



België - Belgique
P.B.
3200 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

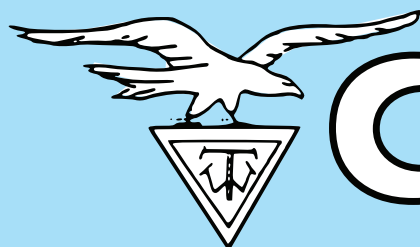
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden

**Driemaandelijke uitgave**  
**Jaargang 19 nummer 3**  
**Van juli tot september 2013**





# Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

---



---

**Driemaandelijke uitgave  
Jaargang 19 nummer 3  
Van juli tot september 2013**

Verantwoordelijke uitgever:  
Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:  
3320 Hoegaarden



# Pilot for a day op 31/08



Jörgen geeft uitleg aan een pilot-for-a-day.

## “Zomerwerk”



Ook tijdens de zomer wordt er hard gewerkt door de clubleden. Begin juli werden de putten aan de ingang naar het clublokaal hersteld.

## In dit nummer

Activiteitenkalender .....	2
500km vanuit EBTN .....	3
Milieu.....	4
Eerste vlucht tot eerste solo ....	5
Sportcommissie 25 juni 2013.5	
Prestaties .....	5
Zweefvakantie Bayreuth.....	6
Onbemande vliegtuigen .....	7
Twee weken zweefvliegkamp	8
Zweefvliegen zit in de lift! .....	10
Beker Gerard De Praetere .....	11
Buitenlanding Ramillies .....	12
Vliegveld .....	13
Twee jaar “De Wouw” .....	14
Buitenlandingen in 2013.....	14
Doellandingswedstrijd .....	15
Artikels voor Cumulus .....	16
Colofon .....	16

## Foto cover

De 2 solisten van 7 juli: Laura Lenaerts en Ann Vanwittenbergh

## Woordje van de redactie

Het echte zweefvliegseizoen deint of vliegt stilaan uit. Het werd geen superjaar, maar klagen moeten we zeker niet. En bij het schrijven van dit woordje vliegen een aantal leden nog rond in het Duitse Trarbach, aan de Moezel.

Maar zelfs in de herfst- of wintermaanden kunnen er mooie zweefdagen komen. En het doet altijd eens deugd om hiervan te proeven. En op gebied van vliegveiligheid kan het nooit kwaad.

De laatste maanden kon onze sectie weer eens terugblikken op een meer dan geslaagd vliegekamp en een “be a pilot for a day”. Natuurlijk stond het mooie weder weer eens aan onze zijde. Zowel voor de deelnemers, maar eveneens voor onze deelnemende clubleden is het telkens een plezier aan zulke activiteiten deel te nemen. Tezamen met de theoretische lessen vormen zij een werkelijke kweekbodem voor nieuwe leden.

En in de herfsteditie van ons tijdschrift heb ik het traditiegetrouw over ons (verplicht) winterwerk. En ik gebruik niet graag het woord “verplicht”. Ieder clublid zou het moeten ervaren als iets normaal. Zonder zich eigenlijk de vraag te stellen: heb ik reeds mijn 25 uren? Zich dikwijls de vraag stellen: wat kan ik allemaal voor mijn club doen, en zeker niet het omgekeerde. Het is toch altijd plezierig dat je kunt mee genieten of dat er een stukje van jou zit in het welslagen van sommige activiteiten.

Tot ergens in de club,

**Theo Stockmans**

## Activiteitenkalender

- › **Zo 27 oktober:** start theoretische lessen (zie website)
- › **Za 16 november:** Hal-loweentocht
- › **Wo 25 december 2013 – Wo 01 januari 2014:** Kerstkamp

**1 artikel in  
Cumulus  
=  
2 uren  
winterwerk**

---

**Artikels voor  
volgende Cumulus:  
1 december 2013**

# 500km Opgegeven Proef

Zaterdag 4 mei. Een blik op de RASP. Zondag zou wel eens goed kunnen worden... Fons gebeld. Die zal zich standby houden op zondag als ophaalploeg. Een ongekende luxe als zweefvlieger. Zaterdagavond meteo wat grondiger bestudeerd, dat zou wel eens weer voor een 500km kunnen worden... Ik besluit een 500km OP (opgegeven proef) voor te bereiden naar het oosten de Eifel in.

Zondagmorgen 5 mei. RASP geeft nog steeds goed. Alleen zou het naar het zuiden iets beter zijn dan naar het oosten. Ik besluit voor een 500km proef naar het zuiden te gaan : Goetsenhoven – Verdun – Maillen – Bouillon – Goetsenhoven (501 km).

Eens op de vliegclub blijf ik niet alleen te zijn die een goede dag verwacht. Yves staat al vertrekkensklaar met de Nimbus en zal proberen een 1000km te doen. Theo en Sebastien zijn ook al aan het monteren. Wat later arriveert ook André. Tijdens de briefing blijkt dat de verschillende meteo sites mekaar wat tegenspreken. Ik ben altijd goed geweest met RASP, dus blijf bij mijn besluit. De rest overweegt naar het noorden te vliegen.

Ik had berekend dat er een vliegbaar window zou zijn van ongeveer 8 uren (van 11u tot 19u). Het plafond zou tot het begin van de namiddag laag blijven. Daardoor zou het moeilijk zijn hoge gemiddelde snelheden te halen. Ik bereken dat ik een gemiddelde snelheid van 63km/u moet halen om tijdig rond te geraken. Niet ondoenbaar met deze plafonds. Ben ooit nog eens van Goetsenhoven naar Sedan en terug gevlogen met een plafond nooit hoger dan 1400m AMSL.

Ik stel volgende plannetje op : Goetsenhoven vertrek 11u – Verdun (185km) 13u40 – Maillen (325km) 15u40 – Bouillon (391km) 16u35 - Goetsenhoven (501km) 18u10.

Om 11u21 ga ik de lucht in. Iets later dan gepland, maar nog steeds binnen mijn window. Het plafond is nauwelijks 1000m AMSL. Ik bekijk het postief, het kan alleen maar verbeteren. Startlijn genomen en snel op weg. Ik steek op 1200m AMSL de Maas over naar het zuiden richting Frankrijk. Het is niet simpel vliegen. Ik merk dat ik niet de gewenste gemiddelde snelheden haal. Vanaf de Belgisch-Franse grens probeer ik de snelheid wat op te drijven. Dat wordt me bijna fataal. Kom tussen de grens en Verdun op 350m grond te zitten... Niet paniker, heb ooit lager gezeten en toch nog weggeraakt. Had een mooi veld gekozen, al een deel van mijn water gelost, maar aan de rand van een bos mooi in de zon vind ik de reddende bel. En wat voor eentje, bij momenten meer dan 4m geïntegreerd ! Nu op naar Verdun. Plots zie ik een bekend silouet van een Ventus onder mij. Theo zou toch naar het noorden vliegen??? En meestal hang ik onder hem en niet omgekeerd... Ik roep hem op via de radio en effectief, het is de TS! Da's straf! Hij is me stiekem nagevlogen.

Ik rond Verdun om 14u36, gemiddelde snelheid 1ste been 60,4 km/u. Mmm, ik moet sneller vliegen. Op naar Maillen, 140 km verder. Dat gaat al een stukje beter. Plafond is gestegen, bellen worden beter, maar dichterbij Maillen worden de blauwe gaten ook steeds groter. Ik rond Maillen om 16u30. Gemiddelde snelheid 2de been 74,7 km/u. Ik

heb nog 175km te gaan. Wat zal ik doen. Ik zie vanaf Ciney richting Bouillon mooie cumuli. Als ik die kan halen zit het er misschien nog in, maar ik geloof er niet heel echt meer in. We zien wel waar we stranden... Het kost wat moeite maar ik geraak toch bij de cumuli. Theo hangt daar ook te draaien maar een pak hoger. Hij is bovendien al in Bouillon geweest. Toch geeft me dat moed. Als hij nog zo hoog geraakt op dit uur van de middag, moet mij dat ook lukken. En het lukt. Net voor Bouillon kan ik klimmen tot 1950m AMSL. Ik rond Bouillon om 17u37. Gemiddelde snelheid 3de been amper 57,8 km/u. Nog 110 km te vliegen tot Goetsenhoven Mmm... zal krap worden. Ik moet nu echt snelheid maken en niet teveel meer spiraleren. Ik hoor over de radio dat de mensen die terugkomen van het noorden heel veel problemen hebben. Ook voor Yves pakte het minder goed uit in het oosten. Het was geen 1000km weer. Na Bouillon zakte mijn hoogte gestaag. Het was immers ook al 18u geweest. Voorbij Ciney moest ik het blauw in naar de Maas. Tot voorbij de Maas zou ik alleszins geraken. Daar zijn er mooie velden. Nu riep Theo me wat vaker op om mijn positie en hoogte te kennen. Meestal een teken dat hij eraan twijfelt dat ik het zal halen... Op finesse max vliegen met het mes tussen de tanden richting Maas en hopen onderweg tot nog dat klein beetje oh zo noodzakelijke stijgen tegen te komen in het blauw. Vlak voor de Maas is er nog een steengroeve met een meertje midden erin. Deze ligt nog mooi in de zon. Voorgaande vluchten hebben me geleerd dat deze groeve 's avonds laat nog wat geeft. Echter ben ik er nooit zo laat geweest. Ik ben inmiddels gezakt tot 850m AMSL

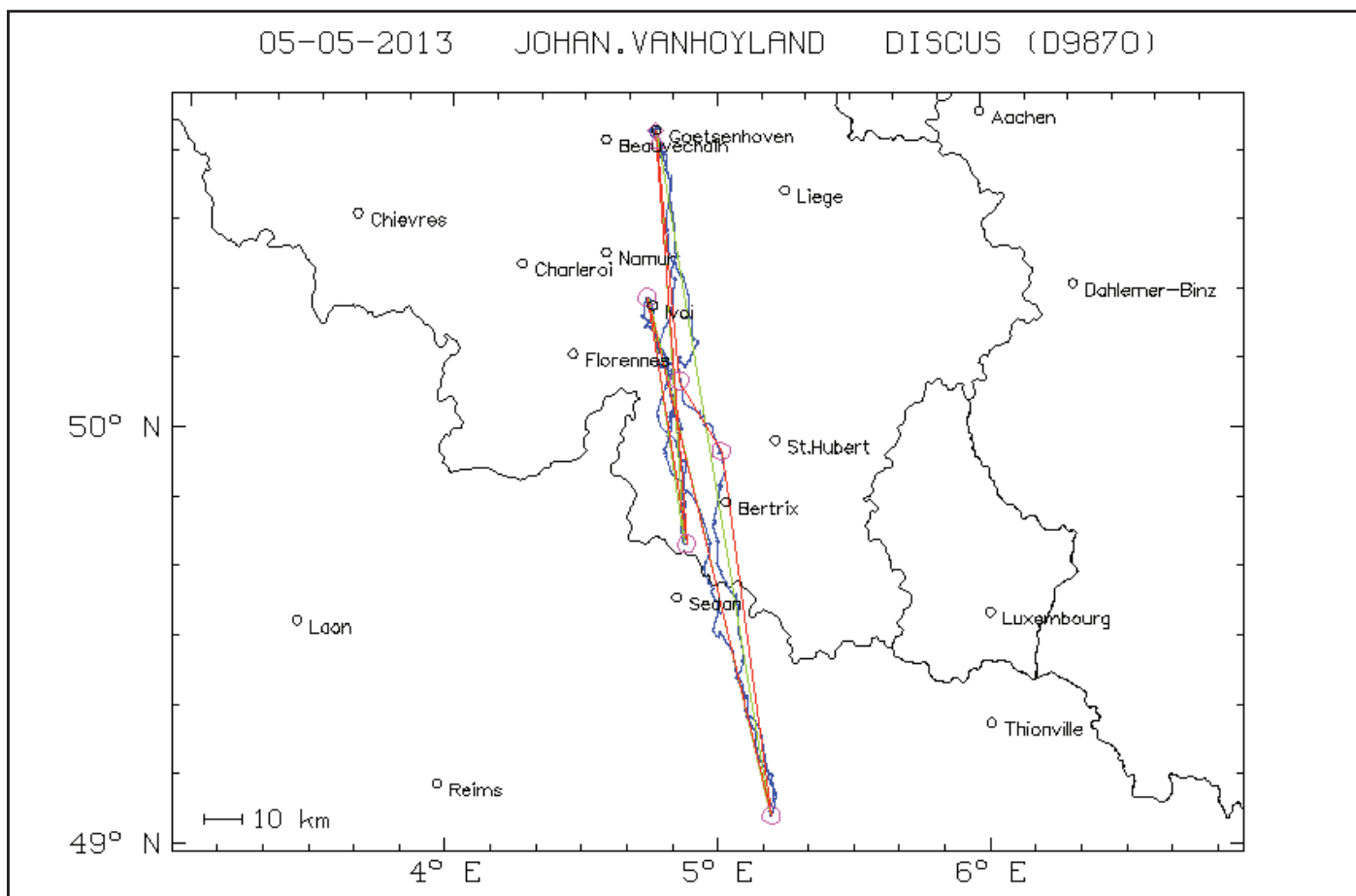
(500m GND). Ik waag het erop. Ik heb geen andere keuze. Het is dit of anders buiten landen aan de andere kant van de Maas. Ik voel wat duwen, eerst twijfelend een half metertje, ik centreer me wat beter en haal zo zelfs een volle meter stijgen. Ik durf nauwelijks nog mijn stick te bewegen en hou mijn bak zo in de bel. Wordt dit de reddende thuisbrenger...? Ja hoor! Ik kan hem erin houden tot 1400m AMSL. Dit moet zonder al te erg zakken onder-

weg voldoende zijn om Goetsenhoven te halen. Wat rest is een triomftocht voor mezelf tot Goetsenhoven. Ga om 18u58 door de finish in Goetsenhoven na een vlucht van 7u25. Gemiddelde snelheid laatste been 81,5 km/u! Gemiddelde snelheid over de hele vlucht 67,5 km/u. Mijn berekeningen vooraf waren nog zo slecht niet. What a feeling!!! Heb het vorig jaar ook een paar keer geprobeerd, maar telkens mijn proef vervroegd moeten afbreken door ongun-

stig evoluerende weersomstandigheden tijdens de vlucht. Des te groter is de kick nu !

En nu op naar de grens van de 600 km vanuit Goetsenhoven...? Sure we can!

**Johan Vanhoyland**



## Milieu

Het is ditmaal geen lange epistel.

In de vorige Cumulus hoopte ik dat de elektriciteitswerken in de verschillende loodsen in de maand september van start zouden gaan. Tenzij er nog een mirakel gebeurt, zal dit niet gebeuren. En toch is het een werk dat zal moeten gebeuren. De kosten van deze werken mogen zeker tussen 10.000 en 15.000 € geraamd worden. Dit bedrag zal 50/50 verdeeld worden tussen de twee secties.

In de Raad van Bestuur van onze club zal dit item zeker weer aan bod komen. Dit tot er een oplossing gevonden wordt.

Wordt vervolgd.

**Theo Stockmans**

## Van eerste vlucht tot eerste solo

Sinds kort ben ik solo gelaten door Sébastien op ASK 13, en of ik nu wilde of niet daar hoort traditiegetrouw een artikel bij. In dit artikel lees je over de belangrijkste gebeurtenissen tijdens mijn zweefvliegopleiding.

Ik ben in de club terecht gekomen via een zomerkamp. Mijn ouders hadden namelijk een artikel gelezen in de krant en schreven me in. Dit gebeurde zonder dat ik er ook maar iets van af wist, en ze vertelden het pas vlak voordat ik naar de dokter moest voor een medisch attest. Op 4 juli 2011 ging het zomerkamp van start, voorheen had ik nog nooit gezweefd, ik had zelfs nog nooit een zweefvliegtuig in het echt gezien. Ik had geen idee van wat ik moest verwachten, het enige wat ik kon doen was vertrouwen op de instructeur die ik nog maar enkele uren kende.

Al na die eerste vlucht was ik helemaal in de ban van het zweefvliegen. In tegenstelling tot de volgende jaren waren er niet zoveel deelnemers, we waren slechts met zes:

Dimitri De Beukelaer, Mathias Hvalica, Liesbeth Verheyen, Stefan Nezic, Julie Vanhoyland en mezelf. Tussen de regenbuien en de vluchten door werd er

veel gelachen - af en toe werd er ook wat geslapen - en een hele hoop Cumulussen van de afgelopen zestien jaar - die ik meermaals tevergeefs chronologisch heb gerangschikt - werden vanonder het stof gehaald. Tijdens dit zweefkamp brachten we een bezoek aan het luchtvaart- en legermuseum in het jubelpark en aan de C-130's in Melsbroek.

In 2012 nam ik opnieuw deel aan het zomerkamp, dit keer waren er vijftien deelnemers. Omwille van het hoge aantal leerlingen werd er dan ook op SF-34 gelest. Quentin Kint ging tijdens het kamp na slechts dertien vluchten solo. We bezochten tijdens dit kamp de controletoren in Zaventem.

Op 7 juli 2013 werd ik door Sébastien solo gelaten, het was al later op de avond en ik vertrok vlak na Ann die net haar eerste solo's op ASK 13 had gevlogen. Het waren twee vluchten zonder thermiek, maar des te beter kon ik me concentreren op de sleep, het circuit en de landing.

In dit artikel wil ik dan ook iedereen bedanken die me geholpen heeft zover te geraken.

**Laura Lenaerts**



Op bezoek in het luchtvaartmuseum

## Sportcommissie 25 juni 2013

### VERGUNNINGEN

INSTRUCTEUR

Koen Pierlet

### BREVETTEN

1000M HOOGTEWINST

Maarten Coudenys

Julie Van Hoyland

Vincent Verbiest

50KM AFSTANDSVLUCHT

Senne Vandenputte

“D” BREVET

Senne Vandenputte

300KM AFSTANDSVLUCHT

Mattijs Cuppens

300KM DOELVLUCHT

Mattijs Cuppens

Zij die hun naam niet terugvinden, verwittigen mij.

**Theo Stockmans**

## Prestaties

### GINGEN SOLO OP:

- › 30 juni: Dries Holsbeekx
- › 05 juli: Stefan Nezic
- › 07 juli: Ann Vanwittenbergh & Laura Lenaerts
- › 11 juli: Yentl Saerens

Behaalde haar Franse zweefvliegvergunning:

Julie Vanhoyland

Zij die hun naam niet terugvinden, mij verwittigen.

**Theo Stockmans**

# Zweefvakantie Bayreuth

Reeds verscheidene jaren gaan piloten van onze club vrijere luchten opzoeken in het buitenland. Zo werden ook begin dit jaar enkele losse afspraken gemaakt om in Bayreuth te gaan zweven.

Met dat vooruitzicht werden mijn vakantieweken reeds vroeg vastgelegd. Een antwoord per e-mail van Herr Sebastian Baier bevestigde dat de TST-14 M Bonus er welkom zou zijn. De solo woensdag rit over de Duitse autosnelwegen was lang en vermoeiend. Dertig kilometer voor bestemming werd ik ingehaald door Geert. Gelukkig, want op zeker moment was mijn GPS de weg kwijt en moest Geert die taak overnemen. Dat komt ervan als ze steeds wegen verplaatsen.

Na het smakelijk diner "On Top" ontvingen we van sleep-pilote Gisela de eerste briefing over de gebruiken in de plaatselijke club en op dito vliegveld. Donderdagmorgen bezochten we de toren voor het vereiste nazicht van vliegtuigpapieren en vergunningen.

Het weer was niet veel soeps en de club vloog niet. Dat gaf mij de gelegenheid om de Bonus samen met Geert eens te proberen. Door de stevige 90° crosswind moest ik de eerste start afbreken omwille van het windhaaneffect. Ook de tweede start bracht me vervaarlijk dicht bij de pisteverlichting. Les geleerd: de volgende dagen zouden we best voor een tiploper zorgen. Dimitri vertelde me later dat er in zijn Nederlandse opleidingsclub, in tegenstelling tot algemene instructies, gestart werd met de vleugel hoog in de zijwind. Het haakeffect van de rolroeren helpt het toestel rechtuit te gaan. Maar dat heb ik niet meer durven

proberen. (Wegens de pisteverlichting) Niettegenstaande de onzekere atmosfeer hebben we die dag toch een uurtje kunnen thermieken. Voor de landing was ik gewaarschuwd voor daalwinden voor de piste. Die verliep ondanks mijn hoge final vlekkeloos "auf Asphalt". Ja, alle communicatie met de toren is in het Duits en dat vereist de eerste dagen zeker de nodige concentratie.

De dag erna liet het weer ons volledig in de steek. Alleen mijn motor hield me tijdens de zoektocht naar thermiek een uurtje boven. Later bleek dat iedereen erdoor gevallen was. Niet getreurd. Het is vakantie en alles kan en niets moet. Bovendien is het eten in het Flugplatzrestaurant meer dan uitstekend en het bier goedkoop.

Zaterdagmorgen hebben we met vereende krachten de Ka7 van Pieter en Dimitri gemontereerd. De Ka7 vloog die dag niet maar Dimitri zou met de TST-14 M meevliegen. Het stilleggen van de motor gebeurde naar gewoonte in een thermiekelbel en vandaar zijn we het

Fichtelgebirge gaan verkennen. Deze hoge heuvelgroep wordt gekroond met enkele goed herkenbare merkpunten zoals een telecommunicatiemast en een betonnen paddestoel. Zonder moeite maakten we drie uren vol. Dimitri was vol enthousiasme. Het was blijkbaar de eerste keer dat hij zolang en zover zonder motor gezweefd had. Asphalt werd me geweigerd wegens te druk motorverkeer, op "Sierra eins" werd gelierd en Sierra zwei was gesloten dus hebben we de "Sierra drei" maar genomen. Omwille van het lange natte voorjaar was de grasbaan niet in de beste staat, veel bultiger dan het asfalt.

Maar allee, mijn ULMmeke kon er tegen.

Zondag vertrokken we in groep. Ik alleen met mijn toestel, Michael en Geert met de Duo Discus, Pieter en Dimitri met de Ka7. Ik was eerst weg en nadat ik mij met inklappende motor in een zwakke bel geparkeerd had hield ik het vliegveld in de gaten. Niet lang na hun vertrek hoorde en zag ik de Duo landen. Ook de Ka7 viel er even later



Cockpit van de TST 14M met XCSOAR

door. Het wachten moe ben ik dan maar eens wat vliegvelden noordoost van Bayreuth gaan opzoeken. Die liggen zo dicht bij elkaar dat ge eigenlijk altijd lokaal van een vliegveld zijt. Soms zijn ze wel moeilijk te herkennen als ze alleen een grasplaat hebben. Ondanks mijn nieuwe “speeltje”, een mini tablet met XCSOAR, hield ik toch het Fichtelgebirge met zijn herkenningspunten continu in de gaten. Zoals alle dagen was het druk in de lucht. Veel collega’s zweefpiloten, waaronder toch nog enkele zonder FLARM. Ook die dag heb ik meer dan drie uren gevlogen. ‘s Avonds dook er een onverwacht probleem op. Na de demontage merkte ik dat de hoofdbatterij van de Bonus erg zwakjes was. Normaal eigenlijk na meer dan acht uren vliegen plus verscheidene motorstarts. Eén nacht opladen bleek zelfs niet voldoende. De batterij moest gedemonteerd worden, water bijgevuld (dank

U Pieter) en terdege bijgeladen. Dat gaf me dinsdag dan wel de mogelijkheid om als passagier met Michael mee te vliegen in de Duo. Daarmee hebben we de volledige toer van de omliggende vliegvelden in een vier-tal uurtjes afgesjeesd. Op deze vlucht heb ik een massa foto’s geschoten en ook enkele geslaagde filmpjes gemaakt.

En woensdag mocht ik van Pieter nog eens met de Ka7 vliegen. Daarin heb ik dertien jaar geleden voor het eerst mijn vleugels uitgeslagen. Vertrek was niet te best. Sleep aan 120 km/u met de trim halfweg. Pas na correctie van de trim ging het beter. En landen in turbulente gietende regen met een toestel waarin ik tien jaar niet gevlogen had was ook al geen goed idee. Vliegen daarentegen doet de Ka7 als de beste. Toch nadat ik besepte dat de vario een vertraging had van ongeveer tien seconden. (De vario van de

Bonus is heel scherp afgesteld) En omdat de wolken een klein overlandje goed gezind waren zijn we Kulmbach gaan bezoeken.

Donderdag bevestigde zijn slechte weerreputatie, maar vrijdag en zaterdag kon ik met mijn vertrouwde Bonus nog enkele geslaagde vluchten maken.

Zoals elke zaterdagavond hield het Luftsportverein nog een kampvuur. Na een paar biertjes toch niet te laat gaan slapen. Zo kon ik zondagmorgen uitgerust en voldaan terug naar huis.

Een ervaring voor herhaling vatbaar.

Foto’s en filmpjes op <https://picasaweb.google.com/jean.hendrickx>

**Jan Hendrickx**

## Onbemande vliegtuigen op EBTN

Van vrijdag 30 augustus tot vrijdag 06 september was onze vliegplein de thuisbasis van het 80 UAV Squadron, behorende tot de Luchtcomponent. UAV staat voor Unmanned Aerial Vehicle of in het Nederlands “Onbemande Luchtvaarttuigen”. Als thuisbasis heeft deze eenheid de militaire luchtmachtbasis van Florennes.

Deze eenheid is uitgerust met “B-Hunter” toestellen. Deze toestellen zijn uitgerust met twee motoren en hebben een trek- en een duwschroef. Ze hebben een spanwijdte van 9 meter en een lengte van 7 meter. Ze hebben een vluchtduur van meer dan tien uur of een reikwijdte van 100 Km, vanaf hun controlestation. Meestal vliegen ze door een op voorhand geprogrammeerde vlucht maar ze kunnen uiteraard ook

manueel gevlogen worden.

De Belgische B-Hunters zijn uitgerust met een camera maar er zijn ook types die bommen kunnen dragen.

Meer inlichtingen kun je vinden op Google.

Deze eenheid zakte af naar ons vliegplein naar aanleiding van 100 jaar Belgische Militaire Luchtvaart. Een festiviteit die op 06 september doorging te Bevekom. Zij waren een onderdeel van het programma.

**Theo Stockmans**



*De B-Hunter in Goetsenhoven*

# Twee weken zweefvliegkamp

Het begon allemaal op maandag 1 juli; we kwamen aan in het clublokaal en we begonnen al direct aan een ontmoetingsspel en leerden elkaar kennen. Daarna begon de eerste kennismaking met het zweefvliegen (voor de meesten toch). We kregen eerst onze vergunningen en de gele opleidingskaarten, dan kregen we een beetje les over het verplaatsen van het vliegtuig. En dan begon de kennismaking met het zweefvliegtuig, we deden uitgebreid de check, controleerden dat alles goed vast zat en goed werkte. We waren nog niet halfweg en er was al iemand van de krant. Dan de vliegers in piste, lunch en nadien begon het echte werk: vliegen. Eerst de werking van de stuurorganen, dan vliegen in rechte lijn en in bocht.

De volgende dag was eigenlijk ongeveer hetzelfde, 's morgens briefing en theorie; in de namiddag vliegen in rechte lijn en in bocht.

Woensdag was een triestige dag. We kwamen aan in de regen en vliegen zat er niet in, dus gingen we maar naar het luchtvaartmuseum in Brussel. We kwamen aan, maar sommigen waren verloren gereden en als iedereen er was gingen we maar naar binnen. Er stonden vooral oude legervliegtuigen maar ook motorvliegtuigen, jets en zelfs een zweefvliegtuig, maar alles was van vroeger. We gingen terug naar de club en het was gestopt met regenen dus er kon gevlogen worden: zo gezegd zo gedaan. Al een deel van de sleep in rechte lijn, bochten en rechte lijn zodat we dat goed kunnen. Donderdag was het weer beter: 's morgens theorie en flightsimulator, in de namiddag werd er gevlogen, weer de sleep, bochten en al eventueel thermiekvliegen en diegenen die dit al goed onder de knie hadden mochten proberen te landen.

De volgende dag verliep ongeveer hetzelfde als de vo-

rige: theorie, briefing, check, lunch en vliegen. Iedereen was aan het vliegen of helpen toen Stefan plots vertrok, alléén. Stefan solo. Wie had dat gedacht? Zijn sleep was OK, het vliegen zelf was ook goed (niet gecrasht) en een goede landing. Zijn tweede solovlucht was ook goed, dus proficiat Stefan! 's Avonds kon men spaghetti eten en er was ook Stefans doop. De spaghetti was lekker, iedereen heeft zich geamuseerd, een perfecte afsluiter voor de eerste week, op naar de tweede.

Op de maandag van de tweede week gebeurde er niets speciaals, er kwam wel iemand nieuw bij. Die dag zou Stefan solo gaan op Ka8, maar spijtig genoeg kon hij er niet bij zijn.

De volgende dag (dinsdag 2<sup>e</sup> week) was er 's morgens briefing en hebben ze het gehad over de veiligheidsoefeningen. Eerst de theorie ervan, dan flightsimulator en nadien in het echt. Bij iedereen liep het goed af, sommigen vonden het zelfs heel leuk. Deze dag was Stefan wel aanwezig dus mocht hij solo op Ka 8. Eerst een checkvlucht met ASK 13 (die was goed) en dan Ka 8. Voor zijn eerste keer ka8 bleef hij al heel lang weg.

Woensdag was het weer stukken beter dan de vorige woensdag en werden er lange vluchten gemaakt. Die dag mocht je (als je het goed kon) ongeveer alles al zelf doen maar in de namiddag



*Zelfs de ROB kwam langs*

werd opgemerkt dat het wiel van de SF34 scheef stond , dus was deze buiten gebruik.

Donderdag was een dag zoals de andere dagen maar omdat de SF stuk was mochten we de bergfalke gebruiken. Toen er 's avonds nog maar 5 personen waren ging er nog iemand solo: Yentl. Zijn solovlucht was goed zijn tweede ook dus ook hij werd gedoopt .Proficiat Yentl

De laatste dag was de SF terug gemaakt en kon er terug mee gevlogen worden. Die dag deed Yentl zijn checkvlucht op ASK 13 (die was goed) en daarna ging hij solo op Ka 8. Die avond was er ook het kippenfestijn en er



*De boog moet niet altijd gespannen staan...*

was heel veel volk. Iedereen heeft veel gelachen dus het kamp was geslaagd; als aandenken kregen we een glazen zweefvliegtuigje mee. Dat

staat natuurlijk op een speciale plaats!

**Brett Tobback.**



*Sfeerbeelden van het zweefvliegkamp...*

# Zweefvliegen zit in de lift!

Als je de laatste maanden de media wat volgde zou je inderdaad die indruk krijgen! Eerst waren er de artikels over het zweefvliegekamp in juli. Naast

Tijdens het kamp kregen we ook bezoek van een camera-ploeg op de piste en ging er een cameravrouw mee in de ASK13 voor een mooie reportage op

nog eens op ROB-TV voor een heel interview in verband met de “week van de sportclub”.

Op deze manier probeer ik de ‘Public Relations’ van de club (mijn taakje binnen het bestuur) zo goed mogelijk te doen. De dure aankondigingen van destijds doen we niet meer, maar je ziet wat er gebeurt als je –af en toe- een persbericht de wereld in stuurt.

Is het dan daardoor dat het lijkt dat het zweefvliegen in de lift zit? Of is het ons stijgende ledenaantal? Of zijn het de aanvragen die nu al binnenkomen om te kunnen deelnemen aan het zweefkamp 2014? Ik weet het niet... ik zie alleen dat steeds meer jongeren de weg vinden naar onze vliegclub en ze snel contact leggen met onze ‘vliegende jeugd’. Het is een ‘toffe bende’ en dat trekt natuurlijk anderen jongeren aan!

Met de organisatie van de vierde editie van ‘pilot for a day’ hebben vele jongeren hiermee kunnen kennismaken. Over de organisatie hoef ik niet veel te vertellen. Door de inzet van jullie allen werd het een geslaagde dag, en omdat iedereen –zoals steeds- zijn ‘taakje’ deed, verliep de hele dag gesmeerd. Ook de weergoden waren ons –weer- goedgezind, waardoor ieder een mooie vlucht heeft kunnen doen (tussen 20 minuten tot wel 54 minuten!).

Na afloop kreeg ik heel wat complimenten over de goede organisatie en de leuke dag die de mensen mochten beleven. Dat doet me veel plezier, maar dat is ook door de inzet van iedereen.

En dat is nog de beste reclame! Zoals ooit op een affiche van de liga stond: “Onthaal je gasten als VIP’s”, dat is iets wat we allemaal doen op de club.

## 17 Jongeren op zweefvliegekamp in Goetsenhoven



De Koninklijke Vliegclub De Wouw organiseerde voor de derde keer, van 1 juli tot 12 juli 2013, op het vliegveld van Goetsenhoven, onder het motto ‘Stop met dromen, zweef’, een zweefvliegekamp voor jongeren.

Onder begeleiding van een ervaren instructeur, zullen 17 jongeren vele vluchten doen, in de hoop na het zweefvliegekamp ‘solo te gaan’. Organisator en instructeur Koen Pierlet van ‘De Wouw’ zei ons dat de jongeren tijdens het kamp kennismaken met de grondbeginselen van aerodynamica, vliegtuigbesturing en meteo.

Net als de jongeren hoopt hij dat de weermaker

geen spelbreker wordt. Er is wel een vervangprogramma voorzien, met bezoek aan de luchthaven van Zaventem en het luchtvaartmuseum, maar liefst van al wil men de lucht in.

Op 31 augustus organiseren de jongeren van de Vliegclub ‘De Wouw’ voor de vierde keer ‘Be a pilot for a day’, waarop ze alle jongeren van 14 tot 30 jaar uitnodigen. In de voormiddag theoretische achtergrond over zweven, na de middag maken ze een vlucht in de flightsimulator en besturen ze een echt zweefvliegtuig onder begeleiding van een instructeur.

(André Smets)

de perstekst die ik verstuurde, was er deze keer een echte reportage van een journaliste die enkele piloten interviewde.

ROB-TV. Eind augustus was er een succesvolle vierde editie van ‘Pilot for a day’ – met bijhorende krantenartikel - en dan



Interview op ROB-TV n.a.v. de “week van de sport”

# Solovlucht na veertig lessen



Ann Vanwittenbergh en Stefan Nezic komen al voor het tweede jaar. Zij mogen binnenkort een solovlucht doen.



Christophe Goemans met de instructor in het zweefvliegtuig, klaar om te vertrekken. Foto's Bollen

## GOETSENHOVEN

Zeventien jongeren startten gisteren hun carrière als piloot tijdens het zweefvliegkamp van de koninklijke vliegclub De Wouw in Goetsenhoven (Tienen). De jongeren mogen tot 12 juli twintig keer een zweefvliegtuig besturen. «De meesten zijn er zeer snel mee weg», zegt Johan Vanhoyland van De Wouw. «Omdat ze thuis spelletjes met vliegsimulator spelen, zitten de stuurbewegingen al in hun vingers.»

KRISTEL BERVOETS

Als we op het vliegveld van Goetsenhoven arriveren, maakt de vijftienjarige Christophe Goemans uit Beveren zich net klaar om in het zweefvliegtuig te stappen voor zijn derde vlucht. Met zijn typische zonnebril en aandachtige blik ziet hij er al uit als een ervaren piloot. «Toen ik zeer klein was, wou ik een vogel zijn», glimlacht Christophe. «Toen ik

zo'n drie jaar was, stapte ik voor het eerst in een vliegtuig. Ik wist het meteen: ik moest en zou later piloot worden. Ik wil bij Boeing in de Verenigde Staten gaan studeren.»

### Voorrang van rechts

Tijdens zijn derde vlucht mag Christophe al meteen het zweefvliegtuig besturen als het nog achter het trekvliegtuig hangt. «Christophe heeft het potentieel

**VORIG JAAR WAS ER EEN JONGEN DIE NA ACHTTIEN VLUCHTEN AL EEN SOLOVLUCHT MOCHT DOEN**  
Johan Vanhoyland

een goede piloot te worden», vertelt Koen Pierlet van De Wouw. «Je merkt meteen aan de jongeren of ze het talent hebben of niet.»

De zeventien jongeren van veertien tot twintig jaar krijgen in de voormiddag theorielessen over onder meer luchtvaartreglementering, aerodynamica, meteorologie, de besturing van het vliegtuig en de voorrangsregels in de

lucht. «Want in de lucht geldt ook voorrang van rechts», zegt Johan Vanhoyland. «Dit is het derde jaar op rij dat we kunnen rekenen op erg mooi weer. Als het eens een dag regent, plannen we meestal een uitstap naar de verkeersstoren van Zaventem of naar Melsbroek of Beauvechain.»

### Solovlucht

Vliegclub De Wouw kan de jongeren bij regenweer ook laten oefenen op een vliegsimulator in Goetsenhoven. «De meeste jongeren hebben de stuurbewegingen al in de vingers, omdat ze thuis vaak spelletjes met vliegsimulators spelen op hun computer», verklaart Johan. In de namiddag zetten de jongeren de zweefvliegtuigen klaar op het vliegveld. Nadien krijgen ze

een opleidingskaart, waarop hun vooruitgang wordt genoteerd. «Als je een dertig tot veertig vluchten hebt gedaan, mag je een solovlucht doen», zegt Johan. «Vorig jaar was er zelfs een jongere die na achttien vluchten al een solovlucht mocht uitvoeren. Dat is uiterst uitzonderlijk.»

De opleidingskaarten van Stefan Nezic (16) uit Brussel en Ann Vanwittenbergh (19) uit Kampenhout staan bijna vol. «We namen vorig jaar al deel aan het vliegkamp en komen nu regelmatig in het weekend vliegen», zeggen ze. Beide jongeren willen graag piloot worden, maar kozen uiteindelijk toch voor andere studierichtingen. «Pilotstudies zijn spijtig genoeg erg duur. Bovendien is het moeilijk om een job als piloot te vinden», vertellen ze.

Mensen aanspreken, info geven, eens een vlieger laten zien, eens in de simulator laten vliegen, een mooie initiatievlucht bezorgen, vol vuur vertellen over de zweefvliegsport ... dat is de beste PR voor de club en zo draagt ieder ertoe bij dat het zweefvliegen écht in de lift zit!

Koen Pierlet



Uitleg bij de zweevers tijdens "Pilot for a day"

## Beker Gerard De Praetere 2013

Piloot	Toestel	Datum	Duur
1. Theo STOCKMANS	Ventus 2C/M/T 18m	2/06/13	8u31
2. Yves RUYMEN	Nimbus 4D M/T	5/05/13	8u01
3. Johan VANHOYLAND	Discus/bM/bT	5/05/13	7u38
4. Sebastien MATHIEU	LS 3/a	5/05/13	6u44
5. André RUYMEN	Mini Nimbus	5/05/13	5u50
6. Mattijs CUPPENS	ASW 19	5/05/13	5u47
7. Jan WAUMANS	LS1-0/c/d	6/07/13	5u19
8. Luc VANDEBEECK	Silent 2	5/05/13	5u08
9. Ruben MICHAUX	ASW 19	6/07/13	5u07
10. Rudi COOMANS	ASW 15	3/08/13	4u59

De beker Gerard De Praetere wordt jaarlijks uitgereikt aan de piloot die de langste duurvlucht heeft gemaakt met vertrek en aankomst in Goetsenhoven.

Enkel vluchten die op de charronline werden ingediend komen in aanmerking.

# Buitenlanding op privévliegveld van gebroeders Boucher in Ramillies

Zaterdag 6 juli. Een mooie vliegdag kondigde zich aan. Ambitieuze als we zijn, een vijfhonderdje uittekenen. Goetsenhoven – Orval – Avernas – Maaseik – Turnhout – Stokkem – Goetsenhoven. Goed voor 505,9 km. Samen met Bart Huygen in zijn Discus 2 op pad.

Eens in de lucht werden we al snel ontuchtend uit onze ambitieuze dromen. Het zou geen 500km-dag worden. Het duurde zowat een uur alvorens we een beetje hoogte hadden om overland te gaan. Met goed 900m MSL vertrokken we richting de Maas. Ge kent ons hé, opgeven kennen we niet...

Eens de Maas over werd het plafond wat hoger, maar het bleef allemaal moeizaam en vooral ook langzaam gaan. Na 3u36 hard zwoegen bereikten we ons eerste keerpunt: Orval. Gemiddelde snelheid op eerste been... 36,07 km/u. We waren nog niet terug thuis, zoveel was duidelijk.

In de buurt van St-Hubert paktten we dan een 3-meterke en

konden we allebei klimmen tot boven 1800m MSL. Dat begon erop te lijken. Nog zo'n belleke onderweg en Goetsenhoven terug bereiken zou een makkie worden. Ook nu weer werden we snel uit onze dromen gehaald. Reeds boven Ciney waren we alweer al onze hoogte kwijt. Bart zat nog wat lager dan mij en nu werd het snel duidelijk: proberen te overleven was de boodschap. We krasselden beiden richting de Maas, de één al wat lager dan de ander. Maar allebei te laag om Goetsenhoven te halen. Bovendien zag de lucht richting Goetsenhoven er verdacht blauw uit. We moesten op niet teveel meer rekenen onderweg, zoveel was duidelijk. Ik probeerde nog aan de steengroeves voor en voorbij de Maas. Veel zwoegen om ocharme 200m te stijgen en dan niets meer... Bart week inmiddels al uit richting Maillen.

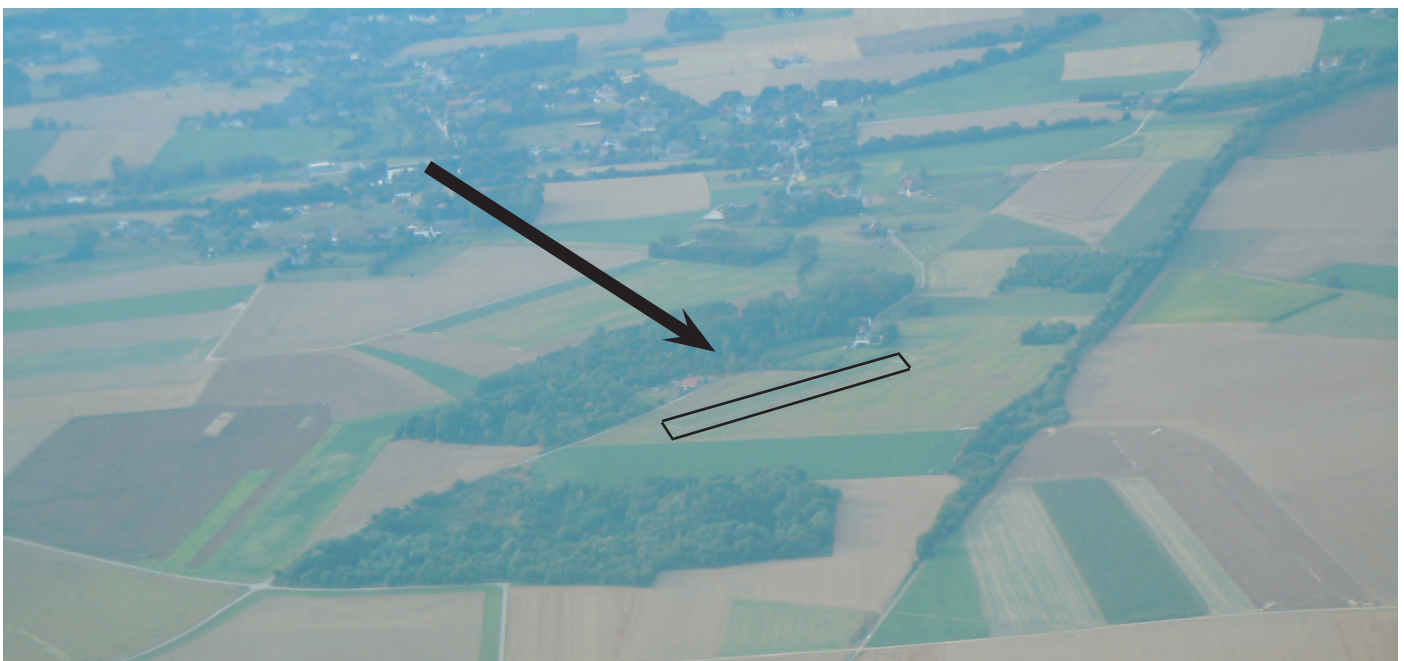
Ik hoorde op de overlandfrequentie meerdere piloten in de problemen komen her en der. Goetsenhoven halen zat er al lang niet meer in. Zelfs onzen TS zou moeten buitenlanden

die dag op Sovet. Maillen was ook geen optie meer voor mij. Dan maar... Ramillies, gelegen ten noordoosten van Eghezée.

Sinds een paar jaar was daar een klein privé-vliegveldje. Gelukkig had ik de coördinaten in mijn LX staan. Ook al wist ik het liggen, op lage hoogte was het toch even zoeken komende vanuit het zuiden. Nog net hoogte genoeg om een keer over het veld te vliegen, en dan aanvliegen en net voorbij de drempel (er is bij het begin en het einde van de piste een witte drempel gemaakt in het gras) touch down en al remmend uitrollen.

Vliegveldje lag er als een biljart bij. Achteraan richting Goetsenhoven loop het af naar beneden. Breed genoeg, zeker voor 15m alsook 18m bakken. Groter wordt wat krap gezien de hogere gewassen naast de piste. Lengte is 280m. Ruim genoeg.

Na de landing klopte ik aan bij de aanliggende woning. Daar wachtte mij een enorm gastvrij onthaal door Serge Boucher.



Het vliegveld van Ramillies gezien vanaf het zuiden. Rechts (oosten) ligt de oude spoorlijn Tienen-Namen

Hij is samen met zijn tweelingbroer Claude eigenaar van het privévliegveldje. Ik bleek de eerste zwever te zijn die er landde. Serge vond het een eer om een keer een zwever te verwelkomen. Hij wilde dan ook zeer graag op de foto met mijn zwever. Hij heeft een grondpost staan en wilde meteen Goetsenhoven oproepen. Ik had echter reeds telefonisch contact opgenomen. Sebastien Mathieu en Jan Waumans zouden me komen oppikken.

In afwachting werd er koffie met de nodige koeken geserveerd en kon ik kennis maken met Serge. Hij is een sterrenkundige, gepassioneerd vlieger en zeiler. Ontzettend boeiende

man. Mede dankzij zijn uiterste gastvrijheid vloog de tijd tot mijn ophaalploeg er was om.

Kleine hindernis bleek wel dat je niet met de aanhanger tot op het vliegveldje kan. We hebben mijn zwever dan maar gedemonteerd en door de tuin van Serge naar de aanhanger gedragen (zo'n 100m ver). Inmiddels was zijn broer Claude ook een kijkje komen nemen en staken ze beiden een handje toe. Zo was de klus in no time geklaard.

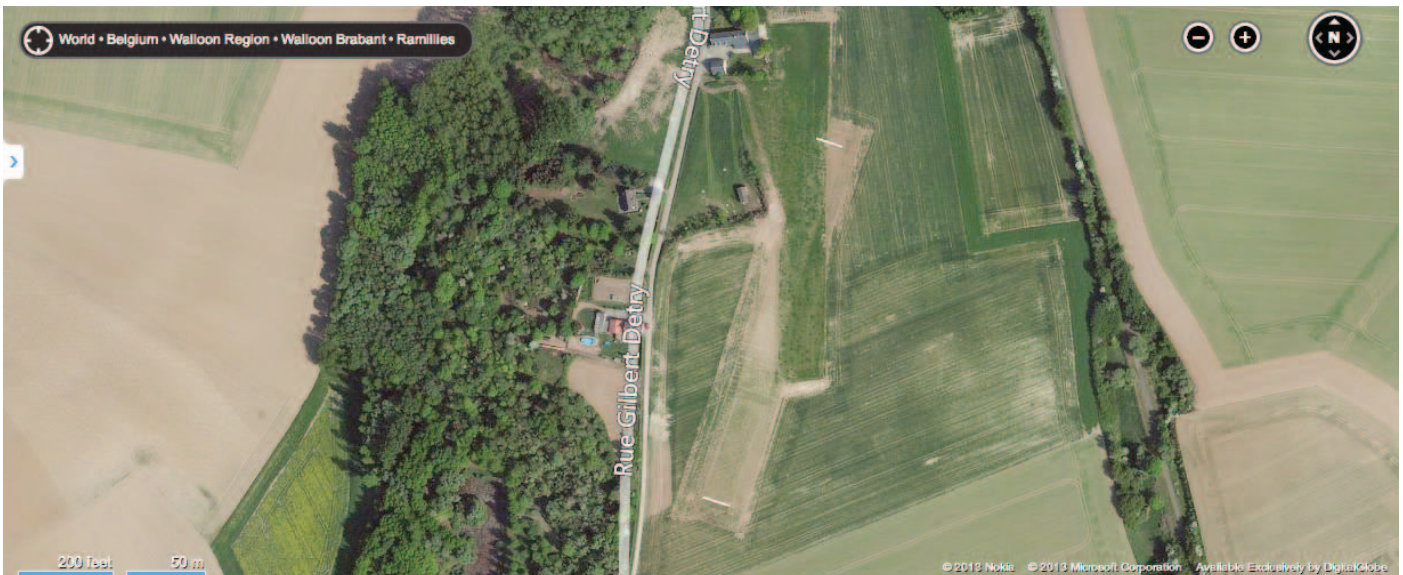
Alvorens afscheid te nemen benadrukten beide broers nog eens dat we meer dan welkom waren op het vliegveldje als we nog eens laag zouden komen te zitten in de buurt. Ze lieten

me allebei hun GSM nummer achter. Een van beiden is altijd aanwezig. Goed om weten. Slechts 15km van Goetsenhoven. Je kan er zonder problemen landen als je vanuit het zuiden komt en Goetsenhoven niet meer haalt zoals in mijn geval. Altijd beter dan in een veld te moeten landen. En bovenal een uiterst gastvrij onthaal. Un grand merci Serge et Claude !

Ramillies:  
N 50° 38' 16"  
E 04° 53' 23"

Serge Boucher: 0479870654  
Claude Boucher: 0475789295

**Johan Vanhoyland**



## Vliegveld

Voor zover ik weet, is er in de schoot van de Ministerraad nog geen definitieve beslissing genomen aangaande de inplanting van een politieschool op ons vliegveld. Maar politiek kan dat natuurlijk snel gaan. Er werd al wel een werkgroep opgericht, onder leiding van burgemeester Marcel Logist, om alles in goede banen te leiden.

Op 09 september heeft onze club (Paul Vanhaesendonck en mezelf) een onderhoud gehad met de projectleider Federale Politie, Danny Pelsmaekers.

Hij had de opdracht van de werkgroep meegekregen dat de twee pistes moeten behouden blijven. Met andere woorden, dat zowel onze club als de wielrijders hun activiteiten verder kunnen uitoefenen. Dus goed nieuws.

Verder wist hij te vertellen dat de uitbouw van de politieschool zeker tien jaar in beslag zou nemen, dit vooral in functie van de budgetten die hiervoor worden vrijgemaakt. Het meest dringende is een overdekte schietstand. Deze zou op de gras-

vlakte, ten noordoosten van de controletoren komen. Maar zoals voor onze club, moet er eerst een bouw- en milieuvrgunning bekomen worden. Dit loopt soms niet van een leien dakje, wij kunnen erover meespreken.

Het kan dus nog enkele jaren duren alvorens de eerste spadeesteek van dit nieuwe complex wordt gegeven.

Wordt vervolgd

**Theo Stockmans**

# Twee jaar “De Wouw”

Ik ben nu net twee jaar lid van de club en heb in die tijd, naar mijn mening al heel wat vooruitgang geboekt. Afgaand op het aantal kruisjes op mijn opleidingskaart denk ik niet dat ik nog honderd vluchten ga nodig hebben voor ik solo ben. Hoewel ik altijd gezegd heb dat het me niet veel uitmaakt wanneer ik solo ga, kijk ik er eigenlijk toch wel een beetje naar uit. Vooral ook omdat “medeleerlingen” ondertussen ook al solo zijn en ik natuurlijk niet wil achterblijven.

In die twee jaar zijn me een aantal dingen opgevallen. Ten eerste is het zweefvliegen een sport die veel tijd vraagt. Je komt niet zomaar een uurtje vliegen en dan vlug terug naar huis, nee, er wordt van je ver-

wacht dat je de hele dag (of minstens een halve) aanwezig bent en de anderen helpt. Tegelijkertijd ben je dan weer erg vrij in wanneer je komt vliegen (in zover het overeenstemt met de opening van het vliegveld en het weer natuurlijk). Ik ken maar weinig sportclubs waar je zomaar zelf kan kiezen of je komt of niet. En toch, telkens als ik kom vliegen, voel ik me steeds even welkom, zelfs al was het enkele weken geleden dat ik nog op de club was.

Het tweede wat me is opgevallen is dat alle generaties er tegelijk actief zijn. De jonge leerling die één van zijn eerste vluchten maakt wordt bijgestaan door een “oude rot” van rond de zeventig en even later is het andersom. Ook hier weer ken ik

weinig andere sportclubs waar dit op deze manier gebeurt (en dan beschouw ik vissen, vogelpik en duivenmelkerij voor het gemak even niet als volwaardige sport).

Ik vind het bij De Wouw vandaag nog even leuk als de eerste vliegdag dat ik op de club kwam. De specifieke ambiance, de gastvrijheid en natuurlijk het plezier van het vliegen zelf zorgen ervoor dat ik vanaf het midden van de week al aandachtig naar het weerbericht luister, telkens een vrij weekend zich aankondigt. Tot één van de volgende vlieg- of winterwerkdagen !!

**Jan Bruyninckx Jodoigne**

## Buitenlandingen in 2013

### Echte buitenlandingen

datum	naam	plaats	toestel	imma	Afstand (Km)
07/04	Koen Pierlet & Michiel Heleven	Bost	Ka 13	D-6901	1,5
24/04	Senne Vandenputte	Kiewit	Ka6 Cr	D-6906	34
09/05	Jérémy Wouters	Heusden	Ka6 Cr	D-6906	36,5
09/05	Johan Vanhoyland	Hooge Mierde (NL)	Discus CS	D-9870	12*
05/08	Sébastien Mathieu	Manosque (Fr)	LS3	D-1945	5***
12/08	Bart Huygen	Marcoux (Fr)	Discus 2b	OO-YMR	59***

### Halve buitenlandingen

24/04	Mattijs Cuppens	Kiewit	Astir	D-6955	35,6
01/05	Ruben Michaux	Leopoldsborg	ASW 19	D-6925	44,5
09/05	Kai Arstila	Kiewit	ASW 19	D-6925	35,6
09/05	Yves Ruymen	Sint Truiden	Discus 2b	OO-YMR	17,2
25/05	Yves Ruymen	Saint Hubert (Mil)	Discus 2b	OO-YMR	2,6**
25/05	Kai Arstila	Sint Truiden	Mini Nimbus	OO-ZMS	17,2
06/07	Johan Van Hoyland	Ramillies	Discus CS	D-9870	16
06/07	Theo Stockmans	Sovet	Ventus 2cx	OO-YTS	54,8
06/07	Bart Huygen	Maillen	Discus 2b	OO-YMR	45,7
16/08	Johan Van Hoyland	Seyne –les-Alpes (Fr)	Discus CS	D-9870	82***

\* vanuit Weelde

\*\* vanuit Saint Hubert (burger)

\*\*\* vanuit Vinon (Fr)

# Doellandingswedstrijd Valenciennes

Ieder jaar houden de leden van de zweefsectie van de vliegclub van Kortrijk, die nu op het vliegveld van Valenciennes zitten, hun doellandingswedstrijd. Zoals ook de vorige jaren was onze club weer hun gastclub. Samen met Theo, Piet, Johan en Julie ben ik dit jaar voor de eerste keer meegegaan, na aandringen van laatstgenoemde... Maar ik heb er absoluut geen spijt van dat ik ben mee geweest.

Zaterdagochtend 7 september vertrokken we om 10u30 in Tienen. Anderhalf uur en 150km later kwamen we aan in Valenciennes, een stad aan de Schelde, net over de grens in Frankrijk. Op het vliegveld van Valenciennes heeft de zweefsectie zich gevestigd nadat ze noodgedwongen hun thuisbasis op het vliegveld van Kortrijk moesten verlaten. Nu hebben ze één hangaar waar hun toestellen staan en waar ze voor, tijdens en na het vliegen zitten en natuurlijk iets drinken.

Na het aankomen aten we nog vlug iets, waarna de wedstrijd van start ging en de eerste zwevers opgesleept werden. Het doel van de doellandingswedstrijd spreekt voor zich: in het doel landen of op z'n minst zo kort mogelijk. De leden van De Wouw kregen een Twin Astir ter beschikking zodat ieder van ons een poging kon wagen. Eerst vertrok Piet voor zijn poging, waarna Theo en Johan hun poging waagden. Alle drie zaten ze net niet op het doel. Hierna was het mijn beurt om onze club-er te verdedigen. Na een vluchtje met toch nog wat mooie pompen in de buurt van Valenciennes zette ik de landing in. Kleppen open, snelheid in het oog houden, afronden en.. Recht erin. Ik werd uiteindelijk 3e die dag. Als laatste van onze club was het aan Julie. Er net niet in, maar toch een zeer mooie landing (slijm slijm).

Na het vliegen werd er dan nog een FOD (Foreign Object Debris) walk gedaan op de piste,

op zoek naar de staartslof van de Astir die iemand verloren was eerder die dag. Toen volgde nog het dagelijkse ritueel van vliegers binnenzetten en na de prijsuitreiking was het dan eindelijk zover: Friet met stoofvlees! Het moment waar velen lang hadden naar uitgekeken blijkbaar want ineens stond er een hele rij met mensen die een tweede en zelfs derde keer langgingen om hun bakje te laten vullen.

Er werd nog veel nagepraat en rond een uur of 10 zijn we terug richting Tienen vertrokken. Ik kijk met veel plezier terug naar een geslaagde en leuke dag. Zeker voor herhaling vatbaar dus!

**Senne Vandenputte**



*Piet en Senne in de "BP"*

## Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

## Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- Microsoft Word (.doc en .docx)
- Rich Text Format (.rtf)
- ASCII tekst (.txt)

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- JPEG
- TIF

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!!!

Cumulus is het clubblad van de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, en verschijnt in maart, juni, september en december.

Niet-leden die zich willen abonneren kunnen zich wenden tot Theo Stockmans ([theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)).

## Colofon

### Medewerkers

Jan Bruyninckx (jd)  
Mattijs Cuppens  
Jan Hendrickx  
Laura Lenaerts  
Koen Pierlet  
Theo Stockmans  
Brett Tobback  
Senne Vandenputte  
Johan Vanhoyland

### Foto's

Mattijs Cuppens  
Jan Hendrickx  
Laura Lenaerts  
Koen Pierlet  
Theo Stockmans

### Internet homepage

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

### E-mail

[cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Redactie

Mattijs Cuppens  
Fonteinstraat 22  
3000 Leuven  
Tel. 0486/76.76.34  
email: [cumulus@dewouw.net](mailto:cumulus@dewouw.net)

### Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans  
Nerm 123  
3320 Hoegaarden  
tel.: 016/76.66.96  
email: [theo@dewouw.net](mailto:theo@dewouw.net)

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



# Theoretische Lessenreeks Zweefvliegen

De ideale voorbereiding op het theoretisch examen voor het behalen van de zweefvliegvergunning, maar ook zeer leerrijk voor iedereen die meer wil weten over zweefvliegen of luchtvaart in het algemeen. Omvat de vakken: aërodynamica, vliegtuigbesturing, luchtvaartgeneeskunde, navigatie, weerkunde, constructie, instrumenten en luchtvaartreglementering.

## Waar?

In ons clublokaal op het vliegveld van Goetsenhoven,  
Hannuitsesteenweg 350, 3300 Tienen

## Wanneer?

Op zondagvoormiddag van 10 tot 12u30:

- 27 oktober
- 3, 10, 17 en 24 november
- 1, 22 en 29 december
- 5, 12, 19 en 26 januari
- 2 februari

## Kostprijs?

75,00 EUR, cursusboek en initiatievlucht inbegrepen.  
Inschrijvingen ter plaatse op 27 oktober vanaf 9u30.

## Meer informatie?

Op onze website <http://www.dewouw.net/zweefvliegen/>,  
telefonisch op 016/81.22.78 (enkel tijdens het weekend), of  
email naar [zweefvliegen@dewouw.net](mailto:zweefvliegen@dewouw.net)

Koninklijke Vliegclub De Wouw  
[www.dewouw.net](http://www.dewouw.net)





