



Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

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

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijks uitgave
Jaargang 29 nummer 3
Van juli tot september 2023



Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 29 nummer 3
Van juli tot september 2023
Nummer 110

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

De taart van bakker Kris



We zijn met ons gat in de boter gevallen met onze barvrijwilliger Kris. Al gebruikt hij die boter liever om taarten te bakken voor de clubleden. Tegen volgende zomer gaan we in elk geval allemaal minder lood en waterballast nodig hebben!

Instructeur zijn...



... is een zware taak. Zo zwaar dat bepaalde instructeurs meer liggend dan staand gespot worden op het vliegveld. In elk geval kan er ook al liggend nuttig werk gedaan worden: het bandje van de Ka7 werd vervangen, en ook de trekhaak van de Citroën staat nu weer stevig vast. Dankjewel nonkel André!



In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie.....	2
Activiteitenkalender	2
Vliegveld	3
Milieu.....	3
Prestaties	3
Alleen in de lucht	4
Mijn eerste solo vlucht.....	4
Van het begin tot eerste solo.....	5
Mijn fascinatie voor zweefvliegen	5
Rode kaart op de keuring?.....	6
Eindelijk sleeppiloot.....	6
Buitenlandingen 2023	8
Klix.....	9
Barcelonette 2023	10
Even wat vakantie nieuws van An- drik	11
Marc Costers	12
Vaarwel vliegclub De Wouw	12
Duizendblad	13
Boerenwormkruid.....	13
Winterwerk, ook in de zomer.....	14
Beelden van een grijze zomer	15
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon.....	16

Foto cover

De opendeurdagen, zondag 3 september. Foto: Yannick Wettinck

Woordje van de redactie

Het echte zweefvliegseizoen loopt op zijn laatste benen. Er kunnen nochtans nog mooie thermiekdagen komen. Voor sommige van onze leerlingen zit er misschien nog een solo in. En in de tweede helft van oktober begint, naar jaarlijkse gewoonte, ons lierseizoen. Het zal afwisselend een zaterdag en een zondag zijn. De eerste lierdag wordt gepland op zondag 22 oktober. Een liervlucht duurt in principe niet lang. Maar de landing blijft dezelfde. En met de prijs van één sleepticket kun je vier lierstarten maken. Niet te versmaden.

Ons opendeurweekend op 2 en 3 september, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, was weer eens een schot in de roos. Nochtans heeft het maar een haartje gescheeld of de regen zorgde voor parkingproblemen. Wij dienden zelfs beroep te doen op de parking van het station. En met een paar pendelbussen geraakten onze bezoekers, gratis, op ons vliegplein. De randanimatie met fanfares, een dansgroep, een militair tentenkamp uit WO II, enz werden geapprecieerd. De twee dagen te samen, schatten wij het aantal bezoekers op 10.000. Wij kijken al uit naar de OD van 2024 (31/08 + 01/09). Dit zou het afscheidsjaar worden van de Red Devils op Marchetti.

Ons vliegekamp kende ook dit jaar een succes. Slechts één dag waren er geen vliegactiviteiten, te veel wind. Maar wij konden het vliegekamp afsluiten met vier solo's en één nakomertje. Maar zulk een organisatie kan slechts vlot verlopen als ook de omkadering hun beste beentje voorzetten. Zonder hierbij de culinaire kookkunsten van Julie en Astrid te vergeten. Naar ik vernomen heb zou ons vliegekamp van 2024 reeds voor meer dan de helft ingevuld zijn.

Einde februari 2024, hebben wij een verplichte, driejaarlijkse fysische keuring van onze zweefstoestellen. Daarom is het winter onderhoud van onze toestellen iets naar voor geschoven. Wil je mee helpen aan dit onderhoud, neemt dan zo snel mogelijk contact op met Astrid. Dank zij deze werken, kunnen wij ook aan democratische prijzen blijven vliegen.

Tot in onze club.

Theo Stockmans:

Activiteitenkalender

- 📅 **30 september:**
junioresWE te Brasschaat
- 📅 **21 oktober:**
Algemene Vergadering club (aanpassing statuten)
- 📅 **22 oktober:**
start lieren
- 📅 **29 oktober:**
Start theoretische lessen zweefvliegen
- 📅 **1 - 5 november:**
Vliegdagen
- 📅 **11 november:**
Herfstactiviteit
- 📅 **15 november:**
Vliegdag
- 📅 **23 december – 1 januari :**
Kerstkamp
- 📅 **27 januari:**
Symposium Liga (Oostmalle)
Einde februari: fysische controle zweefstoestellen
- 📅 **24 februari :**
AV Zweefsectie + herhaling lucht-ruim

Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2023

Vliegveld

Ik citeer burgemeester Katrien Par-tyka:

«Dat de Stad Tienen altijd de belan-gen van het vliegveld verdedigd heeft. Ook met de aankoop van de terreinen van Defensie stellen we als stad de toekomst van deze unie-ke locatie veilig, en vrijwaren we de terreinen. De vliegactiviteiten zijn en blijven in Goetsenhoven.

Ook Tiense Suiker heeft er nooit twijfel over laten bestaan dat deze vliegactiviteiten moesten kunnen blijven.

Zodra de stad de aankoop afge-rond heeft, kunnen we bekijken hoe het beheer van het vliegveld en de activiteiten verder zullen verlopen, en de berging en ont-harding van water ook plaats kun-nen vinden.» Zowel ULM Goetsen-hoven als De Koninklijke Vliegclub De Wouw danken hiervoor de stad Tienen. In elk geval blijft het lucht-ruim boven ons vliegveld militair.

Beide vliegclubs hebben nu ten-minste een perspectief. In 't verle-den zijn er nog verschillende idee-

en geweest waarbij de voortzetting van de vliegactiviteiten wel onze-ker waren. Een jeugdgevangenis, villawijk, skipiste, hospitaal, indoor motocross enz.

Maar alvorens over te gaan tot de aankoop, zijn er op ons vliegveld, op diverse plaatsen en in opdracht van de stad Tienen, door de firma Rimeco, bodemstalen genomen. Dit om te kijken of er geen veront-reiniging wordt vastgesteld. Een normale procedure bij een ver-koop. Deze werken gebeurden in de loop van september. Op onze site werd er niets vastgesteld.

De Watergroep zou ook een ge-bouw inplanen nodig voor het ontharden van het leidingwater. Een waterontharder haalt calcium en magnesium uit het water, waar-door dit de kalkaanslag in je huis-houdapparaten kan beperken. En dus ook minder slijtage. Waar komt dat gebouw: als je bij ULM Goet-senhoven binnenrijdt, onmiddel-lijk rechts op de landbouwgrond. Er zouden ongeveer acht mensen tewerk gesteld worden. Voor onze vliegactiviteiten is er geen pro-bleem.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Nemen van bodemstalen op ons vliegveld

Milieu

De afgelopen maanden zijn er bodemboringen geweest naar PFA(O)S op ons vliegveld. Maar tot hier toe, is mij nog geen enkel resultaat bekend.

Op 11 juli is er de jaarlijkse controle van onze brandblussers geweest door BGS. Er waren geen noemenswaardige opmerkingen. En op 22 augustus kwam ATK langs om de elektriciteit van ons tankplatform te komen controleren. Wegens een nieuwe wet, moet dit jaarlijks gebeuren. Ook hier verliep alles vlot.

Voor info: het volgend overlegplatform heeft plaats op 16 oktober. Het verslag in de volgende Cumulus.

Theo Stockmans

Prestaties

Gingen solo op

› 07 juli
Lucas Vandezande
Tristan De Ridder

› 10 juli
Cristian Sbârciog

› 11 juli
Lowie Pinte

› 15 augustus
Nele Maerten

› 16 september
Nimrod Byloos

Zijn geslaagd in het theore-tisch examen zweefvliegen

Cristian Sbârciog
Jean-Claude Verstraeten

Is geslaagd als sleeppiloot

Christophe De Brabanter

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

Theo Stockmans

Alleen in de lucht

Op vrijdag 7 juli maakte ik mijn eerste solovlucht, ongeveer 1 jaar na mijn eerste vlucht in een zweefvliegtuig. Mijn eerste kamp deed ik in juli 2022. Ik wist dat er bij de Wouw zweefvliegkampen door gingen door een piloot, die toen hij jong was het kamp ook gedaan had. Nu vliegt hij voor ASL (cargo). Hij vertelde mij dit toen ik in Brussel was bij Brussels Flight Simulators.

Omdat ik heel graag wilde door gaan met het zweefvliegen heb ik tijdens de wintermaanden ook de theorie lessen gevolgd op de club. Op 31 mei 2023 haalde ik dan ook het theorie examen na 2 vakken opnieuw te moeten doen. En toen stond mijn 2e kamp al voor de deur, gelukkig zat het kamp nog niet vol en kon ik nog eens deelnemen. De eerste 2 dagen van het kamp was het terug even wennen want het was met de examens op school al even geleden dat ik nog gevlogen had.

De eerste vrijdag van het kamp zei Theo dat ik solo mocht gaan. Ik had het eigenlijk niet helemaal verwacht, en al zeker niet in de eerste week. Stress had ik niet voor de solo vlucht want de weersomstandigheden waren gemakkelijk om in te vliegen en er was niet

veel wind of turbulentie. Theo had mij goed opgeleid en er was niets waar ik schrik voor had, alles is daarom ook heel vlot verlopen. Ik ben wel heel blij met mijn solo, dat is toch ook al een belangrijk deel voor de volledige vergunning te behalen.

Later zou ik heel graag piloot worden, waar en op welk vliegtuig maakt mij niet zo heel veel uit, gewoon piloot. En daarom is het handig om nu al wat vliegreuen mee te pikken. Ik wil de club en de instructeurs hiervoor ook zeker bedanken!

Lucas Vandezande



Lucas en Tristan worden gedoopt...

Mijn eerste solo vlucht

Mijn fascinatie voor het vliegen komt door mijn vader, hij heeft mij meegesleurd in de wereld van de luchtvaart. Ik ga al vanaf kleins af aan mee naar airshows en vloog ook soms mee met hem. Toen wist ik al dat ik dit wou gaan doen later. Als kind ontdekte ik ook de wereld van Flight simulator. Honderden misschien wel duizenden uren heb ik daarop doorgebracht, ik wou zo veel mogelijk te weten komen van hoe vliegtuig-/ navigatiesystemen werken, hoe bestuur ik een vliegtuig en hoe breng ik een vliegtuig op de correcte veilige manier van a naar b enz.

Mijn ervaring van het zweefvliegkamp

Me inschrijven voor een zweefvliegkamp was de cruciale stap die mijn droom dichterbij de rea-

liteit bracht. Op het kamp leerde ik onder begeleiding van ervaren instructeurs de nuances van het zweefvliegen, van het begrijpen van aerodynamica tot het zoeken naar thermiek. De ervaring was verhelderend en stelde me in staat om een band op te bouwen met andereluchtvaartenthousiastelingen.

Mijn eerste solovlucht

De dag van mijn eerste solovlucht was een dag zoals een ander op het kamp, het was vrijdag van de eerste week van het kamp. ik had ergens wel verwacht dat ik dit kamp solo ging zijn, maar ik dacht eerder ergens tijdens de tweede week. Ik weet nog dat Lucas voor mij zijn solo had gedaan en toen we het vliegtuig terug naar de start hadden geduwd zei Theo: "Tristan

kruipt er maar in". Toen ging mijn hart zwaar tekeer, ik had nog nooit zo'n gevoel meegemaakt. Ik kroop in het vliegtuig en voor ik het wist was ikde lucht in, het ging allemaal zo snel. Vanaf ik van de grond was, was alle stress gelijk weg en maakte ik nog een gevoel mee dat ik nog nooit eerder had gevoeld. Het was het beste gevoel ooit.

Mijn toekomst als piloot

Mijn eerste solovlucht markeerde het begin van mijn carrière als piloot. Ik hoop binnenkort mijn theorie te doen en mijn SPL te halen. Later hoop ik ook geld te gaan verdienen met mijn passie, door militair of commercieel piloot te worden.

Tristan De Ridder

Vanaf het begin tot mijn eerste solo

Mijn liefde voor vliegen begon door een vriend van mijn ouders. Hij kwam toen ik 12 jaar was bij ons logeren en bracht een flight simulator mee. Zijn vader was gevechtspiloot geweest in de Roemeense luchtmacht, vandaar dat hij veel wist over vliegtuigen. Hij heeft mij veel verteld en liet mij ook

eens vliegen met de simulator : ik was meteen verkocht. Daarna heb ik opgezocht waar ik kon leren vliegen en zo ben ik bij deze club uitgekomen. Ik ben naar de open-deurdag gekomen en daarna ben ik met de opleiding gestart.

Ongeveer negen maanden later was het dan zover: ik mocht voor het eerst solo gaan. Mijn eerste solo was op het zweefvliegkamp. Het was al avond en normaal ging er niemand meer vliegen met de Ka7. Toch had Theo gezegd dat we hem in piste moesten zetten. Dit is het moment waarop ik begon te vermoeden dat er iemand solo zou gaan, maar dat ik het zou zijn, had ik nooit durven dromen. Ik was overweldigd en had een klein beetje stress, maar veel tijd om te stressen had ik niet. Tegen de tijd dat ik van de sleper lostrok was die stress ook al lang verdwenen : wat

een geweldig gevoel. De vlucht is soepel verlopen en daarna mocht ik nog eens vertrekken.

Wat later was het tijd voor de doop. Mattijs vroeg mij om voor de Ka7 te gaan staan zodat hij een foto kon nemen. Ik gehoorzaamde zonder er verder bij na te denken, waarna ik een stuk of tien emmers water over mijn hoofd gegoten kreeg. Verfrissend was het zeker!

Mijn eerste solo was dus een fantastische ervaring. Ik wil hierbij dan ook nog eens iedereen die mij heeft geholpen bedanken en iedereen nog veel mooie vluchten toewensen!

Cristian Sbârciog



Cristian klaar voor zijn 1e solo

Mijn fascinatie voor zweefvliegen

Mijn passie voor zweefvliegen vindt zijn oorsprong in het enthousiasme van mijn vader. Hij heeft zelfs nog bij de luchtcadetten gezeten. Terugdenkend aan mijn jeugd herinner ik me levendig de verhalen die mijn vader vertelde over zijn eigen zweefvliegavonturen. Deze verhalen vormden mijn allereerste kennismaking met de betoverende wereld van het zweefvliegen, en ik hing aan zijn lippen terwijl ik zijn verhalen beluisterde.

Naarmate ik ouder werd, namen

mijn ouders me mee naar het De Wouw zweefvliegveld. Ik koester nog steeds de herinnering aan die momenten, omringd door de imposante zweefvliegtuigen die zich in de diverse loodsen bevonden. Helaas zat vliegen er die dag niet in.

Het zweefvliegkamp, dat ik bijwoonde, was een buitengewone ervaring waar ik in contact kwam met piloten van verschillende niveaus en ervaringen. Dit varieerde van beginners die hun eerste stappen in de lucht zetten tot door-

gewinterde piloten die al talloze vluchten hadden gemaakt.

De theoretische en praktische aspecten van het zweefvliegen trokken mijn aandacht in gelijke mate. We werden onderwezen over de grondbeginselen van de vlucht, de principes van aerodynamica, de complexiteit van meteorologie en de essentiële veiligheidsprotocollen, en nog veel meer.

De essentiële samenwerking tussen individuen met een gemeenschappelijke passie kwam duidelijk naar voren tijdens het kamp. Deze onderlinge saamhorigheid vormde een integraal en cruciaal onderdeel van de kampervaring.

Mijn solo vlucht vertegenwoordigt een moment van blijvende herinnering. Die eerste vlucht, waarbij ik alleen in de cockpit zat en de lucht in ging zonder instructeur, bracht zeker enige spanning met zich mee. Het besef dat ik nu volledig verantwoordelijk was voor het besturen van het vliegtuig was tegelijkertijd uitdagend en bevrijdend.

Lowie Pinte



Mijn vader in Oostmalle in 1992 - ikzelf in Goetsenhoven in 2023...

Rode kaart op de keuring?

Ik ben onlangs naar de keuring geweest met de remorque van de Discus. Dit dient elke twee jaar te gebeuren. Normaal verloopt dit heel vlot en zonder noemenswaardige problemen. Helaas vonden ze dit jaar een probleem met de remmen van de remorque.

Beide remmen, links en rechts, worden afzonderlijk getest om te zien dat er niet te veel verschil op zit. Bij een verschil van meer dan 50% remkracht tussen beide remmen krijg je een rode kaart, blijkbaar. Terecht ook vind ik, want dit zou het slingeren kunnen bevorderen en dat zou wel eens slecht kunnen aflopen. Ik had dus een rode kaart en het was reeds 15u30. Ik vroeg aan de loketmedewerker waar ik voor zo een geval terecht zou kunnen. De firma Remorx in Glabbeek was een optie, vertelde hij me, maar ik wist dat ik dan zeker niet op tijd terug zou zijn. De laatste keuring zou om 16u45 zijn die dag. "Je kan ook eens bij Clijsters vragen in Boutersem", ging hij verder. Ik had er nog nooit van ge-

hoord, maar dat leek mij een snellere optie.

Vanuit de auto belde ik naar 'Clijsters Vans and trailers' en ze zeiden mij dat ik onmiddellijk mocht langskomen. Oef! Ik ben al ontelbare keren langs Boutersem gereden, maar het was me nog niet opgevallen dat er een aanhangergarage was. Leuk om te weten.

Aangekomen in Boutersem, keken ze raar op, want ik had blijkbaar vergeten vermelden dat het om een zweefvliegaanhangertje ging... Oeps! De eigenaar Bert vertelde me dat ze net aan het verhuizen waren naar een nieuw bureau, maar dat ze mij wel even zouden verder helpen. Een paar auto's aan de kant om het remteststation vrij te maken, aanhangertje erop, testen, eventjes sleutelen en klaar. Op amper tien minuten en voor slechts twintig euro was ik gesteld om terug naar de keuring te gaan. Wat een service! En nog zo vriendelijk ook... De nieuwe remtest bij de herkeuring gaf quasi hetzelfde

resultaat als bij Clijsters, dus deze keer kreeg ik een groene kaart.

Bert Clijster heeft mij snel en efficiënt geholpen en ik heb hem beloofd om reclame te maken in onze club. Bij deze...

Clijsters Vans and trailers
Aarschotsebaan 1A
3370 Boutersem
www.autoclijsters.be

Zij zijn heel gemakkelijk bereikbaar via de Leuvense steenweg, na het Texaco station aan de rechterkant als je van Tienen komt.

Nogmaals bedankt voor de snelle service, Bert

Bart Huygen



Eindelijk sleeppiloot

Graag wens ik zoveel mogelijk verschillende zaken te leren in het vliegwezen. Zo heb ik na mijn SPL mijn PPL gehaald, Night Rating, en Amerikaanse PPL. Heden ben ik bezig met de Basic Instrument Rating en het volgende op de agenda is flight instructor worden. Daarnaast in de toekomst droom ik van met watervliegtuigen, taildraggers en multi-engine propellers te leren vliegen alsook een Britse PPL te halen. In dit rijtje hoort ook sleeppiloot worden. Dit is natuurlijk omdat ik zelf zweefpiloot ben maar ook omdat de club bijkomende sleeppilooten kan gebruiken. Het is een technische oefening en er komt meer bij kijken dan op het eerste zicht duidelijk is.

Ik moest natuurlijk eerst weten wat de minimum vereisten zijn om aan de opleiding te mogen beginnen en wie me deze opleiding kan geven. Daarvoor raadpleegde ik de EASA reglementering. Part-FCL 805 getiteld "Sailplane towing and banner towing ratings" legt alles

goed uit.

Het eerste luik voordat ik aan de opleiding mocht beginnen is de vereiste om 30u PIC en 60 starts/landingen moet hebben in motorvliegtuigen. In alle enthousiasme was ik iets te vroeg omdat er een belangrijke zin bijstond in de reglementering: namelijk dat deze ervaringsvereisten betrekking hebben op de vluchten na het behalen van de PPL. De 12u PIC die ik tijdens mijn PPL opleiding heb gevlogen tellen dus niet mee in dit geval. Geen probleem, ik doe nog een paar vliegtrips bij dan.

Op zondag 13 maart 2022 was het zover. Ik mailde Mattijs met de officiële vraag voor de opleiding zwevers slepen te starten. Dit moest eerst op het zweefbestuur besproken worden. Mattijs duidde ook Bart Lismont aan als sleepinstructeur. Eind maart werd dit goedgekeurd op het bestuur op de vergadering van 29 maart 2022. Het opleidingstraject kan starten.

Vooraleer ik aan de effectieve sleepopleiding kan starten, is het natuurlijk aangewezen dat ik de Robin DR400 leer vliegen. Daarvoor moet ik ook bij Bart Lismont zijn. Dit gaat heel vlot want na twee vluchtjes van 0.7u en 0.9u wordt ik "gelost" op de Robin. Daarna heb ik voor de DR400 ook mijn eigen checklists gemaakt omdat de Franse Checklists me minder duidelijk waren.

Deze checklists zijn natuurlijk gebaseerd op de aanbevelingen van de POH. Er waren enkele speciale zaken gerelateerd aan onze Robin. Namelijk het heeft geen standaard schroef maar een trekschroef. Deze geeft enorm veel thrust bij lage snelheden, maar bij normale of hogere cruise snelheden vormt deze veel drag. Er zijn natuurlijk ook enkele controls die te maken hebben met de sleepkabel en speciale spiegels die gebruikt worden bij het slepen.

Hierna oefende ik regelmatig circuitjes met de Robin om helemaal vertrouwd te raken met het toestel en om de precisie verder op te voeren. Dit deed ik 's ochtends voor het zweefvliegen begon. Ik heb dit in totaal 7 keer gedaan met een totaal van 4,4u.

Voor de opleiding tot sleeppiloot zelf is het volgende nodig. Een theoretische cursus over het slepen en de procedures; Minimum 10 sleeplesvluchten waarvan minstens 5 in dubbel; 5 kennismakingsvluchten in een zweefvliegtuig, wat me logisch lijkt, tenzij je een SPL hebt.



Christophe met instructeur Bart Lismont in de Robin

Voor de theorie werd een volledige dag uitgetrokken in september 2022. Ik kreeg een handleiding voor te slepen. Dit ging door in het briefinglokaal van de club. Er was veel leerstof om te overlopen. Van reglementering tot visuele signalen, van vliegtechnieken en procedures tot emergencies. Onder vliegfanaten werd er ook veel gediscussieerd maar we moesten natuurlijk oppassen dat we niet teveel afweken van de essenties.

De eerste praktijk sleeples ging door in mei 2023. Het betrof 4 gewone slepen met een totale vliegtijd van 1u en dit was een goeie introductie tot het slepen. Verschillende zaken werden al heel snel duidelijk. Namelijk tijdens het slepen moet je enorm veel rechtervoet zetten om de torque

van de trekschroef te compenseren. Daarnaast moest de snelheid constant en laag genoeg blijven zodat het ook comfortabel is voor de zweefpiloten. Dit geeft extra uitdagingen omdat de stalsnelheid van de Robin 100km/u is (met flaps 95km/u) en een ASK13 moet opgetrokken worden tegen 110 km/u. Veel marge is er niet dus aandacht is zeer belangrijk. Gelukkig heeft de Robin ook goeie stall eigenschappen en is dit vliegtuig op zich redelijk stabiel.

De tweede sleeplesdag ging door in juni 2023. Verschillende tech-

nieken van dag 1 werden verder aangescherpt. Rechter voet rechter voet! De spier in de rechterbeen zal snel ontwikkelen! Er werd ook gewezen op zaken zoals de kostprijs voor de club. Namelijk ik vloog mijn circuits veel te academisch wat natuurlijk de kost zou opdrijven. Er moest veel meer dynamische planning gestoken worden in de zweefers lossen in een pomp op het moment dat je de 500m bereikt, op een zodanige locatie dat bij het wegdraaien je automatisch aan of richting het aanknopingspunt of downwind vliegt om zo het aantal minuten te reduceren. Er zijn dan ook nog een paar adders onder het gras want je mag dan ook natuurlijk niet door de noise-abatement areas vliegen alsook het ander verkeer in de circuits hinderen. Je moet dus goed

zijn in het 4 dimensionaal denken (3 ruimte dimensies en tijd).

Er werd ook een terugsleep gedaan. Hierbij maakte ik de fout om teveel gas terug te trekken waardoor we dreigden laag te komen. Gas bijgeven had weinig effect. Immers de remkleppen van de zwever trok ons omlaag. Ik communiceerde dit aan de zweefpiloten "remkleppen intrekken want we komen anders te laag". Communicatie is immers ook uitermate belangrijk in heel het gebeuren en ik moedig steeds iedereen aan zaken te melden over de radio. (Theo maakt hier gretig gebruik van: "Christophe, naar rechts naar die cumulusen boven tieners").

Ook andere oefeningen werden gedaan zoals dat de zwever rond de schroefwind moest gaan en ook van verschillende kanten is moest "trekken" aan de staart van de sleper zodat ik gewaar werd wat de effecten zijn en hoe dit aanvoelt in de sleper.

De laatste sleeplesdag was in juli 2023 en was de spannendste dag. Immers er waren redelijke windstoten en hevige wind. Zodanig dat we voortdurend moesten nagaan of we konden beginnen en verderdoen met de oefeningen. Er werd op verschillende momenten overleg gepleegd, en ook werden twee terugslepen uitgevoerd waarbij we besloten voor de veiligheid dat er 2 zweefinstructeurs in de ASK13 moesten plaatsnemen. Dit was Theo en Bert. We vlogen toen tegen de limieten van wat toelaatbaar was wegens de hevige windstoten en het was ook de eerste keer dat ik Bert Cleynen zag zonder smile op zijn gezicht. Het was serious work. Met Bart heb ik toen 4 slepen gedaan. Er kwam – ondanks het weer – ook een initiatievlucht af, en Theo wenste deze mee te nemen. Bart tekende de toelating dat ik deze sleep voor de eerste keer solo onder toezicht moest uitvoeren. Ik denk dat de initiavlucht een stalen maag had wegens de wind alsook had die er geen erg in dat het mijn eerste solosleep was. Alles verliep zeer vlot.

Dan komt het minder leuke gedeelte. Namelijk al het papierwerk

invullen. Zowel Bart als ik hebben ervaring met dit soort werk en we vulden de aanvraag voor mijn toewrating zeer exact in – EASA reglementering citerende referenties – dus met alle puntjes op de i. Volgens de website van de DGLV zou dit tot 45 dagen kunnen duren voor de verwerking, maar ik had hoop dat het wel sneller zou gaan. Na het invullen van de formulieren verraste Theo ons met een stuk taart en dronken we een pintje, Hoegaarden, Duvel of witte wijn – de trouwe barman Kris droeg ook zijn steen bij voor de sfeer in de club.

Ik scande de formulieren die zondagavond in en stuurde deze op naar een emailadres van DGLV licenties. Maandag kreeg ik reeds een betalingsverzoek. Dinsdag werd het dossier afgehandeld en tegen vrijdag ontving ik de licentie in de brievenbus, juist op tijd voor het weekend. Ik denk dat dit een recordsnelheid was voor de DGLV!

Onmiddellijk maakte ik gebruik van deze nieuwe rating. In het verlengde weekend van augustus heb ik op de eerste officiële sleepdag zo'n 14 zwevers opgetrokken, op de brugdag 12 en de feestdag 7 waarna ik afgelost werd. Op deze "inloopdagen" verfijnde ik verder de vliegtechnieken alsook verbeter ik stelselmatig de efficiëntie om de sleepkosten te drukken voor de club. Het was ook de eerste keer dat ik een Ka8 heb gesleept, hetgeen ik het moeilijk-

ste vind wegens de zeer kleine marges en daarenboven geeft de trage snelheid de grootste torque en dus de grootste kracht op het voetenstuur.

Iemand vroeg of het interessant blijft om zwevers op te trekken. Ik legde uit natuurlijk van wel omdat er veel meer bij komt kijken dan verwacht. Ik deel het slepen in in 4 fases elk met zijn eigen uitdagingen, inzichten en technieken. Eerst heb je het opslepen van het zweefvliegtuig, take-off roll, snelheid, rechtervoet, afzetten in cumulus etc waar het meeste techniek, inzicht en dynamische planning voor noodzakelijk is. Ten tweede het zo efficiënt mogelijk terug komen landen. Hierbij mag je, als de veiligheid het toelaat, draaien, duiken en snelheid nemen om naar het circuit te gaan. Dit vind ik persoonlijk ook heel tof. Fase 3 is dan de landing zelf. Hier kan ik ook verder op verbeteren als ik vergelijk hoe kort en exact de andere sleeppiloten landen, maar ik zal genoeg kunnen oefenen. Dan Fase 4 is het grondgebeuren: back-tracken of niet? Niet teveel minuten verliezen want dit kost ook geld voor de club. Line-up kabel inhaken en uitrollen. Alle fases hebben een uitgebreide dosis dynamic situational awareness nodig. Het is werkdag om zwevers veilig en efficiënt op te trekken, maar het is superplezant als je dan hoort dat de zweefpiloten zeer content waren omdat je ze toch in een goei pomp hebt kunnen afzetten :-D.

Graag wens ik nog een heleboel mensen uitvoerig te bedanken voor hun medewerking en steun bij mijn opleiding: o.a. Bart Lis-mont, alle sleeppiloten die advies gaven en vanwie ik shiften heb overgenomen tijdens de sleeplessen enzoverder, de zweefinstructeurs en zweefpiloten voor de oefeningen sleep en het bestuur voor het vertrouwen en de toelating om sleeppiloot te mogen worden.

Voor de geïnteresseerden heb ik nog een overzichtje wat de totale kostprijs was voor de toewrating:

- Difference training Robin DR400 (338 EUR):
 - ➔ 2 vluchten van totaal 1,6u: 100 EUR instructie + 238 EUR huur OO-PMB
- 7 solo vluchten circuits van totaal 4,4u: 608,60 EUR
- Theorie slepen (180 EUR): Hele dag les + handboek
- Praktijk slepen: (1030,54 EUR):
 - ➔ 14 dubbelsleepvluchten (3,8 u), waarvan 3 terug-slepen. 1 solosleep (0,4u) onder toezicht.
 - ➔ Instructie: 426,70 EUR
 - ➔ Huur OOPMB: 603,84EUR
- Towrating & toelating De Wouw (220 EUR):
 - ➔ 120 EUR DGLV en
 - ➔ 100 EUR sleepforfait De Wouw
- Totaal: 2377,14 EUR

Christophe De Brabanter

Buitenlandingen 2023

Halve buitenlandingen (op een ander vliegveld)

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand
27/05	Ruben Michaux & Mattijs Cuppens	Sint-Truiden	Duo Discus	D-2410	17,5
28/05	Michaël Klofac	Kiewit	Ka 6 E	D-6976	35,5
28/05	Jens Gemis	Sint-Truiden	Ka 23	D-2363	17,5

Echte buitenlandingen

03/06	Glenn Hostens	Vodelée	ASW 19 WL	D-6925	69,8
03/06	Ruben Michaux & Koen Pierlet	Bierwart	Duo Discus	D-2410	26,6
27/08	Glenn Hostens	Wommersom	ASW 19 WL	D-6925	5,5

Theo Stockmans

Klix

De week na het vliegekamp vertrokken Koen, Mattijs en ik met de Duo Discus naar Klix, een tocht van zo'n 800km doorheen Duitsland. Ter plaatse zouden we de mensen van de vliegclub van Hannover ontmoeten die we nog kenden van ons kamp in Oppershausen.



Een beetje vliegen...

De heenrit verliep vlot, maar het was toch al bijna donker toen we ter plaatse aankwamen. Het onthaal op de camping was hartelijk en iedereen stond direct paraat om ons te helpen met het plaatsen van de aanhanger en onze tenten.

Op dinsdag, de eerste echte dag van de vakantie hebben we twee vluchten gemaakt om de streek te leren kennen. Het is een schitterende streek om te vliegen; Heel veel bossen en ontelbare meren, afgewisseld met industrie en mijnbouw.

Op het einde van de vluchtdag, toen we de Duo naar zijn slaapplek brachten, had Koen zijn GSM op de grond gelegd en was Mattijs er met zijn auto over gereden, een kans van één op een

miljoen... De volgende dag moesten we dus op zoek naar een GSM-shop om het scherm te laten vervangen. Op woensdag voorsagde de meteoroloog bovendien niet zo'n topweer met veel hoge bewolking en dus besloten we die dag niet te vliegen. We trokken die dag naar

Bautzen op zoek naar een GSM repairshop. Gezien we dan toch in de stad waren hebben we er maar van geprofiteerd om deze wat te leren kennen en op de terugweg nog wat boodschappen te doen.

Op het einde van de dag bleek dat het uiteindelijk toch goed weer was geweest om te vliegen. In tegenstelling tot bij ons, is er in Klix nog steeds thermiek bij hoge bewolking. Verschillende piloten hadden die dag nog schitterende vluchten gemaakt.

Donderdag en vrijdag waren dan weerkundig gezien echt mindere vliegdagen. Buiten de lesvluchten werd er die dag niet gevlogen door de andere piloten. We hebben dan maar weer wat de toerist uitgehangen met op donderdag opnieuw een dagje Baut-

zen en op vrijdag een bezoek aan de voormalige bruinkoolcentrale Knappenrode die werd omgebouwd tot een museum.

In het weekend kon er dan wel weer goed gevlogen worden. Zaterdag was het aan Mattijs en Koen en zondag vloog ik weer met Mattijs. Er werd telkens een schitterende vlucht gemaakt en zo raakten Mattijs en ik tot op een hoogte van bijna 3000m!

Op 24 en 25 juli was het dan weer toeristenweer met onder andere een bezoek aan Dresden en aan een voormalige gevangenis, opnieuw in Bautzen.

De laatste dag was het weer wel terug vliegbaar, maar werden er geen topvluchten meer gevlogen.

We hebben nog twee vluchtjes gemaakt en opnieuw geprofiteerd van het zicht op de prachtige streek.

Naast de zweef- of toeristenactiviteiten tijdens de dag genoten we 's avonds uiteraard van de gezellige campingsfeer, nu eens met de mensen van Hannover, dan weer met Katrin en Johan die in het weekend waren aangekomen, dan weer allemaal samen.

Samengevat was het een zeer leuke vakantie met een toffe afwisseling van zweefvliegen, de toerist uithangen en genieten van de relaxte sfeer op de camping. Voor herhaling vatbaar.

Jan Bruyninckx JD



Een beetje de toerist uithangen...



... en een beetje Koen zijn verjaardag vieren!

Barcelonette 2023

Gevarieerde weersomstandigheden, verschillende vliegtechnieken en een prachtig landschap met fantastische bergen... zweefvliegen in de Alpen! Ik kijk er elk jaar enorm naar uit om tussen de bergtoppen te hangen.

Zoals elk jaar, neem ik de eerste paar dagen om mij eens goed uit te rusten en een eventueel lokaal vluchtje te doen om alles in orde te zetten voor de grotere vluchten. Het weer in de bergen was dit jaar anders dan andere jaren. Een paar

landvliegen met golf, maar het is wel leuk om af en toe eens in de stille maar krachtige wind naar grote hoogte te vliegen. Die dag bracht de golf mij boven Briançon naar Flight Level 195 (6000m MSL). Hoger als dit mogen we niet door het luchtruim, maar van hier heb je een uitzonderlijk zicht op de Alpen. De Mont Blanc, de Matterhorn en Monte Viso lijken erg kort bij en je zou elk van deze bergen met gemak kunnen bereiken. Maar de moeilijkheid ligt natuurlijk in het terugvliegen, want waar groot stijgen is, is ook groot dalen. Overlandvliegen in golfwind is en blijft een aparte discipline die ik nog niet meester ben, dus ik heb op safe gespeeld en stilaan teruggekeerd naar de vallei van Barcelonette.

Op de enkele dagen dat het dan toch eens traditionele westenwind was, heb ik toch een paar mooie vluchten van 500+km kunnen maken. Helaas kon ik geen derde grote vlucht meer maken... Derde plaats in de Charronline is ook niet mis, hé.

Door omstandigheden kon Nathalie pas de derde week nakomen naar Barcelonette. Zij is met de trein vanuit Leuven, via



Na een lange rit van 1050km ben ik aangekomen aan het vliegveld van Barcelonette waar Dries Van Gestel (KAC) net geland was van een mooie overlandvlucht. Terwijl hij zijn toestel aan het kuisen was, ben ik mijn auto gaan leegmaken aan onze gebruikelijke gite. Nog snel een lekkere pizza eten en daarna slapen....

regenbuien hier en daar, een paar goede dagen met de gebruikelijke westenwind en bijhorende brise, maar vooral veel meer dagen met noordenwind.

Op 27 juli was er noordenwind en gaven ze kans op golf. Ik ben geen expert in over-



Parijs, naar Marseille gereisd met de TGV. Vanuit Marseille heeft ze dan een stoptrein genomen tot in Embrun (ongeveer een uurtje van Barcelonnette), waar ik haar opgepikt heb. Ik heb de laatste week nog een paar keer solo gevlogen, maar de laatste vrijdag zijn we ook samen eens met de Duo Discus een toertje gaan vliegen. De resterende dagen hebben we uitstapjes gemaakt, terrasjes gedaan en uitgerust. Het mooiste uitstapje was ongetwijfeld naar de Dormilouse. Dat is een berg op het bekende "Parcours" waar de zwevers meestal talrijk aanwezig zijn. Het weer was heel mooi om te wandelen, maar minder om te vliegen. We hebben bijgevolg ook slechts enkele zwevers kunnen zien voorbij vliegen.



Bart en Nathalie bij de Duo Discus

Al bij al was het weer een leuke vakantie. Ik ben vooral benieuwd naar de verhalen die Jens en Glenn te vertellen zullen hebben na hun

vliegvakantie in St-Auban in september. Ik vermoed dat zij ook snel de microbe van het bergvliegen te pakken zullen hebben.

Veel plezier, mannen!

Bart Huygen

Even wat vakantie nieuws van Andrik

Mijn schoolvakantie in juli en augustus door brengen aan de Zwarte Zee in Bulgarije is wel leuk maar ik miste het vliegen en dus ging ik hier op zoek naar een vliegplein in de buurt van ons verblijf. Wij zitten hier te Byala, wat gelegen is tussen Varna en Burgas. Ik vond op een 50 tal km van hier een privé vliegplein met de naam "Slanchev Bryac", officieel gekend als Sunny Beach Airport LBSB (www.sunny-beachairport.com) en gelegen te Orizare. Dit is in de buurt van de toeristische stad Nesebar en op een 20 km. van Burgas.

Ik heb contact opgenomen met de verantwoordelijk Dimitur Stoyanov, een voormalig Bulgaarse militaire jet piloot die zijn carrière begon in 1963 als parachutist en in 1967 zijn opleiding kreeg als jet piloot, waarna hij in 1970 officier coach werd. Zweefvliegtuigen hebben ze daar niet aan de kust maar wel een viertal ULM vliegtuigen en met 1 van deze ben ik verschillende malen, samen met Dimitur, gaan vliegen.

De man zijn Engels was na zoveel jaren niet meer te zijn gebruikt, wat verroest en hij was zeer blij

dat mijn Russisch beter was dan zijn Engels want het Russisch was zijn voormalige (verplichtte) tweede taal.

Hij gaf de voorkeur aan het oudere model Tecnam P92-S Echo vliegtuig met 100 pk. Rotax motor boven de nieuwere die er stonden. Echt een heel stevig en gemakkelijk te vliegen toestel en van af de tweede vlucht mocht ik van hem zelfs de take off doen. Hij toonde mij hoe het vliegtuig te controleren alvorens de lucht in te gaan.

We zijn over de bergen gevlogen en daarna hebben we ook de kustlijn gevolgd tot aan ons gebouw waarvan ik mooie luchtfoto's heb kunnen maken. De runway is niet verhard maar aangezien het hier in de zomer nauwelijks regent, net zo hard als beton. Hij is de plaatselijke Theo

met ook een tractor om de boel te onderhouden. Tot drie jaar geleden, voor die covid toestanden, hadden ze ook jaarlijks een open deur en leidden ze ook piloten op maar toen is alles stilgevalen en ze zijn nog steeds niet herbegonnen. Hij was dan ook verbaasd maar heel blij dat er iemand kwam aankloppen om te komen vliegen en dan ook nog een buitenlander waar hij kon tegen praten. Voor ik terug naar ons kikkerland kom ga ik nog eens met Dimi vliegen, het panorama over de bergen en aan de kust is er prachtig.

Andrik Vivignis.



Dimitur en Andrik bij de Tecnam

Marc Costers

Op 7 augustus is Marc Costers overleden op de leeftijd van 71 jaar. Marc was in onze club sleep-piloot. Hij is bij ons toegekomen in 1988 en heeft onze club verlaten, eenendertig jaar later, in 2018.

In de Cumulus van maart 2020 heeft Marc een artikel geschreven waarin hij zijn verblijf in onze club schetst. Uitzonderlijk zullen wij dit artikel hieronder opnieuw publiceren.

Theo Stockmans



Vaarwel vliegclub De Wouw

Na 31 jaar onafgebroken lid te zijn geweest van de K.V. De Wouw en hier vooral te fungeren als sleep-piloot, heb ik besloten deze activiteit te beëindigen. Ik ben hier inderdaad begonnen in 1988. Ik was ogenblikkelijk verknocht aan deze club.

Er was dan ook nog een ander aspect. Mijn echtgenote Josiane bezocht haar tehuis in Hakendover, terwijl ik kwam vliegen. En zo was iedereen tevreden over het dagverloop. Na het vliegen was het in het clublokaal super gezellig en er werd meer dan één "limonade" gedronken (hé Senne).

Jammer genoeg overleed mijn echtgenote in 2010. Theo, Yves en Rudi waren aanwezig op de uitvaart en in de club heb ik bijzonder veel steun ervaren. Gelukkig hebben Erna en ik elkaar ontmoet en het samenleven is fantastisch. Ook hieromtrent deelde iedereen mijn enthousiasme, echt een fijne sfeer. Op 30/10/2011 heeft men mij geholpen, zodat ik met Erna een zweefvluchtje kon maken.

Natuurlijk in een samengesteld gezin met vrij veel leden ontstaan stilaan andere sociale prioriteiten. Er zijn b.v. verjaardagen, optredens in sportclubs e.d. en natuurlijk ook kinderopvang. Dit en de verplaatsing Dendermonde – Goetsenhoven en daarbij soms ellenlange wegenwerken, hebben een zware invloed op mijn beslissing gehad.

Anderzijds kijk ik met veel genoegen terug op het vliegen in EBTN. Veel vliegers en dito landingen.

Eén dag zal ik nooit vergeten. Op 28/05/1989 had ik al 16 zweef-toestellen opgesleept. Tijdens de terugvlucht v.d. 17 de vlucht begon de motor van de OO-MIL een eigenaardig geluid te maken. Er traden ook trillingen op, die steeds erger werden. Zo erg zelfs dat ik vreesde dat de motor zou afbreken. Ik besloot daarom de motor stil te leggen. Ik ben nog kunnen binnen zweven op de RWY 35, Oef!

Louis Denayer gaf me een schouderklopje en zei: "Goe gedaan jong!". Er was een klep door de cilinderkop gevlogen. Toen kwam er een ander sleeptoeistel, ook een Morane, OO-FTL, (ooit eigendom van Brigitte Bardot), daarna een Varga Kachina OO-RTN, daarna de Piper Cub OO-VVC en tenslotte een DR 400, OO-PMB. Wat resulteert in een gevarieerde vliegervaring.

Hiervoor en voor de vriendschap ben ik de club echt dankbaar en blijf ik De Wouw een warm hart toedragen. Ik duim voor een schitterende toekomst voor de vliegclub en ik zal er regelmatig nog eens komen landen.

Marc Costers

PS

Mijn persoonlijke zweefvliegactiviteit bleef beperkt. Toch blik ik met veel genoegen terug op enige thermiekluchten met vrienden en een vluchtje van 5u15' met de Ka 8 OO-ZAR op 20/05/2001. Nog een opportuniteit is dat je in deze club kan beroep doen op 2 examinatoren motorvliegen, Peter en Bart.

Na het "Louis" tijdperk heb ik al enkele malen mijn check succesvol met Peter gemaakt.

Peter en ik waren samen gestart op een zweefvliegstage in Aalst in 1982.



Marc neemt zijn schotel voor 30 jaar lidmaatschap in ontvangst van burgemeester Katrien Partyka

Duizendblad

Het duizendblad is een plant uit de composietenfamilie. De plant komt voor op voedselrijke en braakliggende terreinen. Hij kan goed tegen de droogte en komt algemeen voor in Europa en Noord-Amerika. Op ons vliegveld kun je hem overal vinden. Hij wordt tot 50 cm hoog. Het duizendblad bloeit van juni tot november met wit tot roze bloemen.

Vroeger, voordat de werking van hop ontdekt werd, werd de plant zelfs gebruikt bij de bierbereiding. En in de zeventiende eeuw was het een populaire groente. De jonge bladeren werden als spinazie klaargemaakt of in de soep gedaan. De bladeren zijn zoet met een iets bittere smaak.

De plant heeft diversen geneeskundige eigenschappen. De groene bladeren hebben een bloedstelpend effect en werden vroeger voor de behandeling van wonden gebruikt. Of een theekuur van de plant is vochtafdrijvend en helpt o.a. tegen jicht.

In het volkgeloof van de Middeleeuwen werd de plant ook een beschermende kracht toegedicht tegen spoken en de duivel. Hiervoor moest hij onder de dorpel van het huis worden neergelegd.

In de club vindt men deze plant een beetje overal, zoal langs de loods clubtoestellen.

Theo Stockmans



Boerenwormkruid

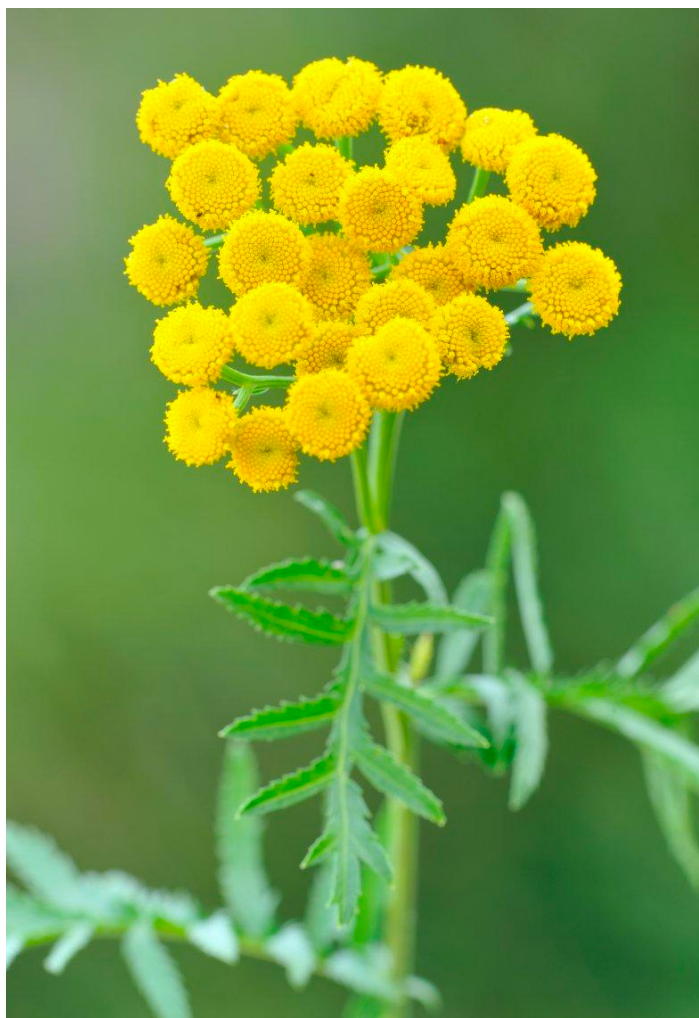
Deze plant behoort tot de composietenfamilie. De botanische naam Tanacetum is vermoedelijk afgeleid van het Oudgriekse woord "athanasia" dat onsterfelijk betekent. Het heeft deze naam waarschijnlijk te danken aan het feit dat de bloemen niet makkelijk verwelken en lang hun gele kleur behouden, maar het kan ook duiden op een soort levensdrank die ervan gemaakt werd.

De plant kan 60-120 cm lang worden. Hij bloeit met platte schermen die uit tientallen bloemhoofdjes bestaan. De hoofdbloei valt in de periode juni – augustus, maar de nabloei kan tot de herfst aanhouden. Omdat de olie die uit de plant kan worden gewonnen bij hogere doseringen giftig is, is het in de Verenigde Staten verboden om de plant te verkopen.

In de kruidengeneeskunde vindt een boerenwormkruidlotion toepassing bij schurft. Het wordt verder gebruikt tegen onder andere artritis en verkoudheid. In de plant komt het giftige thujon voor de wormafdrijvend is, vooral spoel- en lintwormen.

In kleine hoeveelheden wordt de plant vermengd in groen-, oven-, of pannenkoeken. In onze infrastructuur komt hij o.a. voor in de loods clubtoestellen.

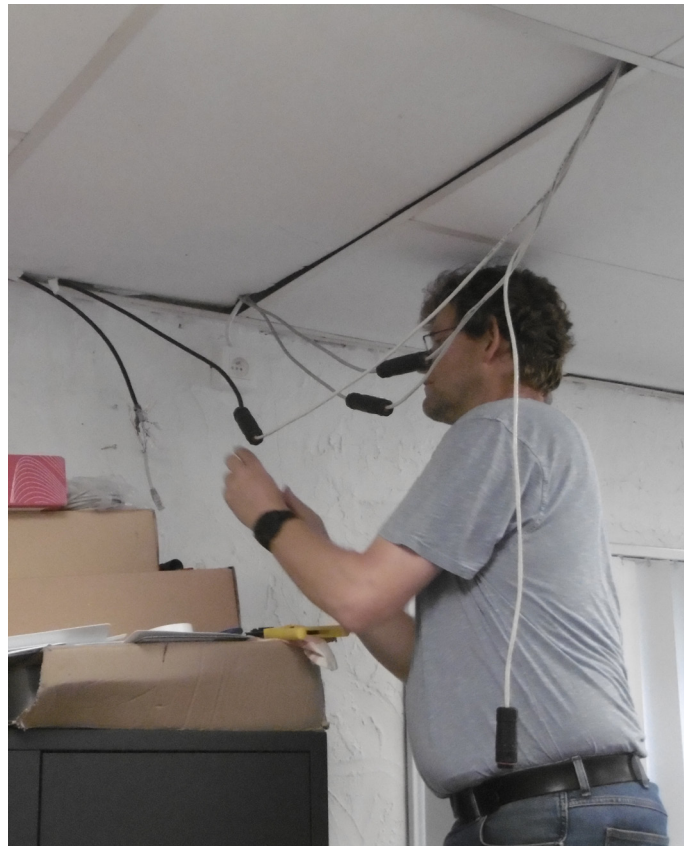
Theo Stockmans



Winterwerk, ook in de zomer



Jaarlijkse keuring van de brandblussers door BGS



De bekabeling van de camera's had last van insijpelend water. Dit probleem werd eind juli verholpen.



Keuring van de electriciteit van het fuelplatform door ATK



Herstelling van de stekker van de Duo-remorque

Beelden van een grijze zomer



Ooievaars brengen een bezoek aan onze club



Maxine & Jören gaven hun ja woord in EBTN



Onze site was de parking voor de wielervedstrijd in Goetsenhoven op 27 juli

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

Colofon

Medewerkers

Jan Bruyninckx JD
Mattijs Cuppens
Christophe De Brabanter
Tristan De Ridder
Bart Huygen
Lowie Pinte
Cristian Sbarciog
Theo Stockmans
Lucas Vandezande
Andrik Vivignis

Foto's

Mattijs Cuppens
Bart Huygen
Peter Solheid
Theo Stockmans
Andrik Vivignis
Jan Waumans
Yannick Wettinck

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.: 0476/89.90.68
email: theo@dewouw.net

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

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).



