

Kampvuur...



Gezellig met z'n allen rond het kampvuur

(Foto: T.S.)

Op zondag 29 januari werd op het vliegveld het snoeiafval van de laatste jaren op een grote berg verzameld en verbrand. Met een borreltje in de hand werd het een gezellige avond voor de aanwezigen...

Lees het volledige artikel op pagina 14.

Checkvluchten



Check instrumenten? Vandaag niet nodig...

(Foto: T.S.)

Iedereen moet er in de winter door: de jaarlijkse checkvlucht. Meestal staat er een vrilte, stall en laag begin van het circuit op het programma, maar af en toe krijg je een onverwachte opdracht. Christiane en enkele andere leden konden op 25 februari bewijzen dat het mogelijk is een volledige vlucht zonder instrumenten uit te voeren, en daarbij zelfs nog enkele tientallen minuten in de eerste thermiek van het jaar te blijven hangen...

Nog geen checkvlucht gemaakt? Spreek dan de eerstvolgende vliegtag de dienstdoend instructeur aan.

In dit nummer...

Kampvuur	1
Checkvluchten	1
Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Jaaroverzicht 2005	3
Vliegen	4
Battery Low	5
Le Louroux 2006	6
Activiteiten Luchtkadetten	7
Toekomst van het vliegveld	7
Charron	7
Huur clubtoestellen	8
Vlucht op zaterdag 17 sept.	9
Groeten uit Kansas	10
Skipiste	10
Afstandsvluchten 2006	11
Overzicht winterwerk	12
Kampvuur	14
Wedstrijddeelnemers	14
Intranet	14
Statistieken 1994-2005	15
Prikbord	16
Colofon	16

Foto coverage

Theo wacht in de Ka 8 op de sleper...

Woordje van de redactie

Ons echt zweefvliegseizoen staat weer eens voor de deur. Tijdens onze sombere wintermaanden werden uiteenzettigen gegeven over ons luchtruim, Flarm en overlandvliegen. Dit allemaal met de bedoeling onze geliefkoosde sport op zo een veilig mogelijke manier te beoefenen.

Deze maand verwachten wij de Flarm. Er zal nog wel een beetje werk zijn om deze toestellen te installeren. Vooral een geschikte plaats vinden, op of boven ons instrumentenbord, maar het zal wel lukken. Ik wil hier nog eens benadrukken dat deze toestellen in geen enkel geval de "look out" vervangen. Het is slechts een prachtig hulpmiddel.

Het winterwerk aan onze toestellen is, volgens mij, beter verlopen dan andere jaren. De belangrijkste werken waren begin maart reeds uitgevoerd. Er wachten ons nu nog enkele technische keuringen. Maar een weerkerend probleem is het invullen van de reisdagboeken. Clubleden die van dit werk hun jaarlijks winterwerk willen maken, laten hun naam achter bij een van de technische controleurs.

En dit jaar, om juist te zijn op 09 november 2006, bestaat onze club 75 jaar. Dit gaan wij op passende wijze vieren. Op 26 + 27 augustus komen er opendeurdagen en op zaterdag 16 september volgt er een drink met de inwoners van Goetsenhoven. Meer details zullen later verspreid worden.

Ten slotte wens ik aan iedereen een mooi en veilig vliegseizoen.

Tot in de club,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

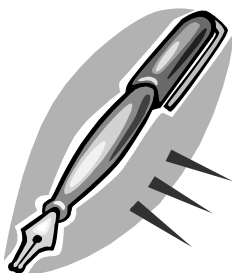
Wat kan je verwachten in de Cumulus van juni 2006?

- ✓ Vleugeluitreiking
- ✓ Vlaamse Zweefvliegdagen
- ✓ Belgisch Kampioenschap FAI klassen te EBSH
- ✓ Kaiserwedstrijd te EBZW

Activiteitenkalender

- ✓ **22-23 april:** Vlaamse Zweefvliegdagen
- ✓ **1 mei:** Samenvliegen met de luchtkadetten
- ✓ **3, 4 en 5 juni:** 3daagse van De Wouw
- ✓ **17-21 juli:** Zomerkamp zweefvliegen.
- ✓ **29 juli-13 augustus:** Vliegekamp Le Louroux
- ✓ **26-27 augustus:** Opendeurdagen 75 jaar De Wouw.
- ✓ **16 september:** Drink met de burens: 75 jaar De Wouw

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 juni 2006

Jaaroverzicht 2005

2005 was geen schitterend jaar,

Door het weer, de luchtcadetten, sleperperikelen.

<i>Jaar</i>	<i>Starts</i>	<i>Les- vluchten</i>	<i>Vliegreuren</i>
2005	1364	530	1108
2004	1386	365	1276
2003	1715	529	1295
2002	1623	289	1480
2001	1896	514	1472
2000	1682	522	1125

Gingen Solo:

Peter Agten
Koen Declercq
Herman Moens
Nathalie Vandewalle
Wouter Vandewalle
Hanne Vandickelen

Behaalden een D brevet:

Pieter Leysens

Behaalden een E brevet:

Jan Waumans (+ één diamant)

Behaalde een zweefvliegvergunning:

Linde Vandebecck

De activiteiten:

Januari: theorielessen en examens

Februari: Symposium

Maart – april – september - oktober: De luchtcadetten beletten ons te vliegen, er werd geprobeerd om samen te vliegen. Wat hebben we daaruit geleerd?

Samen vliegen op hun manier van vliegen is voor ons niet te betalen; voetbal en zweefvliegen gaan niet samen.

Juli: Zomerkamp 18 – 22

Het was geen groot succes, we zoeken naar een andere vorm.

Augustus: Le Louroux (31/7 – 13/8)

Dit jaar was het weer gunstiger dan de voorgaande jaren. Met Michel Jacqmin naar Bourges, misschien een betere bestemming?

September: 11 en 18 opendeurdagen

Oktober:

1 juniorendag te Keiheuvel
16 start theorielessen

Wedstrijden

Belgisch kampioenschap te St-Hubert

Marc Ruymen en Theo Stockmans namen deel in de open/ren klasse

Yves Ruymen en Bart Huygen namen deel in de standaardklasse

Belgisch Kampioenschap clubklasse

Sebastien Mathieu haalde een 4e plaats

Driedaagse van de Wouw

Winnaar: Rudi Coomans (VV 312,8 km)

Grootste vlucht met clubtoestel: Jelle Vandebecck

Gerard de Praetere:

André Ruymen wint dit jaar met een vlucht van 7u 34

Charron:

Onze club werd 7e, slechts één podiumplaats voor Theo Stockmans.

Voor 2006 zijn er enkele ingrijpende wijzigingen in het reglement, o.a. een apart klassement voor Benelux en buitenland. Als we dit reglement toepassen op de vluchten van 2005 zou onze club een 4e plaats gehaald hebben in het klassement Benelux en de 7e plaats in het klassement buitenland.

Massaal deelnemen laat onze club opnieuw meespelen in de uitslag!

Luc Vandebecck

Nog geen 20 uur winterwerk? Wacht niet tot eind oktober,

Maar spreek de verantwoordelijken aan en neem zelf wat initiatief. Een lijst met de werken en verantwoordelijke per toestel hangt uit in ons clublokaal.

Wacht niet tot eind oktober, dan is het te laat.
Per niet gepresteerd uur betaal je dan 12,00 EUR!

Vergeet niet je winterwerkuren aan te geven via het gekende formulier...

Vliegen...

Vliegen is voor mij een kinderdroom die nu pas uitkomt. Reeds op jonge leeftijd was ik bezig met al wat vloog, en heb ik mij dikwijls afgevraagd hoe zulke logge, grote gevaartes zomaar in de lucht konden blijven. En dikwijls heb ik veel goede uitleg gekregen, maar toch kon ik het niet echt begrijpen.

Mijn legerdienst vervulde ik dan ook bij de luchtmacht in Bevekom. Daar kon ik dan de nachtvluchten meemaken van de in die tijd beruchte F104.

Hoe groot mijn nieuwsgierigheid en het verlangen ook was, toch bleef er steeds een beetje die angst om zelf het stuur of de knuppel van een vliegtuig in handen te nemen en zelf eens te vliegen.

Tijdens de opendeurdagen van De Wouw in 2004 besloot ik toch maar eens een doopvlucht te maken met een zwever. En het was meteen prijs. Ik was zeer onder de indruk van de vlucht en besloot verdere inlichtingen te nemen of ik op mijn leeftijd nog met een zwever zou kunnen vliegen.

Dus begon ik sinds die dag bijna alle weekends te vliegen omdat ik het zo vlug mogelijk wou onder de knie hebben. Op de theoretische lessen heb ik dan veel geleerd en begreep ik eindelijk hoe het kwam dat die zware toestellen zo maar in de lucht konden blijven.

In augustus 2005 was het dan zover. Eindelijk mocht ik mijn eerste solo vlucht doen. En eerlijk gezegd, ik voelde mij veel meer op mijn gemak dan met een instructeur achter mij. Die eerste solovluchten met de K13 zijn dan ook perfect verlopen. En nog meer geraakte ik bevangen door de vliegmicrobe. Het kon niet

vlug genoeg weekend zijn.

Mijn eerste vluchten met de K8 waren misschien iets minder, maar na enkele vluchten kende ik het toestel voldoende om er baas over te zijn. En dat is wat een goede piloot moet zijn, namelijk baas over zijn toestel.

In die tijd was er nog een beetje thermiek en mijn derde vlucht met de K8 kon ik al 57 minuten boven blijven, wat ik toen voor mij al een hele prestatie vond. Geen weekend ging voorbij zonder zweven. Nu ik bijna aan mijn 15 uren solo ben, kijk ik al uit naar de 50 km vlucht. En in verband daarmee wil ik nog wel een goede ervaring uitleggen en aanraden aan alle leerlingen die ook binnenkort hun 50 km gaan doen.

Twee weken geleden was het geen te goed weer en er waren dan ook geen kandidaat zwevers genoeg om de toestellen buiten te zetten. De William had een doopvlucht gedaan met de schepen van sport, zodat er een sleper buitenstond en opgewarmd was. Aangezien ik graag wou vliegen stelde Theo voor om ons door William eens naar de Maasvallei te laten slepen, maar aangezien we dan tegen de wind in moesten terugkomen, vroeg ik aan Theo of

het niet mogelijk was om ons naar Kiewit te slepen. Dat vond hij ook een goed idee en dus vertrokken we naar Kiewit.

Wel, ik moet eerlijk bekennen dat het veel moeilijker was dan ik gedacht had om alles vanuit de lucht te herkennen, en om Kiewit te vinden. Daarom ben ik heel tevreden dat ik die vlucht eens met de ASK 13 achter de sleper gedaan heb. Als ik nu voor mijn 50 km ga, zal ik vlugger de keerpunten herkennen en weet ik ook waar Kiewit en Zwartberg liggen en hoe ik ze vanuit de lucht kan herkennen.

Ook heeft Theo mij tijdens de vlucht een aantal terreinen en plaatsen aangewezen waar meestal wel wat thermiek is zoals industrieterreinen. Ook toonde hij mij waar de beste plaatsen waren om buiten te landen indien nodig. Ik raad dan ook aan alle leerlingen aan om dit ook eens te doen alvorens aan hun 50 km te beginnen.

En laat ons nu hopen dat het zo vlug mogelijk goed weer wordt zodat we het luchtruim weer kunnen bevolken en genieten van de heerlijke vrijheid van het zweven.

Herman Moens



(Foto: H.M.)

Battery Low

Ieder van ons heeft al wel een platte batterij gehad tijdens het vliegen.

Dat dit niet alleen in onze club gebeurt, moet je eens vragen aan onze nieuwe secretaris die vorig jaar een 300 km zag worden afgebroken op 280 km wegens "BATTERY LOW".

Omdat we dit niemand toewensen deze kleine samenvatting.

Wij gebruiken conventionele "Sealed Valve Regulated Lead-Acid Batteries" die ontwikkeld zijn voor stand-by toepassingen in alarminstallaties, telecom enz.

Deze batterijen hebben als nadeel dat de maximale laad- en ontladstromen beperkt zijn tot 10% of maximum 20% van de capaciteit.

Er bestaan speciale batterijen voor cyclische toepassingen, maar deze zijn veel duurder en kunnen even goed vroegtijdig aan hun einde komen door slechte behandeling.

Een ander nadeel is dat het aantal keren dat ze geladen en ontladen kunnen worden sterk vermindert wanneer men ver ontlad. Ze leven het langst wanneer er maar 30% tot max 50% van de totale capaciteit wordt gebruikt.

Een diepe ontlading overleeft een loodbatterij maar enkele keren, vooral wanneer ze lange tijd ontladen blijft.

De laders in de club zijn van het "constante spanning" type, dit is de klassieke, veilige en betaalbare manier.

De batterijen mogen onbeperkt aan de lader blijven.

Elk jaar wordt er een capaciteitstest gedaan om te zien hoelang de batterij stroom kan leveren.

Het resultaat hiervan is af te lezen op het etiket:

+++ : minstens 90% van de originele capaciteit (7Ah)

+++/- : 75%

++ : 60 % (zo hebben we er op het moment geen)

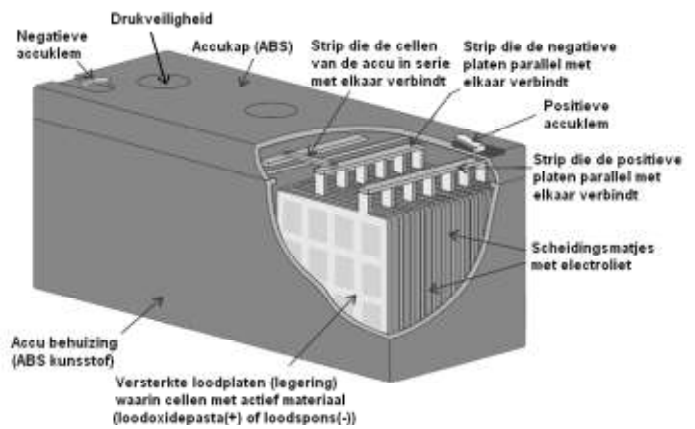
Deze capaciteit geldt voor een stroomverbruik van 1/20, dus 350mA. Bij 1/10 is dit al 10% minder.

Om het stroomverbruik te verdelen hebben de meeste clubtoestellen 2 batterijen.

Om te beletten dat de radio de andere instrumenten en vooral de logger zou storen door een te grote spanningsval (gebruik ongeveer 1,5 A bij het zenden) staat deze op een aparte batterij.

Het verbruik van de logger, de elektrische vario en binnenkort de Flarm kan op 700 mA geschat worden.

Een nieuwe, volledig opgeladen batterij kan alle instrumenten gedurende $7000 * 0,90 / 700 = 9$ uur van stroom voorzien tot ze 100% ontladen is.



Wanneer de bakken om 10h naar beneden worden gebracht met alle instrumenten aan, en pas worden binnengezet nadat de avonturen van de dag uitgebreid zijn besproken, zijn deze 9 uur om.

En als de arme batterij dan nog een week in het toestel in de hangaar moet blijven met de instrumenten aan kan ze direct op brugpensioen.

Eigenlijk mogen we maar tot 50% ontladen, maar 4,5 uur komt meer overeen met de gemiddelde vluchtduur.

Laat ons daarom dit seizoen op de volgende dingen letten om de kans op "BATTERY LOW" zo klein mogelijk te maken:

Zet de instrumenten pas aan voor het vertrek en zet ze af na de landing (de schakeling van de loggers kan aangepast worden zodat ze niet automatisch aangaan bij het aansluiten van de batterij).

Gebruik de batterij met de immatriculatie van het toestel, zo kan er s'avonds eenvoudig nagezien worden of er geen zijn achtergebleven.

Sluit gebruikte batterijen zo snel mogelijk op de lader aan. Het laden duurt minstens 12 uur. Zaterdagavond hebben de laders dus niet veel tijd om tegen zondagmorgen de batterijen 100% op te laden.

Jan Waumans

Le Louroux 2006

Velen onder de ancien Lourelou-regangers kennen de problematiek van de jarenlange teloorgang van het sanitair op La Raudière. Voor enkelen was de maat vorige zomer echt vol en werd er dan ook uitvoerig over gepraat met Maryline Baron en Jean-Pierre Colle. Het werd steeds moeilijker het verblijf op de camping te kunnen motiveren.

Intussen is er al heel wat heen en weer gecommuniceerd over die toestand en Jean-Pierre verzekerde mij dat hij wel zou zorgen voor een groepstarief op een andere camping. Voor velen onder jullie is het echter een belangrijke voorwaarde om een camping (met zwembad) bij het vliegveld te hebben, en terecht. Wat moet een mens meer, maar ook niet minder, hebben? Het voorstel van Jean-Pierre leek bijgevolg geen valabele optie te zijn en er werd al eens uitgekeken naar een ander vliegveld.



Doch recentelijk werd een mail met goed nieuws ontvangen van de campinguitbaatster van La Raudière. Nog voor het seizoen, is ons beloofd, wordt een nagelnieuwe sanitaire cel opgetrokken! Deze mail krijg je in bijlage.

Bijgevolg kunnen we de organisatie van het zomerkamp LLRX 2006 bij de koehorens vatten. Het kamp zal doorgaan van 29-30 juli tot 12-13 augustus.

Omdat we de gîte niet kunnen

gebruiken werd er reeds enige tijd geleden door het zweefvliegbestuur beslist een (multifunctionele) partytent aan te schaffen. Vorig jaar hebben we ontzettend geboft met het warme weer, maar we mogen er zeker niet van uitgaan dat dit een constant gegeven zal blijven. We moeten ons op enige wijze kunnen beschermen tegen zon en regen bij allerhande leuke sociale gebeurtenissen zoals daar zijn het eten en het bereiden ervan, de avond & nachtgesprekken met een glas wijn (veelal zelfs meer dan één), het ontvangen van gasten en noem maar op.

Op basis van het aantal enthousiastelingen, hun ervaring en het aantal beschikbare trekhaken zal het bestuur bepalen welke zweefers meegaan.

Laat mij dus spoedig weten wie geïnteresseerd is om mee te gaan. Zoals reeds altijd is gebleken, hoe meer zielen, hoe meer vreugde! Voor de beginnende solopiloten is het een enige ervaring eens elders onschatbare ervaring op te doen en de overlandvliegers kunnen hun grenzen verder verleggen. Misschien zitten er dit jaar meerdere 300 km in, wie weet zelfs een 500 km. En reken maar dat ze ons daar graag zien komen!

Opbouwende suggesties zijn altijd welkom. Bedoeling is dat we er allemaal samen een gezellige boel van maken. En dit kan alleen maar slagen als iedere kandidaat zijn steentje bijdraagt. Wat die steen zal zijn zal later uit de evolutie van de voorbereidingen moeten blijken (je merkt wel dat ik met een werf bezig ben). Uiteraard is het voor iedere LLRX-

fanaat vrijblijvend om reeds zelf uit te maken waar hij/zij zal voor zorgen. Laat het mij weten aub.

Voor diegenen die de eerste keer zouden meegaan kan op eenvoudig verzoek een aantal digitale foto's worden gemaïld, ter opwarming.



Hierbij vind je de tekst van de recentste mail van Maryline Baron.

Bonjour Johann,

Je me permets de répondre à ce message afin de vous rassurer sur le renouvellement des sanitaires du camping.

Comme le précise Jean-Pierre dans son message, nous sommes effectivement en finalisation du projet avec les différents intervenants. Toutes les entreprises qui vont réaliser les travaux sont retenus et chaque intervention est planifiée.

Je suis actuellement en train de clôturer, avec l'architecte, le dossier de permis de construire que nous allons déposer en début de semaine. Le début des travaux est prévu en mars pour une mise en service dès le début de la saison.

Mon souhait étant d'améliorer considérablement votre confort, toute la réflexion autour de ce projet a été un peu plus longue que prévue et de ce fait, les démarches administratives ont été

(Vervolg op pagina 7)

Le Louroux 2006

*(Vervolg van pagina 6)
plus lourdes. C'est pourquoi, je
comprends que
Jean-Pierre et vous-même puis-
siez avoir eu quelques inquié-
tudes.*

*Toutefois, étant désireuse de vous
recevoir dans les meilleures con-
ditions de confort, vous aurez à
votre disposition dans un bâtiment
neuf tous les équipements sanitai-
res en conformité avec les règles
en vigueur actuellement en
France.*

*Si des questions sont encore en
suspens, je tiens à vous rappeler
que je suis à votre disposition par
e-mail à l'adresse suivante :*

*ramme.baron@tiscali.fr
par téléphone au 02.47.65.65.02
précédé du 00+32
par courrier à l'adresse suivante :*

*Maryline BARON
La Raudière
37240 Le Louroux*

*Afin de vous réserver le meilleur
accueil lors de votre prochain
séjour, vous pouvez dès aujourd-
hui effectuer votre réservation.
N'hésitez pas à me contacter très
prochainement.*

*Ainsi, je profite de l'occasion qui
m'est offerte pour vous transmet-
tre mes vœux pour 2006 (même si
je suis un peu en retard !), en es-
pérant vous revoir très prochaine-
ment, je vous prie d'agréer l'ex-
pression de mes salutations distin-
guées.*

Cordialement,

Maryline

*Maryline BARON
La Raudière
37240 Le Louroux*

Johan Vandewalle

Activiteiten Luchtkadetten

Dit jaar zullen de BAC volgende zaterdagen vliegen (die dagen mogen wij niet vliegen):

- 29/04
- 06/05 + 13/05 + 20/05
- 09/09 + 16/09 + 23/09 + 30/09
- 07/10 + 14/10

Samenvliegen met de BAC zal gebeuren op:

- 04/03 + 11/03
- 01/05

Theo Stockmans

Toekomst van het vliegveld

De laatste tijd doet in onze zweefvliegwereld het gerucht de ronde dat de Luchtkadetten (BAC) ons vliegveld **zouden** verlaten voor dit van Brasschaat. Hierdoor **zou** EBTN "leeg" komen te staan. De vliegactiviteiten van de BAC **zouden** eveneens naar EBBT verhuizen.

Dus op het eerste zicht positief, geen tien zaterdagen meer aan de grond blijven. Ware het niet dat Defensie met het idee schermt om **eventueel** EBTN te vervreemden, dus verkopen. En dit is voor onze club minder prettig nieuws. In 1995 was er al eens sprake van, en kijk, 10 jaar later, vliegen wij nog steeds op militair grondgebied.

Van zodra ik hier weet van kreeg, ben ik links en rechts mijn licht gaan opsteken. Maar niemand kon mij dit bericht bevestigen. Was het loos alarm of niet, ik weet het niet. In elk geval blijft onze Raad van Bestuur alert en zullen de leden, dus jullie, ten gepaste tijde ingelicht worden.

Ik wil hier nog eens benadrukken dat ik dit artikel in de **voorwaardelijke wijs** heb geschreven, dus niets is beslist, alles blijft mogelijk.

Theo Stockmans

Charron

Nog enkele weken en de echte Charron-strijd kan van start gaan.

De laatste jaren zijn we niet verder geraakt dan een zevende plaats. Maar dat kan en moet dit jaar beter zijn. Ieder punt telt, een duurvluicht van één uur, 600m hoogtewinst of zelfs een mislukte, korte afstandsproef. Want vele kleintjes maken een groot. Het is dus niet vanaf 300 km dat je een proef op de Charron moet plaatsen.

Doe een kleine inspanning. Vliegt telkenmale met een correct geprogrammeerde logger. Onze club heeft enkele jaren terug voor ieder clubtoestel een logger aangekocht. Laat zien dat deze aankoop zijn geld waard is.

Maar respecteert het luchtruim.

Theo Stockmans

Huur clubtoestellen

Basisregeling

Indien een lid een toestel wenst te huren voor een bepaalde periode dient het lid tijdig een aanvraag, schriftelijk of per mail, aan het zweefbestuur te richten. Deze aanvraag dient het gewenste toestel, de periode en de reden van huur (bvb wedstrijd, stage, ...) te vermelden.

De huurprijs per dag wordt bepaald op 180 minuten minutengeld aan het geldende minutengeld tarief voor het gehuurde toestel.

Er dient huur betaald te worden voor elke dag in de huurperiode waarop effectief gevlogen werd. Ook al is dit slechts een vlucht van korte duur. De registratie van de vliegdagen zal gebeuren aan de hand van de logger van het toestel. Het gebruik van de logger is dan ook steeds verplicht.

De huurder dient een vluchtblad in te vullen voor alle vluchten gemaakt met het toestel gedurende de huurperiode.



Het toestel staat ter beschikking van de huurder vanaf de avond voorafgaand aan de aanvangsdatum van de huurperiode en wordt terug op de club verwacht ten laatste de avond van de laatste dag van de huurovereenkomst, tenzij anders werd overeengekomen.

Bij de aanvang van de huurperiode zal de staat van het toestel beschreven worden op een huur-

overeenkomst die getekend wordt door de huurder en een bestuurslid. Tegelijk zal een waarborg van 100 € gevraagd worden. Bij inlevering van het toestel aan het einde van de huurperiode zal de toestand van het toestel terug opgemeten worden en vergeleken met de initiële toestand. Indien het toestel in originele toestand, zoals beschreven in de huurovereenkomst, ingeleverd wordt, zal de waarborg terug overgemaakt worden aan de huurder. Indien extra beschadigingen worden vastgesteld, zal de waarborg ingehouden worden.

Het benodigde formulier hiervoor kan je terugvinden op de website van de club.

Kortingen

Voor deelname aan wedstrijden kan een korting op de daghuurprijs bekomen door extra winterwerk te verrichten. Voor ieder uur dat men bovenop het minimum van 20 uren winterwerk presteert krijgt men 1,5 € korting op de daghuurprijs. Men kan enkel korting krijgen op basis van winterwerk gepresteerd in het jaar dat men het toestel huurt.

Bijvoorbeeld: Wanneer men een toestel wenst te huren in 2006 zal voor de verrekening van korting enkel het gepresteerde winterwerk van het werkseizoen 2005-2006 in rekening gebracht worden.

De afrekening voor deze korting gebeurt op het einde van het winterwerkseizoen. De actuele huurprijzen berekend aan de hand van het reeds gepresteerde winterwerk kan je terugvinden op het intranet, onder de rubriek 'winterwerk'.

Milieuproblematiek te EBTN

Zoals geschreven in de vorige Cumulus, werd ons dossier (opgemaakt door de firma Voets uit Aarschot) voor de aanleg van een nieuw tankplatform, einde oktober bij Defensie ingediend.

Met een Email heb ik, begin maart 2006, bij Defensie de stand van zake gevraagd. Tot op heden heb ik op mijn vraag nog geen antwoord gekregen. Ik zou zeggen, geen nieuws goed nieuws.

Begin 2006 heeft onze club van de stad Tienen reeds 2500,-€ investeringssubsidies ontvangen, onze oprechte dank hiervoor.

Voor de sanering van ons huidig tankplatform is het nog even wachten.

In elk geval moeten alle werken einde 2007 voltooid zijn. De limietdatum waarop onze club in het bezit moet zijn van haar milieuvergunning.

Theo Stockmans

Afrekening

De afrekening van de huur zal éénmaal per jaar gebeuren. Deze afrekening wordt gemaakt in oktober en zal eventuele kortingen onmiddellijk in rekening nemen.

PS

Winterwerkseizoen: Het winterwerk seizoen loopt ieder jaar van begin oktober tot eind september.

Sebastien Mathieu

Vlucht op zaterdag 17 september 2005

De luchtkadetten zijn er weer. Dus moet ik op zaterdag noodgedwongen uitwijken naar Avernas. Dit was eveneens een goede gelegenheid om de TST-10 M, de budget ULM zwever, te proberen op de korte piste.

Het monteren van deze zwever duurt iets langer omdat de roeren afzonderlijk aangesloten moeten worden. Bovendien dook er een technisch probleem op. Platte band. Maar gezien mijn kennis terzake en met de goede hulp van plaatselijke enthousiastelingen werd ook dit euvel snel verholpen.

Het taxiën met dit toestel gaat uitstekend omdat het staartwielkje bestuurbaar is. Ik lijnde autonoom op ondanks het feit dat de buitenbochtvleugel op de grond lag. (Dat was nodig omdat er crosswind stond van die kant) Met full power steeg de TST-10 M op, ongeveer halweg de piste. Nog voor ik aan de tweede hoek van het circuit kwam was de circuithoogte al bereikt.

Ik maakte enkele lage passen en een touch and go om het vlieg-

veld aan te voelen. Geen enkel probleem; onze opleiding in de Wouw staat garant voor precieze landingen. De TST-10 M klimt met meer dan 3.5 m/s aan 90 km/u. Ik parkeerde in een cirkelbaan onder een zwarte wolk en stopte de motor. Intrekken is geen probleem. Ook zonder motor haalde ik 3 m/s tot aan het plafond.

Daarna ging het richting Sint-Truiden naar een andere zwarte wolk. Maar daar kwam ik in de regen terecht en van nattigheid hou ik niet. Snel weer weg. Dan maar eventjes naar Tienen om de kadetten goede dag te wensen. In de lucht was er geen zwever te bespeuren. Eén tweezitter was aan het landen en ook de Piper evolueerde dicht bij de grond. Op dat ogenblik was de ganse omgeving helder blauw en treuzelen zou onvermijdelijk afgestraft worden.

Ik haastte me naar een wolk ergens richting Jodoigne. Onder deze wolk was het werken om voldoende hoogte te halen zodat ik naar Avernas kon terugkeren. Na mijn aankomst op 250 m nog even de motor uithalen, starten,

en met volle kleppen het circuit vervoegen. De landing was eenvoudig en kort. Op 2/3 van de piste stond ik stil. Totaal 1 uur en 13 minuten.

De TST-10 M heeft een elektronisch instrumentarium. De variometer is zelfs geen total energy, maar omdat dit toestel weinig last heeft van snelheidsschommelingen tijdens het thermieken is dit niet echt een nadeel. De digitale hoogtemeter geeft je elk gewonnen metertje precies weer. Dit instrumentenbord is eveneens beveiligd met een eigen back-up batterij, en kan niet uitgeschakeld worden tijdens de vlucht. Een aangename verrassing.

Ik hoop nog eens samen met de kadetten in een pomp te hangen op één van de volgende zaterdagen.

Dat is er uiteindelijk niet meer van gekomen. Uiteindelijk hebben de Wouw en de kadetten op 1 november samen gevlogen.

Jan Hendrickx



Landing van de TST-10

(Foto: J.H.)

Groeten uit Kansas...

Hey,

Ik ben het weer, Koen.

Ik ben nu bijna 2 maanden in Usa en ik vind het echt leuk.

Ik verblijf hier in een gastgezin, in Prairie Village, Kansas.



Het gastgezin bestaat uit een gastmoeder, twee gastbroers, een gastzus, een hond en twee katten. Het zijn toffe mensen en ik voel mij hier al thuis.

Mijn gastbroers, Nathan (17) en Matthew (15), rijden samen met mij naar school. De school, Shawnee Mission East, begint rond 7.40 am en eindigt rond 2.40 pm.

Op school volg ik:

(het nummer achter het vak betekent in welk jaar je zit, maar vergis je niet; de klassen zijn gemixt. Een klas kan gemixt worden tussen freshmen, sophomore, juniors en seniors.)

Weight training (m.a.w., power training)

English 11 (ik zit dus met hoofdzakelijk juniors in deze klas)

Spanish 2 (het eerste jaar Spaans, Spanish 1, was te gemakkelijk)

Physics 2 advanced placement honors (de hoogste in zijn klassegment, maar nog steeds te gemakkelijk)

US history

French lab aid (de lerares helpen)

Sign language (met andere woorden: gebaren taal)

Deze vakken heb ik alle dagen. Elke dag hetzelfde, van

maandag tot vrijdag, en geen variatie.

In het tweede semester veranderen Weight training in Team sports en French in economics.

Het leuke is dat economics niet echt les is. Het is je eigen bedrijf op school en je product verkopen.

School is hier de beste manier om sociale contacten te maken. Dit is heus niet moeilijk, iedereen is hier zo open en zo vriendelijk.

Er zijn talloze clubs en sporten aanwezig.

Ik ben ingeschreven in international club en in american football.

Alle activiteiten nemen na school plaats.

International club elke tweede woensdag van de maand en am. football elke dag van 3 tot 6 pm.



Raar maar waar:

Om de 50 meter is er een camera geplaatst en in elke gang van de school staan er twee camera's. De politie is er zelfs aanwezig, ik heb er zelfs het leger gezien (maar die zijn er voor te rekruteren).

Het is hier ik weet niet hoe plezant, en ik voel mij hier thuis.

Nog vele groetjes vanuit Kansas.

Koen Declercq

Skipiste

Naar aanleiding van mijn artikel over de skipiste op ons vliegveld, in de vorige Cumulus, kreeg ik een schrijven van Eddy Poffé, burgemeester van Tienen.

Ik citeer:

“Graag wil ik u bedanken voor het artikel in Cumulus betreffende de topattractie in Goetsenhoven.

Toch wil ik één en ander verduidelijken. Het is de bedoeling om een topattractie naar Goetsenhoven te halen. Welke weten we nog niet, maar we zoeken eerder in het kader van welzijn (welness) of gezondheid (aansluitend op FFH 016).

Er is vroeger wel eens een voorstel geweest voor een skipiste, maar momenteel niet. Dit ter verduidelijking om misverstanden te voorkomen.

Alvast bedankt en veel succes toegewenst met uw club.”

Eerst en vooral wil ik hier nog eens het belang benadrukken van een clubbladje. Het is een uitstekend communicatiemiddel, zowel binnen als buiten de club. En het wordt gelezen.

Het gedeelte van ons vliegveld waarvan hier sprake is, is de vroegere kazerne, daar waar de militaire gebouwen staan.

Theo Stockmans

Afstandsvluchten 2006

Op de uiteenzetting overlandvliegen werden de volgende proeven voorgesteld:

NOORD

105 km

1GOET - 10OPG - 1GOET

205 km

1GOET - 20TEG - 1GOET

303 km

1GOET - 3KALI - 3WESE - 1GOET

422 km

1GOET - 3KALI - 1HASS - 2VENL - 1GOET

538 km

1GOET - 3BOBE - 1HASS - 2VENL - 1GOET

596 km

1GOET - 3BOBE - 1HASS - 3KALI - 1GOET

ZUID

115 km

1GOET - 10CIN - 1GOET

208 km

1GOET - 10LIB - 10DIN - 1GOET

300 km

1GOET - 4SEDA - 40MON - 1GOET

423 km

1GOET - 4SED - 10CRL - 10ORV - 1GOET

501 km

1GOET - 40VER - 10CRL - 10BOU - 1GOET

591 km

1GOET - 40VER - 10CRL - 40RETH - 10CIN - 1GOET

De keerpunten zijn deze van de LIGA.

Deze proeven, met de keerpunten, de ULM-velden en privé-vliegvelden die als buitenlandingsveld kunnen gebruikt worden, zullen zoals elk jaar in de loggers van de club worden ingevoerd en vanaf de site kunnen worden geladen.

Bij het ontwerp van deze proeven werd geprobeerd zo veel mogelijk dezelfde trajecten te vliegen. Op die manier kan het terrein stap voor stap verkend worden. De kans is ook groter dat meerdere piloten dezelfde weg volgen, kunnen samenvliegen of tijdens de vlucht informatie doorgeven.

Wanneer het overlandseizoen begint, kunnen deze proeven tijdens de briefing verder besproken worden.

Degenen die dit jaar de 50 km hopen (moeten, zullen ...) vliegen zullen waarschijnlijk de eerste proef toegewezen krijgen.

Anders dan de uitgestrekte akkers en weiden rond Goetsenhoven gaat de vlucht hier over boomgaarden, steden, fabrieken en bossen.

Dit kan de beginner afschrikken, maar wanneer hij de basistechnieken van het overlandvliegen toepast, is het zeer veilig.

De overlandvlieger moet de grote stap zetten om lokaal Goetsenhoven achter zich te laten.

Dit doet hij pas na minstens 3 wolken uitgetest te hebben en wanneer hij lokaal van een ander vliegveld of buitenlandingssterrein is, anders keert hij terug (de techniek "la meilleure pompe est devant soi" is niet aan te raden voor de eerste 50 km, er zijn trouwens piloten met enige ervaring die nog regelmatig in deze val trappen).

Om hiervan verzekerd te zijn worden vooraf op de kaart cirkels

getrokken rond deze velden met de minimumhoogte nodig om binnen te komen.

Om de straal van deze cirkel te berekenen neemt men de finesse van het toestel gedeeld door 2, vermeerderd met de circuithoogte.

Voor een beginner in een Ka-8 kiezen we voorzichtig een finesse van 10.

Dit wil zeggen dat op 10 km van het veld een minimumhoogte van 1250 m nodig is.

Op weg naar het keerpunt 10OPG (Opplabbeek) zal de koene zweefvlieg(st)er na het verlaten van de lokale cirkel Goetsenhoven zich in deze van Brustem (1STTR) bevinden.

Het is aan te raden de route niet recht op recht te vliegen, maar de baan van Tienen naar Sint-Truiden te volgen om in de Golf 4 te blijven tot die aansluit bij de Golf 1 om op een goede dag overal 1500 m hoog te kunnen vliegen.

Het is dan ook voorzichtig deze hoogte te halen om door te steken richting Hasselt.

Eens Hasselt-stad in zicht is, is men lokaal Kiewit (1HASS).

Ten noorden van Kiewit begint de Golf2 Noord, waar eventueel tot FL70 kan gestegen worden. De lokale cirkel van dit vliegveld overlapt met die van Zwartberg (1ZWAR).

Hier zijn meestal andere zweevers die helpen de pompen te vinden (boven de terril bijvoorbeeld). Wanneer hier het plafond wordt genomen kan het keerpunt Opplabbeek worden gerond en kan worden teruggekeerd naar Zwartberg om ofwel buiten te landen (gelukgewenst, de 50 km is binnen) of om terug te vliegen naar het thuisvliegveld.

Goede vlucht.

**Proeven: Theo Stockmans
Toelichting: Jan Waumans**

Overzicht winterwerk 2005-2006

Astir Jeans:

Werd gepolierd en cockpit rand bijgeverfd.

Totaal werkuren: 16 u

Mistral:

Vleugels werden gepolierd
Grote beschadiging aan onderzijde romp. Werd afgeschuurd en bijgewerkt met glasmat en epoxy. Werd terug topcoat op aangebracht. De topcoat laag dient terug gelijkgeschuurd te worden en een nieuwe laag op aangebracht te worden.

Totaal werkuren: 16 u polieren + 40 u herstelling rompschade

ASW19:

Vleugels en romp werden gepolierd.

Aan 1 vleugel was een afdekkapje over de rolroeraansluiting zwaar beschadigd. Werd hersteld met glasmat en epoxy. Aan beide vleugels waren de rolroeren aan de buitenzijde eveneens sterk afgesleten. Deze werden ook hersteld. Deze zichtbaar kleine beschadigingen vragen veel tijd om et herstellen. Gezien de flexibele vleugel van de 19 en de neiging van een vallende vleugel bij de start verklaart deze beschadigingen.

Ook door de goot gaan kan een vleugel sterk beschadigen. Om verdere beschadigingen te beperken werden nieuwe en hogere blokjes onder de vleugeltippen gemonteerd. Ook bij de SF34, Astir Jeans en de Mistral kan men dit soort beschadigingen bemerken. Zorg er daarom steeds voor om met de plastic toestellen volledig stil te staan voor een vleugel de grond raakt. De remmen zijn op alle toestellen voldoende effectief hiervoor. Rol niet uit

kort naar de goot toe. Hou voldoende afstand van de goot zodat de vleugel er zeker niet invalt. Na de landing kan je nog altijd uitstappen en het toestel draaien en de runway gedeeltelijk vrijmaken.



Winterwerk 2004-2005: revisie YDN

(foto: P.L.)

Indien je geconfronteerd wordt met een vallende vleugel tijdens de start dan doe je best het volgende: Blijf kalm en probeer de vleugel niet met de stick recht te houden. Dit gaat enkel de vallende vleugel nog meer overtrekken en sneller doen vallen. Een vallende vleugel valt niet echt snel en meestal voordat hij de grond zou raken heeft hij al voldoende lift en komt hij vanzelf weer recht. Dus hou de rolroeren neutraal en werk eventueel een beetje met het voetenstuur. Er zal geen enkele ervaren piloot u iets opmerken omdat je niet 100% de centerline houdt bij de start om de vallende vleugel recht te houden door met het voetenstuur wat te werken. Dit is alleszins veel beter dan nieuwe witte lijnen proberen aan te brengen op de piste met de rolroeren van uw zwever.

De roest werd in de cockpit weggeschuurd en bijgeverfd.

Gezien de speling op de pennen in de stabilo dienden deze vervangen te worden. Nieuwe pennen werden bij Schleicher besteld maar het ruimen van de gaten bleek moeilijker dan aanvankelijk gedacht. Uiteindelijk werden de

bussen uit de staart gehaald, geruimd en werd aangebracht in de staart.

De originele vario compensatie buis bevond zich op de romp. Gezien de slechte resultaten dat compensatie metingen op die plaats geven werd besloten om een nieuwe compensatie buis te monteren op het kielvlak. De buis hiervoor was reeds aanwezig in de staart en liep tot halweg de romp, tot aan de roeraansluitingen. Een staartcompensatie buis werd besteld bij Schempp-Hirth en gemonteerd in het kielvlak.

Totaal werkuren: 70 u

ASK 13 YDM:

Er werden een aantal gaten en scheuren in de romp, stabilo en vleugels vastgesteld.. Deze werden allen hersteld en bijgeverfd.

(Vervolg op pagina 13)

Overzicht winterwerk 2005-2006

(Vervolg van pagina 12)

Problematisch bij dit toestel was dat er geen duidelijk overzicht was van het totaal aantal beschadigingen. Indien er in het jaar een gat ontstond werd het simpelweg met tape dichtgeplakt en niemand wist er nog van. Dit maakte dat tijdens de herstellingswerken constant nieuwe gaten werden ontdekt. Dit bemoeilijkt en vertraagt het werk omdat men niet alle beschadigingen tegelijk kon behandelen. Om dit in de toekomst te vermijden stel ik voor dat indien je een beschadiging aan een toestel vaststelt, je dit meld (mondeling, papiertje of per mail) aan iemand van de technische cel of aan een bestuurslid. Zo kunnen we tegen het einde van het seizoen een volledig overzicht opmaken van alle beschadigingen.

In de cockpit werden beschadigingen aan de lak en roestplekjes weggeschuurd en bijgeverfd.

De kap zelf werd ook hersteld. Het frame diende ontroest te worden.

Totaal werkuren: 60 u

ASK 13 YDN:

De romp werd vorig jaar volledig op nul gezet en is nog steeds in goede staat.

Nazicht van de speling op één keerpunt in de vleuglen moet nog uitgevoerd worden.

Totaal werkuren: 8u

SF 34:

De romp werd afgelopen zomer hersteld bij Aeroconcept in Aachen.

De beschadigingen aan de vleugels werden begin van de winter hersteld en bijgeverfd.

Totaal werkuren: 8u

Ka6 Cr:

Alle pennen van dit toestel dienen vervangen te worden.

Totaal werkuren: 40 u

Ka8 ZAR:

Beschadiging aan het hoogteroer. Nog niet hersteld.

Totaal werkuren: 16u nog uit te voeren

Ka8 ZOI:

Geen grote herstellingen nodig. Dient eens gewassen te worden en gestofzuigd.

Totaal werkuren: 6u nog uit te voeren

Flarm:

Er zal in elke clubtoestel een Flarm gemonteerd worden.

Totaal werkuren: 32 u (4u / toestel) nog uit te voeren

Keuring van de toestellen:

Totaal werkuren: 32 u (4 u / toestel) nog uit te voeren

Zo komen we tot een totaal van 344 geschatte werkuren. De totale werkuren zijn geschatte waarden en zullen eerder te laag als te hoog ingeschat zijn. Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat wanneer je met twee personen aan een toestel werkt de uren aanstands verdubbelen. Toch dient opgemerkt te worden dat deze werken uitgevoerd worden door slechts een beperkt aantal personen.

Werken aan de aanhangers werd niet opgenomen in dit overzicht. Er zijn heel wat kleine werkjes nodig aan de aanhangers maar blijven jaren onuitgevoerd met als gevolg blijvende en bijkomende schade aan de toestellen. Enkel de werkzaamheden aan de toestellen werden in dit overzicht opgenomen.

Kandidaten om mee te werken aan herstellingen aan de toestellen, aanhangers of gebouwen van de club kunnen zich altijd melden bij de technische cel via email: technische_cel@dewouw.net

Of in de club bij Walter of Eric Vandewalle, of Johan Boon.

Eric Vandewalle
Sébastien Mathieu



Winterwerk 2004-2005: revisie romp YDN

(foto: P.L.)

Kampvuur...

Achter de loodsen van de motor- en zweefsectie lagen al geruime tijd takken van onze haag en onze oude kriekenboom. Deze hoop hout vormde geen mooi uitzicht en was tevens een bron van ongedierte. Hij moest dus verdwijnen.

Mijn eerste idee ging naar een houthakselaar van de stad Tienen, maar die werd niet uitgeleend. De milieudienst van de stad gaf ons een paar mogelijkheden: een houthakselaar huren, het hout naar het stedelijk containerpark brengen of het gewoonweg in brand steken. In dit laatste geval moesten we wel minimum 100 meter van de huizen weg blijven. Het werd dit laatste.

Op een zaterdagmiddag ben ik samen met William en Luc dit houtafval, met de open aanhanger van de Ka 13, naar een open en veilige plaats, ter hoogte van de "35", gaan brengen. In totaal werden het 7 transporten.

Omdat de meteo de rest van het weekend droog weder voorspelde, werd overeengekomen om de volgende avond (zondag) de hoop in brand te steken. Dit nieuws verspreidde zich als een lopend vuurtje. Het idee was er een kampvuur van te maken, overgoten met jenever.

Zondagavond stonden we met een twintigtal mannen en vrou-

wen, knus rond ons vuurtje.

Etienne had eventjes zijn bar verplaatst naar de "35". De meesten stonden dan ook snel met een (of meerdere) borreltje(s) in de hand. De gure, kille noordenwind deed er nog een schepje bovenop. Samen met de talrijke vallende sterren aan ons firmament bezorgde dit aan velen een romantisch avondje.

Zulke eenvoudige initiatieven bevorderen de samenhang in onze club. En wij danken hier vooral William als initiatiefnemer.

Theo Stockmans

Wedstrijddeelnemers

Lijst die nog vatbaar is voor wijzigingen

- **BK FAI klasse te Saint Hubert (29/04 – 07/05)**

Yves Ruymen
Theo Stockmans

- **Kaiser te Zwartberg (29/04 + 30/04)**

Jörgen Nuyts
Griet Francart
Pieter Leyssens

- **Kempencup te Weelde (25/05 – 28/05)**

Sebastien Mathieu
Theo Stockmans

- **BK Clubklasse te Keiheuvel (29/07 – 05/08)**

Jelle Vandebecck
Sebastien Mathieu

Indien er clubleden zijn die zich één of enkele dagen kunnen vrijmaken om als ophaler mee te gaan, zijn deze van harte welkom. Laat het mij weten. Of gewoon eens langs gaan om de piloten een hart onder de riem te steken, mag natuurlijk ook

Theo Stockmans

Intranet

Zoals je reeds gemerkt hebt, is ons intranet sinds eind december operationeel. Normaal gezien heeft iedereen reeds zijn login en paswoord ontvangen. Mocht dit nog niet gebeurd zijn, kan je een login aanvragen door te mailen naar intranet@dewouw.net

Je kan je paswoord achteraf steeds zelf wijzigen. Een mailtje naar intranet@dewouw.net kan helpen als je je paswoord vergeten bent. Je krijgt dan een nieuw paswoord toegestuurd.

De onderdelen 'ledenlijst' en 'vluchtbladen' zijn al volledig operationeel. Het onderdeel winterwerk is reeds gedeeltelijk klaar. Je kan voorlopig enkel zien hoeveel uren je reeds gepresteerd hebt.

Binnenkort zal je ook je openstaand saldo bij de club kunnen opvragen, en de details van je laatste betalingen.

Ook belangrijke documenten ivm de club zullen op de website te vinden zijn. Ik denk hier dan aan bijvoorbeeld de statuten, formulieren voor het huren van zweefstoellen, infobrochures, winterwerkformulieren, informatie over de aanhangers, enzovoort...

Je kan het intranet bereiken via de link onderaan de welkomspagina van de zweefvliegsectie (www.dewouw.net)

Ik wil hier Jelle en Sebastien bedanken voor al het werk en de tijd die zij in dit project gestoken hebben (en nog steeds steken).

Mattijs Cuppens

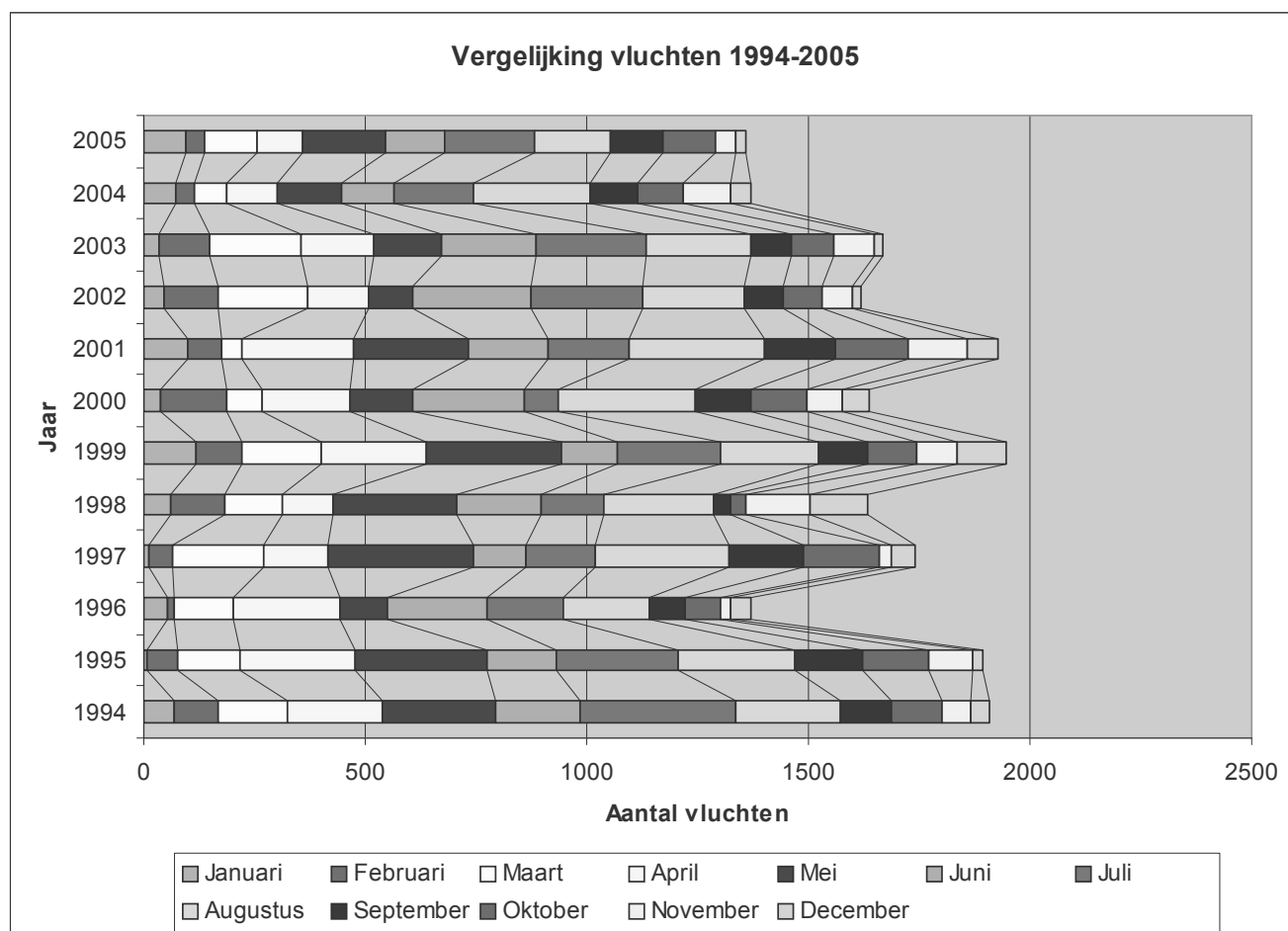
Statistieken 1994-2005

Aantal Starts

Maand	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	
1994	67	100	158	212	257	192	350	238	137	113	68	41	1933
1995	8	69	140	259	300	156	276	263	124	150	99	22	1866
1996	55	13	134	239	110	225	171	194	129	80	23	48	1421
1997	10	55	206	146	326	118	159	299	174	171	26	54	1744
1998	60	125	127	114	281	191	140	250	161	35	144	132	1760
1999	118	102	179	239	305	124	234	222	170	111	89	114	2007
2000	38	148	81	198	143	252	75	309	175	127	78	61	1685
2001	100	77	46	251	260	180	181	305	130	162	134	70	1896
2002	44	123	203	139	97	269	252	228	90	87	69	22	1623
2003	35	113	208	164	153	214	247	235	142	94	90	20	1715
2004	73	40	74	116	144	117	181	264	118	104	108	47	1386
2005	94	42	120	103	186	136	202	170	122	118	45	26	1364

Vlieguren

Vlieguren	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	
1994	15,63	26,67	84,27	116,60	188,47	118,40	285,83	154,70	36,53	26,37	18,13	8,88	1080,48
1995	2,12	15,92	42,79	111,76	237,20	97,86	231,70	214,52	41,68	44,40	29,09	5,36	1074,41
1996	11,92	2,60	49,13	211,12	128,33	258,75	182,40	174,60	62,35	25,33	5,75	11,20	1123,48
1997	1,83	14,67	99,57	201,97	326,00	59,00	143,10	358,80	127,60	48,45	5,63	9,90	1396,52
1998	11,00	27,08	44,45	102,60	248,22	155,98	200,67	204,17	45,62	19,25	33,60	30,80	1123,43
1999	23,60	27,20	119,33	199,17	396,50	146,73	343,20	325,60	90,67	25,90	22,25	22,80	1742,95
2000	7,60	56,73	33,75	201,30	143,00	197,40	75,00	236,90	96,25	38,10	14,30	10,17	1110,50
2001	18,33	17,97	9,97	230,08	351,00	204,00	274,52	223,67	41,17	37,80	35,73	16,33	1460,57
2002	9,53	30,75	131,95	150,58	105,08	322,80	415,80	307,80	81,00	27,55	18,40	5,50	1606,75
2003	8,00	31,00	73,00	163,00	110,00	301,00	281,00	196,00	65,00	36,00	23,00	4,00	1291,00
2004	19,00	9,00	74,00	129,00	269,00	121,00	179,00	311,00	78,00	40,00	32,00	10,00	1271,00
2005	20,00	14,00	53,00	68,00	194,00	204,00	152,00	263,00	85,00	31,00	12,00	7,00	1103,00



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
 Jan Hendrickx
 Koen Declercq
 Luc Vandebecck
 Linde Vandebecck
 Herman Moens
 Jan Waumans
 Johan Vandewalle
 Sébastien Mathieu
 Eric Vandewalle

Foto's

Pieter Leysens
 Hanne Vandikkelen
 Jan Hendrickx
 Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
 Fonteinstraat 22
 3000 Leuven
 Tel. 0486/76.76.34
 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.



Cumulus

Belgie Belgique
PB
3320 Hoegaarden
Bi 63 52

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 12 Nummer 1
Van januari tot maart 2006**

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

**Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden**