

De Wouw bakt ze bruin...



(Foto: Sebastien Mathieu)

Het moet niet altijd vliegen zijn... Sinds onze club enkele maanden geleden een aantal nieuwe leden mocht verwelkomen, worden er volop buiten-clubse activiteiten georganiseerd. Schaatsen, zwemmen, tot laat op café hangen, het hoort er allemaal bij.

Iets minder voor de hand liggend is het 'taarten bakken'. Hierboven ziet u de chocolade-creatie van Hanne...

Nog meer jeugd...



(Foto: Sebastien Mathieu)

Maar niet alleen Hanne zet haar beste beentje voor. Hier zien we Wouter, net voor zijn eerste solovlucht...

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Bodemsanering en waterzuivering	3
Een clublid heeft ons verlaten	4
Bewijs van luchtwaardigheid	5
Deelnames wedstrijden	5
E-mailadressen	5
Vliegen in Zbraslavice	6
Beker Gerard De Praetere	7
Incident SF34	8
Medische geschiktheid	8
Calibratie loggers	8
Vliegactiviteiten Luchtkadetten	9
Alg. Vergadering De Wouw	9
Aanwezigheden Alg. Verg.	11
Toespraak vleugeluitreiking	12
Luchtruim rondom EBTN	14
Prikbord	16

Foto coverage

Twin in final...

(foto: Sebastien Mathieu)

Woordje van de redactie

2005 is amper bezig en de laatste zondagen hebben wij telkens thermiekvluchten kunnen maken. Wij hadden zelfs eenmaal de "Golf 4" kunnen activeren. Maar ja, wie had nu gedacht dat het zo goed ging pompen?

Dit jaar zal de milieuproblematiek ons veel kopzorgen bezorgen. Zowel tijdens de algemene vergaderingen als onze vleugeluitreiking werd dit item uitvoerig behandeld. Maar wij moeten er door, met of zonder tegenzin. Deze werken zullen de komende jaren ook een hypotheek leggen op de financiële armslag van onze club, dus ook onze sectie.

Wat mij plezier doet is dat er dit jaar een ganse "lading" jonge piloten is aangekomen. Het brengt ontegensprekelijk leven in de brouwerij. Tevens halen deze jongeren de gemiddelde leeftijd van onze leden wat omlaag. En jong bloed stimuleert de vliegactiviteiten. Indien er ideeën zijn voor andere activiteiten, laat het ons weten.

Verzorg goed jullie "look out".

De cockpit van een zweefvliegtuig begint meer en meer en te lijken op dit van een lijntoestel. Deze instrumenten zijn belangrijk voor het vliegen. Zij moeten gebruikt worden. Maar wat veel belangrijker is, is het naar buiten kijken. Niet alleen je veiligheid, maar ook deze van de andere zweefpiloten waarborgen. Een zweefstoestel moet visueel gevlogen worden en niet op instrumenten. Ga er tevens van uit dat de anderen je niet gezien hebben.

Op deze manier zul je waardering afdwingen.

Many happy landings,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

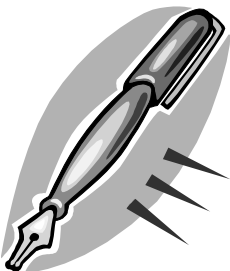
Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2003?

- ✓ Wedstrijdverslagen
- ✓ 3 daagse

Activiteitenkalender

- ✓ **5—6 mei:** samenvliegen met de Luchtkadetten
- ✓ **15—16 mei:** Driedaagse De Wouw met BBQ en doop op zondagavond
- ✓ **21 mei:** luchtdopen Leo's
- ✓ **4 juni:** luchtdopen AXA + Buitengewone Algemene Vergadering goedkeuring statuten
- ✓ **18-22 juli:** zomerkamp zweefvliegen
- ✓ **30 juli-13 augustus:** zweefvliegekamp Le Louroux
- ✓ **11 + 18 september:** opendeurdagen zweefvliegsectie
- ✓ **16 oktober:** start theorielessen zweefvliegen

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

05 juni 2005

Bodemsanering en waterzuivering

Zoals de meeste clubleden reeds weten, heeft onze club een "milieuprobleem".

Tijdens een vergadering "milieu" op 15 februari 2005 te Goetsenhoven en waaraan afgevaardigden van Defensie, stad Tienen (milieu) en van onze club Rudi Coomans en mezelf deelnamen, werd het volgende beslist:

Samengevat:

- onder onze huidige tankplaats werd bodemverontreiniging vastgesteld en moet gesaneerd worden;
- installatie van een tankplatform, overeenkomstig Vla-rem;
- daar Goetsenhoven niet zal aangesloten worden op Aquafin, moet onze club zelf instaan voor de zuivering van haar afvalwater;
- onze club moet in het bezit zijn van een milieuvergunning.

Termijnen en kostprijs

(geschat):

- midden 2005 – 25 000,-€
- midden 2005 – 45 000,-€
- vóór 31/12/2007 – 12 500,-€
- vóór 31/12/2007 – 500,-€ (administratieve onkosten)

Totale kostprijs: ± 83 000,-€. Ik leg er hier nogmaals de nadruk op dat het slechts een raming is.

Over de uitvoering van de werken en de termijnen kan niet meer gediscussieerd worden, het zijn vaststaande feiten.

Op al deze punten zal ik wat dieper ingaan.

Enkele jaren terug is Defensie gestart met een bodemonderzoek op alle militaire domeinen. Ook Goetsenhoven is aan de beurt gekomen. Er werden stalen genomen in de omgeving van benzine- en mazoutopslagplaatsen.

Bodemverontreiniging werd vastgesteld op 4 plaatsen, twee bij de militairen en twee bij ons. Die laatste twee bevinden zich aan loods zuid en rond onze huidige benzinetank.

De vervuiling aan loods zuid werd als historisch beschouwd en deze neemt Defensie voor zijn rekening, de andere sanering valt ten laste van onze club. Dit zijn beslissingen genomen door Defensie, er wordt niet meer op terug gekomen.



De oude brandstoftank dient uitgegraven te worden en een nieuwe geplaatst

De sanering van ons huidig benzineplatform bestaat uit het vervangen van de vervuilde grond met een volume van 7m x 6m x 3m (diepte). Eens men deze "put" heeft, zullen opnieuw stalen genomen worden en indien nog vervuiling wordt aangetroffen, zal er verder gegraven worden.

Er wordt zeer kort tegen ons clubhuis gegraven. De juiste oppervlakte zal bepaald worden tijdens een vergadering met een afgevaardigde van Smet Jet op 24 maart. Hij heeft al wel laten verstaan dat er schade aan ons clubhuis kan ontstaan door de graafwerken. Deze schade valt volledig ten koste van onze club. Zich

ertegen verzekeren is onmogelijk. Omdat er instortingsgevaar bestaat dient onze bar voor een bepaalde periode in loods zuid ondergebracht te worden. Tevens zal het waardevol materiaal (PC, tafels, stoelen,...) elders gestockeerd worden. Onze ochtendbriefting zal (waarschijnlijk) in ons werkhuis plaatshebben. En zo zou ik nog verder kunnen doorgaan.

Ook voor de wiel- en duivenclub zal dit organisatorische problemen meebrengen.

Alvorens de aannemer zal overgaan tot sanering, dient eerst onze benzinetank geleidigd en ontgast te worden.

Al deze opgesomde werken moeten gepaard gaan met de nodige vergunningen en attesten. Het is dus uit den boze dat wij b.v. zelf die oude benzinetank eruit halen en ergens "stockeren" of zelf de grond beginnen af te graven.

Waar zullen onze vliegtuigen dan kunnen tanken?

Omdat wij ook verplicht zijn een nieuw benzineplatform aan te leggen, zijn wij van plan om een nieuwe tank met een inhoud van

(Vervolg op pagina 4)

Bodemsanering en waterzuivering

(Vervolg van pagina 3)

± 10 000 liter reeds in de grond te laten plaats en daar de benzine van de “oude” tank in te pompen. Misschien gaan wij dan een paar maal met een handpompje moeten tanken of misschien op een ander vliegveld. In elk geval moet het vliegen doorgaan.

Hoe gaan wij dit financieren?

De sanering en benzineplatform: raming 70 000,-€

- iedere sectie en de rekening fuel betaalt 10 000,-€ (= 30 000,-€)
- het afsluiten van een lening van 50 000,-€, met looptijd van 5 jaar

Moest ons clubhuis averij oplopen, dan gaan wij dit bekijken in de Raad van Bestuur.

Terloops kan ook gemeld worden dat de voorzitter van de vergadering op 15 februari 2005, Kolonel Stafbrevethouder Ingenieur Pira, commandant van het 1ste Regionaal Centrum voor Infrastructuur (waaronder ons vliegplein resideert) deze bijeenkomst op een faire wijze geleid heeft. Hij beloofde aan de stad Tienen dat ook de site van de Luchtkadetten, op gebied van milieu, aan dezelfde normen zal voldoen als De Wouw, en dit vóór 01 januari 2008. Nochtans zijn de militaire domeinen nog niet onderworpen aan de Vlarem richtlijnen.

Zoals je ziet, wij zullen dit jaar onze bezigheid hebben. Indien nodig, of op aanvraag van een aantal leden, kan er altijd in de loop van het jaar een informatievergadering gehouden worden.

Theo Stockmans



Een clublid heeft ons verlaten...

Het is een feit, we leiden allemaal een jachtig bestaan. Zeker op het werk of zelfs thuis, en ja ook in onze vrije tijd willen we al onze verwachtingen zo snel mogelijk realiseren. We weten allemaal hoe kort het vliegseizoen is en we willen dit jaar nog zo veel vliegen en presteren. ... Maar soms is het goed om even stil te staan bij dingen die rondom ons in alle stilte gebeuren. Dikwijls dingen die gebeuren bij heel bescheiden mensen, zodat het niet opvalt.

Mario Coeckelberghs was zo iemand. Hij was de rust zelve, nooit een woord hoger of harder dan het andere. Groot in het gewone en alledaagse. Schijnbaar iemand die niet vlug van zijn stuk te brengen was en toch.

We wisten allemaal dat hij het moeilijk had met zijn scheiding en in alle stilte verdween hij uit de club. Op een dag toen ik hem een handje toestak, gaf hij zo maar zijn 13-meter spatzen aan mij

cadeau, hij zou er toch nooit meer aan verder werken, zo vertelde hij toen. Dat kon ik natuurlijk niet aanvaarden en besloot het toestel voor een symbolisch bedrag over te nemen om het weer aan hem te bezorgen als het leven hem wat gunstiger gezind was. Maar dat laatste gebeurde niet. Onlangs bereikte ons het bericht dat Mario een eind gesteld had aan dit leven.



Vorige week kwam ik in gesprek met de leden van “Les Faucheurs de Margerites”, de Waalse oldtimer-zweefvliegvereniging. Ze hadden bewondering voor de vakkundigheid waarmee Mario de restauratie van zijn Spatz had aangevat. Ze zijn bereid de restauratie te voltooien en het toestel te beheren. Uit respect voor Mario hebben ze beloofd om zijn naam op de romp te schilderen.

Zo zullen we Mario dan toch nog eens tegen komen, ergens hoog in de lucht.

Voor alles bedankt Mario,

Stan Vanuytrecht

Bewijs van Luchtwaardigheid

Vorige week is er een gesprek geweest tussen de Belgische Zweefvliegfederatie (BZF) en het Directoraat Generaal van de Luchtvaart (DGL) betreffende het uitreiken van BVL.

Het volgende is uit de bus gekomen (en is onmiddellijk van kracht):

- voor de inschrijvingen vanaf 28 september 2004 dient men de DGL procedure te volgen en te betalen, kostprijs 288,-€/ jaar
- voor een exportvergunning vanaf vandaag dient men de DGL procedure te volgen en te betalen, ongeveer 350,-€.

De voorbereidende werkzaamheden + dossier opmaken dient te gebeuren door onze technische controleurs.

- voor de inschrijvingen van vóór 28/09/2004 blijft alles, voorlopig, ongewijzigd.

Eens de EASA richtlijnen van kracht zijn, vanaf 2008, zal men zijn jaarlijkse technische keuring kunnen laten uitvoeren in om het even welk land dat deel uitmaakt van de Europese Gemeenschap.

Theo Stockmans

Deelnames aan wedstrijden

De (voorlopige) lijst van deelnames aan wedstrijden ziet er als volgt uit: In **bold** = met clubtoestel

Europees Kampioenschap te Nitra (Slovakije)— periode: 09/07 – 24/07

- **18m klasse :**
 - Marc Ruymen (Ventus 2cxt)

Belgisch kampioenschap te Saint Hubert— periode: 14 – 22/05

- **Standaard klasse :**
 - Yves Ruymen (Discus 2b)
 - Bart Huygen (**ASW 19**)
- **18 m klasse :**
 - Marc Ruymen (Ventus 2cxt)
 - Theo Stockmans (Ventus 2cx)
 - Eddy Dereys (DG 800) ?

Kempencup te Weelde— periode: 05 – 08/05

- **Standaard klasse :**
 - Sebastien Mathieu (**ASW 19**)
- **Clubklasse:**
 - Philip Verbeeck (**Astir**)
- **Open/Renklasse:**
 - Theo Stockmans (Ventus 2cx)

Eventuele ophalers kunnen zich steeds melden bij één van de piloten.

Theo Stockmans

E-mailadressen

In onze toekomstige statuten zal onder andere vermeld staan dat uitnodigingen voor Algemene Vergaderingen, Info vergaderingen, clubactiviteiten,...., op vraag van het clublid per E-mail zullen mogen verstuurd worden.

Om in te spelen op deze situatie, wordt jullie gevraagd jullie E-mail adres reeds door te geven aan onze secretaris, Johan Vandewalle (johanvdw@dewouw.net).

Langs deze weg kunnen ook allerlei sectieactiviteiten overgemaakt worden (vliegekamp Le Louroux, winterwerk, deelname wedstrijden,....).

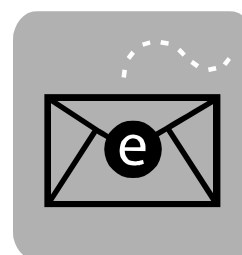
De redenen:

- a. Modern communicatiemiddel;
- b. Tijdwinst;
- c. Financiële besparingen;
- d. Veel sneller;
- e. Het overgrote deel van de clubleden is reeds in bezit van een E-mail adres.

Ik wil toch nog eens benadrukken dat, zolang onze nieuwe statuten niet aanvaard werden door de Algemene Vergadering, de uitnodigingen nog altijd per brief zullen verstuurd worden, zoals voorzien in onze huidige statuten.

In de schoot van de motorsectie wordt er al enkele jaren met E-mail gecommuniceerd.

Theo Stockmans



Vliegen in Zbraslavice—Tsjechië

Het begon allemaal in 1996. De Europese “Vintage Glider Club” organiseerde zijn jaarlijkse meeting in het voor ons onbekende Tsjechië, vliegveld Zbraslavice. Allen daarheen dus.

Het was voor iedereen een schot in de roos, zowel voor de piloten als hun familie en vrienden. Het dorpje Zbraslavice ligt op een 100-tal km ZO van Praag in een leuke heuvelachtige en beboste streek afgewisseld met grote velden en talrijke meren en meertjes.

Het vliegveld zelf is voorzien van kraaknette sanitaire installaties die door de clubleden alle dagen gepeetst worden. Kamperen doe je op het veld waar water en elektriciteit voorzien is.

Voor Tsjechische normen is alles er peperduur: 5 euro per nacht om je toestel gemonteerd te plaatsen (wordt voor jou binnengezet en 's morgens weer buitengezet, gewoon 's avonds voor de hangar plaatsen en gaan pinten pakken dus), 3 euro voor overnachting in je tent (inclusief gebruik sanitair), een start tot de gewenste hoogte (vanaf 300m 14 euro, 700m voor 20 euro), geen bijdrage voor de Tsjechische Liga. Eten kan je op het veld of in het restaurant in het dorp. Voor 7 à 8 euro eet je à la

carte, drank inbegrepen.

Tijdens onze eerste briefing in 1996 vroeg de hoofdinstructeur of er iemand in de richting van Caslav wou vliegen, dat is zowat de grootste luchtmachtbasis in Tsjechië. Zo ja, dan belden ze even met de militairen en dan bleven die die dag aan de grond. We kennen in België wel andere toestanden. Nu, ook in Tsjechië evolueert alles, maar buiten: “Blijf a.u.b. weg boven of in de richting van Praag en Caslav en nog een paar kleine locaties”, kan er tot nu toe nog heel veel. Zo hoog als je wil en voor de rest plaats zat !

Thermisch bleek het toen evenzeer uitstekend en dat werd de laatste jaren bevestigd. Heerlijke pompen tot +5 waren geen uitzondering en een plafond dat regelmatig 2000m was en zelf op een dag 2400m door golfstijgwind tussen de cumulmi. Twee jaar geleden was mijn kortste vlucht met de Spatz 3 uur, vorig jaar was ik er met de Rhönlerche, we hebben elke vlucht bijna op 2000m gevlogen. Gesleept wordt er met de Zlin, doch die bleek wat te snel voor de Rhönlerche. Mijn eerste vlucht was er met de Spatz

achter een Brigadier . Ik had gevraagd om zo traag mogelijk te slepen, maar dat toestel is ontworpen voor landbouwdoelinden en het ding sleepte me op tegen 60 a 65 km/u . Met mijn gewicht is dat bijna de stalling-speed van de Spatz! Het enige probleem was in het begin de navigatie. Bossen, velden, meren en terug bossen, velden en meren. Na een tijd leer je navigeren op grote kenmerken (beetje zoals Frankrijk).

Na de vlucht kan je naast de verkeerstoren een frisse duik nemen in het openluchtzwembad (wat door de familie ook sterk gewaardeerd werd) en een pint drinken op het terras van de bar naast het zwembad (0,7 euro voor een halve liter lekkere pils).

Het dichts bijgelegen stadje Kutna Hora kan je bereiken met de “Lokalka”, een boemeltram die je doet denken aan de jaren 50. Of de trein nemen naar Praag, een fantastische stad om te bezoeken. De omgeving is heel mooi om te wandelen en je kan wel overal een duik nemen in één van de plaatselijke meertjes. In het dorp kan je een pension nemen met ontbijt voor 12 euro per nacht per persoon, maar ook op het vliegveld, in de verkeerstoren, worden er kamers voor 2 of 3 personen verhuurd.

De clubleden houden zich in het algemeen wat afzijdig, maar eens ze weten dat je “het niet hoog in je bol” hebt worden ze hartelijk en wordt je snel uitgenodigd voor barbecue en zo. De taal is niet te verstaan maar je kan je redden in het engels, alleen, er is geen groter probleem dan een Tsjech die vindt dat hij goed Engels kan praten.

Zbraslavice ligt op 1000 km van Diest op 500 meter boven de zee-

(Vervolg op pagina 7)



Bar, sleepvliegtuig (Zlin) en zwembad...

(foto: S.V.)

Vliegen in Zbraslavice—Tsjechië

(Vervolg van pagina 6)

spiegel. Je hebt autostrade tot op 15 km van het veld. Grenscontrole is gelukkig de laatste jaren enorm versoepeld. Behalve controle van de (Belgische) identiteitskaart (reisпас is niet meer nodig) wordt er maar heel sporadisch een voertuig aan de kant gezet aan de grens. Met zwevers heb ik aan de grens nog nooit controle gehad.

Dit jaar vertrek ik weer voor drie weken in de maand juli. Ik neem de SB5 mee, en Katrien gaat ginder verder dubbelvliegen in een blarik met Tsjechische instructeur. Ook in augustus ga ik kleine perioden naar ginder. Wie zin heeft kan altijd meegaan, laat maar wat weten !



Stan Vanuytrecht

Katrien en Stan in finale

(foto: S.V.)

Beker Gerard De Praetere 2004

	piloot	datum	toestel		duur
1	Philip VERBEECK	24/07	Discus 2b	YMR	7u 21
2	Theo STOCKMANS	06/06	Ventus 2cx	YTS	7u 19
3	Andre RUYMEN	02/05	Mini Nimbus	ZMS	6u 59
4	Marc RUYMEN	15/08	Ventus 2cxt	YVT	6u 53
5	Bart HUYGEN	02/05	Discus 2b	YMR	6u 35
6	Jelle VANDEBEECK + Sebastien MATHIEU	23/05	Ka 13	YDN	6u 29
7	Jan WAUMANS	24/07	LS 1c	YDD	6u 19
8	Eric VANDEWALLE	16/05	ASW 15	YYV	6u 06

Beter laat dan nooit, de uitslag van de beker “Gerard DEPRAETERE”, anno 2005.

Wat mij opvalt, is dat het vooral privé toestellen zijn die met de prijzen gaan lopen.

Daarom stel ik voor om, in de toekomst, voor het beste clubtoestel, ook een klein aandenken te voorzien. Dit kan uitgereikt worden tijdens onze jaarlijkse vleugeluitreiking.

Nog een voorstel

De piloten die eerste zijn in de “Gerard” en de “3 Daagse” met een clubtoestel, geen minutengeld te laten betalen voor die twee vluchten.

Omdat er in de club zelfstarters of thuisbrengers zijn of komen, moeten deze piloten hun duurvvlucht wel bewijzen met een barogram om in aanmerking te komen voor deze beker.

Theo Stockmans

Incident SF34

Op datum van 26 december 2004 is onze SF 34 iets te hard tegen de grond gekomen. Gelukkig waren er geen lichamelijke letsels. Wegens de materiële schade is hij wel enkele maanden buiten gebruik. Voor herstelling bevindt hij zich bij de firma Aeroconcept, op het vliegveld Merzbruck, nabij het Duitse Aken.

Als ik voortga op de getuigenissen, is dit incident te wijten aan een te lage landingssnelheid. Verder kan ik daarover weinig zeggen. Einde 2004 gebeurde een gelijkaardig incident bij de motorsectie.

Volgens mij is er geen enkele, minder veilig zweeftoestel. Als de constructeur een landingssnelheid aanbeveelt, moet die ook gerespecteerd worden. Is deze landingssnelheid 150 km/h, dan is dit zo. Volgens mij zijn er geen gevaarlijke zweeftoestellen.

Een Ka 13 wordt met (bijna) windstil weder aangevlogen tegen 90 km/h. Ik weet ook wel dat je dit toestel tegen 80 of zelfs 70 km/h kunt landen. Maar dan heb

je ook geen enkele reserve meer. De minste onoplettendheid of de minste fout kan je duur komen te staan.

Als we nu even de formule nemen om de landingssnelheid te bepalen:

$V_s \times 1,3 + W \cdot \frac{1}{2}$. V_s is hier tevens afhankelijk van het gewicht van de pilo(o)t(en).

Voor een Ka 13 met (bijna) windstil weder maakt dit: $65 \text{ km/h} \times 1,3 = 84,5 \text{ km/h}$. Om het de leerlingen niet te moeilijk te maken, ronden wij dit getal af naar boven, of 90 km/h. Bij deze snelheid mag er al "iets" gebeuren, je hebt trouwens 25 km/h overschot.

Deze berekening kun je maken voor ieder toestel.

Het is ook te zeerste aan te raden om deze snelheid gans het circuit te vliegen. Verschillende piloten hoor ik dikwijls zeggen: de landingssnelheid hoeft je enkel in de final te vliegen. Inderdaad dan kun je ook veilig landen.

Maar door gans het circuit de landingssnelheid aan te houden, heb je ook iets meer reserve bij je

twee circuit-bochten. Het koordje mag dan al eens iets naar rechts of links gaan, het "overschot" aan snelheid zal je dit wel vergeven.

Om het de piloten gemakkelijk te maken, bevindt er zich (niet altijd) op de snelheidsmeter een geel driehoekje. Dit symbool duidt de landingssnelheid aan bij windstil weder. Dit driehoekje werd er ook niet willekeurig op aangebracht.

Wat ik ook dikwijls zeg is het volgende: te snel landen is niet goed, maar niet gevaarlijk. Te traag landen is niet goed, maar gevaarlijk. Of neemt de snelheid van een vliegtuig weg, en het wordt een kassesteen.

Hetgeen je hierboven gelezen hebt, lijken logische en elementaire zaken, maar spijtig genoeg wordt er af en toe eens tegen gezondigd. Zolang er maar materiele schade te betreuren valt, is het nog zo erg niet.

Theo Stockmans



Op de meeste snelheidsmeters bevindt zich een geel driehoekje om de landingssnelheid bij windstil weer aan te geven

Medische geschiktheid

Opgelet!

Dokter Lerut uit Tienen werd niet meer opgenomen in de lijst van erkende geneesheren voor het uitreiken van een medisch attest voor het beoefenen van de zweefvliegsport.

Calibratie loggers

Calibratie van Loggers, hoogtemeters, baro's ...enz kan gebeuren op onderstaand adres:

DAP bvba
Nederbosstraat 56
9810 EKE

Tel.: 09/385 39 89
GSM: 0474/90 47 44

De calibratie neemt ongeveer twee uur in beslag en gebeurt enkel op afspraak.

Vliegactiviteiten luchtkadetten

De BAC hebben de volgende zaterdagen vliegactiviteiten op ons vliegveld:

april	16	23	30
mei	07	14	
september	10	17	24
oktober	01	08	

Dit betekent dat wij die zaterdagen geen vliegactiviteiten mogen hebben. Behalve de motorvliegers (of zwever zelfstarters) die mogen vertrekken vóór 1000 uur en terugkomen na 1900 uur.

Daarbuiten voorzien zij 2 x 2 dagen "Flying Cadre":

- donderdag 05 en vrijdag 06 mei 2005
- maandag 31 oktober en dinsdag 1 november 2005

Omdat hier enkel het kader van de BAC vliegt, heeft onze Raad van Bestuur aan de BAC voorgesteld om het samenvliegen eens te proberen. De BAC stond niet negatief tegenover dit voorstel.

Voorafgaand zal een vergadering plaatshebben tussen de BAC enerzijds en onze club anderzijds. Zullen van De Wouw deelnemen aan deze bijeenkomst in "petit comité": Eric Vandewalle en Louis Denayer.

Bij het verschijnen van deze Cumulus zullen jullie waarschijnlijk het resultaat reeds kennen. Hopelijk zal dit positief zijn.

Moest het samenvliegen van beide verenigingen zonder al te veel problemen verlopen, kan dit misschien de deur op een kier zetten om eventueel, zeer beperkt weliswaar, gedurende de 10 zaterdagen vliegactiviteiten te hebben.

Zoals vroeger, zullen alle clubleden, op de hoogte gehouden worden van de stand van zaken.

Laten wij met ons allen duimen.

Theo Stockmans

Algemene vergadering De Wouw—05 maart 2005

1. Welkomstwoord van de Voorzitter

2. Controle der aanwezigheden

Aantal : 128
 Quorum : 64
 Tegenwoordig : 77

De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe en ontslagnemende leden

Nieuwe leden:

Abts ???	Hekker Richard
Agten Peter	Koekelkoren Peter
Bonjean Karin	Lemagne Michael
Bouwen Rudy	Mallaerts Ward
Claes Lucia	Moens Herman
Claeys Bert	Nys Kurt
Collin Stéphane	Prosans Koen
Crombez Koenraad	Sanz-Dreesen Vincent
Declercq Koen	Vandewalle Nathalie
Gaelens Michel	Vandewalle Sofie
Geyskens Yves	Vandikkelen Hanne
Hekker Richard	Vanooteghem Kurt

Ontslagnemende leden: Andre FRIJNS

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2004

In uw uitnodiging stond vermeld dat dit verslag bij mij kon ingekeken worden. Omdat bijna niemand hiervan heeft gebruik gemaakt, veronderstel ik dat het verslag wordt goedgekeurd.

Het verslag wordt goedgekeurd.

5. Verslag der activiteiten 2004

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

Zweefsectie:

- verkoop Ka 6CR en aankoop ASW 19 en het wrak van een Marianne;
- vliegekamp in LE LOUROUX en GOETSENHOVEN;
- deelname aan de Kaiserwedstrijd in in ZWARTBERG en Belgisch Kampioenschap FAI klassen in SAINT-HUBERT en clubklasse te NAMEN;

Algemene vergadering De Wouw—05 maart 2005

- landingsincident met de SF 34;
- het op nul zetten van de romp Ka 13 YDN.

Motorsectie:

- OLI buiten gebruik tot midden oktober;
- landingsincident met PHEAL begin november;
- Uitstappen naar TRIER, het eiland JUIST en AUXERRE.

Gemeenschap:

- behandeling van het rookverbod in de bar;
- aanpassing statuten;
- milieuproblematiek.

2005 in cijfertaal

1095 + 153 uren motorvliegen
1250 uren zweefvliegen
± 10.000 Km overland

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2004

- Motor
- Zweven
- Brandstof
- Gemeenschap

7. Budget

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2004

Door Danny POLLET en Jan WAUMANS.

9. Decharge van de beheerders voor het Boekjaar 2004

Er is decharge

10. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2005

Stan VAN UYTRECHT en Jan PAESEN

11. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

Bart HUYGEN en Jan PAESEN

12. Statutaire verkiezingen

- Zweefsectie: niemand
- Motorsectie :
is uittredend en niet herverkiesbaar
Danny VANDEWYER

Ik heb één kandidatuur ontvangen
Maarten VIJVERBERG

- Onafhankelijken :
is uittredend en herverkiesbaar
Bart LISMONT

Ik heb geen nieuwe kandidaturen ontvangen

Daar het om personen gaat moet deze stemming, volgens de wet, geheim verlopen. Zelfs indien het aantal kandidaten overeenkomt met het aantal openstaande plaatsen.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. Als wij over onze schouders heen naar 2004 terugblikken, mogen wij tevreden zijn.

Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen.

Ik mag zeggen, en mijn collega's bestuurders mogen mij tegenspreken als ik de waarheid niet zeg, de sfeer in ons hoofdbestuur loopt goed. Alle beslissingen, bijvoorbeeld, worden unaniem genomen.

13. Objectieven 2005

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

- Zweefsectie:**
- herstelling sleper VVC
 - herstelling SF 34 en verkoop
 - herstelling Marianne
 - afwerking romp YDN

Algemene vergadering De Wouw—05 maart 2005

Motorsectie:

- enkele ééndags-uitstappen
- zij die verdere en meerdaagse vluchten willen maken, worden uitgenodigd om hun initiatief kenbaar te maken aan de mede-motoristen

Gemeenschap:

- Sanering + benzine platform
- aanpassing van onze statuten aan de nieuwe Wet
- Buitengewone Algemene Vergadering op zaterdag 04 juni 2005

14. Allerlei

- a. Luchtkadetten
- b. Vleugeluitreiking
- c. Vliegveld SINT TRUIDEN
- d. Belang om een zeer goede verstandhouding met de stad Tienen
- e. Voordracht over de verzekering door Avia-bel op dinsdag 08 maart om 2000 uur in het clubhuis tezamen met Diest

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

Theo Stockmans

Aanwezigheden Algemene Vergadering De Wouw

Elders in deze Cumulus kun je het samenvattend verslag lezen van onze jaarlijkse Algemene Vergadering (AV).

In punt 2 kun je lezen dat wij 128 betalende leden hebben. Daarvan waren er slechts 43 echt fysisch aanwezig. Met de volmachten erbij waren er dit 77.

Een gedetailleerde ontleding levert ons volgende tabel:

	leden	aantal aanwezig	aantal aanwezig %	volmacht	totaal	totaal %
motor	67	12	17,9	17	29	37,6
zweef	61	31	50,8	17	48	62,3

totaal	128	43	33,5	34	77	60,1
---------------	-----	----	------	----	----	------

Als je deze tabel analyseert stel je vast dat slechts 43 leden, oftewel 33% aanwezig was op deze jaarlijkse Algemene vergadering. Zelfs 51 leden, oftewel 39% vond het zelfs niet nodig om aanwezig te zijn of een volmacht af te geven. Dit is volgens mij, zeer veel. Ik vind dit persoonlijk spijtig.

Deze A.V. is statutair, dus wettelijk verplicht. Wij houden deze bijeenkomst ook niet voor ons plezier. Er zijn saaiere punten in

deze vergadering, ik weet dat. Maar sommige items moeten behandeld worden.

Het is tevens een ideale gelegenheid om te zien wat er met jullie geld gebeurd of gebeurd is. Wat brengt ons de toekomst ?

Het is tevens één van de weinige gelegenheden waarop de twee secties aanwezig zijn. Waar de ene sectie de andere iets beter leert kennen. In het hoofdbestuur worden de beslissingen trouwens

genomen in het welzijn van gans de club, en niet ten voordele van de ene of andere sectie.

Op 4 juni dit jaar, zal er een Buitengewone Algemene Vergadering (BAV) gehouden worden om onze nieuwe statuten te laten goed keuren. Opdat deze vergadering geldig zou kunnen beraadslagen, moet wettelijk 2/3 van de leden aanwezig zijn, fysisch of met volmacht.

Moest ons ledenaantal op 128

blijven, betekent dit 86 leden.

Moest op 4 maart deze BAV zijn doorgegaan, moest ik de aanwezigen danken voor hun moed om tegenwoordig te zijn en ze naar huis sturen.

Welk gevolg: omdat deze BAV wettelijk toch moet doorgaan, was ik verplicht opnieuw 128 uitnodigingen te versturen à 0,44 € het stuk = 56,32 €. Telt daarbij nog eens de kopieerkosten en de omslagen, en wij komen snel aan 100,-€. Hierbij wordt het werk nog niet geteld dat sommige bestuursleden, op vrijwillige basis, moeten uitvoeren.

Alleen al uit respect voor dit laatste, vraag ik aan alle leden, een inspanning om toch aanwezig te zijn op de AV. Indien het echt niet kan, geef een volmacht.

Maar tevens vraag ik, vooral aan alle bestuursleden (hoofd- en sectiebesturen), de meestal afwezige of niet geïnteresseerde clubleden, een inspanning te willen doen om de AV geldig te laten doorgaan. Ik reken erop.

Theo Stockmans

Toespraak Vleugeluitreiking 18 maart 2005

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugeluitreiking van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

In het bijzonder gaat mijn dank naar de Heer Marcel LOGIST, Vlaams Volksvertegenwoordiger en eveneens een blij weerzien aan Mevrouw LOGIST.

Onze schepen van Sport, de Heer Hans VANDERMOLEN.

Aan de Heer Freddy NOLMANS, Voorzitter van de Tiense Sportraad. Eveneens welkom aan zijn echtgenote.

Het jaar 2005 zal de geschiedenis ingaan als een jaar zonder noemenswaardige gebeurtenissen. In ons Bestuur hebben wij ons vooral bezig gehouden met de updating van onze statuten en de milieuproblematiek.

De situatie met de cadetten begint zich te stabiliseren. Onze 10 zaterdagen zijn we, spijtig genoeg, nog steeds kwijt. Dit jaar gaan wij trachten om twee x maal twee dagen samen te vliegen. Hopelijk geeft dit een positief resultaat.

De motorsectie heeft traditiegetrouw, vorig jaar enkele uitstappen gemaakt naar het Duitse TRIER, het Frans AUXERRE en het eiland JUUST, gelegen in het noordenwesten van Duitsland. De zweefsectie had haar jaarlijks kamp in het Franse LE LOUROUX dat wegens het minder goede weder iets is tegengevallen. Verder namen verschillende leden deel aan wedstrijden zoals de Belgische kampioenschappen te SAINT HUBERT en NAMEN.

In totaal heeft de Tiense vliegclub in 2004 ongeveer 1250 uren motorvliegen, evenveel uren zweefvliegen en ongeveer 10.000,-km overlandvliegen gevlogen.

Dit jaar zal onze club gebukt gaan onder het milieu, of beter gezegd VLAREM.

Op 15 februari laatsleden is er op ons vliegplein een vergadering doorgegaan met afgevaardigden van Defensie, de stad TIENEN en onze club betreffende het toepassen van de milieurichtlijnen. Ondanks dat Vlarem niet van toepassing is op haar terreinen zal Defensie er de milieurichtlijnen toepassen.

Concreet gezien betekent dit voor onze club:

- het saneren van ons huidig fuel platform;
- de constructie van een nieuw benzine station;
- de installatie van een zuiveringsinstallatie voor ons afvalwater, omdat de rioleringen van Aquafin niet tot GOETSENHOVEN zullen komen.

De eerste twee werken zullen nog dit jaar plaatshebben, de zuiveringsinstallatie zal ten laatste op 01 januari 2008 moeten functioneren.

Het prijskaartje van deze milieuprojekten worden geschat op 80.000,€. Om onze club vliegbaar te houden, zullen wij genoodzaakt zijn een lening af te sluiten.

Onze club heeft ook een aanvraag ingediend om te kunnen genieten van de investeringstoelage van sportclubs. Dit zou maximum 2500,-€ per jaar kunnen bedragen en een maximum van drie opeenvolgende jaren. De WOUW zal de stad TIENEN heel dankbaar zijn moest op deze aanvraag een positief antwoord komen.

Bij de sanering van ons huidig fuel platform bestaat de kans dat ons clubhuis schade kan oplopen. Ik hoop van niet want dit zou onze clubkas nog verder pluimen.

Het zal een hard jaar worden, maar ik reken hier vooral op alle clubleden. Beschouwd dit als een uitdaging en brengt deze opdracht, zoals in het verleden, tot een goed einde.

Uitreiking van brevetten

Traditioneel worden tijdens onze vleugeluitreiking twee wisselbeprijzen uitgereikt, dit jaar voor de twaalfde maal.

De eerste wisselbeker wordt overhandigd aan de overwinnaar van de zweefvliegwedstrijd "Driedaagse van De WOUW", jaarlijks betwist tijdens het Pinksterweekend;



De winnaars van de wisselbeker Gerard De Praetere (foto: S.M.)

Toespraak Vleugeluitreiking 18 maart 2005

Een tweede wisselbeker werd in het leven geroepen als herinnering aan ons clublid Gerard DEPRAETERE en draagt ook zijn naam. Hij wordt uitgereikt aan de zweefpiloot die het afgelopen jaar de langste duurvvlucht, met vertrek en aankomst in GOETSENHOVEN, heeft gevlogen.

Het hoogte punt van dit jaar blijft natuurlijk de uitreiking van onze vleugels.

Het merendeel van onze solisten, dus niet alleen van deze avond, komen ietwat bedeesd in onze club toe. Sommige nieuwe clubleden kennen wel iemand in De WOUW, maar meestal is dit niet het geval.

Ze hebben al eens een vliegtuig gezien, maar hoe dat in de lucht kan blijven, welke instrumenten erin zitten laat staan hoe het bestuurd wordt is hen allemaal vreemd. En als daarbij nog eens de straffe verhalen komen van de zogezegde "echte" piloten aan de toog, dan voelen zij zich helemaal verloren. Op hun gelaat kun je het zo aflezen: dat ga ik nooit kunnen.

Maar na een initiatievvlucht en een paar lesvluchten met een instruc-

teur, lijkt de drempelvrees overwonnen. Langzaam maar zeker en vlucht na vlucht tracht de geduldige instructeur zijn opgedane ervaringen op de soms ietwat zenuwachtige en ongeduldige leerling over te brengen.

Sommige kersverse piloten zijn ietwat sneller van aanpakken dan de andere. Of nog andere leerlingen willen reeds kunnen lopen alvorens ze het stappen onder de knie hebben. Ze vinden dat het niet snel genoeg gaat.

Leerlingen schuiven de schuld wel eens in de schoenen van hun leermeester. In de bar of op de piste hoor je dan wel eens zeggen: gisteren was de linkerbocht niet goed, vandaag was het de rechterbocht, ik denk dat de instructeur twee rechterzijden heeft of hij weet het zelf ook niet meer.

Of, als de instructeur maar wat commentaar kan geven, de ene wat harder dan de andere, is hij tevreden.

Maar langzaam maar zeker groeit het zelfvertrouwen, zowel bij de leerling als de instructeur. Beiden voelen de grote dag naderen. En plotseling stapt de instructeur

uit het vliegtuig met de woorden: dat was goed, vertrek maar alleen. Hij geeft nog een paar elementaire raadgevingen en vooral veel zelfvertrouwen, sluit de canopy en daar gaat hij of zij voor de eerste maal solo.

Na een tiental minuten komt de feilloze maar cruciale landing. De cockpitkap gaat open en zowel op het aangezicht van de leerling als dat van zijn leermeester kun je een uiting van tevredenheid aflezen.

De jonge solist voelt zich nu een volwaardige piloot. Maar niets is minder waar. Hij moet zich verder blijven oefenen en vervolmaken in de kunst van het vliegen en dit steeds met de gedachte: ik zal het nooit perfect kunnen.

Vanavond zullen wij nu overgaan tot de uitreiking van de vleugels van het afgelopen vliegjaar. Ik hoop dat zij vooral de laatste zinnen in-dachtig zullen blijven.

Nog smakelijk,

Theo Stockmans



Groepsfoto van De Wouw "jeugd"

(foto H.V.)

Luchtruim rondom Goetsenhoven

Aan het begin van het seizoen is het altijd goed even de luchtruim-situatie nog even te overlopen. Op de volgende pagina vindt u de kaart die in elk clubtoestel aanwezig is op de achterzijde van de checklisten. Hou er rekening mee dat dit geen correcte luchtvaartkaart is, maar enkel een weergave van de afgesproken "grenzen" binnen onze club, zodat je via deze kaart steeds een kleine veiligheidsmarge hebt t.o.v. de gecontroleerde gebieden.

Enige uitleg over de situatie ten oosten van Brussel...

In het weekend en op wettelijke feestdagen vervallen de CTRs en TMAs van de militaire vliegvelden van Beauvechain, Kleine Brogel en Florennes. Deze gebieden worden dan klasse G luchtruim, dus vrij toegankelijk voor zweeftoestellen. Enige uitzondering hier is Beauvechain TMA sector 5, ten noordwesten van Gembloux, dat dan overgenomen wordt door de verkeersleiding van Charleroi.

Verder wordt op dat ogenblik ook automatisch de Low Flying Area Golf 1 actief. Dit luchtruim bevindt zich tussen alle andere gecontroleerde gebieden tussen 4500ft en FL50.

Omdat wij zwevers geen hoogtemeters in voeten maar in meters gebruiken, en deze ook niet jaarlijks laten kalibreren, kunnen wij natuurlijk niet op die FL50 vliegen. Daarom werd vanuit de Liga een conversietabel opgesteld waarmee men elke ochtend op kan bepalen wat die dag de hoogte van FL50 is.

Als we op de luchtvaartkaart kijken, zien we dat we vlak boven het vliegveld een maximum vlieg-hoogte van 4500 voet hebben. Rekening houdend met de hoogte van het vliegveld boven het zeeniveau en een veiligheidsmarge voor de

fout van de hoogtemeters, werd dit in de club omgezet naar 1200m AGL.

In het noorden wordt deze zone begrensd door de lijn Zoutleeuw—Glabbeek (fruitveiling), en in het westen de lijn Glabbeek—vliegveld Beauvechain—Louvain-la-Neuve. In het zuiden dan ten slotte is dat de lijn Louvain-la-Neuve—Gembloux (maar opgepast, Gembloux zelf ligt al in de TMA van Charleroi!).

Ga je verder naar het oosten, kom je in de Low Flying Area Golf 1 terecht. Deze begint voorbij de lijn Zoutleeuw—Opheylissem—Jauche. Hier mag je tot FL50, maar zoals gezegd is deze hoogte per dag verschillend.

Vlieg je nog verder oostwaarts, kom je terecht in de TMA van Luik. Sinds twee jaar komt die tot op enkele kilometers ten oosten van het ULM-vliegveld van Cras-Avernas. Eenmaal boven Cras-Avernas maak je dus best een scherpe bocht naar het noorden of zuiden om deze zone te vermijden. De grens loopt ongeveer op de lijn Borgloon—Hannuit.

Laten we het dan even hebben over de Low Flying Area Golf 4. Deze zone bevindt zich net boven ons vliegveld en kan 's morgens door de instructeur van dienst geactiveerd worden. Wanneer de Golf 4 open is, wordt de maximum vlieg-hoogte boven Goetsenhoven opgetrokken tot FL50, dus dezelfde hoogte als de Golf 1.

De Golf 4 wordt in het noorden begrensd door de steenweg Sint-Truiden—Tienen, in het westen de baan van Tienen naar Jodoigne en in het zuiden de baan Jodoigne—Jauche.

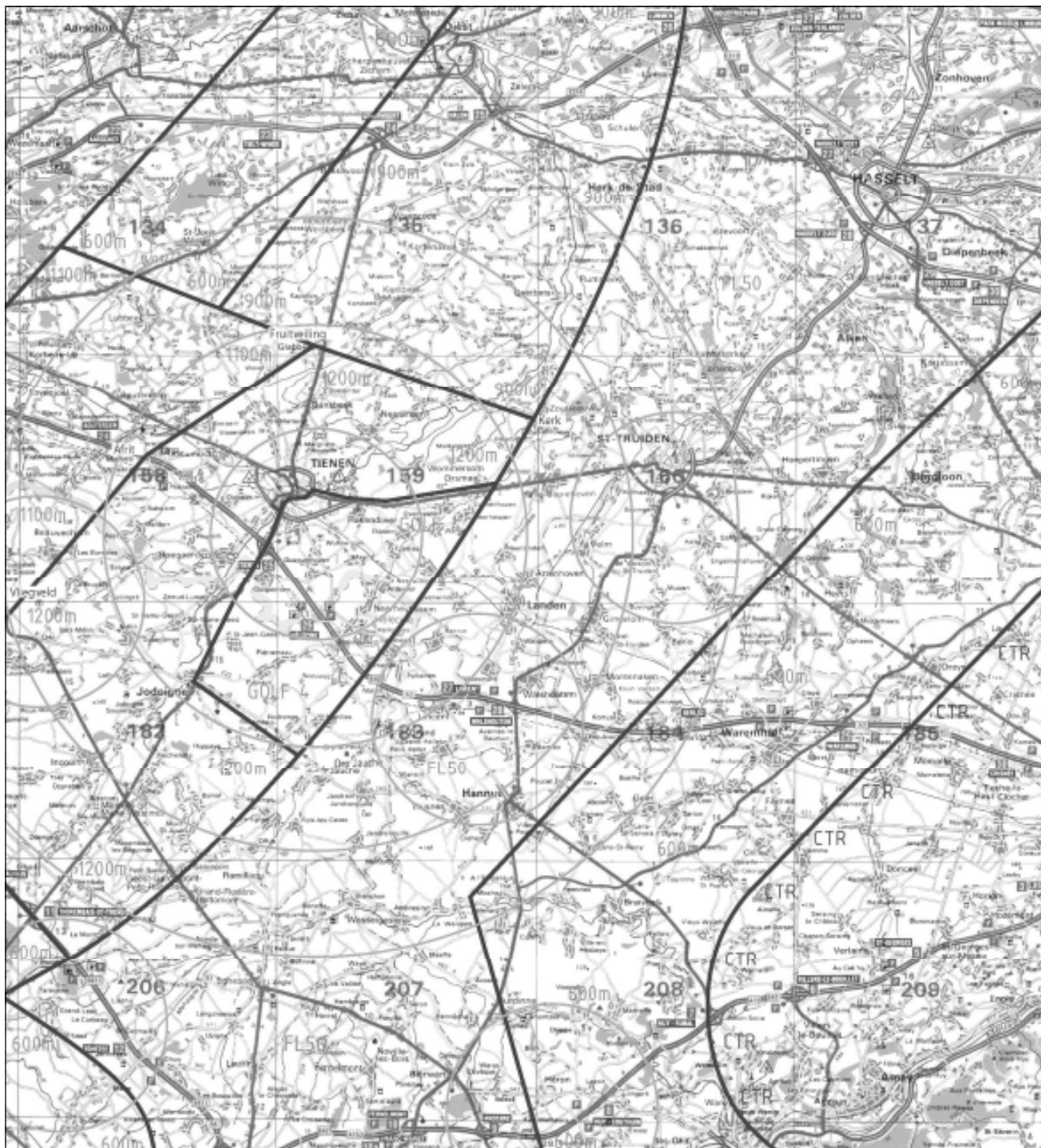
Hiernaast vind je de omzettingstabel van FL naar meter AMSL.

(Vervolg op pagina 15)

QNH	FL50	FL60	FL70	FL90
990	1314	1619	1924	2534
991	1323	1628	1933	2543
992	1332	1637	1942	2552
993	1341	1646	1951	2561
994	1351	1655	1960	2570
995	1360	1665	1970	2579
996	1369	1674	1979	2588
997	1378	1683	1988	2598
998	1387	1692	1997	2607
999	1396	1701	2006	2616
1000	1405	1710	2015	2625
1001	1415	1720	2024	2634
1002	1424	1729	2034	2643
1003	1433	1738	2043	2652
1004	1442	1747	2052	2662
1005	1451	1756	2061	2671
1006	1460	1765	2070	2680
1007	1470	1774	2079	2689
1008	1479	1784	2088	2698
1009	1488	1793	2098	2707
1010	1497	1802	2107	2716
1011	1506	1811	2116	2726
1012	1515	1820	2125	2735
1013	1524	1829	2134	2744
1014	1534	1838	2143	2753
1015	1543	1848	2152	2762
1016	1552	1857	2162	2771
1017	1561	1866	2171	2780
1018	1570	1875	2180	2790
1019	1579	1884	2189	2799
1020	1588	1893	2198	2808
1021	1598	1902	2207	2817
1022	1607	1912	2216	2826
1023	1616	1921	2226	2835
1024	1625	1930	2235	2845
1025	1634	1939	2244	2854
1026	1643	1948	2253	2863
1027	1652	1957	2262	2872
1028	1662	1966	2271	2881
1029	1671	1976	2280	2890
1030	1680	1985	2290	2899
1031	1689	1994	2299	2909
1032	1698	2003	2308	2918
1033	1707	2012	2317	2927
1034	1716	2021	2326	2936
1035	1726	2030	2335	2945
1036	1735	2040	2345	2954
1037	1744	2049	2354	2963
1038	1753	2058	2363	2973
1039	1762	2067	2372	2982
1040	1771	2076	2381	2991
1041	1780	2085	2390	3000
1042	1790	2095	2399	3009
1043	1799	2104	2409	3018
1044	1808	2113	2418	3027

All altitudes are in metres Above Mean Sea Level

Luchtruim rondom Goetsenhoven



(Vervolg van pagina 14)

Je moet hier telkens nog 75 meter aftrekken voor de hoogte van het vliegveld.

Over de Low Flying Area's Golf 2, 3 en 5 ga ik het hier nu niet hebben. Je kan alle informatie over deze zones terugvinden in de VFR gids die in het vademecum van de Liga wordt gepubliceerd en die te vinden is in de

luchtruimrubriek op de Liga-website (www.lvzc.be).

Elke vliegdag zal op de ochtendbriefing in het kort de situatie rond het vliegveld uitgelegd worden.

Voor verdere vragen kan je steeds terecht bij de instructeur van dienst...

Mattijs Cuppens



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



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 versie 5.x en 6.x
- 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!!!

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Theo Stockmans
Griet Francart
Stan Vanuytrecht

Foto's

Theo Stockmans
Stan Vanuytrecht
Sebastien Mathieu
Hanne Vandikelen
Mattijs Cuppens

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
Heldenplein 7C
1930 Zaventem
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

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

Belgie Belgique
PB
3320 Hoegaarden
Bi 63 52



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 11 Nummer 1
Van januari tot maart 2005**

**Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3220 Hoegaarden**

**Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden**