uur op Ka-8b, voor mij letterlijk de hemel op aarde was. Heerlijk lichte vliegtuigen, gevoelig voor elk vleugje wind en thermiek!

Aan alles moet een eind komen, zei Nicolas Lea ooit en dat is wat natuurlijk ook het geval was voor dit zomerkamp, vrijdagavond werden we nog traditioneel gedoopt, maar hierna was het onherroepelijk gedaan. Het was tof, heel tof en we hebben absoluut veel kunnen vliegen! Bedankt aan Frank, Howard en alle andere instructeurs!

Dieter De Troij



Niet helemaal de nieuwe lier van de KAC, maar een vervangertje...

Buitenlandingen 2009

Afgesloten op 12 oktober

Echte buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		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
28/07	Yves Ruymen	Liepalotai (Lit)	ASW 19	OO-YDV	57 (1)
28/07	Yves Ruymen	Kavarskas (Lit)	ASW 19	OO-YDV	116 (1)
30/07	Yves Ruymen	Rizgiai (Lit)	ASW 19	OO-YDV	86 (1)
	Rudi Coomans	Gesves	ASW 15	OO-ZBA	44

(1) Vanaf Piciunai (Litauen)

Halve buitenlandingen

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	Mistral	OO-ZTV	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
22/07	Yves Ruymen	Sasnava (Lit)	ASW 19	OO-YDV	37,5 (1)

(1) Vanaf Piciunai (Litauen)

(Lit) = Litauen

In vergelijking met andere jaren, zijn er weinig buitenlandingen geweest...



Mega ijsjes in Bayreuth, Eric, Nathalie en Sebastien

Charron 2009

Enkel de plaatsen van onze clubleden worden vermeld. De volledige lijst kun je terugvinden in ons laatste Ligablad of op de website van de Liga.

BENELUX

Club

13	Mattijs Cuppens
22	Hermans Moens
31	Johan Vanhoyland
34	Yven Mauroo
36	Theo Stockmans
44	Sophie Vandewalle
54	Koen Pirlet

Standaard

37	Yves Ruymen
43	Jan Waumans
47	Rudi Coomans
53	Bart Huygen
54	Johan Vanhoyland

Open/ Ren

3	Theo Stockmans
10	Sebastien Mathieu
13	Andre Ruymen

Motor

15	Yves Ruymen
27	Jelle Vandebeeck
33	Jan Hendrickx

Vrije afstand

9	Theo Stockmans
---	----------------

Opgegeven proef

8	Theo Stockmans
---	----------------

Onze club bekleedt een 6de plaats, zoals vorig jaar.

Er hebben slechts 16 verschillende clubleden 500 punten of meer behaald hebben, en dat kan toch beter denk ik. Maar het zijn er toch drie meer dan vorig jaar.

Theo Stockmans

EK 2009 Pociunai (Litouwen)

Yves nam in Augustus deel aan het WK zweefvliegen in Pociunai. Hij eindigde 23e op 29 deelnemers in de clubklasse.

#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	HS	Rene deDREU	The Netherlands	LS 1f	11034
2.	YX	Tim KUIJPERS	The Netherlands	ASW 19b WL	11000
3.	UX	Helge LIEBERTZ	Germany	LS 1f	10766
23.	ES	Yves RUYMEN	Belgium	ASW 19b WL	7527

Eindelijk zelf vliegen, en dan nog solo ook

(en een simpel verhaal van een opleiding en uitgestelde piloten carrière)

Heel lang geleden (goede sprookjes beginnen toch op deze wijze) kreeg ik een plakboek met allerlei vliegtuigen via mijn broer en een oom die op Saffraanberg werkte te pakken. In mijn vroege jeugd jaren, leerde ik door veel naar de plaatjes met bijbehorende tekst te kijken het woord vliegtuig en het heeft mij nooit nog losgelaten. De verhalen van mijn oom die erbovenop kwamen gaven nog een extra boost natuurlijk.

Datzelfde plakboek kende ik binnenste buiten en toen ik als 11 jarige een modelbouw doos van een Cessna als cadeau kreeg was ik de koning te rijk. Een droom als piloot begon zich te ontwikkelen.

Bovendien vlogen er toch steeds weer die SIAI-MARCHETTI 'S SF.260 boven ons dorp (Oplinter), gans mijn jeugd heb ik deze gehoord en dat geluid herken je jaren later nog uit de duizend.

Een ontuchtering echter volgde het jaar erna (6é studiejaar) bij een bezoek aan de oogarts, omwille van het feit dat we die lettertjes en cijfertjes op het schoolbord niet goed meer zagen. Lichte kleurenblindheid voor bepaalde schakeringen en bijziendheid deden de droom van een loop-

baan als piloot, brandweerman of trein chauffeur aan diggelen vallen. Dus opbergen al die dromen en iets anders uitvoeren, doch ergens bleef dat vliegvirus slapend aanwezig.

Bij het op reis gaan later met "de vlieger" werd dit steeds weer aangewakkerd. Een vlucht met scenic airlines in een De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter/VistaLiner van Nevada naar Arizona langs de Grand Canyon deed me nog meer wegdromen, alles lijkt zoveel mooier vanuit de lucht.

De goesting om te vliegen en de interesse naar alles wat met vliegen te maken heeft was al lang aanwezig en bleef onderhuids woekeren. Alleen tijd en het nodige budget ontbraken voortdurend. De tussen oplossing lag dan voor de hand en van 1998 vlogen we dan maar met MS flight simulator (ervoor met andere simulators, maar zonder echt tevreden te zijn).

Eerder had ik wel al een paar valschermssprongen te Schaffen uitgevoerd, dat was ook niet echt bevredigend. Tevens had ik herhaaldelijk mee gevlogen met de ons allen bekende Ludo Cuypers (de kaasboer) die nu de lijn Avernas – Goetsenhoven, tijdens het weekend verzorgt.

Vele vluchten later samen met Ludo (in zijn Weed Hopper en de ZENAIR 701 VSTOL) alsook als

passagier te Schaffen in een oude Cessna 182 (met als piloot André Onraedt toenmalig F16 KB Devil squadron), had de vlieg-microbe me goed te pakken en bleef in het achterhoofd hameren.

In 2001 besluiten we een oud hoevetje te kopen te Outgaarden en wat wil het geval, we liggen recht in het verlengde van de piste 24, wanneer ik mijn boterhammen buiten zit te eten komt er de OO-OLI of de OO-VVC (met iets erachteraan) boven onze hof gevlogen en deze maal niet zonder gevolgen. Eenmaal de grootste werken voorbij, beloof ik mezelf doe ik er wat aan en na terug wat te hebben gespaard gebeurt het volgende.

Ergens op een blauwe dinsdag in oktober 2007, na het lezen van een plaatselijke krant besluit ik om in te schrijven voor de theoretische lessen reeks bij DE WOUW.

Eigenlijk was het nooit echt bij mij opgekomen om te gaan zweefvliegen ook niet toen ik te Schaffen rondhing. Ook al heb ik daar een paar maal mee gevlogen met "den dorren" en gepraat met Miel Louw toenmalig pr-man van de club en presentator van "Wikken en Wegen" destijds.

Het eigenlijke startschot werd geven enkel en alleen door dat ik ze telkens boven ons huis zag

passeren elke zaterdag of zondag me betoveren.

Na die theoretische lessenreeks te hebben gevolgd en met succes het examens te passeren, was er maar een kleine por nodig om daadwerkelijk eens mee te vliegen en zelf praktische lessen te nemen. Die por gaf eigenlijk Johan Vanhooyland mij, zijn enthousiasme werkte zo aanstekelijk dat ik mee "naar beneden ging" tot aan de piste en zo goed de smaak te pakken kreeg.

De eerste lesvluchten gaan zo snel en zijn zo vol van nieuwe dingen dat je eigenlijk teveel op een bepaalde tijd moet assimileren en je je van de vlucht weinig kan herinneren. Wel de koude die bleef me bij, want echt warm was het niet!

° Toch wil ik enkele gedenkwaardige vluchten en gebeurtenissen met jullie delen en de piloten bij dezen bedanken:

Een nooit te vergeten vlucht is die van zondag 01 juni 2008, samen met Theo Stockmans en in de OO-YZW (Scheibe SF-34) en dit van 14u28 tot 14u42, slechts 14 minuten dus. Ik schrijf minuten en niet minuutjes omdat soms een minuut en zoals velen weten en zelfs een seconde lang duren kan. Het volgende speelde zich af tijdens deze vlucht, eigenlijk was het de bedoeling een kleine inleiding te geven op plastic en eens goed te thermieken.

We zien richting Vissenaken (richting de bekende en goed zichtbare watertoren) een vlucht zweefvliegers in een thermiekbelt hangen en vliegen full speed in de richting. Echter wanneer we ter hoogte komen zien we iedereen boven ons vertrekken en is het duidelijk (-3) op de verticale snelheid indicator dat er niets meer te rapen valt. Natuurlijk gezien de afstand die we al aflegden en wetende dat de 24 in gebruik was kan je al afleiden dat

terug raken onmogelijk werd en we noodgedwongen een andere optie moesten zoeken. Tijdens de briefing had Rudi Coomans benadrukt dat er zeker niet te laag mocht binnen gevlogen worden en strikte circuits moeten worden gevlogen en met de juiste hoogten. Boven de carpool van Rommersom zie ik de hoogte meter ongeveer 150 m aanwijzen, niet echt de correcte hoogte om nog een circuit op de 24 te vliegen. Geluk treffen we nog een beetje een bel aan die carpool en aan de autostrade, maar Theo denk toch dat dit een buitenlanding zal worden. We vliegen richting piste 06-24 maar die zie je amper liggen zo laag zitten we nu al. Ik zie duidelijk (bij wijze van spreken) een boer in zijn tractor die al de wenkbrauwen frons. Theo beslist en neemt een duikvlucht in de put voor de 06, haalt snelheid en trekt dan op... over de bomen... oef de 06 is terug in zicht en het enige wat er overblijft, is een straight-in tegen de richting van de op dat ogenblik geldende verkeersregeling (de Rudi zal weer goed gezind zijn). Dit was werkelijk een zeer verhelderende lesvlucht, zonder al te veel theoretische uitleg. Alleen de opmerkingen oei-oei en amaa-amaai zijn me eigenlijk bijgebleven, maar wat betreft de praktijk les was dit werkelijk het neusje van de zalm.

Een andere vlucht samen met André Ruymen van 22 juni 2008 is me bijgebleven omwille van het langdurige zwaar inclineren gedurende ongeveer 35 minuten. Ik heb het overleefd zonder ziek (wel zweten hoor!) te worden en natuurlijk heel wat van opgestoken om gecoördineerd te leren bochten, dank aan André.

Op 27 juli 2008 een mooie vlucht met Jan Hendrickx en in de APIS met zelfstarter. Zeker wat bijgeleerd wat betreft snelheid houden met een "plasticen bak" en hoe moeilijk die landing wel kan zijn. We hebben wel gedurende 01u03

gevlogen en goede pompen gehad, dank aan Jan.

Tussendoor maken we van de gelegenheid gebruik om een cursus "radio" te volgen met als lesgever Eric Buyens, die met een kwinkslag al zijn leerlingen door het examens loods en zo zijn we weer een brevet rijker. Ook sta ik erop dat telkens bij de uitreiking van de brevetten zowel mijn vrouw als ik steeds het bijbehorende etentje zeer op prijs stellen, dit evenement zou men zeker in stand moeten houden hoor!

07 december 2008: tot 1000 meter samen met Iven en tussen de wolken door achter, onze onder-tussen helaas overleden William. 05 april 2009: LH circuit op 06, laat Eric Vandewalle me uitvoeren, zonder eerdere verwittiging is dit nog niet zo makkelijk om direct te anticiperen, ondervind ik. 05 juli 2009: er hangen dreigende wolken overal in de omgeving van het vliegveld, toch besluiten we nog een lesvlucht te nemen samen met Walter Vandewalle. Voor dat we gelost zijn hangen we al in de regen en binnen de 10 minuten zijn we terug aan de grond, die grond kunnen we bijna niet zien tijdens het afronden zo hard regent het (landing tegen 110km/h). Op de 35 opgestegen en op de 24 bovenaan geland om alles direct in de hangar te steken.

Zo zijn er nog tal van vluchten waar allerlei over te vertellen valt. Helaas is er ook een periode dat ik niet vliegen kan wegens een operatieve ingreep die ik dringend moest ondergaan. Maar een tijdje later en vanaf mijn 49ste vlucht begint alles een beetje in een stroomversnelling te komen. Zelf voel ik dat ik met meer gemak en zelfzekerheid begin te sturen en stilaan denk ik dat een solovlucht niet veraf meer is.

Zondag 13/09/2009, ik moet ervoor zorgen dat ik op de briefing

kan zijn en misschien kan ik wel een vluchtje meepikken, denk ik. Echt goed zweefweer is het niet de dag ervoor hadden de luchtka-detten meer geluk. Alles gaat zijn gewone gangetje en ik wil liever wat later in de namiddag vliegen samen met Yves Ruymen. Mijn ritme tussen de vluchten is wat verhoogd en ik stel zelf voor om vandaag twee vluchten te het komt echter niet bij mij op vandaag solo te vliegen. De eerste vlucht geeft Ives me gouden raad wat betreft de afronding bij de landing en wat betreft snelheid houden. Hij vind deze vlucht geslaagd en stelt voor om direct een nieuwe vlucht te maken en zal mij alles alleen laten doen van de sleep tot de landing. Onze tiploper hoeft de vleugel niet blijven vast te houden de wind kan dat zelfen wij balanceren de ASK-13 recht totdat de Piper vertrekt en ons op sleeptouw neemt. De vlucht zelf is goed zegt Ives, zonder meer. Eens uitgestapt zie ik dat we eigenlijk geen vlucht meer na ons hebben en broeit er een vermoeden, plots zegt Ives dat het een uitgelezen moment is om solo te gaan.

Ik zeg hierop dat het voor mij nog niet hoeft, volgende week is ook goed, ik wil mijn budget in orde houden namelijk. Ives dringt verder aan en zegt, je kan ook volgende week betalen, maar als ik jouw was zou ik vandaag mijn twee eerste solo's uitvoeren ik heb met de voorzitter gepraat en die gaat akkoord en zal ook toekijken. Bij mezelf zeg ik, beter nu dan nooit en ga op het voorstel in.

Alles wordt in gereedheid gebracht en de eerste solo vlucht van op de piste 35 kan van start gaan. Ives brieft me nog eens voor in het geval er wat fout loopt tijdens het eerste gedeelte van de sleep en spreekt me moed in. Hij stelt zich op als tiploper zet de vleugel recht en terug kunnen we blijven balanceren dankzij de wind, de Piper spant de

kabel en ... weg zijn we.

Tijdens de sleep gaat alles goed en de horizon is perfect zichtbaar om de Piper te positioneren. Piet geeft het teken om los te koppelen, we koppelen los en op hetzelfde ogenblik besef je dat je alleen weg bent, bij wijze van controle roep ik nog iets naar achteren, maar daar antwoord niemand. Ja van hier af moet je het alleen doen, we bochten een beetje links, rechts koordje in het midden, een stukje rechtdoor, richting Utsenaken en Oplinter thermiek komen we echter niet tegen. Eens tegen staal-speed aan gaan vliegen en al gauw wordt het tijd om het aansluitpunt van het circuit te zoeken en er naartoe te vliegen. Ik merk dat in nog een kleine 200m heb bij het aansluitpunt en zet de ASK-13 op downwind-speed (die dag tussen de 95 en 100 km/h). We zakken merkkelijk sneller en voer de downwind iets sneller in en wat zien we tegelijkertijd komt er iemand uit lefthand downwind (ook een eerste solo) met een Piper Tomahawk. Plots zijn we met veel volk zoals men zegt, de piper is echter sneller in circuit dan ik en het blijft veilig. Klaar voor de final en zelfs de afronding is goed. Ik stap met een tevreden gevoel uit en ook Ives lijkt me tevreden. Ives keurt de vlucht goed en zegt erbij dat ik me terug mag opmaken voor een tweede solo.

De tweede solo verloopt ook vlekkeloos ik besluit wel om iets vroeger aan mijn downwind te beginnen en kom iets hoger binnen dan voordien, maar zonder problemen. Beide vluchten worden dus goedgekeurd en dan stemt ons erg blij. Natuurlijk gaan de kosten nu nog wat oplopen, want na zo'n dag heeft iedereen wel dorst, felicitaties volgen van alle kanten en ik probeer iedereen te trakteren, zij die niets kregen gelieven iets te zeggen, maar niet tricheren hé. Zo! Het zit erop, die twee eerste

solo's.

Met nog de nodige adrenaline gaan we slapen en de ganse week zweven we zonder moeite door met de gedachte aan de solo op de Ka8.

Zondag 20/09/2009, ervoor zorgen dat ik op de briefing kan zijn en hopelijk kunnen we solo gaan op de Schleicher Ka 8, OO-ZAR, in Nederland wordt zo een toestel soms wel een vliegende vod bijgenaamd las ik tijdens de week ergens op internet. De dag gaat goed van start er zijn meerder doopvluchten met tickets van de open deur. De open deur die ook dit jaar en dan zeker de zondag heel geslaagd was. Misschien is het wel een idee om iets meer animatie te voorzien, zoals wat parachute springers of enkele old timers, zowel auto's als vliegtuigen, zie de Moranne-Saulnier die op veel belangstelling mocht rekenen dit jaar.

Ik hoor wat rond en iedereen die gevlogen heeft zegt hetzelfde vandaag, de zichtbaarheid is gewoon slecht. We wachten nog een beetje af en iedereen heeft bijna zijn vluchtje gehad, dus ik kan een dubbel vlucht maken met Sébastien om te verifiëren indien ik gelost kan worden op Ka8. We gaan van start en tijdens sleep zie je echt de horizon niet en is het een beetje zoeken om in goede positie achter de Piper te blijven zweven. Wanneer Eric ons wil afzetten in een pomp afzetten gaat hij trager in de bocht dan dat wij vliegen en de sleepkabel ontspant zich behoorlijk. Sébastien grijpt snel in, trekt de dive brakes om de kabel terug te spannen en we hangen toch bijna op hoogte dus koppelen los. De rest van de vlucht verloopt zonder incidenten, het circuit en de landing vereisen toch wat meer oplettendheid, want er ligt een toestel op de 35. Ik geef mijn intenties door aan Sébastien en deze bevestigt ze positief. Landen rechts boven-

aan de 35, wat wil zeggen uitkijken voor de windzak, achter de taxi-way voor de 24 en voor de bretels aan de 17. Alles verloopt volgens plan en ook deze vlucht wordt goedgekeurd door Sébastien. Dit geeft echt een goed gevoel en ik voel me klaar om met de Ka8 te vertrekken.

Niet zo snel echter eerst de briefing op het toestel, Sébastien doet zijn uiterste best om me de verschillen uit te leggen die er zijn met de ASK-13. Dit blijkt behoorlijk wat te zijn en na deze boterham te hebben verteerd is het zo ver. Sébastien vraagt ben je er klaar voor en het antwoord is affirmatief. We duwen samen de Ka8 in piste en de laatste subtiliteiten worden besproken, ook wat er moet gebeuren bij kabelbreuk komt aan de orde. Eric De-reyse komt nog even langs en ik vraag hem om toch niet zo kort te bochten als bij vorige vlucht, hij zegt ok we houden er rekening mee. Alles staat juist we stijgen in en Sébastien stelt zich op als tiploper zijn duim gaat omhoog. Ik antwoord met hetzelfde gebaar, remkleppen open, Piper geeft gas, kabel komt gestrekt, remkleppen dicht en we zijn vertrokken. Nog geen 45 meter schat

ik en we hebben al lift-off, alles in bedwang houden en de Piper komt ook los. Eens in de lucht wordt het weerom duidelijk dat er van horizon zicht weinig sprake is. Dus doen we ons best om niet boven of onder de Piper terecht te komen. De sleep verloopt als gegoten en we trekken los 500 meter boven de suikerraffinaderij. Wetende dat het luchtruim zeer beperkt is, zie militaire activiteit met de airshow van Sanicole en dat de wind nog redelijk strak staat op dat uur (15u30) van de dag, hou ik me op in de omgeving van de fabriek en het industrieterrein. Zoals Sébastien me zei probeer ik wat te draaien links, rechts en probeer een stall uit. De stall wordt heel goed opgevangen door het toestel en ik besluit direct hierop een secondary stall die veel heviger verloopt natuurlijk, daar stroomt de adrenaline weer! Inderdaad wat een wereld van verschil in de vlucht, gans een ander gedrag dan de ASK13 op de stick input. En ASK13 stuurt als een mes dat je door boter snijdt, dit is toch enigszins anders en waggelt meer. Na een tijdje gaan we terug naar het aansluitpunt en zetten het circuit (met radio aankondiging) in. De snelheid op 80 à 85

km/h en ook hier is mijn circuit is korter dan ik bij voorbaat dacht. Alles gaat echter goed, downwind, final en dan een landing zonder af te ronden, bots en direct stil. OEF met een beetje gemengd gevoel stap ik uit, want ik weet dat die lading niet echt volgens het boekje verliep, Sébastien komt toegesnel en stelt me gerust, zo slecht was het nog niet. Duimen voor de volgende vluchten dus.

Ik vraag aan Theo zijn idee over de landing en deze zegt gortdroog dat het goede landing was om op een vliegdekschip uit voeren, wat me natuurlijk aan het dromen zet (lachen alom).

"Bedankt allemaal" alle instructeurs, lesgevers en mensen die in me geloofden (mijn vrouw Marleen inclusief) en me steunden om mijn droom werkelijkheid te maken!!!

We zien elkaar terug op Goetsenhoven, aan wie ik vergeten ben te vermelden oprechte sorry, hopelijk zijn jullie niet kwaad en komen in een volgend stukje zeker aan bod.

Johan Vanderstegen

3 dagen lieren in Weelde

Onze Piper moest weer eens binnen voor nazicht. En zoals dikwijls weten we wel wanneer hij vertrekt naar St. Hubert, maar wanneer hij terugkomt, dat is steeds een vraagteken. Daarom werd er door het bestuur voorgesteld om tijdens de afwezigheid van ons sleeptoestel, eens te gaan lieren in Weelde. Er moest wel voldoende interesse zijn, dus werd er een email gestuurd naar iedereen die eens wou lieren. En tot mijn grote verbazing was de interesse zeer groot. We zouden drie dagen voorzien waaronder een woensdag, en het daaropvolgende weekend.

Voor woensdag 11 november zaten we reeds aan 14 kandidaten, wat al redelijk veel was, gezien de meeste toch graag twee of drie lierstarts wilden doen.

Daarbij nog de lierstarts geteld van de leden van de club in Weelde zou het aangezien de vroege sunset een drukke dag worden.

Dat we onze eigen ASK13 mochten meenemen was een pluspunt voor ons en vooral voor diegene die graag met hun eigen vertrouwd clubtoestel hun eerste lierstart konden maken. Gelukkig stelde de club in Weelde ons nog

drie toestellen ter beschikking, anders zouden we allen maximum een start kunnen gemaakt hebben. Twee ASK13 en een ASK21 zodat we aan het totaal van vier toestellen kwamen. En dat is geen toeval, want de nieuwe lier in Weelde bezit vier lierkabels en kan vier toestellen na elkaar optrekken in ongeveer 10



Dit is de nieuwe lier van de KAC..

minuten tijd.

Dus woensdag om half negen afspraak in de wouw om de YDM te gaan oppikken en te vertrekken naar Weelde.

Het weer was niet te bijzonder, zwaar bewolkt, laag plafond en een beetje miezerig.

Doch in namiddag zou het droog blijven en het plafond zou optrekken.

Na ongeveer 1.30u rijden kwamen we in Weelde aan, en was het even wachten op een verantwoordelijke van de club om ons wegwijs te maken waar we onze ASK13 mochten monteren.

Er werd ons een plaats toegewezen en meteen begonnen we met het monteren van ons clubtoestel. Intussen was het heel lichtjes beginnen te regenen. Er blies ook een frisse wind zodat we er allen een beetje verkleumd bijstonden. Doch dat kon de pret, en de gezonde stress van een eerste lierstart niet bederven. Na het afplakken van de vleugels werd ons toestel en drie toestellen van de weeldse club naar de startplaats gesleept op de piste. Daarna begaven we ons naar het clublokaal, waar een uitgebreide en zeer leerrijke briefing werd gegeven, aangezien de meeste van ons noch nooit gelierd hadden. Na de briefing en een lekkere tas soep konden we onze tickets kopen en van uit mijn ooghoeken zag ik dat de meeste er drie kochten. Dus iedereen had er veel zin in.

Ondertussen was het droog geworden en het plafond was opgetrokken tot ongeveer (ruw geschat) duizend meter. De wind blies recht in de as van de piste, dus dat was ook positief voor beginners, dus trokken we vol goeie moed naar de startplaats van de toestellen.

Daar aangekomen stelde we vast dat reeds alles klaarstond en dat de eerste al direct mocht vertrek-

ken. Maar iedereen die nog nooit gelierd had wou graag de eerste vlucht eerst van op de grond bekijken. Ook ik, maar stelde mij dan wel kandidaat voor de tweede vlucht.

Mijn instructeur gaf mij nog wat raadgevingen en uitleg maar zei ook dat de eerste lierstart die men deed zo snel gaat dat met het niet echt beseft wat er gebeurd. En gelijk had hij. Het ging allemaal zo snel dat het gedaan was voor ik het besepte.

Vanaf de tweede start mocht ik dan zelf het roer in eigen handen nemen en dat viel heel goed mee. Daarna volgde de ene start na de andere, alles verliep heel vlotjes zodat we op 3 a 4 uur toch meer dan 40 starts maakten. De volgende zaterdag kan ik niet mee, en gelukkig maar ook want toen was het weer te slecht en werd er niet gelierd. Zondag de vijftiende november trokken we rond tien uur terug richting Weelde.

Daar aangekomen was het aan het regenen en aangezien we niet konden uitpakken, gingen we maar wat verderop iets drinken. Tegen halfveen klaarde het op en gingen we terug naar het vliegveld van Weelde. alles klaarzetten en maar starten.

Ik had me weer voorzien om drie starten te doen zoals woensdag. Mijn instructeur was dezelfde als woensdag en vertelde mij na twee starts dat ik goed bezig was en weldra solo zou mogen. Hij wou mij nog een start laten doen en dan zou hij wel zien.

Na een half uurtje wachten, ging ik dan voor mijn zesde vlucht. Hij legde mij alles nog eens goed uit en dat ik boven bij het ontkoppelen mijn BOKS (Bijprikken – ontkoppeling – kleppen – snelheid) luidop moest uitvoeren. Dit in gedachten houdend was het onze beurt om te vertrekken. Ik zette mij schrap om alles zo goed

mogelijk te doen. Tot op 350 m de instructeur achter mij plots loskoppelde.

Dit was een gesimuleerde kabelbreuk die elke piloot moet doen voor hij solo mag. En ook dit handelde ik goed af. Ik voerde mijn BOKS perfect uit maakte een goed circuit en lande goed. Doch voor een zevende vlucht was er geen tijd meer. Dus besloot ik om de volgende week zaterdag nog eens terug te komen, want mijn instructeur wou toch graag mij een start zien doen met crosswind alvorens mij te lossen. Omdat men flink moet bijsturen bij crosswind om te vermijden dat bij het loskoppelen de lierkabel in de bomen terecht zou komen. En met dank aan de weergoden stond er die zaterdag een flinke crosswind. Dus ik kon mijn laatste test doen, een start met crosswind en als die goed was mocht ik solo.

Alles verliep goed en de instructeur vertelde mij dat ik alleen mocht vertrekken.

Een zalig gevoel om op 1.07 minuten tot op een hoogte van 750 meter getrokken te worden. Want zo snel gaat het.

Wetende dat de lier op 1300 meter van de zwever staat, dus hang je aan een kabel van 1300, die u op ongeveer 1 minuut tot tussen de 750 en 850 meter liert bij ideale weersomstandigheden en daarmee bedoel ik een goed windje in de as van de piste. Dit is dan weer een streep punt dat ik bereikt heb, en ben ik weer klaar voor de volgende uitdaging. En voor diegene die door omstandigheden niet hebben kunnen meegaan, is het een absolute aanrader voor de volgende maal. Want ik ben zeker dat die er komt.

Moens Herman

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
 Dieter De Troij
 Jérémy Wouters
 Eric Vandewalle
 Herman Moens
 Johan Vanderstegen
 Sebastien Mathieu

Foto's

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Dieter De Troij
 Nathalie Vandewalle
 Herman Moens

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 4
Van oktober tot december 2009

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden