



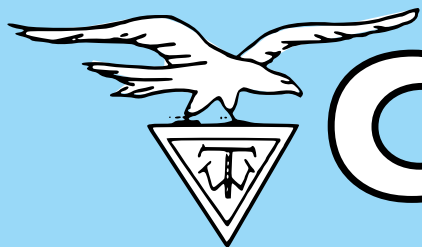
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 27 nummer 1
Van januari tot maart 2021

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 27 nummer 1
Van januari tot maart 2021
Nummer 100

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Camerabewaking



Afgelopen winter werden er bewakingscamera's geïnstalleerd op ons vliegveld. Directe aanleiding was de deur van de hoogspanningscabine die meermaals op door onbekenden werd opgezet.

Gedenkplaat Yves & Fien



Op maandag 15 maart werd een gedenkplaat geplaatst voor Yves en Fien. In augustus hebben de buurtbewoners een omhaling gedaan en dat geld aan de club geschonken voor de gedenkplaat. Daan Spruyt heeft gezorgd voor de aanplanting van enkele boompjes en struiken, die normaal gezien tegen de zomer al voor een mooie omkadering moeten zorgen.

Onderhoud grasmachine



Glenn bij het kuisen van de grasmachine...

In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Drukken van onze Cumulus3	
Onze Cumulus	3
Vliegveld.....	5
Milieu	5
Bestuur zweefsectie	5
Bestuur motorsectie.....	5
Antwoorden prijsvraag	5
Sportcommissie	5
Aanpassing minutengeld....	6
IFR, VFR en ... CFR.....	7
Onderhoud aan de lier.....	8
Yves Poleur.....	9
Icarus... ..	9
Corona-winterwerk.....	10
HoT in coronatijden.....	11
1e vergadering na WO II ..	13
Kas voor oorlogsschade	13
Heropening De Wouw.....	14
Activiteiten 1959 en 1960	14
Concessie	15
Sleeptoeistellen na WO II...	16
Gövier Gö4 III.....	17
MÜ 13E Bergfalke.....	19
Alg.Vergadering	20
Artikels voor Cumulus	24
Colofon	24

Foto cover

Manfred van CAO Antwerpen en Astrid, tijdens de keuring van de Ka8

Woordje van de redactie

Hier is hij dan: Cumulus 100. Niemand had dat durven dromen in 1995.

Deze realisatie is niet het werk van enkele mensen, maar van 119 verschillende personen die ervoor gezorgd hebben (zie nominatieve lijst). En dan zijn onze fotograven nog niet meegeteld. Wij zijn een van de weinige sportclubs die een periodiek tijdschrift rijk is. Om de drie maanden een editie vullen, is niet altijd evident. Maar het is toch al 100 maal gelukt.

Ik beschouw ons tijdschrift als een soort naslagwerk of encyclopedie. Wat gebeurt er in onze club of zweefsectie en wat gebeurde er vroeger? Als het niet op papier staat, zal ons rijk verleden snel verloren gaan.

Zoals hierboven reeds aangehaald, verschijnt in onze Cumulus regelmatig iets over onze geschiedenis, en deze start vanaf 1931. Wij zijn dit jaar 90 jaar jong. Samen met ons vliegveld dat één eeuw geleden aangelegd werd, hoopten wij dit te kunnen vieren met een grootse opendeur. Maar wegens de onzekerheid van Corona, zal er, spijtig genoeg, geen vliegfeest komen. Maar uitstel is geen afstel. In 2022 hopen wij om, samen met ULM Goetsenhoven, er een groot feest van te maken.

Het leven gaat, ondanks corona, in onze club ook verder. En dit volgens de corona richtlijnen.

Tot voor kort waren wij beperkt tot het solo vliegen. Vanaf midden maart kan het lesgeven onder bepaalde voorwaarden hervatten. Er begint eindelijk een lampje te branden aan het einde van de tunnel, hopelijk.

Onze jaarlijkse, statutaire Algemene Vergadering, zal voor het eerst in het bestaan van de club, online doorgaan. Een jaar uitstellen, kan of mag wettelijk niet. Maar online gaat perfect, kijk maar eens naar de Algemene Vergadering van onze zweefsectie.

Onze traditionele Vleugeluitreiking zal, voor de tweede maal op rij, weer niet kunnen doorgaan, echt spijtig. En ik zou zo kunnen doorgaan.

Op de driejaarlijkse, fysische inspectie van onze zweefstoestellen kreeg onze sectie een grote onderscheiding. Mijn dank gaat naar iedereen die hier zijn steen of steentje heeft toe bijgedragen. De volgende inspectie staat gepland voor 2024. Dat wil niet zeggen dat wij nu drie jaar op onze lauweren kunnen rusten. Ieder jaar opnieuw moeten al onze toestellen, in de winterperiode, hun jaarlijks onderhoud krijgen in onze verwarmde werkplaatsen.

Tot ziens en hopelijk wordt 2021 hoopvoller.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **Donderdag 22 april:**
Algemene Vergadering club
– online (uitnodiging volgt)

📅 **22 tot 24 mei:**
Driedaagse

📅 **22 mei:**
BBO

📅 **5 tot 9 juli:**
vliegekamp te EBTN

📅 **9 juli:**
Kippenfestijn

📅 **12 tot 16 juli:**
vliegekamp te EBTN

Of al deze activiteiten (vooral maaltijden) gaan doorgaan, weet ik niet. Alles zal afhangen van de corona maatregelen die dan van toepassing zullen zijn. Jullie zullen wel tijdig op de hoogte gebracht worden.

Theo Stockmans

Artikels voor volgende

Cumulus:

1 juni 2021

Drukken van onze Cumulus

Op woensdag 28 juni was ik getuige van het drukken van 130 exemplaren van de Cumulus, editie juni, bij drukkerij ACCO. Ik werd wegwijs gemaakt door Geert, iemand die er al 30 jaar werkt.

Hoe gaat dit in zijn werk?

Mattijs stuurt, per Email, het te drukken exemplaar door naar ACCO. Hier wordt onze Cumulus drukklaar gemaakt. Zoals: welke pagina's komen in kleur, moet hij geniet worden, enz. Al deze gegevens worden verstuurd naar het fotokopiëertoestel wit/zwart. Een mastodont van ongeveer vijf meter lang. De kleurenfotokopies worden afzonderlijk gemaakt en daarna aan een invoerklap van het wit/zwart toestel geplaatst. Geert programmeert

dit toestel zodanig dat het bij pagina "X" automatisch een kleurenfotokopie neemt en invoegt bij de rest.

Om de twintig seconden komt er een gedrukte en geniete Cumulus uit het toestel. Geert dient alleen nog de tijdschriften in een kartonnen doos te plaatsen. Dit is nog het enige "echte" handwerk dat er aan de pas komt.

Enkele getallen

Het drukken van de 130 exemplaren duurt ongeveer 36 minuten, oftewel 20 seconden per tijdschrift, ± zestien seconden voor het wit/zwart en ± drie seconden voor de kleuren.

Het drukken van ons tijdschrift wordt beschouwd

als een "tussendoortje". Bij ACCO, waar ik ook een volledige rondleiding met deskundige uitleg van Geert kreeg, worden soms oplages van 10.000 en meer gedrukt. Vanaf 700 exemplaren wordt met offset gewerkt. Financieel komt dit goedkoper. Om met dit procedé te mogen werken, moet je echt het diploma van drukker hebben, anders niet.

Het werd een leerrijke belevenis.

Theo Stockmans

Dit artikel is al eens verschenen in onze Cumulus. Maar wegens het jubileum, een tweede maal.

Onze Cumulus, een beetje geschiedenis

Eigenlijk ben ik een editie te laat, want dit nummer is reeds het 76^{ste} exemplaar. Ik had het liever laten verschijnen tijdens een jubileum uitgave (75). Ik heb het over het hoofd gezien.

Onze Cumulus heeft één voorganger gekend (!): "News". Daarvan zijn er slechts vier exemplaren verschenen, twee in 1987 en twee in 1988. In 1987 was Christian Pirson de verantwoordelijke uitgever, de laatste twee jaar Theo Stockmans.

In deze vier edities kwamen soms ook artikels van de motorsectie. Omdat de meerderheid van onze clubleden toen Franstalig waren, wer-

den in Nr 1 alle artikels vertaald. Daar kroop veel tijd in en was soms saai om te lezen, toch voor de ± tweetalige. De drie volgende uitgaven werd dit niet meer gedaan. Nederlandstalige en Franstalige artikels wisselden elkaar af. Het voorwoord werd nog wel vertaald.

Dit artikel (steeds meer dan één bladzijde) werd geschreven door de toenmalige voorzitter Paul Perin. Alle artikels werden met een nog klassiek "typemachine" geschreven, met de nodige tipp-ex.

Waarom het gestopt is na vier edities, kan ik mij niet meer herinneren. Ik ben nog steeds in 't in bezit van al

deze tijdschriften. Vorig jaar is er nog een "News" artikel in onze Cumulus verschenen: "de eerste 300 Km vanuit Goetsenhoven".

Maar in 1995 zag een nieuw tijdschrift het daglicht. De naam moest gemakkelijk in de mond liggen en verband houden met onze geliefde sport. Zo werd de naam "Cumulus" boven de doopvont gehouden.

Onze eerste hoofdredacteur was Freddy Beeken. Hij had me in 't voorjaar 1995 al gesproken over de start van een nieuw tijdschrift. Het was ook de startperiode van het computertijdperk en de Email. En daarin was Freddy een voorloper. Artikels voor

de eerste nummers waren er voldoende, maar dan. Onze energie en tijd steken waarvan de toekomst onzeker was, was niet vanzelfsprekend. En hierdoor aarzelden we om ermee van start te gaan.

Maar op woensdag 26 juli 1995 gebeurde er een spijtig ongeval te Keiheuvel. Freddy was één van de inzittenden van het zweeftoestel en raakte hierbij zwaar gewond aan zijn enkel. Hij moest thuis blijven, kan of mag niet meer zweven en begint zich te vervelen. En zo liep in oktober 1995 de eerste Cumulus van de pers. Een opsomming van de artikels ga ik je niet geven, maar wel de namen van de medewerkers of schrijvers van de eerste minuut: Guy Beersaerts, Mattijs Cuppens, Bernard Depuydt, Magali Pattyn, Maria Renders, Theo Stockmans, René van de Esschert en Piet Vanosmael. De lay-out werd verzorgd door Freddy Beeken en Theo Stockmans werd de verantwoordelijke uitgever en nog altijd.

In januari 1996 verscheen nummer twee als "Jaargang 2 Nummer 1". In 1996 telde we vier uitgaves, in 1997 waren er slechts drie, in 1998 eveneens drie, en vanaf 1999 vier. Het werd een trimestrieel tijdschrift. De reden hiervoor ligt bij de post. Als wij op regelmatige tijdstippen onze Cumulus verstuurden, konden we genieten van een speciaal verzendingstarief.

Vanaf juni 1999 verzorgde Mattijs Cuppens de redactie

en dit tot op heden.

De vijf eerste edities hadden geen kaft. En het eerste exemplaar telde 15 bladzijden, niet recto verso. Pas vanaf mei 1997 (jaargang 3 nummer 1) kreeg onze Cumulus een kaft en werd er recto verso gewerkt. Alles werd wit zwart gedrukt. In september 2000 (jaargang 6 nummer 3) kwam op de voorpagina een kleurenafbeelding. Maar pas vanaf december 2010 (jaargang 16 nummer 4) werd dit een vast gegeven. Liefst van al zou ik in gans het tijdschrift kleurenfoto's willen, maar financieel is dit niet haalbaar.

De bedoeling van ons tijdschrift is het clubleven weergeven. Dat ook buitenstaanders, die niets met de luchtvaart te maken hebben, zich een beeld kunnen vormen van ons leven. Dit kan gaan over activiteiten in onze club of wat clubleden meegemaakt hebben. Een bezoek aan een luchtvaartmuseum of mooie vluchten, zelfs een 1000m hoogtewinst kan. Maar ook over het milieu in onze club, situatie vliegveld of windmolens die ons bestaan bedreigen. Soms ook dieren of planten die op ons terrein voorkomen.

Algemene info over samenstelling Bestuur of de samenvatting van een Algemene Vergadering krijgen er ook hun vaste plaats.

Wat er geen onderdak vindt, zijn integrale teksten uit luchtvaarttijdschriften. Niet alleen omdat er toestem-

ming moet voor gevraagd worden, maar omdat die soort van artikels, volgens mij niet thuishoren in een clubtijdschrift.

De eerste jaren werd de Cumulus gedrukt of gekopieerd bij Buromat, in de Gilainstraat te Tienen. Pas einde 1997 of begin 1998 (maar zeker ben ik er niet van), waarop ons tijdschrift een kaft kreeg, zijn we naar ACCO gegaan. Tot op heden zijn wij nog altijd klant bij deze drukkerij. Eerst was de drukkerij in de Brusselse straat in Leuven gevestigd, daarna zijn ze verhuist naar Herent (Rijweg, niet ver van 't station).

En wat zeker niet mag vergeten worden, is dat onze clubleden die artikels schrijven recht hebben op twee uren "winterwerk. Maar, spijtig genoeg, maken weinigen hiervan gebruik.

Momenteel zijn het vooral de Cumulussen van tien jaar een ouder die in trek zijn in onze club. Wat gebeurde er tien jaar geleden, hoe ging het er aan toe, enz?

Ik vind dat wij terecht fier mogen zijn op dit blaadje.

Theo Stockmans

(¹) Tussen 1931 en 1987 zijn er mij geen tijdschriften van onze club bekend.

Dit artikel is al eens verschenen in onze Cumulus. Maar wegens het jubileum, een tweede maal.

Vliegveld

Er valt eigenlijk weer weinig te zeggen.

Ons vliegveld is en blijft een geliefkoosd speelterrein voor drone oefeningen. Zowel de Federale Politie als de Douane maken hiervan gebruik.

Ter hoogte van de windzak was er een verzakking van de betonnen goot en de grond ernaast. Om te vermijden dat er ook nog een stuk asfalt naar beneden zou

gaan, hebben de ULM en onze club, een nieuw stuk goot gelegd.

Wij mogen niet vergeten dat deze pistes 50 jaar geleden werden aangelegd, en daar komt sleet op. In de toekomst zullen er nog verzakkingen komen, waar en wanneer? Om deze zoveel mogelijk te vermijden, zullen wij, in 't najaar, de goten opnieuw kuilen. Anders wordt het water tegengehouden door het

gras en loopt het ernaast. Gevolg: verzakkingen.

Als wij op deze manier verder kunnen, zijn wij, voor enkele decennia gerust, hoop ik. Ideaal zou zijn om een nieuwe asfaltlaag en goten aan te brengen. Maar dat is zowel voor de ULM, als wij zelf, onbetaalbaar.

Theo Stockmans

Milieu

Ook het voorziene overlegplatform van maart 2021 ging niet door wegens Covid 19. Het is dus van oktober 2019 geleden dat er nog één is geweest. Het volgende wordt gepland voor oktober van dit jaar. Wij zullen zien.

Theo Stockmans

Antwoorden prijsvraag

Plaats	Naam	VRAAG	SCHIFTING	Vershil
1	Jens Gemis	123	25	4
2	Jens Groeseneke	114	41	5
3	Erwin Huybens	113	34	6
4	Tom Willems Tn	132	22	13
5	Yven Mauroo	100	40	19
6	Ruben Michaux	93	23	26
7	Staf Van Pelt	354	31	235
8	Herman Moens	395	32	276

Bestuur zweefsectie

Voorzitter:	Mattijs Cuppens
Secretaris:	Johan Vanhoyland
Schatbewaarder:	Jan Waumans
Onderhoud toestellen:	Astrid Coomans
Head of Training:	Koen Pierlet
Bestuursleden:	Rudi Coomans
	Griet Francart
	Theo Stockmans
	Luc Vandebeeck

Bestuur motorsectie

Voorzitter:	Steven Haenen
Penningmeester:	Cedric Moyson
Onderhoud toestellen:	Paul Vanhaesendonck
Head of Training:	Bart Lismont
Vluchtadministratie:	Peter Knockaert
Vliegtrips:	Piet Callemeyn
	Maarten Vijverberg

Sportcommissie

4 DECEMBER 2020

1000 m hoogtewinst
Jan Bruyninckx

50 km afstandsvlucht
Sam Cuyvers

Zilveren kenteken
Sam Cuyvers

300 km afstandsvlucht
Glenn Hostens
Ruben Michaux

750 km afstandsbrevet
Sébastien Mathieu

Aanpassing minutengeld

Op de algemene veradering van onze sectie werd het al aangehaald: corona weegt zwaar op het budget van onze club.

Door het uitstellen van de vernieuwing van de canopy van de Robin en de lage benzineprijs werd het verlies echter beperkt en konden we het jaar afsluiten met slechts 2.000 EUR verlies.

In 2021 gaan we wél de revisie van de canopy moeten uitvoeren, en ook de Duo Discus gaat 1 of 2 jaar vroeger dan gepland nieuwe PULAK krijgen.

Daarom heeft het clubbestuur afgelopen maand de kosten in onze club nog eens onder de loep genomen en ook eens naar andere clubs gekeken waar wij ons bevinden qua kostprijs.

Het lidgeld zit momenteel ergens rond het gemiddelde van de Vlaamse zweefvliegclubs, net zoals de verhuur van hangarplaatsen en de kostprijs van het winterwerk. De sleeptickets zijn nog eerder aan de goedkopere kant maar zolang de brandstofprijzen niet boven die van 2018 uitstijgen kunnen we de huidige prijs behouden.. De kosten van de sleper wor-

den immers wel volledig gedekt door de ticketprijs, al is er slechts een kleine marge zodat er niet echt van een afschrijving gesproken kan worden, en dus alle uitzonderlijke kosten zoals revisies of vervanging van de sleper ook uit de lidgelden zouden moeten komen.

Waar we wel nog steeds bij de goedkopere clubs zijn, is het minutengeld; En inderdaad, zoals je in de tabellen hiernaast kan zien, dekt het minutengeld eigenlijk maar nét de verzekering, maar niet de andere kosten die we aan onze toestellen hebben, zoals de jaarlijkse ARC, radiotaksen, taksen voor de aanhangwagens, onderhoud, modernisering instrumenten, parachutes, etc...

De nieuwe tarieven zijn als volgt:

ASK 13	0,25 EUR/min
Ka 8	0,25 EUR/min
ASK23	0,35 EUR/min
Astir	0,35 EUR/min
ASW19	0,40 EUR/min
Duo Discus	0,50 EUR/min

Voor de meeste toestellen is dat een verhoging van 5 cent per minuut. De Astir werd op dezelfde prijs gezet als de ASK23, de ASW19 werd met 10 cent verhoogd (je krijgt er

tegenwoordig ook een Oudie en transponder voor in de plaats), en de Duo Discus wordt van 30 cent naar 50 cent opgetrokken.

Voor de rest blijven de regels ongewijzigd: je betaalt enkel voor de eerste 3 uren vlucht. Na 3 uur betaal je geen extra minutengeld meer. Bij een buitenlanding, ook al is dat na 1 uur, betaal je sowieso 3 uur minutengeld.

Dankzij deze aanpassingen zouden we tussen de 1.500 en 2.500 EUR per jaar winnen, waardoor we op zijn minst de verzekeringen en de keuringen kunnen betalen. Dit geeft ons naar de toekomst toe ook wat meer ademruimte om binnen een jaar of 5 de revisie van de Robin te bekostigen.

De nieuwe tarieven voor het minutengeld gaan in voege op 1 juli 2021 (en zijn dus zichtbaar op de afrekening die je eind januari 2022 zal ontvangen).

Verder zullen de prijzen voor de hangarstaanplaatsen vanaf 1 januari 2022 ook jaarlijks geïndexeerd worden;

Mattijs Cuppens

Uitgaven zwevers	2020	2019	2018
Instrumenten	€ 1.121,68	€ 5.458,91	€ 2.414,00
Luchtwaardigheid	€ 1.940,25	€ 1.856,40	€ 2.376,10
Onderhoud	€ 2.611,83	€ 2.417,29	€ 622,50
Radiotaks	€ -	€ 628,76	
Revisie	€ -	€ -	€ 379,90
Verzekeringen	€ 7.101,85	€ 8.759,17	€ 5.861,75
Aanhangwagens	€ 1.201,00	€ 380,59	€ 503,11
TOTAAL	€ 13.976,61	€ 19.501,12	€ 12.157,36

Inkomsten minutengeld	
2018	€ 6.266,10
2019	€ 8.319,60
2020	€ 6.118,60

IFR, VFR en ... CFR

Instrument Flight Rules (afgekort IFR) of instrumentvliegvoorschriften zijn vliegvoorschriften voor luchtvaartnavigatie met behulp van instrumenten. Wanneer er geen VFR-condities zijn (weersomstandigheden met onder andere voldoende zicht, zoals vereist voor een vlucht onder Visual flight rules (zichtvliegvoorschriften, VFR)) en de piloot dus horizontaal en/of verticaal onvoldoende zicht heeft om zijn positie te kunnen bepalen, is het vliegen volgens IFR de enige mogelijkheid.

De laatste tijd echter zijn we allemaal verplicht te vliegen onder CFR: corona-flight-rules. Die hebben helemaal niets te maken met de weersomstandigheden, dat is nog niet opgenomen in het hoofdstuk reglementering in de cursus, je zal er geen vraag over krijgen op het Theorie-examen zweefvliegen ... maar is vooral ingegeven door en afhankelijk van de 'cijfers' in de coronastatistieken.

In België is het de 'GA Taskforce Lichte Luchtvaart' die in on-line zoom-meetings de toestand bespreekt. Tijdens die meetings – waarin afgevaardigden zetelen van zowat alle disciplines (modelluchtvaart, ULM, Ballon, Helikopter, Parapente, motorvliegen, zweefvliegen) – wordt telkens de stand van zaken besproken en toegelicht.

Tijdens de eerste golf van de pandemie hebben we daar ook de eerste protocollen geschreven – die nadien in vele andere sectoren tot voorbeeld stonden – om het zweefvliegen weer te kunnen laten opstarten.

Voorafgaand aan het laatste veiligheidsoverleg was er ook een meeting van de Taskforce om te bespreken welke versoepelingen we konden bekomen, nu het vliegseizoen weer begint. Vermits dubbelvliegen en check- of examenvluchten enkel was toegelaten voor professionele doeleinden wilden we vooral deze laat-

ste beperking laten wegval-len.

Omdat er in de Taskforce ook leden zitten van het 'kabinet Mobiliteit' én medewerkers van DGLV hebben we op 23 februari een brief opgesteld en aan alle regeringen bezorgd. Zoals je weet is er tijdens het veiligheidsoverleg toen geen enkele versoepeling gekomen, omdat de cijfers dat toen ook niet toelieten. In onze brief hebben we gewezen op de veiligheidsrisico's en het belang van het behoud van de bevoegdheden van piloten wat nu als een essentiële activiteit wordt beschouwd.

Na een videoconferentie van enkele leden van de Taskforce met Michel Dascotte, verantwoordelijke 'luchtvaart' op het kabinet van Minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet werd meegedeeld dat er geluisterd is naar onze vragen en bezorgdheden die we in onze brief beschreven. Er zijn dan gelukkig enkele versoepelingen gekomen:

Personal Training Programma

Mensen Begeleiden hun doelen te bereiken inspireert me.

Op de website vind je zowel trainingschema's voor in de fitness als home workouts. Bovendien kunnen ze persoonlijk worden aangepast. Ook uw caloriebehoefte wordt berekend.



Contact:

Jens Gemis
0499108656

 guidedtrainingprograms@gmail.com
 www.guidedtrainingprograms.be
 [guidedtrainingprograms](https://www.instagram.com/guidedtrainingprograms)

Vanaf volgende week zullen een aantal vluchten in dubbele besturing mogelijk zijn:

1. Om piloten toe te laten hun bevoegdheden en vergunningen te behouden, aan te vullen of te hernieuwen, met inbegrip van vaardigheidsvluchten na een periode van beperkte activiteit
2. Om leerling piloten die hun opleiding voor de lockdown al begonnen waren toe te laten terug te vliegen met een instructeur of om hun vaardigheden te bewijzen ten aanzien van een examiner

Blijven echter in elk geval uitgesloten, de andere vluchten in dubbele besturing (of met passagiers die niet tot de bubbel behoren), evenals de kennismakings- of initiatie vluchten.

Het zal ook niet toegelaten zijn om te vliegen met een nieuwe leerling die zijn opleiding niet is begonnen voor de lockdown.

Jullie kunnen vanaf nu al jullie leerlingen, piloten en instructeurs hierover informeren, zodat zij deze activiteiten kunnen hernemen van zodra het Ministerieel Besluit zal gepubliceerd worden.

Wij verwachten dat begin volgende week.

Wij benadrukken dat deze vluchten de sanitaire regels zoals die zijn afgesproken in onze protocollen strikt moeten naleven..

Het moet ook duidelijk zijn dat het respect van deze regels absoluut belangrijk is willen we het behoud van deze toelatingen behouden. We willen tot slot een bijzonder dank richten aan Michel Dascotte en Minister Georges Gilkinet die ons dossier hebben verdedigd in een bijzonder moeilijke context.

Veilige vluchten voor iedereen !

Dit is een eerste stap op weg naar een – hopelijk – normaal vliegseizoen. Vermoedelijk zullen verdere versoepelingen samengaan met het heropenen van de horeca. Maar dankzij deze ‘versoepeling’ kunnen we de lesvluchten toch al hervatten en kunnen we starten met de organisatie van het zweefvliegkamp. Voor LVZC zitten Mattijs Cuppens, Koen Pierlet en Luc Beerts (DAC en CAO) in de taskforce om onze belangen te verdedigen.

Koen Pierlet

Opgelet: de regels veranderen snel. Op het moment van de opmaak van deze Cumulus zijn de algemene regels weer strenger geworden en wachten we op het gevolg daarvan op onze activiteiten...

Onderhoud aan de lier

Door de beperkende coronaregels hebben we deze winter niet kunnen lieren. Piet en Staf hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om de remmen op de trommels een grondige revisie te geven. Ondertussen heeft Eric nog een aantal herstellingen op de lierkabels uitgevoerd.

Als alles goed gaat, zouden we volgende herfst en winter dus weer onze lierstarts kunnen oefenen...



Eric vlecht de lierkabel



Staf bij de revisie van de lier. Maar waar is Piet?

Yves Poleur

1961 – 2021

Donderdagavond kreeg ik van Nathalie (echtgenote van Yves) het trieste bericht dat Yves overleden was. Een hartinfarct in het hospitaal van Bouge werd hem fataal. Ik kon mijn ogen of oren niet geloven. De zaterdag daarvoor heb ik hem nog zien vertrekken met zijn RV6 OO-144.

Niemand had durven denken dat dit zijn laatste of "voorlaatste" vlucht zou worden.

Yves is in de club als zweefvliegpiloot toegekomen, zoals mezelf, in 1983. Hij leerde zweefvliegen in het CNVV van Saint Hubert. Enkele jaren later werd hij hulpinstructeur en daarna instructeur.

Toen onze club, in 1987, twee secties kreeg, moesten wij onze eigen boontjes zelf doppen, of anders gezegd, op zoek gaan naar geld. Of nog anders gezegd: nieuwe

(vele) leerlingen aantrekken. In Weelde, waar ik leerde vliegen, werd er jaarlijks een theoretische cursus gegeven. En dat leverde telkens veel leerlingen op. Bij ons in de club werd dat nog nooit georganiseerd.

Aan beide kanten van de taalgrens werd publiciteit gemaakt. Het succes was enorm. Yves had 60 cursisten en mezelf "slechts" 40. Het was een vierdelige lessenreeks en wij gaven alle onderwerpen zelf met een retroprojector. Toen Yves les gaf aan zijn 60 leerlingen, zaten ze (letterlijk) zelfs achter de toog, want ons leslokaal was te klein. Het lesgeven was voor Yves geen probleem, want hij was regent van beroep. Later werd hij zelfs schooldirecteur.

Veel van deze cursisten werden ook lid. En wij hadden zoveel leerlingen, dat de zweefsectie een tweede sleeptoestel aangeschaft heeft.

Nadien is Yves meer in de richting van het motorvliegen gegaan. Waardoor hij ook enkele jaren sleeppiloot is geweest.

Yves was ook de eerste secretaris van de pas opgerichte sectie zweefvliegen (87-88-89) en in 1987 maakte hij deel uit van ons hoofdbestuur.

Ik heb een goede vriend verloren.

Theo Stockmans



Icarus...waarom hebben wij geen vleugels

En zo is het dan steeds geweest, sinds de mens bestaat; willen van de grond gaan, in het kielzog van de vogels, maar niet kunnen! Ze lopen dun, procentueel bekeken, zij die wel kunnen van de grond gaan, en de meest bindende derde dimensie kunnen beleven met het zalige gevoel van vrijheid, dat 'n mens dan kan ervaren. Exclusief weggelegd voor piloten!

Het komt maar niet, met 'n

vingerknip; kunnen vliegen! Veel instructeurs hebben de meest angstgevendende momenten beleefd wanneer de stick of stuurknuppel onwennig werd gemanipuleerd door hun kandidaat-piloot, op de linkerzit. Vele uren van extreem geduld om de stomiteiten van de zwetende leerling, vaak in extremis, te neutraliseren. Maar week na week, wordt de kandidaat vogel, beter in het vliegen. De klassieker die ingeoefend wordt, tot en met, is de cir-

cuit, en na vele rondjes zo gevlogen te hebben, weekend na weekend, komt plots, onvoorzien, bij kalm wederen goede zichtbaarheid de opdracht van de instructeur: "laatste circuit en stop op de runway"! De leerling piloot stopt het lesvliegtuig; de instructeur verkondigt "en nu ga je alleen 'n circuit draaien". De instructeur stapt uit, en daar zit je dan alleen met de stuurknuppel in de hand en het meest gemengde gevoel in je hoofd. Blij van de

ene kant, maar toch uiterst angstig, zoniet onbewust. OK, niet twijfelen.

Backtrack, line up, look out, power en nu echt en alleen van de grond gaan. Het meest zalige moment dat 'n mens beleven kan. Gauw maar bezweet, terug in final, voor de eerste keer "alone". Geslaagde landing en op het gemakske, taxi tot aan de hangar, waar de instructeur, blij gezind uiteraard, zijn "nakomeling" feliciteert. Nu volgt, met elke aanwezige, het grote moment in het clubhuis. Even 'n kort stappeke, om te bekomen..... en vaststelling, in de bar; de nog te vullen glazen, gereed gezet door de barman of – moeder.

En nu komt het er aan. De oudsten herinneren zich

dat – in de tijd van toen - de stropdas nog door de meesten, ook in vrijetijds toestanden, gedragen werd. "Noblesse oblige"!

De "nieuwe"piloot werd dus binnen geloodst en de ceremoniemeester toen, wijlen onze te vroeg heengegane mede-oprichter van De Wouw, Gerard Depraetere, gaf de formele opdracht: "op uw knieën"! Er stond in de bar een enorme kapblok (boomstronk), speciaal geplaatst voor het evenement en Gerard ernaast, met een eeenorm bijl, zich in de handen wrijvend. De sukkelaar op zijn knieën, bevend, niet juist wetend wat hem ging overkomen, moest met zijn hoofd korter bij de kapblok komen en op het laatste moment mocht zijn kop opzij, werd zijn strop-

das op de blok gelegd, ging het bijl hoog omhoog en werd, met een flinke kap, de stropdas ingekort, onder flink applaus en "hipppip" geroep van alle aanwezigen. Individuele felicitaties volgden, de glazen werden gevuld, "santé", geledigd en vele malen opnieuw gevuld, met groot en luidruchtig vermaak van iedereen. Ambiance was het zeer zeker,... in strak contrast met de Corona tijden die wij nu te verwerken hebben.

De dames, leerling-piloot, die droegen geen stropdas, en het vervolg van het verhaal komt de volgende keer..... standby!

Enjoy!

Stéphan Perneel
(ex OO-PMB)

Corona-winterwerk



Herman en Piet demonteren de startmotor van de Seat pistewagen



Mattice geeft de Robin een grondige poetsbeurt voor de jaarlijkse inspectie



Sam en Jan installeren de brandblussers in onze "brandweerwagen"



Walter en Bart bij het uitvoeren van een TM aan onze Duo

HoT en AHoT in coronatijden

Ondanks het feit dat we niet (of toch zeer weinig) kunnen vliegen, ben ik het laatste jaar nog meer dan andere jaren met het zweefvliegen bezig geweest.

Ik zal nooit vergeten hoe we op 12 maart 2020 de eerste keer in Brussel bij DGLV samen kwamen om alle vragen voor het theoretisch examen zweefvliegen te reviseren. We zouden alle vragen nakijken, in het juiste vak plaatsen om aan DGLV 5 evenwaardige vragensets aan te leveren voor het theoretisch examen, helemaal conform Part S-FCL. We waren met een 12-tal instructeurs van de drie zweefvlieg-DTO's (LVZC, KBAC (luchtkadetten) en FCFVV (Fédération des clubs Francophones de vol à voile).

We zouden op 13 maart verder werken, want het was een gigantisch werk waar we voor stonden. Maar zoals je allemaal weet ... toen gingen we in lockdown. Ik heb nog een poging gedaan om in ons briefinglokaal verder te werken, of de werkgroep bij mij thuis uit te nodigen ... we hadden toen de ernst van de zaak nog niet door.

Dertien vergaderingen via Zoom zijn het toen geworden, elke vraag inhoudelijk nakijken, kijken of de vertaling correct is, of het geen strikvraag is, of de vraag bij het juiste vak zit ... een heel werk. Piet en ik hebben alle vergaderingen meegewerkt om 5 nieuwe sets vragen samen te stellen.

Ondertussen kwam de "GA taskforce Corona" erbij waar

Mattijs en ik hebben meegewerkt om de protocollen op te stellen, de presentatie te maken waardoor we eigenlijk in het voorjaar – met alle nodige maatregelen – het zweefvliegbedrijf weer konden opstarten.

Mijn oudste zoon Robbe was op dat moment bezig met zijn eindwerkproject voor zijn opleiding Toegepaste Informatica. Ik had hem een goed project voorgesteld: een oefenprogramma om de theorie voor het zweefvliegen te oefenen en om het (proef-) examen om de computer af te leggen. Ook daar kroop ook van mij veel tijd in om dit mee vorm te geven. En van Mattijs, die bij de voorstelling van het eindwerk mee naar de voorstelling heeft willen luisteren en mee in de jury zat.

Ah ja, als head of training ben je verantwoordelijk voor de opleidingsorganisatie. We waren dan wel bezig met de revisie van de vragen en een applicatie om te oefenen en het examen te doen ... maar hoe zit het met onze cursus? Is die nog wel conform? Misschien moet ik eens met Dirk Corporaal bellen ... we kennen hem allemaal van de boekjes van de 'elementaire opleiding zweefvliegen' en zijn goed uitgewerkte website. Misschien was er op één of andere manier samenwerking mogelijk. Diezelfde dag nog had ik Dirk aan de lijn. Een zeer aangenaam gesprek over onze mooie hobby en zijn goed uitgewerkte cursus met duidelijke illustraties, en over 'hoe doen jullie dat in Nederland eigenlijk? Hoe gaat dat met jullie vergunningen?

En de organisatie van de T-examens?' ... En week later stond www.zweefliegopleiding.be on-line! Hoe snel kan het gaan?! Maar dan begon natuurlijk een ander groot werk om deze cursus aan te passen aan de Belgische situatie. Gelukkig kan ik hiervoor rekenen op andere instructeurs uit de verschillende clubs om hieraan mee te werken.

Dan kwam het zweefvliegekamp, dat gelukkig mocht doorgaan, mits we ons maar goed aan de regels hielden. Al bij al is dat heel goed meegevallen en hebben we van al die coronatoestanden niet té veel last gehad.

Daarna augustus, de maand van het ongeval, die op ons allen een diepe indruk heeft nagelaten.

Tussendoor gingen de T-examens zweefvliegen door. Hiervoor moest ik een hele planning opmaken om ongeveer 30 kandidaten van onze Liga bij DGLV te krijgen. Met maar een beperkt aantal data én beperkte bezetting ... wegens corona. Een werk dat zeer moeizaam verliep.

Ook de ongeveer 150 instructeurs zouden hun dossier voor revalidatie voor hun FI-bevoegdheid moeten in orde brengen vóór hun vervaldatum. Daarvoor moest dan een circulaire gemaakt worden met de nodige instructies. Dan begonnen langzaam die dossiers binnen te sijpelen: refresherdata nakijken, ondertekenen, inscannen, naar Brussel opsturen.

En dan alle mailtjes beant-

woorden in de aard van: “Koen, mijn dossier is binnen van half september ... en ik heb nog steeds niets gehoord” ... Als je weet dat er zo’n drie maand achterstand was, dan kun je je inbeelden dat ik zo heel veel mailtjes heb gehad. Samen met de 3 DTO’s hebben we ook telkens bij DGLV aangedrongen om deze situatie recht te trekken en de achterstand weg te werken. Wat uiteindelijk in februari quasi in orde was, dankzij hard werk van ‘Sonja van DGLV’!

Ondertussen werd er een nieuwe werkgroep in het leven geroepen. Er moesten immers nog steeds ‘learning objectives’ opgesteld worden. Ook weer een werk van DGLV dat we samen met de 3 DTO’s hebben aangepakt. Weer in on-line Zoom-sessies. Ook dat werk is ondertussen gefinaliseerd en zal eerst-daags aan DGLV voorgesteld worden. Nu kunnen we onze cursus ook afstemmen op de leerdoelen.

Ondertussen is het maart en begint het wat beter weer te worden. Ondertussen heb ik samen met Robbe en Mattijs het oefenprogramma kunnen verder in orde zetten en hebben onze deelnemers aan de T-cursus aan de hand van de vragen de theorie kunnen inoefenen. Binnenkort de grote test als in de verschillende clubs het proefexamen zal worden afgenomen. In Keiheuvel is het eerste proefexamen op computer doorgegaan en dat is heel goed verlopen.

Oh ja, Koen, heb je al de interne audit van de club in orde kunnen brengen? Ja, ook dat

moest nog gebeuren: hoeveel leerlingen zijn er? Hoeveel deelnemers aan de T-cursus? Hoe gebeuren de incident-accident-rapporteringen in de club? Hoeveel meldingen heb je gedaan? Worden de vliegboekjes op het einde van de vliegdag ingevuld en afgetekend? Een hele vragenlijst omdat we onszelf als deel van de DTO ook moeten auditeren.

Ondertussen is de planning voor de T-examens 2021 begonnen. Er is hoop dat in de loop van dit jaar DGLV ook voor het zweefvliegen een examensysteem zal hebben zodat ook daar op computer het examen zal gemaakt kunnen worden (richtdatum is juni). Voorlopig doen we nog even op papier verder, en voor de planning zal ik dus nog even zelf moeten instaan ... maar we leven op hoop! (Zojuist, bij laatste nazicht van deze tekst, kreeg ik bericht van DGLV dat gedeeltelijk ingaat op onze vraag om het aantal examendata te verdrievubbelen: de nieuwe vastgelegde data zijn: 31/03, 21/04, 12/05, 02/06 en 23/06)

Zouden we binnenkort weer mogen vliegen? Er is een nieuwe veiligheidsraad aangekondigd en misschien komen er versoepelingen. Maandag komen we met de Taskforce samen, welke vragen stellen we aan de ministers, welke voorstellen kunnen we doen om de opstart weer mogelijk te maken, om weer in dubbel te kunnen vliegen, om weer examens te kunnen afnemen. OK: maandag dus present op de taskforce.

“Seg Koen, ik ben vergeten mijn revalidatie aan te vragen

en ik heb mijn uitstel vergeten aan te vragen en nu is mijn FI-bevoegdheid vervallen. Wat moet ik doen?” Ja ook deze mails komen dan tussendoor binnen. Of nog ... “Seg Koen, een checkvlucht is dat ook een trainingsvlucht? Kan een trainingsvlucht meetellen als demonstrationflight? Hoe zit het met de revalidation in het nieuwe systeem als je niet meer current bent?” Dan toch maar in de regelgeving duiden en een nieuwe circulaire schrijven over bevoegdheden, eisen inzake recentheid, ... enz.

Ondertussen is de concessie voor het zweefvliegkamp goedgekeurd. Ook aan die voorbereiding kan ik nu beginnen!

Tegen het eind van het vliegseizoen zal hopelijk een heel groot werk afgerond zijn: Part S-FCL is eindelijk ingevoerd en onze Liga heeft een nieuwe website met de theoriecursus die in alle clubs zal kunnen gebruikt worden. De leerlingen kunnen oefenen met een oefenprogramma. En dankzij de opgestelde leerdoelen zullen nu ook de cursus én de vragen daarop afgestemd zijn!

Zoals je leest heb ik me het laatste jaar niet verveeld. Maar het wordt wel hoog tijd dat we weer de lucht in kunnen ... Gisteren heb ik mijn ASW20 in het werkhuis kunnen zetten. Hopelijk vind ik de tijd om het onderhoud te doen en kan ik dit seizoen enkele mooie vluchten maken. Daar kijk ik vooral naar uit!

Koen Pierlet

Eerste vergadering van De WOUW na WO II

Verslag van de vergadering van 1/2/1959 in het restaurant "Nouveau Monde*" te Tienen.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Aanwezig: de Dames Delacroix en Germeys; de Heren Alfred Molinet, Jacques Springer, Luc Delacroix, Louis Germeys, Phillipet, Arthur Vandenbosch, Gerard Depraetere, Jacques Piron, Walravens Louis uit Tienen, Dotremont van Hoegaarden, Jordens Daniel uit Goetsenhoven, Verbinnen van Leuven, Soutewey van Wilsele, Vranckx Frans en Minnoye Robert van Kessel-Lo, Anthonis Clément van Sint-Truiden, Saenen Joseph van Brustem, Aerts Albert en Stienlet van Jodoigne.

Verontschuldigd: de Heren Léon Mahieu, Jean Potelle en Corneille Herman.

De aanwezige personen gaan ermee akkoord om weer een normale activiteit te hebben bij de zweefvliegclub "De Wouw" te Tienen en te genieten van een sportieve bij het zweefvliegen en toerisme luchtvaart. De activiteiten zullen plaatsvinden, indien mogelijk en zoals voorheen, op het militaire vliegveld van Goetsenhoven bij Tienen. De aankoop van een zweefvliegtuig en een toerisme vliegtuig, om scholing te geven, wordt overwogen. Documentatie wordt verzameld en projecten zullen voorbereid worden.

De stalling voor de toestellen zal, indien mogelijk, gebeuren in de loods van golfplaten, voorheen gebruikt door "De Wouw", na de eventuele herstellingen.

Contacten zullen aangeknoopt worden met de officiële instanties:

Centrale administratie van de Luchtvaart
Centrale sectie van het zweefvliegen
Koninklijke Belgische Aéroclub

De Heer Louis Walravens wordt aangeduid als Tiense afgevaardigde bij de centrale sectie van het zweefvliegen.

De vergadering belast de Heren Molinet, Germeys, Delacroix, Anthonis, Aerts, Dotremont, Springer, Phillipet en Walravens om zich bezig te houden om de activiteit van de club opnieuw op te starten, de relaties met de officiële organismen, de formaliteiten voor het gebruik van het terrein en de loods, en de voorbereiding van een volgende Algemene Vergadering.

Getekend
De Heer Alfred Molinet
Potterijstraat Tienen

* De "Nouveau Monde" was gelegen boven aan de Vierde Lansierslaan, nu filiaal van "Start People"

Zelfstandige kas voor oorlogsschade

Zoals je kon lezen in het artikel "Eerste vergadering na WO II", werd onze club in 1959 heropgestart. Er waren wel enkele oud leden* die een eigen toestel bezaten, en die zullen ook wel af en toe eens vergadert hebben, of een pint gepakt of van een gezamenlijke maaltijd genoten. Maar niets officieel. Van een echte of hechte club kon je moeilijk spreken.

Onze club moest eigenlijk vanaf nul heropgestart worden. Vliegend materiaal was er niet

en moest dus aangekocht worden. M.a.w. er moest geld gevonden worden.

De Wouw heeft in 1939 of 1940 haar activiteiten moeten stoppen wegens het uitbreken van WO II. Zowel het vliegend materiaal als haar infrastructuur werden vernietigd of geconfisqueerd door de Duitsers.

Na WO II werd in België een "Zelfstandige Kas voor oorlogsschade" opgericht. En ook onze club kon hierop beroep

op doen. In totaal werd aan De Wouw, in 1960, een bedrag toegekend van 329255,- Belgische Franken**. Dit was een groot bedrag. Er zal wel, volgens mij, veel gelobby aan te pas zijn gekomen. Maar dat hoort er nu eenmaal bij.

Theo Stockmans

* o.a. Paul Moers en Jef Neyns

** één Euro = 40,3399 BF

Heropening van De Wouw

Einde van de jaren 60 (1960) werd bij de Luchtmacht beslist om het opleidingstoestel de tweedekker SV 4 te vervangen door de Siai-Marchetti S260. Tevens werd besloten om aansluitend het vliegveld uit te rusten met twee verharde landingsbanen, zoals wij die nu nog altijd

kennen. Als gevolg van deze werkzaamheden, kon onze club vanaf juli 1969 tot maart 1970 geen vliegactiviteiten meer hebben te Goetsenhoven.

De heropening van onze club ging gepaard met een plech-

tigheid. In een editie van "La Conquête de l'air"¹ anno 1970, citeer ik het onderstaand artikel. Dit werd mij bezorgd door Roland Depraetere.

Ik citeer:

21 maart 1970 werd een onvergetelijke dag voor "De Wouw – Le Milan". Talrijke personen woonden toen de plechtigheid van de heropening bij, alsook de inhuldiging van een nieuwe loods². Voor deze unieke gelegenheid had het directiecomité van de club gezorgd voor een puike receptie. Er werd dan ook herhaaldelijk "getankt" met cognac, whisky, bier, enz.. Zodat bij meerdere piloten al vlug "de helikopter begon te draaien"!

Wat mij persoonlijk sterk getroffen heeft in deze club was de ongedwongen joviale sfeer en een perfecte tweetaligheid. Inderdaad, deze vliegclub gelegen op Vlaams grondgebied van Goetsenhoven-Gossoncourt (Tienen – Tirlemont) is slechts enkele honderden meters verwijderd van het Waals gebied.

Deze tweetaligheid is één van de vele redenen van de goede verstandhouding en de beloftevolle toekomst van deze volwassen club die dikwijls tot voorbeeld zou kunnen dienen voor onze natie. (HMe³)

¹ dit was het officiële, tweetalige tijdschrift van de Koninklijke Belgische Aéroclub.

² het betreft hier de loods waar onze clubzweeftoestellen in staan.

³ dit zijn de initialen van de schrijver van dit artikel. Ik heb niet kunnen achterhalen wie het was.

Theo Stockmans

Activiteiten in 1959 en 1960

Activiteiten van de club in 1959*

Aantal uren motorvliegen	488**
Aantal uren zweefvliegen	67
Aantal gratis luchtdopen voor jongeren tussen 12 en 20 jaar (LuM***)	112

Activiteiten van de club in 1960

Aantal uren motorvliegen	454
Aantal uren zweefvliegen	233
Aantal vluchten (zweefvliegen)	741
Aantal gratis luchtdopen voor jongeren tussen 12 en 20 jaar (LuM)	120

Beschikbare toestellen voor de leden

Motor

OO-TWJ	Aeronca tweezitter dubbel besturing voor scholing
OO-JAQ	Auster-D
OO-DPA	Tiger-Moth - slepen van zweefvliegtuigen en kunstvliegen
OO-EVP	Tiger-Moth -slepen van zweefvliegtuigen
OO-MIL	Tipsy-Nipper - eenzitter
OO-FDD	Auster VI, driezitter voor luchtdopen en tourisme

Zweefvliegtuigen

Goevier	tweezitter dubbel besturing voor scholing
Rhönlerche	" " " " "
Grunau	opleidings eenzitter
Rhönbussard	eenzitter semi prestatie toestel
Mucha Standart T	eenzitter prestatie toestel ****
Mucha Standart L	" " " *****

N.B.

Van de 741 zweefvluchten in 1960, 603 (of 81%) werden gemaakt door jongeren beneden de 25 jaar, die aanzienlijke kortingen genoten. In het bijzonder dank zij de genereuze hulp van de beschermende leden.

*	het "heroprichtingsjaar", was geen volledig jaar
**	in deze uren waren ook de sleepuren
***	luchtdopen geschonken door de Luchtmacht
****	T = Tienen of De Wouw
*****	L = Leuven of de Universitaire club van Leuven

Theo Stockmans

Concessie

Door middel van een concessie wordt, door Defensie, aan de Koninklijke Vliegclub De Wouw, de toelating gegeven om het militair domein van Goetsenhoven te mogen gebruiken.

De oorspronkelijke concessie heb ik niet kunnen terugvinden. Maar telkens er veranderingen of aanpassingen

komen aan deze tekst, worden er "Aanhangsels" toegevoegd. Het eerste gedeelte van deze "aanhangsels" geeft telkens een samenvatting van de voorgaanden.

Hieronder vindt u "aanhangsel N° 1. De eerste drie punten zijn dus een samenvatting van de eerste of oorspronkelijke concessie.

Heel belangrijk om te weten is dat de concessie precair is. D.w.z. zij kan te allen tijde door Defensie worden opgezegd of verbroken. Wel te verstaan dat er een geldige reden moet voor bestaan.

Ik citeer hieronder Aanhangsel N° 1.

Theo Stockmans

Algemene Dienst der Militaire Constructies
Provinciale Directie (Brabant)
Sectie Domeinen
Kernstraat 15
BRUSSEL

16 april 60

AANHANGSEL N° 1

Wijziging van de concessie van 12 oktober 1959, 1 KDP/ Dm/N° S 13164, toegekend door de Minister van Nationale Defensie, wordt aan de Heer WALRAVENS L., secretaris van de zweefvliegclub "De Wouw", en de leden toegelaten:

1° om vluchten uit te voeren met burgervliegtuigen, op zater- en zondagen boven het vliegveld van Goetsenhoven;

2° het gebruik van het gebouw, genoemd "clubhouse";

3° een hangar voor vliegtuigen te behouden op het vliegplein, eigendom van de club.

Gezien de vraag van 16 december 1959, om toelating te vragen om voorlopig materiaal op te slaan in een gedeelte van de loods.

Wordt toegestaan

Eerste artikel: na de 5^{de} alinea (3°) van de concessie 1 KDP/Dm/N° S/13164 van 12 oktober 1959, bij te voegen:

4° Gezien de vraag van 16 december 1959 vragende een gedeelte van de 450m² van een loods, met de bedoeling om er materiaal op te slaan.

Tweede artikel: een vergoeding van 2500 Fr* per jaar, opgelegd door het eerste artikel, 4°, van de concessie van 12 oktober 1959, wordt gebracht op 11500 Fr (elfduizend vijfhonderd frank).

Derde artikel: de toepassing van het artikel 1733 van het Burgerlijk Wetboek, bepalend dat de concessionaris of bezetter wordt verondersteld de oorzaak van de brand te zijn, tenzij hij het tegendeel kan bewijzen.

Vierde artikel: alle voorwaarden vermeld in de bovengenoemde concessie, blijven van toepassing.

Luitenant Kolonel van de genie BARBANSON
Directeur

Op deze plaats werden voor 60 Fr takszegels geplakt.

Onze sleeptoeestellen na WO II

In enkele artikels ga ik het hebben over onze sleeptoeestellen na WO II.

Tijdens de eerste officiële vergadering na WO II, werd beslist om verder te gaan als een club motor- en zweefvliegen. En niet als een zweefvliegclub, zoals vóór WO II. Er gingen dus zowel motor- als zweefvliegtuigen aangekocht worden. Het totale aankoopbedrag moest wel rond de 330000,-Fr liggen. De som die ontvangen zou worden van de Belgische staat, voor de geleden oorlogsschade (zie artikel elders in de Cumulus).

Tiger Moth type DH 82A

1959 (of 1960) - 1972

Er werd beslist om o.a. twee Tiger Moths aan te kopen. Deze gingen gebruikt worden als sleeptoeestellen en voor kunstvliegen.

Enkele karakteristieken

Het toestel is een tweedekker en lijkt, uiterlijk, wat op de SV 4. Deze Engelse twee persoonstoestellen werden, tijdens WO II, gebruikt als lestoestel. In totaal zijn 8868 Tiger Moths gefabriceerd. Hij was relatief goedkoop en daarom populair in de burgerluchtvaart. Het had enkel rolroeren op de onderste vleugel. De uitslagen van de rolroeren waren zodanig, dat er geen haakeffect optrad. De Tiger Moth DH 82A was uitgerust met een Gypsy-Major 7 motor van 130 Pk.

Max snelheid:	175 Km/ Hr
Actieradius:	486 Km
Klimsnelheid:	3,4 m/sec
Max gewicht:	828 Kg

Onze twee DH 82A kregen de immatriculaties: OO-DPA en de OO-EVP.

De DPA werd gekocht van SPRL PUBLICIEL (Grimbergen) voor 63000,-BF* (60000 + 3000 BF taksen). Van de EVP heb ik geen concrete gegevens. Waarschijnlijk werd hij eerst geleend van het CNVV (Centre National de Vol à Voile) van Saint-Hubert om hem vervolgens te kopen.

Ik heb nog het reisdagboek van de EVP vanaf juni 1958 tot oktober 1972 in mijn bezit.

Enkele mij bekende sleeppiloten die ik erin heb teruggevonden: Michel Galand, Paul Pe-

rin en Albert Aerts. Alle drie zijn ze voorzitter geweest van De Wouw.

Bij nader opzoekingswerk, is gebleken dat beide toestellen nog steeds vliegen. De EVP in de Verenigde Staten onder de immatriculatie N3744 M. De DPA in Groot Brittanië onder het nummer G-ANLD.

Ons clublid Stefan Perneel is op datum van 07/10/72 nog solo gegaan met de EVP. Zijn instructeur was Herman De Corte. De dag erna is het toestel bij een incident beschadigt geraakt en werd niet meer hersteld.



De OO-DPA, vlnr Sleeppiloot (Freddy of Claude) Goffart, Voorzitter Louis Germeys met dochter Katty(?), François Stienlet

Het relaas van Stefan

Stel U voor, bijna 'n halve eeuw geleden, dan benadrukt dat ik - 'n rijpe man - geworden ben... Ja, zo gaat het leven, tot de klok stopt met tikken... amen.

Goed, nu gaan we vliegen met de Tiger Moth.!

Buiten zitten om te vliegen, tegen binnen, dat is heel wat anders, en ja, je hebt hem nooit gekend, de EVP. Vroeger hadden wij in de club ook een Grunau. Heb jij daar niet mee gevlogen, daar zat je ook open en bloot in.

De EVP, zelfde stijl maar met de lawaaierige motor er nog bij. Voor de solo-vluchten was het gebruikelijk en veiliger van achterin te zitten, want bij de landing moest je de stick max. in de buik houden, om te voorkomen overkop te gaan. Zwarte motor/lichte staart. En bij het vertrek, andersom, onmiddellijk stick vooruit zodat de staart zo gauw mogelijk van de grond zou zijn.

Voor de eerste vluchten met Herman Decorte, zat hij achter, maar nadien, opdat ik -de leerling- zou wennen aan installatie en instrumenten achter, moest ik me daar installeren. En zo deed ik ook mijn solo op 7/10/72 !

Ik herinner me dat ik 'n zitparachute had, hoewel nooit zoiets gebruikt ; jij ook niet -gelukkig- zeker !

Dat toestel werd met de hand aangeslagen. Was vrij gevaarlijk omdat de schroef hoger van de grond was dan die van 'n Cub of Aerona; En ja, omdat het zicht naar voren, met staart op de grond, bijna onmogelijk was, moest je 'slalommen' met forse pedaaldruk van links naar rechts, en zeker op het gras. Je kon ook je hoofd niet buiten de canopy bewegen omdat je stevig gegordeld was



De OO-EVP voor hangar Zuid met het harnas.

Met Herman heb ik maar eenmaal 'n loop gedraaid. Was wel vrij indrukwekkend, omwille van het lawaai van de motor om de hogere snelheid te halen, en kop om laag, positief (G) te blijven.

De Tiger Moth was niet te vergelijken met de SV of 'n

Pitts, die gemaakt zijn om ook negatieve figuren te draaien.

Hoe dan ook, 'n boekje van fantastische herinneringen. Dank U, Koninklijke Vliegclub « De Wouw ».

**Stefan Perneel en
Theo Stockmans**

GÖVIER Gö4 III

1960 - 1960

Sportflugzeugbau Göppingen – Martin Schempp (Duitsland)

Ontwerper: Wolf Hirth en Wolfgang Hütter

Lengte: 6,74 m

Spanwijdte: 14,8 m

Hoogte: 1,88 m

Vleugeloppervlakte: 19m²

Glijgetal: 19

Leeg gewicht: 180 Kg

Max gewicht: 350 Kg

Overtreksnelheid: 50 Km/Hr

Max snelheid: 175 Km/Hr

Tweezitter

Het toestel werd begin 1960 aangekocht bij de Eindhovense Aéro club voor 72000,- BF*. Het was met instrumenten (geen radio). Een aanhanger was er evenmin bij. Het toestel droeg de im-

matriculatie PH-183.

Dit toestel werd vervaardigd door Fokker, onmiddellijk na WO II. Het was met caseïne gelijmd. De romp werd met 50 cm ingekort naar 6,24 m. Slechts zes toestellen werden er zo vervaardigd.

Voor zover mij bekend, kreeg het toestel geen Belgische immatriculatie. Het toestel heeft niet lang in de club gevlogen, dit naar aanleiding van een incident.

Ik citeer Gerard Depraetere:

Die Gövier werd stuk gevlogen door ene Spinhayer, een Brusselaar, nen Jan mijn kl..... Ik heb daar nog achter gezeten om er geld van vast te krijgen, maar hij was vertrokken naar Canada. Die is hier

begin van de jaren '60 lid geworden. Hij mocht ook met passagiers vliegen.

Dat incident, ik zie het nog altijd gebeuren. Op de plaats van de huidige manege had de toenmalige gemeente Goetsenhoven een hele hoop kasseien liggen. De clown (Spinhayer) komt van de richting Opheylysem. Maar in die tijd waren er geen pistes. En het was de kunst om van daar af te komen en om zo dicht mogelijk bij de hangar te kunnen landen om hem niet te ver moeten binnen slepen. En hij was waarschijnlijk te kort of te laag en daar vloog hij tegen de hoop kasseien. De Gövier was onderaan de romp helemaal kapot.

Ik ben wel naar Jefke of Rik

(?) in Tienen gegaan. Hij was toen specialist houtbewerking bij de SV 4 en was gepensioneerd. Hij is komen kijken. Het toestel stond in de oude bar van de Duitsers met dat platform.

Ik maakte met Jef een akkoord om hem te laten herstellen. Het was zo geen erg omdat alleen de romp beschadigd was. Maar er was geen werkbank. Ik heb er thuis een, zei Jefke. Ik heb die werkbank met mijn zwarte Mercedes, op het bagagerek, in stukken en brokken naar dien hangar in Goetsenhoven gebracht. En Jef heeft die romp helemaal gemaakt.

De vleugels stonden toen in den "tube", een ronde hangar. Die nu niet meer bestaat. De militairen hebben die loods doen afbreken. In diezelfde loods stonden ook onze Tiger Moths. We hadden daar wat uitgegraven zodat de wielen van de Tiger Moth lager kwam te zitten. Want de poort was niet hoog genoeg. De vleugels hadden gans de winter in den "tube" gelegen, op de grond. Daar was geen betonnen vloer. Eens dat de romp gemaakt was, gingen ze hem in mekaar steken, op 't gras voor de huidige bar. Michel Galand, toen instructeur en vanaf 1970 Voorzitter, ging hem invliegen. "Pas maar goed op", zei ik. "Maar ik heb een goed valscherms". "Maar pas toch maar goed op". En Michel kroop erin en probeerde hem op de grond.

Twee mannen hielden hem horizontaal. Ik betrouwde het niet want wij hadden hem niet duur betaald en

dan een ganse winter in den "tube" gestaan. Ik sloeg eens op de aanvalsboord, en die kast klonk redelijk goed. Ik doe hetzelfde met de andere vleugel. Ik hoor dat bijna over gans de lengte van de aanvalsboord, de ribben ineenvallen. De triplex kon je zo doen draaien.



De Gö4 PH183

Ik zei tegen Michel: "komt eens kijken". Een bittere ontgoocheling natuurlijk. Wat een geluk dat ge dat gedaan hebt, zei Michel. Daar ga ik dan niet meer mee vliegen. Wij hebben de vleugel opgedaan en vastgesteld dat hij gans beschimmeld was. En allemaal die ribben vielen uit elkaar. Ik heb daarna contact gehad met Terlet en zelfs de plans gevraagd aan Schiphol. Maar het was hopeloos. We hebben hem daarna maar opgestookt.

Volgens mij een vergissing omdat er hier en daar toch nog een stuk was dat kon gebruikt worden of iemand er een plezier mee gedaan.

Wat men toen niet wist in De Wouw (denk ik), was dat hij met caseïne gelijmd was.

Of wisten de Nederlanders het wel, ik weet niet. In elk geval, zoals hierboven reeds vermeld, er werden maar zes was deze types vervaardigd.

Caseïne is een lijm op basis van magere melkpoeder, maar is niet water bestendig. En omdat het toestel verschil-

lende jaren in een vochtige loods op de grond had gelegen, waren verschillende verlijmingen gelost.

Het "reisdagboek" heb ik kunnen recupereren. Enkele belangrijke gegevens.

De eerste vlucht te EBTN werd gemaakt door Denis Nootens + Jean Nickmans op 10/01/1960, gesleept door de Tiger Moth OO-DPA. En de laatste op 06/11/1960 door Spinhayer + Defreyn. In totaal had de Gövier 63H 20' gevlogen in 239 vluchten. Waarvan 26 H 05' sleepvlucht en 37 H 15' vrije vlucht.

Theo Stockmans

MÜ 13E BERGFALKE I

1964 - ??

Akaflieg München

Ontwerper: Egon Scheibe

Spanwijdte: 17,20 m

Lengte: 7,90 m

Glijgetal: 28 bij 80 Km/Hr

Minimum dalen: 0,70 m/sec

Leeg gewicht: 250 Kg

Max gewicht: 430 Kg

Tweezitter

Het toestel werd gekocht in 1964, zonder aanhanger, van Verviers Aviation. Het droeg geen immatriculatie, omdat het niet verplicht was. Er stond op de romp wel de melding "Ville de Verviers" omdat het toestel in 1953 door de stad Verviers aan die vliegclub werd geschonken.

Door De Wouw werd het ingeschreven en kreeg het de immatriculatie OO-ZIU. Maar die is er nooit opgekomen.

Dit toestel werd gebouwd in 1952 en draagt het constructienummer 114.

De verhuis van het toestel van Verviers naar Goetsenhoven.

Omdat er geen aanhanger bij was, werd het toestel van Verviers naar Goetsenho-

ven gesleept. Die overvlucht wordt verteld door François Humblet.

vroegtijdige loskoppeling en daarna in finesse Max naar Goetsenhoven. Blijkbaar was



Onze Mu13E, de Mucha ZST en erboven de Tiger Moth DPA

Michel Galand en mezelf zouden het zweeftoestel overvliegen. Gilbert ?, vloog ons beiden met zijn Ralley van Goetsenhoven naar Verviers.

Pierre Annez de Taboada sleepte ons met een Auster IV. Het ging heel snel, zelfs te snel. Ter hoogte van Angleur zaten we boven de sleper. Michel trok los en gelukkig waren we in stijglucht en konden landen te Bierset. Het sleeptoestel vervoegde ons en we vertrokken opnieuw. Hannuit gepasseerd, vloegen we deze maal naast het sleeptoestel. En eens te meer

er een fout aan het kompas van de Auster.

François Humblet is in gezelschap van Brian Spreckley, ex wereldkampioen, in onze club geweest om de Mu13 te recupereren die wegwijnen- de achteraan in de hangar. Ik kan nu niet zeggen of de Engelse ploeg hem terug vliegwaardig gemaakt hebben.

Hoelang de Mu13E in onze club is geweest, heb ik niet kunnen achterhalen.

Theo Stockmans



Wim en Hugo bij het herstellen van de goot



Sam en Dimitri vervangen de plafondpanelen

Algemene vergadering zweefsectie

Zaterdag 30 januari

Vanwege de coronamaatregelen moest deze vergadering online doorgaan, via Google Meet. 39 leden waren aanwezig.

Verkiezing zweefbestuur

De verkiezing van het zweefbestuur gebeurde elektronisch, via electionbuddy.com.

Bestuursleden die in 2020 verkozen waren en dus nog een jaar in functie blijven:

- Astrid Coomans
- Rudi Coomans
- Mattijs Cuppens
- Theo Stockmans

Zijn uittredend en herverkiesbaar:

- Koen Pierlet
- Luc Vandebeeck
- Johan Vanhoyland
- Jan Waumans

Niet herverkiesbaar

- Eric Vandewalle

Nieuwe kandidatuur

- Griet Francart

Om 20u stipt werden de resultaten van de stemming vrijgegeven. De 5 kandidaten werden allemaal verkozen.

Overzicht activiteiten 2020

- Algemene vergadering zweefsectie - 18 januari
- Afwerking toiletten
- Renovatie bar en leslokaal
- Geen activiteiten van 13 maart tot 16 mei
- Zweefvliegkamp Goetsenhoven – 6 juli tot 17 juli
- Stage Oppershausen (D) – 19 juli tot 26 juli
- Theorielessen in CC De Kruisboog en Google Meet – 25 oktober ...
- Geen activiteiten van 1 november tot 5 december
- Winteronderhoud toestellen

Inzet clubtoestellen

Toestel	Starts	Vlieguren
D-6988 (ASK13)	291	143:40
D-6901 (ASK13)	276	125:30
D-2410 (Duo Discus)	158	137:05
D-6946 (Ka 8)	26	29:11
D-6953 (ASK23)	33	40:41
D-2363 (ASK23)	39	41:42
D-6955 (Astir)	11	21:09
D-6925 (ASW19)	21	63:58

Impact corona

- In vlieguren: weinig verschil met voorgaande jaren
- In aantal starts: tussen 200 en 300 starts?
- Financieel: ongeveer 10.000 EUR minder inkomsten. Vervanging canopy Robin werd met een jaar uitgesteld.
- Coronasteunfonds voor de sportclubs:
 - Via de Liga: 698,51 EUR
 - Via de stad Tienen: 176 EUR
- Kostprijs corona-materiaal: +- 550 EUR

Renovaties clublokaal

- Toiletten: +- 9.000 EUR in 2020. Een deel werd al betaald in 2019
- Clublokaal, inclusief nieuw raam in briefinglokaal, vaste muur tussen bar en leslokaal, terrasinrichting, printer, verlichting, etc...: +- 12.000 EUR
- Bewakingscamera's inclusief bevestigingsmateriaal en huur hoogtewerker: +- 2.000 EUR

In totaal dus ongeveer 23.000 EUR, gelijk verdeeld over de 2 secties, dus 11.500 EUR voor onze rekening.

En als we niet vliegen?

- Renovatie toiletten: Jörgen, Griet, Steve, Luc, ...
- Renovatie clublokaal: Senne
- DTO – administratie, coördinatie, theorie-examens DGLV: Koen
- Corona GA Taskforce: Koen
- Nieuwe theoriecursus zweefvliegopleiding.be: Koen, Mattijs, ...
- CA(M)O, onderhoud en "technisch controleurs": Eric, Walter

- Opvolging onderhoud clubvloot en werkhuizen: Astrid
- Radio's en micro's: Erwin
- Onderhoud lier: Piet, Staf, Eric, Rudi, ...
- Onderhoud sleper: Piet
- Vliegboeken zwevers: Luc
- Vliegboek sleper: Dries
- Administratie winterwerkuren: Sophie
- Zweefvliegkamp: Koen, Astrid, Julie, ...
- Gras maaien, hagen scheren, onderhoud pistes, hangars, ...: Theo, Herman, Dries, Michael, Senne, Rudi, Sébastien, ...
- Etc, etc, etc...

Plannen voor 2021?

- Vervangen 1 parachute (2000 EUR)
- Overhaul Duo Discus (RD Aeronautics – Bulgarijë) – herfst/winter 2021 (16.000 EUR)
- Nieuwe canopy Robin (dit jaar uitgesteld wegens corona) – herfst 2021 (7.000 EUR)



24 januari: ons vliegveld onder een dik pak sneeuw

HEY! WIJ ZITTEN OP TROOPER!



Koop bij al jouw favoriete
webshops via onze pagina

zo krijgen wij
extra monnies!

Jij betaalt géén euro extra... maar wij krijgen wel een percentje!

[Trooper.be/dewouw](https://trooper.be/dewouw)



Medewerkers Cumulus sedert de start

Artikels

1. Sven Abels
2. Kai Arstila
3. Sofie Beckers
4. Freddy Beeken
5. Guy Beersaerts
6. Koen Biesmans
7. Geert Bollens
8. Karin Bonjean
9. Johan Boon
10. Siggie Bouvin
11. Etienne Boyen
12. Willem Bruelemans
13. Jan Bruyninckx Jd
14. Astrid Coomans
15. David Coomans
16. Rudi Coomans
17. Marc Costers
18. Mattijs Cuppens
19. Christophe De Brabanter
20. Nick De Clippel
21. Roland Depraetere
22. Eddy De Reys
23. Dieter De Trij
24. Koen Declercq
25. Michaël Dehert
26. Jo Delbroek
27. Bernard Depuydt
28. Stijn Devalck
29. Nathalie Dormaels
30. Richard Driesen
31. Yourich Erauw
32. Griet Francart
33. François Galand
34. Michel Galand
35. Joris Gernaey
36. Yves Geyskens
37. Christiane Gobert
38. Jens Groeseneke
39. Michiel Heleven
40. Jan Hendrickx
41. Johan Hoebanx
42. Glenn Hostens
43. François Humblet
44. Bart Huygen
45. Karel Joos
46. Philippe Lejeune
47. Laura Lenaerts
48. Bruno Maes
49. Pascale Martello
50. Sébastien Mathieu
51. Burt Matteredne
52. Yven Mauroo
53. Ruben Michaux
54. Herman Moens
55. Lesley Morsink
56. Paul Morsink

57. Stefan Nezc
58. Michaella Nijls
59. Denis Nootens
60. Henri Note
61. Jörgen Nuyts
62. Luc Pashuyzen
63. Magali Pattyn
64. Patrick Pauwels
65. Guy Peeters
66. Stéphan Perneel
67. Koen Pierlet
68. Christian Pirson
69. Yves Poleur
70. Edwin Portauw
71. Maria Renders
72. Charles Rousseau
73. Andre Ruymen
74. Marc Ruymen
75. Yves Ruymen
76. Arnold Schurmans
77. Jaromir Simunek
78. Yvan Stockman
79. Theo Stockmans
80. Stan Taeymans
81. Mattice Thoelen
82. Brett Tobback
83. Roel Trappeniers
84. René Van de Esschert
85. Stijn Van den Eynde
86. Danny Van Loo
87. Maxine Van Molecot
88. Staf Van Pelt
89. Jelle Vandebeeck
90. Linde Vandebeeck
91. Luc Vandebeeck
92. Senne Vandenputte
93. Luc Vanderheyden
94. Wim Vanderlinden
95. Johan Vanderstegen
96. Rene Vanderwaeren
97. Jean Vandeuren
98. Eric Vandewalle
99. Johan Vandewalle
100. Karel Vandewalle
101. Nathalie Vandewalle
102. Sophie Vandewalle
103. Walter Vandewalle
104. Hanne Vandikkelen
105. Paul Vanhaesendonck
106. Laurens Vanhees
107. Johan Vanhoyland
108. Julie Vanhoyland
109. Piet Vanosmael
110. Stan Vanuytrecht
111. Vincent Verbiest
112. Liesbeth Verheyen
113. Jelle Verhoeven

114. Barbara Vicca
115. Maarten Vijverberg
116. Jan Waumans
117. Tom Willems Tn
118. Jérémy Wouters
119. Shiv Yadav

Foto's

1. Sven Abels
2. Jan Alen
3. Yannis Argyropoulos
4. Kai Arstila
5. Katrin Balke
6. Jan Beckers
7. Sophie Beckers
8. Freddy Beeken
9. Guy Beersaerts
10. Koen Biesmans
11. Siggie Bouvin
12. Jan Bruyninckx
13. Astrid Coomans
14. David Coomans
15. Joseph Cuppens
16. Mattijs Cuppens
17. Sam Cuyvers
18. Geert De Palmenaer
19. Dieter De Troij
20. Michaël Dehert
21. Niel Deijgers
22. Gilbert Gijssens
23. Guy Groeseneke
24. Jens Groeseneke
25. Robert Guillaume
26. Jan Hendrickx
27. Glenn Hostens
28. Bart Huygen
29. Laura Lenaerts
30. Pieter Leyssens
31. Bart Lismont
32. Sébastien Mathieu
33. Herman Moens
34. Lesley Morsink
35. Stefan Nezc
36. Jean Nickmans
37. Thierry Oliviers
38. Guy Peeters
39. Koen Pierlet
40. Fons Poelmans
41. Rene Roekaerts
42. Andre Ruymen
43. Marc Ruymen
44. Ivo Sallaets
45. Eric Schollaert
46. Tom Segers
47. Pablo Séverin
48. Ann Sikivie
49. Peter Solheid

- | | | |
|------------------------|-------------------------|----------------------|
| 50. Daan Spruyt | 60. Luc Vandebeeck | 70. Johan Vanhoyland |
| 51. Yvan Stockman | 61. Senne Vandenputte | 71. Julie Vanhoyland |
| 52. Theo Stockmans | 62. Frank Vandersmissen | 72. Staf Van Pelt |
| 53. Jimmy Swannet | 63. Jozef Vandevorst | 73. Stan Vanuytrecht |
| 54. Mattice Thoelen | 64. Eric Vandewalle | 74. Jan Waumans |
| 55. Brett Tobback | 65. Karel Vandewalle | 75. Tom Willems Tn |
| 56. Roel Trappeniers | 66. Nathalie Vandewalle | 76. Andre Wyaux |
| 57. Danny Van Loo | 67. Hanne Vandikkelen | 77. Shiv Yadav |
| 58. Maxine Van Molecot | 68. Paul Vanhaesendonck | |
| 59. Jelle Vandebeeck | 69. Anita Vanhoyland | |

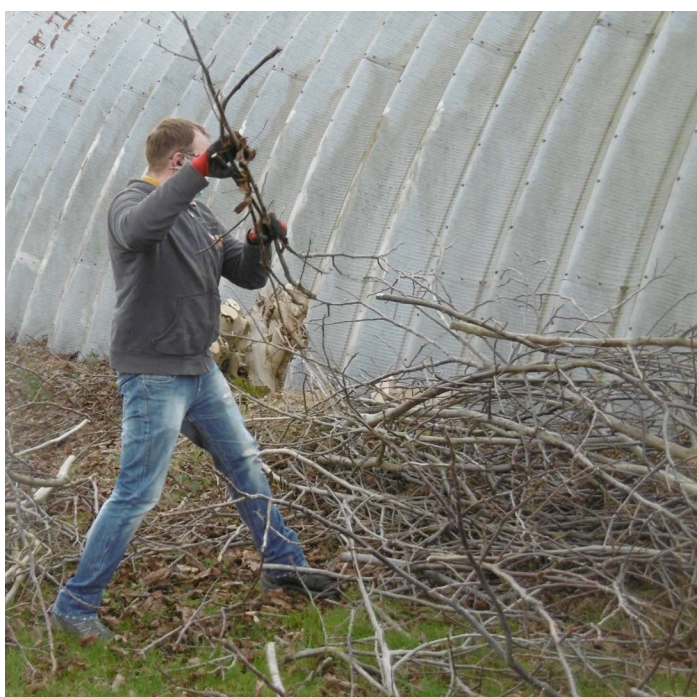
Nog winterwerk...



Jens kuist de dakgoten van de werkhuizen



Wim en Rudi: maximum 40km/u!



Dmitri ruimt de takken van de omgehakte bomen op

De blusinstallatie voor onze brandweerwagens.



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 de redactie:
cumulus@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@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

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

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

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).

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens

Stefan Perneel

Koen Pierlet

Theo Stockmans

Foto's

Mattijs Cuppens

Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens

Fonteinstraat 22

3000 Leuven

tel.: 0486/76.76.34

email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans

Nerm 123

3320 Hoegaarden

tel.: 016/76.66.96

email: theo@dewouw.net

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

