

In dit nummer...

Foto coverpage

William Germeys in onze
Piper...

(foto: Jelle Vandebeeck)

Woordje van de redactie

23 augustus was een zwarte dag voor onze club. Het ongeval met onze Mistral zal voor vele clubleden nog blijven nazinderen. Tijdens onze vleugeluitreikingen zeg ik, en niet met enige trots, dat onze club weer eens een jaar zonder incidenten achter de rug heeft. Sommige leden denken of zeggen dan, hij is weer eens het zelfde aan 't zeggen als vorig jaar. De meeste journalisten schrijven het zelf niet eens meer neer. Ze vinden het de normaalste zaak van het leven. Maar zoals jullie kunnen zien, niets is minder waar. Het geluk hangt soms aan een zijden draadje.

Onze opendeurdagen kende weer eens een succes. Met dank hier aan Guy en Koen. Zonder noemenswaardige incidenten leidden of leden ze alles in goede banen.

Onder een stralende zon, met soms wat te veel wind, kwamen honderden bezoekers onze club bezoeken. Beide secties gaven het beste om het onze gasten zo aangenaam mogelijk te maken.

Zulke activiteiten dragen ontegensprekelijk bij tot de toekomst van onze club. Op deze manier tonen wij dat onze club geen gesloten gemeenschap is, maar een groep mensen waar iedereen welkom is.

Het echte zweefseizoen is weer eens (bijna) voorbij. De periode van het onderhoud van onze toestellen en aanhangers komt eraan. En er is veel werk voor de boeg.

Om dit alles in goede banen te leiden, zullen Johan en Walter, een programma of timing opstellen. Ben je geïnteresseerd, neem dan eens met hen contact op, maar wacht niet te lang.

Onze winterperiode is toch zo snel voorbij. In 't begin van de periode heeft iedereen tijd zat, op het einde (februari- maart) komen wij telkenmale tijd te kort. Dan komt het mooie weder eraan en de toestellen zijn niet in orde, grote paniek. Laat het dit jaar eens een ander scenario zijn.

Beste groeten en tot ziens,

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

Wat kan je verwachten in de Cumulus van december 2009?

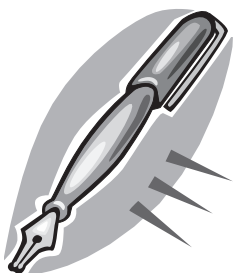
✓

Activiteitenkalender

- ✓ **6 oktober, 20u:** info radioles
- ✓ **25 oktober, 10u:** begin theoretische lessen
- ✓ **25 december—1 januari:** kerstkamp zweefvliegen

Waarschijnlijk zal er ook nog een kaas- en wijnavond komen, maar hierover werd nog geen beslissing genomen. Hetzelfde geldt voor onze avondwandeling...

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
Winterwerk!!!**



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

04 maart 2007

Opendeurdagen 2009

's Morgens vroeg al druk in de weer, tenten opstellen, vliegtuigen klaarmaken, tafels en stoelen zetten en nog zoveel andere dingen. Iedereen had wel iets te doen, sommige klaagden van zoveel werk en anderen waren dan weer zeer snel klaar. Maar uiteindelijk stond alles toch netjes op zijn plaats en konden de opendeurdagen van start gaan.

Zaterdagmiddag was er niet al te veel volk maar wat later tegen 16 uur kwam er toch al wat meer volk en zat de sfeer er toch al goed in. Er werden initiatievluchten gemaakt met zowel zweefvliegtuigen als motorvliegtuigen. Iedereen kwam met een stralend gezicht uit het vliegtuig, geen één iemand had last van ziekte of misselijkheid.

Na dat iedereen weer veilig met zijn voetjes aan de grond stond werd het stilaan al avond en werd het ook donker. Snel een paar

dingen opruimen, dat ze morgen weer goed en veilig van start kunnen gaan. Maar het was nog niet voorbij want er wachtte nog een lekkere barbecue op ons. Na de nodige voorbereidingen, eten en drinken namelijk, werden de matrassen uitgerold in de hangar. Een paar naïeve jongeren die dachten de nacht gezond door te brengen in een ijsskoude hangar hadden toch een beetje verkeerd gedacht. De koude werd echter al snel vergeten omdat Theo de bierflessen had laten staan. De bar was de hele nacht open...

Na een 'rustige' nacht begonnen we aan de 2 de dag van de opendeur zondag 30 augustus. Die dag was er meteen al veel volk omdat de meeste mensen denken om eens weg te gaan op zondag, zaterdag gebeurt dat niet zo snel want de kinderen hebben hobby's, de ouders hebben veel te veel werk,... Toen begon de dag, mensen kwamen meer en meer en

maakten initiatievluchten, dronken iets en dat was natuurlijk goed voor de club. Ze hadden reclame gemaakt zodat de mensen tenminste wisten dat er een opendeurdag was, ze waren briefjes in de brievenbus gaan steken, er stonden artikels in de kranten, er was dus genoeg reclame gemaakt om te weten dat er een opendeurdag was.

Toen liep ook zondag op zijn einde, dat was minder leuk omdat er nog veel moest worden opgeruimd en daar had natuurlijk niemand zin in! Maar het moest wel gebeuren en ze begonnen er dan toch maar aan. Maar natuurlijk was niet alles opgeruimd op 1 dag en hadden ze besloten om ook op maandag weer verder op te ruimen. Als toen alles was opgeruimd en weer veilig was opgeborgen konden ze de opendeurdagen afsluiten. Tot volgend jaar!!

Julie Vanhoyland

Op een zaterdagnacht...

Zoals de meesten wel al zullen weten zijn we tijdens de opendeur, van zaterdag op zondag in de hangar blijven slapen. We waren met z'n zessen namelijk Maarten, Jeremy, Joakim (de overbuur), 2 parapenters en ikzelf. Tijdens het opstellen van de opendeur op vrijdag is het idee ontstaan om daar te blijven slapen. We hebben het even gevraagd aan Theo en daar begon ons avontuur...

Zaterdagochtend: we komen allemaal gepakt en gezakt toe op de briefing. Toen waren we nog allemaal fris en monter...

Na een hele dag (hard) werken op de piste is de laatste initiatievlucht een feit. Dan nog even helpen opruimen en we kunnen barbecueën!

Na allemaal lekker gegeten te hebben, konden we rond 22u onze matjes opblazen en slaapzakken uitrollen. Dan nog wachten tot pa en ma weg zijn en dan... PARTY!!!

Enkele leden zijn wel nog lang blijven plakken (tot 2u?!). Tussen deze zat natuurlijk een van onze meest polyvalente personen van de club: hij is sleppiloot, instructeur en pleincommandant RARA-RA!

Nadat ook deze tooghangers vertrokken waren konden we écht beginnen feesten. De muziek erg luid en let the beast go!! Alleen Koen (Biesmans) was er niet zo gerust op; hij heeft namelijk enkele keren gebeld om te horen in welke staat we ons bevonden. Nadat we allemaal iets gedronken

hadden, de ene al wat meer dan de andere en ontdekt hadden dat er op miraculeuze wijze een vat leeg was(!), kropen we in onze slaapzakken. Toen hebben we allemaal nog 4 uurtjes vredig geslapen...

Zondagochtend: Om acht uur stond Koen er al met verse pistolets! (waarvoor onze dank!) Nadat we deze pistolets verorberd hadden moesten we natuurlijk ook terug helpen alles op te stellen... Aangemoedigd door Rudi, een klein beetje tegen onze zin, met een zwaar hoofd en kleine oogjes begonnen we dan toch maar alles buiten te zetten. Na nog een hele dag afzien zijn we allemaal eens vroeg gaan slapen...

Ruben Michaux

Opendeurdagen 2009

Op zaterdag van de opendeurdagen was ik initiatiepiloot van dienst.

Na een check van mijn vliegvergunning en medical mocht ik direct met een eerste aspirant zwever vertrekken. Piet maakte een perfecte sleep en zette ons pal in een thermiek af. Wiebel vleugels, loshaken, naar rechts draaien en blijven draaien. 1 meter stijgen iets ten zuiden van Tienen en we klommen in één ruk naar de 900m. Enthousiast vertelde ik aan mijn verbaasde passagier dat je echt geen motor nodig hebt om lang te vliegen. Om het af te maken nog een cirkeltje rond Tienen. Mijn passagier antwoordde niet meer. Veeg teken. Op mijn directe vraag hoe het met zijn maag gesteld was kreeg ik het bevestigend antwoord. Onmiddellijk remkleppen ietsje open en op de meest voorzichtigste manier met een grote bocht naar het aanknopingsgebied. 18 minuten na de start stonden we terug op de

grond met een ietwat bleke maar toch gelukkige passagier. Ik zat er wat mee. (Soms neemt mijn enthousiasme de overhand over soepel vliegen)

Al snel werd een superlichte doop met de nodige kussens in de YDN gepropt, en met een “— Jonge mannen worden niet ziek” vertrok ik maar weer. Inderdaad, dit maal een super passagier die me vertelde dat hij naar Landen naar de eerste klas ging en dat zijn vader graag Hoegaards dronk. Dus zijn we na de overvlucht boven Tienen nog eens de brouwerij van Hoegaarden gaan bezoeken. Alles samen 25 minuten plezier. Na de vlucht werd de vader uitvoerig gebriefd door mijn tevreden co-piloot.

De derde vlucht moest boven Mariadal zijn om foto's te nemen. Ditmaal was het moeilijker om de eerste pomp te pakken. Maar van op 350 m lukte het dan toch. Tot 900 m gevolgd door een snelle

overvlucht boven Tienen aan 150 km/u. De verhoogde snelheid was geen match voor de sterke pomp boven het centrum zodat er nog wat remkleppen aan te pas moesten komen. Op naar Mariadal in centrum Hoegaarden. Drie, vier cirkels later in een nulletje werden de piloten aangemaand sneller te komen landen. OK. Rempleppen open en zakken. Ook deze passagier was tevreden met de 20 minuten vliegen als een vogel.

De vierde passagier had iets minder geluk. Voorhem was het al na 18 minuten afgelopen. Maar niet voordat ik hem het “werken”, “zoeken”, “vechten” en “sakkeren” had gedemonstreerd.

Al deze mensen waren oprecht verbaasd dat er inderdaad geen motor nodig is om heerlijke stille vluchten te maken. Vrij als een vogel drijvend op de thermiek.

Jan Hendrickx



Ongeval Mistral

Zoals iedereen wel weet, hebben wij op zondagnamiddag 23 augustus een ongeval gehad met onze Mistral (OO-ZTV) met als piloot Chris Vanderseyphen.

Chris is er, alles in acht genomen, nog goed van af gekomen. Enkele kwetsuren aan zijn linker kaakbeen en oogkas waren de voor naamste. En volgens de dokters zou hij er niets meer aan over houden, dus goed nieuws. In elk geval was Chris al terug in de club op dinsdag 8 september. Hij begint er stilaan over heen te komen en spreekt al terug over te gaan vliegen.

Onze Mistral is "perte totale" verklaard door de verzekering.

In dit artikel ga ik hier zeker geen analyse maken van wat er fout is gegaan, dat moet het onderzoek maar uitmaken.

Ik wil hier wel kwijt door te zeggen dat iedere vlucht anders is. Soms is er weinig wind, dan weer eens veel, soms linker zijwind, soms rechter zijwind, soms laat

de tiploper eens de vleugel vallen, en zo zou ik eindeloos kunnen doorgaan. Hetgeen ik wil zeggen is dat iedere vlucht anders is. Er bestaan geen identieke vluchten. Ook bestaan er geen identieke piloten. De piloot moet gedurende ieder tijdstip van de vlucht aandachtig zijn.

Jaren geleden heeft Bruno Gantenrink, een Duitse wedstrijdpiloot, op het symposium van de Liga eens komen spreken over de veiligheid bij het vliegen. Hij zei o.a.: men heeft mij altijd voorgesproken dat naar het vliegveld rijden met een fiets of een auto gevaarlijker is dan het vliegen zelf. Maar niets is minder waar, dixit Gantenbrink. Ik heb mijn vrienden zweefvliegers allemaal in de lucht verloren en niet op de weg. Hiermee wilde hij o.a. zeggen dat vliegen niet 100% veilig is. Iedere piloot moet er bij elke vlucht volledig bij zijn, ongeacht de soort van het luchtvaartuig. Hij bestuurt het toestel en niet omgekeerd.

Persoonlijk heb ik ook al een paar keer gezegd: oef, hier heb ik n'e-en goede engelbewaarder gehad.



Sedert vorig jaar werd de les Human Factors opgenomen in het lessenpakket "Theorie zweefvliegen". Ik raad iedere zweefpiloot aan deze les eens te volgen. Vanzelfsprekende dingen, waar niemand bij stilstaat, worden hier geïllustreerd. Vele piloten kunnen zich regelmatig terugvinden in verschillende voorbeelden. In hun eigen zeggen ze dan wel: ik heb dus wel wat geluk gehad.

Maar denk eraan, geluk blijft niet eeuwig duren.

Theo Stockmans

Ongeval BAC



Vrijdagmorgen, 3 juli, is op ons vliegveld, voor de loodsen van de BAC, een sleeptuig Piper Cub van de Luchtkadetten verongelukt; de twee inzittenden zijn om het leven gekomen. Het betreft hier de piloot Tim Coppenolle en

de passagier Flor Wauters. De eerste piloot was een militaire heli piloot, de 2de was examinator zweefvliegen bij de Luchtkadetten.

Bij deze laatste heb ik op 14 juli 1983 mijn eerste lierstarten bij de Luchtkadetten gemaakt te Weelde. Tot voor het ongeval maakten wij beiden deel uit van de Raad van Bestuur van de Belgische Zweefvliegafederatie.

In naam van onze club werd een rouwtelegram verstuurd naar de Luchtkadetten.

Ook hier moet een onderzoek uitmaken wat juist aan de oorsprong ligt van dit ongeval.

Theo Stockmans

Heksen op ons vliegveld?

Zoals verschillende onder jullie reeds opgemerkt hebben, komen er ieder jaar meer en meer groene cirkels op ons grasveld voor zweeftoestellen.

Eerst dacht ik dat ze afkomstig waren van slippartijen met auto's, of nog restanten van bommenkraters uit de tweede wereldoorlog. Maar ik was er telkenmale naast. Maar niets is minder waar. De heldergroene kringen worden veroorzaakt door zwammen of paddestoelen. In ons geval de eetbare, smakelijke weidechampignon. Zulke ringen of kringen noemt men heksenkringen.

Een heksenkring is een natuurlijk voorkomende cirkel van paddestoelen, ontstaan uit de zwamvlok (netwerk van alle draden van een schimmel of een paddestoel) van één individu. Hoewel nog onduidelijkheid bestaat over de precieze omstandigheden waaronder een heksenkring kan ontstaan, is door uitgebreid onderzoek wel veel bekend over o.a. de snelheid van de uitbreiding, de soorten zwammen, de biologie en de ecologie van heksenkringen.

Groei

De ondergrondse zwamvlok van bepaalde paddestoelensoorten groeit in alle richtingen tegelijk uit. Daar waar de organische voedingsstoffen in de bodem uitgeput raken, sterft de zwamvlok af; Eigenlijk leeft dus alleen het bui-

tenste gedeelte van de heksenkring.. het dode binnenste gedeelte vormt een compacte, waterafstotende massa. De zich uitbreidende schimmeldraden scheiden enzymen af die de voedingsstoffen beter verteerbaar maken.

Onder gunstige omstandigheden komen de vruchtlichamen, t.t.z. de paddestoelen, uit de gond. Die vormen dan de bovengrondse gedeelte van de heksenkring.

De heksenkring blijft zich uitbreiden tot barrières, bijvoorbeeld andere heksenkringen, de groei tegenhouden. Heksenkringen van verschillende soorten door elkaar heen groeien. De groeisnelheid ligt tussen de 99 en 350 mm per jaar. Een van de oudste heksenkringen leeft ergens in Frankrijk, een kring van waarschijnlijk 700 jaar oud met een diameter van 600m.

In tegenstelling tot de hierboven beschreven vrijstaande kringen, blijven aan bomen gebonden heksenkringen veel kleiner. Het betreft hier soorten paddestoelen die in symbiose leven met de boom.

Belang

Heksenkringen worden vaak als een plaag gezien voor een gazon. Het hele jaar door veroorzaakt hij verkleuringen. Waar de paddestoel de voedingsstoffen uitput, sterft het gras. Waar gestorven schimmeldraden ontbonden ko-

men extra voedingsstoffen vrij, zodat het gras beter kan groeien. Dat is ook zo aan de buitenrand, waar de enzymen uit de schimmeldraden makkelijker op te nemen voedingsstoffen creëren, ook voor het gras. Deze verschillende effecten maken het gazon lelijk.

Het verwijderen van deze "plaag" is vrijwel onmogelijk. Tenzij men het gras tot ongeveer een halve meter diep weghaalt en daarna vervangt.

Folklore

Voordat in 1807 door Wollaston werd vastgesteld dat heksenkringen door schimmels worden veroorzaakt, waren er verschillende verklaringen in omloop. Ze zouden veroorzaakt worden door bovennatuurlijke wezens, heksen, mollen, parende slakken of bliksem. De heksenkring heeft een geheimzinnig karakter door zijn ronde vorm en vaak plotseling (in één nacht) verschijnen.

De Nederlandse naam is afgeleid uit de egdachte dat heksen op die plek gedanst zouden hebben.

De Engelse naam (fairy ring) baseert zich op een rondedans van elfjes of feeën. Algemeen werd gedacht dat het betreden van de ring gevaarlijk was, het zou ziekten kunnen veroorzaken.

Theo Stockmans

Milieu

Fuelplatform

Onze club heeft nog altijd geen bouwvergunning voor het nieuwe fuelplatform.

Zoals jullie weten is onze club in beroep gegaan tegen de beslissing van de stad Tienen betreffende de weigering van onze bouwaanvraag. Dit beroep werd ingediend bij de provincie Vlaams-Brabant.

Op dinsdag 29 september zal in het Provinciehuis te Leuven een hoorzitting plaatshebben. Zoals het woord het zegt, zal onze club hier gehoord worden aangaande ons beroep.

Het resultaat kan ofwel positief zijn of negatief. In het eerste geval zal de provincie ons de bouwvergunning afleveren. In het tweede of slechtste geval, kunnen wij nog in hoger beroep gaan bij de Raad van State. Maar laat ons hopen dat het zover niet komt.

Gevaarlijk afval

Naast onze tractor staan nog verschillende potten, kruiken ... met daarin restanten van olie, verf, enz. Dit wordt gedefinieerd als gevaarlijk afval. Dit afval moet er verdwijnen. En er is maar één plaats waar dat kan: het containerpark. Natuurlijk kunnen wij niet alles naar het containerpark van Tienen brengen, dat is te veel. Maar moest ieder clublid een paar zaken kunnen meenemen en naar het containerpark van zijn eigen gemeente brengen, zou ons dat een hele stap verder helpen. En vele kleintjes maken een groot.

Theo Stockmans

Prestaties

SOLO

op 26 juli

Jean Luc VANDEBEECK

op 13 september

Johan VANDERSTEGEN

Duurvlucht 5 uur

Chris VANDERSEYPEN

50 Km afstand

Herman MOENS

Bekomt het zilveren kenteken

Herman MOENS

500 Km doelvucht

Sebastien Mathieu

Vliegen met passagiers

Chris Vanderseypen

Sportcommissie

van 17 juni 2009

Zweefvliegvergunning

Koen Pierlet

Chris Vanderseypen

1000m hoogtewinst

Koen Pierlet

Chris Vanderseypen

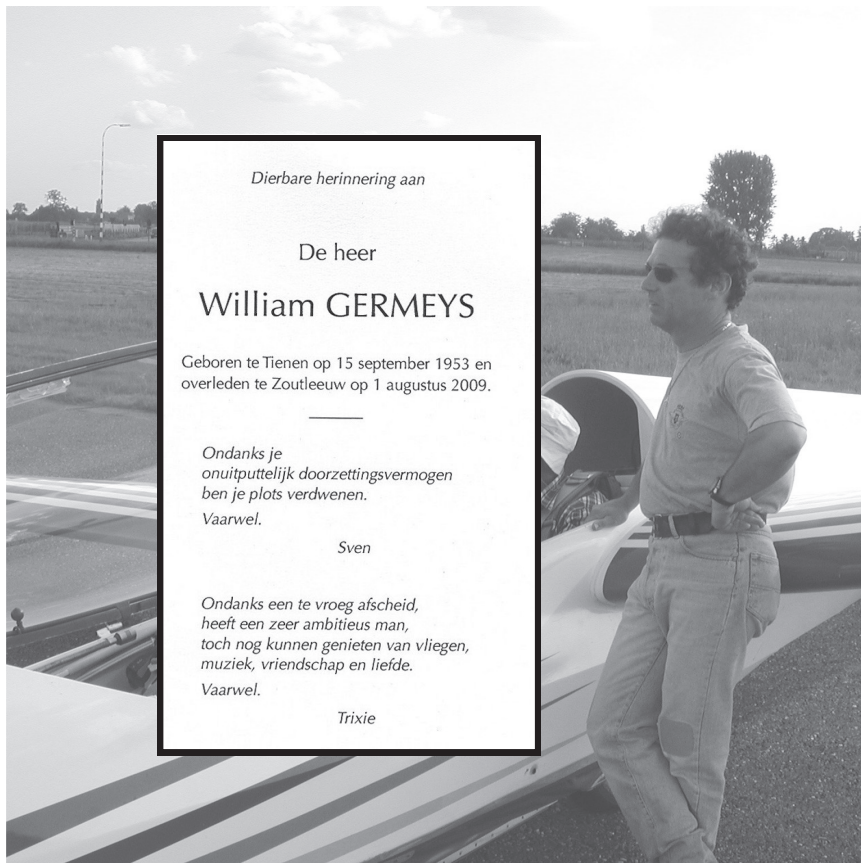
Sophie Vandewalle

50 Km afstandsvlucht

Johan Vanhoyland

Zilveren brevet

Johan Vanhoyland



Zweefvliegkamp Zwartberg

Op het vliegveld van Zwartberg bij de 'Limburgse Vleugels' wordt er ieder jaar in augustus een zweefvliegkamp georganiseerd. Ik, Senne, was één van de 16 deelnemers van het kamp dat doorging van 3 t.e.m. 16 Augustus 2009.

's Morgens om 10 uur werden we verwacht in het clubhuis van de 'Limburgse Vleugels' waar we dan meteen ook een briefing kregen over het verdere verloop van het kamp van de hoofd instructeur, Danny Szgula. Iets later zetten we de zweefvliegtuigen en de sleper (Piper Pawnee) buiten en trokken we ze in piste. We kregen ieder 20 starttickets. We werden dan ingedeeld in groepjes van 5 personen en ieder met zijn vaste instructeur. Mijn instructeur was Hoirelbeke Hugo, heel toffe mens en goede piloot trouwens.

En dan begonnen we met vliegen. Mijn eerste 2-3 vluchten gingen niet zo goed, want ik werd rap duizelig en ik voelde me dus niet zo op mijn gemak in de lucht.

Maar na die eerste vluchten ging het al rap veel beter en begon ik veel meer plezier te krijgen in het vliegen. De volgende dagen verliepen allemaal zowat hetzelfde.

De tweede week. Het zelfde ritueel van elke morgen; daar zijn om 10 uur voor de briefing en dan de vliegtuigen buitenzetten en in piste trekken. En zo elke dag opnieuw tot Vrijdag dan, de laatste dag. De dag verliep net als elke dag de vorige twee weken; briefing, vliegtuigen buitenzetten, vliegen, eten, vliegen en dan terug de vliegtuigen binnen zetten. 's Avonds kregen dan nog 3 mensen hun doop omdat ze in het kamp solo waren en daar hoorde dan natuurlijk ook nog een traktaatie bij. En dat was het einde van het kamp.

Ik vond het kamp heel tof en wil daarom iedereen die het kamp mogelijk heeft gemaakt en de instructeurs van de Limburgse Vleugels bedanken.

Senne Vandenputte



Dolfijnen

Na het ongeval met Chris sprak iedereen over “dolfijnen”, of met andere woorden het op en af gaan achter de sleper. Hoe ontstaat dit en hoe kan met dit verhelpen ?

Dolfijnen ontstaat vooral met piloten die overgaan van hout en doek naar plastic. Of met zweefvliegtuigen die een pendelroer (hoogteroer in één stuk, dus zonder stabilo) bezitten (zoals vroeger onze Ka 6E).

Tijdens de start, achter een sleeptoestel, moet men trachten om het zweeftoestel zo snel mogelijk op zijn wiel te krijgen. Om het zweeftoestel van de grond te krijgen, trekt men heel lichtjes de stuurknuppel naar achter. Terwijl men dit doet, moet men voelen of het toestel mee omhoog gaat. Denkt men dat het toestel niet volgt, duwt men de stick terug ietwat naar voor. Dit om het sleeptoestel toe te laten zijn snelheid te laten toenemen. Enkele seconden later probeert men terug om het zweeftoestel in de lucht te krijgen.

Maar al deze stickbewegingen, zowel naar voor of achter, zijn heel miniem. Zoals hierboven reeds gezegd, moet men voelen of het toestel wel mee wilt. Want zoals ik al meermalen tegen verschillende leerlingen gezegd heb: kleine roeruitslagen kunnen slechts kleine fouten geven, maar grote roeruitslagen kunnen aanleiding geven tot grote fouten.

Wat betreft de roeruitslagen is er ook een verschil tussen “hout en doek” en plastic. Deze laatste zweeftoestellen hebben een kortere stick. M.a.w. wanneer men de stick van een Ka 8 twee centimeter naar achter trekt, heeft dit niet het zelfde effect wanneer men dezelfde uitslag geeft met de Mistral of Astir. Met “plastic” toestellen moeten de roeruitslagen dus kleiner zijn.

Anderzijds dient ook gezegd te worden dat de roeruitslagen bij lagere snelheid groter moeten zijn dan met hoger snelheid, om het zelfde effect te krijgen. Dus in het begin van de sleep zal de piloot grotere roeruitslagen moeten geven dan wanneer het sleeptoestel zijn ideale sleepsnelheid bereikt heeft.

Wanneer men dus achter het sleeptoestel aan het “rijden” is en men trekt de stuurknuppel iets te veel naar achter, kan het gebeuren dat de zwever te hoog achter de sleper komt. Dit levert geen enkel gevaar op, maar onmiddellijk daarna dient de zweefpiloot de stick wel iets naar voor te duwen. Niet te veel of te brusk, anders is het mogelijk dat het zweeftoestel te snel naar beneden gaat en je de piste raakt. Je mag hier ook niet vergeten dat het sleeptoestel nog altijd aan het versnellen is. En hoe hoger de snelheid, hoe kleiner de stickbewegingen.

Als men toch aan het “dolfijnen” geraakt, hoe kan men er dan uitgeraken ?

De zweefpiloot moet trachten om de stuurknuppel even stil te houden of te blokkeren. Maar in een zodanige positie dat het toestel ongeveer horizontaal vliegt. Dus zeker niet wanneer de zwever in te sterk dalende of stijgende baan is. Anders gaat men het dolfijnen alleen maar verergeren.

Wanneer de stuurknuppel onbewegelijk is, tracht de piloot het zweeftoestel op de juiste positie achter de sleper te brengen, maar met kleine roeruitslagen. Anders gaat men opnieuw “dolfijnen”.

Een andere oplossing is eventueel ontkoppelen. Maar ook hier moet men opletten voor enkele gevaren.

Ontkoppelt de zweefpiloot wanneer het zweeftoestel zich in een stijgende positie bevindt, zal de snelheid snel afnemen. De piloot moet dus onmiddellijk de stuurknuppel naar voor duwen om voldoende (veilige) snelheid te krijgen om rechtdoor te landen en remkleppen openen. Je kunt dit vergelijken met een kabelbreuk bij een lierstart. Enkel loskoppelen wanneer je nog op het vliegveld kunt landen, dus wanneer er nog een 300m piste overblijven. Anders zou het eindresultaat nog erger kunnen zijn. Indien er geen 300m meer overblijven, is het beter dat je achter de sleper blijft.

Indien je loskoppelt tijdens een dalende vlucht, zul je normaal snelheid genoeg hebben om met geopende remkleppen onmiddellijk te landen.

Zorg in beide gevallen dat je niet tegen het sleeptoestel vliegt. Die kans bestaat omdat het glijgetal of de weerstand van het zweeftoestel groter is. Het zweeftoestel kan de sleper dus inlopen of inhalen. Indien het zweeftoestel ietwat naar links of rechts moet uitwijken, moet de piloot steeds gecoördineerd (voet en stuurknuppel) bochten en met heel weinig inclinatie (dus heel kleine roeruitslagen).

Indien het zweeftoestel ontkoppelt, moet de zweefpiloot verder blijven opstijgen en versnellen.

Wat ik hier boven geschreven heb, is niet allemaal zo evident om correct uit te voeren. En vooral, het gaat allemaal zo snel. Dus is het beter voorkomen dan te genezen, oftewel probeer “dolfijnen” te vermijden.

Heb je nog vragen omtrent dit item, stel ze mij gerust.

Theo Stockmans

Nieuwe leden

Dit jaar hebben we reeds vele nieuwe leden mogen begroeten in onze club, en hebben we vele geïnteresseerden te woord gestaan over de werking van onze club en voorwaarden tot lidmaatschap in onze club.

Ik heb echter ook moeten vaststellen dat er vreemd genoeg heel wat clubleden zijn die niet goed weten hoe deze personen te woord te staan, en welke info te verschaffen. Nochtans zou ieder lid van onze club in staat moeten kunnen zijn geïnteresseerden de nodige informatie moeten kunnen meegeven. Er is immers niet steeds een bestuurslid aanwezig en het geeft een club geen goede uitstraling naar kandidaat leden wanneer ze op de club aankomen er niemand is die hen de nodige informatie kan geven.

Daarom bij deze een leidraad hoe kandidaat leden op te vangen en correct te informeren.

- **Informatiebrochure:** Elk jaar voor de opendeurdag worden er informatiebrochures gedrukt die de belangrijkste informatie bevat. Dit is reeds een ideale te hanteren leidraad. Je kan de brochure samen doorlopen en meegeven. Let op; indien de brochure nog van het jaar voordien is kunnen de prijzen intussen gewijzigd zijn. Kijk dit steeds even na! (zie verder) Deze brochures vind je in de kast in het briefinglokaal. Zorg er dan ook voor dat deze steeds daar bewaard blijven en niet ergens in een hoek of bij oud papier gedumpt worden.
- **Ledenbijdragen:** De correcte en actuele ledenbijdragen worden sinds dit jaar uitgehangen op het infobord aan de bar. Gelieve er aub ook voor te zorgen dat dit blad op het bord duidelijk zichtbaar blijft en niet tot een vertrappele vod herleid wordt. Een volledige bijdrage bestaat uit lidgeld, ligabij-

drage en de éénmalige toetredingsbijdrage. Afhankelijk van datum eerste inschrijving en leeftijd kan de bijdrage variëren. Dit staat allemaal duidelijk vermeld op het blad. Betalingen gebeuren uitsluitend per overschrijving. Er kan dus niet meer via de bar betaald worden. Rekeningnummer en de te vermelden mededeling staat ook weer aangegeven op het tarievenblad.

- **Medische keuring:** Raad de kandidaat steeds aan om zo snel mogelijk werk te maken van zijn of haar medische keuring. Zonder medisch attest kan de oefenvergunning niet aangevraagd worden en niet ingeschreven worden bij de Liga. Dit betekent dat zolang de oefenvergunning niet aangevraagd werd de betrokken persoon niet verzekerd is! De actuele lijst met erkende geneesheren kan je downloaden en afdrucken via de website van de Liga (www.lvzc.be); volg de “Snelle link” naar “Documenten en formulieren”. Geef de geïnteresseerde ook de medische vragenlijst mee; te vinden in de kast in het briefinglokaal.
- **Aanvraag oefenvergunning:** De kandidaat dient het blad ter aanvraag van de oefenvergunning in te vullen en te ondertekenen. Dit blad dient tesamen met een kopij van de medische verklaring in het bakje van de secretaris van de zweefsectie bezorgd te worden. Deze informatie wordt ook gebruikt om het nieuwe lid in de gegevensbank toe te voegen, alsook mailinglist en intranet. De aanvraag oefenvergunning wordt pas opgestuurd naar de Liga na ontvangst van de ledenbijdragen op de rekening.

Sebastien Mathieu

Ledenbijdragen voor 2009

Lidgeld

(leeftijden op 1 juli)	Volledig jaar	Vanaf 1 juli	Vanaf 1 oktober
< 16 jaar	€ 31,75	€ 15,90	€ 0
< 18 jaar	€ 72,50	€ 31,75	€ 0
= < 25 jaar ⁽¹⁾	€ 72,50	€ 31,75	€ 0
>= 18 jaar	€ 145	€ 72,50	€ 0

Ligabijdrage

(leeftijd op toetreding)	Volledig jaar	Vanaf 1 augustus
< 65 jaar	€ 150	€ 87
>= 65 jaar	€ 130	€ 76

Eénmalige toetredingsbijdrage ⁽²⁾: € 75

Betalingen dienen te gebeuren op het rekeningnummer 734-3230980-16 tav. Koninklijke Vliegclub De Wouw Hannuitsesteenweg 350 3300 Tienen. Mededeling: Lidgeld + Ligabijdrage <Voornaam> <Naam>

(1) Studentenkorting: Personen van 18 tot en met 25 jaar betalen dezelfde bijdrage als -18 jarigen; dit is 50% korting op het volledige lidgeld. Echter dit uitsluitend op voorwaarde dat de persoon ingeschreven is voor voltijds dagonderwijs aan een onderwijsinstelling en dit voor het lopende academiejaar. Personen die aan deze voorwaarden voldoen en willen genieten van deze korting moeten een kopij van hun inschrijvingsbewijs jaarlijks zo aan de secretaris zweefbestuur overmaken. Personen die geen inschrijvingsbewijs kunnen voorleggen zullen geen aanspraak kunnen maken op de vermelde korting.

(2) Indien jonger dan 16 jaar dient toetredingsbijdrage pas betaald te worden in het jaar dat het lid solo vliegt of het jaar dat men 16 wordt.

Brevetten

Op 3 augustus 2009

naam	<i>D brevet</i>			<i>E brevet</i>	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Arstila Kai	x*	x*			
Beckers Sofie	x	x	x		
Beersaerts Guy	x	x	x		
Biesmans Koen	x	x	x		
Bollens Geert		x			
Boon Johan	x	x	x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Cuppens Mattijs	x	x	x		
De Reys Eddy	x	x	x		x
Dehert Michael	x	x	x		
Francart Griet	x	x	x		
Francis Jean	x	x	x		
Gobert Christiane	x	x			
Hendrickx Jan	x	x	x		
Huygen Bart	x	x	x		x
Leyssens Pieter	x	x	x		
Mathieu Sebastien	x	x	x		x
Moens Herman	x	x	x*		
Morsink Lesley	x	x			
Nuyts Jörgen	x	x	x		
Pashuyzen Luc		x			
Ruymen André	x	x	x		x
Ruymen Marc	x	x	x	x	x
Ruymen Yves	x	x	x		x
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Valvekens Edouard	x	x	x		
Vandebecck Jelle	x	x	x		x
Vandebecck Luc	x	x	x	x	x
Vanderseypen Chris	x	x*			
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x				
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhoyland Johan	x	x	x		
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Verhoeven Jelle		x*			
Waumans Jan	x	x	x	x	x

*: onder voorbehoud van homologatie

zij die hun naam niet kunnen terugvinden in deze lijst, gelieve mij dan te verwittigen

Theo Stockmans

Dagboek zweefvliegstage Vinon (april 2009)

Het vervolg...

Maandag 13 april :

Weet niet goed hoe ik moet beginnen over de belevenissen van vandaag te schrijven. Is gewoonweg teveel. Vandaag was een SUPERDAG. In vele opzichten. Om te beginnen was het weer geweldig. 's Ochtends nog wat nevel, maar die trok vrij snel op. Je merkte dat het een goede dag zou worden want er was al vroeg veel bedrijvigheid op het vliegveld. Toestellen werden klaargehaakt en al vrij vroeg in piste gezet. Ik vulde een briefje in met verzoek om met instructeur met een Duo Discus de bergen in te gaan.

10h30 briefing. Deze was uiteraard zeer druk bezocht gezien het goede weer. Op einde briefing worden de toestellen en instructeurs toegewezen. Ik krijg de gevraagde Duo Discus met... Régis Kuntz als instructeur. Hij is "Chef instructeur" van het centrum hier en ik beschouw het als een eer om meteen als nieuwkomertje met zo'n ervaren piloot te mogen vliegen.

Na de briefing maak ik de Duo Discus klaar. Batterijen en parachutes erin. Ik installeer ook mijn I-Pac. Dit is meteen ook het eerste wat ik er weer uit moet gooien. Als je wil leren vliegen moet je vooral je kaart gebruiken zegt Régis. Ok... Doordat Régis nog mee moet helpen slepen gaan we uiteindelijk als allerlaaste rond 15h de lucht in. Moet toegeven dat ik toch wel wat zenuwachtig was. Theo en Luc hadden me gewaarschuwd dat ik voortdurend tegen mijn voeten zou krijgen. Nu goed, zo leer je het meest. Met steeds maar te roepen dat het goed is maak je geen progressie.

De start verloopt goed. Ook ach-

ter de sleper vind ik het goed gaan. Tot Régis roept : "je vliegt niet soepel". Had ook een beetje met beginnersstress te maken. We trekken los op 1000m MSL. Ik zoek naar een pomp en vind vrij snel 1,5 à 2 en draai in. We stijgen mooi. Althans denk ik. Tot Régis even over neemt en toont hoe je door heel sterk (>45°) te inclineren in dezelfde pomp 3 tot 4 stijgen krijgt. Dit is les 1. Als men gemiddelde pompen geeft van 2,5 (jawel je leest dit goed) moet je niet tevreden zijn met 2. Door heel sterk te inclineren en in het centrum van de pomp te vliegen haal je er zonder problemen meer uit. We stijgen zo tot bijna 2000m MSL. Dan is het tijd om door te steken richting St-Auban. Dit ligt op zo'n 35 km van Vinon.

Eerst vraagt Régis hoever we van St-Auban zitten. Vervolgens welke hoogt we hier moeten hebben rekening houdend met finesse 25 om lokaal St-Auban te zijn. Lang geleden dat ik nog zo heb moeten rekenen. Deze oefeningen blijven zich gedurende de hele vlucht herhalen. We steken aan 140 à 150 km/h door. Ik geniet van het prachtige landschap. Plots krijgen we aan deze snelheid stijgen in rechte lijn. Les nr 2. Régis roept van meteen snelheid terug te brengen tot 100 km/h om ten volle van het stijgen in rechte lijn te profiteren. Wanneer de vario terug onder nul duikt vraagt hij terug snelheid te maken. Zo vlieg je overland en behaal je een mooie gemiddelde snelheid.

We komen al snel in de buurt van St-Auban. Hier wordt ik gevraagd een mooie cumulus op te zoeken teneinde opnieuw hoogte te winnen om weer te kunnen doorsteken. Ik vind er eentje die 4 geïntegreerd geeft !!! We zitten nu boven het Montagne de Lure. Fantastisch om zo boven de kam

van dit gebergte te spiraleren. De top van dit gebergte bevindt zich op een goeie 1800m MSL. Hier stijgen we tot zo'n 3000 m MSL. Met droomcumulussen voor ons kunnen we zonder problemen doorsteken richting Sisteron. Onderweg komen we een paar parapenters tegen op meer dan 3000m MSL !!! De look-out is hier letterlijk van levensbelang, want parapenters hebben geen FLARM...

Van Sisteron moet ik naar Serres en Aspres vliegen. Dit is pas een les in kaart lezen. En vooral ook rekening houden met de hoogtes van de bergpassen waar we over moeten. Aan de Col de Cabre wordt ik gevraagd om rechtsomkeer te maken en terug via Aspres richting Gap te vliegen. Dit gebeurt door in een goede pomp (minstens 3 en bij voorkeur 5 en meer) hoogte te pakken en vervolgens aan 150 km/h door te steken. Dit is ook een belangrijke les in het overlandvliegen.

Niet elke pomp nemen, maar enkel de krachtigste. Ook niet altijd tot maximale hoogte stijgen maar net genoeg om te kunnen doorsteken om de volgende goed uitzienende cumulus te halen. Zo hou je de reistijd kort en de gemiddelde snelheid hoog. Tsjonge, ik leer hier in 1 vlucht meer als anders in een paar maanden. Heeft natuurlijk ook alles te maken met de instructeur die achter mij zit.

Van Gap vliegen we naar Digne-Les Bains en Puimoisson. Nu merk ik hoe moeilijk het kan zijn een vliegveld vanuit de lucht te vinden. Dit ondanks dat ik hier gisteren nog ben gaan kijken. Van Puimoisson gaat het verder richting Lac-St-Croix. We ronden weer bij het begin van de Gorchés-du-Verdon. Wat een adembenemende uitzichten alweer. Ik wordt nu gevraagd terug te vliegen via Digne-les-Bains

naar Sisteron. In de buurt van Sisteron krijgen we regen. Ik krijg opdracht net naast de regenlijn te klimmen tot tegen de wolk. We zitten ruim boven de 3000 m MSL. We zijn nu lokaal Vinon ! En dit op een goede 60 km van Vinon.

Nu moet ik aan 200km/h terug naar Vinon vliegen. Ongelooflijk. Je voelt nauwelijks dat je zo snel gaat. Wat een toestel die Duo Discus! Om de terugvlucht in rechte lijn niet te saai te maken vraagt Régis me regelmatig op verschillende snelheden te vliegen. We komen hoog boven Vinon aan. Ik vlieg het vliegveld over om te kijken hoe de wind staat : 10 tot 15 knopen. Is hier heel normaal. Ik moet remkleppen trekken en begin circuit.

Snelheid op 110 km/h houden. Om er toch weer een extraatje in te steken vraagt Régis me niet gewoon op het gras te landen maar op het begin van de smalle asfaltstrook waar je wordt opgesleept. Hij legt me uit dat ik mijn daalhoek moet instellen op een klein zandwegje net voor de het vliegveld en dan op laatste moment remkleppen even moet sluiten om zo net op dat stukje te landen. Het lukt me haast perfect alleen, de remmen van de Duo Discus doen het niet !!! We rollen werkelijk een paar honderd meter door. Gelukkig is hier plaats genoeg. Wat was dit een geweldige ervaring. We hebben een 300 km gedraaid! Mijn eerste 300 km. En dat in nauwelijks 3 uur tijd. Ik heb een gemiddelde van 95 km/h gehaald waarmee Régis me zowaar feliciteert. Nu moet ik wel bekennen dat dit nooit zou gelukt zijn zonder zijn aanwijzingen. Wat heb ik van deze vlucht geleerd!

Nu nog toestel wassen en in hangar zetten, dan nog een korte debriefing. Régis vraagt of ik al een 300 km gedaan heb. Leg hem uit dat ik nog niet eens mijn

50 km gedaan heb... Ok zegt hij, dan ga je morgen nog een keer met instructeur de bergen in en woensdag ga je je 50 km hier doen in een Pégase. Ik hap naar adem maar vind het tegelijkertijd een fantastisch vooruitzicht. Ik ben er klaar voor.

Ook Luc en Theo hebben een geweldige dag gehad. We eindigen de avond in de Pizzeria waar ik gisteren over schreef. Luc en ik hebben nog nooit zo'n lekkere pizza gegeten. Dit is echt een must als je in Vinon bent. Alleen, bestel de 30 cm ipv de 40 cm. Die is zat voldoende om de grootste honger te stillen. En Theo??? Die kreeg inderdaad een spaghetti die blijkbaar ook overheerlijk was. Rond 22u waren we alle drie best moe en besloten om ons bed te gaan opzoeken. Morgen wordt opnieuw een superdag. En daar wil ik maximaal van genieten !

Dinsdag 14 april:

Vandaag ben ik opnieuw vroeg uit de veren. Kom ook Theo al tegen bij de douches. Na het douchen ga ik om wat croissants in het dorp. Terwijl ik die naar binnen speel bestudeer ik verder de kaart van de streek. De hoogtes van de vliegvelden (incl de circuithoogte) evenals de afstanden tot Vinon moet je gewoon van buiten kennen. Dit om ten allen tijde te kunnen berekenen hoe hoog je moet zitten om lokaal te zijn van een vliegveld.

Om 10h30 briefing. Goede weer wordt bevestigd alhoewel er toch rekening moet gehouden worden met enkele lokale regenbuien. Toestellen worden toegewezen. Had opnieuw gevraagd om met een Duo Discus de bergen in te gaan. Dit is geen probleem. Ze hebben hier een hele vloot aan Duo Discussen klaar staan. Maar boven alles krijg ik voor de tweede dag op rij Régis Kuntz als instructeur toegewezen. Ik vond het al geweldig van 1 dag met

hem te hebben kunnen vliegen. Vandaag dus de tweede dag op rij. Mijn dag is meteen al weer goed. Wat ik gisteren van die man heb opgestoken in 1 dag is niet uit te leggen. Dat moet je zelf meemaken.

De toestellen worden al vroeg in piste gezet. Is toch wel indrukwekkend. Er staan hier al snel een 50-tal toestellen op twee rijen achter mekaar opgelijnd. Er wordt dan ook met 4 (!) slepers tegelijk gesleept. Theo heeft zich ook helemaal vooraan gezet. Luc heeft het met zijn zelfstarter iets makkelijker doordat hij er tussenin kan glijpen.

De eerste toestellen vertrekken. Plots komt Régis de piste op en besluit om van piste te veranderen gezien de wind gedraaid is. Gevloek en getier alom. Je moet je dat een keer voorstellen dat al die 50 toestellen allemaal zo snel mogelijk een kilometer verderop willen opgelijnd worden. Dit is een duidelijk voorbeeld dat veiligheid boven alles gaat hier. Ook al moeten daarvoor een vijftigtal toestellen naar een andere piste verplaatst worden. Ik help Theo om snel uit de chaos weg te komen waardoor hij zijn goede startpositie kan behouden. Nadat hij weg is loop ik terug naar de hangar om de Duo Discus klaar te maken. We vertrekken weer als laatste. Tijd zat dus.

Daar loop ik een Brit (Steve voor diegenen die regelmatig naar Vinon komen) tegen het lijf die me een handje toesteekt. Hij verblijft hier de meeste tijd van het jaar. Aardige vent. Uiteraard worden de nodige straffe vliegverhalen verteld. Terwijl ik terug naar de piste loop zie ik plots dat Theo terug wordt opgesleept... Bleek achteraf dat hij "erdoor gevallen was". Tja dat overkomt zelfs de besten al een keer. Blijkt nadien dat Luc ook zijn motor heeft moeten uithalen.

Rond 15h is het dan aan mij om te vertrekken. Régis komt naar me toe en zegt dat hij het vandaag gemakkelijk voor me gaat maken. Je gaat doen alsof je je 50km vliegt. Als het weer dan morgen het toelaat, ben je optimaal voorbereid om je 50 km te doen. Ik vind dit prima.

Ik laat me slepen tot zo'n 900 MSL (625m AGL Vinon). Eens losgetrokken wiel nog naar binnen halen (in Vinon mag je het wiel pas naar binnen halen na het lostrekken. Kwestie van veiligheid en tijdens de sleep alle aandacht op de sleper te vestigen). Ik hang onder een mooie cumulus en kan meteen voldoende hoogte nemen om lokaal Puimoisson en St-Auban te zijn. Ik heb de les van gisteren goed in mijn oren geknoopt. Door zeer steil te inclineren in het centrum van de pomp haal je het maximale stijgen in een minimale tijd eruit. Op 2500 m MSL besluit ik door te steken richting de volgende mooie cumulussen. Op verzoek van Régis steek ik door aan 130 km/h omdat ik met de Pégase morgen ook niet sneller mag vliegen om door te steken. Tijdens het doorsteken vertraag ik tot zo'n 100 km/h wanneer ik stijgen heb om zo maximaal gebruikt te maken van de gebieden van stijgen.

Al snel krijg ik Digne-les-Bain in zicht. Dat is mijn 50km punt. Na nog twee keer onderweg "bijgetankt" te hebben bereik ik probleemloos Digne-les-Bains. Nu vraagt Régis me verder naar Sisteron te vliegen en zo door naar het noorden naar het Montagne d'Aujourd. Opnieuw een goede oefening in kaartlezen en berekenen hoe hoog ik moet zitten om lokaal te zijn van Gap en Serres. We zien in het noorden regen aankomen. We besluiten dan ook rechtsomkeer te maken en vliegen terug richting Sisteron.

Régis vraagt nu om een pomp te zoeken waarin we voldoende hoogte kunnen nemen om lokaal Vinon te zitten. Ik maak de nodige berekening en kom uit dat we tot ongeveer 3200 m MSL moeten stijgen. Ik betrap me erop dat ik al snel aangepast ben hier. Als ik niet minstens 3 stijgen op mijn vario heb ben ik niet tevreden (en Régis al helemaal niet!). Dat zal straks terug wennen worden in Goetsenhoven...

Nu gaat het in rechte lijn naar Vinon over het Montagne de Chabre en Montagne de Lure. Dit is werkelijk genieten. Effenaf schitterende zichten. Ik maak onderweg nog wat foto's. We ontsnappen niet helemaal aan het slecht weer en krijgen ook even de nodige regen. Is goed zegt Régis, zo is meteen het ergste vuil van het toestel. We komen echter zonder problemen in Vinon. Even over het vliegveld vliegen om te kijken van waar de wind komt en hoe krachtig hij staat. Zie ook Luc boven het vliegveld vliegen met de Silent. Ik vlieg richting aanknopingspunt en pas vervolgens "Tout Va Bien Régis" toe (T=train (wiel uit) V=verrouillé (wiel locked) B=balast (water lozen, maar heb ik niet bij), R=radio vent arrière (downwind aankondigen over radio). Handig trukje om niets te vergeten. Ik kan probleemloos landen en heb er alweer een prachtige vlucht opzitten. Na toestel gewassen te hebben en terug in hangar geduwd te hebben zoek ik Theo en Luc op. We besluiten vanavond in "La Table Ronde" te gaan eten. Opnieuw heel erg lekker. Rond 22h bedtijd. Lijkt misschien vroeg, maar merk gewoon dat ik toch wel moet ben na zo'n dagje vliegen. Ik kan alvast beginnen dromen van mijn 50km. Tenminste als het weer goed blijft, want de vooruitzichten voor morgen zijn niet zo goed.

Woensdag 15 april :

Voel vanochtend een gezonde spanning. Wordt het de dag van mijn 50 km of niet? Weer ziet er op dit ogenblik goed uit, maar verwachting is niet zo best.

Wind gaat vanmiddag in sterkte toenemen vanuit het zuiden (tot meer dan 30 km/h) en ook de lucht zal helemaal dicht trekken met regen later op de namiddag. Dit wordt helaas tijdens de briefing bevestigd. Is geen 50 km weer. Mag wel met de Pégase de lucht in voor een lokale vlucht. Theo en Luc besluiten hun bak reeds te demonteren. Luc vertrek nog vanmiddag. Theo en ikzelf zullen morgenochtend vroeg vertrekken.

Ik maak nog twee korte vluchtjes met de Pégase. Wind blaast zeer heftig. Bij deze wind zou er in Goetsenhoven nooit gevlogen worden. De Pégase kan je als toestel goed vergelijken met onze ASW-19. Vliegt erg prettig. Alleen bij dit weer is het werken geblazen. En vooral opletten om niet weggeblazen te worden van het vliegveld. Ik speel daarom op safe. Ik laat me tegen de wind in opslepen ondanks dat er windafwaarts een paar mooie cumulussen hangen. Ik probeer wat boven een helling te profiteren van de "pente", maar dat lukt niet echt. De lucht is zeer turbulent. Ik sta danook na 20 min weer beneden. Besluit nog een tweede vlucht te doen. Dit is weer een kans om eens met een ander toestel te vliegen. Bovendien is het opnieuw een goede oefening om met zeer stevige wind te vliegen. Ook dit is een korte vlucht. Belangrijk voor mij is dat zowel opstijgen als landing van beide vluchten OK waren. Dit ondanks de moeilijke omstandigheden. Krijg nadien ook van Antoine en Régis te horen dat ze mijn voorzichtigheid er op prijs stelden. Het was uiterst moeilijk om in deze omstandigheden lang boven te blijven. Zeker voor een beginner zoals ik.

Zo kwam er een einde aan mijn eerste stage in Vinon. Nog even

afrekenen op het secretariaat en dan de wagen al wat inpakken. Ik besluit van rond 4h morgenochtend te vertrekken. Ben een ochtendmens weet je wel... Theo zal om 3h vertrekken. We gaan samen nog wat eten in een restaurantje in Greoux en kaarten nog wat na over onze ervaringen van de afgelopen dagen. Ondanks dat het weer minder was dan je zou mogen verwachten hier ben ik zeer tevreden. Dit komt ook grotendeels doordat ik het geluk heb gehad om twee dagen met Régis Kuntz als instructeur te kunnen rondvliegen. Ik heb daar ontzettend veel van opgestoken. Jammer dat ik net mijn 50km niet heb kunnen doen, maar dat komt vast nog wel. Ik kijk terug op een uiterst geslaagde week. Van de 5 dagen dat ik hier was heb ik er 4 kunnen vliegen en alles samen zo'n 9 uur gevlogen met 3 verschillende toestellen (ASK 21, Duo Discus en Pégase) en in de meest verschillende omstandigheden. Heb hier op die paar dagen heel wat mensen leren kennen en kijk bijgevolg nu al uit naar de eerste week van juli wanneer ik terugga. Régis heeft me aangeraden om tijdens die week een "stage campagne" te doen wat me nog meer zou moeten bijbrengen van het overlandvliegen. Ik kan alleen maar positief zijn over Vinon en durf dan ook gerust iedereen aanraden dit ook eens een keer te doen als het maar enigszins kan. Hier steek je in een paar dagen op waar je bij ons weken zoniet maanden over doet. Diegene die wat foto's en filmpjes willen bekijken kunnen steeds bij mij terecht.

Johan Vanhoyland

Prikbord

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs CUPPENS
 Jan HENDRICKX
 Sebastien MATHIEU
 Ruben MICHAUX
 Theo STOCKMANS
 Senne VANDENPUTTE
 Johan VANHOYLAND
 Julie VANHOYLAND

Foto's

Michael DEHERT
 Stefan NEZIC
 Tom SEGERS
 Mattijs CUPPENS
 Jan WAUMANS

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
 Fonteinstraat 22
 3000 Leuven
 Tel. 0486/76.76.34
 E-mail: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

Theo Stockmans
 Nerm 123
 3320 Hoegaarden
 tel.: 016/76.66.96
 E-mail: theo@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

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

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- MS Word voor Windows
- MS Works voor Windows
- MS Publisher
- Wordperfect voor DOS of Windows
- ASCII tekst (.txt achtervoegsel)

Ook getypte of handgeschreven artikels zijn natuurlijk van harte welkom. Alle materiaal kan voortaan in het speciaal voor Cumulus voorziene bakje gedropt worden (naast de keukendeur in het clublokaal).

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

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



Cumulus

Belgie Belgique

P.B.
3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnummer P3178067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - sectie zweefvliegen



**Driemaandelijke uitgave
Jaargang 15 Nummer 3
Van juli tot september 2009**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden