



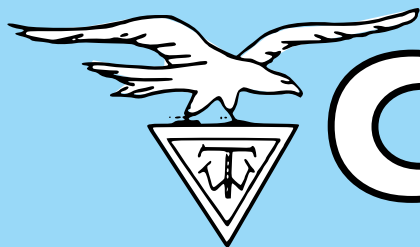
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 27 nummer 2
Van april tot juni 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 2
Van april tot juni 2021
Nummer 101

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

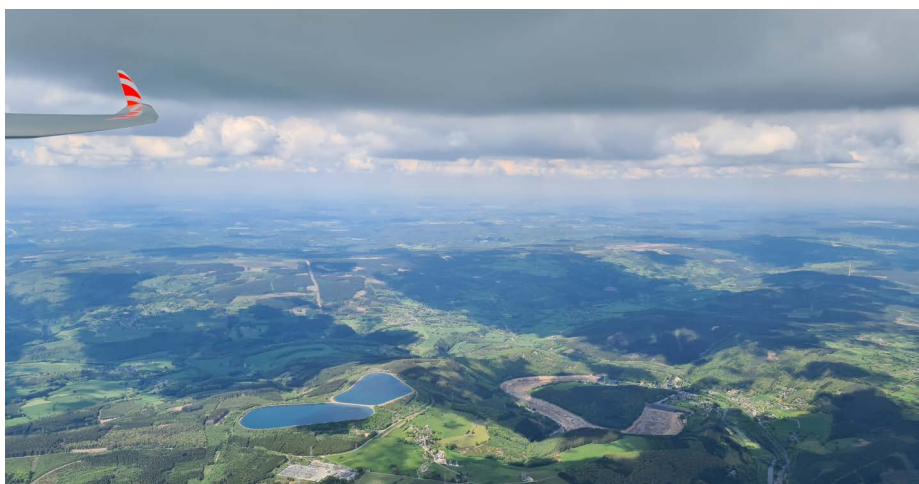
Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Een nieuwe controletoren?



Sinds enkele maanden staat er op ons vliegveld een container met daarbovenop de "romp" van een vliegtuig, waarop de politie kan oefenen om gekaapte vliegtuigen binnen te geraken...

Gezien vanuit de lucht



De Duo Discus boven de watervallen van Coö. En zoals Koen goed opmerkte: "Zeg, staat dat onderste bekken nu droog?" Inderdaad, sinds midden april is Engie gestart met de renovatie van het onderste bekken en staat dat dus leeg...

Overdekt terras



Om droog te zitten wanneer de terrassen weer open mochten, maar de bar binnen nog niet, heeft Didier een tent laten installeren...

In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Van initiatievlucht tot zweefvliegvergunning.....	3
Eerste solo	5
Overlandweekend	6
De infrastructuur.....	8
Milieu	14
Vliegveld.....	15
Prestaties	15
Liertest.....	15
Algemene Vergadering	16
Bestuur club 2021	16
KMS op ons vliegveld	17
"Lente"werk.....	18
Artikels voor Cumulus	20
Colofon	20

Foto cover

Ons clublokaal in de jaren '60, met op de achtergrond het vorige clublokaal.

Woordje van de redactie

Bij de ontvangst van deze Cumulus zit het jaar er voor de helft weer op. De tijd vliegt soms snel. Ondanks Corona hebben wij, mits wat beperkingen, toch kunnen vliegen. Jens is zelfs solo gegaan en Erwin behaalde zijn zweefvergunning. 29 mei was een topdag. Zowel Sébastien als mezelf vlogen een opgegeven 500 km vanaf ons vliegveld. En nu met zijn allen maar hopen dat Corona definitief op zijn terugweg is.

Vorig jaar stond onze club op een mooie derde plaats in de Charron. In het huidige klassement staan wij negende op dertien clubs. Amper tien leden dienden een proef in. Dat is spijtig. En nochtans zijn er al mooie dagen geweest. Je hoeft geen 300 km te draaien om een proef in te dienen.

600m hoogtewinst of een duur vlucht van één uur volstaan reeds. Zelfs met mijn Ventus dien ik zulke proeven in. En daar maak je je absoluut niet belachelijk mee. En door je vlucht op de Charron te zetten, bewijs je dat je geen luchtruimovertredding begaan hebt.

Gedurende het voorjaar hebben Piet en Staf gewerkt aan onze lier. Zij hebben getracht om toch één trommel operationeel te krijgen. Zondag 13 juni werd hun werk beloond. Het werd een geslaagde testdag. Voor zover mij bekend werden er geen technische problemen gemeld. Nu nog de tweede trommel operationeel krijgen en wij staan klaar voor de start van ons lierseizoen op het einde van het jaar.

Op maandag 5 juli start ons traditioneel zweefkamp. Twaalf meisjes en jongens zullen onder leiding van onze instructeurs de knepen van het zweven trachten onder de knie te krijgen. Ik vind zo 'n kamp altijd een fantastische bedoening. Sommigen onder hen hebben nog nooit een zweefvliegtuig gezien en, na een paar weken hebben ze al aardig de knepen van het zweefvliegen onder de knie. Ik nodig eenieder van jullie uit om zelf eens te komen kijken. En jongeren in de club brengt steeds leven in de brouwerij.

Tot ergens in de club of in de lucht.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **5 tot 9 juli**
vliegekamp te EBTN

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

📅 **16 juli**
Kippenfestijn

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 september 2021

Van initiatievlucht tot zweefvliegvergunning

Mijn zweefvliegavontuur begon op 27 september 2015 met een initiatievlucht in Keiheuvel. Als verantwoordelijke organisator van de skireis op school kreeg ik deze vlucht cadeau van de begeleiders... beste cadeau ooit! Een half jaar wachten op de combinatie van een vrij moment en het juiste weer en dan richting Balen. Op het vliegveld aangekomen, kwam ik ogen tekort. Er werd gesleept, gelierd, motorvliegtuigen en zweefvliegtuigen die landen en opstegen. Zoveel indrukken! Ik voelde mij als een klein kind tijdens een schooluitstap.

Dan was het mijn beurt. Ik nam achteraan plaats in een TwinAstir, OO-ZKL, samen met Tim, de piloot van dienst. Wist ik veel maar het bleek ideaal zweefvliegweer. Tijdens de vlucht, op veilige hoogte, mocht ik ook sturen. Zalig gevoel! Van bij de sleep tot lang na de landing had ik een gelukzalige glimlach op mijn gezicht. Na de vlucht kreeg ik complimenten van Tim over mijn stuurmanskunsten. Ongetwijfeld een standaardopmerking maar ik had op dat moment maar een half woord nodig om overtuigd te geraken om hiermee verder te gaan.

Alles spookte nog een week lang door mijn hoofd. Na enig opzoekwerk naar de dichtstbijzijnde club vanuit Herent, trok ik naar Goetsenhoven. Daar aangekomen, werd ik rondgeleid door maxi-Coomans die uitstekende reclame maakte voor

KVDW. Ik zag het zweefvliegen meteen zitten! Papieren in orde gebracht, een deeltje lidgeld betaald en ik was vertrokken. Ik volgde dat najaar zelfs de theoriecursus. Nog iets te vlug maar dat beseftte ik toen nog niet. Na één van deze theorielessen nam André mij mee in de KA13 tot boven de Suikerfabriek, mijn eerste korte wintervlucht in Goetsenhoven. Toch 32' boven de schoorsteen gedraaid. Opnieuw een succes.

Het eerste deel van mijn praktijkopleiding verliep nogal traag. Ik kwam niet frequent genoeg en had ook enige moeite om aan Sofie, mijn vrouw, uit te leggen dat je verwacht wordt een ganse vliegday te blijven, zelfs wanneer je vlucht maar 12' duurt. Ondertussen lukt dit beter ;) Ik heb het gevoel dat mijn opleiding in verschillende fases verloopt: Eerst sukelen achter de sleper, dan bij het landen, nu soms met veel moeite op zoek naar de goeie pomp (in de volksmond 'pompvermijnd vliegen'),... Volgende legendarische uitspraken van instructeurs heb ik allemaal gehoord: 'Hou die stick nu eens stil!' (Rudi), 'Het is wel de bedoeling dat je gecoördineerd blijft vliegen, hé.' (Koen), 'Gij hebt hem hé, Chef?' (Eric), 'Ik ga met u overland.' (Jörgen), 'Ge kijkt te weinig.' (Bart), 'Trager vliegen in de pomp.' (Walter), 'Kijk daar, een buizerd!' (Theo), 'Dat moeten we volgende keer nog eens bekijken.' (Piet), 'Senne is mijn ophaalploeg.' (Ruben), 'Mijn zakske is weer kapot.' (An-

dré). Af en toe ook frustratie wanneer de zoveelste initiatievlucht vooringing of mijn lestijd verkorte. Lang leve solo vliegen en het reservatiesysteem sinds corona. Op 18 september 2018 liet Theo mij solo vertrekken met de volgende boodschap: 'Hou je parachute maar aan. Je vliegt alleen.' Vlucht twee: 'Je vertrekt nog eens.' Twee korte vluchten van 12' op een mooie, windstille avond met twee luchtballons en een ULM 'eerste solo' in de buurt, volledige concentratie en een heerlijk gevoel.

In de winter van 2019 behaalde ik samen met Jan Waumans en Joris Valvekens mijn radiovergunning. Een grappig beeld wanneer een stelletje volwassenen met een headset zit te oefenen in een lokaaltje bij de ULM's. Nogal een hoog nerd-gehalte. Ik vloog, in datzelfde lokaaltje tijdens één van de oefeningen, met de OO-PMB de TMA van Luik binnen zonder op te roepen en kreeg een uitbrander van Dominique, de lesgever. Vaak troffen we nadien Yves en soms André aan de toog. 'Radio-cursus... da's toch simpel!' Zij hadden die dag de Duo Discus gekocht en dit werd uitbundig gevierd met de nodige Stella's.

Met Sam en Steve nam ik in Diest voor een tweede keer deel aan de theoriecursus. Na een proefexamen met enkele bedenkelijke vragen en een verantwoordelijke lesgever die eveneens geen voldoende haalde op alle



Erwin met examiner Hubert De Busser voor de examenvlucht

onderdelen (?), mocht ik mijn theorie-examen afleggen in Brussel. Mijn nieuwe pennenvriend van DGLV, Emanuel Snackers, liet mij achteraf weten dat ik twee onderdelen opnieuw mocht afleggen. Bij de herkansing behaalde ik wel 75% of meer. Plots ging alles veel sneller. Ik had mezelf voorgenomen vaker te komen vliegen na een slechte landing met de KA23. Vorige zomer plande ik een overlandvlucht van Outgaerden over Avernas naar Sint-Truiden en terug. Niets vergeleken met wat de grote jongens elke keer presteren, maar gelukt en toch span-

nend. Ik wist niet dat ik hiervoor papieren in orde moest brengen maar kon weeral eens op Walter zijn hulp rekenen. Kersvers instructeur Ruben nam in het begin van dit seizoen mijn pré-skilltest af tijdens een vliegday met stevig wat wind. Met trots was ik zijn eerste leerling. Nadien bracht Koen alle documenten in orde voor mijn examenvlucht met Hubert De Busser, zo'n lieve man. Ik had voor het eerst de ervaring dat een examen ook aangenaam kan zijn. Resultaat: geslaagd! Ondertussen behaalde ik ook mijn 5 uur duurvvlucht en heb ik geleerd

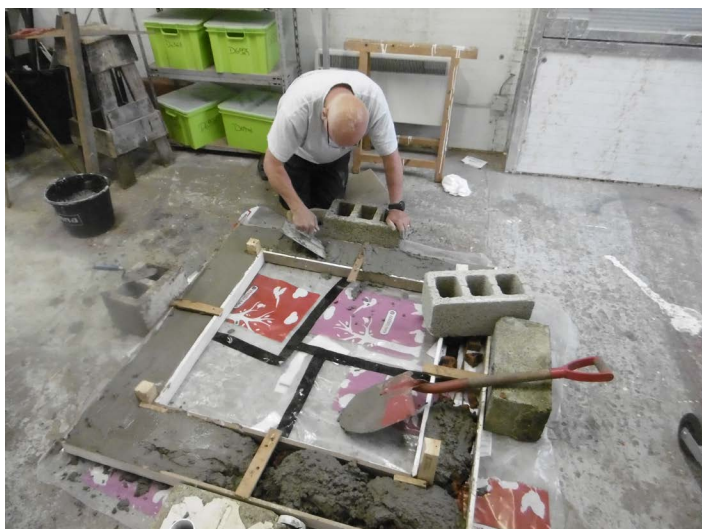
hoe moeilijk het is om in een zakje te plassen tijdens het vliegen.

Ik hoop nog lang te kunnen genieten van het vliegen in Goetsenhoven. Voor mezelf grenzen verleggen, op een nieuw toestel gelost worden, samen alles klaarzetten en opruimen, mini-Coomans haar problemen oplossen tijdens het winterwerk, de vliegday afsluiten op het terras, een vleugeluitreiking, de Cumulus, wie weet misschien ooit zelf een zwever aankopen,...

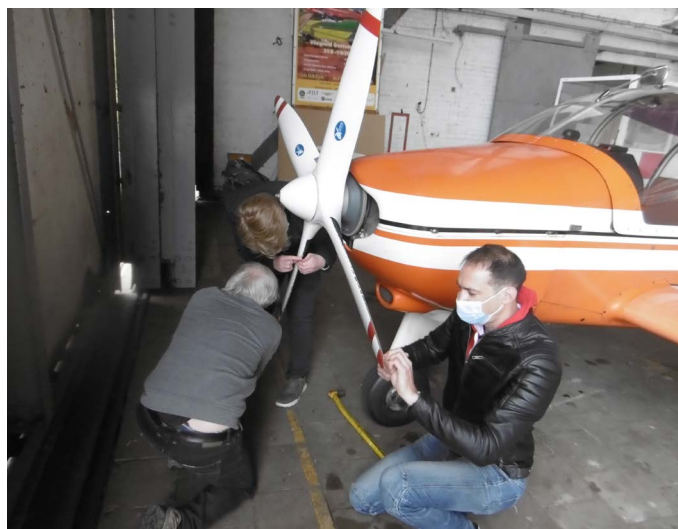
Alvast een dikke merci voor de kunde en het geduld van alle instructeurs, het in de juiste pomp afgezet worden door de sleeppiloten, het vele werk van de bestuursleden, Senne zijn 495 barknutteluren; en iedereen die ervoor zorgt dat ik mij een beetje thuis voel in de club.

Tot boven of beneden (ik weet nog steeds niet wat waar ligt)

Erwin Huybens



Herman maakt een nieuw betonnen deksel voor de afwatering op het vliegveld



Piet, Mattijs en Brett bij het afplakken van de schroef van onze Robin

Eerste solo

Fascinatie

Mijn fascinatie voor het vliegen is begonnen in mijn jonge jaren waar mijn opa zaliger me als verrassing had meegenomen, naar de sanicole airshow. s'avonds zaten we te dineren tussen de piloten waar ik als fier manneke aan iedere piloot was gaan vragen voor een handtekening te plaatsen in de magazine bij het toestel waarmee hij vloog. Mijn opa heeft in zijn legerdienst nog bij de SV 4 gevlogen in de typerende oranje kleur met de pinguin op.

Hierna ben ik bij modelbouwvliegen begonnen. Maar na een vlucht bij mijn nonkel in de ULM was ik zo onder de indruk en kwam bij me op 'Dit wil ik ook kunnen.'

Van Leerling tot Solist

Na een tijdje rondkijken hoe je aan zo'n vliegopleiding effectief kunt beginnen was ik uitgekomen op het zweefvliegkamp. Dit was de uitgelezen kans om in de vliegwereld terecht te

komen. Waarvoor dank aan iedereen die dit mee helpt organiseren. Twee weken omringd zijn met mensen die dezelfde passie delen, dagelijks kunnen vliegen en s'avonds doorzakken aan de bar. Meer moet dat niet zijn. (s'Ochtends waren we wel allemaal fit to fly!).

Bij afloop van het kamp kriebelde het om weer te kunnen vliegen. Het gele boekje is ook iets wat me motiveerde. Alle aspecten van het zweefvliegen leren beheersen, kruisjes verzamelen, met als hoofddoel solo. Bedankt aan alle instructeurs die mij in dit traject hebben begeleid en mijn foutjes hebben gecorrigeerd.

De Vlucht

Op zondag 1 mei zag het weer er veelbelovend uit. Met 35 vluchten op de teller en stilaan hopen dat ze me ooit zouden lossen reed ik naar het vliegveld. Vonden de instructeurs het te gezellig om met mij te vliegen? Hoogstwaarschijnlijk waren mijn vliegkunsten nog niet op punt. Koen Pierlet was de

dienstdoende instructeur. De eerste twee vluchten gingen goed, buiten wat vechten tegen de thermiek en een verkorte base was er weinig op aan te merken. Na de tweede vlucht herinner ik me Koen's woorden: 'Als je hetzelfde alleen kunt zonder mij mag je alleen vertrekken'. Het was een gevoel van stress en euforie gelijktijd. De start was stresserend maar eens in de lucht kwam de kalmte en de focus. Het pompte nog goed, na 29 minuten stond ik weer aan de grond. Klaar voor de tweede vlucht! De sleper had me goed afgezet en kon wat hoogte winnen. Waar na Koen opriep via de radio 'Jens, als ge kunt bovenblijven moogt ge bovenblijven'. Na wat lokaal te thermieken bereikte ik 1300m. De vlucht duurde 1h22 en zal deze nooit vergeten.

Achteraf werd er geklonken op de vlucht en mocht ik nat naar huis!

Jens Gemis



Overlandweekend Saint-Hubert

Begin april kreeg ik een berichtje of ik wou meedoen om een nieuwe nationale juniorenploeg te maken.

Vanuit het competition committee waren ze namelijk bezig om terug een betere junioren werking op te stellen. Hierbij willen ze een aanspreekpunt bieden voor vragen over overland- en wedstrijdvliegen. En erworden ook momenten georganiseerd om te helpen bij de voorbereiding en analyse hiervan. Dit vond ik een hele eer en zou vooral ook zeer leerrijk zijn. Dus wou hier graag aan deelnemen!

Het eerste trainingsoverlandweekend stond al gepland voor 1 en 2 mei, wat dus al heel snel was. Dit ging door te Saint-Hubert. Want het doel is om een nationale ploeg te maken, dus ook samen met de Waaltjes. Het ging dus door in Saint-Hubert en dat maakte het wel spannend voor mij. Ik heb al wel verschillende keren boven de Ardennen gevlogen, maar was er nog nooit zo laag geweest. Want dit wilde zeggen dat ik ook mijn eerste thermiek ging moeten pakken op lage hoogte boven de bossen en heuvels rondom het vliegveld. Het reliëf kan er al gemakkelijk meer dan 100 hoogtemeters verschillen in een straal van 2 km rondom het vliegveld. Het was dus opletten geblazen. Doe er daar ook nog bij dat Saint-Hubert een druk vliegveld is met zelfs een bemande toren en dat je zelfs toestemming aan de

toren moet vragen als je de piste wilt oversteken met een zwever. Dat is helemaal anders dan bij ons en was even wennen.



Sleeptoeistel van dienst was een Piper PA-25 Pawnee

Ook qua voorbereiding was er helemaal niet veel tijd. Op amper drie weken van het eerste berichtje dat ik hoorde of ik interesse had in deze juniorenwerking tot het overlandweekend dat al zeer binnenkort was. Op dat moment waren er ook nog redelijk strenge coronamaatregelen dus dat maakte de voorbereiding er niet makkelijk op. Het was ook de eerste keer dat ik een zwever (ASW 19) ging meenemen om op een ander vliegveld te vertrekken. Dit samen met de korte tijdspanne verliep niet alles even vlot zoals ik gewild had, waarvoor mijn excuses.

In het begin van de week werd er regen voorspeld voor het weekend van 1 en 2 mei. Dit voorspelde niet veel positiefs. Gelukkig veranderde dit in de loop van de week en zondag beloofde zelfs een mooie dag te worden.

Zaterdagochtend werd de

briefing gegeven en naast de algemene briefing werd er ook een veiligheidsbriefing gegeven en de mogelijke buitenlandingsterreinen.

De proef die die dag gevlogen zou worden was een AST (assigned speed task) van 99 km. Het was ook niet zo'n goede dag. Het laatste keerpunt lag in een gebied waar het al volledig toegetrokken en dood was maar we hadden het net gehaald. Gelukkig was het een overlandtraining en vlogen we met een vijftal man samen waaronder Daan Spruyt. Bij de andere twee groepen aan de Vlaamse kant vloog Geert De Palmenaer en Nick Fremau voorop (in tweezitters dus er zat telkens iemand van de jeugd bij net zoals bij Daan). De Vlaamse junioren volgden dus telkens iemand die heel goed kan vliegen zodat wij daar konden van leren waarom dat pad gekozen wordt en niet het andere pad.

De volgende dag, na een overnachting in het hotel op het vliegveld waar ook iedereen overnachtte, was er hardnekkige mist in de

ochtend. Iets voor de middag trok deze gelukkig op. Deze dag was er ons een AAT van 3 uur (minimum afstand 110 km en maximum 400 km) beloofd vanuit de 'wedstrijdleiding' georganiseerd door Saint-Hubert om het voor ons zo echt mogelijk te laten lijken zoals het op een echte wedstrijddag zou gebeuren. Deze dag was de betere dag maar we moesten uitkijken voor de buien die gingen ontstaan in de loop van de namiddag. Ook vandaag gingen we samen vliegen in groepjes en volgde ik Daan. De buien kwamen inderdaad al snel opzetten en bestonden uit hagel en sneeuw. Dus een AAT was eigenlijk wel ideaal voor deze dag zodat we het keerpunt niet midden in de felle bui moesten ronden als er net een bui was vlak boven het keerpunt. Een AAT is een taak waarbij de keerpunten een veranderlijke cilinder hebben die bijvoorbeeld makkelijk 20 km in diameter kan zijn. Elk punt in die cilinder is dus een geldig keerpunt en het is de bedoeling om elk keerpunt van de proef te ronden in elke daar



Buien ontwijken op zondag

bijhorende cilinder en dit in de snelste snelheid met een minimum vliegtijd van 3 uur. Je kan deze proef dus ook in 5 uur doen en toch winnen omdat je meer afstand gevlogen hebt door de gekozen punten in de cilinders en dus mogelijks aan een hogere snelheid hebt gevlogen.

Uiteindelijk lukte de proef heel goed ondanks de buien en hadden we 212 km gevlogen in 3 uur en 10 minuten. Vooral deze laatste dag was

zeer leerrijk. Ik heb niet alleen veel bijgeleerd over het vliegen zelf, maar ook alles wat daar rond hoort. Moest er jeugd geïnteresseerd zijn voor het komende jaar of jaren, laat mij maar weten dan geef ik het door!

Ten slotte bedankt Astrid en Jan Waumans voor het vervoer! Zonder hun was er geen overlandweekend voor mij dus dankjewel!

Glenn Hostens



Wachten in de grid onder veel hoge bewolking op zaterdag

De infrastructuur

In deze Cumulus ga ik het hebben over de infrastructuur van onze club. Mijn dank gaat hier naar een gesprek met Gerard Depraetere einde 1980. Maar ook naar enkele nog "levende" encyclopedieën uit de tijd van toen: Jean Nickmans, Denis Nootens en Stefan Perneel.

En ik zou onze infrastructuur willen indelen in volgende categorieën:

- loods
- clublokaal
- werkhuis
- tankplatform

In deze editie behandel ik de eerste drie. Het tankplatform is voor een volgende keer.

Dit is misschien een saai onderwerp. Maar een vliegclub zonder gebouwen is niet leefbaar. En zoals jullie kunnen lezen, het liep niet altijd van een leien dakje. Het was vooral schipperen met de middelen die men had, ook financieel. Maar ook wie kent wie?

Onze loodsen

Voor WO II beschikte onze club over de helft van een schapenstal. Deze stal bevond zich in de omgeving van het cijfer "17". Dus op het NO gedeelte van het vliegveld (zie foto). Dit gebouw was eigendom van Pier Symons, de schapenboer. Hij had van Defensie de toelating om met zijn schapen het gras op het vliegveld kort te houden.

In deze stal bevonden onze gedemonteerde zweeftoestellen. Dus bij iedere

vliegdag werden ze eruit gehaald en gemonteerd en 's avonds omgekeerd. Later verhuisde onze "vloot" naar de militaire loods Nr 7. Deze bevond zich in de nabijheid van de schapestal (zie zelfde foto).

Daarin zal waarschijnlijk ook ons eerste sleeptoeistel "OO-ADA" (Renard RSV 32/90-100) gestaan hebben.

Op de poort van de schapenstal stonden ook kleine eendjes geschilderd (zie foto in ons clublokaal). Dit refereert naar de club "Le Petit canard". Een club waar de jongeren model vliegtuigjes maakten en er ook mee vlogen. In die tijd was er nog geen sprake van telegeleide toestellen. Boven aan de ingang stond de letter "M". De afkorting van Milan (wouw). In die periode was de voertaal nog het Frans.

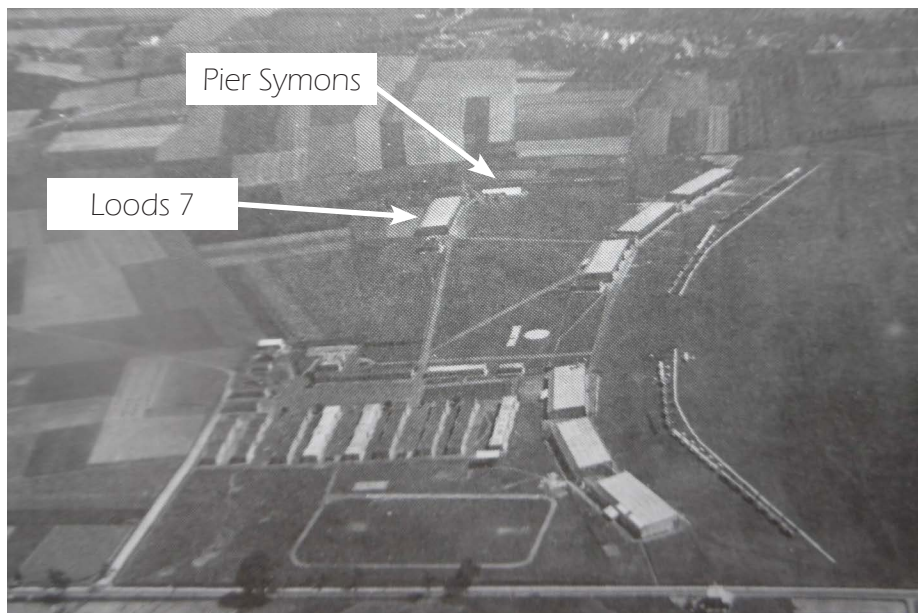
Op 15 augustus 1944 werd ons vliegveld gebombardeerd door 109 Lancasters bommenwerpers van de Engelsen. Hierbij werd de weinige infrastructuur van De

Wouw vernield. Pas in 1951 werd Goetsenhoven terug operationeel.

Na WO II beschikte onze club over geen enkel toestel meer. Zowel Paul Moers als Jef Neyns kochten zelf een toestel, Moers een Auster driezit en Neyns een Orta Saint Hubert G1. Daar Goetsenhoven onbruikbaar was, werd het toestel van Neyns, volgens een bron, gestationeerd op het vliegveld van Evere. Daarna te Keerbergen en in 1952 te Grimbergen. De pleincommandant was daar ene Burnia, ex basiscommandant van Goetsenhoven. En de instructeur was er Daniel Jordens. Een voordeel dus.

Maar van zodra Goetsenhoven operationeel werd (1951) trachtte men zelf een loods neer te zetten op ons vliegveld. Men vond een boogloods op het vliegveld van Spa. Deze had daar dienst gedaan om Duitse krijgsgevangenen in onder te brengen.

En nu citeer ik Robert Vergne:



Anno 1935: onze loodsen op het vliegveld

Met de auto van Paul Moers (die er niet bij was), ik reed er mee, samen met Jef Neyns en nog enkele leden, gingen we naar Spa. Een camion met aanhangwagen van het Tiense suikerfabriek zorgde voor het vervoer van de platen.

We zullen ons moeten spoeden, zei ik, want het zal terug oorlog worden (Korea). En tijdens het demonteren heb ik nog een ijzeren baar tegen mijn ribben gehad. Toen wij de berg van ANS opreden, stopten wij bij een herberg om iets te gaan drinken op kosten van Jef Neyns. En terwijl we aan het drinken waren, hoorden wij op de radio dat de oorlog in Korea uitgebroken was. Het was zondag 25 juni 1950.

Die loods werd gemonteerd ongeveer op dezelfde plaats als de huidige loods aanhangers. Men noemde de loods "den tube". Ze had een aardenvloer. Tot ongeveer 1958 verbleven er de toestellen van Moers en Neyns in. Deze laatste had ook nog een Weihe zweeftoestel.

In 1960 gingen er nog o.a. de twee Tiger Moth's in. Maar omdat die iets te hoog waren, heeft men wat grond moeten uitscheppen. De zweeftoestellen konden gemonteerd gestald worden in een militaire loods. De westelijke loods van ULM Goetsenhoven, rechter gedeelte. Voor de militairen loods "O".

Midden van de jaren '60 werd een (nieuwe?) verwarmingsinstallatie geplaatst aan loods zuid en moest "den tube" verdwijnen. Tevens was hij in slechte staat. Albert Aerts, de toenmalige voorzitter en

woonachtig in Jodoigne, heeft de loods kunnen verkopen aan de stad Jodoigne. De stad heeft die zelf komen demonteren en geplaatst naast het plaatselijke zwembad.

Alle motortoestellen werden nu ook ondergebracht in de militaire loods, samen met de zweeftoestellen.

Einde jaren 60 werd de SV 4-bis vervangen door de Marchetti SF-260. Als gevolg hiervan werden er twee asfalt pistes aangelegd. Tijdens deze werkzaamheden kon onze club niet vliegen. Maar al onze toestellen moesten uit de militaire loods. Ondertussen had De Wouw wel een aanvraag gedaan voor de bouw van een eigen loods: de huidige loods clubtoestellen.

Michel Galand, de toenmalige nieuwe voorzitter, kon bij een firma in Waremmes, tegen een schappelijke prijs, een (nieuwe?) loods aankopen. In juni 1970 werd deze gehaald en alle platen werden opgeslagen in ons huidige clublokaal. De poorten werden betaald door Michel. Om de gezamenlijke aankoop te financieren, hebben sommige leden mee betaald. Op voorwaarde dat ze een gratis stallingsplaats voor 't leven kregen. De laatste die ervan kon genieten was Andre Wyaux.

In deze loods vonden alle clubtoestellen, zowel zwevers, ook privé's (meestal gemonteerd) als motors, een onderkomen.

In de betonnen vloer heb ik het volgende gelezen: "EXÉCUTÉ in 1970". Of met an-

dere woorden: de betonnen vloer werd toen gegoten. Afmetingen: 18 x 30 meter, of 540m².

Omdat er meer leden een eigen motortoestel wilden aanschaffen, werd begin 1980 beslist om een tweede boogloods aan te kopen. De huidige loods privé motor. Deze werd aangekocht bij de firma Frisomat en ook gemonteerd door deze firma. Maar omdat er niet genoeg geld in kas was, vond men vier leden die deze loods wilde bekostigen: Stefan Perneel, Paul Meurrens, Anne-Marie Storms en Paul Vangeertruyden. Een vijfde plaats werd voorbehouden aan de club. Zij mochten onbeperkt gratis in de loods staan. Als zij hun toestel verkochten of geen clublid meer waren, ging hun plaats over naar de club. Die mocht er dan stallingsgeld voor vragen.

De vloer bestaat deels uit betondallen, omringd door beton. Hierin kon ik het volgende lezen: "30-11-84 Gironi (oud clublid)". Dus de beton werd dat jaar gegoten. Afmetingen: 15 x 22,50 meter, of 337,5 m².

In 1996 verliet de EVS (Elementaire VliegSchool) Goetsenhoven. Hierdoor kwam ook de militaire loods zuid vrij. Officieel loods "T" genoemd.

Een ideale kans voor onze club. Er waren nochtans verschillende kapers op de kust. Maar dank zij de goede verstandhouding met de toenmalige korpscommandant van de EVS en omdat ik goede contacten had binnen

het leger, kon onze club een concessie krijgen voor deze loods. Wij kregen die gratis en moesten enkel instaan voor het onderhoud.

Alle zijlokalen kregen een bestemming: gaande van werkhuis, lokaal Flight Simulator, valschermen, enz. In deze loods kwam ook een duivenlokaal. Later werd dat ingenomen door de Koninklijke Olympia Wielerschool.

Voor het bekomen van onze milieuvergunning moest de elektriciteit van deze loods voldoen aan de Vlare normen. Onder leiding van Walter Vandewalle werd dit tot een goed einde gebracht.

Het grote gedeelte heeft een afmeting van 27 x 20 meter, of 540m². Deze werd 50% verdeeld tussen de secties.

De zijlokalen werden verdeeld, in functie van de behoeftes tussen de secties en de gemeenschap. Naar het schijnt zijn verschillende van deze

D.w.z. dat het grootste gedeelte er al stond vóór WOII. In het beton vóór de loods staat volgende datum: 7-10-69. In beton, in de loods, staat het volgende: 17 juli 1970, met eronder FLIPPER (adjudant Rene Hody). Tussen die twee een handdruk. Dus de periode waarin de pistes werden aangelegd. Onder het beton "zouden" zich nog motors van de SV 4 bevinden.

Volgens Gerard Depraetere zou in een van de muren een koperen bus steken met het eigendomsrecht van onze club. Maar daar heb ik nergens een spoor kunnen van terugvinden. De eerste steen van deze loods werd, tussen 1935 – 1939, gelegd door de Tiense liberale Burgemeester dokter Charles Dejaegher. Gerard was toen tegenwoordig. Volgens hem stonden, bij het uitbreken van WO II, onze toestellen daarin.

Onze laatste aanwinst is de boogloods waar nu de aanhangers instaan. Deze werd

maar wij moesten de loods wel zelfs gaan demonteren. Dit gebeurde op 11 november 1994. Een "vrije" dag voor iedereen. De plaats, tussen loods motor en de loods zuid moest nog opgekuist worden. Op die plaats stonden o.a. nog een aantal populieren van meer dan 10 meter hoogte. Daarom werden de onderdelen gelegd waar nu onze parking is.

Het kuisen werd uitgevoerd door de firma Croes uit Geetbets rond 20 juni 1996. De loods werd gemonteerd door de firma Frisomat rond 8 augustus 1996. Een week later hebben wij zelf de poorten erin gehangen. Rond 6 september werd de beton gegoten en gepolierd. Tenslotte rond elf september werden er TL lampen ingehangen. Afmeting: 15 x 30 meter, of 450m².

Oorspronkelijk stonden er zowel aanhangers als gemonteerde zweeftoestellen in. Maar sedert ± tien jaar staan er, om praktische redenen, nog uitsluitend aanhangers in.

We mogen zeggen dat wij een mooie infrastructuur hebben. In totaal een oppervlakte van 1867,5m² oftewel één vierkante loods met als zijde 43 meter. Wij zijn een van de weinige clubs waar zelfs alle aanhangers binnen staan. Maar onze loodsen hebben regelmatig onderhoud nodig. En dat kost natuurlijk geld en werk.

Onze clublokalen

Voor WOII had De Wouw geen eigen clublokaal. Het ging er nochtans niet minder plezierig aan toe. In de



Het demonteren van de loods aanhangers bij Nitto Genk

lokalen bijgebouwd door de Duitsers tijdens WOII.

ons bezorgt langs Walter Vandewalle. Ze was gratis

voormiddag gingen de mannen naar het vliegveld om de toestellen klaar te maken. In de loop van de namiddag kwamen dan de vrouwen met een picknick. Tijdens de vliegactiviteiten werd er toen ook al geen bier gedronken, maar 's avonds werd er wel een stevige pint gedronken in het café van wielrenner Jos Hardiquet in Bost (op de hoek van de Hannuitsesteenweg met de Oude Weg – de nieuwbouw). Dit werd lokaal twee genoemd.

In ons clublokaal hangt ook een foto met een aanhangwagen die genomen werd, voor WO II, op het "terras" van dit café. Jos had ook twee beeldschone dochters. Of dit de reden was om er hun dorst te lessen, weet ik niet, maar het zal er wel iets mee te maken gehad hebben. Er werd in elk geval veel gelachen en gezongen.

Daarna zakte het gezelschap af naar het café restaurant De Mokka op de Grote Markt, onder aan de Leuvensestraat, nu "Het Gulden Hoofd". Daar werden ook regelmatig clubmaaltijden georganiseerd. Hun "lokaal" bevond zich op het eerste verdiep. Dit werd lokaal één genoemd.

Na WO II hadden de Duitsers op ons vliegveld een soort gebouw achtergelaten met een plat dak. Voor 1959 gebruikte Jef Neyns dat gebouw om er Grunau Baby's te maken (zie bij werkhuisen). Maar bij het heropstarten van De Wouw in 1959, werd dit gebouw gebruikt als clublokaal en/of bar.

Het stond aan de achterkant van de loods privé motor. Voor de bouw van die loods werd dit Duitse gebouw afgebroken door Paul Meurens. Ik bezit nog een foto waarop een stuk van de funderingen zichtbaar zijn.

Het was een leeg gebouw dat de militairen van de EVS (Elementaire Vliegschool) niet gebruikten en onze club mocht innemen. Boven op het dak lag een zware betonnen pilaar die tijdens het bombardement van het vliegplein, op 15 augustus 1944, door de Engelsen was terecht gekomen. Adjutant Vlieger op rust Daniel Jordens heeft die pilaar verwijderd.

Aan de voorkant was het een rechthoek met een dubbele ingang deur. In het gebouw was er een gang met links en rechts kleine lokalen. In een van deze lokaaltjes stond er een vat met 200 liter vliegtuigbenzine.

Maar het water sijpelde langs het plat dak binnen. Dus moest men op zoek gaan naar een ander lokaal.

Hier bijgevoegd een foto met zelfs een paard, met ruiter (E. Lycops), aan de toog. Tijdens het groot verlov van '59 of '60 was Jean Nickmans, op vrijwillige basis, er nog barman.

Men vond een ander gebouw in de brouwerij Lories te Hoegaarden. Dat deed er dienst als cafetaria voor de werknemers. In 1962 werd het gebouw gedemonteerd door o.a. Jean Nickmans en

Gerard Depraetere. Naar ons vliegveld werd het vervoerd door Hoegaardier Eugène Lebegge, in de gemeente beter gekend als Jenke Fuëte. Hij heeft me dat nog zelf bevestigd.

Einde jaren 50 ben ik er nog in geweest. Mijn buurman werkte er als brouwer. En wij hadden als landbouwer houten bierkratten nodig om onze plantaardappelen in op te bergen. Samen met mijn vader en grootvader zijn we die gaan halen met paard en kar. En nadien zijn wij iets gaan drinken in het plaatselijke cafetaria, ons latere clublokaal. Ik gebruik die kratten nog altijd.

Bij de montage hebben talrijke clubleden, waaronder Denis Nootens, nog geholpen. De drie voorste muren waren van een soort karton.





Anno 1938, onze club op de Grote Markt van Tienen, in 't midden de MOKKA

Midden van de jaren '80 kon je door de muren kijken en moesten ze vervangen worden. Dit gebeurde één voor één. Niet ideaal, maar wij hadden niet meer geld.

Enkele aanpassingen in telegramstijl. De vensters waren van "tralies" voorzien. Dit gaf een mooi uitzicht. Maar het houten lattenwerk werd rot en werd vervangen door kunststoffen frames door Etienne Boyen. En de eternieten dakbedekking werd van metaal.

In de loop der tijden werden er nog verschillende opknappingswerken uitgevoerd.

Stond het gebouw op de wereldtentoonstelling 1958 (Expo '58) te Brussel of niet?

Verschillende anciens bevoelden van wel. Maar 100% zekerheid was er niet. Tot ik het boek "Expo 58 en zijn Bierbouwers" van François Van Kerckhoven, op de kop kon tikken. Dit boek werd uitgegeven in 2013.

Nergens kon ik ons clublokaal terugvinden. Het Hoeogaards bier kon er wel gedronken worden, maar in andere drankgelegenheden. Ik heb ook nog contact gehad met de schrijver van dit boek. En hij was formeel: dit café stond niet op de Expo, tenzij als achtergebouw als cafetaria voor het "het werkvolk".

Onze werkhuizen

Een derde luik in onze infrastructuur zijn de werkhuizen. Ik zal het hier hebben over clubwerkhuizen en ook de occasionele.

Vóór WO II zijn me slechts twee werkhuizen bekend: de Beggaardenstraat 24 en op de Raeymaeckersvest 8.

Einde jaren 1980 ben ik in het gebouw geweest in de Beggaardenstraat. Het werkhuis bevond zich op het eerste verdiep. Met enkele oude foto's in de hand, kon ik mij nog gemakkelijk oriënteren. Reeds voor WO II werd een (groot) gedeelte van dit

gebouw gebruikt door het Rode Kruis. Actueel hebben zij het gebouw verlaten en werd het gerenoveerd. Maar uiterlijk is er aan dit gebouw weinig veranderd.

Het atelier aan de Raeymaeckersvest was eigenlijk het fietsatelier van Jef Neyns. Daar werden, op het eerste verdiep, onder leiding van Jef en Rene Philippet de nodige herstellingen uitgevoerd, hoofdzakelijk in de winterperiode, want dan werd er niet gevlogen. En er was een algemene regel: als je wilde vliegen, moest je ook aan de toestellen werken. Waar heb ik dat nog gehoord?

Na WO II valt er op het vlak van clubwerkhuizen weinig of niets te zeggen. Sommige kleine herstellingen werden soms uitgevoerd in ons clublokaal met privé gereedschap.

Eigenlijk is het begonnen einde jaren 1980. Tijdens mijn zweefkampen bij de KAC in Weelde, was er een werkhuis voor de herstellingen en ook het jaarlijkse onderhoud. Waar ze bij ons in de club nog nooit over gehoord hadden. Trouwens plaats voor een atelier was er bij ons gewoon niet. In onze loods zweefvliegtuigen werd een primitieve, balkvormige tent opgericht, bestaande uit balken en een dekzeil van de NMBS. Om het te verwarmen of de koude te breken of zijn handen te verwarmen, stond er een gasvuur. En dit was het.

Ons "legendarisch" sleeptoe-stel de OO-MIL ging herverft

worden. Het afbijten van de verf gebeurde gewoon op 't gras, voor ons clublokaal.

Pas toen wij in 1996 concessionaris geworden zijn van de militaire loods, kon er werk gemaakt worden van een werkhuis. Deze loods had verschillende zijlokalen. De verwarming gebeurde nog met mazout. Maar het duurde lang alvorens de lokalen op de nodige temperatuur geraakte. En ze waren alles behalve geïsoleerd. Toen heeft de zweefsectie beslist om een elektrische verwarming te installeren. Na een kwartier kan er reeds gewerkt worden. En onder leiding van Luc Vandebeeck werden onze twee werkhuisen geïsoleerd. Veel clubs zijn een beetje jaloers dat wij over zulke lokalen beschikken. En over het gereedschap hoeven wij zeker ook niet te klagen.

Enkele occasionele werkhuisen.

Begin van de '30 organiseerde de "Section Centrale de Vol à Voile de l'Aéroclub Royal de Belgique" (of vertaald: Centrale Sectie Zweefvliegen van de Koninklijke Belgische Aéroclub) vliegkampen te Hébronval en Frasnes-lez-Couvin). Omdat tijdens deze kampen regelmatig kleine ongevallen gebeurde met materiële schade, werd er een klein atelier opgericht. Zo werden de herstellingen ter plaatse uitgevoerd en kon men de volgende dag gewoon verder vliegen.

Rond 1935 werd in Saint-Marie-Geest (of Saint-Jean-Geest) in een loods of schuur

de "Coin- Coin" gemaakt door een Duitser Schulze (schrijfwijze?). Hij was werkzaam in het fabriek van Molinet. Dit was een namaak vogel. De vleugels waren beplakt met struisvogelpluimen. En de piloot zat in de romp. D.m.v. een mechanisme kon de piloot de vleugels op en af laten gaan. Het heeft slechts één zeer korte vlucht gemaakt in 1935 te Kiewit en was stuk. Tijdens de werkzaamheden aan dit toestel onderhield Alfred Molinet zich met diens vrouw, die een Zwitserse nationaliteit had.



Ons werkhuis vóór WO II in de Beggaardenstraat tijdens de herstelling van een vleugel Kassel 12

In 1957 heeft Jef Neyns, waarschijnlijk onder licentie, drie Grunau Baby's gemaakt. Deze werken werden uitgevoerd, waarschijnlijk, bij Jef thuis en ook in het clublokaal met plat dak (zie onze clublokalen). Zelf mocht hij die werken niet uitvoeren maar het was een gepensioneerde militair cel die ze maakten of samen met Jef hielp maken.

De drie in België gebouwde

Grunau Baby's OO-ZPR (vliegt nog in België), OO-ZPY en OO-ZUI zijn voorbeelden van toestellen die achteraf toch op het register kwamen. Hieronder enkele Grunau Baby's waarvan het bestaan bevestigd werd door allerlei documenten en die een registratie toegewezen kregen maar die nooit een inschrijvingsbewijs kregen.

Militair Kamilleke Bruyninckx gaf in de militaire school van de Saffraanberg les over doeken voor vliegtuigen en het bespannen ervan. Hij heeft ooit de Aéronca OO-TWJ

voorzien van nieuwe doek, in 1960. Het toestel werd gedemonteerd en bij hem thuis gebracht. Wij woonde langs het Beulpad in Tienen (t/o inrit suikerfabriek), breedte ongeveer twee meter. Toen Kamille het werk beëindigd had, geraakte de TWJ niet meer buiten. Dan hebben ze gedurende een avond een raam los gekapt en stenen van de muur moeten losmaken. Om middernacht

hebben ze het toestel buiten gekregen en op een aanhangwagen vastgemaakt.

Op dat ogenblik kwamen er ook twee rijkswachters voorbij, en die konden kun ogen niet geloven wat er gebeurde, maar 't was in orde. Het toestel werd naar Schaffen gebracht om het te monteren bij Louis Timmermans. Lus Maes van De Wouw werkte daar ook voor onze club, maar omdat de club geen geld meer had, is hij gestopt om er te werken. Omdat De Wouw ook Timmermans niet meer betaalde, stopte ook hij met werken aan het toestel. Gerard Depraetere en Jean Pirotte (oud bestuurslid) hebben verschillende zaterdagen naar Schaffen gereden om toch Timmermans maar aan te porren. Gerard heeft zelfs uit zijn eigen portemonnee

geld voor geschoten (de club heeft het bedrag wel volledig terugbetaald). Tot overmaat van ramp verongelukte Timmermans met een Zlin tijdens een tolvlucht. En van misère heeft de club de onafgewerkte TWJ terug gaan halen. Ene Walter

Watté heeft de TWJ verder afgewerkt, samen met Jean Rongé uit Hoegaarden en Theo Nijs. Jean Ronge was ook de eerste mecanicien van onze club.

Theo Stockmans



Ons huidig werkhuis met Yves en Mattijs

Milieu

Noch ULM Goetsenhoven, noch onze club, hebben berichten ontvangen wegens geluidsoverlast. Zo houden dus.

Op vrijdag 30 april kwam het keuringsorganisme ATK langs voor de vijfjaarlijkse keuring van ons elektriciteitsnet. Op enkele kleine opmerkingen na, was alles in orde. Wat nieuw is,

is de jaarlijkse controle van de elektriciteit van ons tankplatform.

Op dinsdag 15 juni kwam Viesmann langs om de verwarming in ons clublokaal na te kijken. Dit moet wettelijk, jaarlijks gebeuren. Tegen volgend jaar moeten er wel twee verluchtingsgaten gemaakt worden.

Op 12 juli is het dan de beurt aan onze brandblusapparaten door BGS.

Zoals jullie kunnen lezen, toch wat om jaarlijks op te volgen. En niet te vergeten, iedere inspectie kost natuurlijk geld.

Theo Stockmans



Vijfjaarlijkse keuring van de elektriciteit door ATK met Walter en jaarlijks onderhoud verwarming

Vliegveld

Er valt eigenlijk weer weinig te zeggen.

Soms komen er wandelaars, fietsers, motorrijders of ruiters op de Runway 24 terecht. De weg Ramshovenveld (een zijstraat van de Ranshovenstraat) stopt na ongeveer 200 meter. Daar gaat hij over in een verharde veldstraat gedurende ± 160 meter. En nog eens 280 meter verder begint ons vliegveld.

En als wij aan het vliegen zijn, staan de leden van de zweefsectie ergens op het ter-

rein. En sommigen “bezoekers” zullen zeggen, wij gaan er naar toe. Maar dan staan ze wel op een actief vliegveld.

Op het einde van de veldstraat (15 meter in ‘t veld), staat er wel een verkeersbord: militair domein. Maar dat is quasi onleesbaar.

Tot hier toe zijn er nog geen ernstige incidenten geweest, en dat wil onze club zo houden. Aan de stad Tienen werd gevraagd om aan het begin van het Ramshovenveld een verkeersbord te plaatsen met:

Enkel landbouwvoertuigen. Tot hier toe heb ik nog geen antwoord ontvangen.

Als sommigen onder jullie toch onbevoegden op ons vliegveld zien, ga er onmiddellijk naar toe en breng ze vriendelijk en onder begeleiding naar buiten. Indien nodig worden de vliegactiviteiten tijdelijk stop gezet. In het uiterste geval wordt de politie er bij gehaald. Dit laatste is evenwel nog niet moeten gebeuren.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo op 01 mei

Jens Gemis

Slaagden in het theoretisch examen zweefvliegen

Steve Billiard

Andre Zucka

Slaagde in het praktisch examen en bekomt zijn zweefvliegvergunning

Erwin Huybens

Behaalde zijn 5 uren duurvluht

Erwin Huybens

Behaalde zijn diamanten 300 Km doelvluht

Ruben Michaux

Theo Stockmans

PS

Moesten er leden zijn wier naam niet voorkomt, laat het mij dan zo snel mogelijk weten.

Liertest



Op zondag 13 juni moesten we onze vliegactiviteiten reeds om 16u stoppen wegens de aankomst van president Biden in Brussel. 's Morgens waren enkele starts voor een test van de lier gepland, maar wegens het thermisch niet zo goede weer, en de beperkte tijd die we mochten vliegen, werd besloten om de rest van de dag met de lier te blijven starten.

Algemene Vergadering club

Normaal houden wij onze jaarlijkse statutaire Algemene Vergadering ergens in de maand maart. Maar wegens Corona, kon deze vergadering niet fysiek doorgaan. Deze niet laten doorgaan wegens de pandemie, kon wettelijk niet.

Alle VZW's hadden richtlijnen gekregen met daarin het volgende:

- › mag fysisch of virtueel doorgaan;
- › limietdatum is woensdag 30 juni;
- › indien online is, er geen quorum betreffende het aantal vereist.

Eventjes hebben wij eraan gedacht om ze buiten te laten doorgaan op 't gras. Maar het moest maar eens regenen. Of hoe de rekeningen projecteren?

Onze Raad van Bestuur heeft dan beslist om ze online te laten plaatsvinden op donderdag 22 april 2021. Onze schatbewaarder Bart Martens en informaticaspecialist, heeft dit voor mekaar gekregen.

Bart, Piet en mezelf hadden plaatsgenomen in ons clublokaal, de anderen thuis achter hun PC. Alles is vlot verlopen, zelfs de verkiezingen. Van de honderd leden hebben er veertig deelgenomen en met drie volmachten.

De deelnemende leden hebben met een meerderheid

de rekeningen 2020 en het budget 2021 goedgekeurd. Verificateurs van de rekeningen voor het boekjaar 2021 zijn opnieuw Andre Ruymen en Peter Knockaert.

Verkiezingen: enkel Johan Vanhoyland (zweefsectie) was uittredend en herverkiezbaar. Hij werd opnieuw voor twee jaar verkozen om te zetelen namens de zweefsectie in het hoofdbestuur.

Volgende nieuwe leden werden door de AV aanvaard:

Stijn Bloemena, Werner Budts, Nimrod Byloos, Paul Ene, Jens Gemis, Caro Guelinckx, Joachim Heyvaert, Michaël Klofac, Marc Mombaerts, Luc Nauwelaerts, Tanguy Paternoster, Elise Pattyn, Lauranne Pattyn, Rene Pelegrin, Loeka Rogge en Milan Vispoel.

Hopelijk kunnen wij volgend jaar terug in ons clublokaal vergaderen en aan de deelnemers een drankje aanbieden.

Theo Stockmans

Bestuur club 2021

Voorzitter	Theo Stockmans
Secretaris	Piet Vanosmael
Schatbewaarder	Bart Maertens
Ondervoorzitter motor	Bart Lismont
Ondervoorzitter zweven	Piet Vanosmael
Leden	Bart Walterus
	Cédric Moyson
	Johan Vanhoyland
	Rudi Coomans
	Steven Haenen



Voka bracht een bezoek aan ons vliegveld

KMS op ons vliegveld

19 – 23 april

Gedurende deze week werd ons vliegveld voorbehouden aan de Koninklijke Militaire School (KMS). Niemand mocht op het vliegveld komen, noch wij, noch de wielrenners, noch de boeren.

Waarom?

Onderluitenant Ghillebert Freya, vijfde jaar polytechniek (Burgerlijk Ingenieur) aan de KMS had de opdracht gekregen om een thesis of een studie te maken over nieuwe camouflagenetten voor de voertuigen van de Special Forces. Deze nieuwe netten moesten niet alleen de kleur en de vorm van de voertuigen breken maar te-

vens o.a., niet detecteerbaar zijn door radar en infrarood. De waarnemingen werden uitgevoerd door een drone op een afstand van ± 500 meter. Daarom mochten er op ons vliegveld zich geen bewegende objecten (tractor of wielrenners) bevinden.

De kandidaat verkopers waren allen buitenlanders. De afmetingen van de netten waren ongeveer 10 x 10 meters. De kostprijs voor één exemplaar varieerde tussen de 10000 en 30000 Euro. Het resultaat van deze thesis zal, waarschijnlijk, nu voorgelegd worden aan een commissie. En de prijs/ kwaliteit en eventueel de econo-

mische compensaties zullen ook wel een rol spelen bij de aankoop. Uiteindelijk zal het toch de politiek zijn die de knoop zal doorhakken.

Wie het gehaald heeft weet ik niet.

Onze club zorgde voor de nodige infrastructuur en de bevoorrading van de levensmiddelen werd verzorgd door onze barman Didier. En de deelnemers waren hierover zeer tevreden. Ook zulke activiteiten zorgen voor de uitstraling van De Wouw.

Theo Stockmans



“Lente”werk



Het jaarlijks “borstelen” van de runways



Yven met de bosmaaier



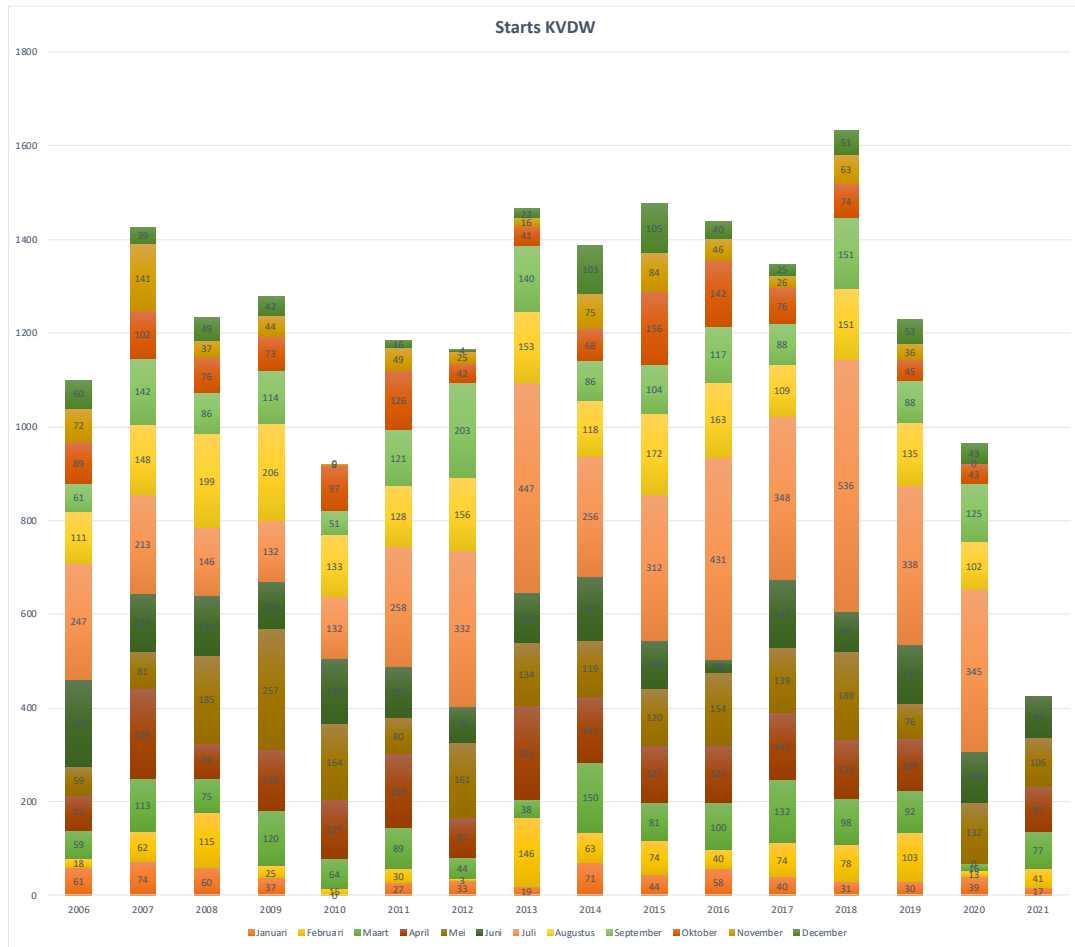
Wim scheert de hagen



Op de wip... om de ijzeren platen weer vlak te krijgen.

Statistieken

Tot en met 20 juni 2021



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

Jens Gemis

Glenn Hostens

Erwin Huybens

Theo Stockmans

Foto's

Mattijs Cuppens

Glenn Hostens

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.

