

1e solo



Op 6 mei maakte Chris Vanderseyen zijn eerste solovlucht.

3daagse van De Wouw



Dit jaar ging onze 3daagse door tijdens het Pinksterweekend van 26 tot 28 mei. Door het slechte weer op zaterdag, werd enkel op zondag en maandag gevlogen. De beste dag was zondag.

De BBQ op zaterdagavond bleef min of meer droog had een 40-tal deelnemers.

Zondagochtend kregen we een 5-tal Trabanten op bezoek, die graag eens op de foto wilden met onze ASK13...

De definitieve uitslag van de 3daagse 2007 is als volgt:

#	Piloot	Toestel	Proef	Punten
1	Theo Stockmans	Ventus 2	VV 183,6	612,0
2	Yves Ruymen	ASK13	VV 50,5	259,0
3	Bart Huygen	SF34	VV 45	209,3
4	Jean Hendrickx	Apis M	VV 21,8	89,0

In dit nummer...

1e solo	1
3daagse van De Wouw	1
Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Milieu	3
Verven loods	3
Raad van Bestuur	3
Goetsenhoven 1960-1964	4
BK 2007 Saint Hubert	8
Beker Gerard De Praetere	11
Enkele voorbije organisaties	11
Prestaties	11
Runway 06	12
Buitenlandingen 2007	12
Clubreglement	13
Kaiserwedstrijd 2007	14
Prikbord	16
Colofon	16

Foto coverage

Het seizoen startte dit jaar veelbelovend. Op paasmaandag werden de toestellen dan ook reeds vroeg in piste klaargezet...

Woordje van de redactie

Het weder is dit jaar van slechte wil. Echte superdagen hebben wij nog niet gekend. Verschillende leden hebben aan wedstrijden deelgenomen, maar ook hier werd er soms noodgedwongen gevlogen, plezier is anders. Maar ons vliegjaar is nog niet voorbij.

Momenteel staan wij 6de in de Charron, met slechts 12 deelnemende clubleden. Aan het weder kunnen wij niets doen, maar het aantal deelnemende piloten kan zeker nog hoger. Men moet geen 300 km vliegen om eraan te kunnen deelnemen. En vele kleintjes maken ook een groot. Wij zijn één van de weinige Belgische zweefclubs die voor ieder toestel een Logger aangekocht heeft. Dit was een financiële inspanning. Laat het dan ook renderen.

Vanaf zaterdag 08 september gaan de Luchtkadetten zes opeenvolgende zaterdagen vliegen. Zoals jullie weten kunnen wij dan op ons vliegveld geen zweefactiviteiten hebben. Van deze "vrije" dagen gaan wij trachten een paar grote, nodige infrastructuur werken uit te voeren (zie elders in deze Cumulus). Indien ieder clublid hier een paar zaterdagen de handen uit de mouwen steekt, verlicht dit het werk. Voor sommigen zal het ook nog een gelegenheid zijn om hun uren winterwerk bij elkaar te sprokkelen. Denk er eens rustig over na.

Zoals iedereen weet, is zweefvliegen een teamsport. Zonder hulp komen vliegen is niet mogelijk. Om te beginnen moeten de toestellen buiten gezet worden of in elkaar gestoken. En alleen kan dan niet. En vraag je niet steeds af: heb ik wel met dat toestel gevlogen, mijn toestel gaat in een andere loods, of nog: ik heb al toestellen binnen gezet of ik heb al zwevers uit de piste gaan halen. Maar laat gewoon je gezond verstand werken. Zo is het aangenamer voor iedereen.

En vergeet vooral ons zomerkamp niet van 16 tot 20 juli, vanaf 16.30 uur.

Tot dan,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

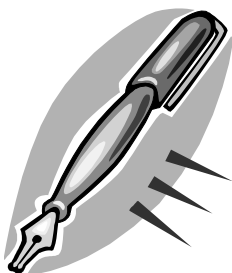
Wat kan je verwachten in de Cumulus van september 2007?

- ✓ Zomerkamp

Activiteitenkalender

- ✓ **16—20 juli:**
Zomerkamp Zweefvliegen
- ✓ **18 juli:**
Initiatievluchten Rotaryclub
Linter-Getedal, afgesloten met BBQ
- ✓ **16 september:**
Opendeurdag zweefvliegsectie
- ✓ **8, 15, 22, 29 september:**
Vliegactiviteiten Luchtkadetten
- ✓ **6, 13 oktober:**
Vliegactiviteiten Luchtkadetten

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

02 september 2007

Milieu

Momenteel is het iets rustiger. Wat niet wil zeggen dat er niets is gebeurd.

Einde maart heeft Commandant Jannes, chef van onze Milieutechnische eenheid, een uiteenzetting gegeven aan de burge-meester van Tienen, in aanwezigheid van de diensthoofden Ruimtelijke Ordening, Milieu, Openbare Werken en de Brandweer. Van onze club waren Rudi en ikzelf aanwezig.

Zoals jullie weten opteerde Defensie voor de constructie van een fuelplatform met een bovengrondse Avgas tank. Vanuit het oogpunt van de brandveiligheid, maar zeker ook om financiële redenen, is onze club meer te vinden voor een ondergrondse. Een volumineus dossier werd opgemaakt door Rudi om het Leger ervan te overtuigen onze beweegredenen te volgen. Volgens goed ingelichte bron zou Defensie onze argumenten aanvaarden. Maar 100% staat dit nog niet vast, afwachten dus.

In het voorjaar hebben wij ook een raadgevende inspectie gekregen van de brandweer op gebied van brandveiligheid. In onze verschillende loodsen en het clublokaal ontbraken o.a. verschillende brandblusapparaten.

Op 24 mei werden deze brandblussers geleverd door de firma BGS uit Hoegaarden. Nu gaan wij nog een dag (of enkele dagen) afspreken om deze op hun plaats te hangen.

Vanaf september (ten laatste) gaan wij ook het kleine gebouw, voor de ingang van loods zuid, aanpassen voor het stockeren van gevaarlijke en brandbare producten. Ongeveer terzelfdertijd, of hopelijk iets vroeger gaan wij ook trachten onze elektrische installaties in de verschillende loodsen en ons clublokaal aan te passen. Leden die zich voor deze werken of het plaatsen van de brandblussers aangetrokken voelen, kunnen steeds contact opnemen met mij. En reken niet teveel of je je 20 uren winterwerk reeds hebt.

Voor de sanering van onze huidige brandstofinstallatie staan wij eigenlijk nog nergens. Eerst moet onze nieuwe installatie operationeel zijn. En voor ons grootste probleem, de bouwvergunning van onze twee boogloodsen (zweven) hebben wij voorlopig nog geen oplossing.

Theo Stockmans

Verven loods

Verschillende clubleden vinden, en terecht, dat onze loods voor het clublokaal, dringend moet voorzien worden van een bescherm-laag tegen de roest.

Om er een korte pijn van te maken, stel ik voor om ergens een zaterdag in september (terwijl de luchtkadetten vliegen) met een groep mensen dit werk aan te pakken. Welke zaterdag is moeilijk te zeggen, omdat het goed weder moet zijn.

Ik weet dat er reeds verschillende leden zijn die hun 20 uren, of zelfs een veelvoud ervan, winterwerk gepresteerd hebben. Maar voor eenmaal vraag ik aan iedereen zijn steentje te willen bijdragen tot dit werk. Het oogt niet mooi voor een Koninklijke vliegclub om langs een druk bereden weg een verroeste loods staan te hebben.

Meer over dit grote werk later, en raadpleeg ook regelmatig onze website.



Raad van Bestuur

Tijdens onze eerste vergadering van het bestuur van onze club, na de jaarlijkse Algemene Vergadering, werden de volgende functies toegewezen:

Voorzitter	Theo Stockmans
Ondervoorzitter motor	Maarten Vijverberg
Ondervoorzitter zweven	Piet Vanosmael
Secretaris	Griet Francart
Schatbewaarder	Jan Hendrickx
Lid	Rudi Coomans
Lid	Luc Vandebecck

Statutair is Piet Vanosmael eerste O/voorzitter en Maarten Vijverberg tweede O/voorzitter.

Theo Stockmans

Goetsenhoven 1960-1964

Vertaling van een artikel uit "Les cahiers des Faucheurs de Marguerites" en geschreven door Francis Humblet, oud clublid van De Wouw.

Begin 1960 verdeelde de Luchtmacht initiatievluchten aan verschillende organismen, waaronder de scholen. Het is dankzij dit initiatief dat ik mij op een dag in januari 1960 in een Auster Mk1, OO-JAQ, bevond in de suikerreuk op 2000 voet boven Tienen. Ik kreeg de vliegmicrobe te pakken en besloot lid te worden van De Wouw. Ik ging mijn weinige zakgeld aan het vliegen besteden en ter zelfder tijd de meisjes vergeten.

Als ik er nu, in 2007, aan terugdenk, heb ik geen spijt van deze beslissing en de liefde voor de luchtvaart is nog altijd aanwezig maar wordt nu wel ongelijkmatig gedeeld in het voordeel van mijn echtgenote: 10 uur op het terrein en 14 uur thuis.

Het was vooral het zweefvliegen dat mij interesseerde. In samenwerking met de Leuvense universitaire club stelde De Wouw een Goevier, gebouwd door Fokker, een Rhönbussard en een Grunau Baby II uit 1937 toebehorend aan de school van Malonne, ter beschikking.

De "checkpiloten" waren Michel Galland voor De Wouw en voor Leuven de nog jonge Denis Nootens, die later nog beroemd zou worden in de annalen van het Belgische zweefvliegen. Denis was in die tijd de vaste verslaggever voor de artikels over het zweefvliegen in "Sports Moteurs" dat op woensdag verscheen. Ik herinner mij het fa-

meuze artikel "Issoire in min 40 graden...". Denis had samen met Jo Verbinnen de tekst geschreven voor het nummer van "Marabout Flash" over de laatste nieuwe ontwikkelingen in het zweefvliegen. Het was dit artikel dat mijn interesse wekte voor de toen laatste nieuwe toestellen.

De Bréguet 904 was mijn favoriete tweezitter, de Phönix was de enige plastic, toen sandwich genoemd, en deze exotische toestellen deden mij dromen. Als ik het lijstje nu overloop, denk ik dat ik eigenlijk alle beschreven toestellen gezien heb en er met 25 gevlogen heb, dus mag ik niet klagen.

Ik maakte slechts twee vluchten met de Goevier in 1960 en bij het begin van de opleiding in 1961 op Lerche. De Lerches en Muchas werden onder beide clubs gedeeld: De Wouw had de Lerche OO-ZEH en de Mucha OO-ZST (Tienen). Leuven had de OO-ZEI en de OO-ZSL (Leuven). Jaren later stuitte ik terug op de ZEI, die intussen eigendom geworden was van Firmin Henrard.

Er waren twee Tiger Moth's: de OO-DPA eigendom van de club en de andere, OO-EVP, van de staat. Een Auster IV, OO-FDD,

ex leger, maar nog altijd eigendom van de staat, werden gebruikt voor de opleiding motorvliegen en om te slepen. Een Aeronca, OO-TWJ en een nieuwe Topsy Nipper, OO-MIL vervulden de vloot van de club. Wegens het gebrek aan gebruikers werd de Grunau gedemonteerd en de Goevier verdween in alle stilte.

De activiteiten waren redelijk maar primitief. Een lange vlucht was er één die een half uur overschreed en een driehoek van 100 kilometer met de Rhönbussard werd het record om te breken. De Muchas herinnerden aan de geschiedenis van de Minimoa's, in Frankrijk "Mini à moi" genoemd.

De voorzitter, Germeys, een dokter uit Tienen, was geen piloot. Gerard, een apotheker uit Tienen was nog het enige actieve clublid van voor de oorlog. Hij hield ervan om over zijn ontmoeting te vertellen met Hanna Reitsch gedurende een meeting, en omschreef haar dan als "een remedie tegen de liefde".

De Raad van Bestuur, die een tapinstallatie van de brouwerij Haacht geërfd had, besloot om ze te installeren op haar actuele site. Dit werd een financiële ramp en



de schatbewaarder van de club was ook de enige persoon die er ooit enige inkomsten uit gezien heeft, maar vertrok met de inhoud van de kas in 1962.

Op 5 mei 1962, met Denis als instructeur, maakten wij een normale landing en terwijl Denis de debriefing gaf, hoorden wij het sleeptoestel achter ons en een seconde later passeerde de rechtervleugel van de Tiger Moth op minder dan een meter van onze cockpit... oef, het wiel van de sleper had de spanwijdte van de Lerche verkort maar zonder schade aan het motorvliegtuig.

Ik mag verder niet vergeten vertellen over de meeting van 1962. Een echt succes dankzij de deelname van het leger met zijn luidruchtige toestellen, de “doopvlucht van de grootmoeder” die er alleen van door ging in een SV 4¹ in die tijd het toestel voor de opleiding in Goetsenhoven, de spiegelvlucht met de twee Stampes en de Spitfire van COGEA, gevlogen door onze

chef piloot Minguet, die van Normandië en Corsica kwam, na deelgenomen te hebben aan de opnamen van de “Langste Dag”. De laatste overvlucht was laag, zeer laag zelfs want vier stukken van de schroef werden de volgende dag teruggevonden op het terrein en de Spit, OO-ARD, verbleef enkele maanden in onze loods, dit tot ons groot plezier. Met het failliet in het vooruitzicht, sneed een mecanicien van COGEA het uiteinde van de beschadigde schroefbladen af met een zaag en de Spit verliet ons een zaterdagmorgen en ging daarna verder vliegen in de States.

Betreffende de zweeftoestellen: de twee Muchas verzekerden de lokale deelname, de Fauvel “IGEL”, komende van Antwerpen, maakten negatieve loopings (door naar voor te duwen) en de drie Ka2's van de Luchtkadetten deden acro in formatie. Door te profiteren van de aanwezigheid van Jean Ooms op het terrein leidden enkele vluchten op de nieuwe Goevier en de Lerche mij

naar de solovlucht met de OO-ZEH.

Dank zij Denis konden de jonge piloten genieten van vijf gratis vluchten per maand. En ik heb er niet veel gemist. Op datum van 17 maart 63, staan in mijn vliegboekje vijf vluchten, hetzij de quota van gans de maand, iedere vlucht tussen de 11 en 14 minuten.

Begin 1963 was de club op sterven na dood. De Tienenaars verlieten het zinkende schip en enkel Gerard bleef met Michel, Pierrot en mezelf over. De ploeg van Leuven was niet onmiddellijk betrokken door het bijna failliet van De Wouw en wilde verder vliegen in Goetsenhoven.

Nochtans hadden wij een mooie vloot: één Tiger Moth, één Auster IV, één Mucha, één Lerche, één Rhönbussard, de Aeronca en de Topsy Nipper. Spijtig genoeg was er niets in kas om de verzekeringen te betalen. De enige overblijvende leden moesten voorschot-



De Mucha OO-ZSL

¹ daar ik gepasseerd ben in Goetsenhoven tijdens mijn opleiding bij de Luchtmacht, heb ik heel goed deze eigenaardige “doopvlucht met de grootmoeder (of grootvader)” gezien. Inderdaad, gedurende opendeur dagen werden luchtdopen georganiseerd met SV 4b, het geheel georchestreerd door muziek en de commentaar werd verspreid langs luidsprekers, die een klein beetje overal geplaatst werden. Op een bepaald ogenblik meldde de speaker een luchtdoop met de oudste bezoeker. Men zag hem (of haar) dan naar voor komen –een passagier in de mode van 1920, met wandelstok of krukken. De goedmoedige instructeur stapte uit het vliegtuig om de gebrekkige (eigenlijk een andere instructeur) de achterste zitplaats te tonen. Eens ingestapt maakte deze laatste een verkeerde beweging en steeg het toestel op. De “echte” piloot probeerde, tevergeefs natuurlijk, deze laatste bij te benen en de Stampe tegen te houden. Ik laat u inbeelden welke gekke bokkensprongen, tolvluchten, gesimuleerde landingen er te zien waren met de commentaar van de speaker die in de micro schreeuwde om richtlijnen te geven! Gelukkig eindigde alles goed, maar soms toch een beetje te juist!

ten betalen om de sleper en de Lerche te kunnen verzekeren, teneinde het seizoen 1963 te kunnen beginnen.

Begin mei kwam een kleine jongen van een naburige gemeente ons vragen om deel te nemen aan een feest in zijn gemeente, enkele kilometers ten noorden van Tienen. Ik stelde hem de Mucha voor tegen een prijs ter waarde van de verzekering (ongeveer 3000 BEF) plus de sleepvlucht. Het is zo dat Michel Galand beroemd werd doorheen gans Vlaams Brabant door zijn precisielanding tussen het verbaasde publiek. Het was ook de periode waar de vliegoverals in de mode waren en ik 's avonds gedurende het feest de aanwezige meisjes wijsmaakte dat ik de piloot was. Toen er één vroeg waar die andere 4 piloten dan wel zaten, antwoordde ik: "in de romp!"

De zomer van 1963 zal een zwarte zomer blijven van De Wouw. Eén piloot raakte in een tolvlucht boven het terrein met de Topsy Nipper OO-MIL en geraakte er niet meer uit. Enkel de buitenste vleugel bleef intact.

Iets later had een Leuvense piloot de mogelijkheid om een week door te brengen in Oostmalle met de

Luchtkadetten dank zij Denis en de commandant Massuy. Er werd gesleept met de Auster maar het toestel kreeg niet al zijn toeren. De piloot kende Oostmalle niet en moest in geval van onzekerheid met zijn vleugels waggelen om terug op de goede koers gezet te worden... Maar toen de motor stopte, ontkoppelde de sleeppiloot en de sleepkabel draaide zich om de staart van de zwever. De piloot sprong met zijn valschermscherm maar te laat en de Rhönbussard maakte (zonder piloot) een bijna perfecte landing met weinig schade. De resten van de Auster bevinden zich als reserve in het legermuseum. De Rhönbussard werd, na enkele weken in de hangar, aan de club teruggegeven. Ik weet jammer genoeg niet wat er later met het wrak is gebeurd.

In 1964 verhuisde Leuven naar Temploux, in die tijd het Nationale Centrum geleid door Jean Evrard, dat aan de leden toeliet alle dagen te vliegen terwijl dit enkel tijdens de weekends kon in Goetsenhoven.

Op 5 april 1964 staat in mijn vliegboekje de voorlaatste vlucht met de Lerche OO-ZEH. De volgende vlucht, gemaakt door een Brusselaar die goed gekend is in Saint Hubert door er de eerste radio's geïnstalleerd te hebben in de toestellen van het Centrum, vloog met een

passagier. Door een pilotagefout vloog het toestel laag over de Hannuitsesteenweg richting clublokaal. Daarbij raakte het een paneel dat waarschuwde voor "laagvliegende vliegtuigen". De vlucht eindigde op 20m voor het clublokaal.

Piloot en passagier hadden geen enkel schrammetje maar er was grote schade aan de zwever. De daarop volgende week heb ik de zwever naar Saint Hubert gestuurd en ik heb hem daarna vliegwaardig teruggezien te Goetsenhoven, in 2002.

Dankzij een lening goedgekeurd door Gilbert Rousseau, werd de Lerche vervangen door de Mu 13 van Verviers. Het was het zweeftoestel waarmee Georgette Litt en Janine Sanders verschillende vrouwelijke records hebben gevlogen. Belgische records wel te verstaan. In de aankoop prijs zat ook de sleepvlucht naar Goetsenhoven. Gilbert, met zijn Ralley, zette ons neer te Verviers op zondag 24 april 1964. Annez de Ta-boada sleepte ons met een Auster IV. Wat ging de sleper snel, te snel zelfs en aangekomen te Angleur zaten wij zelfs verticaal boven de sleper. Michel ontkoppelde en, toeval of niet, we bevonden ons in thermiek en landden in Bierset. Het sleeptoe-stel landde er ook en sleepte ons opnieuw op.



Francis Humblet in de Mu13



De Lerche OO-ZEI

Toen we Hannuit passeerden, vlogen we nu langs de sleper, met opnieuw een onvoorziene ont koppeling tot gevolg. Op finesse max vlogen wij naar Goetsenhoven. Achteraf bleek dat er een probleem was met de snelheidsmeter van de Auster.

Het seizoen 1965 zou eindigen met de Mu 13, Grunau en de Mucha. Mijn laatste vlucht in De Wouw zou een vlucht worden van 50 minuten met de Grunau, op 16 augustus 1964.

Ik ben vertrokken om te gaan studeren in Engeland en ben verder beginnen te vliegen te Temploux, enkel gedurende de schoolvakanties. Maar dat is een andere geschiedenis. Het terrein waar ik vloog in Engeland was dit van de firma Auster, waar de OO-JAQ geboren werd tijdens de oorlog. Een kleine wereld...

Ik ben twee maal teruggekeerd naar De Wouw, eenmaal om de motor van de Gypsy OO-DPA te kopen en een tweede maal in gezelschap van Brian Spreckley, ex



De Mu13 achteraan in de hangar

wereldkampioen zweefvliegen, om de Mu 13 te recupereren die achter in de loods lag weg te kwijn. Ik niet of de Engelse ploeg hem terug vliegwaardig gemaakt heeft.

In 2004 leerde een vriend mij de ULM ontdekken en had hij een halte voorzien te Goetsenhoven om mij de pistes, die in mijn tijd niet bestonden, te tonen. Er was een grote activiteit en de jonge piloten maakten hun toestel klaar in het vooruitzicht van een goede vliegdag. Ik dacht terug aan mij beginjaren, 40 jaar geleden tijdens dewelke het zweefvliegen had kunnen verdwijnen vliegveld.

Maar ik heb ook teruggedacht aan de woorden van een Engelse generaal in een film: "Een brug te ver" terwijl hij zijn officieren toesprak: "Gentleman, this will be a story to tell your grand children and mightly bored they will be ...".

Mijn dank aan Michel Galand en Denis Nootens.

**Vertaling: Theo Stockmans en
Mattijs Cuppens**



De vloot in 1963, met op de achtergrond het clublokaal en de booghangar

Belgisch Kampioenschap 2007 te Saint-Hubert

Dit jaar namen 4 clubleden deel:

- Sébastien Mathieu met LS3/ 15m
- Yves Ruymen met Discus 2b
- Eddy Dereys met DG 808 C
- Theo Stockmans met Ventus 2Cx

Permanente ophalers waren: Bart, Jan en Jelle; tijdelijke depanneurs: Jörgen, Griet, Herman, Chantal, Tom en Geert.

De eerste twee namen deel in de sportklasse; de laatste twee in de Open klasse.

Wegens interne problemen en om "veiligheidsredenen" ging deze wedstrijd door op het militaire vliegveld van Saint Hubert.

Het Belgisch Kampioenschap 2007 zal de geschiedenis ingaan als een uitgeregende wedstrijd. Van de acht wedstrijddagen kon er, wegens de slechte weersomstandigheden, slechts één enkele dag gevlogen worden. De ene dag was de regen de spelbreker, de andere dag de te lage wolkenbasis (- 500m) of nog een andere, de lage stratusbewolking. Vier keer hebben wij onze toestellen gemonteerd en in piste gebracht en zoals reeds geschreven, één wedstrijddag. Het BK 1996 te Verviers was nog slechter.

Nu iets over "mijn" wedstrijddag, op dinsdag 15 mei. We kregen in de Open klasse een AAT proef met als keerpunten: Bouillon en een punt aan de Lux/D grens. De Min afstand bedroeg 120,5 km, de Max 267,4 km. De wolkenbasis bedroeg iets meer dan 1800m MSL (1200 - 1300m AGL).

Wij startten onder mooie, grote cumuluswolken met een gemiddeld stijgen van + 2m/s. Richting Bouillon ging het gemakkelijk. Veel draaien moesten wij niet en in onze

"Area", een cirkel met straal vanben ik ongeveer 20 km ingevlogen. Achteraf bekeken een foute beslissing. Ten westen van ons keerpunt kwam regen af. Deze ging richting Saint Hubert. Ik had eigenlijk de raad van Eddy moeten volgen. Langs de radio maakte hij mij attent op deze weersverslechtering. Ik had slechts even in de zone moeten vliegen en daarna onmiddellijk naar mijn volgend keerpunt gaan om zo de regen voor te zijn.

Op weg naar mijn tweede keerpunt kwam ik iets ten noorden van Bertrix stratusbewolking tegen. We moesten erdoor want het volgende keerpunt lag erachter en in de zon. Ik vloog zoveel mogelijk oostelijk van deze bewolking, eigenlijk evenwijdig met de Luxemburgse TMA (verboden zone). Iets ten noorden van Bastogne begon het dan ook nog te regenen. Maar plotseling begon het in de kletsende regen iets te stijgen, max 1m/s, maar ik ging omhoog. Ik zat wel kort tegen de TMA van Luxemburg en ik nam de beslissing om iets meer naar het westen te vliegen. Maar plotseling zie ik op mijn Ipaq mijn vliegtje omgeven door een rode kleur. Ik zat in de verboden zone. Het kwaad was geschied. Ik had mij 180° graden van richting vergist.

Dus een goede raad: wanneer je kort tegen een verboden zone zit te spiraleren, neem je in de verte, buiten de gevarenzone, een merkpunt waarheen je, zonder te moeten nadenken heen kunt vliegen. Ik had hoogte genoeg om mij zonder problemen naar de dichtst bijzijnde cumulus te begeven.

Omdat ik toch niets meer te verliezen had, heb ik mijn proef gewoon verder gevlogen. Ondertussen was Paul VANDINGENEN mij komen vergezellen.



Samen hebben wij een pomp genomen tot ongeveer 1900m MSL. Nu in de tweede sector vliegen en daarna richting EBSU. Maar op iets meer dan 25 km van ons vliegveld (iets ten oosten van de Baraque Fraiture, lag een uitgestrekte regenzone met daarachter geen enkele cumulus meer, dus "plat" weder. Dit belette ons om rechtstreeks binnen te vliegen. Trouwens, we kwamen ook enkele honderden meters te kort en met tegenwind ging ons dat nooit lukken.



De ophaalploeg vlijtig aan 't werk

Ik ben nog naar het westen gevlogen waar enkele cumuli hingen in de hoop opnieuw 1800m te halen en zo binnen te vliegen. Maar ik ben helaas nooit hoger dan 1400m geraakt. Hierbij kwam nog dat ik verder van EBSU geraakte. Iets westelijk van de Baraque Fraiture zijn Pierre De Broqueville en daarna Patrick Stouffs bij mij gekomen.



Buitenlanding

Deze eerste is binnengeraakt, Patrick heeft zijn motor op ongeveer 10 km van zijn einddoel moeten gebruiken.

Omdat ik op dat ogenblik toch reeds buiten wedstrijd aan het vliegen was en het tegen 1800 uur aanliep, ben ik een mooi buitenlandingsterrein gaan zoeken. Dit heb ik gevonden in Vaux-Chavanne. Een strook met een lengte van ± 300 m en een breedte van 50m, bergop richting noorden. Ik ben er geland, bergop en met rugwind. Het leek wel een biljart.

Yves en Jan zijn me komen halen. Het werd een snelle depannage.

In de eindstand (zie bijlage) werd ik 13de. Zonder die luchtruimovertreiding zou het een 4de plaats geweest zijn.

Het BK werd zaterdagavond afgesloten met een geslaagde BBQ, varken aan 't spit à volonté.

Daar er slechts één geldige wedstrijddag te noteren viel, was het BK niet geldig. Nogmaals mijn dank aan alle ophalers.

Theo Stockmans



Klaar voor de start

(¹) Tijdens het BK gelden volgende regels bij een luchtruimovertreiding:

- 1ste overtreiding: wordt beschouwd als een buitenlanding op de plaats van de overtreiding;
- 2de overtreiding: "nul" punten voor die wedstrijddag;
- 3de overtreiding: uitsluiting uit de wedstrijd.

Uitslag BK 2007

Unofficial results
Day 4 - Sport
15/05/2007
Racing Task Club
02:00, 96,5km/222,9km

DP5 - Massul - Bertrix - Gouvy - St Hubert Aero MI

Maximum Points: 513

Day factor = 0,673

#	CN	Pilot	Country	Glider	Hcap	Start	Finish	Duration	Dis.	Speed	Penalty	Points
1	520	Francois Delfosse	ACUL	Discus	98	14:30:39	10:52:15	02:21:16	168,0km	71,3km/h		345
2	2P	Yves Jeanmotte	ACA	LS 1 F	91	14:21:04	10:52:55	02:31:51	155,8km	61,0km/h		341
3	DR	Olivier Brilmont	ACUL	Discus	98	14:23:20			160,5km			313
4	XP	Paul Van Dingenen	ACK	Discus BT (W)	99	14:31:05			151,7km			293
5	BS	Corenth Leveau	ACA	LS 1 F	91	14:23:13			138,3km			290
6	IC	Wim Akkermans	West Brabant Aero Club	LS 3	98	14:29:39			147,2km			287
7	4	Sabaatien Mercier	ACUL	Discus	98	14:23:20			146,0km			285
8	OM	Dennis Huybreckx	ACK	LS 8	100	14:31:47			147,0km			281
9	FJ	Pierre Renard	ACA	Discus	98	14:23:27			136,4km			266
10	ED	Ernal De Wachtbar	ACK	LS 8	100	14:54:56			136,3km			260
11	W05	Christophe Coussseau	Romorentin	LS 4	96	14:21:00			123,6km			246
12	V18	Johan Jacquemin	Romorentin	LS 4	96	14:21:06			116,5km			232
13	34	Jose Jaime	RVA	LS 8	100	14:24:46			120,1km			229
13	21	Bert Jr. Schmalzer	ACK	Discus 2	100	14:36:39			119,8km			229
15	GB	Sabaatien Mathiau	DE WOUW	LS 3	98	14:30:44			107,3km			220
16	LT	Tim Huybreckx	ACK	LS 7 (W)	98	14:35:30			102,2km			199
17	52	Yves Ruyman	DE WOUW	Discus 2	100	14:31:25			83,1km			158
18	UU	Johann & Pieter Lieveens	VZP	Duo Discus T	102	14:27:10			84,5km			158
19	ME	Eddy De Coninck	KAC	Pegase	96	14:28:21			68,0km			135
19	ZX	Frank van Putten	KAZM	DG 300	96	14:24:57			67,6km			135
21	HC	Manuel Severin	ACA	Pegase	95	14:26:11			63,2km			127
22	ZJB	Bart De Naersmaecker	KAZM	Libelle 17m	92	14:26:17			59,4km			123
23	WH	Bruno Piraerts	ACA	Duo Discus	102	14:23:26			64,6km			121
23	BL	Kris Van Dam	KAZM	DG 202/17m	101	14:28:48			64,1km			121
25	MC	Tij Schmalzer	ACK	Discus	98	14:37:51			60,9km			119
26	CC	Bert Van Eken	DAC	Libelle STD	89	14:24:00			44,7km			96

ME - Airspace violation

Powered by SeeYou

Page 1 of 1

16/05/2007 13:27:36

Final results
Day 4 - Open
15/05/2007
Racing Task Club
00:02, 120,5km/267,4km

DP4 - Bouillon - EK6 - St Hubert Aero MI

Maximum Points: 674

Day factor = 0,794

#	CN	Pilot	Country	Glider	Hcap	Start	Finish	Duration	Dis.	Speed	Penalty	Points
1	IP	Pierre de Brocqueville	ACK	ASH 25 28m T	118	14:43:45	17:51:30	03:07:45	208,7km	67,0km/h		515
2	VP	Pabrick Stouffs	ACA	Verbus 2c(x)18m M	110	14:43:59			190,9km			484
3	VS	Thierry Lamineux	CAPVV	Verbus 2cT/18m	110	14:47:00			164,4km			417
4	MM	André Emmanuel Lit	CHVV	Verbus 2 A/B(x)	104	14:46:45			150,3km			403
4	V	Jean-Luc Colson	ACA	AGW 27 A/B	104	14:46:32			150,1km			403
6	LJ	Johan Luyckx	RVA	LAK 17/18m T	110	14:45:08			151,0km			393
7	FA	Jean-Claude Hottin	CEVV	LAK 19/18m (W) T	106	14:47:39			132,4km			349
8	JG	Jean-Philippe Leduc	CEVV	LS 8T/18m	106	14:47:23			130,2km			343
9	AA	Jef Koll	ACA	Verbus CT 17.6m	106	14:44:48			128,2km			337
10	HS	Larry Netswitz	RVA	Verbus 2cT/18m	110	14:43:33			128,7km			329
11	I	Herman Peeraer	KAC	Verbus 2cT/18m	110	14:58:57			113,0km			287
12	DY	Eddy De Rays	DE WOUW	DG 800/18m M	110	14:46:07			104,6km			265
13	TS	Théo Stockmans	DE WOUW	Verbus 2c (x) 18m	110	14:47:23			90,7km			230
14	32	Olivier Cornillie	TAC	LAK 17/18m T	110	14:46:58			85,8km			218
15	LC	Bernard Denonin	ACA	LAK 17/18m T	110	14:47:04			84,8km			215
16	FZ	Pascal Hertzogens	CAPVV	Verbus 2cT/18m	110	14:48:02			81,1km			206
17	HFI	Hugo Mertens	ALBATROS	Zenbe 2	106	14:46:04			75,0km			197
18	GA	Georgios Pozzi	ACA	LAK 17/18m	110	14:48:51			61,6km			157

TS - Airspace violation

Powered by SeeYou

Page 1 of 1

21/05/2007 11:40:00

Tussenstand Beker Gerard De Praetere 2007

Tussenstand op 13 juni:

#	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1.	Theo Stockmans	Ventus 2cx	02/06/2007	7:13
2.	Edouard Valvekens	Ka 6br	02/06/2007	5:48
3.	Eddy De Reys	DG 800	02/06/2007	5:40
4.	Sébastien Mathieu	LS 3	02/06/2007	5:15
5.	Jelle Vandebecck	Jeans Astir	09/04/2007	4:48
6.	Bart Huygen	ASW 19wbl	09/04/2007	4:37
7.	Jean Hendrickx	APIS M 15m	19/05/2007	3:14
8.	Pieter Leyssen & Mattijs Cuppens	Ka 7	09/04/2007	3:23

Op de vluchtbladen kon ik nog enkele lange vluchten terugvinden. Jammer genoeg werd het reglement een aantal jaar geleden aangepast en komen enkel de vluchten in aanmerking die ook op de Charron.line werden geplaatst.

Reden te meer dus om te zorgen dat je logger steeds correct is ingesteld en om je vluchten online te plaatsen!

Mattijs Cuppens



Enkele voorbije organisaties

Kerstkamp 2006

Wegens het slechte weder konden wij slechts twee dagen vliegen. Er vielen toch nog 25 vluchten te noteren. Verschillende leden hebben van deze vliegperiode gebruik gemaakt om hun jaarlijkse vliegcheck (voor 2007) af te leggen. Einde dit jaar staat er weer een Kerstkamp op ons menu.

Hagelanddag

Dit evenement ging door op zondag 03 juni en de gemeente Hoegaarden en de stad Tienen stonden in de kijker. Onze club heeft deelgenomen door middel van initiatievluchten. In het totaal waren er dit tien, voor de motorsectie een vijftal. Wegens het relatief mooie weder kon aan iedere deelnemer een thermiek-

vlucht aangeboden worden. Zij waren dan ook, figuurlijk, in de wolken. Langs deze weg wil ik dan ook de leden bedanken die hieraan hebben meegewerkt.

Al deze organisaties brengen niet alleen een klein beetje geld in onze kas, maar zij zijn vooral belangrijk voor de externe relaties van onze club. Nog altijd komen wij omwonenden tegen die niet weten dat wij tijdens iedere vliegdag initiatievluchten geven.

Theo Stockmans



Prestaties

Ging solo

Chris Vanderseypen

Behaalde zijn 5 uren duurvlucht

Luc Pashuyzen
Peter Vervliet

Slaagden in hun radio-examen

Sofie Beckers
Geert Demaegt
Herman Moens
Tom Ponsaerts



Runway 06

Vorig jaar heeft onze club een inspectie van het vliegveld gekregen door het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGL). Hieruit kwam naar voren dat wij de RWY 06 niet meer mogen gebruiken voor trainingsvluchten. Reden: de drempel of threshold ligt tekort bij de Hannuitsesteenweg.

M.a.w., iemand met een oefenvergunning mag deze RWY niet meer gebruiken. Ook lesvluchten met een instructeur kunnen voorlopig niet meer. De Commandant van Beauvechain heeft mij, schriftelijk, gevraagd deze maatregel strikt toe te passen. Deze maatregel geldt niet voor de militairen of Luchtkadetten.

De 1ste Wing heeft ondertussen reeds een voorstel bij hun hoger echelon ingediend om deze drem-

pel te verleggen. Maar de uitvoering zal nog niet voor morgen zijn. Waarom? Eerst moet de huidige drempel en enkele witte lijnen afgeschaafd worden. Er zal ook elders op de piste gekeken worden of er niet moet geverfd of hersteld worden. Al deze werken moeten begroot worden en daarna uitbesteed en zo zullen wij wel een klein jaar verder zijn.

Ondertussen heb ik wel aan de commandant 1ste Wing een voorlopige oplossing voorgesteld, op kosten van onze club. Maar hierop heb ik nog geen antwoord gekregen.

Met de regelmatige oostenwind van de laatste maanden, hebben sommige leden ook al geopperd om toch maar de RWY 06 te gebruiken. Er is nog nooit iets gebeurd en het is minder gevaarlijk

dan met serieuze crosswind vliegen op de 17 of 35. Dat is misschien wel waar, maar als er ooit iets ernstigs gebeurt, dan kunnen wij onze club sluiten. Men zal dan ook naar de persoon vragen die de toelating gegeven heeft om toch op de 06 te vliegen. Dan is de kans heel groot, om niet te zeggen 100%, dat deze persoon kan opdraaien voor alle financiële gevolgen. En dat kan absoluut niet.

Wat als de crosswind te sterk wordt bij gebruik van de 17 of 35? Wel, dan zijn er twee mogelijkheden: oftewel vliegen wij op de 06, maar zonder de piloten met een oefenvergunning, oftewel vliegen wij in 't geheel niet.

Theo Stockmans

Buitenlandingen in 2007 (afsluitdatum 03/06)

“Echte” buitenlandingen:

datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand
15/05	Sébastien Mathieu	Bonnerue	LS 3	D-1945	25*
15/05	Theo Stockmans	Vaux-Chavanne	Ventus 2cx	OO-YTS	35*
27/05	Yves Ruymen + Geert Demaegd	Neerglabbeek	Ka 13	OO-YDN	56
02/06	Jan Bruyninckx + Bart Huygen	Kasterlee	Ka 13	OO-YDN	45**
02/06	Eric +Karel Vandewalle	Jandrain	Bergfalke	OO-ZNT	10
02/06	Griet Francart + Jörgen Nuyts	Dessel	Ka 7	00-ZQO	37**

* vanuit EBSU ** vanuit EBZW

Buitenlandingen op een ander vliegveld:

09/04	Edouard Valvekens	EBST	Ka 6 Br	OO-ZYE	16,5
09/04	Pieter Leyssens + Mattijs Cuppens	Cras-Avernas	Ka 7	OO-ZQO	11,5
27/05	Bart Huygen + Tom Ponsaerts	EBZW	SF 34	OO-YZW	47,8
28/05	Andre Ruymen	EBST	Mini Nimbus	OO-ZMS	16,5
03/06	Andre Ruymen	EBNM	Mini Nimbus	OO-ZMS	35
03/06	Mattijs Cuppens + Pieter Leyssens	EBST	Ka 7	00-ZQO	34*

* vanuit EBZW

Enkele uitsneden uit het clubreglement

Er zijn de laatste maanden al enkele emails verstuurd geweest met uitsneden uit het clubreglement. Voor diegenen die deze mails niet ontvangen hebben, zal ik de belangrijkste punten even herhalen.

Het volledige clubreglement kan je vinden op onze website www.dewouw.net in de rubriek 'voor de leden'.

Als eerste artikel vragen wij daarin dat alle leden die die dag willen vliegen, aanwezig zouden zijn op de briefing van 10u. Daar zijn een aantal goede redenen voor:

- Op de briefing wordt dagelijks belangrijke informatie betreffende het weer, het luchtruim en de vliegveiligheid meegegeeld.
- Het 'karwij' van het buitenzetten wordt verdeeld over iedereen die die dag wil vliegen, zodat het niet altijd dezelfde (kleine) groep mensen is die telkens de toestellen uit de hangars moet halen.
- De verdeling van de toestellen kan efficiënter gebeuren als iedereen 's morgens op tijd is. In principe heeft iemand die niet op de briefing was de laagste prioriteit om op een toestel te vliegen.

Er is in het briefinglokaal ook een 'briefing checklist' voorzien. Deze kan voor de instructeurs een goed uitgangspunt zijn om hun briefing te plannen.

Eénmaal alle toestellen buitenstaan is het een goede gewoonte om ze te wassen. Er zijn voldoende emmers, sponzen en zeemvellen voorzien dus er is geen reden om dit niet te doen. De laatste tijd wordt dit nogal eens vergeten.

Ook nog even de definitie van het woord 'vliegtag' herhalen: een vliegtag start 's ochtends als de poorten van de hangar opengaan

(normaal gezien vlak na de briefing, maar op goede dagen kan dit ook een half uur eerder zijn) en eindigt als de poorten weer dicht gaan en alle toestellen en materiaal opgeborgen is.

Dat wil zeggen dat we van de leden verwachten dat ze van 10u (ten laatste!) tot zonsondergang (en soms een beetje later) aanwezig zijn op het vliegveld en actief meewerken aan de activiteiten. Dat wil zeggen dat we 's avonds nog met voldoende volk zouden moeten zijn om alle toestellen weer vlot binnen te zetten. Het bestuur heeft er begrip voor dat dit voor sommigen niet kan omwille van hun beroep, maar al de rest heeft eigenlijk geen uitvlucht...

Op de piste is het ook belangrijk erop te letten dat er geen motor-toestellen in final zijn alvorens een zweeftoestel in piste te plaatsen. Een landend toestel heeft altijd voorrang op de toestellen die zich op de grond bewegen. En hou er rekening mee dat de kostprijs voor de motortoestellen momenteel tussen de 1,50 en 2,10 EUR ligt, en het dus niet verwonderlijk is dat een piloot na een doorstart slechtgezend is op 'de zwevers' omdat hij de rekening van die paar extra minuten gepresenteerd krijgt...

Een ander punt dat recent ter discussie kwam betreft het **vliegen met een eigen toestel in de club**. De meeste zijn ondertussen wel op de hoogte dat er een aanvraag aan het bestuur moet gedaan worden, maar niet van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan:

- Minstens 5 jaar lid zijn van de club
- Minimum 20 vluchten met het toestel maken in 2 jaar tijd
- In 1 jaar 2000 ptn Charron gevlogen hebben
- Aanvraag aan het bestuur ge-

daan hebben die dan op haar beurt beslist of een toestel toegelaten wordt om te vliegen zonder echter toestemming te geven tot stalling.

Bij de beslissing tot toelating wordt volgend criterium in acht genomen: Laat de startfrequentie het toe om een extra toestel aan de lijst toe te voegen zonder de drukte op het vliegveld zodanig te laten toenemen dat de vliegveiligheid in het gedrang komt? Momenteel ligt de limiet op 25 toestellen.

Het hangargeld bedraagt 250,00 EUR per jaar voor niet gemonteerde toestellen en 500,00 EUR per jaar voor gemonteerde toestellen.

Men moet voldoen aan de eisen onder punt "Voorwaarden voor het vliegen met eigen toestel in de club", aanvraag tot stallingstoelating aan het bestuur, die zal nagaan of nog plaats in de loodsen aanwezig is. Voorbeeld: toestellen moeten zo dicht op elkaar geplaatst worden zodat het risico op beschadiging zeer groot wordt.

De aanvraag kan steeds gebeuren indien men in de voorwaarden is, men komt dan op een wachtlijst indien er geen plaats is op het ogenblik van de aanvraag. Er wordt niet enkel rekening gehouden met de staanplaatsen in de hangars, maar ook met de capaciteit op het vliegveld.

Piloten die hun toestel niet stallen in de club, maar wél regelmatig vliegen op ons vliegveld, dienen jaarlijks een 'infrastructureurbijdrage' te betalen van 125,00 EUR.

Mattijs Cuppens

Kaiserwedstrijd 2007

Naar jaarlijkse gewoonte hebben we met onze club dit jaar weer deelgenomen aan de Kaiserwedstrijd te Zwartberg. Jörgen, Griet, Pieter en Mattijs namen deel met de Ka7 OO-ZQO. Bart en ik namen deel met de ASK13 OO-YDN.

De ophaalploeg van dienst waren Jelle, Sophie, Yves en Theo. Wat hierna volgt is een korte beschrijving van het wedstrijdweekend...

Vrijdagavond:

Spullen gepakt en afspraak te EBTN om 20u30. Vermits Bart noch mezelf de ASK13 mogen slepen, had Yves de taak ter harte genomen om onze 'bak' naar Zwartberg te brengen. Ik zou later volgen met mijn eigen wagen. Wanneer Yves in de buurt is vallen er regelmatig onverwachte dingen voor, en zo ook deze keer. Op de A2 richting Zwartberg zie ik plots de remorque aan de kant staan. Resultaat: één klapband en het spatbord naar de haaien, maar al bij al niet te erg.

Met een beetje vertraging komen we aan te Zwartberg. Tentje opzetten, nog even de innerlijke mens versterken en daarna aan de toog een beetje blijven plakken. Vast overtuigd om het daar met onze ASK13 even te 'arrangeren' kruipen we onder de dekens.

Zaterdagmorgen:

Om 8u beginnen we de bakken te monteren zodat we klaar zijn tegen dat de briefing start om 11u. Mooie cumuli schieten als paddenstoelen uit de grond en we krijgen een proef van 93km voorgeschooteld: Zwartberg, Kiewit, Retie en terug.

We vertrekken in 5^e positie en hebben onmiddellijk een pomp te pakken. Even stijgen tot de wolkenbasis en *banzai!* Dadelijk blijkt dat we bij onze eerste steek al onmiddellijk een fameus laag gat moeten trotseren. De volgende wolken die we tegenkomen geven bijna niets meer en we zitten al direct laag bij de grond...

Bart en ik voelen al nattigheid, we zitten fameus laag boven Leopoldsburg in negatief. Onze enige mogelijkheid is een straight-in te maken op het vliegveld van Leopoldsburg. De moed is al serieus in onze schoenen gezakt en we maken ons klaar om buiten te landen.

Plots slaat de vario uit en ik besluit toch nog een bochtje te maken. Een klein pompke, lichtjes stijgen, en we blijken geluk te hebben: we stijgen tot het plafond en zijn terug in de wedstrijd.

2^e steek: terug een serieus blauw

gat door... Vastbesloten om niet meer laag te komen beginnen we eraan. 5 minuten later: 400m grond boven Glaverbel en geen pompke te bespeuren... Opnieuw vloeken in de vlieger.

We blijken niet alleen te zijn. Jörgen en Griet zitten ook in de buurt, en zeker nog 4 andere toestellen zitten hier laag. Iets naar het westen zien we in de verte een Ka2 draaien en wij dus daar naartoe. Eens onder de Ka2 aangekomen blijkt die *kastaar* in negatief aan het draaien te zijn. Nu komt er dus serieus gevloek uit onze ASK13. De plaatselijke varkensboer zijn stal blijkt ook niet te geven en 2 minuten later staan we met onze botten in een maisveld.



Nog 2 minuten later krijgen we gezelschap van een ASK13 uit Weelde.

Zaterdagavond op de BBQ hebben we onze slechte vlucht dan maar doorgespoeld met een paar (?) pintjes. Zondag zal onze vlucht beter moeten zijn willen we niet met rode kaken naar Goetsenhoven terugkeren...

Zondagochtend op de briefing krijgen we een proef Zwartberg, Sint-Truiden, Oplabbeek, Keiheuvel en terug voorgeschooteld. We hebben onmiddellijk een mooie pomp en plakken binnen de 5 minuten tegen het plafond. Wanneer we in Hasselt passeren hebben we al een paar toestellen ingehaald en zonder te treuzelen steken we door naar Sint-Truiden.



Boven Alken pakken we weer plafond en onder ons zien we dezelfde Ka2 draaien die ons gisteren *liggen* heeft gehad. Die moeten we nog zien kwijt te spelen...

We nemen ons keerpunt en vliegen nog door tot Zoutleeuw om terug hoogte te pakken.

De Ka2 hebben we ondertussen afgeschud en zien we even later laag onder ons.

Onze moraal is serieus aan het stijgen. Op onze terugweg naar Hasselt zitten we ook nog even laag maar dankzij de ASK13 van Weelde vinden we toch nog een pompje en nemen we wederom plafond... Merci mannen!

Op onze terugweg naar Opglabbeek zien we nog verschillende bakken buitenland, maar wij zitten lekker hoog en zonder al te veel problemen vliegen we richting Zwartberg.

Het weer in Zwartberg is echter erg verslechterd en we komen laag aan boven het vliegveld. In een klein pompje weten we nog te stijgen tot 500m en we proberen nog ons 2° keerpunt te ronden.

We mankeren echter een beetje hoogte en besluiten terug naar Zwartberg te vliegen om te landen. Op het plein blijkt dat we goed gevlogen hebben, er is slechts 1 Ka7 die ook terug geland is op Zwartberg.

De dagwinnaar zal één van ons beiden worden. We hebben een hogere handicap maar we zijn wel verder naar ons keerpunt toegevlogen. Het zal spannend worden...

Om 19u30 wordt de wedstrijduitslag gegeven. Dagoverwinning

voor Bart en mij, en 4° plaats algemeen.

We kunnen tevreden zijn met het resultaat en als het van mij afhangt doen we volgend jaar zeker terug mee.

Om af te sluiten nog even Yves, Theo, Jelle en Sophie bedanken om ophaalploeg te spelen. Zonder hen hadden we niet kunnen deelnemen. Merci mannen!

Jan Bruyninckx



Nr	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	Dag 1	Dag 2	Uitslag
1	Ka 7	OO-ZYF	Callewaert Geert	Jan Gillegot	1027,19	623,38	1650,57
2	ASK 13	OO-ZKP	Kristof Stulens	Robert Rommens	963,79	624,84	1588,63
3	Ka 7	OO-ZET	Patrick Govers	Vital Dewitz	428,09	1105,16	1533,25
4	ASK 13	OO-YDN	Bart Huygen	Bruyninckx	366,96	1128,21	1495,17
5	Ka 7	D-5344	Wijt Vliet	Schipper	535,12	950,53	1485,65
6	Ka 8	OO-ZCK	Stijn Vandenboer		1128,21	345,72	1473,93
7	Ka 8	PH-372	Rutger Van Den Berg		1099,32	280,70	1380,03
8	Ka 8	OO-ZAU	Patrick Albert		1098,72	237,88	1336,60
9	ASK 18	OO-YVM	Dirk Jacques		368,84	806,86	1175,70
10	Ka2B	PH-1318	Jonker Henk	Sicco Gillebaart	462,75	693,37	1156,12
11	ASK 13	PH-367	Marcel Koevoet	Tom Moulijn	411,26	675,59	1086,85
12	Ka 7	OO-ZQO	Griet Francart	Johan Wuyts	377,13	548,51	925,64
13	ASK 13	OO-ZKS	Koen Van Rooy	Peter Hannes	382,16	534,45	916,61
14	Ka 7	OO-YII	Frank Sangeleers	Peter Michiels	246,66	530,44	777,11
15	Ka 8	PH-312	Henk Jans		291,98	361,58	653,57
16	Ka 7	OO-ZMJ	Don Zagt	Robert Venken	343,50	172,53	516,02

Prikbord



Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

Met een ander kader, in een ander lettertype of met een meer opvallend en aantrekkelijker design... en dat allemaal voor een belachelijk lage prijs.

€ 6,20 voor 1/4 pagina
 € 12,40 voor 1/2 pagina en
 € 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met Theo Stockmans. Tel: 016/76.66.96

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
 Theo Stockmans
 Griet Francart
 Jan Bruyninckx

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

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus en over een personal computer beschikken kunnen hun teksten binnenbrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

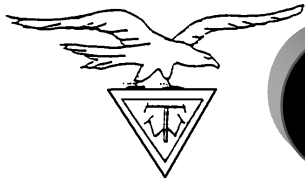
Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

Oproep tot alle leden, kruip eens in de pen en schrijf ook eens een artikel voor ons clubblad!!!

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



Cumulus

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 13 Nummer 2
Van april tot juni 2007

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden