

Opendeurdagen



Op 26 en 27 augustus organiseerde onze club een opendeurweekend naar aanleiding van haar 75-jarig bestaan. Er was mogelijkheid tot het maken van initiatievluchten motorvliegen, zweefvliegen of per helikopter. Binnen was er een kleine tentoonstelling met foto's van vroeger en nu, en buiten een static display, springkasteel en voor de hongerigen een hamburgerkraam...

Een uitgebreider verslag kan je lezen op pagina 9.

Drink met de burenen



Op 16 september werden de burenen van het vliegveld uitgenodigd om samen met de clubleden en enkele genodigden een glas te drinken op de 75ste verjaardag van onze club.

Lees meer hierover op pagina 10...

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Hoe ik tot zweefvliegen kwam	3
Een paar mooie vluchten...	5
620 km in de Alpen	6
Opendeurdagen	9
Een 75-jarig bestaan	10
Toespraak verjaardagsdrink	10
Buitenlandingen 2006	12
Uitslag Charron 2006	13
Brevetten	14
Sportcommissie	14
Verjaardagen	14
Raad van bestuur	14
Waarom moet een bestuurslid..	14
Herhalingsles luchtruim	14
Fotowedstrijd Liga	14
Statistieken 2006	15
Prikbord	16

Foto coverage

Theo houdt zijn toespraak tijdens de verjaardagsdrink op 16 september.

(foto Mattijs Cuppens)

Woordje van de redactie

2007 nadert met grote schreden. Wegens het barslechte weder in augustus kunnen wij zeggen dat ons overlandseizoen eigenlijk stopte einde juli, nooit meegemaakt. Na een mooie vlucht naar het Franse Verdun kwam mijn toestel bijna niet meer uit zijn aanhangwagen. Had iemand mij dit begin dit jaar verteld, ik waande hem gek. Er is wel één positieve zijde, het kan alleen maar beter.

Onze festiviteiten naar aanleiding van ons 75 jarig bestaan waren een groot succes. Een groot aandeel in al deze activiteiten mag of moet toegeschreven worden aan de jongeren van de zweefsectie. Dank zij deze dynamische groep kenden tal van initiatieven een feilloos verloop. En dit is van enorm belang voor het imago van onze club. Zowel van onze genodigden als onze gasten kreeg ik alleen maar positieve noten te horen. Een dikke proficiat.

De lijsten van ons winterwerk hangen uit in ons clublokaal. Er is een ruim aanbod. Met een klein beetje zoekwerk is er voor ieder clublid wel iets naar zijn/ haar hand. Maar wacht niet tot de laatste minuut. Maar spreek eventueel af met de groepsverantwoordelijke, vorm eventueel kleine werkgroepjes, het zijn allemaal middeltjes die het werken aangenamer maken.

Om onze zweefstoellen meer te laten renderen, zullen onze instructeurs, bij hun eerstvolgende vergadering, het minimaal aantal uren om met onze clubtoestellen te mogen vliegen, herbekijken, vooral van onze kunststof eenzitters. Het zijn allemaal middeltjes om onze vliegactiviteiten een bijkomende elan te geven. Andere ideeën zijn uiteraard steeds welkom.

Vergeet in deze wintermaanden onze club niet. Spring eens binnen. Er is wel altijd eens iets te doen. Een babbeltje slaan over het afgelopen seizoen of over 2007. Of nog beter, vlieg er eens in. Zo onderhoud je je vliegvaardigheden en tevens bevordert dit de veiligheid.

Tot later

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van maart 2006?

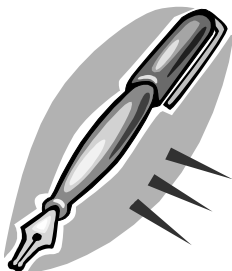
- ✓ Winterkamp
- ✓ Symposium
- ✓ Algemene vergadering

Activiteitenkalender

- ✓ **23—31 december:** winterkamp zweefvliegen
- ✓ **20 januari:** algemene vergadering zweefsectie
- ✓ **3 februari:** Symposium van de Liga te Oostmalle
- ✓ **10 februari:** herhalingsles luchtruim
- ✓ **10 maart:** algemene vergadering De Wouw
- ✓ **23 maart:** vleugeluitreiking

Meer informatie over deze activiteiten kan je steeds terugvinden op de kalender op onze website. Surf snel naar www.dewouw.net ...

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

04 maart 2007

Hoe ik tot zweefvliegen kwam...

Hoe ik tot zweefvliegen kwam.

Alles begon in wat men noemt “reeds lang vervlogen tijden”. Het was namelijk op een weekend in 1995: zo’n weekend dat ik me afvroeg of er niet ergens wat te beleven viel. In de “Passe Partout” had ik vaag iets gelezen van een vliegclub die open deur hield en ik dacht: “Dat is het, dat wil ik wel eens van naderbij bekijken”. En zo vond ik op zondag 4 april de weg naar Goetsenhoven. Ik was daar voordien nog nooit geweest, dus even de kaart raadplegen en...zowat een half uurtje later stapte ik het clubhuis van “de vliegers” binnen. Een koffietje besteld en wat informatie gevraagd aan de dame achter de toeg. Deze wees mij in de verte een “caravanneke” aan met de woorden: “Daar is het te doen, maar goed uitkijken, niet op de startbanen lopen, liefst altijd op het gras blijven”. Met een beleefde “Dank u wel” ging ik op weg naar dat doel helemaal in de verte. Nu zou ik zeggen “naar de 24”, maar daar had ik toen geen enkel besef van.

Bij aankomst daar eerst wat de kat uit de boom gekeken en na een tijdje schoorvoetend gaan vragen of ik wel eens mee zou kunnen vliegen. En ja, dat kon nog, mits een tijdje op mijn beurt te wachten want er waren nog behoorlijk wat kandidaten voor mij. Eindelijk was het mijn beurt en met een gevoel van “ben ik nu niet wat te voortvarend geweest” stapte ik naar het wachtende zweefstoel toe.

“Hoeveel weegt ge, meneer?” Amai, is dat ook al belangrijk, dacht ik. Enige twijfel sloop binnen... maar nu kon ik toch niet meer terug. En voor het oog van iedereen afgaan als een gieter was nu niet precies mijn ding, liever de korte pijn. Dus parachute aan, instappen, wat raad mee-

krijgen (vooral daar niet aankomen, als je misselijk wordt verwittigen en tijdig dat zakje pakken) en met een hartslag tamelijk hoger dan normaal wachtte ik op het begin van de sleep.

De piloot, een man van ongeveer mijn grootte maar merkkelijk jonger dan ik begon een praatje, achteraf bekeken om mij wat gerust te stellen en aan de praat te houden.

En daar kwam het grote moment: de motor van het sleepvliegtuig begon vol gas te draaien en...het avontuur kon beginnen. Achter de sleper zag ik het al gauw zitten (ik moest toch niets doen), maar eens losgekoppeld en de bocht in, dat was naar mijn gevoel toch iets anders, zo zonder motorkracht. De piloot begon rustig aan de vlucht en bleef aan de praat, wees mij op allerlei dingen die diep onder ons te zien waren. Ik voelde mij al helemaal op mijn gemak want alles ging zo rustig, eigenlijk veel rustiger dan tijdens de sleep, want toen durfde het toestel al wel eens op en neer wippen.

Voor ons lag de autosnelweg met minuscule autootjes die in beide richtingen voorbij kropen. En ik stelde luidop vast dat wij toch zo traag vlogen, want de autoweg naderde slechts tergend langzaam. Waarop de piloot mij attent maakte dat er vrij veel wind stond, dat wij wind opwaarts vlogen en daardoor ten opzichte van de grond zo langzaam gingen maar dat wij wel degelijk goed vorderden.

Na geïnformeerd te hebben naar mijn sportieve prestaties (die zo goed als nihil waren, met uitzondering van zeezeilen) vroeg de man achter mij of hij “kort” mocht terug draaien, want er wachtten nog gegadigden. Wist ik veel van wat kort draaien in-

hield. “Doe maar, jij bent de piloot”.

En plots gebeurde het: ik werd tegen de stoel en tegen de wand van het toestel gedrukt met een kracht waar ik niet aan kon ontkomen. Ik had het gevoel dat ik in de “rotor” zat (een kermisattractie, een ton die aan hoge snelheid draaide, waarna de bodem wegzakte en de inzittenden als vliegen aan de wand bleven plakken... tot de draaibeweging vertraagde). Maar met dit verschil; in de rotor kon ik nog zien wat er rondom mij gebeurde en nu...zag ik niets meer, alles was donker, pikzwart. Het licht was uitgegaan! Na verloop van tijd klaarde het op, keek ik naar buiten en...zag rechts van mij de landingsbaan. Mijn reactie: ”Amai, doet gij dat altijd zo? Wat is dat?” Antwoord: ”Dat is tengevolge van de G-kracht, en, nee ik doe dat normaal niet zo”. Eens de landingsbaan recht voor ons begon “dat bakske” (sorry...dat zweefvliegtuig) waarmee wij vlogen tamelijk te trillen en een voor mijn oren onaangenaam geluid te maken. Ik weer: “Wat is dat nu?” Antwoord: “We zijn aan het slippen om sneller te dalen.”

Oef, eindelijk terug op de begane grond, uitgestapt en weer naar “het caravanneke” om mijn vliegattest in ontvangst te nemen: 12 minuten aan boord van de KA 4 OO-ZEH. Het voelde precies aan als een getuigenschrift van moed en zelfopoffering. Nog enigszins onder de indruk ging ik terug naar het clublokaal om een stevige pint te drinken en huiswaarts te keren. En ja, ik had echt iets speciaals beleefd. Mijn weekend was geslaagd.

Door beroepsbezigheden kwam ik er niet toe toch maar de stap te zetten naar een opleiding als zweefvliegpiloot.

(Vervolg op pagina 4)

(Vervolg van pagina 3)

Na mijn oppensioenstelling (65 jaar en op pensioen op 1 april 2000) hielp het lot een beetje. We verhuisden namelijk in maart 2002 naar Kumtich. En weer zette de "Passe Partout" mij op het goede spoor. Er zouden in Goetsenhoven theoretische cursussen zweefvliegen worden gegeven. Een telefoontje voor de nodige informatie en ja, ik mocht de cursus volgen. Nochtans was ik niet zinnens ook de praktijk aan te vatten. Meer zelfs, ik was op dat ogenblik slechts geïnteresseerd in een drietal lessen, namelijk in aërodynamica, navigatie en meteorologie. Na de eerste les was ik echter van oordeel dat ik maar beter de ganse reeks kon volgen... want het cursusgeld was toch al betaald.

In januari 2003 volgde het theoretische examen, plus een eerste vlucht die inbegrepen was in het cursusgeld en... de bal was voor goed aan het rollen, ik bedoel... ik zou ook met de praktijk beginnen. Of... het bloed kruipt waar het niet gaan kan!

Maar praktijk, dat was andere koek. Achteraf bekeken denk ik dat de instructeurs nogal wat geduld hebben aan de dag gelegd. Even grasduinen in mijn vliegboekje: bij de 10de vlucht 1h13 op de chronometer en 900 meter hoogtewinst. Joepie, ... maar alleen dank zij een geduldige instructeur. Soms lukte het al aardig, om er een volgende vlucht weer helemaal niets van te bakken.

Enkele staaltjes van onkunde: te snel van de grond komen en dan weer terug tegen het asfalt knallen, op en neer gaan in de sleep, links uit de baan vliegen en onmiddellijk daarna rechts uit de baan, veel te laag, veel te hoog, "dolfijnen" dat het vermoedelijk niet mooi was om van op de grond in ogenschouw te nemen,

kortom steeds over corrigeren en veel te laat anticiperen. Soms zag ik zelfs het sleeptoestel niet meer voor mij, zover zat ik er naast. Een sleeppiloot zei mij eens dat hij dacht dat hij mij kwijt was, want hij zag me niet meer in zijn achteruitkijkspiegel. Nu hoor ik de instructeurs in zo'n geval dikwijls zeggen: "Oei, oei, daar is nog veel werk aan". Naar mijn gevoel de grootste blunder die ik ooit beging: ik zat klaar om los te trekken, het sleepvliegtuig "waggelde" en ik... trok de stuurknuppel vol in de buik, in plaats van de ontkoppelingsbol. Resultaat, we schoten pijlsnel omhoog, ik schrok mij een aap, de instructeur was bij de pinken en ontkoppelde bliksemsnel met de woorden "wa toede gij na, joeng?" Al bij al hadden we enkele meters hoogte gewonnen, maar na 11 minuten stonden we weer op de grond en nog altijd had ik een wee gevoel in de buik, zo was ik geschrokken.



Gelukkig waren er ook veel mooie momenten: er in slagen enkele honderden meters te stijgen in een thermiekbel, zonder dat de instructeur noemenswaardig moest tussen komen, de schaduw van het toestel zien "meevliegen" op de wolken naast ons, in een eerste pomp tot 1100 meter stijgen, over land naar Zwartberg vliegen en terug (zou

zonder instructeur vanzelfsprekend niet kunnen en ook niet mogen), boven de wolken vliegen en een fantastisch zicht hebben, gelijkend op een besneeuwd berglandschap.

En dan kwam eindelijk het grote moment. Een van de instructeurs had mij al gezegd dat als hij zou in slaap vallen in het toestel, hij er toch zeker van was heelhuids terug op de grond te komen. Andere instructeurs zegden mij dat ze tijdens de ganse vlucht niet hadden ingegrepen (wel mondelinge commentaar en instructies gegeven, maar dat doen ze ALTIJD, want er is altijd wel wat aan te merken).

13 augustus was de memorabele dag.

Een vlucht met instructeur x, overleg met andere instructeurs, nog een duo-vlucht met instructeur Y, en ja, die zette eindelijk

het licht op groen voor twee solo-vluchten na elkaar, met de YDM: 1ste solo 11 minuten, 2de solo al 13 minuten, en zeer strikt de adviezen opgevolgd die mij voor het vertrek werden gegeven: nooit trager vliegen dan 80 km/uur, op 250 meter zorgen om aan het aanknopingspunt te zijn om in circuit te gaan, in de downwindbaan ervoor zorgen nog 150 me-

ter te hebben ter hoogte van het begin van de runway, voldoende inclinatie bij de laatste twee bochten, koordje goed in het oog houden, landen tegen 90 à 95 km/uur en... good luck.

En het lukte perfect... twee maal na elkaar. Einde tweede vlucht klonk door de radio: "Proficiat, Willem, proficiat". En ik enthousiast: "Dank u, dank u, dank u..."

Het gevoel op dat ogenblik is moeilijk te beschrijven: fierheid, trots, zelfvoldaanheid, ik weet het niet. In elk geval een zalig gevoel, alleen door de lucht te hebben gezweefd, vrij als een vogel (of toch bijna), en dat zonder te blunderen. Bij mijn thuiskomst die avond riep ik al van in de hall: "Ik ben solo!!!"

Heel veel dank aan de instructeurs voor hun bijna eindeloos geduld, een extra woordje van dank aan instructeur Y, die het aandurfde mij solo te laten gaan, dank aan de sleppiloten, kortom dank aan iedereen die zijn/haar bijdrage levert om de club "draaiende" te houden.

En nu...hop naar de volgende fase... vliegen met de Ka 8...ZAR of ZOI. Ik zie er echt naar uit.

En aan alle beginnelingen en nieuwelingen:

- doe het!
- vlieg regelmatig!
- schrap het woord "opgeven" uit uw woordenboek!
- lukken doet het, hoe jonger hoe vlugger, hoe ouder hoe langer het duurt, maar lukken doet het. GO FOR IT.

Willem Bruelemans

Een paar mooie vluchten vanuit Goetsenhoven

Het is hier niet mijn bedoeling om deze twee vluchten in detail weer te geven. Daarvoor kunnen jullie op de Charron.line terecht.

Ik wil bij jullie, instructeurs en andere leden, door enkele eenvoudige vluchten, het overlandvliegen aanmoedigen. Maar ook wil ik aantonen dat men geen Janus of Duo Discus nodig heeft om dit te promoten. Met een Ka 13 of een SF 34 kan dit even goed.

Als 6 juni, de verjaardag van onze koning, in de week valt, hebben de clubleden die zich kunnen vrijmaken, een bijkomende vliegtag. En als de weergoden ons dan nog goed gezind zijn, kan het een prachtige vliegtag worden, zoals dit jaar.

Het weekend daarvoor had ik met Christiane en Willem afgesproken dat, in geval van mooi Cumuli weder, met minstens een basis van 1000 m (het werd zelfs 1500 m), het een paar afstandsvluchten zouden worden. Een opgegeven proef volgens het Charron reglement: Goetsenhoven - Opglabbeek - Goetsenhoven, of 106 Km in het totaal. Onze Ka 13 YDN leende zich daarvoor uitstekend, zowel vooraan als achteraan bevindt zich een LX 20.

Daar geen van beide piloten enige overlandervaring had, gingen deze vluchten een belevenis worden, zonet een avontuur, en dit werd het ook. De meteo zat mee, een basis van meer dan 1000 m en in de richting van ons keerpunt mooie cumuli. Echte pleziervluchten (voor mij wel) werden het ook niet voor mijn leerlingen. Ik heb getracht om er lesvluchten van te maken. Zo moesten, onder andere, de verschillende vliegvelden die we links en rechts tegenkwamen (Sint-Truiden, Kiewit en Zwartberg) visueel gevonden worden en regelmatig werd de vraag gesteld of wij er lokaal van waren. Met een paar hulpmiddeltjes lukte dit wel.

Tijdens deze vluchten heb ik ook geprobeerd om af en toe eens oog te hebben voor het toeristische aspect. De kronkelende omloop van Zolder, het historische Bokrijk, Ford Genk, enz. werden hen getoond. Dit maakt zulk een vlucht veel aangenamer.

Ik hoop in de toekomst nog gelijkaardige proeven te mogen vliegen.

Zowel voor Christiane als Willem, en ook voor mezelf, werden het twee mooie vluchten.

Theo Stockmans



620 km in de Alpen

De laatste week van juni en de eerste week van juli 2006 vertrokken Jan Waumans en mezelf voor 14 dagen naar het Provençaalse Vinon. Het was voor de zesde maal dat wij naar deze Zuid-Franse stad afzakten met ons eigen zweeftoestel. Wegens de wereldkampioenschappen club- en wereldklasse, die er midden juli plaats vonden, moesten wij dit jaar iets vroeger onze zweefvliegvakantie starten. Maar zoals zal blijken, wij hebben er totaal geen spijt van.

Zoals iedere dag, vond de dagelijkse briefing plaats om 10.30 uur. Wegens een regionale wedstrijd die de plaatselijke club organiseerde, konden wij daarna een uitgebreide meteo-briefing bijwonen, PC-Met inbegrepen.

Alvorens naar de briefing te gaan, goot ik 70 l water in de vleugels en 3 l in de staart van mijn Ventus 2cx. Daarna bracht ik mijn toestel reeds naar de afwachtingszone naast de piste. Na de briefing snel iets in mijn caravan gaan eten en omstreeks 11.30 uur duwde ik mijn toestel in piste.

De vertrektijd van deze deelnemers was meestal 12.30 uur. Wij konden vertrekken tot een kwartier ervoor, oftewel een kwartier na de laatste wedstrijdpiloot, dit was omstreeks 13.30 uur. Wel iets te laat voor een "grote" proef. Ik startte dus meestal ervoor. De vorige jaren durfde ik zo vroeg (vóór 12.00 uur) niet te starten uit vrees er door te zakken. Maar tussen Vinon en Greoux-les-Bains, een dorpje oostelijk van ons vliegveld, pompte het wel ergens en meestal op dezelfde plaats.

De eerste dagen had ik reeds drie opgegeven proeven van ± 500 km gevlogen en daarbij vastgesteld dat ik daarna nog gemakkelijk meer dan één uur kon blij-

ven "rondfladderen" of aan sightseeing doen. Dus er moest meer inzitten dan een 500 km.

Zaterdag 01 juli bleek volgens de meteo een zeer goede dag te worden, met een wolkenbasis van 3500 m in de omgeving van Briançon. Daar de wedstrijd opgesleept zou worden vanaf 12.00 uur, moesten wij zeker een half uur vroeger de lucht in.

Ik schreef een gesloten omloop uit van 624 km: "Vinon vliegveld – Briançon citadelle – Pont d'Aiguines – Die station – Saint-Crépin vliegveld – Vinon vliegveld". Deze proef stak reeds in mijn logger. Om te slagen had ik mij maximum passagetijden voorop gesteld. Briançon moest ik rondenvóór 15.00 uur, en daarna telkenmale één uur meer per keerpunt. In Saint-Crépin, mijn laatste keerpunt, moest ik ten laatste om 18.00 uur toekomen. De hoge wolkenbasis samen met het "Parcours" zouden me op dat uur wel terug in Vinon brengen.

Mijn eerste pomp, een paar km oostelijk van het vliegveld, bracht mij tot 1700 m. Daar mijn vertreklijn boven het vliegveld lag,

moest ik een paar kilometers terugvliegen. Op een hoogte van 1370 m heb ik de lijn overschreden.

Zover ik kon kijken waren er overal cumuli te zien. Dus was ik reeds te laat vertrokken. De wolkenbasis steeg samen met het relief.

Langs de Cousson, de Blayeul, de Dormillousse en de Morgon stak ik het meer van Serre-Ponçon over. Alles verliep vlot.

De Guillaume en vooral Tête de Lucy brachten mij tot 3000 m, of 300 m boven de kam. Nu ging het verder naar de Tête du Peyron. Daar hingen een paar mooie en hoge Cumuli. Na wat zoeken brachten de stijgwinden mij tot ongeveer 3500 m. Nu op naar mijn eerste keerpunt dat ongeveer 2000 m onder mij ligt. Omstreeks 14.15 uur rond ik de citadelle van Briançon. Dus ruim binnen de vooropgestelde timing.

Tot 15 km vóór Pont d'Aiguines had ik geen echte problemen, mijn gemiddelde van 113 km/hr spreekt voor zich en stapelwolken waren er nog voldoende.



Het meer van Serre-Ponçon

(Vervolg op pagina 7)

(Vervolg van pagina 6)

Maar ik verloor toch een kwartier alvorens een goede pomp tegen te komen. Ondertussen kwam ik ook Jan tegen die ook wat in de problemen geraakte. Maar wij zijn er allebei heelhuids uitgekomen.

Ik had nog wel 2200 m MSL, maar met een grondhoogte van 1000 m, blijft er maar 1200 m meer over en met een vario van soms -3 m/s, kan het heel snel naar beneden gaan. Veel mocht er niet meer mis gaan, wilde ik mijn timing enigszins respecteren, m.a.w. indien ik wilde rondkomen.

Nu op naar Die, een omgeving waar ik nog nooit geweest was, maar met die prachtige wolken voor mij kon dat niet mislukken, dacht ik. In de omgeving van Pui-moisson had ik een bel genomen tot ongeveer 2700 m, ik was voor een tijdje gerust. De thermiek onder de wolk boven La Bigue had ik niet gevonden, dus verder maar. Aangekomen op minder dan 2000 m aan de Authon bleef het maar dalen, nochtans waren er wolken, maar waar ontstonden zij?

Met een hoogte van nog slechts 1450 m (± 250 m AGL) vond ik eindelijk de lang verwachte bel enkele km NW van Authon. Deze bracht mij met een gemiddeld stijgen van 3 m/s naar 3100 m en ik bleef nog altijd binnen mijn tijdspanne, maar het was toch wel even zweten. In de richting van Die kon ik profiteren van enkele stukken wolkenstraten die eindigden op een 30 km van mijn keerpunt, dat ik reeds in de verte zag liggen. Ik bevond mij nu ten zuiden van het Vercors, een langwerpige plateau ten zuiden van Grenoble; ik volgde nu de westzijde van de Glandasse. Uiteindelijk kon ik het station van Die rondom op 2100 m.

Nu op weg naar mijn laatste keerpunt. Op het einde van de Glandasse zag ik een berg (later bleek dat de Toussière te zijn) in de vorm van een piramide, maar met holle wanden. Boven de top hing een cumulus van jewelste en die moest geven. Ik kwam terug lokaal van het vliegveld van Aspres. Onder deze wolk en ongeveer op mijn hoogte kreeg ik gezelschap van 6 of 7 arenden die eveneens van deze stijgwinden van 3 à 4 m/s kwamen genieten. Ik verlegde mij in functie van de arend die het beste steeg. En deze tactiek ging heel goed. Binnen de kortste keren was ik bijna aan de basis.

In de verte zag ik een steile bergwand die loodrecht op de zon lag, niet wetende dat het de westkant was van de Pic de Bûre.



Thermiek boven de Alpen

Met 3 m/s op mijn integrator (of soms meer) geraakte ik snel aan de wolkenbasis van iets meer dan 3000 m.

Met op mijn parcours nog cumuli kon er eigenlijk niets meer fout lopen en het was nog maar 17.00 uur. Met een snelheid van 180 km/hr ging het richting mijn laatste keerpunt. De Piolit bracht mij

terug boven de 3000 m.

Boven Saint-Crépin lag een stratus bewolking en mijn hoogtemeter ging richting 2500 m. Niet echt om te panikeren, maar je weet maar nooit. En plotseling begon het onder die stratus te stijgen, 2 m/s geïntegreerd en kalme thermiek. Ik kon mijn laatste keerpunt (het vliegveld van Saint Crépin) rondom op 3200 m. En nu nog 125 km huiswaarts. Tegen 150 km/hr ging het langs de Guillaume, de Morgon en de Dormillousse.

Boven het vliegveld van Seyne hing nog een enorme, prachtige Cumulus. Het zou zonde zijn om deze links te laten liggen. Ondanks dat ik reeds lokaal was van Vinon. Op een hoogte van 3500 m heb ik hier de basis verlaten en dit met nog 85 km te vliegen.

Het gaf mij een zalig gevoel om het laatste half uur, tegen ± 160 km/hr, mijn eerste 600 km te kunnen beëindigen. Ik was zo gelukkig dat ik onmiddellijk ben gaan landen, wat niet mijn gewoonte is. Met een gemiddelde snelheid van 100 km/hr maakte dit een fantastische dag voor mij.

(Vervolg op pagina 8)

(Vervolg van pagina 7)

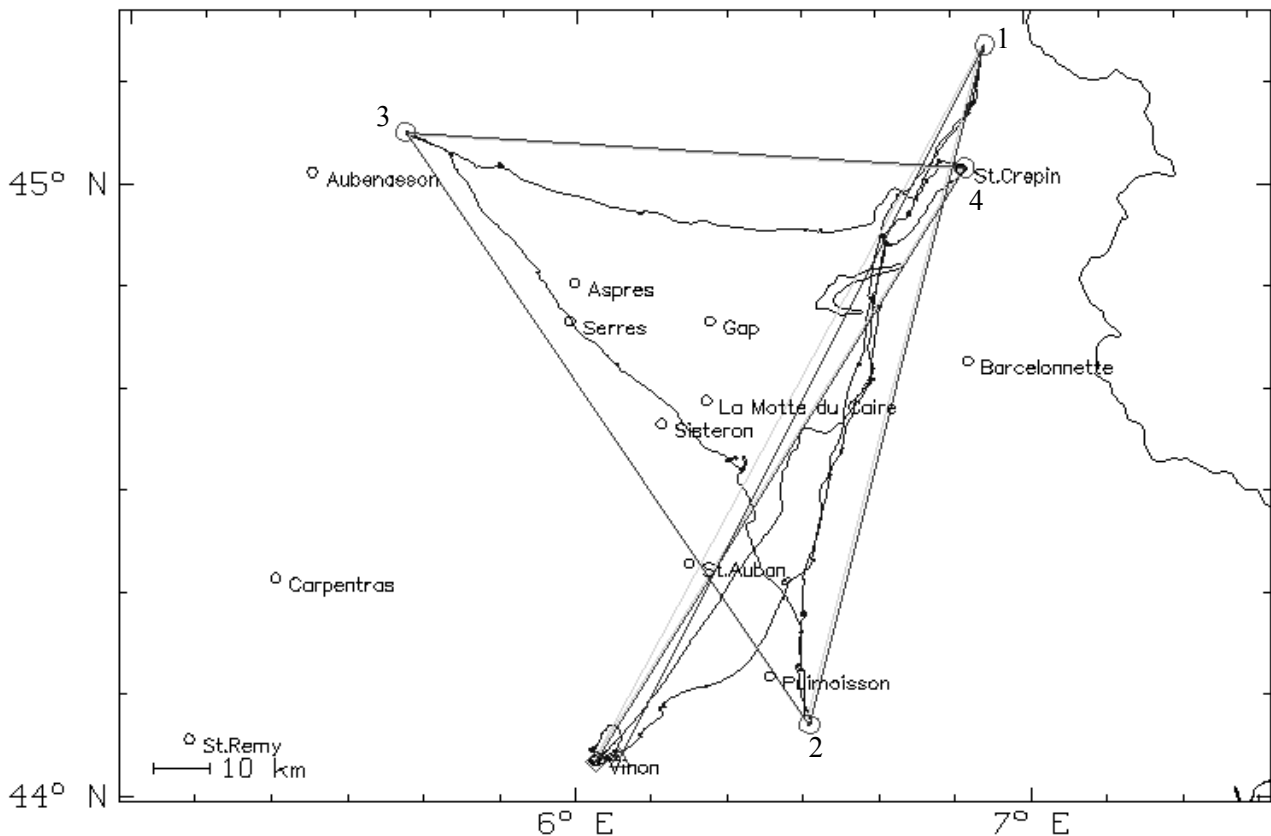
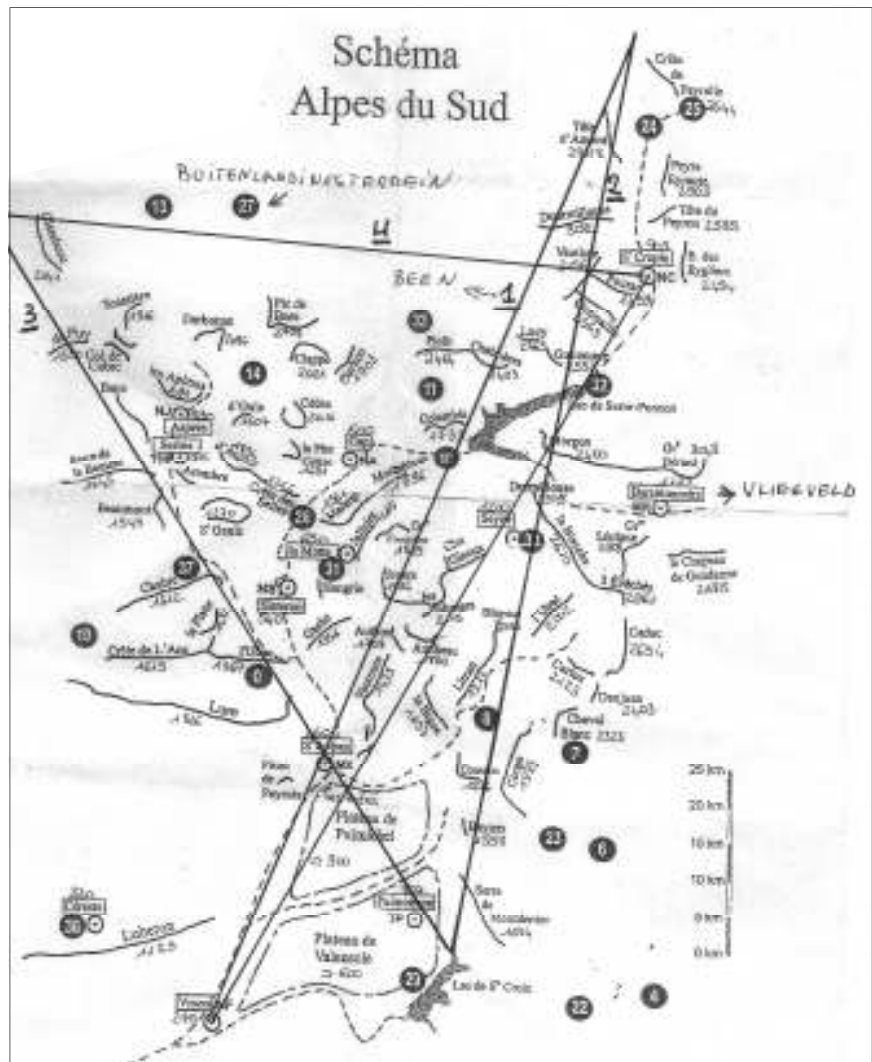
De volgende dag heb ik dezelfde proef nog eens over gedaan, maar deze keer met een gemiddelde snelheid van slechts 92 km/hr.

Mijn verblijf in Vinon werd een fantastische vakantie: 2 x 600 Km en 4 x 500 Km.

Op de Charron.line en See You kun je al deze proeven eens in detail bekijken.

Deze proef lijkt misschien gemakkelijk geweest te zijn, maar er is toch een jarenlange vliegvoorbereiding aan voorafgegaan. Zolang je boven de bergen kunt vliegen is het niet zo moeilijk. Maar eens je langs de helling, onder de bergkam, moet vliegen is er toch enige ervaring vereist. Deze ervaring moet je geleidelijk opbouwen. Vanuit een gekend terreingedeelte op verkenning gaan. Maar er steeds voor zorgen dat je lokaal van een vliegveld of een gekend buitenlandingssterrein bent. Bergvliegen is alleen maar gevaarlijk voor waaghalzen.

Theo Stockmans



Opendeurdagen 75 jaar De Wouw

Dit jaar bestaat onze vliegclub 75 jaar. Om dit jubileum te vieren werd onder andere gekozen voor een opendeurweekend, meer bepaald het weekend van 26 en 27 augustus.

Tijdens deze opendeurdagen konden mensen een kijkje nemen in onze wereld, en zelf eens proeven van het zweefvliegen.

Aan de festiviteiten werkten uiteraard zowel de motorsectie als de zweefsectie mee.

Reeds vroeg werden de nodige voorbereidingen getroffen. Na enkele vergaderingen, veel rondrijden, telefoneren, ontwerpen, schilderen, affiches hangen, enz., was het resultaat dan ook duidelijk zichtbaar.



Die zaterdagochtend werd een springkasteel opgeblazen, er werd een hamburgertent opgetrokken, aan de piste werd een drankstandje opgericht, de static show werd voorbereid, en de route naar de piste werd voorzien van pijltjes, vuilnisbakken, enz.



In het clublokaal was er tevens een stand van Belgocontrol en

een slide show voorzien.



Tot slot werd er een interview voor de krant gegeven.

De weergoden waren ons ook vrij goed gezind; we kregen enkele kleine regenbuitjes te verwerken, maar verder hadden we mooi weer, met een klein beetje thermiek. Ideaal dus voor luchtdopen.

We kunnen stellen dat deze opendeurdagen een succes waren voor onze club.

Er werden dat weekend pakweg 300 hamburgers gegeten, en ook de drankvoorraad werd bijna volledig verkocht. De kinderen konden zich uitleven op het springkasteel. De clubleden waren te herkennen aan de T-shirts, polo's en petjes die voor deze gelegenheid werden ontworpen.

Ook aan de veiligheid werd gedacht: er was gedurende het gan-



se weekend een ambulance aanwezig op het vliegveld. We kregen vele bezoekers over de vloer, sommigen om een luchtdoop mee te maken, anderen gewoon uit nieuwsgierigheid. Er kwamen ook enkele Tiense politici opdagen.

Aan het grote aantal luchtdopen hebben we toch ook enkele nieuwe leden overgehouden.

Verder heeft ook de bar tijdens dit weekend meer dan behoorlijk gedraaid.

We kunnen besluiten dat dit evenement voor de club niet alleen een aardige som geld, maar ook enkele nieuwe leden en de sympathie van vele mensen heeft opgeleverd. Deze dingen kunnen het voortbestaan van onze club, en de plaats van onze club in de maatschappij, alleen maar ten goede komen.

Het weekend was geslaagd, vele clubleden hielpen hieraan mee, en een dergelijk initiatief is dus zeker voor herhaling vatbaar.

Griet Francart

Een 75-jarig bestaan, en alles wat erbij kwam kijken

Vergaderen – ideeën en voorstellen
 Vergaderen – nieuwe ideeën en andere voorstellen
 Vergaderen – knopen doorhakken en een feest opbouwen

Na al het vergaderen was er wel een beeld van hoe de avond eruit zou moeten zien. Maar met een beeld alleen kom je er natuurlijk niet. Vele vragen doken op. Welke drank bieden we aan? Waar vinden we bekertjes? Voor welke hapjes wordt er gezorgd? Hoe richten we de hangaar in? Wie brengt de uitnodigingen rond? Wie zorgt voor muziek en de hele installatie daaromtrent? En misschien nog de grootste vraag van allemaal: wie zou de toiletten kuisen en in orde brengen?



Door de samenwerking van een kleine groep wisten we al snel een antwoord te formuleren op de vele vragen en twijfels. Camouflagenetten zouden de hangaarmuren aankleden. De brouwer gaf aan welke dranken populair zouden zijn. De uitnodigingen werden gedrukt en op een zeer korte tijd rondgebracht. De speech van Theo werd geschreven. De toiletten werden omgetoverd van stinkend en o zo vuil, naar goed geurend en o zo proper. Iedereen werd uitgenodigd om op de avond te komen helpen. Sommigen engageerden zich in een klus, anderen bleven liever op de achtergrond.

En dan was het zover. Al van 's ochtends vroeg waren enkele ijverigen aan het werk. De hele hangaar werd leeg gemaakt, en uitgeborsteld. De frigo's werden met flessen gevuld, een vat werd aangesloten. Camouflagenetten werden opgehangen. Tafels en stoelen werden gekuist en klaar gezet. Theo's "podium" werd klaar gezet. Guy en Sonja kwamen samen met vele helpende handen toe, om de hapjes te verzorgen. Er werd muziek opgezet. En zo werd het al snel avond en kwamen de eerste mensen toe, al gauw volgden er nog velen.

Vele hapjes, veel drank en een toffe sfeer. Zo werd deze avond afgesloten!

Hanne Vandikkelen

Toespraak van de voorzitter tijdens de verjaardagsdrink van 16 september

Op donderdag 9 november zal het precies 75 jaar zijn dat de "Zeilvliegclub De Wouw" door een paar Tiense zweefvliegfanaten, onder leiding van de Tiense oogarts Paul Moers, boven de doopvont werd gehouden.

Vanwaar de naam "De Wouw"? Naar ik van enkele ancients van het eerste uur vernomen heb, zou deze naam door Paul Moers gegeven geweest zijn. Tijdens een vakantie, einde jaren 20 in de Pyreneeën, geraakte dokter Moers zo gefascineerd door de zweefkwaliteiten van deze roofvogel, dat de Tiense vliegclub deze naam meekreeg.

In onze contreien komt deze vo-

gel zelden voor. De "Rode Wouw" lijkt op een buizerd maar hij heeft een "V" staart zoals een zwaluw.

In haar prille beginjaren hebben enkele clubleden niet alleen getracht om deze club in leven te houden maar tevens om ze te laten groeien. Het eerste zweeftoestel, een Schulgleiter of beter bekend als vliegende balk, hebben de leden zelf gemaakt in een werkhuis in de Beggaardenstraat te Tienen, op de plaats waar later het Rode Kruis zijn intrek nam. Het eerste clublokaal was het café de Mokka op de Grote Markt en hun allereerste loods op dit vliegveld moest gedeeld worden met een plaatselijke schaapher-

der. Zij bevond zich waar nu het cijfer "17" ligt.

Wel, na 75 jaar kunnen wij zeggen dat onze vliegtuigen moderner zijn geworden, ons vliegveld beschikt over twee prachtige landingsbanen en wij beschikken nu over vier ruime loods. Dus een hemelsbreed verschil met de "goede oude tijd".

Maar wat er in die driekwart eeuw niet verandert is, zijn nog altijd die kern van clubleden die proberen om deze zelfde vlieggemeenschap levende te houden. Zij trachten door middel van vergaderingen, Emails, website, telefoons, SMS en gaat zo maar door,

(Vervolg op pagina 11)

(Vervolg van pagina 10)

bijna dagelijks met elkaar te communiceren. Want het is niet altijd even evident om zulk een vliegbedrijf, zoals de Nederlanders het wel eens plegen te noemen, bestaande uit 150 leden, zes motorvliegtuigen, negen zweefstoestellen, een infrastructuur met vier loodsen, een clublokaal met haar omgeving, draaiende of vliegende te houden.

Dit alles moet gebeuren volgens de geldende wetten, richtlijnen, decreten enz van onder andere het Vlaamse Gewest, België en de laatste tijd laat Europa zich hier ook meer gelden. Soms kan een kat er haar jongen niet meer in terug vinden. Of wij bij dit alles beter of veiliger gaan vliegen? Niet alleen ik, maar verschillende onder ons hebben bij sommige items zwaar hun bedenkingen.

Er zijn wel twee factoren die vast staan: het kost ons allemaal een pak geld meer en het brengt ons een karrenvracht werk mee. En zowel de financiën als die berg te verwerken administratie moeten opgehoest worden door onze 150 clubleden. Meer dan eens zitten wij in schoot van ons Bestuur met de handen in het haar.

Bijna wekelijks wordt mij de vraag gesteld, hoe zit het nu met de toekomst van dit vliegveld en automatisch ook met De Wouw? Wel, ik denk dat er momenteel niemand in ons land hierop een correct antwoord kan geven.

Ik kan wel zeggen dat het militaire vliegveld uit twee delen bestaat: de oude of vroegere kazerne en het eigenlijke vliegveld met de startbanen. Het eerste gedeelte wordt beheerd door de dienst domeinen van het ministerie van Financiën, het andere gedeelte door Defensie.

Dus, zolang Defensie het nodig acht om Goetsenhoven te behou-



den, is er voor deze jarige Tiense vliegclub normaal geen probleem. Hoelang nog, ik weet het niet.

Moest het Leger toch overgaan tot het vervreemden van dit terrein, dan bestaat de kans dat dit misschien het einde van de oudste Vlaamse vliegclub betekent. Want in Vlaanderen is er geen alternatief. Er is nu reeds een Vlaamse zweefclub die noodgedwongen haar thuisbasis heeft in Frankrijk.

Als je met een vliegtuig over ons Gewest vliegt, dan krijg je de indruk dat Vlaanderen één grote stad aan het worden is. Ergens een bijkomend vliegveld gaan inplanten is gewoon hardop gaan dromen.

Dit jaar is het ook twintig jaar geleden dat de Koninklijke Vliegclub De Wouw lid werd van de Tiense Sportraad. Het was in 1986 dat ik bij de toenmalige voorzitter van de sportraad, onze betreurde Gerard Tack, ons lidmaatschap ging aanvragen. En ik mag zeggen dat onze club zowel met de Sportraad als de sportdienst mag terugblikken op een constructieve en positieve samenwerking.

Met deze verjaardagsdrink eindigen ook de activiteiten naar aanleiding van ons 75 jarig bestaan. Ik wens jullie nog een aangename en gezellige avond toe,

Ik dank jullie.

Theo Stockmans



Buitenlandingen in 2006

datum	naam	plaats	toestel	afstand
09/04	Sebastien MATHIEU	Kessel(nl)	OO-YDV	95
29/04	Yves RUYMEN	Verneuil-Grand(fr)	OO-YMR	55*
03/05	Theo STOCKMANS	Mont	OO-YTS	29*
03/05	Yves RUYMEN	Brandscheid(d)	OO-YMR	68*
03/05	Karel + VANDEWALLE	Ramillies	OO-ZNT	15
04/05	Yves RUYMEN	Rulles	OO-YMR	36*
05/05	Theo STOCKMANS	Pin	OO-YTS	39*
05/05	Yves RUYMEN	Odeigne	OO-YMR	31*
05/05	Jan BRUYNINCKX	Leuze	OO-ZMW	26
10/06	Jelle VANDEBEECK	Assesse	OO-ZMW	46
17/06	Jan WAUMANS	Rochefort	OO-YDD	70
17/06	Pieter LEYSSENS + Johan BOON	Ulbeek	OO-ZQO	26
16/07	Johan VANDEWALLE +Theo STOCKMANS	Alken	OO-YDN	23
23/07	Edouard VALVEKENS	Bertrix	OO-ZYE	102,5
24/07	Guy HOUTEN	Brion(fr)	OO-ZOI	23

* vanuit EBSH

** vanuit LFGP (Fr)

Buitenlandingen op een ander vliegveld

29/04	Jelle VANDEBEECK + Kristien LOECKX	Keiheuvel	OO-YDN	28**
29/04	Jörgen NUYTS + Griet FRANCAERT	Keiheuvel	OO-ZQO	28**
29/04	Theo STOCKMANS	Marville(fr)	OO-YTS	65*
04/05	Theo STOCKMANS	Sedan(fr)	OO-YTS	49,5*
05/05	Walter + Karel VANDEWALLE	Sint-Truiden	OO-ZNT	16,5
28/05	Yves RUYMEN	Leopoldsburg	OO-YMR	39,1***
03/06	Jan WAUMANS	Cras-Avernas	OO-YDD	11,5
10/06	Theo STOCKMANS	Sovet	OO-YTS	56
26/06	Jan WAUMANS	Puimisson(fr)	OO-YDD	34****
23/07	Andre RUYMEN	Cras-Avernas	OO-ZMS	11,5
23/07	Yves RUYMEN	Sovet	OO-YMR	56
26/07	Guy HOUTEN	Pont-sur-Yonne(fr)	OO-ZOI	53*****

* vanuit EBSH (Saint Hubert)

** vanuit EBZW (Zwartberg)

*** vanuit EBWE (Weelde)

**** vanuit LFNF (Vion) (fr)

***** vanuit LFGP (Saint-Florentin) (fr)

Uitslag Charron 2006

Benelux

<u>Club (21)</u>		
4	Jelle Vandebecck	1500,2
5	Edouard Valvekens	1273,2
13	Christiane Gobert	808,7

<u>Standaard (47)</u>		
3	Sébastien Mathieu	4597,5
6	Yves Ruymen	4334,8
23	Eric Vandewalle	2343,3
28	Rudi Coomans	2278,7
40	Jan Waumans	1622,9

<u>Open/Ren (20)</u>		
4	Theo Stockmans	4070,8
7	Andre Ruymen	3330,4

<u>Tweezitter (12)</u>		
5	Theo Stockmans	1535,7
11	Griet Francart	581,0

<u>Motor (22)</u>		
9	Jelle Vandebecck	3555,1
10	Eddy De Reys	3356,6
20	Luc Vandebecck	1285,8

<u>Juniorenbeker</u>		
5	Jelle Vandebecck	3555,1
14	Griet Francart	581,0

<u>Beker Gaston Peters (vrije afstand)</u>		
8	Theo Stockmans	354,50 km

<u>Grootste opgegeven proef</u>		
6	Sébastien Mathieu	340,90 km

<u>Clubrangschikking</u>		
4	15 deelnemers	36474,7

Buitenland

<u>Standaard (37)</u>		
15	Sébastien Mathieu	3720,4
19	Jan Waumans	3455,1

<u>Open/Ren (23)</u>		
1	Theo Stockmans	7377,5

<u>Tweezitter (11)</u>		
9	Pieter Leyssens	931,5

<u>Motor (18)</u>		
12	Luc Vandebecck	3058,8

<u>Clubrangschikking</u>		
7	5 deelnemers	18543,3

Piloten die in meerdere klassen deelnamen

Piloot	Aantal klassen	punten
Theo Stockmans	3	12984,0
Sébastien Mathieu	2	8317,9
Jan Waumans	2	5078,0
Jelle Van De Beeck	2	5055,3
Luc Van de Beeck	2	4344,6

De volledige uitslag kan je terugvinden op de website van de Liga...

Brevetten

Gingen solo

Willem Bruelemans
Peter Vervliet
Geert De Maegd

Behaalde haar 1000m hoogte-winst

Christiane Gobert

Behaalde haar bevoegdverklaring van hulpinstructeur

Sofie Beckers

Sportcommissie 28 juni 2006

Theoretische examen

Herman Moens

Vergunning zweefpiloot

Herman Moens

Theoriehulp instructeur

Sofie Beckers

1000 m hoogtewinst

Herman Moens

5 uur duurvlicht

Herman Moens

300 km afstand

Sébastien Mathieu

Indien je denkt dat je naam ontbreekt, geef me dan een seintje.

Theo Stockmans

Verjaardagen

In 2006:

- Bestaat onze club **75 jaar**
- Bestaat ons vliegveld **85 jaar**
- Is onze club **20 jaar** lid van de Tiense Sportraad

Raad van bestuur De Wouw

Om persoonlijke redenen heeft Magda Govaerts ontslag genomen. Daar er geen reserve is, wordt zij niet vervangen.

Haar functie van secretaris zal tot de volgende Algemene Vergadering (10/03/2006) waargenomen worden door Rudi Coomans.

Theo Stockmans

Waarom moet een bestuurslid voldoen?

Uit almanak de “Druivelaar”

Wie van plan is om lid te worden van een Bestuur, neemt onderstaande tekst best eerst even ter overweging:

Een bestuurslid moet zo wijs zijn als Salomon, geduldig als Job, listig als een vos en moedig als een leeuw.

Verder moet hij een vel hebben als een olifant, zo lenig zijn als een riet, zo stoer als een eik en zo gevoelig als een kruidje-roer-mij-niet. Meer nog, een bestuurslid moet kunnen spreken als een advocaat, zo stil zijn als een graf en werken als een paard.

Theo Stockmans

Herhalingsles luchtruim

Naar jaarlijkse gewoonte organiseert onze club ook deze winter weer een (verplichte) herhalingsles over het luchtruim.

Deze zal doorgaan op zaterdagavond 10 februari 2007 om 20u in ons clublokaal.

Van alle leden wordt verwacht dat zij éénmaal om de twee jaar op deze herhalingsles aanwezig zijn. Zoniet zullen zij niet solo mogen vliegen totdat zij ‘bijgespijkerd’ zijn.

De leden die de theorieles luchtruim van 3 december ll. gevolgd hebben mogen dit als vervanging van de les van februari beschouwen.

Mattijs Cuppens

Fotowedstrijd Liga

De inzendingen voor de fotowedstrijd moeten binnen zijn vóór 31 december. Als je dus nog foto's hebt waarmee je wil deelnemen, stuur je die dus best zo snel mogelijk door naar fotowedstrijd@lvzc.be.

De deelnemende inzendingen en het volledige wedstrijdreglement kan je vinden op de website van de liga (www.lvzc.be). Links in het menu klik je door naar ‘fotowedstrijd’

De 3 winnaars worden bekendgemaakt op het symposium op 3 februari en krijgen elk een geldprijs...

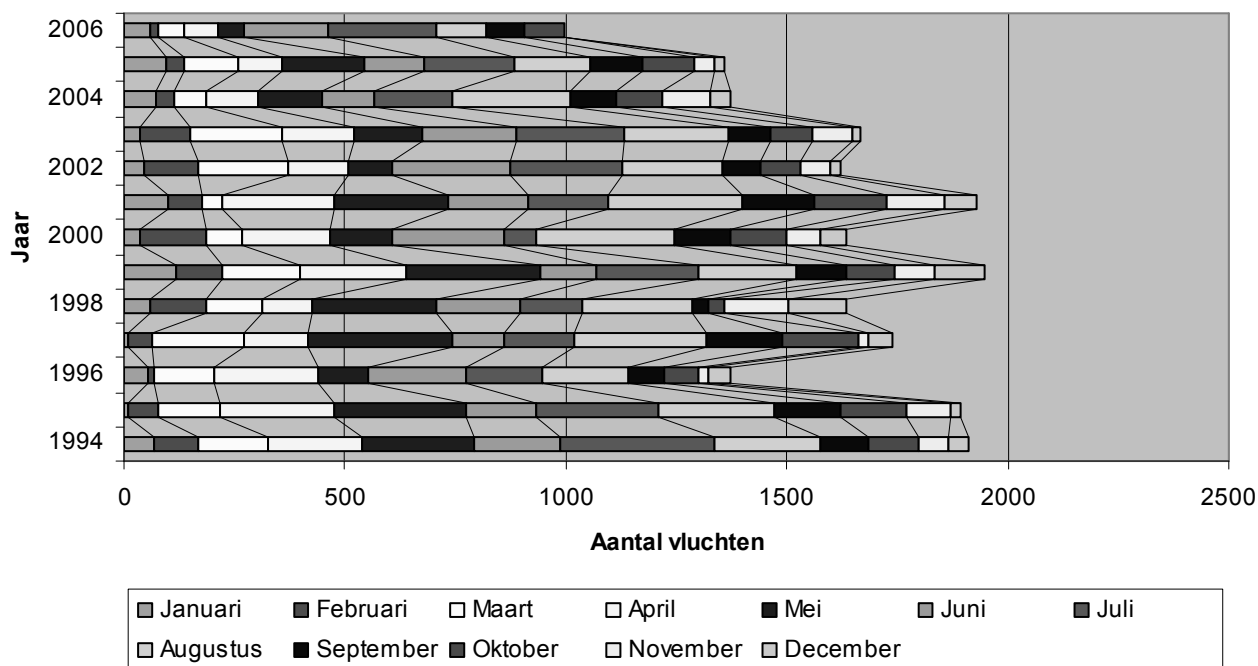
Mattijs Cuppens

Vluchtstatistieken 1994-2006

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
2006	61	18	59	77	59	187	247	111	61	89	0	0	969

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
2006	15,00	6,00	33,00	85,00	42,00	283,00	286,00	39,00	20,00	35,00	0,00	0,00	844,00

Vergelijking vluchten 1994-2006



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
- 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
 Willem Bruelemans

Foto's

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Jelle Vandebeeck

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

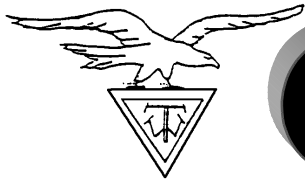
Redactie

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

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 12 Nummer 4
Van oktober tot december 2006

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden