

In dit nummer :

• Le mot du président	1
• Het woordje van de voorzitter	3
• Lidgeld 1989	5
• A propos de la cotisation	6
• Open deur 1988	7
• De ideale oplossing ???	10
• Fotoalbum	10
• Gezocht ?	10
• Un album photos	11
• Emplacements dans le hangar I	11
• Staanplaats in de hangaar zwevers	12
• Theoretisch examen zweefvliegen	13
• Cursusboek zweefvliegen	13
• Nieuwe instructeurs zweefvliegen	13
• Wereldrecords, wereldrecords,	14
• Een tweede K 7 in onze club!!!!	14
• Crash	15
• Look out !!	19
• Opgezogen in Cumulonimbus !!!!!	20
• Vleugelluitreiking 1988	21
• Quelle journée que ce 21 juin 1988 !	22
• Mon premier 300	24
• Het plafond II	29
• Atterrissages	30
• Hoezen voor de zwevers: luxe of noodzaak ?	33
• Praatstraat september 1988	34

Verleenden hun medewerking : COOMANS R , PERIN P, PIRSON C,

POLEUR Y, STOCKMANS T, TASQUIN PJ, VAN ELDEREN H, VAN HAESENDONCK P,
DENAYER L.

- Teksten voor het volgend nummer worden bij STOCKMANS Theo verwacht tegen 28 februari 1989.
- De kostprijs om reclame te laten opnemen in ons clubblad werd gehalveerd. Hij bedraagt nu 500,-fr per blad of 250,-fr voor een 1/2 blad of 125,-fr voor 1/4 blad.

Le mot du Président...

=====

Déjà 1988 s'achève. Bon sang, que le temps passe vite, tellement vite qu'on n'a même pas eu la possibilité de réaliser tous les projets qui avaient été élaborés en début d'année. Certes, la plupart des travaux ont pu être exécutés, par contre d'autres, s'ils ont été étudiés et si les dossiers ont été mis au point, ne sont pas encore arrivés à leur terme. Il est évidemment concevable que le travail professionnel et les obligations familiales de tout un chacun, de même que la recherche des ressources financières indispensables, sont bien sûr, des facteurs impératifs qu'il ne faut pas oublier mais qui freinent la réalisation concrète des objectifs. En bref, il reste à assurer la couverture en PVC des pignons extérieurs, le renouvellement des sanitaires, de la cuisine et de la réserve, ainsi que la finition de la station météo et de la station d'essence. Ce n'est plus qu'une question de temps. Ah! le temps, toujours le temps! La période hivernale va peut-être nous permettre de mettre un point final à l'objectif 1988, car il reste encore trois mois avant l'assemblée générale.

Mais déjà 1989 se profile à l'horizon avec son programme indispensable, à savoir la rénovation des parois avant et nord du clubhouse qui tout doucement s'affaissent, la création d'un parking à côté du hangar moteur, ainsi que les aménagements extérieurs et surtout la terrasse dont la remise en ordre permettra à nos visiteurs de se délasser à l'abri du vent et sous les chauds rayons d'un soleil que nous espérons généreux.

Je me permettrai ici de remercier très sincèrement ceux qui ont bien voulu consacrer quelques heures de leurs loisirs pour les réalisations 1988 et j'ose croire que 1989 nous apportera également son lot de dévouement et de travail bénévole et courageux de la part des membres du club.

S'il faut faire un bilan restreint de nos sections, nous dirons avec une satisfaction certaine, que le développement du vol à voile a continué sur sa lancée et que ses animateurs, dirigeants et moniteurs, ont presté un excellent travail. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés car leur bénévolat a largement porté ses fruits. Quant à la section moteur, elle s'est hissée tout doucement au niveau des prévisions qui avaient été faites et si elle a connu certains problèmes de réparation des machines, 1989 s'annonce ~~s'annonce~~ sous les meilleurs auspices. En tous cas, les activités n'ont pas manqué et la nouvelle programmation est déjà très bien fournie.

Toutefois nous devons être très vigilants, car le développement de ces deux sections commencent à dépasser les possibilités actuelles du club au niveau équipement. En conséquence, il va falloir veiller à compléter celui-ci de façon à pouvoir répondre aux demandes qui se sont déjà formulées. Evidemment ce sujet difficile fait déjà partie de nos préoccupations et j'ai bon espoir que les solutions adéquates seront trouvées à temps. Il serait en effet malvenu, que nous soyons dépassés par un accroissement trop rapide de nos effectifs.

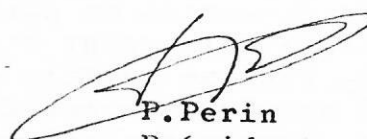
Le Conseil d'Administration en est bien conscient et veillera au grain en prenant les dispositions nécessaires en temps voulu.

Je ne puis être plus précis pour l'instant, mais je suis d'une part, très heureux de constater que l'Aéroclub Royal Le Milan redevient un véritable club d'envergure jamais égalée, et d'autre part, que la collaboration de tous, qu'ils soient membres, dirigeants ou administrateurs, va dans la même voie et suit la politique générale imprimée depuis 1986. Il ne faut toutefois pas s'endormir sur ses lauriers et l'effort commun doit être poursuivi d'une manière résolue mais tout en restant dans les limites du raisonnable.

Je suis persuadé de la compréhension de tous les membres et je leur adresse un tout grand merci ainsi qu'à mes collègues administrateurs et à l'équipe dévouée qui assure le service bar. Certains penseront peut-être que cet adage est dépassé, mais pour ma part, je reste convaincu que seule l'UNION FAIT LA FORCE. J'ose croire qu'il en sera de même en 1989 et que nous pourrons compter sur la logique de tous les membres pour conserver l'équipe en place actuellement.

A tous je vous redis tous mes remerciements, je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année et vous donne rendez-vous à la prochaine Assemblée Générale pour repartir tous ensemble à la conquête de la nouvelle saison.

Meilleures amitiés et bien à vous



P. Perin
Président.

Het woordje van de voorzitter...

=====

1988 loopt stilaan ten einde. Wat vliegt de tijd toch snel, zo snel dat men zelfs de mogelijkheid niet heeft alle projecten te realiseren die in 't begin van het jaar werden aangepakt. De meesten ervan werden voltooid; daarentegen zijn er nog enkele die, alhoewel de dossiers bestudeerd en op punt werden gesteld, nog niet in het afgewerkte stadium geraakten. Het is nochtans begrijpelijk dat het beroepsleven en de familiale verplichtingen van iedereen enerzijds en de zoektocht naar de onmisbare, financiële, middelen anderzijds, bindende factoren zijn die niet mogen vergeten worden, maar, die in elk geval de realisatie van onze objectieven afremmen. Kortom, er blijft nog het afdekken van de buitenste tipgevels van ons clubhuis in PVC en het vernieuwen van de sanitaire installaties, de keuken en het reservelokaal; eveneens het voltooiën van het Meteo-station en de benzinepomp. Het blijft nog enkel een kwestie van tijd. Ach! het weder, altijd het weder! De winterperiode gaat ons misschien toelaten een eindpunt te plaatsen achter het objectief 1988, want er rest ons nog drie maanden voor de Algemene Vergadering.

Maar 1989 tekent zich reeds af aan de horizon met zijn noodzakelijk programma; te weten het vernieuwen van de voorzijde en de oostzijde van ons clubhuis, die langzaam ineenzakken; het aanleggen van een parking naast de hangar motorvliegen; het herinrichten van de omgeving rond het clubhuis en vooral het vernieuwen van het terras dat aan onze bezoekers zal toelaten zich te ontspannen onder de warme zonnestralen die wij in 1989 van harte hopen.

Ik sta mij hier ook toe om degenen die, vrijwillig een paar uren van hun vrije tijd hebben besteed aan de verwezelijkingen 1988 en ik durf zelfs stellen dat ook 1989 ons zijn aandeel in de toewijding en moedig vrijwilligerswerk vanwege de clubleden zal meebrengen.

Indien wij een beperkte balans moeten opmaken van onze beide secties, kunnen we met een zekere voldoening vaststellen dat de ontwikkeling van het zweefvliegen zijn elan verder zet en dat hun bezielers, bestuurders en instructeurs een prachtig werk hebben geleverd. Zij worden van harte gelukgewenst want hun bereidwilligheid heeft ruim zijn vruchten afgeworpen. De sectie motorvliegen van haarkant, heeft zich heel zachtjes op het niveau van de verwachtingen gehesen en indien zij zekere herstellingsproblemen van de toestellen heeft gekend, kondigt 1989 zich onder het beste gesternte aan. In elk geval ontbraken de activiteiten niet en de programmatie voor volgend jaar is reeds goed gestoffeerd.

In elk geval moeten wij zeer waakzaam blijven want de ontwikkeling van de twee secties begint de aktuele mogelijkheden van de club, op gebied van uitrusting, te boven te gaan. Bijgevolg zal er moeten toegezien worden dat men het op 'n zodanige manier tracht te vervolledigen dat er zal kunnen geantwoord worden op de reeds geformuleerde vragen. Vanzelfsprekend maakt dit moeilijk onderwerp reeds deel uit van onze bezorgdheid en ik heb goede hoop dat de bijhorende oplossingen tijdig zullen gevonden worden. Het zou een misplaatst effect zijn te worden voorbijgestoken door een te snelle toename van onze effectieven. Aktueel kan ik niet nauwkeuriger zijn, maar ik ben zeer gelukkig vast te stellen dat de vliegclub De WOUW opnieuw de "echte" club wordt van weleer met nooit geëvenaarde afmetingen en anderzijds omwille van de samenwerking van allen, of zij nu lid of beheerder zijn, die in dezelfde richting gaat en de algemene politiek, uitgestippeld sedert 1986, volgt. Men moet in elk geval niet inslapen en op zijn lauweren rusten maar de gemeenschappelijke inspanning moet vervolgd worden op een vastberaden manier, maar steeds binnen de limieten van het redelijke blijvend.

Ik ben overtuigd van het begrip dat alle leden aan de dag leggen en ik stuur hen mijn grote dank evenals mijn kollega beheerders en naar de toegewijde ploeg die de bardienst verzekerd.

Sommigen denken misschien dat deze spreuk voorbijgestreefd is, maar wat mij betreft, blijf ik ervan overtuigd dat "EENDRACHT MAAKT MACHT". Ik durf zelfs geloven dat het ook zo in 1989 zal zijn en dat wij op de logica van alle leden mogen tellen om de huidige ploeg op zijn plaats te houden.

Ik maak aan iedereen mijn gelukwensen over; ik wens U excellente eindejaarsfeesten en maak een afspraak voor de volgende Algemene Vergadering om gezamenlijk het nieuwe seizoen te overwinnen.

Mijn beste groeten aan allen

P. PERIN
Voorzitter

LIDGELD 1989

!!!!!!!!!!!!!!

Tijdens de laatste vergadering van de Beheerraad werd beslist om het lidgeld vanaf 01 januari 1989 te verhogen tot 5000,-fr.

Deze beslissing werd niet onbedachtzaam genomen maar zij vindt haar oorsprong in een verhoging van de herstellingskosten en tevens in de vervanging van enkele clubtoestellen, en dit kost allemaal geld.

Vanaf 1 januari 1989 ziet het er als volgt uit:

<u>leeftijd</u>	<u>lidgeld</u>	<u>toetredingsgeld</u>
- 16 jaar	1250	/
16 - 18 jaar	2500	3000
+ 18 jaar	5000	3000

Vanaf 01 juli wordt het lidgeld gehalveerd, dus 50 %

Vanaf 01 oktober moet er geen lidgeld meer betaald worden voor het lopende jaar, het toetredingsgeld moet, in de twee voorgaande gevallen, integraal betaald worden.

Indien iemand van -16 jaar lid wordt na 1 oktober moet hij geen lidgeld betalen.

Als richtdatum voor het bepalen van de leeftijd wordt 01 juli genomen.

Vb: Iemand van 15 jaar (geboortedatum 30 juni) valt in de categorie 16 - 18 jaar

Iemand van 15 jaar (geboortedatum 01 juli) valt in de categorie - 16 jaar

Een paar bedenkingen hierbij

In plaats van het lidgeld te verhogen waren er nog alternatieven, bv :

- Verhoging van de prijs per minuut
- Het standgeld voor de privé vliegers
- Het sleepgeld voor de zwevers
- Het toetredingsgeld

Er werd geopteerd voor het lidgeld omdat iedereen dan zijn steentje bijdraagt, terwijl in de andere gevallen slechts een bepaalde groep van leden gevisieerd werd.

Deze verhoging van het lidgeld zal integraal naar de vervanging van de toestellen gaan.

A propos de la COTISATION

SECTION VOL A VOILE

Comme vous le savez, la section VOL A VOILE a besoin d'argent frais pour remplacer le moteur du OO-MIL et/ou pour acheter un nouvel avion remorqueur avant la fin de l'année 1989.

Afin de ne pas instaurer ou augmenter des francs à la minute de vol pour chaque planeur; afin de ne pas augmenter injustement le prix du hangarage; afin de ne pas augmenter le prix du remorquage, le conseil de section suivi du conseil d'administration a décidé d'ajuster la cotisation annuelle à partir du 1er janvier 1989 :

AGE au 1/06/de l'année en cours	COTISATION	DROIT D'ENTREE*
- de 16 ans	1250 frs	NEANT
De 16 à 18 ans	2500 frs	3000 frs
Plus de 18 ans	5000 frs	3000 frs

INSCRIPTION AU CLUB A PARTIR DU 1er JUILLET : 50 % de la cotisation reste à payer. (pas de changement pour le droit d'entrée)

INSCRIPTION A PARTIR DU 1er OCTOBRE : On ne paye plus la cotisation de l'année en cours, mais seulement le droit d'entrée.

SECTION MOTEUR

La section moteur a également besoin de nouvelles rentrées pour le renouvellement de son matériel volant. Le conseil d'administration modifie la cotisation pour le club entier. Elle est donc portée à 5000 frs par an + le droit d'entrée.

Y.P.

* A payer une seule fois la première année.

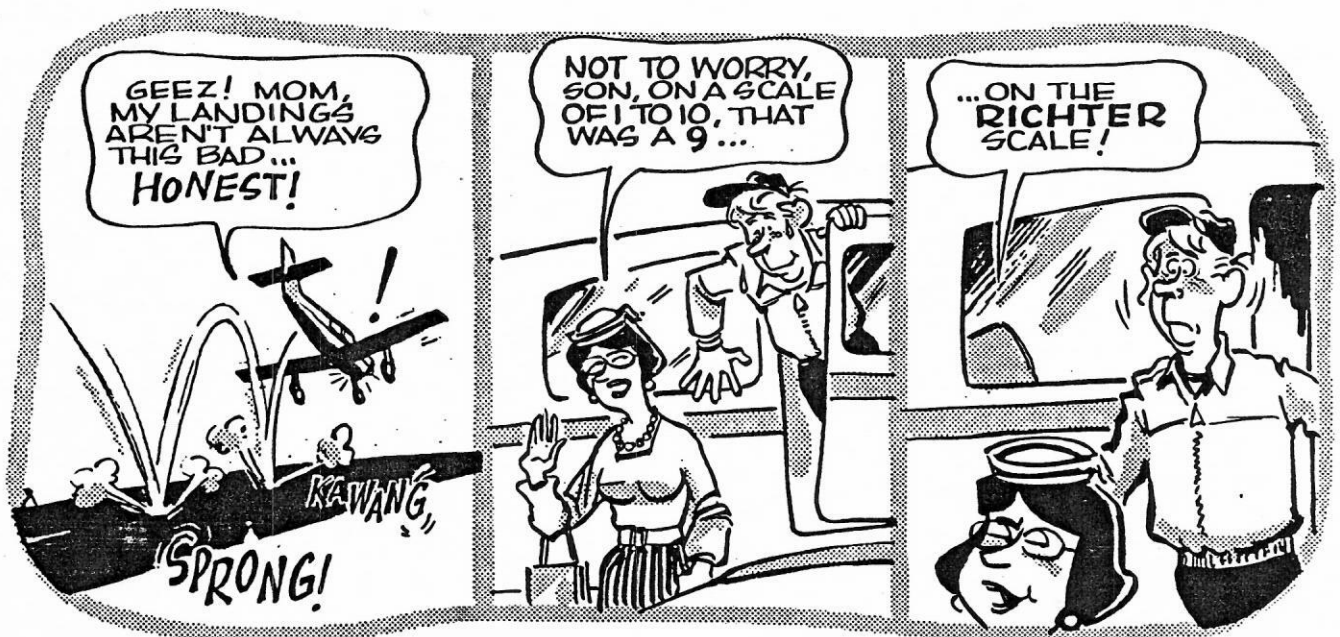
OPEN DEUR 1988.

Op 10 en 11 september jl. organiseerde onze club haar tweede OPEN DEUR dagen. Hoofdbedoeling hiervan is het bekend maken van onze club en zijn activiteiten bij het grote publiek, met als onderliggende bedoeling ons ledenaantal en de activiteit van de toestellen verhogen.

Met de gewaardeerde hulp van onze vriend Louis Denaeyer konden we in de loop van de maand augustus een prachtige affiche laten drukken met daarop enkele spektakulaire nummers : een Metro lijnvliegtuig, een F-16 en een akrobatisch team (met de hulp van Yvan Mainil) die we van de meeting van Grimbergen laten overkomen.

'Top of the bill' en nog nooit tevoren gezien te Goetsenhoven werd een 23-plaats tweemotorig lijnvliegtuig dat, naast de diverse club-toestellen, luchtdopen ging doen.

Daarnaast werd ons de deelname verzekerd van enkele old-timers zoals Aeronca, Aercoupe, Corsair, Morane Saulnier en Topsy Nipper. Deze toestellen zouden deel nemen aan een Fly-In op het vliegveld van Florennes en zouden bij hun terugkeer in Goetsenhoven langs komen.



De drukinkt was evenwel nog niet goed droog, de affiches nog maar pas uitgedeeld of het programma kreeg zijn eerste deuken. Het ongeval in Ramstein maakte dat de meeting van Grimbergen afgelast werd door de burgemeester uit vrees voor een elektorale tegenslag.

De militaire overheid vroeg een verzekering waarvan de premie dusdanig hoog was dat er van onze organisatie niets meer zou overblijven. En de akrobatische ploeg uit Marokko vertrok niet eens vanuit haar thuisbasis wegens de aflasting van diverse meetings waaraan ze zouden deelnemen. Daarenboven was de militaire overheid niet akkoord met een deelname van dit team aan onze Open Deur dagen.

Dat maakt dat we enkel nog de twee tweemotorige lijnvliegtuigen, een bende old-timers, modelvliegertuigjes en onze eigen toestellen hadden om het programma rond te maken.

Met de ervaringen van de 1987 nog in het achterhoofd werd de praktische organisatie over een andere boeg gegooid. Veiligheid primeert en we wensten ditmaal geen publiek dat de startbaan overstak. Daarom zorgden we voor een enorme voorraad nadarbarelen van de steden Tienen en Landen. Het vervoer en de opstelling van deze barelen was een lastig karweitje, maar de enthousiaste zwevers maakten dat één en ander snel klaar stond. Ook de elektrische problemen die we hadden werden met het leggen van extra kabels opgelost. Alles op de grond stond klaar, maar in de lucht was alles niet al te klaar, mistig zelfs.

Zaterdags werden we geplaagd door een hardnekkige nevel, die oa. de Piper Cub in St-Hubert aan de grond hield tot in de namiddag. Ook de OO-WOU, die van Grimbergen moest komen, had moeilijkheden. Bij zulke organisaties is de publieke opkomst gebonden aan het weer : daaruit volgt dat we niet al teveel volk gezien hebben en er niet teveel dopen gemaakt werden. Dat zou allessinds moeten verbeteren als we geen financiële put wilden maken. En effectief, de weergoden waren ons op zondag beter gestemd. Een stijve bries dreef de nevel weg en een flets zonnetje kwam tevoorschijn.

Om 10 uur vertrok een luxe-autobus met een 20-tal personen om het CASA vliegtuig te gaan ophalen te Zaventem. Het vliegtuig stond reeds op te wachten voor de General aviation



terminal en bij het instappen kreeg ieder een vliegticket : "net als bij de groten" ! Na een lange taxi kregen we take-off clearance in VFR naar Goetsenhoven en dit op 1500 ft. De vlucht duurde amper 10 minuten en het vliegveld was al in zicht. Een fijne landing gevolgd met veel reverse propellers om het gevaarte te vertragen, en onze hoofdattraktie was te Goetsenhoven.

Intussen was het reeds middag geworden en veldra kon het feest beginnen. Het publiek begon binnen te stromen en zo ook enkele bezoekende toestellen waaronder Morane Saulnier, Topsy, Cessna, motorzwever, enz. De drukte nam van langsom toe want de dopen met SHE, PMB, WOU en CRZ alsook de zwevers moesten zich reppen om te kunnen volgen.

Op klokslag 15 uur moest alles onmiddellijk stilgelegd worden : de METRO van de koerierfirma DHL was op komst. De vlucht Zaventem - Goetsenhoven duurde amper 6 minuten en daar kwam het voor een eerste overshoot aan volle snelheid. En welk een overshoot : een elegant, slank vliegtuig met krachtige turboprops schoot aan onze ogen voorbij aan de onwaarschijnlijke snelheid van 500 km/u, wat een belevenis ! Niet alleen aan volle snelheid, maar ook in landingskonfiguratie is dit toestel even elegant, haast als een oelevaar met die lange poten. Als afscheid maakte dit toestel nog een probleemloze touch-and-go oefening. Zo kwam een einde aan het hoogtepunt van onze OPEN DEUR dagen. Wij houden er dan ook de firma DHL, evenals onze instrukteur L. Denaeyer van harte te bedanken voor deze demonstratie.

Onmiddellijk na het vertrek van de METRO hernamen de activiteiten : de luchtdopen, de demonstraties van de Morane en de Topsy Nipper, de modelvliegtuigjes, enz. En dit alles met een ongehoorde drukte van landende, opstijgende en taxiënde vliegtuigen dat in goede banen geleid werd door de luchtcontrole (Ford Transit) en de grondcontrole (ploeg van Paul Perin).

Waar bleven intussen de old-timers en de ULM ? Het slechte weer hield deze toestellen aan de grond zodat een overvlucht in Goetsenhoven niet meer mogelijk bleek. Achteraf hebben we oa vernomen dat een toestel onderweg naar of van Florennes, ergens nabij Ottignies een buitenlanding maakte !

Tegen de avond kwam er vanuit het westen een donker pak wolken opzetten, nog gauw trachtten we nog enkele dopen te vliegen maar het slechte weer was te snel. Ieder moest snel dekking zoeken voor de regen, al het materieel van de club maar ook de tientallen nadarbarelen dienden opgeruimd in de stromende regen. Hartelijk dank aan hen die daarvoor een verkoudheid over hadden. Als laatste toestel steeg de CASA op om terug te keren naar Zaventem. Kort na het opstijgen verdween het toestel in de wolken om er pas uit te komen in Brussel op 200 ft van de grond ! De gecharterde bus bracht rond 21u30 de mensen terug die meegegaan waren en konden we allen uitblazen en nakaarten over de voorbije dagen, en eventueel reeds dromen van een komende organisatie in 1989, nog beter en nog grootser !!

De ideale oplossing ????

+++++

Zoals beloofd in het vorig clubblad vindt U hier de oplossing van het doordenkertje, opgemaakt door een groep NASA dokters, en in volgorde van belangrijkheid.

- 1 toiletspiegel
- 1 mantel
- 1 liter water
- veiligheidslamp
- valscherms (rood & wit)
- groot zakmes
- plastieke regenjas (grote maat)
- Colt .45 (geladen)
- 1 zonnebril
- 1 verbanddoos
- magnetisch kompas
- luchtkaat van de omgeving
- 1 boek titel " De eetbare dieren in de woestijn"
- 2 liter vodka 90%
- 1 doos zouttabletten (1000 gr)

En nu eens vergelijken met uw oplossing.

De sectie zweefvliegen heeft besloten een FOTOALBUM samen te stellen over het doen en laten van de sectie en haar leden.

De foto's kunnen zowel over het vliegen als over de grondactiviteiten handelen. Als verantwoordelijke werd Yves POLEUR aangeduid.

Personen die wensen mee te werken aan de realisatie ervan kunnen steeds hun foto's kwijt aan Yves.

Dit album dat de eigendom is van de sectie zal steeds in het clubhuis te bezichtigen zijn. Het mag dus bijgevolg NOOIT mee naar huis genomen worden.

Gezocht

+++++

Twee rode of oranje stukken doek of dekzeil.

Afmetingen : breedte - 0,50 m > of ongeveer
 lengte - 3,00 m <

Meer inlichtingen bij STOCKMANS Theo

UN ALBUM PHOTOS

La décision a été prise de retracer la vie du MILAN depuis sa création jusqu'à nos jours par un album photos qui resterait exclusivement au clubhouse.

Un APPEL est donc lancé à tous ceux qui possèdent des photos traitant de notre club (en vol, au sol, au travail ...)

Aidez-nous à confectionner cet album en donnant des clichés anciens ou récents.

Vous pouvez remettre vos "dons" à Yves POLEUR .

MERCI d'avance !

EMPLACEMENTS DANS LE HANGAR I (VOL A VOILE)

De plus en plus de membres de la section VOL A VOILE pensent à s'acheter un planeur privé.

C'est bien évidemment leur droit. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'ils auront le droit d'installer leur "achat" dans le hangar planeurs. En effet, pour avoir accès à ces installations, une procédure est à respecter :

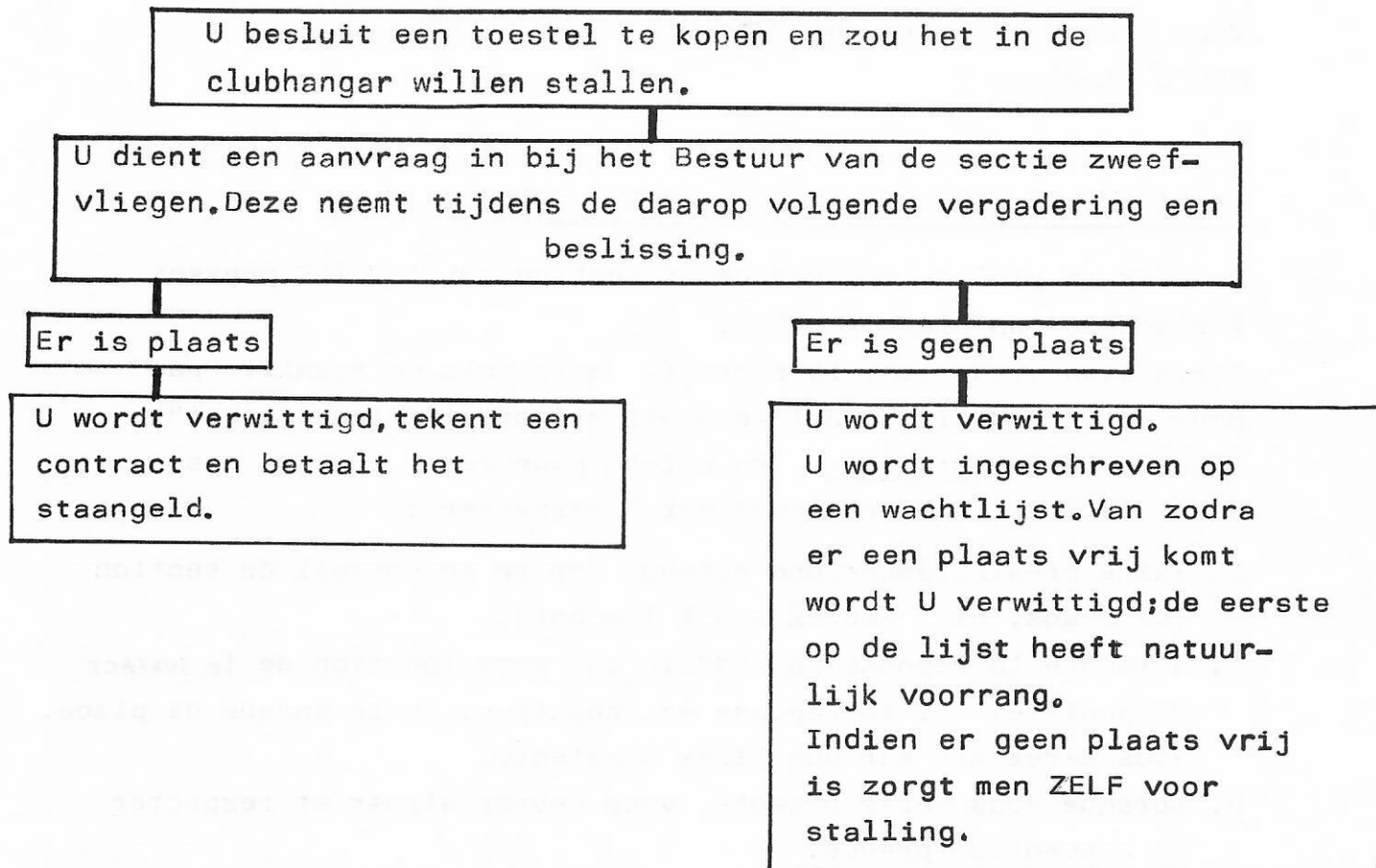
1. Faire préalablement une demande écrite au conseil de section (ni 2 ans, ni 2 heures avant l'achat).
2. Attendre la réponse du CONSEIL qui sera fonction de la SURFACE disponible. Si la réponse est négative, vu le manque de place, vous serez mis sur une liste d'attente.
3. Lorsque vous serez accepté, vous devrez signer et respecter la convention prévue.

STAANPLAATS IN DE HANGAR ZWEVERS

=====

Zoals iedereen wel weet staat de hangaar zwevers barstens vol. Daarom werd in het sectiebestuur besloten de aanvraag tot staanplaats aan een strikte reglementering te onderwerpen. Afwijkingen hierop zullen niet geduld worden en de leden worden dan ook ten stelligste aangeraden zich goed te bevragen indien zij een standplaats voor hun toestel in de hangar wensen.

Hieronder geven we schematisch de procedure weer tot aanvraag van een standplaats.



Gedurende de winterperiode kan het bestuur van de sectie toestemming geven om een toestel "tijdelijk" onder te brengen in de hangar.

Hieraan moet echter een aanvraag vooraf gaan.

Opmerkingen

1. Alle aanvragen moeten schriftelijk zijn.
2. Men dient slechts een aanvraag voor stalling in wanneer men 100% zeker is dat men een toestel gaat kopen en niet wanneer men denkt er eens één te kopen (dus geen maanden op voorhand).
3. De sectie is niet verplicht U onderdak te verschaffen.
4. De sectie kan U NIET verbieden een toestel aan te kopen, zelfs wanneer er geen plaats vrij is.

C.R.

Theoretisch examen zweefvliegen

=====

Dit examen dat een onderdeel vormt voor het bekomen van een zweefvlieglicentie, zal doorgaan op zaterdag 28 januari 89, van 1000 tot 1200 Hr in ons clubhuis.

Herhalingslessen

Zullen op dezelfde plaats doorgaan op zaterdag 07,14 en 21 januari 89, telkens van 1000 tot 1200 Hr.

Te kennen stof

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| - Aerodynamica | - Thermiekvliegen |
| - Vliegtuigbesturing | - Luchtvaartreglementering |
| - Instrumenten | - Luchtvaartnavigatie |
| - Meteo | |

Opmerkingen

Men is NIET verplicht de herhalingslessen te volgen; er wordt onder-
vraagd volgens het "meer keuze systeem".

Het examen bestaat uit 2 delen : a. Luchtvaartreglementering

b. De rest

Op het eerste gedeelte dient 80% behaald te worden, het tweede gedeelte
in totaal 70%. ST

+++++

Cursusboek zweefvliegen

=====

Sedert 15 november is er een cursusboek Zweefvliegen te koop in
onze club. Dit praktisch handboek is verkrijgbaar tegen de prijs van
250,- fr (300,- voor niet clubleden) bij STOCKMANS Theo of bij de
barman (- vrouw).

De vragen voor het zweefvliegexamen werden opgesteld aan de hand
van dit boek.

+++++

NIEUWE INSTRUCTEURS ZWEEFVLIEGEN

Deze zomer behaalden twee clubleden de bevoegdverklaring "instructeur
zweefvliegen", met name POLEUR Yves en

STOCKMANS Theo

PROFICIAT !!

[illegible]

In de tweezitterklasse D2 werden begin 1988 een paar opvallende wereldrecords bijeengevlogen door Hans Werner GROSSE (D), dit gebeurde in ALICE SPRINGS (Australië) met een ASH 25 (spanwijdte 25m en glijgetal 58).

300 Km driehoek gemiddelde snelheid 170,90 Km/h
(waarschijnlijk werd hier enkel gebocht bij de
keerpunten)

500 Km driehoek gemiddelde snelheid 163,03 Km/h

750 Km " " " 161,33 Km/h

1000 Km " " " 157,25 Km/h

Van deze vluchten kunnen wij maar alleen dromen.....

Dit is nog niet alles ??????

Onlangs werd door het FAI te PARIJS de 99 ste "1000 Km" vlucht gehomologeerd. Ze werd gevlogen door MARTIN H. uit Duitsland. De start- en landingsplaats situeerden zich in de omgeving van FUENTEMILANOS (Spanië).

Aktueel komt er nog geen enkele BELG voor op de lijst van de "1000 Km".

EEN TWEEDE K 7 in onze club !!!!!

+++++

Inderdaad, sedert 03 december 1988 is onze een club een twee-zitter rijker. PIRSON C, VANDER ZIJPEN J en STOCKMANS T zijn hem op de bovenvermelde datum in IBBENBUREN (DBR, gelegen 10 Km. ten oosten van OSNABRÜCK) gaan halen.

Hij bevindt zich in een uitstekende staat en is daarenboven uitgerust met een radio, MacCready ring en een TE vario.

U ziet het ,langzaam maar zeker is onze club aan 't groeien tot een volwaardige zweefvliegclub.

CRASH

Op 28 augustus jongstleden hadden we net een einde gemaakt aan de vliegactiviteiten van de klub toen de windzak een drastische draaiing van 90° maakte van RWY 17 naar RWY 24.

Door het feit dat de klubactiviteiten gedaan waren (we hadden net de zwevers binnengehaald) was er niemand die dit opmerkte.

Het gevolg hiervan was dat de **T** tijdelijk verkeerd lag op het moment dat een bezoeker met zijn zelfgebouwde vliegtuigje: VOLKSPLANE II: OO-88 zich aanmeldde boven Goetsenhoven.

Op dat moment maakte de piloot een cruciale vergissing door enkel de **T** te bekijken, en niet de sneldraaiende windzak met als gevolg dat hij het normale circuit voor RWY 17 maakte.

Net voor hij met zijn 3 wielen de grond ging raken helde zijn toestel sterk over naar links door een rukwind die 90° van rechts kwam.

Onze Duitssprekende bezoeker deed een reddingspoging door vol gas te geven maar dit mocht niet baten, aangezien, naar zijn eigen zeggen, het motorkoppel dat ontstond bij de schroefversnelling het vliegtuig nog meer naar links deed overhellen met als gevolg dat hij naast de startbaan terechtkwam, en in het gras zijn landingsstel uitrukte, 180° draaide en op de naastgelegen akker met een compleet versplinterde schroef bleef liggen.

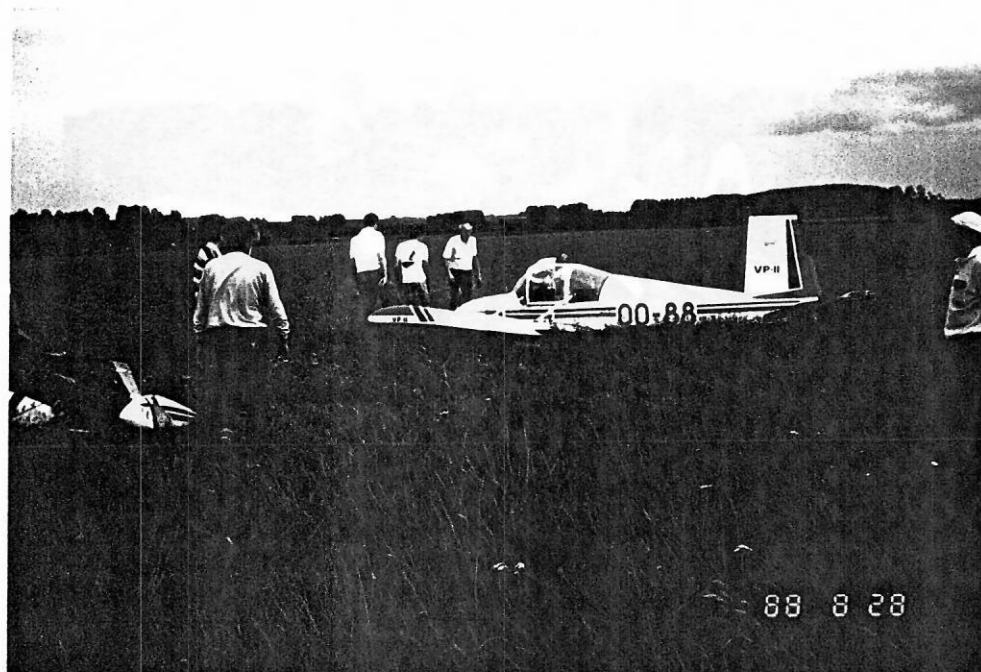


foto1: 10 minuten na het ongeluk

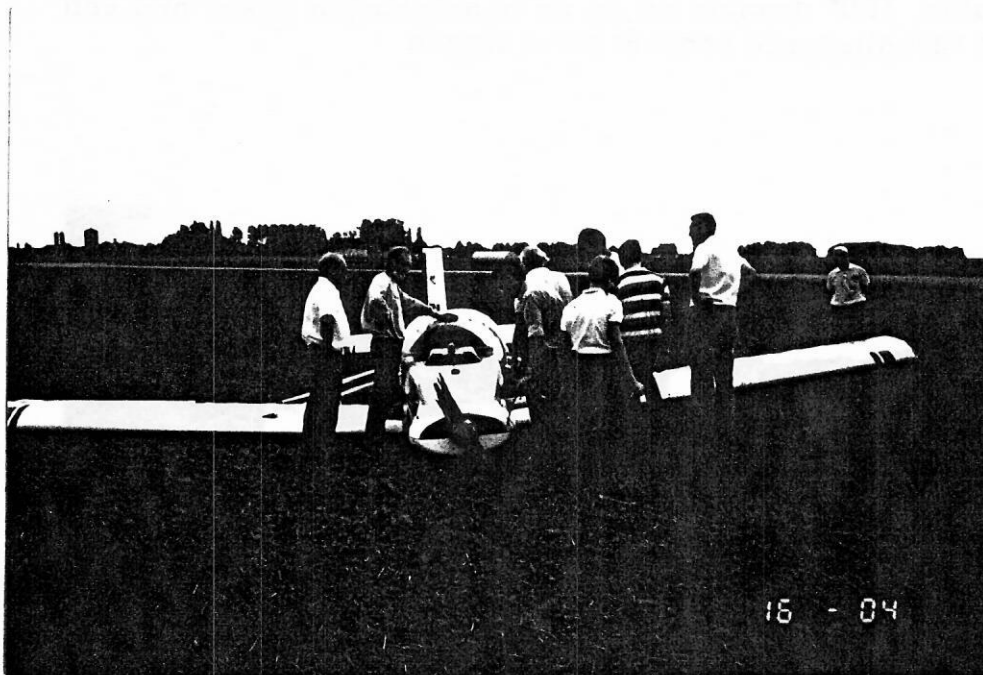
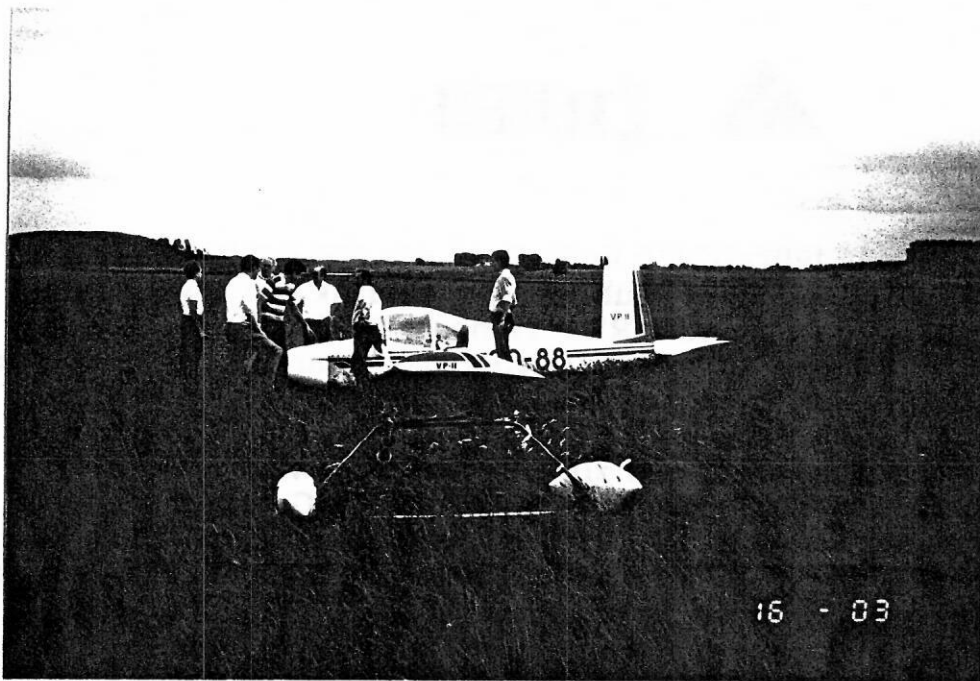


foto 2 en 3: Het vaststellen van de schade

De VPII was, gezien het gebeuren, relatief licht beschadigd (landingsstel stuk, schroef stuk en een gat in de vleugel) en kon gerepatriëerd worden dankzij de bereidwillige medewerking van de Heer Dewulf, eigenaar van het nabijgelegen veevoederbedrijfje, die met zijn vrachtwagen met platte opligger voor het vervoer wilde zorgen.

Het toestelletje dat door 2 naast elkaar zittende personen, met 1 centrale stick kan gevlogen worden (de eigenaar gaf er zelfs vliegles mee) kon aldus van de startbaan gehaald worden en in de hangar van de motorvliegtuigen geplaatst worden.



foto4: Op de vrachtwagen klaar voor transport

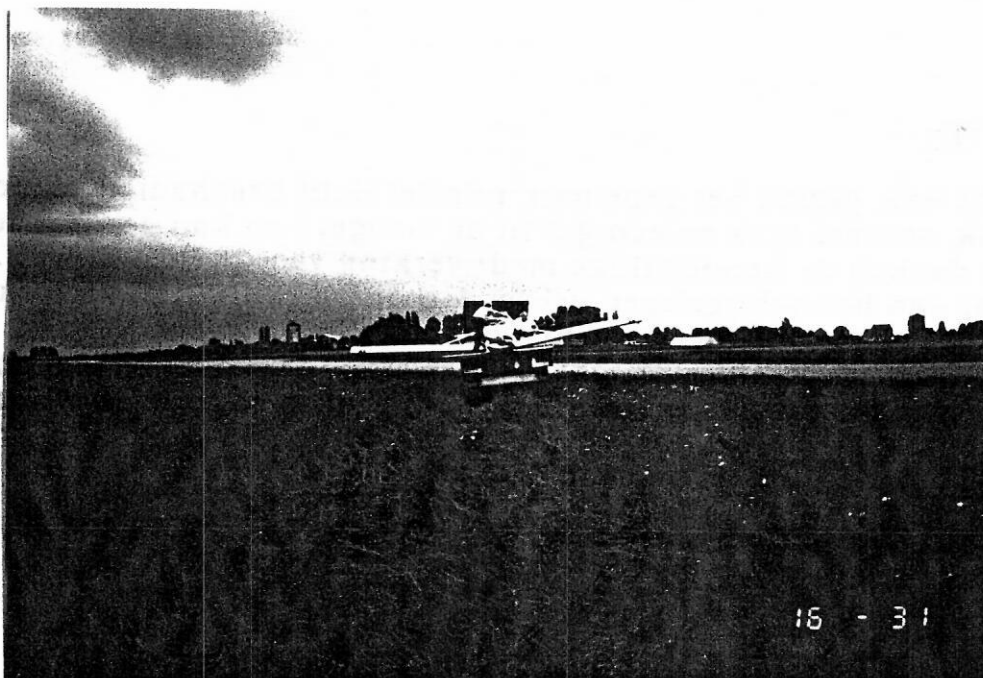


foto 5: Op weg naar de hangar

Ongeveer twee weken later is de piloot, die er overigens met de schrik vanaf gekomen was, zijn toestel komen demonteren om het met behulp van een vrachtwagen mee naar huis te kunnen nemen voor reparatie.

Aan de ganse aktie hebben zowat 15 mensen deelgenomen die (naar klubtraditie op kosten van de piloot) 2 rondjes dronken op de goede afloop.

tekst: Hans Vanelderen

foto's: Theo Stockmans

CAUSE & CIRCUMSTANCE

Sunday, August 31, 1986 must have seemed like a nice day for a joy ride in the Los Angeles area. The weather was clear with 14 miles visibility, and the sights of Big Bear, California, which is located about 90 miles eastward, beckoned the 53-year-old private pilot of a Piper PA-28-181 based at Torrance, California.

With the diligence for which he was well known, the conscientious aviator obtained a current chart of the Los Angeles Terminal Control Area and sought the advice of a more experienced pilot familiar with the best techniques for vacating the LA Basin without conflicting with the TCA.

Apparently comfortable with his preparations, he filed a VFR flight plan, boarded two passengers and contacted the Torrance control tower for taxi clearance. At about 11:41 Pacific Daylight Time, the threesome was on their way, which (according to the VFR flight plan that was never activated) was to be flown at 9,500 feet msl.

About the same time an Aeromexico DC-9-32 with 58 passengers and its crew of six was at 10,000 feet in the final phase of its regularly scheduled flight between Mexico City and LAX, via stops in Guadalajara, Loreto and Tijuana, Mexico.

Coast Approach Control had just cleared the twin-engine airliner—Flight 498—to the Seal Beach Vortac—which is situated southeast of LAX under the southeastern confines of the LAX TCA—to cross 10 miles southeast of SLI at 7,000 feet.

Five minutes later the Aeromexico crew was instructed to contact LAX Approach Control, and they were cleared to depart Seal Beach on a heading of 320 degrees in anticipation of landing on Runway 25L. At 11:50:05 the controller handling the LAX arrival radar for Flight 498's sector requested the airliner to reduce its speed to 210 KIAS, and 40 seconds later called traffic at 10 o'clock.

Meanwhile, the Piper that had departed Torrance 10 minutes earlier continued its climb toward 9,500 unbeknown to LAX Approach Control; it was not the traffic that the radar facility had mentioned to Flight 498. In fact, LAX Approach Control was unaware that the Piper—squawking 1200 Mode A on its transponder but lacking the Mode C equipment needed to provide an altitude readout—was in the process of penetrating the TCA at a right angle

Failures Over Cerritos

The approach controller working Flight 498 stated that he did not see the Piper on his radar scope. . . Furthermore, the controller was distracted by other demands.

to Flight 498's path toward LAX.

At 11:51:04, Flight 498 was cleared to descend to 6,000 feet and instructed to slow to 190 KIAS. Less than a minute later, at 11:51:45, the airliner was advised to maintain its present speed. Brief discussions concerning speed and a possible change in the arrival clearance ensued between the controller and Flight 498, and at 11:52:00 the crew advised that they would maintain 190 KIAS.

The airline crew might also have taken note of transmissions between Approach Control and a Grumman Tiger that began at 11:51:18 and involved a discussion concerning the small aircraft's desire for flight-following services enroute from Fullerton to Monterey and the controller's concern that the Grumman had accidentally penetrated the middle of LAX's TCA without a clearance.

The Aeromexico crew may or may not have known that the Grumman's and the Piper's inadvertent intrusions into the Los Angeles TCA were not isolated occurrences. There had been as many as 20 or so on some days, up until then without casualty and with only about one violation per month being issued.

The odds, however, were not on the side of either Flight 498 or the Piper on that clear August day. At 11:52:09 the two aircraft collided at about 6,560 feet, fully inside the LAX TCA, with no survivors on either aircraft.

The death toll included 15 people on the ground in addition to the 67 people who lost their lives as the Piper, flying from left to right nearly perpendicular to the Aeromexico DC-9's flight path, hit the vertical stabilizer of the airliner. The top of the Piper's fuselage was sheared off, decapitating its occupants; the impact caused the DC-9's horizontal stabilizer to separate from the big aircraft, thereby rendering it uncontrollable.

While the NTSB cited the Piper's inadvertent penetration of the LAX TCA and the limitations of "see and avoid" as contributing factors to this tragedy, the first midair involving an air carrier aircraft within a TCA, the Safety Board determined that the accident's probable cause "... was the limitations of the air traffic control system to provide collision protection, through both air traffic control procedures and automated redundancy."

The approach controller working Flight 498 stated that he did not see the Piper on his radar scope, in part because his ARTS III display had been configured to reject the analog portion of the aircraft's 1200 transponder code. Only the alphanumeric triangle associated with ARTS III presentations was present, along with the aircraft's primary return, which may have been faint or unusable due to an atmospheric temperature inversion that was present the day of the midair.

Without a Mode C transponder, the Piper's altitude was not known to the controller, and there was no way to include the aircraft in the conflict-alert provisions of ARTS III radar.

Furthermore, the controller was distracted by other demands, such as locating the Grumman Tiger that had requested flight-following and the need to coordinate the changes in Flight 498's arrival from Runway 25L to Runway 24R.

This tragic midair over Cerritos is destined to have significant ramifications on regulations affecting air traffic control. Certainly it will accelerate the race to implement TCAS, since Safety Board studies indicate that such collision avoidance equipment would have significantly increased the likelihood that the aircraft could have noticed and avoided each other.

The FAA already has proposed that Mode C transponders be required for all aircraft that operate within 30 nm of the primary airport in all TCAs, and the NTSB believes that Mode C should be operational wherever any class of aircraft shares airspace with air carrier equipment that are equipped with TCAS.

The stark message for the present, however, is that "see and avoid" is the only protection currently in place that always is at the pilot's disposal. We best make the most of those Mark I eyeballs, even if they are not perfect.

BY JOHN W. OLCOTT

Opgezogen in Cumulonimbus (onweerswolk) !!!!!

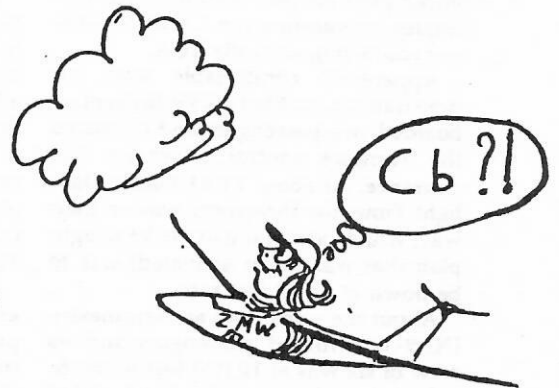
=====

(artikel uit Aerosport 5/88)

De enorme luchtkrachten die zich vertikaal bewegen in Cb wolken zijn de meeste luchtvaarders bekend. Ballonisten spreken er met ontzag over en zweefvliegers weten zich te herinneren dat in vroegere jaren enkele zweefvliegtuigen tijdens een WK, (toen wolkenvluchten nog waren toegestaan) in klein-verpakking naar beneden dwarrelden vanuit de hoge torenwolken, gekraakt tussen de opstijgende en de dalende lucht- en hagelstromen. Kleppen open, knuppel naar voren en stijgen proberen om te zetten in voorwaartse snelheid kan in vele gevallen voorkomen dat men "in de wolk wordt gezogen". Met een toestel van zo'n 300 kg lukt dat meestal wel maar met een lichter toestel is dat natuurlijk wel wat moeilijker.

ZEER HOOG EN HEEL VER

Een Britse zweefvlieger vloog onlangs in Spanje onder een grote wolk. Plotseling kreeg hij zeer sterke thermiek. Zijn vario-meternaald sloeg bijna van de balans en ondanks dat hij zijn stuurknuppel tot aan zijn heupen had getrokken om maar te kunnen wegduiken zag hij tot zijn ontzetting dat de hoogtemeter rondtolde. Opgezogen in de wolk zat hij binnen een paar minuten op ruim 4500 m. Door de intense vrieskou en verblind door hagelstenen had de verschrikte piloot geen enkele kans meer. Toch was Sint-Cumulus deze onderkoelde piloot genadig, want plotseling werd hij uit de zijkant van de wolk geblazen. De hoogtemeter wees 6700m aan en hij zou zo'n 35Km van zijn startplaats zijn meegezogen!



VERONGELUKT IN ZWARE BUI

Een verschrikkelijk ongeval vond in juli jl plaats bij het Italiaanse COMO. Een tiental ervaren zweefvliegers waren daar aan 't zweven toen er vrij snel een grote onweerswolk ontstond. Binnen enkele minuten werden een aantal piloten opgezogen als een "vlieg" in een stofzuiger, in de zwarte lucht. De turbulentie moet verschrikkelijk zijn geweest volgens enkele overlevenden van deze "hororvlucht". Enkele piloten overleefden het ongeval niet. Waarschijnlijk zijn ze in de wolk tegen bergwanden te pletter geslagen.

Vergeet ook niet dat een Boeing 747 (gewicht + 300 ton) een omweg maakt voor een Cumulonimbus !!!!!

VLEUGELUITREIKING 1988

Op 14 oktober 1988 was het zover: we organiseerden in onze club een gezellig samenzijn met een lekker glas en een smakelijke hap, en gelijktijdig maakten we van de gelegenheid gebruik om verdienstelijke leden en prestatievliegers te huldigen, en vleugels uit te reiken aan mensen die dit jaar hun eerste solo-vlucht gemaakt hebben.

We gaan hier geen opsomming geven van al deze personen maar er kan wel een woordje gezegd worden over deze avond.

Eerst en vooral begonnen we met een aperitief op basis van sangria en fruit in een versie van onze baruitbaters Corry en Christiane.

Na het keuzen tussen de overigens zeer lekkere borrelhapjes door en het ledigen van onze glazen gingen we aan tafel.

Natuurlijk moest voor het eten ook nog even het officiële gedeelte afgewerkt worden, maar daar gaan we niet op ingaan.

Onze schotel van de avond bestond uit een zeer smakelijk koud buffet (waarvan we de foto's niet gaan afdrukken kwestie van de afwezigheid van die avond, die zoals steeds ongelijk hadden, niet te fel te pesten; trouwens fotokopies van zo'n foto's zouden een onvoldoende indruk geven over het geheel).

Hierbij wensen we de makers van het koud buffet overigens nog eens te feliciteren met het afgeleverde werk.

Na het ledigen van onze borden en het doorspoelen van de laatste etensresten met (naar keuze) een glas wijn of een stevige pint, zochten we onze weg naar de toog om ook de tap van onze bar te kunnen aanspreken.

Terwijl we dit deden konden we ook nog kijken naar een videofilm van de voorbije opendeurdagen, en de geïnteresseerden hadden de mogelijkheid om een demonstratie van een navigatievlucht op een personal-computer mee te maken (een programma dat overigens eigendom is van onze schatbewaarder).

Het werd weer goed laat en de laatste tooghangers waren natuurlijk weer dezelfde mensen van altijd.....geen namen.

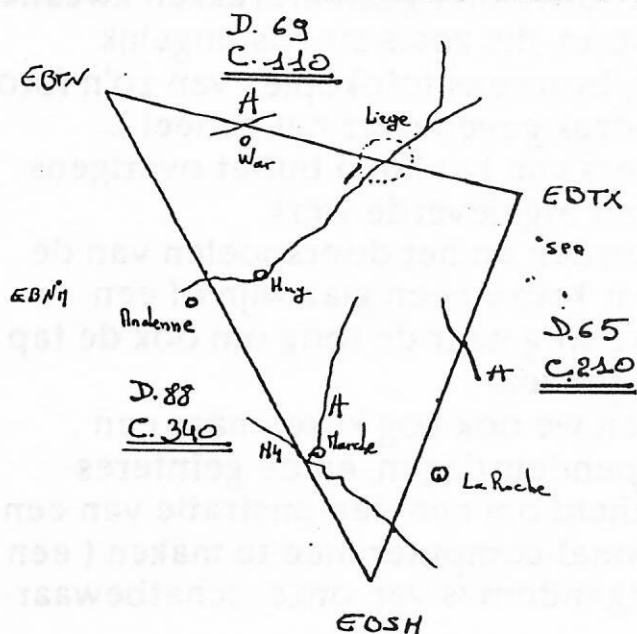
Hans

Quelle journée que ce 21 juin 1988!

JEUDI 19 JUIN, de la fenêtre de mon bureau, j'aperçois un ciel bleu rempli de cumulus et, bien sûr, je ne pense que vol à voile.

VENDREDI 20 JUIN, je dois me rendre à Anvers puis à Diest, et plus la journée avance, plus les cumulus sont blancs et joufflus. En revenant de Diest à Bruxelles, vers 4 heures, des rues d'énormes nuages s'alignent sur des kilomètres et des kilomètres. Je deviens fou de n'être qu'au volant de ma voiture et pas à bord d'un planeur. Le soir, j'analyse une carte et détermine 3 circuits pour le lendemain : 120, 160 et 222 Km (des fois que les dieux de la météo resteraient avec nous pendant trois jours...)

SAMEDI 21 JUIN, à 9 h 1/4, arrivée à Gossoncourt où tout le monde a de grands et beaux projets. Je prépare le Ka6 et branche la radio à l'écoute des autres aérodromes. Alors que chez nous, aucun nuage n'a encore fait son apparition (il est +/- 10 heures), on entend déjà les gens de Verviers qui annoncent des Vz de 1 à 1,5 m/s. Vers 11 heures, j'ai choisi d'effectuer la plus grande des trois distances projetées: un triangle de 222 Km: EBTN, EBTH (Verviers), EBSH (St. Hubert).



Les planeurs sont en piste (06) mais toujours pas de cumulus. On décide d'aller manger un sandwich et à 11h30 le 1er petit nuage se forme. Le Ka7 décolle suivi immédiatement de Julien sur son Cirrus, puis de moi-même en Ka6 E. Il est midi précise. A la radio, les Verviétois annoncent des Vz de 3 m/s.

C'est Gino qui remorque aujourd'hui et bien sûr, il m'amène pile dans une pompe de 1 m/s. Largage et lère montée jusqu'à 900 m. Je mets immédiatement le cap sur Theux où l'optimisme

est toujours de rigueur. (Il est 12h13). Les pompes par chez nous ne sont pas foudroyantes, et j'arrive à Bierset à une hauteur de 900 m sol, mais il faut faire un crochet pour éviter la CTR et ça va faire perdre un temps considérable, d'autant plus que je ne trouve toujours pas les 3 m/s espérés. Je remonte la vallée de la vesdre et arrive à TX à 350 m sol, où je vais peut-être devoir me poser. Mais non, une pompe de 1,5 m/s me ramène à 800 m QNH d'où je prends deux photos du terrain, puis mets le cap vers un Ka7 qui spirale

sur la route que je dois suivre pour atteindre St-Hubert. Je rejoins ce Ka7 qui est immatriculé en Allemagne, et qui tourne dans une pompinette d'1 petit m/s. Je reprends 900 m QNH et continue d'avancer prudemment vers St-Hubert (je suis toujours en local de Theux). Soudain, c'est le miracle, une pompe à 4 m constants me monte à 1800 m et me permet de "foncer" (à 110 Km/h) vers EBSH en trouvant tout au long de cette branche du triangle des Vz de 4 à 5 m/s et un plafond de 2000 m QNH. Quel rêve ! Seulement, il commence à faire froid si haut et à l'ombre des nuages (2 à 3 °C), et bien sûr, je suis parti sans pull.

Tout à coup, j'entends Andréas à la radio qui appelle les gens de Froidchapelle. Je le contacte, lui demande si tout va bien. Il survole les barrages de l'Eau d'Heure à 1600 m et tout va bien, il est euphorique et me demande où je suis et quel circuit je fais. J'arrive à St-Hubert et ai inscrit 222 Km. Je reçois alors sa réponse: "Scheisse, Zalobard, j'aurais dû inscrire une plus grande distance." (il fait 160 Km : EBEH A/R).

Je prends mes photos de EBSH à 1600 m QNH (= +/- 1050 m sol), puis file au cap 340 direction Gossoncourt. Les ascendances sont encore bonnes, mais moins puissantes qu'entre Theux et St-Hubert (2 m/s, plafond 1600 QNH). Je passe la Meuse près d'Andenne (où un arrêt pipi s'était avéré indispensable), et reprends une pompe à Couthuin qui me remonte à 1600 m. Coup d'oeil sur la carte, il rest un peu plus de 30 km à parcourir, donc plus de problème, ligne droite à 120 Km/h, j'aperçois Hannut et suis encore haut, donc 145 Km/h. J'arrive au terrain avec plus de 300 m et me pose immédiatement, heureux et frigorifié, il est 16h20.

C'est, je crois, la première fois qu'un triangle aussi long inscrit au départ de Gossoncourt est réussi. Mais cette distance sera vite battue. Le lendemain, ce "zalobard" de Pirson bouclera EBTN-Butgenbach-Menuchenet (302 Km), à bord du même Ka6. L'épouvantail qui a fait rêver tant de "cracks" est vaincu !

Conclusion : Tout est possible, même au départ de Tirlemont, mais une chose est certaine, les conditions aérologiques sont bien meilleures au delà de la Meuse.

PJT

EBTN - BUTGENBACH - MENUCHENET - EBTN

MON PREMIER 300

par Christian PIRSON

Il est toujours difficile d'essayer de faire revivre par le récit un vol effectué cinq mois auparavant. Même si ce vol restera à jamais gravé dans ma mémoire puisqu'il s'agit du premier "300 km" jamais réalisé au départ d'EBTN.

Pourtant de ce triangle (EBTN - BUTGENBACH - MENUCHENET - EBTN : 302 km), j'en rêvais depuis des années. Programmé par Fadet (Fernand GALAND) début des années 80, il avait été tenté à maintes reprises par plusieurs pilotes. Sans succès. En 1986, j'avais également tenté ma chance sur le Ka 6-CR (ZWH). Résultat : vache à Butgenbach dans un pré bordé d'arbres et de fils électriques, après un point horriblement bas au signal de Botrange. La suite ? Retour par la route en compagnie d'Alain DELVAL et d'Albert PASSAGEZ.

Cependant, ce dimanche 22 mai 1988, rien ne devait présager un beau vol. La veille j'avais "bosser comme une bête" (j'exagère à peine) pour faire avancer les travaux de transformation à la maison (à l'intérieur de surcroît) et râler à longueur de journée après avoir vu le ciel orné de splendides cumulus.

Bref, le matin de ce jour béni, il me restait encore beaucoup de travail. Et de râler de plus belle. Après de longues, longues discussions, Françoise (mon épouse) me chassa littéralement de la maison. Pour sa tranquillité. Je lui dédie la moitié du vol.

Ce n'est que vers 11 h - 11 h 30 que je suis arrivé au terrain. Fatigué, de mauvaise humeur, sans ressort. Là, c'était l'excitation. Pierre-Jean avait déjà téléphoné chez moi pour savoir où je restais. Tout de suite, j'appris les magnifiques perfos réalisées la veille. Du super-extra. Un triangle de 222 km (EBTN - Verviers - St Hubert - EBTN) tourné par Pierre-Jean sur le Ka 6 - E. A ma connaissance, c'est la première fois que l'on programme et réussit au départ du MILAN-DE WOUW un triangle supérieur à 150 km. J'en suis ébahi et vraiment très, très heureux. Enfin, cela bouge (selon la formule consacrée). Quoi ? Julien sur le Cirrus a manqué de peu un 300 km (247 réussi). J'en reste pantois. Et ce n'est pas fini : Andréas a conquis de haute lutte le D complet en accomplissant l'aller-retour Froidchapelle (160 km). Idem pour Yves mais avec atterrissage au point de virage. D'autres comme Théo (près de 6 heures en l'air) Eric, Alain et Johan ont marqué des points de durée pour la COUPE CHARRON. C'est Byzance !

Par la suite, tout s'enclencha très rapidement. En résumé, la conversation fut du style :

- P-J : Il va faire aussi bon qu'hier, que comptes-tu faire ?
- moi (toujours aussi fatigué) : Rien. Je n'ai vraiment pas envie de voler.
Vas-y !
- P-J : Jamais, programme quelque chose.
- moi (toujours pas décidé) : fff ..., non vraiment ... ou alors un 100 km
Si je rentre, tu repars tout de suite
après pour un autre 100 km. Comme cela, chacun
peut boucler un circuit.
- P-J : Non. Tu as l'appareil pour toute la journée. Mais décide-toi et vite (le ton n'appelle pas la contestation).
- moi : alors j'essaye "le 300" avec la première branche vent de face
- P-J : ... ??? ... Bon d'accord, mais grouille-toi : il faut encore sortir le Ka 6 du hangar. Prépare tes papiers et...

C'est ainsi que je me suis retrouvé peu de temps après sanglé dans le ZDR, prêt à verrouiller la verrière.

Inquiétude : le baro est enclenché ?

- P-J : tout est en ordre et j'ai réglé l'altimètre QNH (altitude par rapport au niveau de la mer). Tu connais tes caps ?
- moi : zut ... je les ai, mais où ? (en réalité, ils sont inscrits depuis 3 ans)

P-J prend la carte et me les inscrit sur un bout de papier (je pense que j'exagère)

- moi : m..., j'ai oublié la "bouffe"

A nouveau P-J court. Là, j'abuse vraiment.

Le câble accroché, l'aile levée, j'ai pu observer dans son regard sa satisfaction de me voir partir. Loin. Pour longtemps. Je lui dédie la deuxième moitié du vol.

Décollage 12 h 30

Pas trop de problèmes au début. Pendant environ 20', je suis resté près de la ville jusqu'à l'instant d'un brusque appel radio

- Delta Roméo, altitude ? position ?
- 1400 m, au carrefour de l'autoroute
 - Qu'est-ce que tu attends ?

Le ton est impératif. C'est un ordre. Pas le temps de réfléchir. J'obtempère. A la seconde, je fonce ... pour me retrouver au-dessus d'une ville inconnue. "Mais ce n'est pas Waremmé ! Keskeset que ce bled ? Vite la carte. 500 m. D'abord remonter. Pas facile. Ça commence bien. Ouf, ça y est. Maintenant la carte. Hannut ! Je suis tout à fait en dehors de la route. Cap sur Waremmé (erreur). Contre le vent, cela n'avance pas. En vue de Bierst, plus d'ascendance. 600 m. 500 m, rien. Essayer ce nuage. Y arriverai-je ? 400 m, 300 m : cela donne. Je suis trempé et ai dû retirer mes lunettes tellement la sueur dégouline du front. Enfin, cela remonte : 1200 m. La suite du trajet jusqu'à Butgenbach s'est déroulé sans problème, l'altitude variant de 800 à 2100 m (QNH). Le paysage est magnifique surtout depuis le passage de la Meuse. Quelques spirales avec les planeurs de Verviers et le signal de Botrange enfin survolé de très haut (le terrain vachable choisi en 1986 me paraît horriblement minuscule).

Photos à Butgenbach à 3 h 30. Les premiers 100 km m'ont pris près de 3 heures.

Je pense que je n'arriverai jamais à terminer le circuit. Surtout qu'après, plus un nuage. Le ciel est désespérément bleu à l'une ou l'autre exception près. Une décision est à prendre. Vu mon altitude confortable, j'opte pour un essai sur le cap. Quitte à retourner à Verviers en cas de difficulté. Chance, je retrouve des "pompes" et décide de foncer. Badin entre 110 et 150 km. Objectif St Hubert. Les ascendances sont bonnes et régulières. J'avance vite et haut (entre 1100 et 1800 m QNH). Sauf un point bas à 300 m (sol) au-dessus de la Baraque de Fraiture. Je m'habitue aussi à tenter de repérer les taches plus sombres dans le ciel, persuadé qu'elles marquent les ascendances. Vrai ou faux, en tout cas cela marche. Premier appel de Théo qui assure le relais avec le sol. La conversation passe mal. Il me signale en Gaume près de Virton. Concentré sur mon vol, je ne rectifie pas. Mille excuses tardives. De toute façon, "ils" sauront assez tôt quand j'irai aux vaches.

A l'approche de St Hubert, j'entends à la radio que les conditions météo ne sont pas faciles. Pourtant, j'avance sans problème. Survol du terrain par le nord. Beaucoup de planeurs au sol. L'occasion de "gratter" quelques plastiques. Je bénis le Ka 6 - E et jubile. Mais toujours pas de nuages. Décision : tenter de rejoindre le 2e point de virage, photos et puis revenir à St Hubert si nécessaire. Nouvelle erreur de cap et me voilà 10 km trop au nord. A nouveau la carte : chemin de fer, routes, villages ... sauvé.

Photos à Menuchenet (que je croyais être un carrefour déboisé).
Il est 4 h 50'. J'ai mis 1 h 30 pour la seconde branche, vent de dos.

Maintenant cap vers Tirlemont. L'idée de me poser à St Hubert est rejetée (pour des raisons personnelles). Je pense déjà aux km voiture gagnés en cas de vache. Nouvel appel radio de Théo.

- "Christian, où es-tu ?"
- "A Daverdisse"
- "Où ?"
- "A Daverdisse"
- "?"

Appel sol : "Christian n'est pas aux vaches mais je ne sais pas où il est".

Il est vrai que j'aurais pu annoncer autre chose que ce patelin que je connaissais à peine moi-même.

J'avance toujours aussi haut et vite (le temps presse). La navigation est aisée. A l'approche de la Meuse, la radio m'annonce que la météo près de Temploux est très difficile. Plusieurs planeurs vont aux vaches. Convaincu de ne plus rien trouver passé la Meuse, il me faut donc faire le plafond. Entre Namêche et l'autoroute de Wallonie, c'est fait : 1600 m.

La suite reste un de mes plus beaux souvenirs de vélivole : une ligne droite de plus de 30 km, sans spiraler, en descente constante. Au cap, car au début Tirlemont n'est pas visible. Et puis, je l'aperçois au loin. Très loin. L'air est calme. J'appelle le sol. Pas de réponse. Nouvel appel : idem.

"Rentrerai-je ? N'y aura-t-il pas de dégueulante ?

Un rapide calcul m'aurait permis de ... mais là, je doute.

Bêtement.

Nouvel appel radio. "Le Milan de Delta Roméo" - "Delta Roméo, altitude, position ? (devinez qui tient le micro) - "je suis en finale, je rentre" - Tu rentres ? ... t'as fait le circuit ?" - "Oui" (pas un peu fier - "Tout le circuit ?" - "Ouais, Ouais, j'ai pris les photos à Butgenbach et Menuchenet et j'arrive, je suis en vue d'Hélécine" - Le reste de la conversation s'est réfugiée dans mon subconscient ; elle devait être du genre exclamatif et question aussi de champagne.

A l'approche du terrain, je pique légèrement car il me reste 400 m à perdre. Prise de circuit et atterrissage sur la 06. Il est 6 h 30. La 3e branche m'a pris 1 h 40 vent de travers.

Ce qui s'est passé au sol entre la dernière communication radio et l'atterrissage, Pierre VDZ pourrait mieux le raconter. Toujours en est-il que l'accueil fut des plus joyeux et euphorique.

Les photos prises, alors que je me lançais dans une multitude d'explications, l'instinct de conservation me fit retourner et encourir ... pour échapper à 3/4 au seau d'eau que me destinait Pierre-Jean. Voilà une tradition qui s'est bien installée ce 22 mai 1988. Et un bon conseil, si vous réussissez votre premier 300 au départ d'EBTN, à l'arrivée ne tournez jamais le dos à quiconque. Cela ne ratera pas.

Le soir, le "spaghetti" nous permis encore d'échanger diverses anecdotes et d'échafauder avec Pierre de fabuleux projets pour le lendemain (hélas, la météo ne devrait permettre que des vols de courtes durées). Heureuse journée, belle soirée !

La suite fut cependant moins drôle :

UN : le baro n'a pas enregistré le vol. Adieu épreuve pour le brevet E.

DEUX : le développement du film photo à l'usine a posé quelques problèmes qui ont, après bien des tracasseries, trouvé une solution heureuse. Ouf, la coupe Charron !

Malgré tout, le plaisir a été infiniment supérieur à la déception (vous vous en serez rendu compte à la longueur du récit que j'ai essayé de rendre plus vivant que technique). Et puis, voilà déjà un objectif pour ... l'année prochaine ou ...



HET PLAFOND II

Zoals jullie allemaal gemerkt hebben is het plafond in ons clubhuis tijdig klaargemaakt (zelfs nog voor de vergadering van 2 september).

Om dit klaar te stomen hebben Johan en Hans niet één maar uiteindelijk twee dagen verlof moeten nemen (1 en 2 september).

Het weekend en de week die daarop volgde hebben Warre, Erika (van Hans) en Geert (Praet) de muren opnieuw wit geschilderd, heeft Sylvain de nieuwe achterdeur met veel paswerk geplaatst, heeft Sandra (die ook samen met Christiane de balken afgewassen had) de deur geschilderd, en heeft Johan (en de alverman Hoebanx) opnieuw behangen.

Christiane en Warre hebben, nog steeds in dezelfde week, de binnendeuren van een nieuw kleurtje voorzien en al onze foto's en kaders opnieuw opgehangen, en klaar was Kees (net op tijd).

Nu moet er nog verdergewerkt worden aan het plafond van de W.C., de keuken en het berghok, maar de data voor dit zullen nog later vastgesteld worden (aangezien het werkteam nu niet meer beschikbaar is).

Aangezien iedereen best tevreden leek met het resultaat hebben we denk ik allemaal reden om fier te zijn op ons werk.

Op het moment dat dit artikel opgemaakt wordt is het 3 november, en de volgende werkzaamheden zijn reeds gestart:

Vorige zaterdag hebben Rudi en Hans reeds het oude plafond van de toiletten afgebroken. Daar moet nu de nieuwe elektrische installatie aangelegd worden en later volgen ook nog de keuken en het berghok.

Philippe en Vincent hebben, overigens zeer effectieve, ventilatieluiken aangebracht op de hangar zwevers, luiken die overigens eigenhandig gemaakt werden door eerstgenoemde.

Johan en Hans zijn ondertussen bezig het "ledenpaneel" met de houten plaatjes aan te passen, te verbeteren en te vernieuwen.

Johan is eveneens bezig met de rationalisatie van de administratieve kasten in het Klubhuis.

De afwerking van het dak aan de zijkant, waarvoor Pierre (VDZwalmen) verantwoordelijk is, is even stop geraakt door organisatorische problemen. Het bleek namelijk niet zo eenvoudig om het oude hout af te breken zonder het plafond aan de binnenkant te beschadigen, dus werd er besloten om de plasticen planken aan te brengen bovenop de oude houten planken. Dit gaf dan weer een ander probleem aangezien dit oppervlak zeer oneffen is. Geert heeft dan houten blokjes op de muur vastgemaakt met de bedoeling een verhevenheid te creëren zodat de nieuwe wand tenminste vertikaal zou staan waardoor de muur niet konstant nat zou worden.

Het vervolg van deze historie krijgen we binnenkort.

Een minder gewoon en onvoorzien werkje werd er nog door Carlo en Hans volbracht, namelijk het vervangen van de ontstekingskaarsen van de "pistewagen Ford Transit".

En voor de mensen die het nog niet moesten gezien hebben: Andreas heeft onze "vriendschapsets" waarvan het kader om zeep was, van een nieuw kader laten voorzien (op eigen kosten). Het kunstwerk met een ganse klubgeschiedenis in zijn verleden hangt tegen de zuidmuur van ons klubhuis voor diegenen die het nog niet moesten weten. (P.S. voor verdere geschiedkundige uitleg gelieve U te wenden tot Gerard).

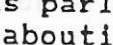
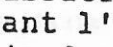
Groetjes,

Hans

Avez-vous déjà passé du temps en bordure d'un "gros" aérodrome à regarder les avions atterrir? Vous avez vu un 747 atterrir? Vous souvenez-vous combien son nez est pointé vers le haut et comme il semble aller siiii lentement? Regardez toutes ces roues! Il semble presque que la queue va toucher la première; mais regardez, le fuselage est spécialement dessiné pour que ça n'arrive pas.

Souvenez-vous de la façon dont les Piper Cubs (et les remorqueurs) atterrissent dans notre club (normalement...!). leur nez est toujours pointé vers le ciel. Le train principal et la roue de queue touchent le sol en même temps. Pensez à d'autres appareils que vous avez vu atterrir: le Concorde, des 727, des planeurs de compétition à la fin d'une journée de concours,...la navette spatiale. Remarquez-vous des similitudes? Ils atterrissent TOUS de la même façon, le nez haut et la queue basse.

Maintenant, regardez atterrir le Lerche ou le Ka8 . Bang! Scrape! Bump! Beaucoup de bruit et des nuages de poussière. Nez bas, la roue principale et le patin touchant en même temps. Ça vous semble familier? Pourquoi ces machines doivent-elles atterrir différemment des autres? C'est simple, elles ne devraient pas!

La bonne manière de poser normalement tous les appareils (y compris Lerche, Ka7, Ka8) est de décrocher à la vitesse minimum possible. Pour un Lerche, ça signifie que la roue principale ET la queue devraient toucher le sol en même temps, avec le stick à fond en arrière. (Ce qui veut dire que la profondeur doit être comme ceci , pas  ou ). Maintenant, expliquons pourquoi et comment faire ceci. Nous parlons ici uniquement ATTERRISSAGES. Circuits, vitesses et points d'aboutissement font partie d'une autre phase du vol!

Pendant l'atterrissage, nous essayons de dissiper toute l'énergie emmagasinée dans le planeur. En vol, l'avion dispose d'énergie cinétique (la vitesse) et d'énergie potentielle (l'altitude). L'énergie potentielle peut être transformée en énergie cinétique -piquer pour gagner de la vitesse au dépens de l'altitude. De même l'énergie cinétique peut être transformée en énergie potentielle -grimper pour gagner de l'altitude et perdre de la vitesse.

Dans un atterrissage parfait, le niveau d'énergie est à un minimum absolu. Plus d'énergie cinétique pour maintenir la vitesse de vol et plus d'énergie potentielle (altitude).

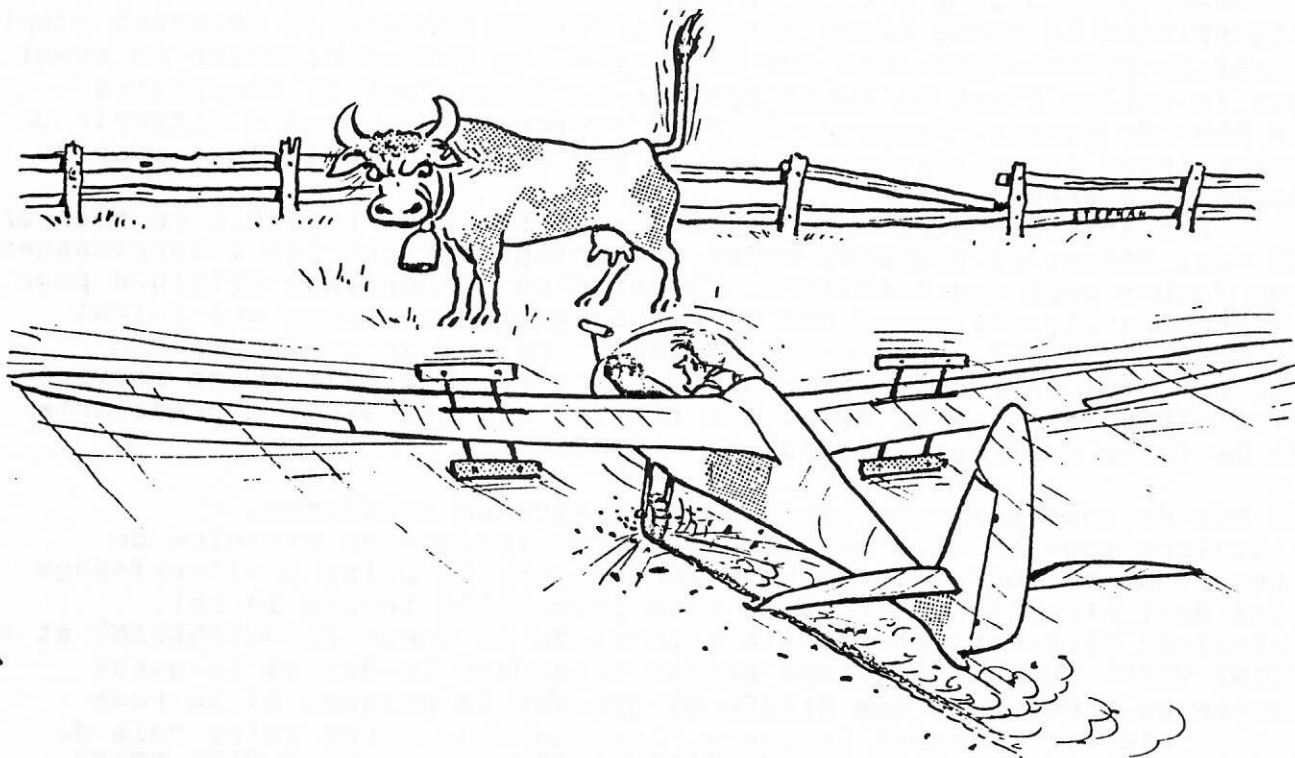
Que se passe-t-il si on manque de l'une avant l'autre? Si vous manquez de vitesse avant de manquer d'altitude, vous décrochez. Si vous avez de la chance et qu'il y a encore assez de hauteur, vous pouvez la transformer en vitesse et voler à nouveau. Si vous êtes à court d'altitude avant d'être à court de vitesse, vous avez gardé trop d'énergie, vous allez trop vite. Cette énergie excédentaire doit encore être dissipée, elle doit passer quelque part. Si vous heurtez quelque chose, elle va se dissiper en causant des blessures et-ou des dégâts. Si vous ne heurtez rien, elle va être dissipée par friction causant une usure anormale de l'appareil et peut être un sillon dans la piste. Le but d'un atterrissage parfait est donc de perdre toutes les énergies en même temps et en douceur; plus d'altitude et

exactement au meme instant plus de vitesse pour voler. Dans un atterrissage correct, le pilote ne pose pas l'appareil. Le pilote controle le régime de vol de telle manière que l'énergie de l'appareil se dissipe jusqu'au moment où l'appareil ne peut plus voler, et le planeur se pose lui-meme.

Atterrir avec trop d'énergie est dangereux! L'énergie cinétique s'accroît au carré de la vitesse. Ce qui veut dire, par exemple, que l'énergie cinétique à 80 Km/h est 36% supérieure qu'à 65 Km/h et 42% supérieure qu'à 61 Km/h !

Au moins il y a d'énergie ramenée au sol, au moins il en reste à dissiper. Ceci veut dire une distance de roulage plus courte, moins de freinage et moins de dégâts ou de blessures si vous heurtez un obstacle.

Lors de l'atterrissage du Lerche décrit plus haut, les choses ne se sont pas passées de paire. Il a été volé droit vers le sol. Trop de vitesse.



Comment peut on le dire en l'observant? Facile. Le nez est trop bas, la queue trop haute et la profondeur n'est pas à fond vers le haut. Le nez bas et la queue haute est l'attitude normale de VOL, et ne doit pas être l'attitude d'atterrissage. "Voler" un Lerche ou un Ka8 "dans le sol" est mauvais pour différentes raisons:

1) Comme vous vous trouvez à une vitesse de vol, si vous relachez la pression en avant sur le stick, vous allez augmenter l'angle d'attaque en causant une augmentation de portance, qui va vous renvoyer en l'air.

2) Un choc violent sur le patin va repousser le nez vers le haut, augmentant ainsi l'angle d'attaque.

3) Lorsque le nez touche, ça cause une déflexion de la profondeur vers le haut, augmentant à nouveau l'angle d'attaque.

4) Avez-vous déjà vu un Lerche avec de bons A.F.? Il y a tout simplement trop d'énergie à dissiper pour les A.F. d'un Lerche, y compris à vitesse minimum. Pourquoi compliquer le problème avec une vitesse trop élevée ?

Comment réaliser un atterrissage à moindre énergie ? C'est vraiment très simple. Commencez par maintenir vos vitesses habituelles dans le circuit. Commencez à redresser au point normal d'arrêt du taux de descente. Lorsque vous êtes en vol horizontal, avec la roue à quelques centimètres du sol, concentrez vous pour empêcher l'appareil d'atterrir. Continuez à tirer le manche en arrière doucement pour aller plus lentement, plus lentement et encore plus lentement, mais SANS monter. Dites-vous : "Retiens-le..., retiens-le..., retiens-le...". Soudain, vous verrez que vous ne pouvez plus le retenir plus longtemps et pouf, vous êtes au sol. Voilà, le planeur a atterri lui-même. Si vous l'avez fait correctement, le manche doit être "au ventre", roue et queue sont au sol et vous roulez beaucoup plus lentement que vous ne le croyez possible.

On pourrait penser qu'il faut mettre le patin au sol afin de s'arrêter rapidement. Bien. Facile. On peut s'arrêter très vite de cette façon. (Souvenez-vous, au plus lentement vous allez, au plus court sera le

roulage, puisqu'il y a moins d'énergie résiduelle à dissiper.) Atterrissez la queue basse à vitesse de décrochage, et relâchez simplement la pression arrière sur le manche. Le Ka8 va basculer en avant sur le patin. C'est de toute manière la façon dont il s'arrêtera en bout de course. Essayez. Si vous n'êtes pas habitué à atterrir de cette façon, vous n'imaginez pas le peu de place qu'il faut pour se poser et s'arrêter.

Les atterrissages hors terrain sont toujours possible en planeur. Si vous pensez ou prévoyez voler en campagne, alors les atterrissages aux vaches sont une certitude. Il est d'une importance critique pour votre sécurité d'assurer des atterrissages en campagne qui soient à ENERGIE MINIMUM. Vous ne savez jamais ce qui se cache dans un champ... des cailloux, un trou, une clôture. Les éviter est souvent impossible, et si vous devez les heurter, il est de loin préférable de le faire à vitesse minimum (énergie) .

Le but de tous vos atterrissages doit être la constance. Entraînez-vous à faire de TOUS vos atterrissages un exercice de précision, et TOUS doivent être identiques. Le point d'atterrissage visé doit être l'endroit où la roue principale touche le sol. Entraînez vous à toucher de la roue et de la queue SIMULTANEMENT et AU POINT VISE. (Donnez vous une petite tape dans le dos si la queue touche en premier et une grande claque sur le poignet si la roue principale touche avant la queue. Lorsque vous savez faire cela de manière constante et AU POINT D'ABOUTISSEMENT QUE VOUS VOUS ETIEZ FIXE, vous êtes prêt pour le vol en planeur sur la campagne.

Des turbulences ou des conditions de vent cross peuvent exiger des vitesses de touché légèrement plus élevées. Cependant, l'objectif est encore et toujours une énergie minimum pour les conditions du moment. Souvenez vous que cette technique d'atterrissage n'est pas réservée au Lerche ou au Ka8. TOUT ce qui vole devrait atterrir de cette façon. Entraînez vous, entraînez vous, entraînez vous et vous découvrirez vite que vous faites des atterrissages surs, à énergie minimum, exactement comme tous ces autres appareils que vous avez observés.

Bob Greenblatt

Hoezen voor de zwevers : luxe of noodzaak ?

Dit was een vraag die gesteld werd op de laatste bestuursvergadering van de sectie zweefvliegen . Deze vraag was heel vlug beantwoord, we zullen nu ook even aanhalen waarom hoezen belangrijk zijn.

Eerst heeft men de noodzaak van de hoezen in de hangaar.

Zij beschermen hier de zwevers tegen stof en rechtstreekse blootstelling aan vocht, het stof laat de condensatie niet zo vlug neerslaan. Men moet wel opletten dat de hoezen goed rond de vleugel-wortel sluiten. Er is echter een gevaar : condensatievocht dat van het plafond neerdruppelt op de hoezen zal hierin gevangen blijven en zal de vochtigheid erger maken. Daarom is het beter stof te gebruiken dat waterafstotend is.

Men zal de hoezen ook regelmatig laten uitluchten, zeker wanneer ze in een vochtige omgeving gebruikt, dit ter voorkoming van schimmel.

Ook buiten hebben de hoezen hun nut en dit vooral voor de zwevers in kunststof. In de bergen heeft men ondervonden dat de toestellen vlugger verouderingsverschijnselen vertonen.

Dit komt door de hogere graad van U.V.-straaling die bepaalde chemische bindingen in het plastic verbreekt. Het sneller verouderen, ontstaan van microscheurtjes en verzwakking van de structuur, is reeds lang gekend bij allerhande plastics.

Daarom raadt men aan de hoezen pas te verwijderen juist voor de vlucht.

Deze winter zullen daarom vleugelhoezen gemaakt worden voor de Jeans en Ka 6.

Enkele nuttige tips bij het vervaardigen van de hoezen opgedaan door Hans Vanelderden, Joris Denaeyer en Rudi Coomans zijn:

- Neem de maat op de vleugel zelf door de stof over de vleugel te plooiën en voorlopig vast te maken (driegen)
De stof wordt dus binnenste buiten gekeerd.

Voor dit gedeelte van naaien is men best met 2.

- De afmetingen van de linkervleugel neemt men op de rechter en omgekeerd.

Wanneer de hoezen af zijn trekt men ze terug binnenste-buiten en daarom is het ook belangrijk dat men nagaat welke kant van het stof komt op de vleugel.

- Dubbele stiksels zijn nodig tegen het doorscheuren.

-De maten worden best voldoende groot genomen zodat men de hoezen nog kan gebruiken nadat ze gewassen zijn.



PrAAtStRAAt

De Wouw vloog met de deuren open

De Wouw, een club voor sport- en zweefvliegers, hield in Goetsenhoven een open-deur-dag. Het was geen grootse meeting met F16-en, Mirages en de mogelijkheid tot Ramstein-toestanden, maar een gezellig onderonsje in een losse vriendschappelijke sfeer. Nu heeft de mens altijd al gedroomd van te kunnen vliegen. Denk maar aan Icarus en Daedalus. Vandaar dat we eens op bezoek gingen bij de Wouw.



Paul Vanhaesendonck uit Landen is schatbewaarder van de Wouw.

«De club bestaat hier al 55 jaar. Voor het moment bestaat ze uit een zweefgedeelte en een motorgedeelte. Die twee delen werken ieder autonoom en plannen hun eigen activiteiten onder de vleugels van de club wel te verstaan. We hebben een aantal zweef toestellen staan en een aantal motortoestellen van ons eigen. Daarop doen we scholing. De leden kunnen daarmee vluchten maken. Daarnaast zijn er dan nog privaattoestellen van mensen die zelf hun plan trekken».

«De activiteiten gebeuren enkel tijdens de weekends en feestdagen omdat we op een militair vliegveld zitten. Die activiteiten houden in van 's morgens vroeg in de club te zijn, van het materieel naar de startbanen of de parkings te brengen en dan van een ganse dag te vliegen natuurlijk. Dat gebeurt allemaal in een kameraadschappelijke sfeer met veel lachen en moppen tappen».

«In de loop van die 55 jaar zijn er al wel ongelukken gebeurd. Maar ja die gebeuren er overal, niet waar. Het laatste ernstig ongeval dat gebeurde, was in 1961 en een week of twee geleden maakte iemand een slechte landing. Dat was gelukkig niemand van onze club. In de tien jaar dat ik bij de club ben, heb ik geen enkel zwaar ongeval geweten».

«Om lid te worden en te leren vliegen is de eerste stap in feite een medisch onderzoek. Voor het zweven is dit bij een gewone dokter; voor het motorvliegen is dat bij het Bestuur der Luchtvaart in Brussel. Zodra je een oefenvergunning hebt nadat je medisch geschikt bent gevonden, kan je onmiddellijk beginnen vliegen. Het is niet nodig om onmiddellijk een zwaar theoretische cursus te beginnen studeren. Dat volgt wel achteraf, terwijl je met de opleiding bezig bent. Zo behaal je je zweefbrevet of je privaot pilootbrevet waarmee je dan met passagiers kunt rondvliegen in België. Daarna kun je nog andere licenties behalen voor o.a. buitenlands vliegen en zo meer».

Theo Stockmans komt uit Hoegaarden, is ondervoorzitter van de Wouw en instructeur zweefvliegen.

«Ik ben op een heel eigenaardige manier tot het zweefvliegen gekomen. Ik vernam het van een vriend, die een zweefvliegkamp ging volgen tijdens zijn vakantie, en zo heb ik ook beslist van dat eens te doen. En op het einde van het kamp kon ik inderdaad alleen vliegen. Hier in onze club gebeurt het als volgt. Komt een nieuw lid dan starten we meteen met de praktijk. Dus we maken een kennismakingsvlucht of een soort doopvlucht. Vanaf de tweede vlucht beginnen de eigenlijke lessen. Een gemiddelde leerling heeft tussen de 25 en 30 starts nodig om alleen te mogen vliegen. Het grote verschil met het motorvliegen is dat het in zweefvliegen vooral aankomt op het aantal starts. Bij het motorvliegen zijn het vooral het aantal uren dat tellen».

«Het zweefvliegen is niet duur. Als we het geval nemen van de club. Het lidgeld bedraagt 500 fr. als men nog geen 16 jaar is. Trouwens men mag beginnen te «zweven» vanaf 14 jaar. Tot 18 jaar is het 2.000 fr. Daar komt dan nog een eenmalig toetredingsgeld bij van 3.000 fr. Vanaf 18 jaar bedraagt het lidgeld 4.000 fr. Iedere zweefvliegstart kost 500 fr. In die 500 fr. is alles inclusief. De instructeur is gratis».



Sandra Winnen uit Tienen is kersverse zweefvliegster.

«Ik vernam via een affiche dat de Wouw begin dit jaar met een lessenreeks startte voor zweefvliegers. Ik besloot van daar eens naar gaan te kijken. Nu mijn vader interesseert zich sterk aan de luchtvaart en die porde mij aan van het toch maar te doen».

«De start is heel interessant. Je leert over allerlei zaken zoals het weer, de principes van het vliegen. Daarbij heerst er in de club een heel gezellige sfeer en ik voelde me er direct thuis zodat mijn besluit vaststond van verder te leren vliegen».

«Mijn eerste zweefvlucht was heel spannend. Ik heb in mijn eigen gezongen omdat ik schrik had. Uiteindelijk is het toch goed afgelopen».

«Ik heb nog niet dikwijls alleen gevlogen om de simpele reden dat ik pas in augustus klaar was en toen een hele tijd met vakantie ben gegaan. Nu ben ik pas opnieuw gestart».

«Als je zo alleen in een zweefvliegtuig zit, brengt dat een gevoel van vrijheid mee. Je ziet alles klein en dat geeft je een gevoel van macht als het ware. Het is werkelijk mooi. Ik kan het moeilijk anders zeggen».

«Zweefvliegen is niet erg moeilijk. Iedereen kan het leren, maar je moet er een klein beetje aanleg voor hebben. Iedereen kan leren vliegen, maar er zijn er die het beter kunnen dan anderen. Maar dat is in iedere sporttak zo. Het moeilijkste is de landing. Je moet afstanden kunnen schatten, weten wanneer je moet afremmen en dat is moeilijk».

