

Open Monumentendag 2010



Karin Jiroflee, gedeputeerde van Vlaams Brabant tijdens haar speech op 12 september. Naast haar een gebarentolk.

Stormschade



Tijdens de storm van 14 juli lag de poort van de loods zwevers tegen de grond.

Wereldkampioenschap clubklasse te Prievidza

van 04/07 tot 17/07

Yves Ruymen behaalde met onze ASW 19 plaats 47

In dit nummer...

Woordje van de redactie	2
Volgende keer in Cumulus	2
Activiteitenkalender	2
Open monumentendag	3
Het principe van de vluchtsimulatie	4
Aankoop eigen toestel	6
Corowa 2012	6
Eerste solo in Vinon	7
Hout	13
Eindelijk	14
Milieu	14
Sportcommissie	14
Brevetten	15
Buitenlandingen	16
Diamanten leden	16
Theoretische lessen	17
Prestaties	17
Ons vliegveld	17
TST14+JH57+JH56	18
Prikbord	20
Colofon	20

Foto coverpage

Eric Vandewalle maakt zich klaar voor de start met één onze gasten met een visuele beperking tijdens de open monumentendag

Woordje van de redactie

In de schoot van onze club waren wij dit jaar niet van plan een open-deurdag te organiseren. Volgend jaar bestaat onze club 80 jaar en dan zouden wij met iets "meer" uitpakken. Maar de stad Tienen besliste er anders over. De jaarlijks Monumentendag op 12 september kreeg in Tienen als onderwerp het vliegveld van Goetsenhoven. Tegenover de stad Tienen kon onze club moeilijk anders dan haar deelname bevestigen. Dit was tevens een ideale gelegenheid om onze club weer eens in de kijker te stellen. Nogmaals mijn dank aan iedereen die zijn steen(tje) bijgedragen heeft tot het welslagen van dit evenement.

In de voormiddag kregen wij het bezoek van een grote groep minder-validen. Enkele personen met een visuele beperking maakten zelf een initiatievlucht. Zij waren bijna letterlijk en figuurlijk in de wolken. Dit initiatief ging uit van de provincie Vlaams-Brabant. Zowel de initiatiefnemers als gedeputeerde Karin Jiroflee hadden veel lof voor de puike organisatie van onze club. Het zijn met zulke gebeurtenissen dat onze club de pers haalt. En met de verhuis van de militairen kunnen wij dit goed gebruiken. Public Relations moet een belangrijk item blijven in onze club.

Het echte zweefseizoen is weer eens ten einde en het onderhoud van onze toestellen en aanhangwagens komt weer eens om de hoek kijken. Zoals vorig jaar, zal Johan Vanhoyland een schema opmaken. Ben je geïnteresseerd, neem dan zo snel mogelijk contact op met een verantwoordelijke en kom regelmatig eens werken. Het is toch plezierig dat, bij het verschijnen van de eerste cumuli in het voorjaar, alles kant en klaar is.

Theo Stockmans

Volgende keer in Cumulus...

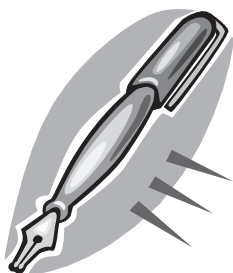
Wat kan je verwachten in de Cumulus van december 2010?

- ✓ theoretische lessen
- ✓ lieren te Weelde
- ✓ winterwerk
- ✓ Jac Jansen Memorial

Activiteitenkalender

- ✓ **Vanaf 24 oktober:** theoretische lessen
- ✓ **begin november:** waarschijnlijk lieren te Weelde
- ✓ **25/12 – 02/01/11:** winterkamp
- ✓ Bij genoeg interesse kan er misschien een kaas & wijnavond komen, ergens in november

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



**Artikels voor
volgende Cumulus:**

1 december 2010

12 september: Open Monumentendag

Zondag 12 september 2010 was weer een hoogdag voor Koninklijke Vliegclub De Wouw. Niettemin hadden we als bestuur besloten om dit jaar geen open deur te houden, hebben we toch onze medewerking verleend aan de open monumentendag. Het zou immers de laatste keer zijn dat het gebouw met de controletoren en één van de nog twee overblijvende hangars van de Elementaire Vlietschool (EVS) voor het publiek zouden worden opengesteld. Zoals iedereen inmiddels weet is Defensie van plan om het vliegveld van Goetsenhoven op 1 januari 2012 te vervreemden. Dit zet tevens een vraagteken achter het kunnen blijven doorgaan van de vliegactiviteiten van onze club op het vliegveld van Goetsenhoven.

Ondanks het slechte weer telde de organisatie van de open monumentendag meer dan 2000 bezoekers aan de controletoren. Daarvan kwamen er een 500-tal afgezakt naar de Koninklijke Vliegclub De Wouw. Bij ons was er de gelegenheid tot rondleiding in onze gebouwen, op de start- en landingsbanen, er was een permanente filmvoorstelling over de activiteiten binnen onze club, er waren twee flight simulatoren en voor de allerkleinsten was er een springkasteel. Uiteraard kon er ook wat gedronken worden en waren er hamburgers te verkrijgen.

Extra aandacht ging in de ochtend uit naar een groep andersvaliden. Vanuit de provincie Vlaams Brabant was ons gevraagd of er de mogelijkheid was in het kader van de open monumentendag een groep van 80 andersvaliden vergezeld van begeleiders te ontvangen en een programma aan te bieden tussen 10h en 12h. Met veel enthousiasme ging ons bestuur deze uitdaging aan. Er gingen enkele voorberei-

dende vergaderingen aan vooraf met de provincie Vlaams Brabant. Al snel zaten we met zijn allen op één lijn en voelden we dat we deze mensen een onvergetelijke voormiddag konden aanbieden. Het is niet zo evident om een groep andersvaliden te ontvangen. We moesten ons helemaal inleven in hoe het als andersvalide is om een bezoek aan onze club te brengen. Daarbij stootten we op tal van praktische hindernissen. Deze werden echter met de voortreffelijke hulp van de medewerkers van de provincie Vlaams Brabant allemaal uit de weg geruimd.

Uiteindelijk hebben we deze mensen de voormiddag van hun leven kunnen bezorgen. De pers was ook aanwezig. Tijdens het welkomstwoord van onze voorzitter kregen alle deelnemers een croissant en een koffie aangeboden door onze club. Daarna nam gedeputeerde Karin Jiroflee het woord over en bedankte daarin overvloedig onze club om deze mogelijkheid te bieden aan deze groep andersvaliden. Vervolgens werd de groep in vier opgesplitst. Een kleine groep blinden maakte een luchtdoop met een zwever. Een onvergetelijke ervaring voor zowel passagier als ook piloot! De drie andere groepen kregen een driedelig programma aange-

boden: presentatie / filmvoorstelling over onze club, bezoek aan de pistes met uitleg over het vliegveld, bezoek aan onze hangars met een static show. Alles verliep vlekkeloos. Hiervoor bijzondere dank aan Piet Vanosmael, Koen Pierlet, Koen Biesmans en de vertegenwoordigers van de provincie Vlaams Brabant. Uiteraard ook dank aan alle clubleden die op zondagochtend al om 8h present waren op de club om dit mogelijk te maken. Dit event in de marge van de open monumentendag heeft weer bijgedragen aan de naambekendheid van onze club! Dit gaan we kunnen gebruiken wanneer er over het voortbestaan van het vliegveld zal gedebatteerd worden.

Tenslotte werd een, ondanks het slechte weer, zeer geslaagde dag afgesloten met een BBQ waarvoor we meer dan 50 inschrijvingen noteerden. Dank aan alle clubleden die op zaterdag en zondag een actieve bijdrage leverden aan het welslagen van deze dag. Jammer dat het aantal afwezige clubleden op zo'n dag nog steeds groter is dan het aantal aanwezige clubleden...

Johan Vanhoyland



De controletoren van de vroegere EVS

Het principe van de vluchtsimulatie

Voorwoord

Wij hadden geluk om in de jaren 70 en begin jaren 80 naar school te gaan. We konden de gaten in onze kennis vullen door een motor van een bromfiets uit elkaar te halen en aan computers te prutsen die met eenvoudige besturings-systemen werkten. Ook de eerste computers waren veel gemakkelijker te begrijpen dan de huidige en de eerste flight simulators waren dat ook. Momenteel zijn er vele mathematische modellen in omloop waarmee je je eigen 'Flight Simulator' kan bouwen. Er bestaan zelfs mogelijkheden om eigen mechanische bewegingsplatforms te bouwen. Elektrische, elektronische en mechanische projecten boeiden ons steeds en dus namen we de uitdaging aan om voor de club mee te werken aan de bouw van een eenvoudige flight simulator.

'Hoe we iets moeten doen, leren we door het zelf te doen' – Aristoteles.

Inleiding

Na de ongelukkige crash van de 'Mistral C' rees bij mij de gedachte: als de verzekeringsmaatschappij het wrak vrijgaf als "perte totale" dan kunnen we de cockpit en een deel van de romp en vleugels recuperen om een flight simulator te maken. Ik sprak hierover met Sebastien en een idee was geboren. Via het bestuur om werd de mogelijkheid onderzocht en na een tijdje waren alle neuzen in dezelfde richting gericht. Eric Vandewalle zou het wrak naar zijn atelier transporteren en herstellen, dus het meeste mechanische werk uitvoeren.

Zoals uit de foto blijkt is er nog heel wat werk te verzetten, montage pedalen van het roer, instrumentenbord, herspuitwerk etc.

Ondertussen nam ik contact met de verantwoordelijken voor de flight simulator bij de Luac (zie <http://www.aeroclub.student.kuleuven.ac.be/luac/simulatorlessen.htm>)

De bedoeling is om hun ontwerp te bekijken en in beschouwing te nemen om onze simulator te bouwen. Ons ontwerp zou zoals bij Lego blokjes in elkaar moeten passen zodat je modules eenvoudig (en goedkoop) kan weg nemen, aanpassen en bijvoegen (zoals bvb een mechanisch bewegingsplatform later in de toekomst, radio gebruik, meerdere schermen, etc).



Een foto van de simulator van LUAC opgesteld in het Boothuis te Herent.

Ik denk niet dat je het bouwen van een flight ergens kan leren en dus nodig ik iedereen uit om zijn steentje bij te dragen. Een goede bron is echter wel het boek van professor David Allerton lid van Flight Simulation Committee of the Royal Aeronautical Society en docent aan de universiteit van Sheffield (<http://fltsim.group.shef.ac.uk/>)



Zo ziet onze simulator er momenteel uit...

"The principles of Flight Simulation" ISBN: 978-0-470-75436-8 met tal van verwijzingen naar andere interessante boeken.

Een kort historisch overzicht. De eerste jaren 1905-1945 van de Flight-Simulator

De eerste studenten moesten leren vliegen "on the job" en nog straffer, ze moesten vluchten (sprongen) direct uitvoeren zonder echt veel voorbereiding. Zo werd langzaam opgebouwd tot er een volledige vlucht werd uitgevoerd. De training werd eigenlijk enkel door middel van advies aan de grond doorgegeven. Later werden er apparaten gemaakt die in de wind werden gezet en waarbij, door bewegingen die de aspirant uitvoerde cockpit bewegingen volgden. Later moesten de instructeurs de bewegingen van de cockpit nabootsen (zie foto volgende pagina).

Tijdens de Eerste Wereld Oorlog werd opleiding gegeven op tweezits toestellen in het bijzonder op de AVRO 504 voor de Royal Air Force. Spijtig genoeg waren deze vliegtuigen weinig vergevingsgezind en tijdens eerste solo vluchten gebeuren heel wat incidenten. Er werd zelfs gezegd dat er meer levens tijdens de trainingen verloren gingen dan dat er gesneuvelden piloten tijdens de oorlog waren.

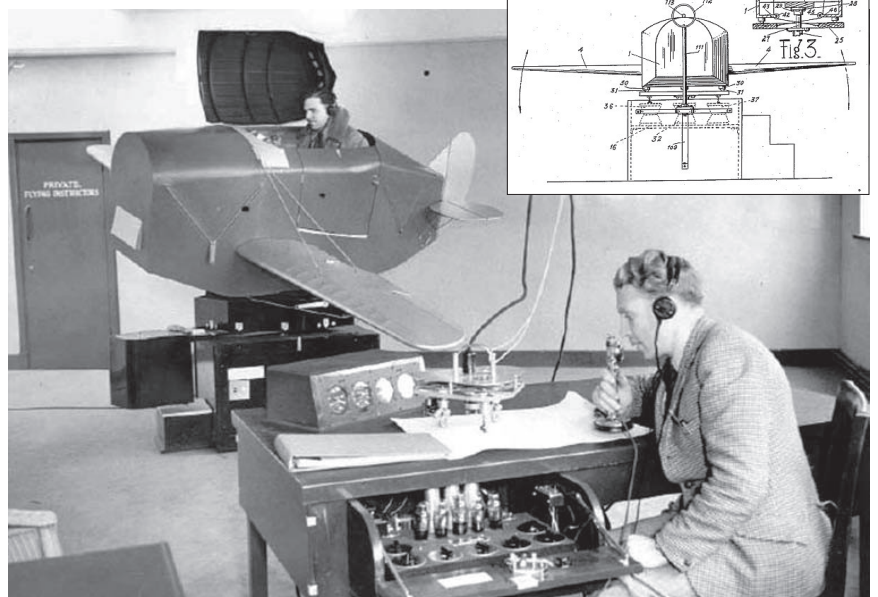


De Antoinette flight training simulator circa 1911.

Omstreeks 1912 ontwikkeld Sperry een rudimentair auto-pilot systeem met een soort gyroscoop ingebouwd. In 1914 wordt dit systeem in een Curtiss flying boat ingebouwd en 'hands off' maakt een technicus een wandeling over de vleugel van het toestel, zonder dat de piloot hoeft in te grijpen. Tegen eind 1920 kon men vliegen op instrumenten zonder dat men visuele referenties naar de grond toe had. In die periode komt Edwin Link op de proppen welke beschouwd wordt als de vader van de moderne flight simulator. Zijn ontwerp echter stuitte op veel weerstand en belandde uiteindelijk ergens op een kermis als attractie (voorzien van een systeem waar je muntjes kon insteken). Na de Eerste Wereld Oorlog kent de luchtvaart een enorme groei en zes kopieën van Link zijn ontwerp worden gekocht door US Army Air Corps, speciaal om het instrument vliegen te leren. Dit is waarschijnlijk de eerste keer in de geschiedenis dat de waarde van vlucht simulatie wordt erkend voor vlucht training doeleinden. Deze bijdrage van Link aan vlucht training was essentieel: eerstens voor de techniek van flight simulators; ten tweede voor specifieke omstandigheden voor vlucht training; ten derde ook al was zijn model niet

exact, doch het gaf de noodzaak weer van het toestel; en ten vierde het idee was geboren van een aan de grond staande vlucht training (goedkoper en efficiënt).

Het probleem van de hoge dodelijke tol die trainingsvluchten eisten kwam terug naar boven bij de aanvang van de Tweede Wereldoorlog. Vooral de problemen die ontstaan bij lange en nachtelijke vluchten en in slechte weersomstandigheden werden acuut. Piloten raakten gedesoriënteerd door vermoeidheid en de Link trainer werd ontwikkeld om hier een antwoord op te geven. Genaamd 'the blue box' en dit



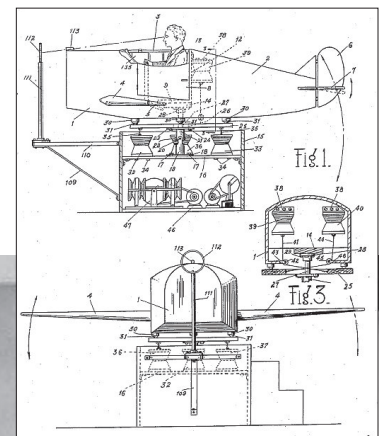
A Link trainer (Courtesy: Royal Aeronautical Society)

om piloten op de grond te trainen tegen allerlei moeilijke vlucht omstandigheden.

Meer dan een half miljoen van de geallieerde vliegeniers trainde op de Link Flight Simulator gedurende de Tweede Wereld Oorlog! Later tijdens de oorlog werden 'cockpit drills' nog belangrijker omdat ook de toestellen steeds complexer werden, bediening motoren, hydraulische en navigatiesystemen, noodtoestanden werden van dan af grondig ingestudeerd via simulator lessen. Er werden ook vast gestationeerde simulators gebruikt zoals 'de Silloth trainer' om bemanning van bommenwerpers mee op te leiden. Dit zijn voorbeelden van simulators die gebruikt werden om bepaalde delen van de vliegopleiding te trainen, zoals bommen droppen bij zeer langzame vlucht bijvoorbeeld.

Onze simulator zal ook bepaalde aspecten kunnen trainen! Wordt vervolgd...

Johan Vanderstegen



Aankoop eigen zweeftoestel

De laatste jaren wordt onze club opgezaaid met niet ingevulde functies. Zoals in ons bestuur waar er reeds enkele jaren een plaats vacant is. Maar ook functies als veiligheidscoördinator, verantwoordelijke bar, nieuwe instructeurs, enz raken niet of moeilijk van de grond.

Daarom hebben wij in de schoot van onze sectie beslist dat zij die van plan zijn om een eigen toestel te kopen met de bedoeling er ook bij ons komen te vliegen, gedurende een periode van minstens twee jaar een verantwoordelijkheidsfunctie moeten opnemen. De andere voorwaarden blijven natuurlijk onveranderd.

In onze sectie of club zijn verschillende leden die reeds jaren, om niet te spreken van decennia, belangeloos een functie hebben. Denken wij maar eens aan de instructeurs, technische controleurs, bestuursleden. Er mag af en toe ook wat nieuw bloed bijkomen.

Als je zinnens bent een taak op te nemen, spreek dan eerst eens met een bestuurslid.

En tevens wil ik nogmaals de nadruk leggen dat alvorens iemand met zijn eigen toestel op ons vliegveld komt vliegen of in een loods stallen, hiervoor de toestemming van ons sectiebestuur nodig is. De aankoop van een eigen toestel kunnen we je niet verbieden, want iedereen doet tenslotte met zijn geld wat hij/zij wilt.

Theo Stockmans

Corowa 2012

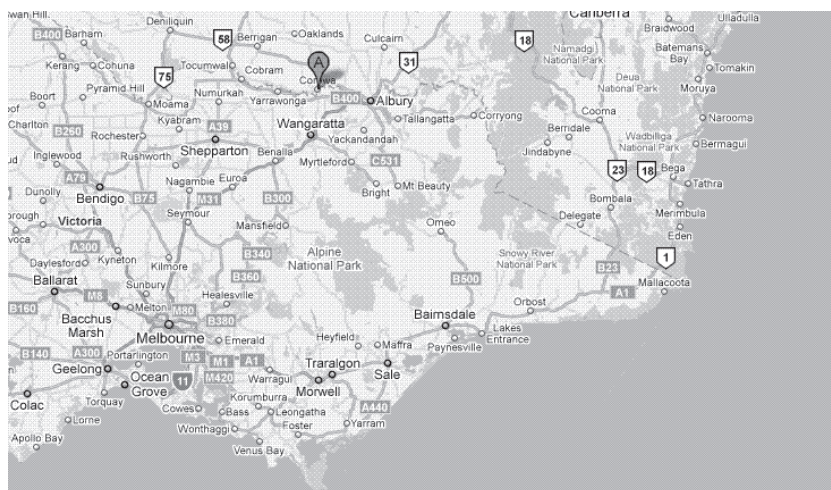
Theo Stockmans en ikzelf hebben het plan opgevat om in de winter van 2012-2013 te gaan zweefvliegen in het Australische Corowa. Corowa is gelegen in het zuidoosten van Australië in de staat New South Wales aan de Murray River tussen Sydney en Melbourne. Vanuit Corowa is het 3 uur rijden naar Melbourne, 4 uur naar de Australische hoofdstad Canberra en 6 uur rijden naar Sydney.

Corowa is naast Bitterwasser in Namibië één van 's werelds meest favoriete bestemmingen voor zweefvliegers. Naast honderden Australische piloten komen er jaarlijks ook tientallen buitenlandse zweefvlieg-piloten vanuit alle hoeken van de wereld naar Corowa afgezakt met als doel lange afstandsvluchten te maken. Ieder jaar in de periode december / januari worden er meerdere 1000 km vluchten gedaan. Corowa mag dan ook samen met Bitterwasser beschouwd worden als het Mekka van de zweefvliegers.

Het Australian Soaring Center Corowa (www.australian-soaring-corowa.com) wordt uitgebaat door een Nederlands koppel : Francesco Bruinsma en Grietje Wansink. Elk jaar worden er in de maand september vanuit het Nederlandse Venlo containers verscheept richting Corowa met zwevers van piloten die met hun eigen toestel willen vliegen in Corowa. Elke container bevat 6 zwevers van piloten vanuit heel Europa. Ook dit jaar worden er weer vijf containers verscheept met bestemming Corowa. De containers zijn een maand onderweg en komen begin november in Corowa aan. Half februari worden de toestellen opnieuw verscheept in Corowa waardoor ze begin april bij de start van het nieuwe zweefseizoen weer in Europa zijn. Het is geen must om je eigen toestel mee te nemen. Het Australian Soaring Center Corowa bezit een vloot van de modernste zweefvliegtuigen die kunnen gehuurd worden. Teneinde ons goed te kunnen voorbereiden hebben we besloten pas over twee jaar te gaan. Bedoeling is van een maand ter plaatse te zijn in de periode december 2012 – januari 2013. Op donderdag 16 september hebben Theo en ikzelf een ontmoeting met Francesco Bruinsma en Grietje Wansink. Zij zijn dan in Nederland om toe te zien op het laden van de containers voor het komende seizoen. Een ideale gelegenheid voor ons om allerhande organisatorische en praktische aangelegenheden met hen door te nemen.

Interesse om mee te gaan ? Misschien niet een volle maand maar gedurende een kortere periode ? Spreek ons hier zeker over aan !

Johan Vanhoyland



Eerste solo in Vinon

Vorig jaar gingen Koen en ik voor het eerst een week vliegen in Vinon. We deden al onze vluchten in een Duo Discus, en vlogen met een instructeur de bergen in. Dit was een ongelooflijke belevenis maar dit jaar wilden we toch ook wat solo vliegen. We vroegen dus bij inschrijving een week met instructeur bergvliegen en nadien een week solo vliegen lokaal Vinon. We zouden 12 dagen kunnen vliegen, maar zouden toch ook een rustdag inbouwen.

Dus op 3 juli vertrokken we met drie: Koen, Mattijs en ik. Koen zou rijden. Op datzelfde moment zou ook Johan (met zijn zwever mee) ook zuidwaarts vertrekken. Ook Theo zou die nacht vertrekken (en ook Jan Hendrickx en Jan Waumans zouden ons later die week vervoegen in Vinon). Na 10 uur rijden kwamen we zeer vroeg zondagochtend aan in Vinon. We gingen ons inschrijven, wat uitrusten en hielpen Johan en Theo om hun zwever te monteren.

Maandag 5/7

De ochtend van onze eerste vliegdag was zonnig en koel zoals bijna elke ochtend tijdens ons verblijf in Vinon. Het warmt echter heel snel op en reeds om 10u is het vrij warm in de zon. Op de middag zie je aan de horizon - dicht bij de bergen - stapelwolken opduiken en later verschijnen ze dicht en dicht bij vliegveld van Vinon. Op sommige dagen verschenen er zelfs de wolken vlak boven het vliegveld, maar dat gebeurde niet zo vaak. Sommige dagen was er ook wat bewolking, maar tegen de middag bereikte de temperatuur zo'n 35°C.

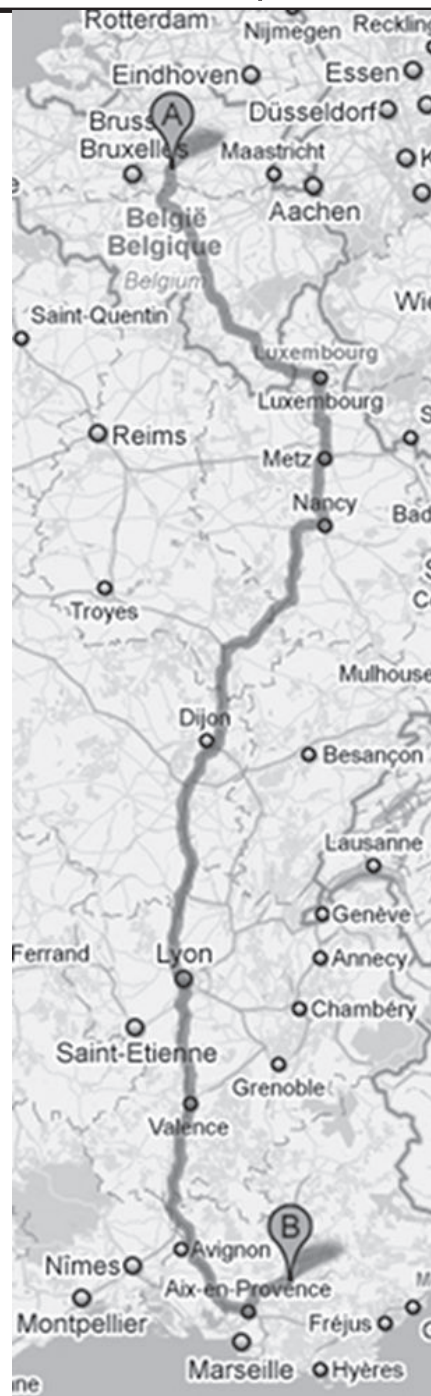
Dus op de piste, in de vlakke zon, werd het wel erg heet. Als je de cockpit dicht deed om te vertrek-

ken liep de temperatuur al gauw op tot 40 graden.

Voor onze eerste dag hadden we allebei gevraagd om met een Duo Discus te vliegen. Met een instructeur de bergen in was ons oorspronkelijke plan. Wat je wil doen en met welk toestel je wil vliegen noteer je elke ochtend op een briefje dat je in de brievenbus steekt in het briefingroom. In de briefing kregen we te horen dat we met de Duo Discus Tango-Alfa vliegen met Noël Fouchaux. Noël is een voormalige Franse luchtmacht piloot, die we al kenden van het afgelopen jaar. Hij is een goede instructeur die alles heel duidelijk uitlegt en die niet aarzelt om je te laten vliegen, zelfs in de bergen.

Koen kiest om als eerste te vliegen, hij en Noël stijgen op rond half één. Zijn take-off ziet er goed uit vanop de grond en ik maar er een video van. Dan is het wachten op mijn beurt. Rond drie uur zijn ze terug en Koen maakt een mooie landing met de Duo Discus. Wij wisselen van plaats en ik vertrek meteen met Noël. "Tu prends les commandes" zegt hij dus ik doe de take-off zelf. In Vinon is er een asfalt 'mini-piste', die breed is in het begin, en die steeds smaller wordt na 200 m en overgaat in gedroogd gras na 300 m. Mijn eerste fout is dat ik de zwever niet voor het einde van de mini-piste van de grond trek. Hier zal ik de volgende vluchten moeten aan denken.

Tijdens de sleep probeer ik me te concentreren in het voelen van de thermiek aangezien je in Vinon zelf beslist wanneer lostrekt. Je betaalt je sleep in honderdsten van een uur, dus je laat je zo hoog slepen als je wilt. In Goetsenhoven moet je natuurlijk ook proberen om de thermiek voelen tijdens de sleep om deze nadien



De reisweg naar Vinon, 1050km...

terug te vinden, maar het is nog steeds heel anders om zelf te beslissen wanneer je aan de gele bol trekt.

Het is weer even wennen om met de Duo Discus te vliegen sinds vorige zomer, maar in het algemeen is de Duo Discus heel comfortabel te manoeuvreren. We worden opgesleept in de richting van Greoux-les-Baines en trekken los op ongeveer 900 m (in Vinon vliegen we altijd met QNH

instelling, het vliegveld is 275 m AMSL).

We vinden de eerste thermiekbel vrij gemakkelijk en ik kan beginnen te concentreren om de neus en de snelheid van de Duo stabiel te houden, terwijl we sterk inclineren om de zwever in de thermiek te houden. Ik herinnerde me nog van vorig jaar de stem die steeds maar bleef herhalen: "snelheid houden, snelheid houden – kijk niet naar de instrumenten, kijk naar de neus van het vliegtuig", en "waarom vlieg je 105 als ik u vraag om 100 te vliegen? - Kijk niet naar die meter, kijk naar de neus". Deze woorden waren niet van Noël, maar zijn boodschap was hetzelfde. Uiteindelijk ging het al beter, maar toch was het niet makkelijk om het grote vliegtuig stabiel te houden in de sterke en turbulente thermiek. Dit jaar heb ik me voorgenomen om alles goed te doen vanaf het begin.

vlucht een jaar geleden. Ik bestuurde de vliegkaart om de namen van de bergen te onthouden als we erover vliegen: Beynes, Cousson ten noorden, Coupe en ten slotte Cheval Blanc. Deze namen zijn nog steeds eenvoudig, zelfs voor een niet-Franstalige. Omwille van ons late vertrek (na de vlucht van Koen) draaiden we voor de Cheval Blanc terug, direct richting Plateau Puimichel en de vallei van de Durance naar Vinon. Onderweg nog eens 'bijpompen' was niet nodig!. We landen na een vlucht van 2u15 in Vinon. Ik was vrij tevreden over mijn vlucht ... ik was niet alles vergeten wat ik vorig jaar geleerd had.

Ondertussen was Jan Hendrickx aangekomen en we vertrokken samen (Koen, Mattijs, Jan, Johan, Theo en ikzelf) naar Greoux-les-Bains om iets te gaan eten.

handvat kan monteren zodat je met je linkerhand het richtingsroer kan bedienen. Zo blijkt zweven ook mogelijk voor personen met een beperking. (Eric vloog met stick rechts en richtingsroer in de linkerhand, wij gebruikten gewoon het voetenstuur).

Wanneer we de Delta-Romeo checkten voor de vlucht, kwam Antoine (de chieft vlieg instructeur) naar me toe en zei me dat we een andere Duo Discus, Tango-Alfa zouden nemen. Hij zou mijn instructeur worden. Dat vond ik heel leuk omdat we nu elk een zwever hadden voor de ganse dag (dan kunnen we verder en langer vliegen), maar toch spijtig dat ik niet met de XLT heb kunnen vliegen.

We stijgen op om half twee en vinden makkelijk een eerste thermiekbel nadat we loskoppelden vlak bij Sainte-Tulle. We vliegen noordwaarts aan de oostelijke kant van de Durance vallei. Ik probeer zo goed te vliegen als ik kan omdat ik weet dat het Antoine is die beslist of we solo zullen kunnen vliegen in Vinon. We vinden vrij makkelijk thermiek langs de hellingen van de vallei en binnen het uur vliegen we over Saint Auban naar de bergrug van de Vaumuse. Het weer wordt meer uitdagend en na de Authon boeken we niet veel vooruitgang.

We proberen hoogte te winnen langs Authon door heen en weer te vliegen en achten te vliegen langs de bergflank samen met een half dozijn andere vliegtuigen. Het was soms zeer hectisch; je moest overal ogen hebben terwijl je zo dicht bij de berg vliegt dat je vleugeltip de berg krast! Antoine liet me bijna de hele tijd alleen vliegen, gaf af en toe wat advies en probeerde zelf een aantal keer een turbulente thermiekbel. Zal ik dit ooit zelf alleen durven doen? Dat zal nog wel wat tijd vergen eer ik zover ben.



Koen in de Duo Discus XLT, F-CIDR

Na stijgen tot 1400 m vliegen we naar het oosten en dankzij de finesse van de Duo Discus moeten we nog één keer een pomp nemen om aan de bergen te geraken op 40 km afstand van Vinon. We stijgen makkelijk langs de flank van de Serre de Montdenier en we volgen de bergrug richting het noorden. Het terrein komt me nog heel bekend voor en ik herinner me dat we nagenoeg dezelfde route deden als op onze eerste

Dinsdag 6/7

De volgende dag herhalen we onze wens om met Duo Discus te vliegen in de bergen, met instructeur. In briefing krijgen we de gloednieuwe Duo Discus XLT, Delta-Romeo, toegewezen met Eric als onze instructeur. In de hangar merken we dat dit toestel zo nieuw is dat het zelfs nog ruikt naar 'nieuwe auto'. Speciaal aan deze zwever is dat je een extra

We raken nooit hoger dan 1800 m, wat niet veel is als je weet dat de toppen er rond tot 1700 m gaan. Het waren dus niet de makkelijkste omstandigheden om te vliegen. We keren terug naar St. Auban langs de Vaumuse. Wij vinden niets van thermiek voor St. Auban en zakken zelfs tot 1000 m. Ik hoor van achter me enkele Franse woorden, die zelfs ik kan begrijpen, en we bereiden ons voor op een landing in St. Auban vliegveld omdat we op slechts 600 m van de grond zitten. Gelukkig vinden we in het centrum van de vallei naast het vliegveld een mooie pomp die ons meeneemt tot op bijna 2000 m en we zijn weer 'lokaal Vinon'. We besluiten om Plateau Puimoisson en Valensole over te steken om langs Serre de Montdenier huiswaarts te keren. Daar wordt het weer wat moeilijker en Antoine neemt even over. Zo krijg ik ook de mogelijkheid om mijn eerste foto's en video's te maken tijdens de vlucht. Uiteindelijk bereiken we de bergkam, vliegen richting zuiden langs Lac de St. Croix en keren zo terug naar Vinon. Het is al voorbij 17uur als we landen na een vlucht van 3u38 in de bergen.

Het lijkt erop dat Koen en ik allebei uitstekend gevlogen hebben, want diezelfde avond komt Antoine ons zeggen dat we ons moeten voorbereiden op enkele checkvluchten de volgende ochtend. Misschien kunnen we daar na wel solo!?



Kai en Antoine, klaar voor checkvlucht in ASK-21

Woensdag 7/7

We zijn allebei klaar voor onze checkvluchten voor de briefing van 10u. We gaan met Antoine twee korte opeenvolgende vluchten vliegen met de ASK-21. Als deze succesvol zijn zullen er twee Astirs klaar staan voor ons. Het is een heel spannend moment, te vergelijken met de voorbereiding op je eerste solo in Goetsenhoven. Ik ben blij dat Koen als eerste vliegt. Het lijkt erop dat hij ook wel een beetje nerveus is, want hij luistert niet naar mijn grapjes ...

Koen maakte twee mooie landingen en vertelt me dat Antoine in de tweede checkvlucht de kabel op lage hoogte lostrekt zodat je direct aan je circuit moest beginnen. Ik ben blijklaar ook een beetje zenuwachtig ... vandaar mijn niet zo goede eerste landing.

Later hoorde ik dat de briefing reeds voorbij was wanneer ik ging vliegen en dat Mattijs, Johan en Theo als jury naast de piste zaten om mijn landingen te zien. Hun gezichten op de foto die Koen nam bevestigden mijn slechte gevoel over mijn landing. In de tweede vlucht was ik er op voorbereid dat Antoine vroeg zou lostrekken en ik begon dadelijk aan mijn circuit. Gelukkig was mijn tweede landing al veel beter dan de eerste en we kregen allebei een go-ahead van Antoine om solo te gaan!

Enthousiast over onze geslaagde checkvluchten gingen we de Astirs klaarmaken. Er waren twee beschikbaar, een met blauwe versieringen (Tango-Lima) en een met rode (Mike-Lima). Ik vroeg Koen of ik met de rode mocht vliegen. Hij stemde toe en uiteindelijk heb ik zes dagen kunnen vliegen met deze mooie rode Mike-Lima.



De jury kijkt toe tijdens de landingen van Kai.

Tijdens de check van de vliegtuigen merkten we dat ze geen elektronische variometers hebben. Ik vroeg me af of het een bewuste keuze is omdat dit de eerste solo-zwevers zijn in Vinon. Er zijn natuurlijk voor- en nadelen aan het ontbreken van een elektronische vario: nadeel is dat je naar je standaard vario gaat zitten kijken terwijl je eigenlijk buiten zou moeten kijken. Voordeel ervan is dat je zonder het vertrouwde piepen van uw elektronische vario je veel meer moet concentreren op wat je voelt in het vliegtuig. En dat blijkt ook echt te werken: tijdens deze periode in Vinon heb ik echt geleerd om thermiek beter aan te voelen.

Mijn Astir had een nieuwe Flarm zoals die in Goetsenhoven. Vermits er geen andere loggers in de Astirs zaten besloot ik de flarm als logger te gebruiken. Aan de rechterkant is plaats voor een micro-SD-kaart, zodat je de flarm als logger kunt gebruiken. Ik kocht een SD-kaartje in de plaat-

selijke supermarkt en testte het even met de flarm zodat ik mijn vluchten met Mike-Lima op de Charron kon zetten. Ik kon het ook met mijn mobiele telefoon - uitgerust met een GPS- doen maar dan kreeg ik geen geldig IGC bestand voor de Charron.

We wachtten tot twee uur tot iedereen vertrokken was en dan was het tijd voor onze eerste solo's. Opnieuw liet ik het pionierwerk aan Koen door hem eerst te laten vertrekken. Ik blijf aandachtig de sleep volgen en kijk waar hij lostrekt. Ik ben nog steeds onzeker of ik op het juiste moment zal kunnen lostrekken.

Vermits ik in Goetsenhoven al veel vluchten met de Astir gevlogen heb is het niet zo moeilijk me aan te passen na twee dagen Duo Discus. In de sleep probeer ik de plaatsen te onthouden waar ik wat turbulentie of stijgen voel. Ik besluit me hoog genoeg te laten slepen zodat ik wat meer tijd heb om thermiek te zoeken moest dat niet onmiddellijk lukken. De sleper brengt me naar de gebruikelijke plaats aan noord-oostzijde van het vliegveld. Als we op 900 m besluit ik los te koppelen wanneer ik door het volgende 'stijgen' vlieg. Er zijn vele andere spiralerende vliegtuigen in de buurt, dat is altijd leuk om te zien. Ik voel het zachte schudden van mijn vliegtuig, maar ik aarzel nog een beetje, moet ik nu lostrekken of nog wat wachten? Dan hoor ik plots wat Engels over de radio. Wat later hoor ik het duidelijker: "Mike-Lima you can release here". Het is de sleeppiloot die lijkt te weten dat het mijn eerste solo is in Vinon en hij helpt me een beetje. Ik trek midden in de thermiekbels los die me al snel meeneemt tot 1500 m.

Vóór de vlucht had Antoine ons uitgelegd dat we lokaal van het vliegveld moeten blijven en dat we in de Astir moeten rekenen met finesse 1:10. De minimale

hoogte om in downwind te gaan was ook 500 m AMSL te houden. We konden dan ook niet verder dan 20 km vliegen van het vliegveld. Maximale hoogte boven Vinon is flight level 75 dus bijvoorbeeld 2280 m bij 1013 hPa druk. Achter Valensole kun je klimmen naar FL115 dwz. tot rond 3500 m. Helaas, Valensole ligt op 20 km afstand van Vinon. Als je goed naar de kaart kijkt zie je dat er ten zuiden van Valensole een smalle regio is waar je toch binnen de straal van 20 km kunt klimmen tot boven de 2280 m.

In mijn eerste solo-vlucht kon ik klimmen tot 2200 m. Erg leuk want dat is al een stuk hoger dan ik ooit heb gevlogen. Ik geniet van het vliegen in Vinon en vlieg wat rond tussen Greoux, Vinon, Valensole en Manosque. Ik vind overall wel sterke thermiek en ik hoef niet te veel onder de 1700 m te gaan tijdens mijn hele vlucht.

Iets dat nog anders is in Vinon dan in Goetsenhoven is dat je regelmatig contact houdt met de 'starter'. Elk half uur (voor beginners) word je gevraagd uw positie en hoogte door te geven. Als uw radio niet meer werkt word je geacht om terug te keren en onmiddellijk te landen. Ik vroeg me van tevoren wel af of ik zou verstaan wanneer ze mij zouden oproepen. Maar na ongeveer 20 min vlucht hoor ik luid en duidelijk de stem van Régis (chef van Vinon) die Kilo-November (Mattijs) oproept. Daarna werd de Tango-Lima opgeroepen met Koen. Dan nog duidelijker: "Mike-Lima where are you flying?" met een mooi Frans accent. Ik had geen probleem om mijn positie door te geven en vermits we steeds in dezelfde volgorde werden opgeroepen had ik tijd genoeg om mijn positie en hoogte te checken terwijl Mattijs en Koen hun positie doorgaven. Ik had van tevoren wel goed de kaart bestudeerd om de moeilijke namen van dorpen in de buurt

van Vinon - zoals Greoux-les-Bains - goed te kunnen uitspreken. Deze vlucht vloog ik heen en weer in onze 20 km cirkel rond Vinon, maar telkens ik werd opgeroepen door Régis gaf ik Greoux door als positie. Johan en de anderen hoorden me ook telkens Greoux als positie doorgeven. Ze maakten er grapjes over dat ik de hele tijd boven Greoux bleef vliegen (ook al was ik daar niet te zien!) Dus, de volgende dagen heb ik geprobeerd mijn positie door te geven als bv. "2 km ten noorden van Greoux".

Donderdag 8/7 tot Maandag 12/7

De volgende vier dagen vlogen we nog met de Astirs en deden we veel ervaring op lokaal van Vinon. Ik vlieg graag met de Astir en vind de trim ook heel makkelijk in gebruik omdat je die zonder verschillende 'standen' kan instellen. Ik kon veel oefenen om thermiek te vinden en goed te centreren in de pompen, omdat je in Vinon meestal lange vluchten kan maken. Je kon ook steeds vrij hoog blijven zodat het heel relaxed vliegen was. De meeste van de ongeveer 50 piloten die er dagelijks vertrokken gingen ook meestal direct richting de bergen zodat het in het luchtruim boven Vinon niet zo druk was. Als er veel zwevers in de buurt zijn laat je je leiden door de andere zwevers om thermiek te vinden. In mijn tweede solo-vlucht kon ik al veel beter thermiek herkennen tijdens de sleep. Ik voelde al een sterk stijgen (zoals gewoonlijk) boven de heuvels in de buurt van het vliegveld, en bijna op 800 m besloot ik los te trekken in de volgende pomp. Boven de heuveltop heb ik de pomp te pakken en trek ik los. Ik maak een steile bocht naar links maar vind alleen dalen ... ik vlieg wat verder en vind enkel nog sterker dalen ... Ik keer terug richting vliegveld en vind enkel -3, -4 m/s dalen. Ik begin aan mezelf te twijfelen en



De 2 Astirs in piste, Koen doet zijn check om te vertrekken

heb er nu al spijt van dat ik niet hoger gegaan ben in de sleep. Ik begrijp niet waarom ik geen thermiek vind op de plaatsen waar ik die gewoonlijk wel vond in de namiddag. Uiteindelijk zit ik al op 600 m en ben ik op 3 km van de plaats waar ik mijn circuit moet beginnen. Ik begin al te denken aan een straight in wanneer ik plots, aan de voorkant van de heuvel, de sterkste thermiek vind die ik dit jaar in Vinon heb ervaren. Ik centreer, en in enkele minuten zit ik op 1800 m. Ik be- loof mezelf nooit meer los te trekken onder 900 m!

Op de derde dag met Astir is het was overcast en geraak ik nergens hoger dan 1600. Na iets minder dan 3 uur vlucht land ik en besluit morgen een dagje vrij te nemen. Na vijf intense vliegda- gen – contant vliegen en nieuwe dingen leren – is het tijd om wat te ontspannen. Te lang in de lucht zitten kan leiden tot onvoorzich- tigheid of routine.

Koen besluit van nog een dag meer te vliegen alvorens een rust- dag te nemen, maar blijkbaar maakte ik de juiste keuze want zaterdag 10/7 is een van de slechtste vliegda- gen van ons ver- blijf. Ondanks de zon blijft het toch sterk bewolkt en Koen kan niet hoger klimmen dan 1400 m.

Op zondag 11/7 ben ik goed uit- gerust en dus weer 'ready to fly'. Ik denk dat ik ook wel zal aan- kunnen om wat verder te vliegen dan 'lokaal Vinon' dus noteer ik op mijn briefje voor die dag dat ik het T1-gebied wat beter wil verkennen (tot Puimoisson en St. Auban). Als alternatief vraag ik of het mogelijk is om Pégase te vliegen en als dat niet lukt weer gewoon Astir.

Op de briefing krijgen we allebei weer een Astir toegewezen. Ach- teraf bekeken hadden Régis en Antoine wel gelijk. We hadden dan wel bijna 10 uur op Astir, maar slechts in 3 vluchten dus we kunnen best nog wat oefening gebruiken alvorens op een nieuw toestel te vliegen. Deze keer is het weer zeer goed en ik vlieg richting Valensole terwijl ik heel goed de kaart bestudeer. Ik vlieg in de smalle strook op 20 km van Vinon waar ik kan klimmen tot FL 115. Mijn enige limiet is de wolkenbasis, dus ik kan stijgen tot 2600 m, mijn nieuwe hoogte- record. Wanneer ik de logger uit- lees merk ik dat ik een hoogte- winst van 1802 m heb gevlogen!

De dag erop vraag ik opnieuw instructeur in T1 of Pégase maar het wordt weer de Astir. Ik maak een lange vlucht (4u15) en doe veel ervaring op.

Dinsdag 13/7

Uiteindelijk kunnen we op dins- dag weer vliegen met instructeur, elk in een Duo Discus. Mijn in- structeur is Florian Wnuck van Marseille die ik nog niet eerder ontmoette. Hij spreekt uitstekend Engels en legt alles klaar en dui- delijk uit. Het plan is om het T1- gebied goed te verkennen zodat ik later solo kan vliegen naar de vliegvelden van Puimoisson en St. Auban.

We vliegen over het plateau van Valensole en Florian toont me alle plaatsjes waar je meestal wel thermiek kan vinden. Hij herin- nert me ook aan de hoogtes die je moet hebben over te gaan van lokaal Vinon naar lokaal Pui- moisson. Het vliegveld van Pui- moisson ligt veel hoger (769 m AMSL) dan Vinon, dus je moet er al dicht bij zijn als je onvol- doende hoogte hebt. Je moet er immers je circuit al beginnen op 1000 m. We vliegen verder naar de Serre de Montdenier, vliegen langs de plekjes waar meestal wel thermiek te vinden is, en zo ver- der noordwaarts waar ik de Mtg- ne de Beynes en de Cousson leer kennen. Al het vliegen doe ik zelf. Bij de Cousson, als je hoog genoeg bent, ben je lokaal van Puimoisson en St. Auban. Een beetje verder naar het noorden is het dorpje Digne-les-Bains. Flori- an toont me het keerpunt dat je moet nemen als je ooit je 50 km wil doen in Vinon.

Dan volgen we de vallei van La Bléone in de richting van St. Au- ban. Aan de Vaumuse gaan we wat hellingzweven oefenen. Deze keer is het wat makkelijker dan vorige week maar toch is het hard werken om hoogte te winnen. Regelmatig komen we Johan en zijn Kilo-Alfa tegen in dezelfde thermiekbek. Uiteindelijk raken we op 2200 m in de buurt van Authon terwijl we beneden aan de heuvel startten op 1200 m.

Daarna vliegen we zuidwaarts en leer ik over te gaan van lokaal St. Auban naar lokaal Vinon. Ik maak een goede landing en Florian zegt dat ik klaar ben mijn vlieggebied uit te breiden naar lokaal Puimoisson en St. Auban.

Woensdag 14/7 - Donderdag 15/7

In de briefing van woensdag krijgen we eindelijk de Pégase Bravo -Victor toegewezen. De wind komt sterk uit het zuid-oosten en dus moeten we alle vliegers verhuizen naar RWY 16. Nadat alle 'bergvliegers' vertrokken zijn geeft Antoine ons de briefing voor de Pégase. Hij toont ons hoe gevoelig de stick en dat je moet opletten niet te fel te trekken en zeker niet overmatig te corrigeren tijdens de sleep. Ik vertrek als eerste en ik moet toegeven dat Antoine weer gelijk heeft: de Pégase is heel gevoelig op zijn hoogteroer. Na het loskoppelen vind ik niet direct goede thermiek tot ik andere zwevers opmerk in het midden van de vallei van de Durance. Ik ga samen met hen spiraleren en geraak al snel op 1700 m, terwijl ik ondertussen afdrijf tot boven Manosque. Er staat dus een sterke wind. Dit verklaart ook dat de thermiek die ik vond boven de vallei (waar anders geen thermiek te vinden is) niet ontstaat in de vallei maar

wel op de flanken van de vallei. Eerdere dagen was er veel minder wind waardoor ik reeds gewoon was thermiek te vinden recht boven bepaalde plaatsen.

Ook de Pégase was aangenaam om te vliegen, en het betere glijgetal geeft je wat meer ruimte om thermiek te zoeken. Het enige minpuntje was de trim van de Pégase die je niet zo fijn kan afstellen als in de Astir. Na een vlucht van twee uur keer ik terug zodat Koen kan vertrekken. Op donderdag spraken we af dat Koen eerst met de Pégase mocht vertrekken. Ik help hem en de andere zwevers in de lucht. Antoine en ik blijven alleen achter op de piste. Omdat er niemand met de Astirs vliegt staat de rode Mike-Lima nog in de hangar. Antoine stelt voor dat ik de Astir neem, dan hoef ik niet te wachten tot Koen terug is met de Pégase. Ik moest niet lang nadenken over dit voorstel, dus ik maakte de Astir klaar voor vertrek en duwde hem naar de piste.

Ik riep Koen op via de radio dat hij de rest van de dag met de Pégase kan rondvliegen. Aan zijn antwoord kon ik horen dat hij dit helemaal niet erg vond! Ik maak dus nog een routinevluchtje lokaal Vinon met mijn trouwe Mike-Lima.

Vrijdag 16/7

Op onze laatste vliegdag mogen we weer de Pégase delen, en deze keer is het weer aan mij om eerst te vertrekken. Ik heb bij mezelf beslist om deze laatste kans te benutten om verder te vliegen dan 'lokaal Vinon'. Met de Pégase mogen we finesse 1:20 rekenen en dankzij de oefenvlucht eerder deze week kan ik nu verder vliegen tot lokaal Puimoisson, zelfs St. Auban. Omdat we het vliegtuig moeten delen moet ik wel op tijd terug zijn (twee uur hebben we afgesproken) dus ik moet wat voortmaken als ik tot aan de bergen wil geraken.

Na de sleep brengt een eerste pomp me tot 1200 m maar al snel zit ik weer op 800 m en ben ik al een half uur verloren om ergens te geraken. Uiteindelijk vind ik toch beter stijgen in de buurt van het vliegveld en geraak ik op 1800 m. Ik besluit richting het oosten te vliegen, de wolken zijn er groot en dicht, maar dicht tegen de donkere onderkant zou ik makkelijk mijn hoogte moeten kunnen houden. Af en toe spiraleer ik even om op 1800 m te blijven, en ik vlieg verder over Valensole richting Puimoisson. Daar begin ik de vlinders in mijn buik te voelen: ik zie de bergen en ik ben niet meer lokaal van Vinon. Voor de eerste keer sinds m'n 50 km in mei was ik niet meer lokaal van m'n eigen vliegveld. Ik vlieg verder richting de bergen en na anderhalf uur vlucht zie ik de eerste rotsen van de Serre de Montdenier onder me. Het is prachtig, maar tegelijk ook een beetje beangstigend om voor de eerste keer solo over de bergen te vliegen. Gelukkig is er zo'n 500 m tussen de bergen en mijn vliegtuig. Ik merk op dat ik binnen een half uur weer in Vinon moet zijn dus ik maak rechtsomkeer.

Boven Puimoisson kan ik weer klimmen tot 1850 m en ik heb er vertrouwen in tijdig weer terug te



Kai in Pégase, F-CGBV

zijn. Ware het niet dat ik plots in sterk dalen terecht kom waarbij ik met alarmerende snelheid mijn hoogte (die ik zo nodig heb om binnen te geraken) begin te verliezen. De wolken zien er nochtans goed uit dus ik probeer de plaatsjes waar ik eerder stijgen vond, maar ik vind niets ...

Ondertussen ben ik boven Riez, halfweg tussen Puimoisson en Valensole op slechts 1600 m. Ik zal weldra moeten beslissen en een keuze maken: Vinon 25 km of Puimoisson 10 km. Kiezen voor Puimoisson zou betekenen dat ik er onmiddellijk zou moeten landen en een terugsleep vragen naar Vinon. Later hoorde ik dat Jan Waumans precies hetzelfde deed en dat ze hem voorstelden tot in de late namiddag te wachten omdat het weer zo moeilijk was.

Met finesse 1/20 zou ik Vinon nipt halen dus ik zet mijn weg verder. Op het moment dat ik op 1500 m zit boven Valensole vind ik uiteindelijk thermiek waarmee ik op 1900 m geraak. In 't mid-

den van mijn klim word ik opgeroepen om hoogt en positie door te geven. Waarschijnlijk was ik nog zo in de wolken dat ik niet goed mijn hoogte door gaf. Na een stilte kreeg ik opnieuw dit bericht met bezorgde stem : "Bravo-Victor, did you say 1100 m above Valensole?" waarop ik antwoordde : "Bravo-Victor, 1700 m above Valensole" (ik hoorde de opluchting aan de andere kant van de radio!). Ondertussen is het reeds 15 u en Koen wacht ongeduldig om zijn laatste vlucht met de Pégase te maken. (Hij was niet zo gelukkig te horen dat ik nog op 20 km van Vinon was ...)

Dus ik trek even mijn gordels aan, check de maximumsnelheid van de Pégase de duw de stick naar voor. Ik vlieg tegen 200 km/u terug naar Vinon en land er 10 minuutjes na de laatste pomp in Valensole.

Zaterdag 17/7

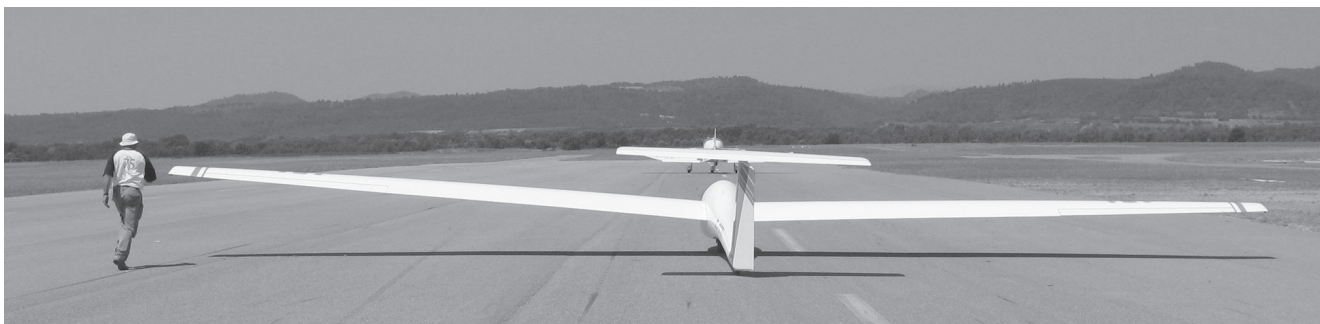
Tijdens onze terugreis naar België blikten we even terug op onze

twee weken in Vinon. Ik kan alleen maar zeggen dat alles perfect was. Dankzij het weer hebben we elke dag kunnen vliegen, de ene dag was de thermiek al wat beter dan de ander, maar dat hoort er nu eenmaal bij. We konden vliegen met goede instructeurs die ons veel leerden zowel lokaal Vinon als in de bergen. We konden zelf eerder solo gaan dan we verwacht hadden. We deden vele vliegreisen met Astir, zelfs met Pégase ... en tot aan de bergen!

Ze mogen ons volgend jaar zeker terug verwachten! Iemand zin om mee te gaan?!

De vluchten van Kai met Astir kun je terugvinden op de Charron. Het fotoalbum met de flighttracks, foto's en video's van onze reis kun je terugvinden op <http://kapsi.fi/arstila/Vinon-2010>.

Kai Arstila & Koen Pierlet



Take-off van Koen in de Astir, Jan Hendrickx is tiploper

Hout

Tijdens de storm van 14 juli is gebleken dat onze loodsen het risico lopen op schade van de omringende bomen of takken. Er zijn ook enkele takken gevallen op de omheining van onze buurman.

Om dit in de toekomst te vermijden zullen wij tijdens de wintermaanden heel wat hout snoeien of afzagen. De leden die hieraan meehelpen, met een eigen zaag, mogen dat hout meenemen.

De werkzaamheden gaan slechts beginnen wanneer de bladeren van de bomen gevallen zijn. Ik denk ergens midden november.

Kandidaat houthakkers mogen zich steeds tot mij wenden. Om de takken niet op de loodsen te laten vallen zullen wij hier moeten gebruikmaken van onze tractor.

Theo Stockmans

Eindelijk

Eindelijk mocht ik dan met mijn papa mee gaan zweefvliegen. Maar 'mocht', van papa ja, mama werkte nog altijd wat tegen. Al ongeveer een drietal jaar was ik aan het smeken, want ik vond het niet eerlijk dat papa dat deed en ik niet, dus ik wou absoluut ook! Ik wou niet zweefvliegen voor ik meegegaan was met een motorvliegtuig en dat gebeurde ook op donderdag 13 mei 2010 met de motorvlieger van Eddy waarvoor dank. Motorvliegen vond ik al zeer fijn en ik kon niet meer wachten om te gaan zweefvliegen. In normale omstandigheden was dat ook op diezelfde donderdag gebeurd maar omwille van de slechte weersomstandigheden kon dat spijtig genoeg niet doorgaan.

Op zaterdag 22 mei was het al een stuk beter weer en besloot ik om toch mee te gaan met mijn papa ondanks dat mijn mama het er niet voor had. Maar ja, blijven zeuren om dan toch altijd datzelfde antwoord 'nee' te horen te krijgen had toch geen zin. Toen op die dag om 13h06 vertrokken we en maakten een vlucht van 23 minu-

ten. Voor mij was dat al meer dan lang genoeg, niet dat ik ziek was maar ik voelde het toch wel een beetje. Waarschijnlijk heeft dat ook wel wat te maken met mijn vlugge reisziekte die ik in de auto krijg. De tweede vlucht dacht ik daar al niet meer zoveel aan en maakten we ook een vlucht van 54 minuten.

Zondag vlogen we ook wat ik natuurlijk zeer fijn vond. Later op de avond was degene die in de dag met de ASK-13 had gevlogen al weg. Minder fijn dus, want 'Julie' kon de ASK-13 helemaal alleen afwassen. Christiane hielp mij toch nog even met de vleugel heffen, dat kon ik niet alleen hoor. Zo een zweever vind ik toch iets te zwaar om als meisje van 12 alleen op te tillen. Maar uiteindelijk vond ik dit superfijne dagen!

Julie Vanhoyland



Julie en Johan Vanhoyland in de ASK13

Milieu

De opmerkingen die over ons nieuw fuelplatform werden gemaakt door de keuringsfirma ATK en de afgevaardigde van onze benzineleverancier Total, werden beging september verholpen.

Volgens Vlarem is er binnen twee jaar een nieuwe keuring gepland.

De werkzaamheden aangaande onze elektriciteit zullen ergens in december plaatsvinden onder leiding van Johan Boon..

Ik doe hier een oproep onder de clubleden die hierbij kunnen helpen. Maar deze personen moeten iets meer kunnen dan een nieuw stopcontact installeren. Zij moeten goed op de hoogte zijn van zekeringskasten en tevens een elektrisch plan kunnen lezen.

Voel je je geroepen, laat het mij dan weten.

Theo Stockmans

Sportcommissie van 23/06/2010

1000 hoogtewinst

Kai Arstila
Geert Bollens

5 uren duurvlicht

Ruben Michaux
Koen Pierlet
SophieVandewalle

50 km afstandsvlucht

Kai Artsila

Bekomt het zilveren kenteken

Kai Arstila

Theorie hulpinstructeur

Yven Mauroo

Theo Stockmans

Brevetten

naam	<i>D brevet</i>			<i>E brevet</i>	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Arstila Kai	x	x	x		
Beersaerts Guy	x	x	x		
Biesmans Koen	x	x	x		
Bollens Geert	x	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
Michaux Ruben	x*	x			
Moens Herman	x	x	x		
Morsink Lesley	x	x			
Nuyts Jörgen	x	x	x		
Pashuyzen Luc		x			
Pierlet Koen		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		
Vandebeeck Jelle	x	x	x		x
Vandebeeck Luc	x	x	x	x	x
Vanderseypen Chris	x	x			
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhooyland Johan	x	x	x		x*
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Verhoeven Jelle		x			
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy	x*	x*			

*: onder voorbehoud van homologatie

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

Buitenlandingen 2010

Echte buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel	Imm.	Afstand(km)
10/04	Bart Huygen	Sint Lambrechts Herk	Astir	OO-ZMW	29
15/05	Luc Vandebeeck	Sint Lambrechts Herk	Silent 2	E 91	29
01/07	Yves Ruymen	Zazriva	ASW 19	OO-YDV	69***
05/07	Yves Ruymen	Dolne Vestenice	ASW 19	OO-YDV	17***
08/07	Yves Ruymen	Nizne Kamence	ASW 19	OO-YDV	39***
13/07	Yves Ruymen	Podkonice	ASW 19	OO-YDV	50***
05/09	Jelle Vandebeeck	Wuustwezel	Discus 2b	OO-YMR	20**

Buitenlandingen op een vliegveld

02/04	Theo Stockmans	Saint Crépin (Fr)	Ventus 2ex	OO-YTS	125,4*
17/04	Jelle Vandebeeck	Sint-Truiden	ASW 19	OO-YDV	16,5
15/05	Theo Stockmans	Sint-Truiden	Ventus 2ex	OO-YTS	16,5
24/05	Sebastien Mathieu	Maillen	LS3	D-1945	45,4
24/05	Andre Ruymen	Sovet	Mini Nimbus	OO-ZMS	56
24/05	Yves & Marc Ruymen	Dahlemer Binz (D)	Nimbus 4 DM	D-KRME	119
24/05	Koen Biesmans	Zutendaal	KA 6 Br	OO-ZYE	50
04/07	Yves Ruymen	Tomcany	ASW 19	OO-YDV	42***
08/07	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (Fr)	Discus	D-9870	40*
11/07	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (Fr)	Discus	D-9870	40*
14/07	Johan Vanhoyland	Saint-Auban (Fr)	Discus	D-9870	40*
16/07	Yves Ruymen	Tomcany	ASW 19	OO-YDV	42***

* vanuit Vinon (Fr)

** vanuit Woensdrecht (NI)

*** vanuit Prievidza (Slovakije)

Diamanten leden

Naam	Doelvlucht 300 km	Afstandsvlucht 500 km	Hoogte winst 5000m
COOMANS Rudi	X		
DE REYS Eddy	X		
HUYGEN Bart	X		
MATHIEU Sébastien	X	X	
MAUROO Yven	X		
RUYMEN Andre	X		
RUYMEN Marc	X	X	X
RUYMEN Yves	X	X	
STOCKMANS Theo	X	X	X
VANDEBEECK Luc	X		
VANDEWALLE Eric	X		
VANHOYLAND Johan	X		
VANOSMAEL Piet	X		

Theoretische lessen zweefvliegen

Theoretische lessen

Zoals ieder jaar, organiseren wij ook dit jaar een theoretische cursus zweefvliegen. Onderwerpen zoals: meteo, navigatie, besturing, Humans Factors, enz komen aan bod.

Deze lessen gaan door op zondagvoormiddag, van 1000 tot 1300 uur, in ons clublokaal. Deze gaan door op volgende data: 24 + 31 oktober, 07 + 14 + 21 + 28 november, 19 december, 09 + 16 + 23 + 30 januari, 06 februari.

De kostprijs is 65,-€, voor clubleden is hij gratis, behalve het cursusboek. Clubleden kunnen, als opfrissing, ook specifieke lessen volgen. Wat ten eerste aan te raden is.

Examen

De datum van het examen staat nog niet helemaal vast. Zij die bij een geslaagd examen dit willen laten homologeren, moeten op de dag van het examen, in het bezit zijn van een geldige oefenvergunning. Zij krijgen dan ook, als

bewijs, onmiddellijk een attest van een instructeur. Dit laatste hebben wij in de schoot van onze sectie beslist omdat de vorige jaren het telkenmale een verwarde toestand was omde examens te laten homologeren.

De andere "leerlingen" mogen uiteraard ook deelnemen aan het examen. Maar dit wordt dan beschouwd als een proefexamen.

Theo Stockmans

Prestaties

Gingen solo

Maarten Coudenijns op 01/08/10

Peter Knockaert op 22/08/10

Werd gelost als sleeppiloot

Peter Knockaert

Behaalde zijn zweefvliegvergunning

Jérémy Wouters

Behaalden volgende proeven (*)

1000m hoogtewinst

Ruben Michaux

300 Km afstandsvlucht

Johan Vanhoyland

300 Km doelvlucht

Johan Vanhoyland

Opmerkingen

(*) al deze proeven moeten nog gehomologeerd worden door de sportcommissie van de KBAC (Koninklijke Belgische Aeroclub) en dit binnen de 12 (twaalf) maanden. Anders vervalt de proef en dit zou spijtig zijn. Deze commissie vergadert vier X jaar.

Sommige dossiers werden reeds ingediend. Deze dossiers worden opgemaakt en ondertekend door een sportcommissaris (≠ instructeur).

De verslagen van deze commissie vind je in het Ligablad of-
tewel een samenvatting in onze Cumulus. Als je dossier werd ingediend en je naam komt niet voorin het PV, verwittig mij dan onmiddellijk.

Theo Stockmans

Ons vliegveld

Sedert onze laatste Cumulus is er weinig gebeurd of gehoord.

Het dossier ben ik nog niet gaan afgeven bij het BLOSO. Ik wacht nog steeds op een onderhoud bij de stad Tienen. Volgens de schepen van Sport, Patrick Grootjans, zal dit nog in de maand september gebeuren.

Op 12 september, tijdens de Open Monumentendag, zijn er enkele politiciers langs geweest. Ik heb het uitvoerig over de toekomst van ons vliegveld gehad. Iedereen was het erover eens dat er naar een oplossing gezocht moest worden. Een vergadering met de twee sportclubs (wij en de wielrenners), de stad, de provincie en het Vlaamse gewest zou een goede formule zijn. En onze bezoekers konden zich daar in terugvinden. Het zou een soort brainstorming worden van wat is haalbaar, wat kan en wat kan niet. Afwachten wat het wordt.

Ik ben ook te weten gekomen dat Tienen nog altijd in de running is voor een wielerpiste. Dit zou heel goed passen bij de opleiding van de jonge wielrenners. En tevens is het een stap naar de inkleuring van ons vliegveld als dagrecreatie.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

TST14 + JH57 + JH 56 = Goeie vlucht

Zij die denken dat de bovenstaande titel een geheimcode van de één of andere spion is, heeft het knal mis. De TST14 is het toestel van Jan Hendrickx (57 jaar) die samen met Johan Hoebanx (56 jaar) een heel toffe vlucht naar het zuiden maakten.

Het was een hete dag en de atmosfeer was gestabiliseerd, geen wolkje aan de lucht. Het zou wel eens een zogeheten platte zweefvliegtag kunnen worden. Het zag er ook al niet meteen een overlandweerdag uit. Op de briefing klonk het al wat positiever, de meteo berichtte over thermiek en vorming van cumuli in het zuiden van het land. Met Jan Hendrickx had ik die dag afgesproken om nog eens een vlucht met de TST14 te maken. De hitte nam gestaag toe en monteren zo rond de klok van elfen was al een hele karwei, nu ja we hadden tijd. Hoedje niet vergeten, drank en suiker mee aan boord en dan maar hopen op wat kunnen boven blijven. Runway 06 was in gebruik, ver diende we dus niet te lopen. Al heel vlug zagen we dat de al opgesleepte toestellen niet veel moeite hadden om aan te pikken, pure blauwe thermiek maar van goeie kwaliteit. Theo had de couloir naar het zuiden al genomen en meldde dat hij zag hoe de eerste cumuli zich boven de maas ontwikkelde. Installeer je maar zei Jan, wat ik gehoorzaam als ik steeds ben, dan ook meteen deed. Nu, het was zeker niet mijn eerste vlucht met de TST14 maar toen Jan zo een vijftal minuten voor hijzelf instapte mij de sluitkap aanreikte en vroeg deze keurig dicht te doen dacht ik even dat er een complot tegen mij gevoerd werd. Ik had al verschillende malen gesproken over het feit dat ik eigenlijk diende te vermageren en dat mij dat toch zo moeilijk lukte. Maar me daarom in een broeikas van vijfenveertig graden stoppen was net iets van het goede teveel. Gelukkig wachtte Jan ook niet te lang om plaats te nemen. Alles nog eens netjes checken, motor starten en jawel, bij vijfendertig graden, even laten warmlopen. Piet, onze gepatenteerde sleeppiloot was nu even gedegradeerd tot tiploper. Het toestel mee oplijnen en dan full-trottle op weg naar het rijk der zwevers, de thermiekbellen. Al heel vlug voelde we dat er pompen zaten. Om

zo weinig mogelijk geluidshinder te veroorzaken draaide Jan weg van de bebouwde sectoren. Boven Tienen zag ik een paar zwevers spiraleren maar ook de velden ten oosten van Tienen en richting zuiden boden duidelijk stijgende warme lucht aan.

Op goed vijfhonderd meter verminderde Jan gas, legde de motor stil en begonnen we aan onze vrije vlucht. Afspraken over waar de vlucht naartoe ging hadden we niet gemaakt. Toen de motor volledig was ingeklapt vonden we al heel vlug een +2 tot +2.5m/s met pieken tot +3. Het duurde niet lang of we haalde de 1000 meter. Wat gaan we doen zei Jan? Oh antwoordde ik, als jij naar rechts draait duw ik de knuppel wel naar links en wie het sterkst is wint. Zullen we dan maar naar het zuiden vertrekken zei Jan, rustig als altijd. Gezien voor mij de enige optie was om hem te volgen, stemde ik na rijp beraad met mezelf met zijn voorstel in. De thermiek zat goed, zelfs in rechte lijn en aan een behoorlijke snelheid klom de TST14 nog vlot en bracht ons op die manier al heel vlug tot Eghezee. Maar ja, het gat van Eghezee, berucht, vervloekt en wat nog meer, je moet er door.

Bovendien was het horizontaal zicht niet zo derderend en zagen we de wolkjes aan de maas nog niet opduiken. Zou Theo ze allemaal opgesoupeerd hebben? Foei Johan, zo over je voorzitter denken. Reden tot paniek diende we echter ook niet te hebben want de hoogtemeter gaf nog bijna 900 meter aan. Nu wist ik niet onmiddellijk hoe hoog Eghezee ongeveer licht tegenover Goetsenhoven maar het ULM-vliegveld van Lierneue, toch vlakbij, is juist 100 meter hoger gelegen dan EBTN. Ik durf er voor wedden dat onze voorzitter, Theo dus, dat niet zal tegenspreken.

Gezien ik af en toe ook nog wel eens een goed idee heb zei ik tegen Jan dat het dorp Eghezee mogelijk wel een bron van thermiek zou kunnen zijn. Zonder tegenspraak stuurde JH (57) het toestel in die richting en al was het niet de gemakkelijkste pomp van de dag, we gingen omhoog. Ondertussen hadden we de maascumuli ook al in de gaten en zag het leven er plotseling weer wat mooier uit. We

haalden vlot 1200 meter en vlogen onze vriendjes, de schapenwolkjes tegemoet. Eerst ging het nog over lammetjes-wolkjes, maar hoe dichter we bij de befaamde "Carrières" kwamen, hoe groter de lammetjes werden en uitgroeide tot volwaardige schapen. Want éénmaal over de maas werd het behoorlijk bokkig, maar tegelijk stegen we gezwind met 3 meter geïntegreerd. Tussen Courrière en Dinant duwde de thermiek ons in een mum van tijd naar ruim 1700 meter. Ondertussen wist ik ook al dat het de bedoeling was om over Dinant naar Sint-Hubert te vliegen en van daaruit terug te keren naar EBTN. Op een bepaald ogenblik zag ik boven en onder ons een deltavlieger rondjes maken. De bovenste was constant en goed zichtbaar maar de onderste draaide zeer korte bochtjes en verdween geregeld uit mijn opserverend oog. Bovendien hebben die dingen geen flarem wat ook mag gezegd worden van een groot deel van de Waalse zwevers. Nu ja, een flarem is een toegevoegde waarde aan het visueel waarnemen en als je dan met twee aan boord bent heb je dubbel zoveel ogen, dus zou het dom zijn om ze niet te gebruiken.

Het was me ook opgevallen dat Jan die dag alleen maar links spiraleerde. Eerst dacht ik nog dat het met de vorige verkiezingen te maken had, in Wallonië was men politiek nogal links georiënteerd, maar uiteraard kon dit de reden niet zijn. De reden was eenvoudig, JH(57) vertrok wat later naar Vinon, JH (56) was ook graag mee geweest maar kon wegens geld...of beter wegens tijdsgebrek niet mee. En de Vinon-vaarders weten het, lokaal dien je daar links te draaien en dus was Hendrickx gewoon wat aan het oefenen.

Ondertussen had ik de besturing van de TST14 mogen overnemen en stevende ik op een gitzwarte wolk af, die zou ons naar het plafond van de dag loodsen. Jan hield alles goed in de gaten en navigeerde mij naar het centrum van de pomp. De variometer sloeg op zijn maximum en ik duwde, eveneens links, het toestel in de pomp. Inderdaad, zo hadden we er vandaag nog geen tegengekomen en fier constateerde ik een +4 op de integratiemeter, de hoogtemeter

klokke af op 2124meter. Nu moet je weten dat zo een TST14 zich niet zo maar laat doen. Gezien het een ULM is, is hij uiteraard in gewicht beperkt en geloof me, hem in een sterke pomp houden is niet zo evident. De kracht van de thermiek probeert je constant weg te duwen en dus vraagt dit toestel bij sterke pompen enig bijsturingswerk. Eigenlijk moet je het ding constant corrigeren maar geloof het of niet, ik heb het zo wel graag. Wat niet uitsluit dat ik de stabiliteit van een SF ook zeer kan waarderen.

Op een gegeven ogenblik meldde Jan me dat de GPS even buiten dienst was, maar gezien ik graag weet waar ik vertoef en je eigenlijk nooit mag navigeren zonder kaarten, lokaliseerde ik ons in de omgeving van BERTRIX en even verder ontwaarde we de tarmac-piste van Sint-Hubert. Uitkijken bleef de boodschap. Eentje links, eentje boven, eentje onder ons en allemaal zonder flarem, geen nood, we hadden onze vier ogen en pompen hoefde je niet te zoeken, ze bleken als het ware in de aanbidding te staan. Even een toertje boven Sint-Hubert en dan terug naar huis. Ik nam de besturing terug over en richtte het toestel naar het noorden. Onderweg pikte ik nog een +2tje mee, stuurde nog even op naar Courrière en gaf dan de commando's weer door aan de boordcommandant. Op vraag van Jan keek ik nog even op de kaart om na te gaan waar we moesten zakken om niet in overtreding te zijn, we zaten trouwens nog steeds boven de 1700 meter. Jan liet de TST rustig zakken, al was dat niet altijd even eenvoudig, regelmatig duwde een pomp ons weer omhoog. Plots merkte ik onder de linkervleugel een andere zwever op. Jan vroeg ik, heeft die gozer een flarm. Ja ja zei JH(57), ik heb hem zien komen. Het toestel was weliswaar op een veilige afstand van ons maar veel dichterbij hadden we ze vandaag nog niet gezien. Natuurlijk heeft die gozer een flarem zei ik tegen Jan, het is Theo. De TS op zijn staart, of tenminste op de staart van de zwever logen er niet om. Net voor de kruising van de E311 en de Nationale weg – Namen/Luxemburg zwenkte Theo links weg, pal naar het zuiden, waarschijnlijk nog een pomp in Sedan vergeten en dus moest hij even terugkeren. We hebben Theo die dag

nog teruggezien maar toen was de afterflight al lang begonnen.

Voorbij de maas, richting Tienen bleken de pompen al heel wat minder, de schaapjes waren al gaan slapen De colibri gaf aan dat we 700 meter in Tienen over zouden hebben maar wat reserve kan nooit kwaad. Weer bracht Eghezee soelaas. Het belletje bracht ons naar een ruime 1200 meter en vandaar met de vingers in de neus, maar met de vier ogen open, richting suikerklontjesstad. Het horizontaal zicht was een stuk verbeterd en we hadden de thuishaven al vlug in zicht. De besturing lag geheel in mijn handen en met een flight speed van om en bij de 120 km/u en een lichte rugwind duurde het niet lang of we presenteerde ons op een hoogte van 750 meter boven het vliegveld. Netjes even de signalsquare bekijken, nog altijd runway 06 in gebruik en dan de remkleppen open want ons flesjes water waren leeg, de suikertjes verorberd en zeer belangrijk, het zweefvlieggevoel volstaan.

Nu zullen jullie zeggen, prachtige vlucht voorbij, nu beginnen nagenieten maar dat was even zonder het pistepersoneel gerekend. We waren uitgebold tot op het einde van de 06, we zaten dus ter hoogte van de 24. Uitstappen, sanitaire behoeften gedaan (alleen maar de kleine) en dan maar wachten op wat hulp. Om de ene of andere reden bleken er geen chauffeurs voor de pistewagens beschikbaar en daar stonden JH(56) en JH ((57). Dan maar even duwen zei (57), ze zullen wel komen. De temperatuur moet nog ruim boven de 25 graden gelegen hebben en hiërarchisch gehoorzaamde ik, 57 staat hoger dan 56. Uitkijkend naar wat hulp pufften we beiden tot aan de intersectie, crossing de runway (te voet), nog even rondkijken naar een pistewagen of wat hulp, een voorhoofd met zweeddruppels die niet geruisloos open spatten op de vleugels. Metertje per metertje richting clubhuis. Zo een dubbelzit-ULM mag dan wel een maximum gewicht van ongeveer 450kg hebben, op dat ogenblik dacht ik dat we een A380 van het welbekende merk Airbus aan het verder duwen waren. JH (57) keek me even aan en plotseling voelde ik me JH (103). Ter hoogte van de

taxiway aan runway 35 hielden we even halt, we zijn er bijna zei 57, geen probleem pruttelde ik nog even, samen uit, samen thuis.

Jan ontkromde zijn rug, nam eens diep adem, ik niet want die had ik niet meer, en weg waren wij. Waarschijnlijk had één of ander overlevingsinstinct alles van me overgenomen. Verstand op nul zetten is niet echt een probleem voor mij maar zelfs dat lukte me haast niet meer, grandioos in het rood zat ik, en JH (57), hij stapte voort. Nog 150 meter echode het in mijn holle schedel. Oef dacht ik, want 160 waren er 10 teveel geweest. De ietwat verhoogde boord tussen de taxiway en het grasplein, onze eindbestemming, leek wel een berg van eerste categorie. En dan maar zeggen dat met een zwever in de bergen vertoeven zo plezant is, moordend vrienden, moordend en niets meer is het, zeker op je 103ste en te voet. Waarschijnlijk zal het een Fata-Morgana geweest zijn, maar toen we op onze eindbestemming waren aangekomen, flitste er een pistewagen voorbij mijn nog beperkt gezichtsveld, goudkleurig met een blonde schone achter het stuur, richting weet ik veel.

JH (57) hapte even naar adem, stelde voor om eerst wat te gaan drinken alvorens te demonteren, terwijl JH (103) eerder dacht om ter plaatse bevochtigd te worden met een baxter van een liter of zes.

Maar vrienden, dit was mijn eerste overlandvlucht naar het zuiden, mij aangeboden door Jan Hendrickx, een toffe en rustige piloot, een prachtige dag, meevliegen, zelf vliegen, navigeren en al bij al een beetje afzien, ook dat hoort bij de charmes van onze sport.

Dank je Jan, ik heb enorm genoten.

Johan HOEBANX

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

Kai Arstila,
Mattijs Cuppens,
Johan Hoebanx,
Koen Pierlet,
Theo Stockmans,
Johan Vanderstegen,
Johan Vanhoyland,
Julie Vanhoyland

Foto's

Theo Stockmans
Kai Arstila
Koen Pierlet
Mattijs Cuppens

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



**Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 16 Nummer 3
Van juli tot september 2010**

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden