

Grote kuis...



Rudi en André ruimen het 'kot' achter hangar zuid op, zodat het gebruikt kan worden voor het opslaan van brandbare producten, aangezien deze volgens de veiligheidsnormen niet langer in de werkhuizen bewaard mogen worden. Er werd in dit lokaal ook een brandblusser geplaatst.

Paashaas op bezoek



Op paasmaandag, 24 maart, kwam de paashaas op bezoek. Hij liet hopen eitjes achter die de kinderen tussen de regenbuien door mochten gaan zoeken. Na het eitjes rapen mocht iedereen aanschrijven voor een heuse paasbrunch...

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Een dagje vliegen in Vinon	3
Golfvliegen vanuit Vinon	5
FLARM	6
LFA Golf 2—5	7
Sodexo cheques	7
Mijn eerste wedstrijd	8
Uitslag Kempencup	9
Uitslag Driedaagse	10
300 km op de Driedaagse	11
Uitslag Kaiserwedstrijd	12
Buitenlandingen	12
Toogpraat	13
Opendeurdagen	14
Schenking aan 't Prieeltje	15
Prikbord	16

Foto coverpage

Yven landt met de ASW19 na zijn eerste 300 km vlucht.

Woordje van de redactie

Onze driedaagse werd op weergebied een echte topper. En de gevlogen proeven liegen er niet om. Wij konden de drie dagen genieten van de Golf "5". En soms waren er bellen die nog hoger gingen. Het is een eeuwigheid geleden dat we dit nog mochten meemaken. Het deed in elk geval deugd. Nu maar hopen dat de volgende golf vijf niet te lang op zich laat wachten.

In de Charron staan we voorlopig op een mooie 6 de plaats. Maar de adem van onze achtervolgers voelen wij reeds in onze nek. Dus we zullen er moeten voor vechten. En ieder puntje telt. Slechts 15 leden hebben proeven ingediend. Waarvan sommige piloten nog geen drie. We kunnen nog een stuk hoger.

Het laatste weekend van augustus moeten wij ons beste beentje voorzetten tijdens de opendeurdagen. En in 't verleden hebben wij reeds meerdere malen bewezen dat wij dat kunnen. Zulk 'n activiteit is er in de eerste plaats om onze club en het motor- en zweefvliegen te promoten. Ieder jaar blijven er nieuwe leden "plakken". En zij zorgen ervoor dat onze club regelmatig nieuwe zuurstof toegediend krijgt. Natuurlijk is het ook de bedoeling dat deze twee dagen wat geld in ons laatje brengen. Want dit kunnen we best gebruiken om te kunnen voldoen aan de strenge Vlarems voorschriften. Dus, allen op post.

Einde september moet ieder zweefstoel in 't bezit zijn van een EASA BVL. Zoniet staat het toestel onherroepelijk aan de grond. Dit geldt zowel voor onze clubtoestellen als de privé's. Wacht er niet te lang mee. Het winterseizoen is zo voorbij en wij zijn niet de enigen waarvan de toestellen nog moeten gekeurd worden. Reken maar tussen de aanvraag en keuring twee maanden. En dan maar hopen dat niet iedereen tot het laatste moment gewacht heeft.

Tot volgende keer en vergeet in juli ons zweefkamp niet.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

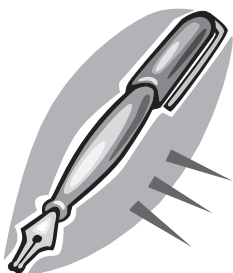
Wat kan je verwachten in de Cumulus van september 2008?

- ✓ Opendeurdagen
- ✓ Zomerkamp
- ✓ ...

Activiteitenkalender

- ✓ **21-25 juli:** zomerkamp zweefvliegen
- ✓ **30-31 augustus:** opendeurdagen De Wouw
- ✓ Morris Gerrard
- ✓ **20-21 september:** landbouwdagen stad Tienen
- ✓ **6+13+20+27 september:** vliegactiviteiten Luchtkadetten
- ✓ **4 oktober:** vliegactiviteiten luchtkadetten
- ✓ **26 oktober:** start theoretische lessenreeks
- ✓

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

01 september 2008

Een dagje vliegen in Vinon-sur-Verdon



Iedereen heeft vast en zeker al eens de verhalen gehoord van de clubleden die regelmatig één of meerdere weken gaan vliegen in Vinon. Voor mij als beginnend piloot leek dit allemaal heel ver af. Wat zou ik toch in Vinon gaan zoeken. Laat mij eerst maar eens de knepen van het vak leren rond de kerktoren van Goetsenhoven. Tot ik op een regendag in december een filmpje van Theo zag van een Alpenvlucht van enkele jaren geleden. Dit was adembenemend. Toen ik daar bovenop nog eens het verhaal hoorde van Paul Vanhoutvinck die vorige zomer een dag met Theo meevloog boven de Alpen was ik meteen verkocht. Afspraak werd gemaakt met Theo om een keer een weekend naar Vinon te komen gedurende de drie weken dat hij daar gaat vliegen in april. We zouden een dag een Duo Discus huren en er samen op uittrekken. Ik blokkeerde mijn agenda om een lang weekend vrij te kunnen nemen op 12 en 13 april. Het risico dat het geen goed vliegweer zou zijn dat weekend nam ik er bij. Tot dan toe hoorde ik immers alleen maar verhalen van ten allen tijde goed vliegweer...

Na drie maanden ernaar uitgekeken te hebben naderde dan mijn weekend. Echter, een week op voorhand waren de vooruitzichten niet zo best. Van dinsdag tot en met vrijdag slecht weer in de Franse Alpen (lees regen!). Zaterdag en zondag zou beter worden. Ik gokte het erop. Op donderdagavond reed ik rond 20h na het werk vanuit Brussel weg. Ik overnachtte in Nancy. Van daaruit op vrijdag verder naar het Zuiden. Theo had me aangeraden om via Grenoble te rijden teneinde te route te nemen over de Col de la Croix Haute. Duurt een uurtje langer, maar je hebt er prachtige vergezichten. Gezien ik toch tijd zat had op vrijdag om de laatste 700 km vanaf Nancy te rijden besloot ik Theo zijn voorstel te volgen. Er was één maar... ik vertrok in de mist en de gietende regen in Nancy en die hield niet meer op. Ik zag op 1 dag meer regen dan de 6 vorige maanden samen. Ver heb ik dus niet gezien. Ik kon haast niet geloven dat het de dag nadien beter weer zou zijn. Echter de laatste 50km vanaf Sisteron werd het droog en klaarde het zelfs een beetje op.

Bij aankomst werd ik meteen door Theo op het vliegveld rondgeleid en wegwijs gemaakt. Wat was dat megagroot. 's Avonds snel inchecken in Hotel Olivier (500 m van vliegveld) en dan met Theo een hapje eten in een lekker lokaal visrestaurantje. De "Café au lait" namen we in een kroeg in de buurt (Volgens Theo is hij nergens zo lekker als daar) en daarna naar bed.

Op zaterdagochtend spraken we om tien uur af bij de caravan van Theo. 10H30 stip was de briefing. Dit gaat er heel professioneel aan toe. Met een videoprojector worden tal van weerkaarten, tempdiagrammen en thermische grafieken geprojecteerd en van de nodige commentaar voorzien. Na vier dagen aan de grond te hebben gestaan zou er vandaag zeker gevlogen kunnen worden. Thermiek zou er echter pas vanaf een uur of twee, drie in de namiddag zijn. De toestellen werden verdeeld. Wij kregen een Duo Discus met immatriculatie F-CHTA toegewezen. Gezien er pas laat op de middag thermiek verwacht werd, hadden we alle tijd om ons toestel uit de hangar te halen en klaar te maken (batterijen, parachute, logger,

etc.) Op aanraden van Theo had ik me in verschillende laagjes gekleed en twee paar dikke kousen aangetrokken. Het kon wel eens koud worden op grote hoogte (temperatuur neemt af met 6,5 °C per 1000m). Dit bleek nadien geen overbodige luxe. Last but not least plastic zakjes : voor het sanitair en voor het ... ! Oh ja, ook een BOB niet vergeten (wordt verplicht).

Rond 14h besloten we ons toestel in piste te duwen. Er waren nog 6 toestellen voor ons. Er werd echter met twee slepers tegelijk gesleept wat maakte dat we snel aan de beurt waren. Om 14H37 gingen we de lucht in. We besloten het zekere te nemen en er een lange sleep van te maken (In Vinon beslist de zwever wanneer hij zich lostrekt. Op 1200m AMSL (is ongeveer 900m AGL) in de buurt van Manosque trekken we los. Op hoop van zegen. Het is echt krasselen. Een uur lang blijven we tussen de 900m AMSL en 1200m AMSL sukkelen. Er zijn nog een viertal zwevers bij ons in de buurt. Ik geniet inmiddels wel van het overweldigende uitzicht. Wat ik echter niet voor mogelijk hield gebeurt echter toch. Door het voortdurend sterk inclineren terwijl ik probeer te filmen en foto's maak moet ik een eerste keer een plastic zakje bovenhalen (dit zal nog twee keer gebeuren). Gelukkig had ik niet veel gegeten. Dat viel dus nog mee. Na een paar minuutjes was ik weer OK. Plots lukt het ons toch een goede pomp te pakken en gaan we vlot boven 2000m. Dan kunnen we gaan doorsteken. Het wolkendek is echter niet hoog genoeg om echt het hoogge-

bergte op te zoeken. Bovendien willen we met een gehuurd toestel niet het risico lopen op een buitenlanding. Voor mij maakt dit echter niet uit. Wel integendeel. Al snel mag ik de knuppel van Theo overnemen en dan is het één lange lesvlucht voor me afgewisseld met adembenemende vergezichten. Links thermieken, rechts thermieken, verschillende inclinaties nemen (1000m hoogtewinst is hier geen enkel probleem. We hebben regelmatig meer dan +5 op de vario !), in een wolkenstraat vliegen (door te zigzaggen behouden we in rechte lijn nog makkelijk +1 tot +2), oriëntatie, etc. Ook outlook is hier zeer belangrijk. Je vliegt hier met velen bij mekaar. Met vijf toestellen in 1 thermiekel is de normaalste zaak. Hier leer je hoe je moet invoegen en hoe voorrang verlenen bij een dreigende botsing (FLARM is hier geen overbodige luxe). Om het half uur moet je je positie en je hoogte melden. Dit teneinde je snel te kunnen terugvinden mocht het toch mislopen. We doen nog wat aan "sight seeing". Theo laat me Saint-Auban zien, Puimoisson, Lac de Saint Croix, les Gorges du Verdon, een paar buitenlandingsplaatsen, enkele mooie verzichten op het hooggebergte, een mooi verzicht op de Mont Ventoux, etc. We besluiten om rond 18H30 terug te gaan landen. Tegen bijna 200km/h vliegen we terug naar Vinon. Was voor mij de eerste keer dat ik met een plastic bak vloog. En wat voor een tje... We zakken haast niet. De Duo Discus heeft een glijgetal van 45. Dit maakt dat we op bijna 2000m AGL boven Vinon aankomen. Remkleppen trekken

dus en al spiralerend hoogte verliezen. Op 550m AMSL wordt het circuit begonnen. Ik schiet nog de laatste plaatjes van het vliegveld vanuit de lucht en probeer de landing te filmen. Om 18H26, na een vlucht van exact 3H49 staan we terug aan de grond. Dit was overweldigend. Ik heb er geen andere woorden voor. 's Avonds kaarten we nog honderduit na in een uiterst lekker Vietnamees restaurantje. We sluiten af met een stevige pint en dan kruip ik moe maar uiterst voldaan onder de wol.

Op zondag hielp ik Theo zijn "bak" nog in mekaar zetten. Het is prachtig weer (20° C). Rond 12H30 vertrekt Theo voor wat een 500km vlucht zou worden. Ik besluit gezien het mooie weer weer terug te rijden via de route over de Col de la Croix Haute. Ik kom gewoon ogen tekort. Af en toe bespeur ik een zwever aan de wolkenhemel. Ik weet nu al dat ik op een dag daar ook zal vliegen...

Tot slot wil ik nog even een oproep doen. We zouden best met een aantal mensen eens een stage kunnen doen in Vinon (zomer 2009). Je zit hier niet meteen in het hooggebergte en hebt voldoende vliegveldjes en buitenlandingssterreinen in de buurt. Bovendien zijn er tal van uitstapmogelijkheden in de nabije omgeving voor de rest van de familie (Gorges du Verdon 25 km, Côte d'Azur 50 km, etc.). Als er mensen geïnteresseerd zijn mogen ze zich bij mij melden.

Johan Vanhoyland



Golfvliegen vanuit Vinon

In april van dit jaar ben ik drie weken in het Franse Vinon gaan vliegen (zie vorige Cumulus). Tijdens deze periode heb ik regelmatig gevlogen met Mistral. Deze wind geef je dan meestal golfstijgwinden.

Wat is dit eigenlijk (samengevat)?

Wanneer lucht over een hoge bergketen wordt gestuwd, zal aan de lijzijde (achterkant) hiervan een reeks golven ontstaan, evenals bij water dat over een oneffenheid wordt gedreven. De werkingssfeer van de bergketen bedraagt daarbij in horizontale zin vele tientallen kilometers; in verticale zin reikt hij soms wel tot in de stratosfeer (het wereldrecord bedraagt ± 15 km). De golf die boven Vinon (LFNF) te vinden is komt van Montagne de Lûre, ± 50 km ten noorden van LFNF. De hoogste top van deze bergketen bedraagt 1827m.

De golflengte (d.i. één heuvel plus één dal) hangt onder meer af van de windsnelheid en is van de orde van grootte van 10 à 15 km. De krachtigste golf is die welke het dichtst achter de bergrug ligt. Stijgwinden van + 5 m/s zijn niet uitzonderlijk.

Deze "golven" kunnen daar overal ontstaan, waar de wind met voldoende sterkte ongeveer loodrecht waait over een bergrug van voldoende hoogte. Voorts moet de atmosfeer tot op grote hoogte een stabiele opbouw hebben. Dit is nodig omdat thermiek de laminaire aanstroming van de bergrug zou kunnen verstoren, terwijl anderzijds bij een onstabiele atmosfeer de door de bergrug veroorzaakte stijging zich spontaan zou voortzetten. Tenslotte moet de windsterkte bij toenemende hoogte toenemen of tenminste constant blijven, als de windsterkte op grote hoogte afneemt, vormt zich een zeer onregelmatige golf.

Bij golfstijgwinden ontstaan er ook rotorwolken en lenswolken. Indien de lucht vochtig genoeg is, treedt er condensatie op en worden ze zichtbaar. Zoals bij ons natte of droge thermiek.

Het is in deze golfstijgwinden dat de diamanten hoogtewinst van 5000 m wordt gevlogen.

Laten wij deze bovenstaande tekst eens projecteren naar Vinon (zie volgende pagina). Ik ga hier het klassieke voorbeeld nemen. De afstanden kunnen dus variëren in functie van de windsnelheid en richting.

Hoogtebeperkingen

De hoogtes waarover ik spreek zijn MSL en met een standaardatmosfeer van 1013,3 hPa.

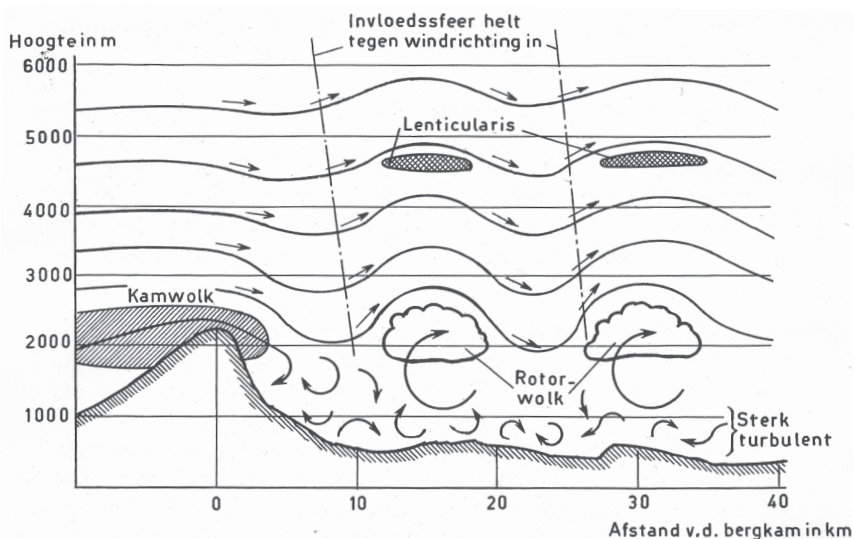
In de week en als de militairen actief zijn kun je boven Vinon stijgen tot 2282 m. In het weekend of als de militairen niet actief zijn (b.v. na 1700 uur) kun je stijgen tot 3505 m.

Dus om je 5000 m hoogtewinst te behalen moet je in de primaire golf terecht komen of 40 km verder.

Als er golf is wordt er meestal geslept tot "pont de Manosque" of Sainte Tulle, deze plaatsen liggen ± 7 km ten noorden van het vliegveld. Hier bevindt zich meestal de derde golf of beter gezegd de derde rotor. Op 1000 m hoogte kan er soms losgetrokken worden. In de week kun je hier dus stijgen tot 2286 m, maar dit is onvoldoende om naar de 2de of 1ste golf te vliegen. Langs de westzijde van de plateau's van Valensole en Puimichel wordt er dan tot Les Mees gevlogen. Hier kun je terug stijgen tot maximum hoogte van 3505 m. En met deze hoogte kun je dan de eerste golf bereiken. Vergeet niet dat je tussen twee golven daalwinden kunt hebben van 5m/s of meer.

Als de militairen niet actief zijn (in 't weekend) kun je soms stijgen tot 3505 m boven Vinon in de 3de golf, gewoon recht doorvliegen naar de 2de en daarna, zonder bochten, naar de 1ste golf. Dit is natuurlijk luxe, maar het kan soms gebeuren.

Als je de tekst hierboven leest, lijkt het kinderspel, maar dat is het niet. Je moet toch oefenen. Soms is er van die klassieke golf en soms is het sukkelen. En het is mij reeds meerdere malen overkomen dat ik pas, na een paar uur lokaal LFNF, weggeraak. En in de onderste lagen van deze stijg-



Doorsnede door een golfstijgwindgebied

wind is het soms zeer turbulent zijn. Je vario kan van -5 tot $+5$ gaan in één seconde.

Soms neemt de wind af in hoogte en gaat de golf slechts tot een paar km. Soms wordt je beperkt in hoogte wegens het niet open zijn van bepaalde zones, enz.

Diamanten hoogtewinst 5000m

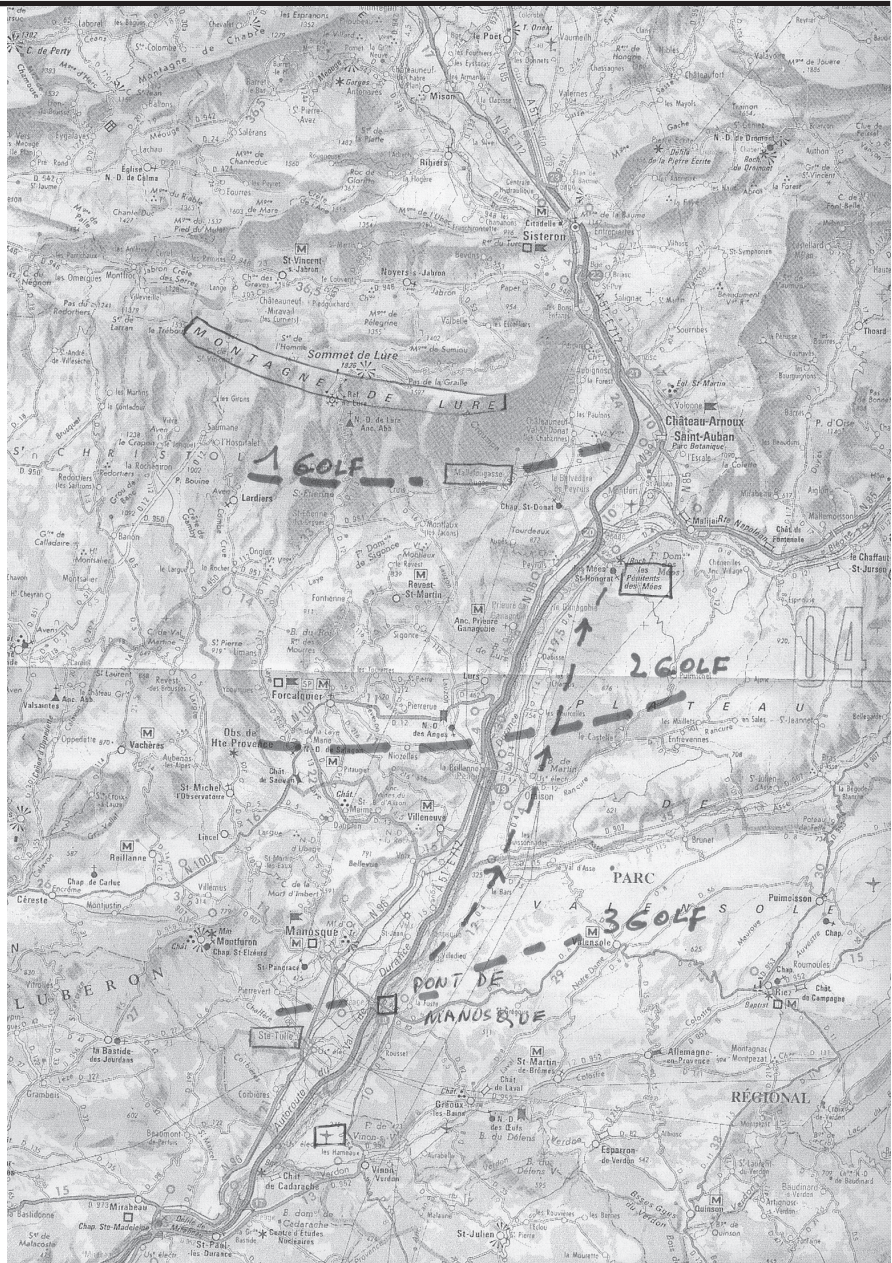
Boven Montagne de Lûre mag je stijgen tot 5944m. D.w.z. dat je moet dalen tot minstens 944m. Dit kan in de omgeving van LF-NF of andere piloten dalen aan Les Mees tot minimum die hoogte.

En men kijkt zeer streng je hoogte na. Boven de toegelaten hoogtes lopen immers airways en een aanvaring tussen een zweeftoestel en een lijntoestel kan men er als de pest missen. Trouwens, tijdens ieder dagelijkse briefing legt de dienstdoende instructeur er de klemtoon op. Men is er heel duidelijk, bij een luchtruimschending kan men zijn koffers pakken.

De dagelijkse briefing is dus een must.

Heb je nog vragen, stelt ze gerust.

Theo Stockmans



FLARM

Een waar gebeurd verhaal.

Tijdens een afstandsvlucht in de Alpen begint plots het bovenste lampje van mijn Flarm te branden. D.w.z. er bevindt zich een ander toestel (dat ook met Flarm is uitgerust) voor mij. Ondanks dat mijn look-out verscherpt, zie ik het andere toestel niet. De achtergrond is blauwgrijs met Cu wolken. Een zicht dat je ook bij ons, of overal, kunt tegenkomen. Mijn Flarm begint te piepen, maar nog altijd niets te bemerken.

Plotseling zie ik een ASW 20 voor mij wegdraaien. Ik weet niet of hij me vroeger gezien heeft. Onze beide toestellen hadden rode markeringen.

Wij hadden dus waarschijnlijk allebei geluk omdat we met Flarm uitgerust waren. Ik weet niet wat er zou gebeurd zijn indien één van onze toestellen niet uitgerust was met Flarm. Ook zijn er sommige piloten die beweren dat zij alle toestellen in de lucht zien. Dit is dus larie. Maar een piloot die een toestel niet ziet, kan ook niet weten dat het er was.

Wat te doen in zulk een situatie? Wegdraaien naar rechts zodanig dat je het zichtbaar oppervlak van je zweefvliegtuig vergroot en teven uit de koers komt van je tegenligger.

En denk er aan: Flarm is slechts een hulpmiddel en vervangt geenszins je look-out.

Theo Stockmans

Low Flying Area G2—G5

Tijdens het laatste pinksterweekend konden wij eindelijk nog eens genieten van de "Golf 5" over onze Ardennen. Met een standaardatmosfeer van 1013,2 hPa laat ons dat toe om te stijgen tot 2740 m MSL of 2665 m boven ons vliegveld. Als je ergens tussen Bouillon en Beauraing hangt met een grondhoogte van \pm 400 m, zweef je ongeveer 2350 m boven de grond. En dit is toch een mooie hoogte. De noordelijke grens van de G5 loopt ongeveer ter hoogte van de weg Ciney – Dinant. Voor de andere begrenzingen verwijs ik naar het vademecum.

Indien enkel de G2 open is, dien je van iedere hierboven vermelde hoogte, ongeveer 600 m af te trekken. Dus boven Bouillon kun

je maximum 1750 m boven de grond stijgen. De noordelijke grens van deze G2 zuid eindigt in de omgeving van Courrière of ongeveer 40 km van ons vliegveld. Met een druk van 1013,2 hPa, moet je hier dalen tot 1520 m MSL of 1445 m boven EBTN. Of als je het extreem uitdrukt, je komt boven Courrière aan met een maximum hoogte in de G2 en plots moet je 600 m "prijs" geven om binnen te vliegen.

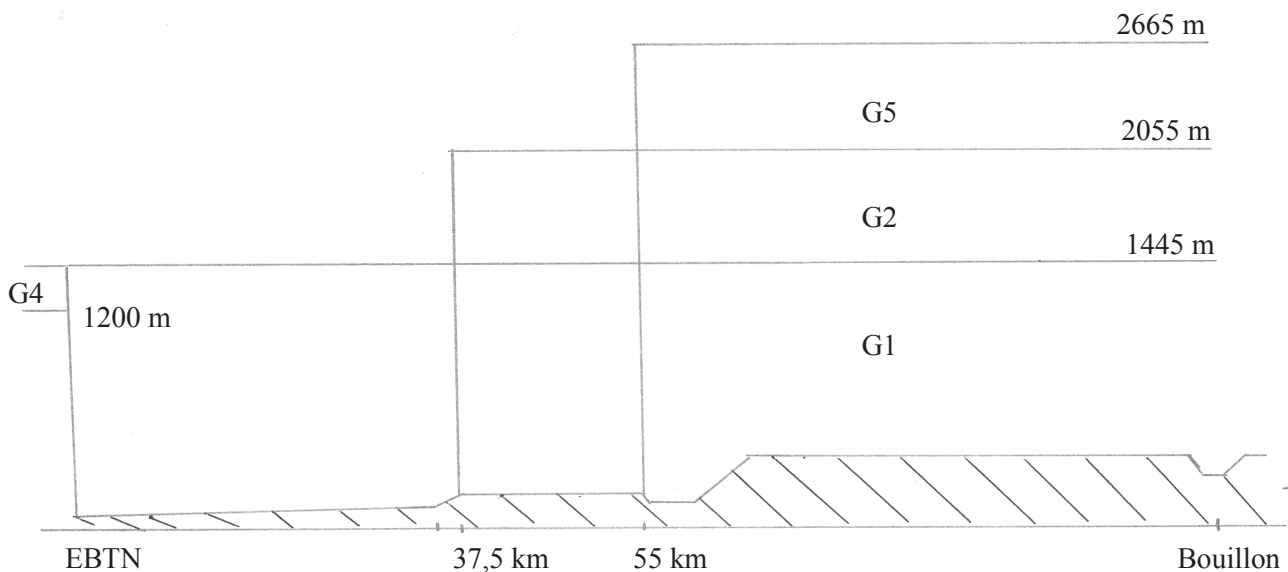
Om deze laatste 40 km te overbruggen, beschik je plots over 600 m minder. Als je met een toestel vliegt van \pm 35 glijgetal en met wat tegenwind moet je zuinig omspringen met je hoogte. M.a.w. koordje in 't midden, beste glijgetal en zorgen dat je niet te veel dalen krijgt.

Daarom is het soms beter om iets later met je eindaanvlucht te beginnen omdat het dan "platter" is. Dus geen stijgen meer, maar ook sterker dalen kom je dan ook minder tegen.

Als je dus een proef uitschrijft naar het zuiden moet je trachten om zoveel mogelijk van deze opdracht in de G2 of G5 te laten vallen om zo maximum te kunnen profiteren van deze hoogte.

In elk geval is het leuk vliegen in de G2 en de G5 en het pittoreske, golvende landschap van de Ardennen is ook nog leuk meegenomen.

Theo Stockmans



Hoogtes ten opzichte van EBTN en met 1013.2 hPa

Sodexo Sport- en Cultuurcheques

Sinds kort aanvaardt onze club ook de Sodexo Sport- en Cultuurcheques voor de betaling van de tickets voor initiatievluchten. Vanaf 1 juli tot 31 december loopt er ook een actie, waarbij men, bij betaling met een Sodexo-cheque, bij afgifte van een kortingsbon, 3 EUR korting krijgt op een ticket van 40 EUR.

De leden van het barteam wil ik vragen om de instructies betreffende de aanvaarding van deze cheques en kortingsbonnen eens door te nemen in de 'handleiding bar', die te vinden is in het clublokaal, en op de website van de club (onder 'voor de leden—documenten')



Mattijs Cuppens

Mijn eerste wedstrijd

Eigenlijk is het nooit mijn ambitie geweest om wedstrijden te vliegen. Hoe kwam ik dan op het idee? Wel, enerzijds, wat grenzen proberen te verleggen, anderzijds wou ik absoluut bewijzen dat ULM zwevers volwaardige machines zijn. Voor dit laatste had ik reeds een vrijdenkende wedstrijd-piloot aangesproken die in 2006 met mijn Apis M zou vliegen. Helemaal besliste de strenge medische norm voor ULM piloten daar anders over. Met de tweezitter TST-14 M kon dit wel omdat ikzelf de functie van PIC op mij kon nemen. Dominique Hayen, lid van de KAC, schreef ons in voor de Kempencup.

Om zeker niet te laat te komen vertrok ik al woensdagavond 30-04 naar Weelde. Het bier was koel en de camping op het terrein verbaasd rustig.

Op 1 mei zijn we tijdig beginnen opbouwen. De meteo was verdeeld. Misschien werd er wel goed weer voorspeld om de vakantiegangers niet af te schrikken. Op de briefing werd de beslissing tot vliegen nog even uitgesteld. Na de tweede briefing werd er een kleine proef uitgeschreven, maar de start nog uitgesteld. En om 13.00 h werd, na bestudering van de radarbeelden beslist deze eerste dag af te lasten omwille van de risico's op rukwinden en regen. Dus alles weer inpakken, en aan de bar naar verhalen gaan luisteren.

Op 2 mei weer opbouwen en naar de briefing. Daar kregen we direct een proef van 128 km, en het bericht dat we zo snel mogelijk van start gingen. Er waren mooie cumulusen, maar ook zwarte wolken ertussen en hier en daar een flard regen. Na even was het onze beurt. De motor startte probleemloos en na het vertrek van onze geboorlijnden we op en ging het volgas over de startbaan. Zonder problemen klommen we tot de 600 m limiet en trokken de motor in. Er was slechts één goede pomp in

de buurt, en daar zaten alle bakken in. Ask13, Ventus, Twin, Libelle, DG, alles door elkaar en aan ver uiteenlopende snelheden. Na veel gesukkel raakten we tot 850 m en Dominique zei: "We gaan over de startlijn want het wordt niet beter." Over de startlijn dus en terug naar dezelfde pomp. Deze zwakte verder af en we besloten de proef aan te vatten met amper 730 m. Langzaam, zeer langzaam ging het. Geen enkele pomp sloegen we over. Hoogte variërend tussen 500 en 1000 m. Vliegveld Seppe kwam in zicht maar lag onder een dikke zwarte regenwolk waar miezerregen uitviel. Na mijn aansporing doken we de 4 km regen in om het keerpunt te maken, dan naar de dichtst bijzijnde thermiekwolk. Daar aangekomen was het zoeken naar echt stijgen. Maar we konden aanpakken. Terug naar Weelde ging het. (Het volgende keerpunt was Keiheuvel) Maar precies boven het vliegveld hing de rand van een andere regenzone. Ondoorzichtbaar en zwart. Enkele mededingers lagen al naast de runway. Blijven hangen was de boodschap. Langzaam trok de regenzone weg. Maar ook de enige resterende cumulus dreef langzaam naar verboden gebied. We doken richting zon. Daar probeerden de luchtcadetten wat te thermieken. Met hun hulp en met de kennis van plaatselijke piloot Dominique jojoden we tussen 400 en 650 m op en neer. Twee en een half uur voor we een goede thermiek te pakken hadden. Ons gevecht leverde ons een comfortabele 1380 m op. Met die hoogte vertrokken we naar Keiheuvel. Zo plat als iets was het. Geen greintje lift te bespeuren. 460 m hadden we nog over boven Keiheuvel. We draaiden terug richting Weelde, zo'n 3 km. Met onze 350 m zou de motor gestart moeten worden boven onlandbaar gebied. Veiligheid boven alles! Dus terug naar Keiheuvel vliegveld om dit te doen. Zonder verdere problemen bereikten we de thuisbasis. Dit leverde ons een

mooie eerste plaats op voor de eerste vliegdag.

De tweede dag begon veelbelovend. Al vroeg vormden zich mooie cumulusen. De clubklasse kreeg een proef van 180 km. We klommen snel tot 1550 m en gingen aan 120 km/u over de startlijn. Alles ging perfect richting Zutendaal tot in de buurt van Zwartberg. Daar vlogen we na elkaar twee cumulusen aan die geen thermiek meer gaven. Daardoor zakten we tot 600 m voor we dankzij een buizerd een goede pomp vonden die ons weer tot 1300 m bracht. 20 minuten verloren wat ons heel wat plaatsen in het klassement kostten. Daarna ging het zonder problemen verder naar Zutendaal waarboven een mooie cumulus hing. We pakten plafond, ongeveer 1800 m. Die hadden we nodig om een groot blauw gat over te steken. Gelukkig waren er kleine bellen in dat blauw zodat we de overkant haalden met 800 m overschot. Even van koers af om terug hoogte te winnen en op naar het keerpunt: Weert. Zonder pompen onmiddellijk richting volgend keerpunt. De cumulusen lagen erg bereidwillig op ons pad. En boven Keiheuvel hadden we de beste thermiek van de dag. 1865 m was voldoende om de volgende twee keerpunten te nemen en te finishen. Een perfecte rechte lijn, eerst aan een voorzichtige 110 km/u daarna full speed. En we hadden nog 650 m over boven de finish.

Een fantastische ervaring was het wel, en vooral leerrijk. Vroeger vloog ik alleen waar het goed was. Allemaal vrije vluchten. Maar een wedstrijd dwingt je een bepaald parkoers te vliegen, met alle moeilijkheden, blauwe gaten, corridors en verboden gebieden erbij.

Op zondag heeft de TST-14 M nog eens gevlogen met een andere piloot. Die dag haalden ze de derde plaats zodat de eindstand een knappe vierde plaats was. Niet slecht voor een ULM zwever. Ook Dominique, de piloot, verdient een

pluim. Het was namelijk de eerste keer dat hij met de TST-14 M vloog.

Vervolg op deze wedstrijd: Saint Hubert en terug.

Het vervolgweekend was het de drie-daagse van DE WOUW.

s' Zaterdag moet ik werken. Dus was die dag voor mij al voorbij toen ik om 15.30 u het luchtruim koos. Maar ik had toch enkele testen te doen met mijn machine. Het was geen goed weer met moeilijke en onregelmatige pompen die slechts tot 650 m gingen. Een oefensituatie, zeg maar. Zondag had ik huisplicht maar maandag was ik er weer. Er werd goed vliegweer voorspeld. Kai wilde wel meevliegen. We planden een koers naar Saint Hubert en terug. (Een droom van vorig jaar) De Ipack en de logger werden geprogrammeerd. En dan wachtten we het betere weer af. Ik heb nog steeds schrik van blauwe thermiek. Bij het verschijnen van de eerste wolkjes vertrokken we. Na wat gesukkel vonden we onze eerste pomp boven de ring. 900 m en we vertrokken over de startlijn. Richting zuid naar een mooie wolk. Dat ging prima. Na een half uurtje vlucht gaf de logger er de brui aan en ook de Ipack vermeldde: NO GPS SIGNAL. Even daarna sloeg ook de Flarm tilt. Kai probeerde nog het euvel te herstellen maar een defecte soldeerverbinding deed ons de das om. Gelukkig had ik luchtkaarten bij. Tot Ciney was ik al geweest, tot daar geraakte ik wel. Kai zou me behoeden voor de verboden zones en verderop navigeren. Voorbij Ciney werd het weer blauw. Maar daar konden we echt plafond pakken in Golf 5 en we besloten door te gaan. Met nog 1900 m op de hoogtewijzer zagen we het vliegveld liggen. Ik aarzelde echter. We moesten de hele weg blauw nog terug. Na een aarzelende "We hebben het toch gezien" maakte ik rechtsomkeer; om na een paar kilometer een blauwe pomp binnen te vliegen. Hoera!!! Weer plafond gepakt en tot boven EBSH. Het doel was binnen. De terugtocht verliep zonder problemen omdat ik weer in dezelfde blauwe pomp kon bijtanken. En eens in de buurt van Ciney moesten we onder

Uitslag Kempencup: Clubklasse

#	Totaal	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	1	2	3
1.	1025	MEL	Koen Van Rooy	62-BE	ASK 21	8	2	1
			Jan Bart Van Erck- Marc Van Aelst			-20	-624	-381
2.	1001	VJ		51-BE	Twin Astir	11	1	2
						-1	-668	-332
3.	907	YW	Ben Heylen- Tom Neville	25-BE	Twin III	4	3	6
						-36	-586	-285
4.	815	S1	Dominique Hayen- Jean Hendrickx	59-BE	Test	2	6	3
						-53	-449	-313
5.	792	TM	Pieter Lievens	32-BE	Ka 6	9	5	4
						-6	-482	-304
6.	759	KB	Ad Kennes- Jurgen Van den Broek	09-BE	ASK 21	7	4	7
						-23	-500	-236
7.	672	KA	Rudy Broeckx- Stefaan Schoenmaekers	11-BE	ASK 13	1	8	8
						54	385	233
8.	487	V5	Tjalling Scholten- Jan Brouwer	36-NL	ASK 21	10	7	9
						-4	-397	-86
9.	468	KS	Tom Geenen- Peter Hannes	46-BE	ASK 13	3	8	11
						-48	-385	-35
10.	440	EP	Hjalmar Boudry-Dirk Vandebosche- Bert Craeye	31-BE	ASK 21	5	8	12
						-27	-385	-28
11.	378	KL	Bart Roosen- Elke Sangeleer	21-BE	Twin Astir Trainer(FG)	6	11	5
						-25	-58	-295
12.	56	WB	Kris Geudens	50-BE	Astir CS Jeans	12	12	10
						0	0	-56
13.	0	KW	Christian Kloosterman- Jan Wouters	44-BE	Twin Astir Trainer(FG)	12	12	13
						0	0	0

Uitslag Kempencup: Open-Renklasse

#	Totaal	CN	Vlieger	Land/Club	Vliegtuig	1	2	3
1.	2347	LC	Wim Akkemans	56-BE	LS 3	2	1	1
						-476	1000	871
2.	1966	TK	Maurits Dortu	02-NL	Ventus 2cT/18m	8	4	2
						-392	-825	-749
3.	1951	TS	Theo Stockmans	42-BE	Ventus 2c/18m	11	2	6
						-336	-927	-688
4.	1698	DB	Frits Donders- Pieter Beckx	52-BE	Janus CT	5	8	9
						-456	-669	-573
5.	1640	HI	Eric Leybaert- Brian Van Acker	49-BE	Janus CM(FG)	3	16	5
						-474	-475	-691
6.	1625	FND	Tony Willems- Paul Van den Borne	07-BE	Duo Discus T	1	6	13
						-483	-703	-439
7.	1568	NV	Dirk Nieuwenhout- Elin Scheffers	54-NL	ASH 25>26m	7	14	7
						-398	500	670
8.	1547	HE	Walter Geenen	08-BE	Ventus 2cM/18m	12	7	3
						-148	-679	-720
9.	1484	TM	Antoine Engelen-Jef Kell- Michel Bergmans	10-BE	Duo Discus T	13	5	8
						-131	-745	608
10.	1385	AA	Jurgen Decraemer	13-BE	Ventus cT 17,6m	9	13	10
						-379	-534	-472
11.	1366	HI2	Gebroeders Vanderputten	26-BE	LS 6	6	3	16
						-449	917	0
12.	1326	HFJ	Hugo Mertens	43-BE	Jantar 2	4	9	14
						-459	-618	-249
13.	1319	IS	Daan Spruyt	18-BE	Glasflugel 304	10	15	11
						-366	-491	-462
14.	1265	DR	Herman Peeraer- Van Gael Peter	48-BE	Ventus 2cT/18m	19	12	4
						-1	-562	-702
15.	911	KV	Flor Wouters	29-BE	DG 400/17	15	11	15
						-115	-582	-214
16.	721	FU	Louis Braspenning- Paul Wouters	20-BE	Ventus bT 17,6m	14	10	16
						-129	-592	0
17.	630	43	Dirk Van Doninck	17-BE	DG 505M 20m	16	18	12
						-108	-72	-450
18.	216	GO	Guy Lauwers	04-BE	PIK 20 D	17	17	16
						-3	-213	0
19.	58	EB	John Fabrie	19-BE	PIK 20 D	18	19	16
						-2	-56	0

een wolkenstraat onze snelheid zelfs opdrijven naar 160 km/u (voor een ULM) om tijdig onder de limietlijnen te raken. Vanaf de Maas begon het echter te zakken. In de buurt van Eghezee konden we nog een pompje pakken tot 1300 m en volgens mij volstond dit om in Tienen binnen te komen. Dat was achteraf gezien een misrekening. Mijn ontoereikende ervaring loodste mij door enkele gebieden van groter dalen en dat

zorgde ervoor dat ik 50 m tekort kwam om een straight-in te vliegen. Dus het motortje maar uitgehaald boven een veld aan de auto-snelweg, en na een kleine klim tot 250 m het landingscircuit ingezet. We weten het nu. Oefenen, oefenen en oefenen. Misschien zit er nog eens een lange vlucht in voor mij. Een driehonderd staat vanaf nu op mijn verlanglijstje.

Jan Hendrickx

Uitslag Driedaagse van De Wouw 2008

	Piloot	Toestel	Datum	Start	Proef	Score
1.	Theo STOCKMANS	Ventus 2/18m	11/05/2008	EBTN	OP 458.4	<u>1910</u>
2.	Sebastien MATHIEU	LS 3	12/05/2008	EBTN	OP 407.1	<u>1884,7</u>
3.	Yven MAUROO	ASW 19	12/05/2008	EBTN	OP 300.3	<u>1501,5</u>
4.	André RUYMEN	Mini Nimbus	12/05/2008	EBTN	VV 387.2	<u>1434,1</u>
5.	Theo STOCKMANS	Ventus 2/18m	10/05/2008	EBTN	VV 385.2	<u>1284</u>
6.	Sebastien MATHIEU	LS 3	11/05/2008	EBTN	VV 291.1	<u>1078,1</u>
7.	Yven MAUROO	Astir CS Jeans	11/05/2008	EBTN	OP 196.9	<u>1047,3</u>
8.	Rudi COOMANS	ASW 15	12/05/2008	EBTN	VV 254.4	<u>1038,4</u>
9.	Eric VANDEWALLE	ASW 15	12/05/2008	EBTN	VV 253.5	<u>1034,7</u>
10.	André RUYMEN	Mini Nimbus	11/05/2008	EBTN	VV 277.2	<u>1026,7</u>
11.	Jan WAUMANS	LS1-0/C/D	12/05/2008	EBTN	VV 247.1	<u>1008,6</u>
12.	Rudi COOMANS	ASW 15	11/05/2008	EBTN	OP 196.9	<u>1004,6</u>
13.	Jan WAUMANS	LS1-0/C/D	11/05/2008	EBTN	OP 196.9	<u>1004,6</u>
14.	Sebastien MATHIEU	LS 3	10/05/2008	EBTN	VV 264	<u>977,8</u>
15.	Eric VANDEWALLE	ASW 15	11/05/2008	EBTN	VV 205.6	<u>839,2</u>
16.	Edouard VALVEKENS	Ka 6	12/05/2008	EBTN	VV 140.9	<u>671</u>
17.	Bart HUYGEN	ASW 19	10/05/2008	EBTN	OP 123.4	<u>617</u>
18.	Rudi COOMANS	ASW 15	10/05/2008	EBTN	OP 106.8	<u>544,9</u>
19.	Koen BIESMANS	Mistral C	12/05/2008	EBTN	DU 320	<u>333,3</u>
20.	Johan VANHOYLAND	Ka 6	12/05/2008	EBTN	DU 261	<u>310,7</u>
21.	Koen BIESMANS	Mistral C	11/05/2008	EBTN	DU 221	<u>230,2</u>
22.	Edouard VALVEKENS	Ka 6	10/05/2008	EBTN	DU 191	<u>227,4</u>
23.	Mattijs CUPPENS	ASW 19	11/05/2008	EBTN	VV 54.1	<u>216,4</u>
24.	Jan WAUMANS	LS1-0/C/D	10/05/2008	EBTN	HW 816	<u>166,5</u>
25.	Yven MAUROO	Astir CS Jeans	10/05/2008	EBTN	HW 641	<u>136,4</u>



300 km op de Driedaagse...

Zaterdag 10 mei, nog voor 9u stond ik al klaar op EBTN met het idee dat er toch al iemand aanwezig zou zijn. Helaas... waar is die tijd dat op dit uur de bakken al buiten stonden? :-). Niet zo veel later arriveerden toch enkele leden en konden de zwevers worden buiten gezet. Volgens de meteo zou het die dag niet al te slecht weer worden en dus besloten enkelen om een vluchtje naar het noorden te maken. Ik sloot me daarbij aan en maakte de Astir verder klaar. Na een kleine maaltijd was ik volledig klaar om in piste te gaan. Ik had me goed voorbereid op een lange vlucht en was klaar voor een zware strijd. Maar het zat me niet echt mee... Na het loskoppelen van de sleper kon ik wel voldoende hoogte winnen, maar halfweg St-Truiden moest ik rechts omkeer maken. Ik hoopte nog boven het aanknopingspunt wat hoogte te winnen, maar dat is niet gelukt en bijgevolg stond ik terug aan de grond. Opnieuw vertrekken was geen optie wanneer ik hoorde dat de anderen laag hingen. En inderdaad, Jan lag in Brustem en Rudy in Arendonk buiten. Dus ben ik samen met Christianne vertrokken richting Turnhout om Rudy op te halen.

Zondag 11 mei. De meteo was beter dan de dag voordien. Het plan was dus dezelfde proef te vliegen en wel degelijk in St-Truiden te geraken. Ik had me zoals gewoonlijk weer goed geïnstalleerd in de Astir voor een lange vlucht. Na vertrek geraak ik vlotjes omhoog. Ik besluit om richting St-Truiden te vliegen. En ja, weer van dat! Halverwege kon ik terug draaien en wat later stond ik op de grond. Ik ben onmiddellijk terug in piste gegaan maar nu, derde keer goeie keer. Samen met Jan ben ik er dan toch geraakt en kon zo de achterstand wat inhalen. Voorbij Hasselt ging het vanzelf, de ene bel na de andere en ik had dus ook geen problemen tijdens

de rest van de vlucht. Het was geweldig om een keertje zo ver in 'golf 2 noord' geweest te zijn. Voordien had ik enkel tot Zwartberg gevlogen.

Maandag 12 mei. De voorspellingen waren nog beter! Eerst dachten we een 300 te vliegen naar het noorden, maar Theo wees ons erop dat ze veel betere verwachtingen hadden in het zuiden. Met het deskundig advies van Jelle hebben we dus een 300 km uitgeschreven richting zuiden, namelijk naar Sédan, Montmédy en terug. Dit was voor mij zo goed als onbekend terrein. Het verste ooit was Courrière, amper de Maas over. Ik keek er enorm naar uit om deze keer in Golf 5 te vliegen en zorgde er voor om bij de eersten te kunnen vertrekken. In het begin heb ik samen met Theo en Sebastien gevlogen tot Eghezee en dan voor de rest was het op mijn eentje. Het ging zeer vlot, pompen van 3m/s tot 2600m. En wat een mooi uitzicht was dat, daar heb ik van genoten! En op die hoogte was ook duidelijk te zien hoeveel bos er voor mij lag. Dus heb ik een route gekozen waar hier en daar wat velden te bespeuren waren. Eens het bos voorbij, zag ik in de verte Sédan. Van het moment dat ik in de buurt was moest ik direct denken aan een stad in Tsjechië. Tabor lijkt er namelijk sprekend op, dat is ook zo een stad met een klein meertje waar groenblauw water door vloeit. Ik was tevreden dat er toch al één keerpunt gerond was en dus hop naar het volgende! Dit ging wat moeilijker, er was namelijk wind op kop. Achteraf gezien had ik een betere weg kunnen kiezen. Naarmate ik Montmédy naderde, was er geen wolkje meer te bespeuren. Zo lang mogelijk probeerde ik de wolken te volgen tot dit niet meer ging. Ik vloog richting tweede keerpunt en onderweg voelde ik wat nattigheid, geen thermiek meer tegengekomen. Ik heb het keerpunt gerond en vloog

terug over Florenville. Mijn hoogte nam steeds verder af. Nu ga ik prijs hebben, dacht ik, en had alvast enkele velden uitgekozen. Wat verderop, ten noorden van Chiny, zag ik bos met enkele bruine velden in. Yes! Dit is een goede kans om terug hoogte te winnen en wat korter bij EBTN te geraken. Ik vloog boven de velden met wind in de rug en niet veel later ging de naald van de vario tot plus drie. Oef zeg! Een stevige, maar wel turbulente pomp was mijn redding. Zo ben ik dan moeiteloos tot aan de Maas geraakt, waar ik mijn voorlaatste pomp heb genomen. Dat laatste stukje was nog wel even spannend. Ik kwam niets meer tegen en zag nog hoe ver het vliegveld lag. Het leek heel nipt te worden. Maar voor het kasteel van Opheylissem, heb ik nog een klein pompje gevonden en heb ik toch met genoeg reserve mijn proef afgerond. Dat was een opluchting! Ik was zeer tevreden over mijn vlucht en zo mogen er nog meer volgen. Gelukkig hebben we geen zwembad zoals in Le Louroux en is het met een emmertje water over mij gebleven...

Yven Mauroo



Yven na zijn 300km vlucht, met natte broek...

Uitslag Kaiserwedstrijd 2008

Ook dit jaar namen enkele leden deel aan de Kaiserwedstrijd in Zwartberg, met de YDN. Op zaterdag vlogen Bart Huygen en Jelle Vandebeek, maar niemand haalde de voorgeschreven minimumafstand van 60 km om de proef geldig te laten verklaren. Zaterdagavond werd er duchtig gefeest, zodat Pieter Leyssens en Jörgen Nuyts er zondagochtend zeer fris bijstonden om toch nog een (gedeelde) derde plaats in het klassement te halen...



Nr	Toestel	Imm	Piloot 1	Piloot 2	Afstand	Punten
1	Ka 8	PH372	Rutger van den Berg		66,1	1000
2	Ka 7	OO-ZET	Patrick Govers	Rik Jennen	36,1	560,5
3	ASK 13	OO-YDN	Pieter Leyssens	Jörgen Nuyts	33,7	509,8
3	Ka 8	OO-ZIJ	Luc Stultjens		33,7	509,8
4	Ka 7	D-8274	Kevin Mooi	Mark Wijtvliet	17	264
5	Ka 7	OO-ZYF	Geert Callewaert	Jan Gillegot	11,3	175,5
6	Ka 8	OO-ZAU	Christiaan Bielen		10,9	164,9
7	ASK 13	OO-YJJ	Dirk Jacques	Jan Hoogsteys	10,5	158,9
8	ASK 13	OO-ZBB	Bert Craege	Pieter Roelandt	9,1	137,7
9	ASK13	OO-ZKP	Jean Vangaal	Ritchie Rednag	8,1	122,5
10	Ka 7	OO-ZXJ	Frank Sangeleer	Davy Leppens	7,5	116,5
11	Ka 8	OO-ZCK	Stijn van den Boer		7,1	107,4

Buitenlandingen 2008

Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	afstand
15/04	Luc Vandebeek	Aurabelle(Fr)	Silent	OO-E91	5*
01/05	Andre Ruymen	Goetsenhoven(voor RWY 24)	Mini Nimbus	OO-ZMS	100 meter
10/05	Bart Huygen	Vrigne-aux-Bois(Fr)	ASW 19	OO-YDV	115,5
10/05	Yves Ruymen	Tenneville	Discus 2b	OO-YMR	13,8**
12/05	Edouard Valvekens	Loyers	Ka 6br	OO-ZYE	35

* vanuit Vinon (Fr) ** vanuit EBSH

Halve buitenlandingen (landingen op een ander vliegveld)

10/05	Jan Waumans	EBST	LS 1c	OO-YDD	16,5
11/05	Yves Ruymen	Bertrix	Discus 2b	OO-YMR	21**
11/05	Theo Stockmans	Mailen	Ventus 2cx	OO-YTS	45,4
14/05	Yves Ruymen	Hinterweiler(D)	Discus 2b	OO-YMR	99**
31/05	Bart Huygen & Jelle Vandebeek	Leopoldsburg	Ka 13	OO-YDN	20,3*
01/06	Jörgen Nuyts & Pieter Leyssens	EBST	Ka 13	OO-YDN	33,5*

* vanuit EBZW ** vanuit EBSH

Toogpraat...

... of toch maar niet. Maar hoe zit het nu eigenlijk met de 'bar', sinds het barteam in december het beheer van het clublokaal heeft overgenomen?

Over het algemeen gesproken gaat het goed. Het clublokaal werd in een nieuw kleedje gestoken, er werd een oven en een echte koffiemachine aangekocht, en de koelkast onder de toog werd vervangen door een iets groter exemplaar nadat de vorige er na 20 jaar dienst de brui aan gegeven had.

Ook de sfeer in het clublokaal, die volgens sommigen zoek was geraakt, lijkt nu weer veel beter. Het is nu opnieuw een écht clublokaal waar elk clublid zich kan thuisvoelen.

Niet onbelangrijk, en eigenlijk ook de reden van de oprichting van het barteam, is het financiële aspect. De helft opbrengst van de bar vloeit nu terug naar de club. Een mooi extraatje waarmee we bijvoorbeeld de isolatie van de werkhuizen en een deel van de bodemsanering en het tankplat-

form kunnen bekostigen. De andere helft gaat naar de mensen die de bar openhouden.

Het barteam bestaat momenteel uit een 10-tal personen. Zij worden bijgestaan door nog een 10-tal vrijwilligers uit zowel zweef- als motorsectie.

Graag zouden wij zowel het barteam als de groep vrijwilligers willen uitbreiden, om zo het werk voor iedereen wat te verlichten.

Als barteamlid ben je verantwoordelijk voor het openen en sluiten van het clublokaal, de kas, de verkoop en de administratie (kasbladen, stock, ...) op de dagen waarop je van dienst bent. Je dient dus aanwezig te zijn van 9u 's ochtends tot sluitingstijd. Evenwel zullen we vanaf 1 juli een nieuw systeem invoeren, waarbij je 'halve' dagen kan werken (9u-15u en 15u tot sluiting) zodat je eventueel wel nog eens een korte vlucht kan maken die dag.

Als vrijwilliger help je in het clublokaal met het bedienen van

de leden. Je hoeft er niet van 9u 's morgens te zijn. Als je tegen 12u aanwezig bent is dat voldoende, maar het mag natuurlijk altijd vroeger. Je hoeft ook niet tot sluiting te blijven. Van zodra 'de grote hoop' naar huis is, kan je beschikken.

Je doet dit natuurlijk niet voor niks: per (volledige) dag dat je van dienst bent, betaalt de club je minimum 15 EUR uit. Op het einde van het jaar kan dit bedrag nog aangevuld worden, alnaargelang de winst die gemaakt werd. Dit bedrag is belastingvrij, tot een maximum van 29,05 EUR per dag en 1161,82 EUR per jaar (bedragen voor 2008).

Hou er wel rekening mee dat bardienst niet telt als winterwerk!

Wil je zelf ook bij het barteam komen, of een paar dagen per jaar helpen als vrijwilliger? Heb je voorstellen voor activiteiten (vooral tijdens de wintermaanden)? Stuur gerust een mailtje naar barteam@dewouw.net.

Mattijs Cuppens



Opendeurdagen 30 & 31 augustus 2008

Na het succes van onze open-deurdag in september vorig jaar, zijn we vol goeie moed begonnen aan de organisatie van de volgende opendeurdagen.

Dit jaar hebben we gekozen om deze eind augustus te laten doorgaan, zodat we zowel zaterdag als zondag kunnen vliegen. Vanaf september zullen de luchtkadetten immers op zaterdag weer vliegen.

De opzet is min of meer identiek als vorig jaar: er is natuurlijk de mogelijkheid om een initiatievlucht zweefvliegen, motorvliegen of helikopter te maken. Er komen modelbouwtoestellen en

parapentes, 's avonds zullen er een aantal luchtballons opstijgen, en nieuw dit jaar is de deelname van de Flight Simulator Club Belgium, die met een aantal vluchtsimulatoren aanwezig zullen zijn.

Voor de static show zijn we nog wat aan het rondvragen, maar ondertussen is het wel al zeker dat we dit jaar geen Marchetti of Agusta kunnen krijgen.

Voor de kinderen voorzien we opnieuw een springkasteel en schminkstand, maar ook een eendjesviskraam en een knutselhoekje.

En natuurlijk zijn er ook de verplichte hamburgers, dit jaar normaal gezien ook met frieten, en als het enigszins warm weer is, frisco's.

Dit alles is natuurlijk enkel mogelijk met de financiële steun van sponsors, en dankzij enkele ijverige clubleden, hebben we er een 10-tal bijeen kunnen sprokkelen.

Net zoals vorig zal er in de week voor de opendeurdagen een advertentie lopen op de dag-tv van ROB, en krijgen we een halve pagina in de Passe-Partout edities Leuven en Tienen. Er zullen in de loop van de maand juli ook affiches in de club liggen. Iedereen is vrij er daar een aantal van mee te nemen om op te hangen op zichtbare plaatsen (thuis voor de venster, op het werk, bij uw bakker of slagerij, ...)

Er zullen ook 22.000 broodzaken gedrukt worden met reclame, die we zullen verspreiden bij een 60-tal bakkers uit de buurt.

Natuurlijk rekenen we voor het welslagen van deze opendeurdagen op de steun van al onze leden. Er werd een lijst opgesteld met de verschillende taken die tijdens het opendeurweekend ingevuld moeten worden. Er zijn al veel leden die zich ingeschreven hebben, maar er blijven nog een 15-tal functies in te vullen op beide dagen.

Ook de dagen voor en na de opendeurdagen zal ik wat helpers nodig hebben voor het opzetten en afbreken van de tenten.

Voor diegenen die zich nog niet ingeschreven hebben op de takenlijst: stel uw kandidatuur nu! Stuur een mailtje naar mattijs@dewouw.net...

Mattijs Cuppens

Doorlopend initiatievluchten zweefvliegen, motorvliegen en helikopter • Modelbouwvliegtuigen, static show, demonstraties, verkoop • Parapente en paramotor • Opstijgen van luchtballonnen • Gratis kinderanimatie: springkasteel, schminken • Ultralight • Flight Simulators • Static show: zweefstoel, Marchetti, Agusta, gyrocopter

Vlieg er in!

ZAT-ZON 30-31 AUG
GRATIS TOEGANG
11.00 - 18.00



OPENDEURDAGEN  **KONINKLIJKE Vliegclub DE WOUW TIENEN**
www.dewouw.net Vliegveld Goetsenhoven (Tienen) Hannuitssteenweg 350

Schenking aan 't Prieeltje in 2001

Naar aanleiding van ons 75 jarig bestaan, organiseerde onze club op 11 november 2001 een galaconcert met de Koninklijke muziekkapel van de Luchtmacht. Een gedeelte van de opbrengst (60.000 BEF) werd geschonken aan 't Prieeltje. Een dagcentrum voor gehandicapte kinderen gesitueerd in Hakendover.

Waaraan dit geld werd besteedt, vinden jullie, gedetailleerd, hierna in een schrijven van 't Prieeltje.

Jaarlijks, begin september, organiseert dit dagcentrum een gezellig samenzijn met een tombola. De directrice zou het een mooi gebaar vinden om enkele initiatievluchten (motor of zweven) als tombolaprijs te kunnen schenken. Geïnteresseerde leden kunnen steeds met mij contact opnemen.



Theo Stockmans

Bedrag schenking : 1.487,36 euro (= 60.000 fr.)

Gestort op : 28/12/2001

<u>DATUM</u>	<u>AANKOOP / ACTIVITEIT</u>	<u>BEDRAG</u>
15/02/2002	knutselmateriaal	204,27 euro
15/02/2002	knutselmateriaal	32,74 euro
27/03/2002	Stacker + magmadoodlebord	38,34 euro
15/04/2002	CDROM Robbie konijn	24,76 euro
19/04/2002	Ergonomische stoelen	559,02 euro
02/05/2002	laminator	146,72 euro
02/05/2002	Gedeelte inrichting Ons Huisje	152,97 euro
27/06/2002	communicatiebord	21,84 euro
12/07/2002	Opstapje paardrijden	18,96 euro
02/08/2002	Fotolijsten + beren	21,00 euro
09/08/2002	hangmat	99,01 euro
22/08/2002	huifkartocht	20,00 euro
27/08/2002	Wimbledon : playbackshow	18,00 euro
30/08/2002	haarspeldjes	8,86 euro
01/10/2002	UFOlamp	8,98 euro
03/10/2002	klok	3,19 euro
30/10/2002	Zitkussen + beertjes	71,00 euro
21/11/2002	handpoppen	27,52 euro
18/04/2003	Boek aromatherapie	7,17 euro
TOTAAL		1.484,35 euro

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
 André Ruymen
 Johan Vanhoyland
 Yven Mauroo
 Jan Hendrickx

Foto's

Mattijs Cuppens
 Jelle Vandebecck
 Theo Stockmans
 Zweven.be

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 binnebrengen op diskette of doorsturen via internet (email: mattijs@dewouw.net).

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

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

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

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



Cumulus

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3178067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 14 Nummer 2
Van april tot juni 2008**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden