



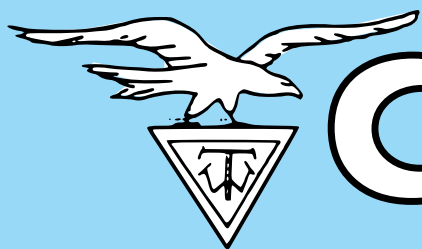
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 26 nummer 3
Van juli tot september 2020



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 26 nummer 3
Van juli tot september 2020
Nummer 98

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Solo's

Ondanks het korte zweefvliegseizoen maakten toch 3 van onze clubleden hun eerste solovluchten...



Wout na zijn eerste solovlucht tijdens het zweefvliegekamp



Dimitri maakt zich klaar voor zijn eerste solo, en wordt nadien uitgebreid gedoopt, zoals dat hoort...



Staf klaar voor zijn eerste solo, aangemoedigd door dochter Sarah.

In dit nummer

In dit nummer.....	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender.....	2
Vliegveld	3
Milieu	3
Prestaties	3
Herinneringen aan Fien.....	4
Yves.....	6
Buitenlandingen 2020.....	7
750km FAI diploma	8
Bergvliegen in Barcelonette .	10
1000m hoogtewinst.....	12
Eerste 500 km.....	12
Zweefvliegen in India	14
Artikels voor Cumulus.....	16
Colofon	16

Foto cover

Fien De Bleser en Yves Ruymen

Woordje van de redactie

Wij dachten dat onze club er gevrijwaard van ging blijven, maar niet dus. Op 8 augustus zijn twee van onze leden, Yves en Fien, bij een zweefvliegtuigongeval om het leven gekomen, ongeveer 600m te westen van ons vliegveld. Het was voor ons allemaal hard om dit te moeten aanhoren. Maar het was de realiteit.

Een ongeval gebeurt steeds als gevolg van een samenloop van omstandigheden. Een gespecialiseerd onderzoeksteam gaat deze trachten te ontrafelen.

Mijn dank gaat vooral naar zij die getracht hebben om die hectische dag in goede banen te leiden.

Veiligheid is een woord dat in de vliegwereld hoog staat aangeschreven. Van de beginnende leerling over de instructeurs tot het bestuur. Niet alleen de veiligheid in de lucht, maar ook op gans het vliegveld. Incidenten kunnen ook gebeuren op de grond. En het is toch zo snel gebeurd. Iedereen en niemand zal dan wel in de fout zijn gegaan.

Wij leden zijn ook verantwoordelijk voor onze bezoekers. Zie je toch een onbekende naar de parking voor de militaire loods gaan, of in een van onze hangars, ga er naar toe en spreek hem of haar op een vriendelijke toon aan. En wijs hen op het eventuele gevaar. Willen zij een vliegtuig van nabij zien, ga met hen mee. Daarna breng je ze terug naar de omgeving van het clublokaal.

Over het weder (na de lockdown, midden mei) hoeven wij zeker niet te klagen. Ons vliegkamp, met twee weken in Goetsenhoven en 15 leerlingen, werd weeral een succes. Met als kers op de taart, ging Wout solo.

Sébastien is er ook in geslaagd om de eerste FAI 750 Km vanuit Goetsenhoven te vliegen.

20 jaar geleden was zulk een prestatie iets om van te dromen.

Maar de wintermaanden zijn in aantocht. En je hoort mij al afkomen, het onderhoud aan onze toestellen. Dit is niet alleen iets voor onze "specialisten", maar voor iedereen. Iedereen kan wel een toestel kuisen, of links of rechts wel iets bijverven. En het is toch ook plezierig om in de kille winterweekends in onze verwarmde werkhuizen aan de zweefstoestellen te werken. Met tussendoor een paar straffe verhalen over het afgelopen vliegjaar.

Maar ons lierseizoen komt er ook aan. Kom eens een paar starts maken. Het bevordert alleen maar je vliegveiligheid en ook deze van je mede leden.

Tot binnenkort, ergens.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **zaterdag 31 oktober**
t.e.m. maandag 2 november

vliegen

📅 **woensdag 11 november**

gewone vliegday

📅 **vrijdag 25 december**
2020 t.e.m. zondag 3 januari 2021

vliegen

Er zal dit jaar geen introductie-cursus zweefvliegen gegeven worden maar wel een uitgebreide cursus.

Reden: er zijn verschillende leden die bijna in de voorwaarden zijn om hun theoretisch examen af te leggen in Brussel bij DGLV. En deze lessenreeks is dan volgens de EASA (Europa) verplicht te volgen. Meer info later.

Theo Stockmans

Artikels voor volgende Cumulus: 1 december 2020

Vliegveld

Op 1 september kreeg ons vliegveld haar vijfjaarlijkse inspectie van DGLV. De maanden die daaraan vooraf gingen, moesten o.a. de RWY's een nieuwe verflaag krijgen, het vliegveldhandboek geüpdatet worden en de veiligheidsplannen bijgewerkt. Maar alles werd in goede banen geleid door Piet. Op een paar details na, was alles in orde. Wij kunnen gewoon blijven verder vliegen.

De schietstand werd na 15 augustus officieel in gebruik genomen. Wegens de coronamaatregelen, kon de geplande, plechtige inhuldiging niet doorgaan. Misschien komt die later wel.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Milieu

Het volgend overlegplatform zal doorgaan op maandag 12 oktober 2020. Wegens de coronamaatregelen zal dit overleg plaatsvinden in de "Kleine Theaterzaal" van De Kruisboog.

Het relaas ervan zullen jullie in de volgende Cumulus kunnen lezen. Ondertussen werd de jaarlijkse controle van onze brandblussers uitgevoerd door BGS. De tweejaarlijkse inspectie van ons tankplatform door ATK werd eveneens met goed gevolg uitgevoerd.

En volgend jaar is er de vijfjaarlijkse inspectie van onze elektriciteit door ATK.

Al deze controles maken ook deel uit van onze milieuvergunning. Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Jaarlijkse keuring van de brandblussers

Prestaties

Gingen solo

Wout Heytens
op 15 juli

Dmitrijs Morozovs
op 29 augustus

Staf Van Pelt
op 20 september

Behaalde de bevoegdheid "vliegen met passagiers"

Sam Cuyvers

Is geslaagd in het praktisch examen voor instructeur zweefvliegen

Ruben Michaux

Onderstaande leden hebben de volgende FAI sportbrevetten gevolgen

1000m hoogtewinst

Jan Bruyninckx Jd

50km afstandsvlucht

Sam Cuyvers

Zilveren brevet

Sam Cuyvers

300km afstandsvlucht E brevet

Glenn Hostens
Ruben Michaux

Diamanten doelvlucht 300 km

Glenn Hostens

750 km afstandsvlucht

Sébastien Mathieu

Theo Stockmans

PS

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

Herinneringen aan Fien

Het was in februari 2019 dat Fien me contacteerde of ze kon deelnemen aan het zweefvliegkamp. Ze wilde dit graag al weten om ook haar vakantiejob te kunnen plannen.



Wie Fien was wist ik toen nog niet, maar het is altijd leuk als er bij de kampdeelnemers meisjes inschrijven. Een paar maanden later was het zover ... de eerste dag van het zweefvliegkamp 2019. En natuurlijk de onder-tussen legendarische 'kennismakingsspelletjes': de zweefvlieggampbingo, ritme klaar ... De eerste kennismaking met Fien: "Hallo, ik ben Fien, ben jij vlieg-instructeur?". Wie toen het kamp meedeed zal het zich nog herinneren. Hoe ze spontaan op iedereen toe stapte om kennis te maken.

Gedurende het kamp leerden we Fien allemaal beter kennen, altijd guitig en vrolijk, heel spontaan, heel gedreven en gepassioneerd door het vliegen. Het was dat kamp dat we ook naar Wershofen gingen. Vliegen in Duitsland, allemaal in tentjes met vol pension, de avonden met de spelletjes, het kaarten of het uit de hand gelo-

pen 'dansen op de tafels' ... Een supertof kamp met Fien, die we als supertoffe meid leerden kennen.

In januari 2020 liet ze reeds weten dat ze ook dit jaar weer graag erbij zou zijn. We wisten toen nog niet dat dit het jaar met alle corona-toestanden zou worden en dat we zelfs lang twijfelden of we wel op kamp zouden gaan. In mei kwam pas de beslissing dat het kamp kon doorgaan maar dat we helaas niet naar het bui-

tenland (Oppershausen) zouden kunnen. Voor het kamp kreeg ik nog een bericht via messenger: "Mag ik dit jaar weer in team Koen? Mag ik weer met Arnout en Servaas in het groepje?" Fien had graag haar dingen goed geregeld ...

Op 6 juli arriveerden ze dan

ook samen voor het zweefvliegkamp. Tot mijn verbazing zetten Arnout en Fien een tweepersoonstent op. Tiens ... heb ik iets gemist? Ik wist niet dat er koppeltjes gevormd waren tijdens het vorige kamp? Ik heb dat toch even moeten checken en dan toch snel nog – in samspraak – de groepsindeling wat aangepast ... maar Fien zou haar tweede kamp ook in 'team Koen' zitten. Ze maakte goed vorderingen ... wellicht zou ze na het kamp solo kunnen gaan.

In augustus was Fien met Arnout en Servaas nog aan zee. Ze zouden wat vroeger naar huis komen want dan konden ze zaterdag én zondag nog gaan vliegen. In haar enthousiasme nam ze ook Arnout en Servaas telkens mee om te gaan vliegen. Zo ook die fatale 8ste augustus.

's Ochtends stuurde ze me nog een berichtje of er hoedjes te verkrijgen waren. Ik antwoordde nog dat die bij mij thuis waren, maar dat ik niet zou komen vliegen omdat het mij wat te warm was. 't Amusement!" schreef ik nog ... maar dat berichtje heeft ze niet meer gelezen.



Een donderslag bij heldere hemel was het toen ik die namiddag van Piet telefoon kreeg: "Er is een ongeval gebeurd" ... Yves ... Fien ... De wereld stond even stil ... dit kan toch niet? Toen ik even later op de club toekwam, was de verslagenheid groot. Een zware klap voor onze club en voor het zweefvliegen in het algemeen. De impact van het ongeval was ook in de andere clubs voelbaar, zelfs in de reacties bij vluchten op de Charron.

Veel kon ik op dat moment niet doen. Wel luisteren, troosten, spreken met de hulpverleners, de getuigen die het hebben zien gebeuren opvangen ...

Een moeilijk moment was dan op zondag de familie van Fien opvangen, troost bieden, vertellen hoe graag Fien in de club was ... Maar ook horen hoe leuk ze het kamp vond, dat ze ook thuis veel vertelde "Koen dit en Koen dat ..." Ja, we hadden een goede band. En het is ook een troost dat Fien heel graag in de club was en er haar passie kon beleven. Dat ze die dag ook nog een hele mooie vlucht heeft gehad met Yves. Alleen had die nooit zo mogen eindigen.

Ook voor mij was het een rollercoaster aan emoties de daarop volgende dagen. De gesprekken met de ouders, ook van andere kampleden, de voorbereiding van het rouwregister, de voorbereiding van de uitvaarten.

Omdat vliegen toch een heel belangrijk aspect was in Fien haar leven, werd ons gevraagd een kort tekstje te brengen op de uitvaart van Fien. Iets wat me toch zwaar viel om te doen, maar wat ik als laatste groet aan Fien toch graag wilde doen.

Koen Pierlet

Dag Fien,

Ik ben blij dat ik in mijn naam en in naam van de vliegclub hier even mag spreken. Maar het laatste wat je wil doen als vlieginstructeur, is een tekstje schrijven als afscheid van één van je leerlingen.

Want hoe kun je iets zeggen met woorden, als er geen woorden zijn of als woorden te kort schieten ... Daarom valt het me zwaar om hier nu in het bijzijn van vrienden en familie te spreken.

Er waren niet zoveel meisjes op zweefvliegkamp, dus ik was blij als je je inschreef voor het kamp.

En weet je nog toen je de eerste keer toekwam op het vliegveld?

Ik herinner me het nog goed ... hoe we kennis maakten met de kennismakingsspelletjes en hoe je meteen heel spontaan met iedereen contact legde.

Iedereen zal je blijven herinneren als spontaan, goedlachs, altijd vrolijk, altijd blij en met een lach op je gezicht.

Het is een plezier om de foto's van de kampen terug te zien en ik denk dat ik daar nog vaak ga naar kijken, want dat zijn mooie en leuke herinneringen aan jou.

Ik had ook het voorrecht je instructeur te mogen zijn tijdens de twee zweefvlieggampen die je meemaakte. Jij maakte deel uit van 'team Koen' ... ook voor de aanvang van je tweede zweefvlieggkamp stuurde je nog een bericht of je weer bij 'team Koen' mocht zijn.

Natuurlijk Fien ... want 'team Koen' was een top-team, en jij was een top-piloot.

Je deed het heel graag en heel goed. Je leerde ook snel bij ... nog een paar vluchten en ik had je solo kunnen laten vliegen. Dan kon je alleen vertrekken. Alleen je vleugels uitslaan ... iets waar je zeker naar uitkeek, want je was echt gepassioneerd door het vliegen.

Ik ben blij dat ik je dat vliegen heb mogen bijbrengen. Ik ben blij dat er nog een filmpje is van één van onze vluchten op kamp, waar we tussen de wolken door vlogen en nog tegen elkaar zeiden wat een mooie hobby we toch hebben ...

We zouden volgende week nog samen vliegen, vooraleer je naar Nederland zou vertrekken om je studies aan te vatten.

Ook in de club was je graag gezien. Je was al heel snel opgenomen in die grote zweefvliegfamilie die samen dezelfde passie deelt. Ook die familie kan niet goed vatten wat er gebeurd is.

We koesteren allemaal de mooie herinneringen aan jou. Hopelijk kan de club de plaats zijn waar we met je familie en vrienden die herinnering levend kunnen houden.

Ik zal je ook missen, 'team Koen' zal nooit meer hetzelfde zijn.

Je bent nu – veel te vroeg - vertrokken voor je laatste vlucht, je finalglide.

Maar elke keer als ik weer de lucht in ga, zal je in mijn gedachten zijn en vlieg ik weer een stukje met je mee.

Het ga je goed Fien.

Koen

Yves

Herinneringen

Van in de tijd toen er nog geen opleidingskaart bestond.

Zweefdagboek. Notitie van de vijfde vlucht.

11-09-1999

Vandaag gevlogen met Yves.

Omdat de instructeur van dienst geen goesting meer had vroeg hij: "Yves kunt gij de Jan overnemen?"

"Zeker. Allee, stapt maar in. Kunt g'al vliegen?"

"Ja, toch al een beetje."

"Allee dan. Gij doet alles."

"Ja maar Yves....."

"Niks te maren, jij doet alles!"

Na een aantal verwoede pogingen om de sleper voor me te houden en evenveel correcties van Yves waren we toch op 500 m geraakt. 't Was laat in de middag, de pompen waren zwak en mijn vliegkunsten nagenoeg onbestaand.

"Kom we gaan landen. Gij doet alles."

"Jamaar Yves."

"Niks te maren, jij doet alles."

Vertrekken boven het voetbalterrein, downwind naar Bost, snelheid corrigeren, indraaien in base, en in final voor de 17.

Met zwetende handen aan de stick en remkleppen, kleine correctie van Yves in de afronding en dan stonden we stil.

"Awel, da was toch redelijk. Uw hoeveelste landing was dat?"

Bibberend:

"Mijn eerste, Yves."

Later heeft Yves ook nog mijn check passagier afgenomen.

Volgens mijn vliegboek op 09-08-2002.

Ik hield toen geen dagboek meer bij maar herinner het me nog als gisteren.

Sleep tot 1000 m.

"Laat de stick maar los we gaan een vrilke doen."

Ik ben als oudere beginnening al niet gek van zulke toestanden, maar ik had de SF er toch snel uit.

"Allee, nog ne keer."

Ditmaal naar links, en ik haalde de zwever er weer mooi uit.

"Laat los, we gaan nog eens proberen."

Wat Yves toen gedaan heeft weet ik niet, in elk geval was het de meest spectaculaire tuiming die ik al meegemaakt had. Happend naar adem en met een snelheidsmeter die naar boven racete vloog ik even later toch weer horizontaal.

"Vliegt ne keer een steile acht." Uitgevoerd.

"Goed, ge kunt het. Vliegt maar rustig uit."

"Wacht, laat de stick eens los, ik moet u nog eens tonen hoe ge niet moet vliegen."

Yves nam de besturing over en begon te vertragen. Met de SF, neus naar boven, vario goed negatief. Maar erger nog, hij

stuurde weg van het vliegveld en we kwamen laag.

Hoe meer ik de stick naar voor probeerde te duwen hoe meer Yves eraan trok, ik werd serieus ongerust.

"Yves, kom geeft hem aan mij we moeten landen."

"Kom, Yves, geeft hem aan mij."

"Allee zeveraar, vliegt hem dan maar binnen."

Snelheid nemen, bocht en met links circuit naar de 17.

Ineens, klak, woosh. Een bekend geluid. Remkleppen open. Nog meer verschrikt knalde ik de remkleppen terug dicht en na één enkele lage bocht zette ik de landing in.

"Ge zijt geslaagd." zei Yves toen we stilstonden, "ik zal niet zeggen dat ge ne goeie piloot zijt, maar ge zijt wel ne veilige."

In totaal 14 minuten vlucht voor een sleep tot 1000 m. 't Ging snel.

En eerlijkheidshalve moet ik hier ook toegeven, dat die zogenaamde "veilige piloot" regelmatig hulp nodig had van puur geluk.

Laatst heb ik nog een tractorband voor Yves hersteld. De prijs: een vlucht met de Nimbus. 't Zal er niet meer van komen.

Yves vliegt hoog nu.

Jan Hendrickx



Buitenlandingen 2020

Halve buitenlandingen

Datum	Piloot	Plaats	Toestel		Afstand
27/06	Jaromir Simunek	Planá Kříženec (CZ)	DG 800	OK-0800	70*
23/07	Koen Pierlet	Salzgitter (D)	ASW 20	OO-ZPC	50,5 **
05/09	Glenn Hostens	Avernas	ASW 19	D-6925	11,5

Echte buitenlandingen

11/07	Ruben Michaux	Panningen (NL)	ASW 19	D-6925	90,6
-------	---------------	----------------	--------	--------	------

* vanuit Rakovník (Tsjechië)

** vanuit Oppershausen (D)



Theo Stockmans

De ASW-20 van Koen op het vliegveld van Salzgitter...



Briefing en avondeten op ons nieuwe terras tijdens het zweefvliegkamp, begin juli.



Interview van Wout door Het Nieuwsblad n.a.v. zijn solo

Ruben geeft een briefing voor zijn examen FI

750km FAI diploma vanuit EBTN

De titel is juist, geen 750km diploma vanuit Australië of Zuid-Afrika. Nee, wel degelijk vanuit Goetsenhoven. Vanuit België worden er vanuit andere clubs wel eens meer 750km + of zelfs 1000km vluchten gevlogen. Maar met start vanuit Goetsenhoven was het tot 12 juli 2020 nog niemand gelukt, of had niemand het echt geprobeerd en gedeclareerd? Voor het FAI diploma mag je bovendien slechts 3 keerpunten declareren, waar je voor de Charron tot 5 keerpunten mag gaan. Met slechts 3 keerpunten moet je de vlucht over een groter gebied plannen, wat het niet makkelijker maakt kwestie van luchtruim maar ook om over zulk een groot gebied (zeer) goed zweefweer te hebben.

Het idee voor deze vlucht is er al enkele jaren, sinds ik de LS6-18m heb. Met dit toestel zou het op de goede dag, vanuit België in ieder geval met eventueel een andere vertrekplaats, zeker mogelijk moeten zijn. Maar voor zo een vlucht moeten alle factoren gunstig samenvallen op dezelfde dag; goed weer over een groot gebied, vroege en late thermiek, zelf beschikbaar zijn, voldoende uitgerust, etc.

Begin juli 2019 was er al zo een dag, in de week en ben ik toen gestart vanop Kiewit. Ik vloog de 750km plus nog een extra been voor de Charron. Vlak voor de start had ik nog snel een extra keerpunt toegevoegd om extra Charron punten te verzamelen na de 750km vlucht. Maar daardoor had ik plots meer dan 3 gedeclareerde keerpunten waardoor de proef niet meer in aanmerking kwam voor het FAI diploma. Ik had 820km in totaal gevlogen, en dat gaf met het vertrouwen dat het vanuit Goetsenhoven

ook moest lukken.

Het seizoensbegin van 2020 kennen we allemaal, door Corona konden we eerst niet vliegen en vervolgens niet overland, terwijl we vanop de grond toch enkele dagen met super zweefweer moesten waarnemen. Tegen eind juni mochten we dan weer overland en ook de grenzen gingen vervolgens ook weer open, en midden juli was het dan zover. De zweefmeteo's kondigden twee zeer goede vliegendagen aan in een weekend. Alle meteo's waren het eens, en de voorspellingen voor het weekend bleven de dagen vooraf consequent positief. Ik wou de twee dagen klaarstaan en kunnen benutten; de dagen voordien de weekendagenda vrij te maken, extra opvang voor Loïc en de uitpak na onze recente verhuis moest ook even on hold. Het zouden twee zeer lange dagen worden, en dus zouden ze mij thuis niet veel zien dat weekend. De dagen vooraf bereide ik enkele mogelijke vluchten voor die zouden passen in de voorspelde weervensers. De avond voordien reduceerde ik de opties tot 2 mogelijke trajecten op basis van de laatste meteo's, en 's morgens bij het ontbijt nam ik de beslissing welke van de twee het zou worden op basis van de recentste meteo.

Zaterdag 11 juli – mislukte poging

De wekker gaat om 7u30, ik check de meteo tijdens het ontbijt en kies het parcours voor die dag; noordelijk via Nederland Duitsland in tot voorbij Osnabrück. De waterbidons staan al in de auto, de batterijen worden van de laders afgekoppeld en om 8u30 sta ik als eerste in Goetsenhoven. Ik wil starten tussen 10u meteen na de briefing en 11u ten allerlaatste. Op

de satellietbeelden zie ik een NO/ZW georiënteerde wolkenband boven Weelde tot Amsterdam hangen, en het regent er. Om in de gaten te houden, en ik hoop dat die wolkenband oplost of daar blijft.

Ik start uiteindelijk om kwart voor 11, het plafond is zoals verwacht nog niet hoog met 700m maar de wolken geven goed en er zijn veel wolken.

Echter hoe noordelijker ik vlieg hoe minder sterk de thermiek toch wordt. Bij Venlo heb ik al een iets moeilijker moment en de gemiddelde snelheid ligt bij 75km/h iets te laag. Het moet nu gaan verbeteren. Ik vlieg verder maar voorbij te Rijn kijk ik op de TopMetSat-app de satellietbeelden na. Ik zie dat de wolkenband reeds tot bij Eindhoven is opgeschoven, en ook de Kempen hangen onder de regenband. Ik besluit de proef af te breken en terug te vliegen in de hoop nog net voor de regenbuien via Venlo en Zwartberg terug te raken. Vandaag wil ik zeker niet (in een veld) buitenlanden zodat ik geen tijd verlies om de 750km op zondag voor te bereiden.

Bij Venlo aangekomen zie ik de regen verderop richting Weert en België al hangen, daar doorvliegen is zeker buitenlanden. Ik besluit om richting Aachen te vliegen en via de TMA Maastricht nog Zutendaal of Zwartberg te halen. Laag voor Zutendaal kan ik net voor de regen nog thermiek aanpakken en langs de regenzone over Genk terug naar Goetsenhoven raken. Rond Goetsenhoven is het droog en kan je bovenblijven maar blij dat ik terug geraakt ben, ga ik landen om geen energie te verspillen en voor te bereiden op de tweede poging zondag.

Zondag 12 juli, nieuwe poging! Vandaag valt de beslissing opnieuw voor een proef noord-oostelijk tot bij Halle-Westfalen (D) 281km van huis, terug naar Beringe (NL), tenslotte Borken (D) en terug 186km naar Goetsenhoven. Opnieuw wil ik starten tussen 10 en 11u, ideaal gezien zou ik de startlijn om 10u30 nemen. Ik reken op thermiek tot 19u a 19u30 in Limburg om 's avonds terug te raken.

Om tijdens de vlucht te evalueren of het uitvliegen van de proef haalbaar blijft werk ik met tijdsvensters waarin ik de keerpunten moet ronden. Zo zou ik rond tussen 13u30 en 14u het eerste keerpunt bij Halle moeten ronden, 16u het tweede keerpunt, 17u15 het laatste keerpunt. Op die manier hou ik ook rekening met lagere reissnelheden aan het begin en einde van de dag, en de nodige hogere reissnelheden tussen keerpunt 1 en 3. Uiteindelijk stijg ik op om 10u50 en neem de startlijn om 10u59.

De thermiek lijkt meteen al iets stabielere dan zaterdag, en er zijn energielijnen die ik kan volgen. In Limburg verbetert de thermiek tot 2m/s gemiddeld, maar eenmaal in NL valt

dit weer terug tot max. 1,5m/s. Het duurt tot iets voor de Rijn in Duitsland wanneer ik pas tot boven de 1000m kan stijgen. Na de Rijn stijgt het plafond verder, maar de gemiddeld thermieksterkte blijft 'maar' rond de 1,5m/s. Doordat de thermiek niet zeer sterk is, en ik pas om 11u startte wordt het duidelijk dat ik het eerste keerpunt niet ga halen om 14u. Ik besluit sowieso verder te vliegen, want in het slechtste geval blijft er steeds voldoende tijd over om terug in Goetsenhoven te raken.

Eens voorbij Münster wordt de thermiek wel sterker en kan ik enkele bellen met 3m/s nemen, en rond ik verderop het keerpunt Halle om 14u30. Terug naar Beringe (NL) nu, waar ik dat keerpunt om 16u zou moeten ronden. Maar aan de huidige gemiddelde snelheid zou ik dat keerpunt pas om 16u45 ronden, en is de 750km niet meer haalbaar. Doorvliegen op best vermogen en afwachten om wat uur we Beringe ronden. Intussen zijn er op regelmatige momenten betere thermiekbellen tussen 2 a 3m/s die ik kan nemen en kan ik mijn reissnelheid verhogen.

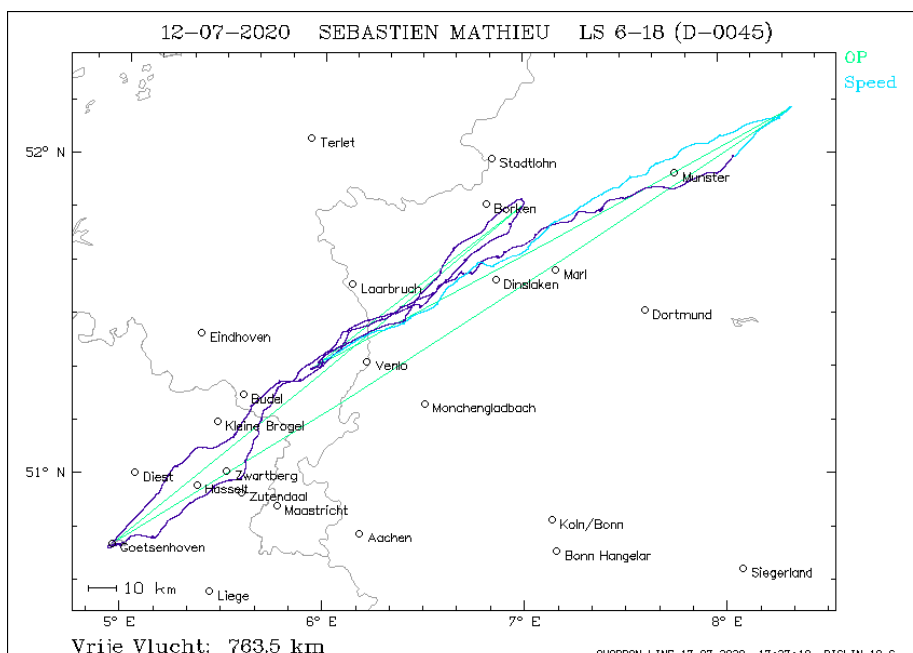
Ik zie de geschatte aankomst-

tijd bij Beringe stelselmatig zakken tot 16u15, wat me terug in een haalbaar tijdschema voor de proef brengt. Na de Rijn verzwakt de thermiek echter weer wat maar ik kan Beringe nog om 16u20 ronden, goed genoeg om door te zetten. Het laatste keerpunt Borken is 93km verder dus ik reken dat rond 17u20 dit keerpunt ronden mogelijk moet zijn.

Om 17u25 rond ik het keerpunt, met 565km op de teller en slechts 10 minuten achter op schema, reken ik erop dat ik nog 1,5 a 2 uur heb om de laatste 186km naar huis af te leggen. Eigenlijk heb ik 1,5uur voor +/- 150km want de laatste 36km zou puur uitglijden moeten zijn.

Tot aan de Rijn hetzelfde weerbeeld, met stilaan typisch grotere cumulussen met relatief makkelijk vindbare en stabiele avondthermiek. De wolken liggen nu wat verder uit elkaar maar geen erg zolang de thermiek goed blijft. Aan de Rijn wordt het weerbeeld plots anders; een groot en dicht cirrus-veld komt vanuit het zuidwesten binnengedreven en de cumulussen zijn zeldzaam en rommelige pukjes geworden. Ter hoogte van Wesel (D) aan de Rijn neem ik de laatste mooie cumulus met toch maar 1,3m/s. Het vooruitzicht laat weinig opties; op de route richting Venlo en verder België zijn het de plukjes nemen die er zijn en daar omhoog werken. Gelukkig geven ze zo goed als allemaal, maar de gemiddelde stijgsnelheid valt terug tot 0,7m/s en een zeldzame 1m/s.

Doordat de keuze zo beperkt is wordt ik op 15 minuten tijd omringd door een 8-tal Belgische zwevers die ook op terugweg zijn; iedereen wordt naar dezelfde plukjes gedreven. Een meevaller want hierdoor vindt



de groep telkens snel het stukje met het beste stijgen en valt de reissnelheid niet te hard terug. Ter hoogte van Weert (NL) steken de meesten richting Keiheuvel waar zich boven de Kempen nog grote cumulus-sen bevinden. Voor mij is dit te ver uit de richting en steek naar een eenzame maar mooie cumulus boven Bree, als die geeft ben ik (bijna) binnen. En ja de wolk geeft 1,1m/s en brengt mij tot 1550m hoogte.

Het is intussen 19u, en heb glijgetal 36 nodig om recht binnen te vliegen. Het zou kunnen, maar de afstand is nog relatief lang en dus met een beetje teveel dalen onderweg zou ik er onderuit kunnen zakken. Recht op koers ziet Limburg, Hasselt tot Goetsenhoven er helemaal blauw uit, en dus wellicht geen opties om een beetje reservehoogte bij te tanken. Rechts richting Leopoldsburg grote wolken, die zeker geven, maar mij niet korter bij Goetsenhoven brengen. Ik besluit toch licht van koers richting de wol-

ken uit te wijken om te zien hoe ver ze effectief zijn en misschien zou er in de wijde omgeving toch nog een wolk/thermiekbel loskomen. Er staat een lichte rugwind dus water eruiten vliegen op max glijgetal.

Boven Heusden-Zolder zie ik een plukje hangen, ik heb maar 100m extra nodig om zeker binnen te zijn, en met de lichte rugwind is het minste beetje thermiek voldoende om mij extra zekerheid te geven. En jawel, een 0,5m/s! Een paar bochten om 100m hoogte bij te nemen en ik ben zeker lokaal!

Ik vertrek maar kan nog niet helemaal op koers; ik moet nog even de kromming van de TMA Brussel volgen tot aan Herk-de-Stad waar ik eronder kan. Nog een dik kwartier uitvliegen en genieten, ik land om 19u33.

Bart komt aangereden en reikt me de welverdiende pint aan terwijl ik nog in de cockpit mijn benen probeer te bewegen na de vlucht van 8u42. Het 750km

diploma is binnen, en de vlucht met verste keerpunt op 281km is meteen (voorlopig) ook goed voor de eerste plaats dit jaar voor de Beker Marc Ruymen.

Het eerste 750km diploma vanuit Goetsenhoven is een feit, 22 jaar nadat Marc Ruymen het eerste 500km brevet vanuit Goetsenhoven haalde. Ik hoop dat er nog vele mogen volgen! Wanneer volgt de eerste 1000km vanuit Goetsenhoven? Met een start voor 10u op de goede dag met thermiek tot 20u moet het haalbaar zijn. Een hot stand-by ophaalploeg of turbo wellicht wel aan te raden

Tenslotte, en niet als minst belangrijke, wil ik Julie bedanken om heel de weekendplanning te willen omgooien en mij deze twee dagen volledig op het vliegen te laten focussen. Zonder haar steun had ik deze vlucht nooit kunnen maken!

Sébastien Mathieu

Bergvliegen in Barcelonette

Met het hele corona gedoe dit jaar hebben we onze vliegvakantie in April moeten annuleren. Lang heeft de vrees erin gezeten dat onze zomervlieg-vakantie ook afgelast moest worden. Gelukkige was dat uiteindelijk niet het geval.

Na 7 jaar elke zomer in Vinon gevlogen te hebben, wilden Dries Van Gestel en ik onze horizonen eens verbreden. Vorig jaar in april zijn we reeds eens gaan voorproeven van het bergvliegen in Barcelonette. We waren het snel eens dat een zomervakantie de volgende stap zou worden. De club-sfeer is er beter en het vliegen is zalig. Ook voor onze vriendinnen Ulrike en Nathalie zijn er veel mogelijkheden om zich te bezigen als we aan het vliegen zijn. Ik had mezelf voorgeno-

men om vooral te genieten van de vakantie, dus ook van de nevenactiviteiten. We hebben echt supermooie wandelingen gemaakt in de bergen, mooie ritjes, veel terrasjes en heel lekker gegeten. Corona heeft uiteraard zijn stempel gezet op de vakantie. Op het vliegveld was

geen mondk masker verplicht, maar wel in de briefingroom. Ook in het centrum van Barcelonette was het verplicht een mondk masker te dragen. Ik had vooral de indruk dat de toeristen de coronamaatregelen meer respecteerden dan de lokale bevolking. Ik vermoed dat



Het vliegveld van Barcelonette

de vallei van Barcelonnette tot de vakantie gespaard is gebleven van coronabesmettingen, maar van het moment dat de toeristen binnenkomen weet je niet wie het virus kan meebrengen. Wij zochten vooral afgelegen tafels in de restaurants en droegen altijd onze maskers...

's Morgens ontwaken met zicht op de bergen viel heel erg in de smaak bij Nathalie. Het zicht op bergen is toch zeker iets dat we nooit in Vinon gehad hebben.



Nathalie en Bart bij de Duo Discus

Nathalie en ik hebben ook twee vluchten gemaakt met de Duo Discus van de club. Het voordeel ten opzichte van Vinon is dat we onmiddellijk tussen de bergen hangen. Ook dit viel

heel erg in de smaak. Bij de eerste vlucht hadden we ons vorgenommen om naar de Glacier Blanc te vliegen in het Parc Des Ecrins. De thermiek was heel goed en we zijn er zonder veel moeite geraakt. We hebben zelfs de hele gletsjer kunnen afvliegen tot de top. Na veel foto's en 'wauw' momentjes zijn we nog een stukje verder gevlogen naar de vallei van Plampinet. Op de terugweg hebben we de kanonnen van de Mont

van Barcelonnette. Ulrike had ons verteld over een bergmeer 'Lac de neufcouleurs' en dat wilden we graag zien. Aan de Tête de Siguret namen we thermiek tot het plafond om dan tot kortbij de Cim de la bonette te vliegen. Blijkbaar lag het meerje ergens anders... We hadden het beter eerst opgezocht op Google maps maar ja... Het was toch een memorabele vlucht. Tijdens onze tweede vlucht zijn we meer lokaal gebleven tussen de Guillaume, Trois Evêchés en Tête de Siguret. Het weer was iets minder goed en we wouden zeker niet buitenland.

De laatste week van onze vakantie heb ik niet meer gevlogen. Het overlijden van Yves en Fien spookte teveel rond in mijn hoofd, dus zijn we voornamelijk gaan wandelen.

De wandelingen in de bergen zijn wel een openbaring geweest voor alle vier. De prachtige natuur is overweldigend en het gliderspotten is natuurlijk ook leuk. Een echte aanrader... Volgend jaar gaan we zeker terug, hopelijk zonder coronatie toestanden dan...

Bart Huygen



Herstelling dakplaten hangar privé



De OO-CRZ vlak voor zijn laatste vlucht vanuit Tienen

1000m hoogtewinst of net niet?

Na de lockdown omwille van de Corona-crisis konden we op 16 mei eindelijk terug beginnen te vliegen. Ik had voor die dag de Ask-23 gereserveerd. Iedereen was blij dat we eindelijk terug konden vliegen en bovendien was het vrij goed weer. Hoewel ik reeds 10 jaar geleden begonnen ben met vliegen en ik vrij snel na mijn eerste solo al mijn eerste 5-urenvlicht had gemaakt, had ik nog steeds geen 50km proef gevlogen of een 1000m hoogtewinst behaald. Het eerste omdat ik te veel heimwee heb naar de kerktoeren van Goetsenhoven van zodra ik hem niet meer zie, het tweede omdat, tja, ... weet ik veel.

Nu is het zo dat een 1000m hoogtewinst in Tienen niet zo voor de hand ligt. Het verschil

tussen het ontkoppelpunt en de maximum vlieghoogte rond het vliegveld ligt vaak lager dan 1000m. Ik had vorig jaar dan ook een poging gewaagd in Wershoven tijdens het kamp omdat je daar veel hoger mag vliegen, maar ook toen was het me niet gelukt. Nu hadden veel collega-piloten me al verteld dat het bij hen ook eerder toevallig was gebeurd en dus had ik het eigenlijk wat uit mijn hoofd gezet.

Sam was als eerste vertrokken met de Ask-23 voor een vlucht van anderhalf uur. Daarna was het mijn beurt. De sleper zette mij af boven Hoegaarden op nog geen 500m hoogte en even later had ik al een goede pomp te pakken. De Goetsenhoven Gliding Area was geopend en we mochten tot net

boven de 1500m. Na twintig minuten zat ik al tot net onder de wolken en nog 10 minuten later zat ik opnieuw aan de 1500m hoogte. Van zodra de hoogtemeter 1500m aangaf ben ik snel weggevlogen om niet boven de toegelaten hoogte te komen. En vanaf toen besefte ik ook dat ik misschien wel een 1000m hoogtewinst had behaald. Ik moest nu alleen nog hopen dat het ontkoppelpunt niet te hoog lag.

Uiteindelijk heb ik een dikke twee uur gevlogen en eens op de grond heb ik dan ook direct mijn vlucht nagekeken; 1063 meter hoogtewinst ! Nu alleen nog van die heimwee afraken en ik dan kan ook eens aan mijn 50km beginnen.

Jan Bruyninckx JD

Eerste 500 km op een speciale dag

Het begon zoals altijd alleen paar dagen op voorhand met de meteo die er heel goed uitzag voor het verlengde weekend en dan vooral op maandag 20 en dinsdag 21 juli op de nationale feestdag. Maandag kon ik sowieso niet want ik moest werken. Dus dinsdag ging dé dag worden van het jaar en dit dan ook nog eens op een nationale feestdag. Terwijl het doorgaans op deze feestdag meestal minder goed weer was.

Omdat ik maandag niet kon vliegen en heel nieuwsgierig was, heb ik deze dag gebruikt om af en toe op de live tracker te kijken wat er zoal gevlogen werd en hoe de luchtmassa was. 's Avonds zag ik op de Charron en op de OLC in de buurlanden allemaal heel grote proeven en de volgende dag beloofde nog iets beter te worden. Dus had ik een uitdagende proef van 500 km voor-

bereid voor het diamanten brevet met de ASW19. Dit leek me haalbaar omdat er een lang thermiekwindow was en een goeie week eerder had ik onverwachts al een 440 gedraaid. De proef ging naar Nederland gaan en zo door naar Duitsland omdat naar het zuiden gaan en zo door naar Frankrijk geen optie was omdat de militairen actief waren. Maar zoals altijd verslechterde de meteo een beetje op de dag zelf en zodus was er in de late namiddag overontwikkeling voorspeld in het zuidoosten van Nederland. Daarbovenop ligt het bekende gat van Budel (of de poort van Budel) in de late namiddag hier ook dus dit was absoluut geen ideale combo. De poging voor het diamanten brevet werd opgeborgen voor een volgende keer.

Plan B was een proef van maar 380 km (EBTN – EHVE – Lin-

nich – EHVE – EBTN – EBZH – EBTN) en uitgerekend zodat ik rond 16u op de terugweg rond de Belgisch-Nederlandse grens was omdat de militairen dan pas terug gesloten waren en het luchtruim vrij was.

's Ochtends aangekomen op de club begonnen de eerste cumuli al te vormen. Na de vlieger klaargemaakt te hebben een goede, gezonde discussie over het luchtruim ben ik om 12u de lucht in gegaan. De cumuli waren ondertussen zeer talrijk aanwezig en de bellen waren zeer betrouwbaar, zelfs de cumuli waarvan je niets zou verwachten was betrouwbaar en gaf goede stijgwaarden. Dus besloten om te vertrekken en over de startlijn te vliegen. Naar Hasselt ging vlotjes en zelfs van Hasselt naar Nederland ging nog vlotter door heel mooie oplijningen, zo mooi zelfs dat de stick vooruit duwen niet

voldoende was en ik met momenten de remkleppen vast had om niet te hoog te vliegen. Eenmaal in Nederland vloog ik voor de eerste keer deze richting uit. Dit gebied was al enkele winters terug voorbereid met alle vliegvelden in de ruime omgeving met bijvoorbeeld extra info over welk circuit er gevlogen wordt bij elk vliegveld.

Na anderhalf uur vloog ik al boven Venlo met een gemiddelde snelheid van 74 km/h over dit been. De eerste keer het vliegveld van Venlo zien tussen de bossen was mooi. Het volgende keerpunt was het vliegveld van Linnich, naar het zuiden en het knalweer hield maar niet op met soms bellen van meer dan 5 m/s! Op dit been haalde ik een gemiddelde snelheid van 86 km/h waar ik niet op gerekend had en dus veel te snel was waardoor ik veel te vroeg aan de Belgisch-Nederlandse grens terugzou zijn en daar tijd zou moeten verliezen door te wachten tot 16u. Dus gewoon lekker nog een beetje doorgevlogen naar het zuiden maar al snel werd het daar al blauw dus dan maar teruggedraaid maar



Vario op 5m/s

ik zou nog altijd veel te snel aan de grens staan. Enige optie was dan nog om richting Wesel te vliegen en terug te draaien zodat ik precies om 16u aan de grens was want de overontwikkeling zou nog komen en daar wou ik niet door vliegen. Uiteindelijk via Venlo ter hoogte van Kamp-Lintfort teruggedraaid en de timing klopte perfect, maar een minuutje te vroeg aan de grens over een stuk van 63 km. Was dus een goede oefening voor als er AAT's gevlogen worden.

Derde laatste keerpunt was EBTN maar het was nog maar 16u30 toen ik boven Hasselt was en er een goeie 330 km op de teller stond. De gemiddelde snelheid toen was meer dan 75 km/h en het weer was nog altijd top. Toen begon de gedachte te komen om misschien de proef af te breken om de vrije vlucht te optimaliseren. En het wilde idee om de 500 op de teller te zien kwam opeens terug dus ging ik er volledig voor. Been zover mogelijk zuid doorgetrokken tot een paar kilometer voor de Maas tot aan het laatste kleine cumulus plukje want het werd aan de Maas terug blauw. Teruggedraaid en terug het goede weer in naar de Kempen.

Ten noorden van Zutendaal stond er 460 km op de teller dus als ik terug geraakte was de 500 binnen. Het was ten slotte nog maar iets na 18u dus was perfect mogelijk. Niet veel later zakte ik ineens door naar 700 m, zo laag was ik nog niet doorgezakt tijdens de hele vlucht. De vorm van de cumuli begonnen ook al goed af te zwakken en ik had ook al de mooiste afgevlogen maar helaas ik vond helemaal niets. Dit was de eerste keer tijdens de vlucht dat ik niets vond en nog erger het waren er verschillende op rij. Dit terwijl ik een aantal zwevers



Ten oosten van Rothenbach en ten westen van Mönchengladbach

een stuk boven mij zag draaien en stijgen dus misschien was ik ondertussen al te ver doorgezakt. Toen kwam het idee: 'het zal toch niet waar zijn zeker'. Uiteindelijk heb ik me op iets zwak uitgegraven en ondertussen een kwartier later zat ik 1100 m hoger op een goeie 1800 m, wat ik heel goed kon gebruiken om terug te geraken maar nog net niet lokaal. Een goeie 20 km verder ter hoogte van Alken vond ik mijn laatste pomp om op final glide te komen en de euforie was groot dat de 500 binnen was. Nog nooit heb ik zo genoten van een final glide.

Uiteindelijk ben ik nog doorgevlogen tot Jodoigne wat een mooie 518 km gaf. Nagenietend van deze mooie prestatie was het nog tof om te blijven hangen wat de vluchttijd verlengde met anderhalf uur en een totale vluchtduur opleverde van 8 uur en 54 minuten.

Wat zo'n speciale dag als de nationale feestdag toch al niet kan opleveren, een persoonlijk afstandsrecord én een persoonlijk duurrecord! De maand kon niet meer stuk!

En wie weet lukt volgend jaar misschien wel een gedeclareerde 750 km met de Duo Discus...

Glenn Hostens

Zweefvliegen in India

Het idee om een artikel te schrijven over dit onderwerp is ontstaan op een gewone avond, na de vliegopleiding op de Koninklijke Vliegclub 'De Wouw'.

Die dag was Theo Stockmans instructeur van dienst en samen namen we mijn vooruitgang door tijdens de debriefing. We dronken samen een pintje en al gauw kwam de geschiedenis en de cultuur van het zweefvliegen in India ter sprake. Bij deze wil ik Theo dan ook bedanken om me aan te moedigen dit verhaal op papier te zetten. Ik heb er zelf ook heel wat van bijgeleerd.

India biedt vele mogelijkheden op vlak van zweefvliegen. In 1929 werd het zweefvliegen geïntroduceerd in Aundh, een stad ten zuidoosten van Pune, met behulp van de adel van die stad. Een groot deel van deze geschiedenis bleef ongedocumenteerd tot Mr. F.H. Irani, de pionier van het Indisch zweefvliegen en de eerste gekwalificeerde instructeur, erover begon te schrijven in kranten en tijdschriften.

In 1950, toonde de eerste vicepremier van India, Pandit Jawahar Lal Nehru, een grote

belangstelling in deze sport en liet hij de eerste zweezitter importeren vanuit het Verenigd Koninkrijk. Zo konden jonge Indische leerling-piloten een degelijke opleiding krijgen.

Algauw werden er vele zweefvliegpiloten en meer dan 59 instructeurs getraind. In 1951 behaalde Roshan Dara Dastoor, als eerste vrouwelijke pilote, het Indische B-brevet in het zweefvliegen. En in 1954 behaalde Rashid Irani dit B-brevet op 9-jarige leeftijd!

Ondanks de beperkte middelen slaagden de Indische zweefvliegpiloten erin heel wat mooie prestaties neer te zetten: Op 25 maart 1950 behaalde F.H. Irani, bijgenaamd 'the Soarer', een hoogtewinst van 6500 voet (+/- 1980m) in slechts 30 minuten. Op 7 mei 1951 volgde de eerste vlucht die door een barograaf (drukmeter/hoogtemeter) werd geregistreerd. F.H. Irani slaagde er hierbij in om van 7000 voet (+/- 2133 m) te stijgen naar een hoogte van 10 000 voet (+/- 3048m) met zijn Slingsby T21 trainer glider. Dit deed hij zonder gebruik te maken van basisinstrumenten zoals een turn-and-bank indicator of kompas.

Hij had deze hoogtewinst te danken aan brede en lange pompen waarbij hij kon stijgen met een snelheid van wel 3 tot 6 meter per seconde!

Nog andere noemenswaardige mijlpalen zijn het nationaal record van Kapitein Ian Loughar: een vlucht die meer dan negen uren duurde en waarbij hij meer dan 540 km overland aflegde. En ook de vlucht van New Delhi naar IIT Kanpur, die door Kapitein Dinesh Chandra werd afgelegd. Dit deed hij met een Kartik II, een toestel van Indische makelij. Hiermee verdiende hij het Diamanten brevet die werd uitgereikt door de 'Federation Aeronautics International'.

India heeft ook ervaring in het ontwerpen van zweefvliegtuigen. Mr. S. Ramamritham en Mr. K.B. Ganeshan zijn hierbij gerenommeerde namen. Zij ontwierpen verschillende toestellen zoals Rohini, Ashvini, Bharni, Kartik en Mrigsheer. Deze prachtig ontworpen 'Made in India'-zweefvliegtuigen waren ontzettend rendabel.

De actuele situatie

Ondanks de zeer goede geografische ligging voor het zweefvliegen, is deze sport vreemd genoeg niet populair in India. Slechts enkele piloten hebben een eigen toestel. De zweefvliegclubs in Pune, Maharashtra en het 'Jharkhand Flying Institute' doen echter lovenswaardig werk, ondanks de beperkte middelen waarover zij beschikken.

Er zijn vele mogelijkheden voor het zweefvliegen in India: de gunstige weersomstandigheden, de demografie, de steun van de 'Civil Aviation Authority', enthousiaste instructeurs en



Een Blanik klaar voor de lierstart in Pune

rendabele professionele ondersteuning. Deze factoren zorgen ervoor dat het land het vermogen heeft om het centrum van de zweefvliesport te worden in Azië.

sen de 500 km en de 2400 km lang, waaronder het Himalaya-gebergte. De hoogste bergen ter wereld kan je hier terugvinden met toppen tussen de 6011 m en 8586 m. De Himalaya

westkust en het gebergte stijgt progressief van noord naar zuid tot een hoogte van 2696 m.

In andere delen van het land vinden we nog enkele uitgestrekte bergketens, nl. het Arvali Gebergte (hoogste bergtop: 1722m – 692 km lang), het Vindhyaal Gebergte (hoogste bergtop 700m – 1200 km lang), het Satpura Gebergte (hoogste bergtop 1350 m – 900 km lang), enzovoort. Er zijn nog een aantal kleinere bergachtige gebieden te vinden, waaronder de Mahadeo heuvels (Madya Pradesh), het Gir-gebied (Gurajat) en Garo-Khasi-Jaintia (Noordoost India), enzovoort.

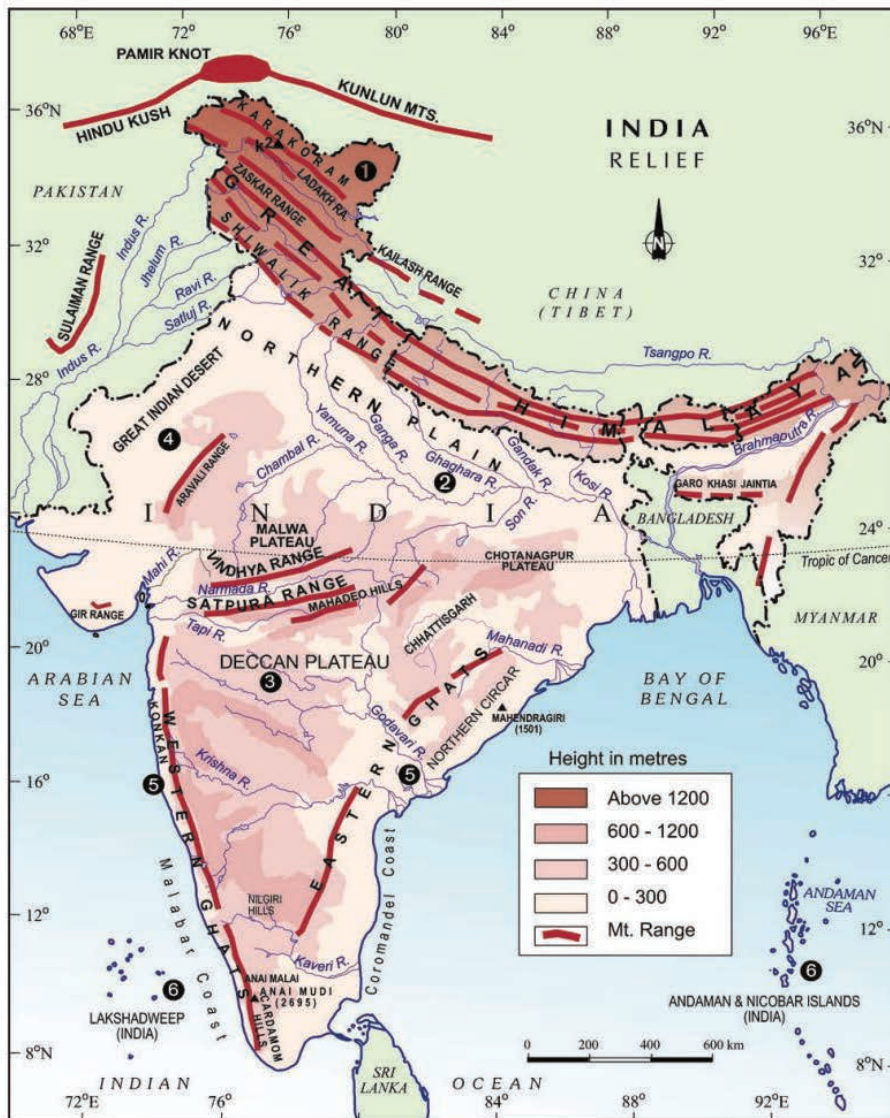
India zou een uitstekende bestemming zijn voor de vele zweefvliegpiloten die graag nieuwe gebieden willen ontdekken. Piloten met een Europese zweefvlieglicentie mogen in India vliegen met een vergunning. Deze kan ook online worden aangevraagd.

Wij Indiërs zijn gekend voor onze gastvrijheid en een verblijf in India, is naar Europese normen best betaalbaar. Een overnachting in een tweepersoonskamer in een viersterrenhotel kost er zo'n €70-80. Een goede maaltijd vind je al voor ongeveer zo'n €10. Er zijn ook restaurants met Europese keukens en niet-pikante Indische gerechten. En jawel, zoals reeds vele clubleden van 'De Wouw' me hebben gevraagd: Belgisch bier is altijd wel te vinden in India!

Voor meer details over de mogelijkheden om te gaan zweefvliegen in India, mag je me altijd contacteren:
shiv.yadav@gmail.com

Shiv Yadav

Vertaling: Nathalie Dormaels



Gunstige weersomstandigheden voor recordpogingen

In India kan men het hele jaar door zweefvliegen. Gedurende de wintermaanden zijn de omstandigheden echter beter in het Zuiden dan het Noorden van het land, vanwege de beperkte zichtbaarheid van november tot februari. Ook tijdens de Moesson, in de maanden juli en augustus, is er dagelijks wel een moment te vinden waarop het weer het toelaat om te vliegen.

Zoals de lezers misschien wel weten telt India heel wat bergachtig gebied. Bergketens tus-

vormt een boog van wel 2400 km in het Noorden van India. De breedte van de bergketen varieert van 400 km in Kashmir tot 150 km in Arunachal Pradesh. De hoogteverschillen zijn groter in de oostelijke helft van het gebergte dan in het westen.

De randen van het Indisch Schiereiland worden afgebakend door twee andere bergketens: de West-Ghats, die over een afstand van 1600 km van Noord naar Zuid lopen en 100 km breed zijn, en de Oost-Ghats, 430 km lang. De West-Ghats lopen parallel met de

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

€ 6,20 voor 1/4 pagina

€ 12,40 voor 1/2 pagina en

€ 24,80 voor een volledige pagina.

Neem voor meer inlichtingen contact op met de redactie:
cumulus@dewouw.net

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@dewouw.net.

Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

- › Microsoft Word (.doc en .docx)
- › Rich Text Format (.rtf)
- › ASCII tekst (.txt)

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- › JPEG
- › TIF

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

**1 artikel in
Cumulus
=
2 uren
winterwerk**

Cumulus is het clubblad van de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw, en verschijnt in maart, juni, september en december.

Niet-leden die zich willen abonneren kunnen zich wenden tot Theo Stockmans (theo@dewouw.net).

Colofon

Medewerkers

Jan Bruyninckx JD
Mattijs Cuppens
Nathalie Dormaels
Jean Hendrickx
Glenn Hostens
Bart Huygen
Sébastien Mathieu
Koen Pierlet
Theo Stockmans
Shiv Yadav

Foto's

Mattijs Cuppens
Glenn Hostens
Bart Huygen
Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

Verantwoordelijke uitgever

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

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

Aantal vluchten per jaar

