



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

KONINKLIJKE Vliegclub de Wouw - Sectie Zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 32 nummer 3
Van juli tot september 2026

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



CUMULUS

KONINKLIJKE Vliegclub de Wouw
SECTIE ZWEEFVLIEGEN



Driemaandelijks uitgave
Jaargang 32 nummer 3
Juli tot september 2026
Nummer 122

IN DIT NUMMER

06



10



13



01

WOORDJE VAN DE
REDACTIE / KALENDER

02

“EERSTE” SOLO
PRESTATIES

04

MILIEU
VLEGVELD

05

OMSINGEL DE
HOLLANDERS

06

ZWEEFVLIEGEN IN
DENEMARKEN

08

ONTSTAAN EN GROEI
VAN DE LVZC

10

KAWA
OPENDEURDAGEN

11

ZWEEFVLIEGKAMP

12

VLUCHT ROND TMA
LUIK

13

SAINT-AUBAN 2026

16

5000M HOOGTEWINST

20

50KM FAI

VOOROMSLAG:
VEEL VOLK OP ONZE OPENDEURDAGEN

ACHTEROMSLAG:
DE DEELNEMERS AAN HET ZWEEFVLIEGKAMP

WOORDJE VAN DE REDACTIE

Bij de ontvangst van deze Cumulus zit het “echte” zweefvliegseizoen er bijna op. En wij mogen zeker niet klagen. Het werd een zeer warm trimester met vele “blauwe” dagen. Voor de natuur mochten de hemelsluizen wat meer water doorgelaten hebben. Maar daar beslissen wij natuurlijk niet over, gelukkig.

Ons jaarlijks vliegekamp werd weer eens een succes. Vijftien jongens en meisjes konden, onder leiding van onze instructeurs, zweefvliegervaringen opdoen. En dit soms onder een loodzware zon. Met dank aan Koen en de vele andere “helpers”. Solo's hadden wij niet, maar wel een nakomertje. En ons kamp voor volgend jaar zit al behoorlijk vol. Wees er dus tijdig bij.

Onze opendeurdagen, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, was weer eens een schot in de roos. En tot hiertoe blijven de weergoden ons gunstig gezind. Met dank aan iedereen die zijn steentje hiertoe heeft bijgedragen.

Gaat er volgend jaar nog een opendeur zijn of niet? In elk geval, in 2031 viert onze club haar 100-jarig bestaan. Hoe wij die resterende vijf jaar gaan invullen, zullen wij de komende maanden bekijken.

Het onderhoudsprogramma van onze toestellen begint iets vroeger dan voorzien. Reden: op donderdag 11 februari 2027 hebben onze toestellen hun driejaarlijkse, fysische inspectie door de CAMO Antwerpen*. Daarom starten wij reeds op zaterdag 19 september met ons winteronderhoud. Help mee, hoe meer handen, hoe lichter en vlotter onze toestellen klaar zijn.

Op zondag 25 oktober start onze theoretische lessenreeks zweefvliegen als voorbereiding op het theoretisch examen. Zoals je kunt lezen, het wordt voor sommigen een drukke herfst- en winterperiode. Maar vergeet daarbij toch niet om af en toe eens te komen vliegen. Zodanig dat je “current” blijft.

Hou het veilig en laat je eens zien in de “donkere” periode die aanbreekt.

THEO STOCKMANS

* CAMO: Continuing Airworthiness Management Organisation (Luchtwaardigheidsbeheer)

KALENDER

- 10 oktober: start lierseizoen
- 10 oktober: spaghettiavond
- 25 oktober: start theoriecursus
- 2 november: vliegday
- 11 november: vliegday
- 29 november: Sinterklaasfeest
- 25 december - 3 januari: kerstkamp
- 8 januari: kerstfeest
- 23 januari: Season Kick-off in Oostmalle
- 30 januari: algemene vergadering zweefsectie
- 30 januari: herhalingsles luchtruim

1

COLOFON

TEKST / FOTO'S:

André Zucka
Cristian Sbârciog
Glenn Hostens
Hubert Van Nuffel
Kamiel Mesie
Mattijs Cuppens
Patrick Pauwels
Petra Van Mulders
Ruben Michaux
Theo Stockmans

LAY-OUT:

Mark Vanautgaerden
An Makowski

UITGEVER:

Theo Stockmans, Nerm 123,
3320 Hoegaarden | 016/76 66 96 |
theo@dewouw.net

WEBSITE & EMAIL:

www.dewouw.net
cumulus@dewouw.net

MIJN EERSTE SOLO

HUBERT VAN NUFFEL, ALIAS BERT VN

Wanneer ik op zondagmorgen 23 augustus 2026 naar Goetsenhoven rijd heb ik in mijn logboek 17 instructievluchten staan op een ASK-13, uitgevoerd met Theo, Luc, Bart, Bert, Eric, Sebastien en Piet als instructeurs. Van elk van hen heb ik tijdens die vluchten heel wat geleerd over het zweefvliegen in het algemeen en over het zweefvliegen op EBTN in het bijzonder.

Koen is die dag instructeur met dienst en met hem doe ik 2 vluchtjes wanneer hij daarna zijn parachute uit de 'D-6901' neemt en mij laat weten dat ik alleen de lucht in mag.

De gordels worden achteraan aan mekaar geklikt. Ik neem plaats en werk de 'before start'-checklist af.

Zoals de traditie het wil haakt de instructeur de sleepkabel in en houdt hij de wingtip vast wanneer ik om 17h43 vertrek. Er is een gezonde spanning die me alert houdt. De sleepvlucht verloopt normaal en na het loskoppelen treedt er een stilte in, een soort beloning voor de reeds geleverde inspanningen. Het is genieten terwijl ik probeer wat thermiek te vinden. Dit laatste is helemaal nog niet een sterk punt van mij en ik realiseer mij dat ik op dit gebied nog heel wat te leren heb. Maar alles op zijn tijd en 'important things first', en dat wordt nu het aanvliegen en de landing. Toegegeven, ik ben wat te laag aan de downwind begonnen en dat is Koen niet ontgaan, want na de landing word ik daarover terecht aangesproken. De landing zelf, in het gras rechts van RWY35, verloopt vrij behoorlijk zoals ik later op een gemaakt filmpje kan vaststellen.

Het is de gewoonte in de club dat een eerste solovlucht onmiddellijk gevolgd wordt door een tweede. En zo geschiedde. Om 18h09 is de sleepkabel opnieuw gespannen, gaan de remkleppen weer naar binnen en kan ik de duim omhoog steken. Here we go again.

Ook de tweede vlucht verloopt normaal. Ik begin nu op een correcte hoogte aan de downwind en meld mij aan over de radio. Ik zie een zweefvliegtuig op de normaal gebruikte landingsstrip liggen en moet beginnen nadenken over eventuele alternatieven. Er ligt ook een zwever op baan 24, juist nabij de kruising van beide startbanen. Wanneer ik mijn baseturn maak beslis ik in het gras te gaan landen links van baan 35, voorbij de kruising met baan 24, en deel dit mee over de radio. De landing zelf verloopt normaal en zo zaten mijn eerste 2 solo's er op.

Maar eigenlijk was het niet de eerste keer dat ik gans alleen in een vliegtuig zat. Mijn allereerste echte solo maakte ik in de vorige eeuw, meer bepaald in de zomer van 1967 in Oostmalle, bij de Luchtkadetten. Daar werd ik toen door instructeur Ferdinand Dauw zaliger gelost op een Ka 4 Rhönlerche.



BERT EN KOEN NA EERSTE SOLO VAN BERT

Op <https://www.alexander-schleicher.de/flugzeuge/ka-4-rhoenlerche-ii/> vind je meer informatie over dit toestel.

De omstandigheden waren behoorlijk verschillend. Wij werden gesleept door een SV-4 (tweedekker) en er was helemaal geen radioverbinding, noch met de sleeppiloot, noch met de grond. De vlieghaven van Oostmalle was toen ook nog veel groter. Ze had een startbaan van ongeveer 3 km lang, was daardoor gemakkelijk terug te vinden en voor eventueel gemaakte foute inschattingen waren er voldoende oplossingen voor handen.

Toen ik daar mijn allereerste solo maakte gierde er wel meer adrenaline door mijn bloed.

Dat 'eerste solo gevoel' of moet ik zeggen die 'eerste solo spanning' heb ik later ook nog ervaren.

Een eerste keer toen ik in de BLS (Burgerlijke Luchtvaart School) mijn eerste solovlucht maakte met de Siai-Marchetti SF.260. Zoals Patrick Mollet beschreef in de Cumulus van september 2025, een vliegtuig met veel power, een vinnig ding dus, niet steeds gemakkelijk in bedwang te houden door beginnende piloten. Het toestel was ook relatief ingewikkeld met zijn intrekbare landingsgestel, zijn elektrische flaps en een propeller met 'variabele pitch'.

Een tweede keer was in september 1988 toen ik mijn Captain's training op de (good old jurassic) B737-200 had beëindigd en ik de eerste keer als gezagvoerder, op weg met een normaal samengestelde bemanning, aangeduid werd om de commerciële avondvlucht naar Manchester (EGCC) te vliegen. Het weer was wisselvallig en winderig, met mogelijk flinke buien. Dus best een uitdaging voor een kersverse gezagvoerder. Gelukkig worden de passagiers niet ingelicht over de samenstelling en de ervaring van de bemanning.

PRESTATIES

Misschien waren er anders wel enkele uitgestapt. Ik zie me nog altijd, met wat klamme handjes, op EBBR naar het vliegtuigstappen met de co-piloot waarmee ik nog nooit daarvoor gevlogen had.

Wat wil ik nog bereiken in het zweefvliegen?

Eerste en vooral wil ik een SPL behalen. Daarvoor zal ik de komende wintermaanden gebruiken om de theoretische vakken te studeren en de examens af te leggen. Ondertussen wil ik regelmatig komen vliegen en proberen de nodige praktische proeven af te leggen. Ooit maakte ik al eens een vlucht van meer dan 5 uren en steeg ik al eens meer dan 1000 meter, maar dat was ook in de vorige eeuw en zelf heb ik daar geen bewijzen meer van.

Ik wil een SPL halen om daarna familie en vrienden eens te kunnen meenemen om hen wat te 'besmetten met de vliegmicrobe'. Hogere ambities heb ik op dit ogenblik (nog) niet, maar wat nog niet is kan nog komen. Que será, será.

Ten slotte wil ik iedereen in de club bedanken voor het warme onthaal en voor de reeds aangeboden hulp. De leidinggevenden en de instructeurs geef ik hier graag een welverdiende pluim.

Als wederdienst zal ik graag de jongeren die in de burgerluchtvaart een loopbaan willen uitbouwen hierbij helpen waar ik dat kan. Ik zal/kan dit doen samen met Peter SOLHEID, met wie ik nog samen op B767-300 heb gevlogen, en met Brett die nu nog volop in die burgerluchtvaart meedraait.

Beste groeten en tot binnenkort op EBTN.



DRIES EN RUBEN VOOR DE EERSTE SOLO VAN DRIES

Ging solo op zondag 23 augustus

Hubert van Nuffel

Ging solo op zaterdag 15 augustus

Dries Huts

Is gelukt in zijn praktisch examen en bekomt zijn SPL vergunning

Andreas Bosmans

Behaalden hun hoogtewinst van 1000 meter

Alexander Tutenel*

Delphine Szeceł

Behaalden hun duurvvlucht van 5 uur

Alexander Tutenel*

Delphine Szeceł

Slaagden in hun afstandsvlucht van 50 Km

Andre Zucka*

Delphine Szeceł

Bekomen hun zilveren kenteken of "D" brevet

Andre Zucka*

Delphine Szeceł

Behaalde zijn hoogtewinst van 3000 meter

Glenn Hostens**

Behaalde zijn hoogtewinst van 5000 meter

Glenn Hostens**

Behaalde zijn gouden kenteken of "E" brevet

Glenn Hostens**

Behaalde zijn gouden kenteken met drie diamanten

Glenn Hostens**

* Moeten nog wel gehomologeerd worden door de sportcommissie van de Belgische ZweefvliegFederatie (BZF)

** Moet nog gehomologeerd worden door de Franse sportcommissie

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



ANDREAS, BART EN EXAMINATOR STEFAN BOVIN VOOR HET EXAMEN VAN ANDREAS

MILIEU



DE JAARLIJKSE CONTROLE VAN DE BRAND-BLUSSERS DOOR BGS

Op 15 juli hadden wij onze jaarlijkse keuring van de brandblusapparaten door BGS. Er moesten ruim acht apparaten van acht kilo vervangen worden door acht blussers van zes kilo. Reden: die van acht kilo gingen vervallen. En bij BGS worden die automatisch vervangen door toestellen van zes kilo.

En op 7 augustus ging de vijfjaarlijkse keuring van ons elektriciteitsnet door en automatisch ook de jaarlijkse elektrische keuring van onze pompinstallatie door het keuringsorganisme ATK. Onze club slaagde met onderscheiding. Geen enkele opmerking. Wij zijn nu weer eens “gerust” voor vijf jaar. Met dank aan Walter en Daan.

Volgend jaar komt ATK weer langs, maar enkel voor de jaarlijkse controle van het elektrisch gedeelte onze pompinstallatie.

Op maandag 12 oktober staat ons volgend overlegplatform op het menu. Ik verwacht dat dit, zoals de voorgaande jaren, ook op een serene manier zal verlopen. Ter herinnering, van onze club nemen hieraan deel: Bart Lismont (motor), Rudi Coomans (zweven) en ikzelf.

Onze milieuvergunning loopt begin 2029 af en zal door een omgevingsvergunning vervangen worden. Samen met ULM Goetsenhoven hadden wij reeds een eerste vergadering op het stadhuis van Tienen op 9 juni. De hamvraag: gaat De Wouw en ULM een afzonderlijke aanvraag indienen of wordt het een gezamenlijke aanvraag? Tot op heden (09/09) hebben wij van de provincie Vlaams-Brabant nog altijd geen antwoord ontvangen. En de tijd dringt. Actueel hebben onze club en ULM Goetsenhoven een afzonderlijke milieuvergunning lopen. Afwachten dus.

Wordt vervolgd,

Theo

VLIEGVELD

Ik zal in herhaling vallen door te zeggen dat er niets nieuw onder de zon is.

Aan onze toog hoor je wel allerlei geruchten. Deze pen ik hier niet neer, want wat is er van aan? Van zodra er nieuws is, laat ik het jullie wel weten.

Wordt vervolgd,

Theo



DE VIJFJAARLIJKSE CONTROLE VAN ONZE ELEKTRICITEIT DOOR ATK OP 7 AUGUSTUS



DANNY EN ERIC BIJ ELEKTRICITEITSWERKEN

OMSINGEL DE HOLLANDERS

SOLO ROND NEDERLAND VOOR DE POOLEYS DAWN TO DUSK CHALLENGE

PETRA VAN MULDER

Na onze geweldige uitstap naar Welshpool (EGCW) en terug op één dag vorig jaar, waarmee we de tweede prijs in de Pooleys Dawn to Dusk Challenge wonnen, was het plan om ook deze vlucht met Wendy uit te voeren. Voor mijn verhuis naar Nederland op 6 juli wilde ik namelijk een symbolische vlucht rond Nederland doen. Het plan kreeg al snel een bijnaam: "Omsingel de Hollanders". Onschuldig hoor: het enige wapentuig was een van onze Piper Tomahawks, twee vluchtplannen, een flinke dosis nieuwsgierigheid en een snuifje lef. Het werd meteen ook mijn inzending voor de Pooleys Dawn to Dusk Challenge, die een minimum van 4 vliegreizen tussen zonsopgang en zonsondergang vraagt. Het werd iets meer.

DE VOORBEREIDING

Samen met Wendy vloog ik een verkenningsvlucht naar mijn toekomstige thuisbasis in Lelystad, en oefenvluchten naar Stadthoorn-Vreden (EDLS) en Texel (EHTX). Die laatste is trouwens echt de moeite waard! Daarna bleef vooral het weer roet in het eten gooien: vijf weekends op rij werden geannuleerd, door ochtendmist boven zee of onweer boven het vasteland. Wendy zou in diezelfde periode naar Oeganda verhuizen, waardoor onze agenda's allesbehalve flexibel waren, en met een grillig weerbeeld werd de kalender een onmogelijke puzzel. Met de verhuisdatum in zicht besliste ik om de missie solo te vliegen, het aantal tussenstops te reduceren tot 1, en de route om te draaien: tegen de klok in geeft 's ochtends de meeste kans op goed weer, want zo vermijd je zowel de ochtendmist boven zee als de warmte-onweders die zich in de late namiddag en avond boven land opbouwen.



DE DAG ZELF

Op 20 juni ging het eindelijk door. Tom Vaes opende om 8 uur het clubhuis en de hangar, en deed een inspectie van de runway. Tijdens het taxiën en de run-up bleek een van de twee stekkers van mijn headset niet volledig ingestoken: ik kon Tom wel horen, maar hij mij niet. Gelukkig was dat snel opgelost. Iets na 9u ging ik met de D-EOJN, aka Tweety, Annabel, "de mof", dan toch de lucht in: eerst naar het oosten, over de Duitse grens dan noordwaarts via Wilhelmshaven, over de Ostfriesische Inseln (de Duitse Waddeneilanden) richting Borkum, het noordwestelijkste punt van Duitsland, goed voor 3u18 vliegtijd en 311 NM. Die vlucht over de Waddeneilanden is echt een aanrader, zo adembenemend mooi.

Na een tussenstop van amper drie kwartier in Borkum (gepland: twee uur, maar waarom wachten met zo'n lucht als ik het vluchtplan een uur kan vervroegen?), ging het verder richting Rottumerplaat, het noordelijkste punt van Nederland, en verder over Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling, Vlieland en Texel. Boven Zeeland en de Noordzee, ten zuidzuidwesten van mijn positie, zag ik donkere wolken opduiken. Ik vroeg Amsterdam Info om meteo-informatie. Na een korte standby kreeg ik eerst te horen dat het om lichte regen ging, maar even later volgde de correctie: zware regen, met bliksem waargenomen. Een tijdige koerswijziging naar het zuiden hield de vleugels droog. Iets na 17u landde ik weer in Goetsenhoven met in totaal 6u21 vliegtijd, 567NM, twee landen aan Waddeneilanden, en een missie volbracht. Helemaal alleen.

Wat ik niet wist: Wendy stond me op te wachten op het veld en filmde de landing. Thuis wachtte nog een bijkomende verrassing: vrienden hadden een heus "inburgeringsfeestje" georganiseerd, quiz en al.

WAT NU?

Op 6 juli verhuisden we. Ik ben sindsdien ook lid van Vliegclub Flevo in Lelystad, en vloog er in augustus voor het eerst met hun Piper Warrior. Nieuwe hemel, zelfde passie. Bedankt aan Wendy en Tom, en aan iedereen die met me mee heeft genoten of geleefd tijdens deze missie.

Ik heb het verslag van deze missie (60 pagina's met alle details en bewijsmateriaal!) ingezonden voor de Pooleys Dawn to Dusk Challenge, in februari volgt de uitslag.

De video van de vlucht staat online: youtu.be/5w1LT7Yf270

WEINIG THERMIEK, TOCH EEN GOEDE VLEGDAG: ZWEEFVLIEGEN IN DENEMARKEN

KAMIEL MESIE

Hoewel velen mij in de club zullen kennen als die Hollander, heb ik mijn zweefvliegervaring niet in Nederland opgedaan, maar in Denemarken. Denemarken is een interessant land wat zweefvliegen betreft en de sport voelt er behoorlijk anders aan dan in België. Het eerste waar ik hard aan moest werken toen ik kwam vliegen bij de Wouw was de sleepstart. In Denemarken wordt er over het algemeen veel meer gelierd dan gesleept, en aangezien ik nog maar een paar maanden mijn SPL had toen ik uit Denemarken naar België verhuisde, had ik zelfs nog nooit een sleepstart gedaan! Het kostte me hier op Goetsenhoven aardig wat starts om dit goed onder de knie te krijgen.

De reden dat de lierstart in Denemarken de meest gangbare startmethode is heeft te maken met de geschiedenis en de clubcultuur, maar ook met de lokale omstandigheden. Het Deense landschap bestaat veelal uit lage heuvels (die soms wonderwel voor wat ridge stijgen zorgen) en met bijna 9000 kilometer aan kustlijn is de zee nooit ver weg. Veel water en wind betekent doorgaans zwakkere en lagere thermiek. Een lierstart is dan een goedkope manier om vaak te starten en zo nodig met meerdere pogingen de thermiek op te zoeken.

Mijn oude club, Østsjælland's Flyveklub, opereert vanaf vliegveld Kongsted (EKKS), een klein veld met twee grasbanen die elkaar kruisen (09 – 27 en 07 – 25). Als leerling en solist komt men enkel in de lucht met de lier. Op die manier kan er op de ASK-21 en vervolgens op de ASK-23 veel geoefend worden met starts en landingen, ook op de vele thermiekloze dagen. Voor meer ervaren piloten kan er desgevraagd een sleepstart verzorgd worden door de Rotax Falke touring motorglider (TMG) van de club, maar er zijn ook clubtoestellen met een motor zoals een Ventus 2cxT en een Duo Discus T.

Het zal niemand verbazen dat er bij zoveel lierstarts ook behoefte is aan veel lieristen en het is de verwachting dat iedereen daaraan zijn steentje bijdraagt. Van iedere SPL-houder en iedere solist boven de 18 jaar wordt verwacht dat zij een cursus op de lier volgen en vervolgens een aantal dagen per jaar de lier bedienen. Net zoals op de meeste clubs is de lier een behoorlijk oude machine maar in tegenstelling tot de lier op Goetsenhoven heeft die op Kongsted twee functionerende kabels die ook een stuk langer zijn. Bij een goede tegenwind kan je tot wel 450 meter geraken.

Een ander groot verschil met België is dat Denemarken een veel stiller luchtruim heeft. Het kleine EKKS ziet sowieso al weinig motorvliegverkeer, maar ook hogerop is het door het beperkt

aantal bewegingen vaak stil op de radio. Denemarken heeft een bevolkingsdichtheid van 142 inwoners per vierkante kilometer, zet dat tegenover 504 inwoners per vierkante kilometer in Vlaanderen. De dichtstbijzijnde Control Zone op EKKS is die van Roskilde en de buitenste zones van de Roskilde TMA liggen op 2500 voet boven het vliegveld. Omdat Roskilde een klein en rustig vliegveld is kan er altijd om clearance worden gevraagd tot 5000 voet of hoger, afhankelijk van de vliegbewegingen. Maar voor een langere vlucht zetten de meeste piloten eerst koers naar het zuiden; vijf kilometer ten zuiden van Kongsted gaat de verticale ruimte helemaal tot aan FL195, al zal ik de eerste zijn om toe te geven dat mijn hoogtemeter nooit ergens in die buurt is gekomen.

Toch worden er zeker wel langere overland vluchten gedaan, vooral naar het westen naar Jutland met korte stukjes over het water, en richting zuiden naar het eiland Lolland en soms ook de oversteek naar Duitsland. Eén clublid vliegt zelfs iedere zomer in zijn privé Arcus naar het Klix kamp in Oost Duitsland en daarna nog verder naar Tsjechië. Een tripje naar Zweden is minder vanzelfsprekend omdat men dan door het gecontroleerde luchtruim van zowel Kopenhagen Airport als Malmö moet, maar ik heb me laten vertellen dat het in het verleden wel gebeurd is.

Zweefvliegen in Denemarken blijft toch vooral een zomeractiviteit. Van november tot april wordt er niet gevlogen en ik heb meegemaakt dat door een natte lente de grasbanen pas begin mei weer in gebruik waren. Maar wanneer de zomer er dan eindelijk is, gaat het ook los. Niemand wacht er tot na de lunch in de hoop dat de cumulussen dan wel zullen verschijnen en dankzij de lange zomeravonden kan er ook echt lang doorgevlogen worden. De eerste start rond 10:00 en de laatste landing na 21:30 zijn geen uitzondering.

Zo zijn er heel wat verschillen met zweefvliegen op de Wouw, maar het grootste verschil is denk ik toch wel wat je als een goede vliegdag beschouwt. Een dag met zwakke thermiek en veel wind kan in Denemarken nog steeds een uitstekende vliegdag zijn, terwijl we zoiets in België al snel een matige dag zouden noemen. Misschien zijn we gewoon een beetje verwend geraakt en wachten we hier net iets te lang op die perfecte cumulussen. Al heb ik natuurlijk makkelijk praten: ik heb nog nooit in de Provence of de Pyreneeën gevlogen.

Alles is relatief!



7



ONTSTAAN EN GROEI VAN DE LVZC

PATRICK PAUWELS

DEEL 1

In 1970 werd een eerste staatshervorming doorgevoerd. Sport werd voortaan een domein van de gemeenschappen. Vanaf 1974 kreeg dit alles meer vorm en elke gemeenschap kreeg zijn *ministerie van sport*. Dit betekende dat de bestaande nationale federaties moesten worden ontbonden en vervangen door organisaties op gemeenschapsniveau. Let wel, dit was noodzakelijk indien de sportorganisatie wenste erkend te worden door de betreffende overheid, en toen ging 'erkenning' ook nog samen met 'subsiidiëring'. Uiteraard kozen quasi alle sportfederaties voor de herschikking. Zo ook de zweefsport.

De *Nationale Federatie van Zweefvliegclubs* werd ontbonden en in november 1975 hebben de toenmalig actieve Vlaamse clubs de *Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs* (LVZC) opgericht.

De stichtende clubs waren:

- Aero Club van Aalst (ACA)
- Aero Club van Brasschaat (ACB)
- Aero Club Keiheuvel (ACK)
- Albatros (ALB)
- Antwerpse Zweefclub Meeuw (AZM)
- Diest Aero Club (DAC)
- GhentAviation Club (GAC)
- Kempische Aero Club (KAC)
- Kortrijk Flying Club (KFC)
- Leuvense Universitaire Aero Club (LUAC)
- Limburgse Vleugels (LV)
- Zoute Aviation Club (ZAC)

Langs Franstalige kant werd de *Fédération des Clubs Franco-phones de Vol à Voile* (FCFVV) gesticht.

Op federaal niveau bestaat de *Koninklijke Belgische Aero Club* (KBAC), zonder enige vorm van erkenning noch subsidiëring als sportorganisatie door de overheid, maar de KBAC is wel de officiële vertegenwoordiger van de FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*).

De FAI erkent slechts één organisme per land. Ook de KBAC laat slechts één federatie per luchtsportdiscipline toe. Vandaar dat de LVZC en de FCFVV terug een nationaal overkoepelend orgaan moesten oprichten, en dat werd de *Belgische Zweefvliegfederatie* (BZF). Deze structuur is tot op heden nog steeds operationeel.

De pas opgerichte LVZC koos Dr. Van Elst (ACK) als voorzitter en de eerste werkingsjaren kenden een moeilijk verloop. De toestand was voor iedereen – zowel voor de overheid als voor de clubs – nieuw en iedereen was zoekende.

In 1977 kwam het eerste decreet inzake erkenning en subsidiëring van de Vlaamse sportfederaties in werking. Federaties moesten voldoen aan verschillende administratieve en boekhoudkundige verplichtingen, daarnaast moesten de sportbeoefenaars ook een medisch geschiktheidsattest kunnen voorleggen en moest de federatie een collectieve sportverzekering afsluiten, zowel voor de burgerlijke aansprakelijkheid als voor de lichamelijke letsels.

Tegenover deze verplichtingen stond de financiële ondersteuning. (bv. 75% van de premie van de verplichte verzekering). Het aantal sportbeoefenaars bepaalde in welke subsidiërencategorie de federatie werd ingedeeld.

De LVZC diende onmiddellijk haar dossier in en werd snel erkend als Vlaamse sportfederatie. De toenmalige sportadministratie BLOSO, nu Sport Vlaanderen, was meteen een belangrijke partner.

Met ongeveer 600 leden was de LVZC bij de 'kleintjes', maar er waren financiële middelen beschikbaar. Zo was er steun voor de algemene werking en het secretariaat, maar ook steun voor de deelname aan internationale kampioenschappen en voor de aankoop van materiaal, weliswaar begrensd, maar voor materiaal liep de steun op tot gemiddeld 50% van de aankoop (gemiddeld 350.000,00 BEF of een kleine 9.000,00 €; bijna elke club heeft via deze weg een toestel kunnen aankopen)

Enkele jaren later volgde een herziening van het decreet en bleef alleen de ondersteuning voor de algemene werking en het personeel over. De laatste steun werd ontvangen voor het EK in Finland in 1988 en bijna alle clubs hebben eenmaal materiaal met subsidie kunnen aankopen.

Ter ondersteuning van de EK/WK deelnemers heeft het BLOSO zelfs twee zweefvliegtuigen aangekocht: een Nimbus 2, die later werd vervangen door een LS3, en een Standard Cirrus. Na enkele jaren was er de nood aan een upgrade, maar vermits er geen toelagen meer beschikbaar waren en de noden dusdanig gewijzigd waren, werden de toestellen verkocht aan de clubs.

Het lidmaatschap van de clubs bij de LVZC is tijdens de jaren vrij constant gebleven. Er zijn enkele clubs weggefallen maar er zijn er ook bijgekomen:

Zo is uit de GAC de Gentse Zweefvliegschool ontstaan, met de sluiting van het vliegveld van St. Denijs-Westrem zijn de clubs moeten verhuizen naar Wevelgem en Amougies en finaal opgegaan in andere clubs of gestopt. Met de sluiting van het vliegveld van Aalst werden de activiteiten van ACA stopgezet, maar hebben de zweefvliegers een doorstart gemaakt als *Zweefvliegcentrum Phoenix*, (VZP) tijdelijk op een nieuw veld in Zottegem, en enkele jaren later op het vliegveld van

Overboelare. Zo ook werd Zweefvliegklub Brugge opgericht door enkele harde vechters en hebben zij eerst kunnen vliegen op het industrieterrein Blauwe Toren, later op het eilandje. Helaas werd dat finaal ook niet meer mogelijk en werd de club ontbonden. Enkele leden van de LV hebben later dan weer het Limburgs Zweefvliegcentrum (LZC) opgericht en zij kregen de toelating om vanop het vliegveld van Zutendaal te vliegen. Wegens het verbieden van zweefvliegactiviteiten op het vliegveld van Wevelgem (helaas na een mid-air accident) moesten zowel KFC als ZAC hun activiteiten verleggen. KFC bleef lid en opereerde een tijd vanop het vliegveld van Valenciennes (FR) en later in combinatie met andere clubs (o.a. VZP). De ZAC ging een verregaande samenwerking aan met Tournay Air Club en verliet de LVZC.

Het is overduidelijk dat terreinproblemen een enorme impact hebben op de clubs. Het aantal actieve zweefvliegpiloten (leerlingen inbegrepen) is door de jaren ook toegenomen. Midden jaren '90 telden we meer dan 950 zweefvliegers. Met de

terreinproblematiek is dit aantal terug gedaald en gestabiliseerd rond de 750.

Na de eerste woelige jaren is de LVZC in een stabielere positie gekomen. Na het plotse overlijden van Dr. Van Elst, was Martin Baeke (KAC) enkele jaren voorzitter, hij werd opgevolgd door Dr. JeromGermis (GZS). Na enkele jaren nam Michel Aerts (ACK) het roer in handen en met zijn visie en begeestering kwam de organisatie in een stroomversnelling. Na een achttal jaren heeft Jan Speetjens (ALB) het voorzitterschap overgenomen. Een niet zo makkelijke periode want de EU-ommezwaai was gestart. Na bijna 10 jaar vroeg Jan om aflossing. Eddy De Coninck (KAC) nam voor enkele maanden het mandaat op, waarna Guido Sergeant (KFC) quasi negen jaar voorzitter was. Hij werd opgevolgd door Matthieu Denecker (KFC) die na twee mandaten de fakkel overdroeg aan de huidige voorzitter, Anton Buysse (KAZM).

Onze club werd lid van de LVZC in 1992.

BEKER GERARD DE PRAETERE 2026

VOORLOPIGE STAND OP 10.09

PLAATS	PILOOT	TOESTEL	DATUM	DUUR
1	THEO STOCKMANS	VENTUS 2CX	19 JULI	7U28
2	SEBASTIEN MATHIEU	LS6 18M	25 JULI	7U04
3	RUBEN MICHAUX & SAM CUYVERS	DUO DISCUS	1 AUG	6U38
4	BART HUYGEN	DISCUS 2B	9 MEI	6U16
5	CRISTIAN SBARCIOG	G102 ASTIR CS JEANS	8 AUG	6U11
6	ANDRE RUYMEN	VENTUS 2CXT	23 AUG	6U00
7	DENNIS LORSON	ASW 19B	11 JULI	5U14
8	MATTIJS CUPPENS & RUBEN MICHAUX	DUO DISCUS	29 MAART	5U13
9	ALEXANDER TUTENEL	K8	19 JULI	5U09
10	ARTHUR KONICKX	ASK 23B	8 AUG	4U59
11	ERWIN HUYBENS & GLENN HOSTENS	DUO DISCUS	25 MEI	4U33
12	GLENN HOSTENS	G102 ASTIR CS JEANS	2 AUG	4U31
13	ANDREAS BOSMANS	G103 TWIN 2	12 JULI	4U21
14	ANDRE ZUCKA	ASK13	12 JULI	4U07
15	JAN WAUMANS	LS 7 WL	12 JULI	4U04
16	MICHAËL KLOFAC	ASW 19 B	25 MEI	3U32

18-VOUDIG WERELDKAMPIOEN SEBASTIAN KAWA OP BEZOEK



10



ZWEEFVLIEGKAMP 6 - 17 JULI 2026



VLUCHT ROND TMA LUIK

RUBEN MICHAUX

Op 12 juli 2026 vertrokken Erwin en ikzelf met de Duo voor een overlandvlucht rond de TMA van Luik. De voorspellingen zagen er vooral richting het oosten goed uit. Dat werd dan ook het initiële plan. Aangezien vertrekken in het blauw met een laag plafond iets eenvoudiger is richting het noorden dan het zuiden, besloten we via Zutendaal en Maastricht TMA richting Aken te vliegen. 's Ochtends hebben we de vluchtvoorbereiding nog vervolledigd (bedankt voor de hulp Mattijs!) en na alles te hebben afgestemd met LVNL, besloten we ervoor te gaan. De terugweg planden we via de Ardennen, zodat we vanuit het zuiden via de corridor opnieuw Goetsenhoven konden bereiken.

Al snel bleken de eerste thermiekbellen krachtig genoeg om ons boven Goetsenhoven meteen tot 1.000 meter te brengen. We zetten dan ook direct koers naar het noorden, volledig in het blauw... Naarmate we verder de Kempen in vlogen, steeg het plafond langzaam richting 1.500 meter en besloten we de doorsteek door Beek TMA te maken. Het toegewezen level block aanhouden bleek met een zweefvliegtuig soms wat lastig, maar gelukkig stelde de luchtverkeersleiding zich erg behulpzaam op. Vervolgens vlogen we BEEM TMA uit via Geilenkirchen, waar de NATO AWACS toestellen gebaseerd staan.

12

Eenmaal in Duitsland werd de thermiek krachtiger en werd het plafond hoger. We haalden regelmatig 2.000 meter en konden daardoor meer snelheid maken. We kwamen voorbij het prachtige Eifel gebied en de Rursee, zeer indrukwekkend vanuit de lucht. Het bleef gedurende de hele vlucht volledig blauw, waardoor we helaas niet de geplande snelheid konden behalen en onze opdracht wat moesten inkorten.

Boven de Eifel besloten we de opdracht af te breken en koers te zetten richting Saint-Hubert. Eenmaal boven de Ardennen was de thermiek nog steeds erg krachtig, maar ondertussen begon al laat in de namiddag te worden. Tijd om richting Goetsenhoven te vliegen dus. Omdat we boven de Ardennen

nog altijd sterke thermiek en een plafond van 2.000 meter hadden, verwachtten we niet meteen grote problemen met de nog ongeveer 100 kilometer te gaan.

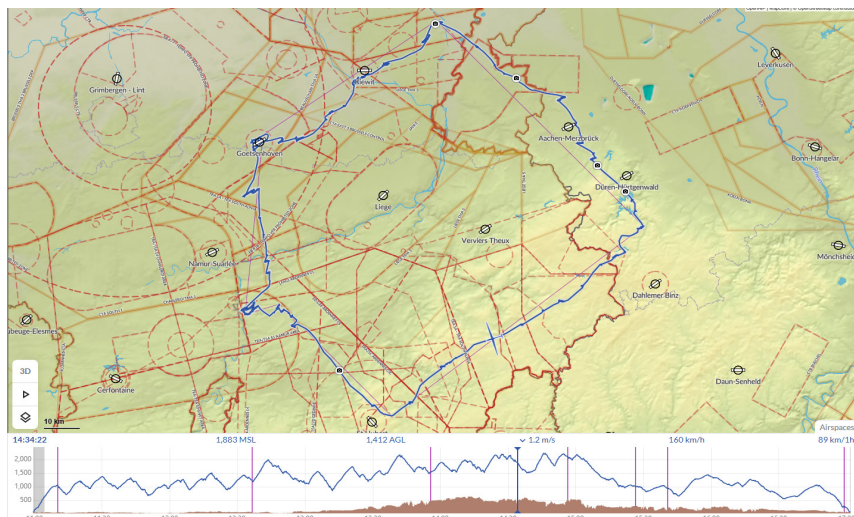
Helaas liep dat even anders. Na onze steek vanuit Saint-Hubert kwamen we eigenlijk geen goede thermiek meer tegen en bleven we maar verder zakken. Uiteindelijk moesten we nog uitwijken richting Maillen, zodat we daar indien nodig konden landen. Na veel pogingen in stijgwaarden van amper 0 - 0,5m/s kwamen we boven Maillen aan op slechts 400 meter AGL.

Met veel moeite slaagden we er uiteindelijk toch in om weer weg te klimmen. Daarna konden we opnieuw de corridor in en kwamen we eindelijk weer lokaal Goetsenhoven na 344km overland. Wat een opluchting... Een mooie, geslaagde vlucht en bovendien een primeur voor onze club. Het bleek achteraf dat dit de eerste maal was dat iemand via deze route rond de TMA van Luik gevlogen heeft vanuit Goetsenhoven. Ik zou het zeker iedereen kunnen aanbevelen om te herhalen.

GEILEN-
KIRCHEN
AWACS
NATO
BASIS



RURSEE



SAINT-AUBAN 2026

CRISTIAN SBARCIOG

Het was 4:30 uur 's ochtends en mijn wekker ging. Het was de dag waar ik zo lang op gewacht had en niet alleen ik. Vandaag gingen we naar Saint-Auban! Met een klein beetje moeite kwam ik toch maar uit mijn bed en raapte ik de laatste spullen bij elkaar. We gingen Dennis ophalen en reden verder naar de carpoolparking waar we met Glenn hadden afgesproken. Nog even alles inladen in de auto van Glenn (oef, het past!) en dan konden we vertrekken.

Even later was ik alweer ingedommeld, maar niet voor lang, want de eerste laadstop was er al snel. Daar werden we getrakteerd op een schouwspel van een enkele cumulus die net boven de toppen van de heuvels opdook en weer verdween. Met de auto terug op 100% konden we weer op pad. We waren rustig aan het rijden toen we opeens het bericht zagen in de groep: Sebastian Kawa, 18-voudig wereldkampioen, was op onze club! We konden onze ogen niet geloven, maar spijtig genoeg waren we al te ver om nog terug te keren.

Toen we dichterbij Saint-Auban kwamen, zagen we al de eerste zwevers en de eerste bekende bergen. Hoewel ze vanop de grond iets moeilijker te herkennen waren, begon het al te kriebelen, zeker omdat er de volgende dag al goed weer en zelfs golf voorspeld werd. Eenmaal aangekomen, gingen we snel de sleutel van het appartement ophalen en daarna iets eten, want Erwin zat samen met zijn vrouw en zoon al op ons te wachten in het restaurant. De gigantische pizza's werden naar binnen gewerkt en daarna gingen we naar het appartement om ons bedje in te duiken. We hadden immers een goed gevulde week voor de boeg.

Dag 1 : De volgende ochtend waren we al vroeg wakker. We moesten namelijk eerst nog de papieren in orde brengen, een moeilijke opgave als we Glenn mochten geloven. Na een ontbijtje met de lokale vliegveldpoes, die natuurlijk ook van de partij was, gingen we dit maar in orde brengen. Uiteindelijk ging het toch sneller dan verwacht: op een kwartier waren we alle

vier gepasseerd! We gingen naar de algemene briefing, waar de meteo en de lokale procedures uitgebreid besproken werden, en hadden daarna nog een briefing met onze instructeurs. De toestellen werden buitengezet en de eerste starts gemaakt.

Ik zat samen met Glenn in een groepje. Hij zou de eerste start maken om daarna met een eenzitter te kunnen vertrekken. Ik moest dus nog even wachten, maar gelukkig was er een toren (met airco!) waarin ik kon gaan zitten. Even later was Glenn weer terug en was het aan mij. Voor de eerste keer ging ik in de bergen de lucht in. Zo prachtig dat het was! De sleper sleepte ons tot aan Plateau de Puimichel, waar de instructeur iets voelde. We trokken los, maar spijtig genoeg iets te vroeg, want na 24 minuten stonden we weer aan de grond in Saint-Auban.

Poging twee dan maar! Deze keer met wat meer succes. We konden klimmen en vlogen weg richting het parcours, waar de instructeur remkleppen trok om mij dicht langs de bergflank van Coupe te doen vliegen. Heel mooi, maar focussen was de boodschap! We vlogen de flank enkele keren af en deden daarna nog wat kilometers op het parcours, waarna we stilletjes aan terug naar huis keerden. Ach ja, aan 175 km/u. 's Avonds gingen we eten in Sisteron, waar we uitgebreid konden navertellen, maar we moesten alweer snel huiswaarts, want het was wel een vermoeiende dag geweest.

Dag 2 : De volgende dag waren de voorspellingen opnieuw goed, dus: eten, vliegtuigen buitenzetten, briefing en dan gaan vliegen. Sleep, eat glide, repeat, zoals ze zeggen. Glenn was al gelost, dus ik was nog de enige leerling bij mijn instructeur. Toch hadden we geen grote plannen. Mijn instructeur wilde mij namelijk voorbereiden op een eerste solo daar, dus lokaal blijven was de boodschap.

Met glijgetal 25 in ons hoofd gingen we voorzichtig op pad. We hopten van berg naar berg, tot we aan Sommet de Cousson kwamen. Het mocht nu toch echt wel beginnen stijgen, want

13



UITZICHT VANOP 4100M



ERWIN MAAKT ZICH KLAAR VOOR ZIJN EERSTE SOLO IN DE BERGEN

veel reserve hadden we niet meer. We gingen tegen de bergflank vliegen en merkten al snel dat het niet zo sterk was als gehoopt: een nulletje. Ergens anders konden we niet meer gaan zoeken, dus het volgende halfuur was het achtjes draaien in dat nulletje, hopen dat de zon er weer door zou komen en het toch positief zou worden.

De zon kwam erdoor, het stijgen niet. We begonnen zelfs lichtjes te zakken en dus vlogen we maar terug richting Saint-Auban, nog steeds lokaal met glijgetal 25. Nu begon het echter snel te zakken: -2, -3 geblokkeerd. Na 1 uur en 30 minuten vliegen, stonden we weer aan de grond. Alleen niet in Saint-Auban, maar in Mallemoisson! Mijn eerste echte buitenlanding! Tot zover het lokaal blijven.

We stonden ten minste veilig aan de grond en ik kreeg te horen dat ik een van de weinige leerlingen was die daar ooit een buitenlanding heeft mogen meemaken. “De volgende keer dat we in Mallemoisson liggen mag jij hem landen”, zei de instructeur tegen mij. Glenn, die over de radio had gehoord dat we buitenlagen, kwam ook eens hallo zeggen vanuit de lucht, met iets meer hoogte.

Na enkele telefoontjes, 2 uur wachten en nog een uur het vliegtuig uit elkaar halen, waren we toch terug op weg naar het vliegveld. Hoewel ik veel vroeger geland was dan de rest, was ik niet zoveel vroeger terug op het vliegveld. De meeste andere piloten hadden die dag wel zeer goed gevlogen, want wat is een buitenlanding zonder dikke cumulussen die daarna de kop op komen steken?

Dag 3 : De routine begon er al flink in te komen. Het was nogmaals een dag met standaardweer, zoals ze dat daar noemen. Met andere woorden, het pompte de bakstenen uit de grond. Ik zou de dag delen met een andere leerling die van instructeur gewisseld was. In de ochtend zetten we het vliegtuig terug in elkaar na ons avontuurtje de dag ervoor en dan kon het vliegen beginnen. Hij vloog eerst en daarna was het aan mij. Het was weeral een prachtige vlucht en de eerste keer dat ik zuurstof gebruikte.

‘s Avonds kreeg ik te horen dat ik de volgende dag solo mocht als de wind niet te veel uit het noorden stond, wat wel de voorspelling was. Glenn had ondertussen op dag 3 zijn 3000 m hoogtewinst behaald. Die avond gingen we weer in Sisteron eten, waar het blijkbaar stadsfeesten waren. Moeilijk om parking te vinden dus, maar op vlak van entertainment konden we niet klagen!

Dag 4 : De 4e dag begon net zoals de andere dagen. De vliegveldpoe die kwam kijken of er niets mee te eten viel bij het ontbijt, het buitenzetten van de vliegtuigen en de briefing. Al snel werd duidelijk dat de wind te sterk uit het noorden zou komen om alleen te vertrekken en dus maakten we een alternatief plan: Le tour du cuvette zoals ze dat daar noemen, ofwel de ronde van de pombak.

De instructeur vertrok opnieuw eerst met de andere leerling, waarna duidelijk werd dat ook het alternatieve plan eigenlijk niet zo goed was en we een alternatief alternatief plan moesten maken. Het werd toch het parcours en het ging goed omhoog. Uiteindelijk zijn we tot net voorbij Barcelonette kunnen gaan en zijn we aan de Séolane zelfs tot 4100 m



GLENN GAAT MONTE VISO VAN HEEL DICHTBIJ BEKIJKEN



CRISTIAN IN DE DUO DISCUS XL



CHEVAL BLANC

kunnen klimmen, met zuurstof natuurlijk. Het hoogste dat ik ooit geweest was. Op de terugweg hebben we zelfs nog een klein beetje zwakke golf gehad.

Ook Glenn is die dag zeer hoog geweest. Hij heeft zijn hoogtewinst van maar liefst 5000m behaald. Zoals ondertussen de gewoonte was geworden, waren we 's avonds weer alles aan het napraten in Sisteron.

Dag 5 : Gezien de slechte voorspellingen voor zaterdag zou dit hoogstwaarschijnlijk onze laatste vliegday worden. Het goede nieuws was echter dat Erwin en ik solo mochten vertrekken. De eenzittersvloot was ondertussen redelijk druk bevolkt in vergelijking met het begin van de week. Erwin kreeg een Discus 2c toegewezen en ik kreeg, bij gebrek aan Discussen, een Pégase, maar dat vond ik eigenlijk helemaal niet erg. Glenn zou met Pierre in de Arcus vliegen en de Mauriennevallei proberen verkennen.

Mijn vlucht begon goed, met al meteen een stevige pomp boven Colette die ik tot 2200 m kon nemen. Daarna heb ik de Vaumuse kunnen afvliegen en doorsteken naar Authon, dan Auribeau, om van daaruit naar Crête de Liman, Cousson en Coupe te gaan. Uiteindelijk mocht ik tot aan Cheval Blanc gaan voor ik moest terugkeren. Erwin is iets verder gegaan tot aan de Dormillouse. Na iets minder dan vier uur was het spijtig genoeg alweer tijd om te landen en de Pégase terug te geven.

Dag 6 : Dag 6 begon heel optimistisch. Op vraag van de instructeurs zetten we alles om 9u 's ochtends al buiten. Dat optimisme werd echter al snel de kop in gedrukt tijdens de briefing: er werd onweer verwacht vanaf 13-14 uur en blijkbaar hadden de meeste piloten niet echt zin om te vliegen.

Toch een klein beetje sceptisch gingen we toch maar naar de startplaats. Ik zou met Pierre vliegen in een Arcus en we waren vierde en laatste in de rij om te starten. Het idee was om nog even af te wachten wat er zou afkomen en te bekijken of de anderen boven zouden kunnen blijven. Ik kreeg een briefing over de Arcus, aangezien het mijn eerste vlucht met dat toesteltype zou zijn, maar al snel zagen we het onweer dichterbijkomen.



ONWEER

We hebben dan ook maar wijselijk beslist om het vliegtuig weer binnen te zetten.

Jammer van het onweer, maar ik had de dag ervoor toch nog een zeer mooie en leuke laatste vlucht gehad. De toestellen die al in de lucht waren, kwamen landen en we zetten alles binnen. Dat was dan het einde van de vliegday en van onze stage in Saint-Auban.

Niet veel later was het onweer alweer voorbijgetrokken. De vraag was nu wat we dan in de plaats zouden gaan doen, want de dag was nog lang niet voorbij. Uiteindelijk zijn we gaan wandelen in Les Méas, met onze ogen op het prachtige uitzicht gericht, maar toch ook op de weerradar. Om de bergstage mooi af te sluiten zijn we samen nog iets gaan drinken en 's avonds nog iets gaan eten in Sisteron, waar we al onze avonturen ook aan Erwins vrouw en zoon konden vertellen.

Zo werd het dus tijd om afscheid te nemen van Erwin en zijn familie en onze tocht de volgende ochtend verder te zetten naar Chalôns.

Het was een onvergetelijke week vol vliegplezier en nieuwe ervaringen die ik nooit meer zal vergeten. Heel erg bedankt aan Glenn om ons mee op sleeptouw te nemen en bedankt Glenn, Dennis en Erwin om zo'n fantastisch gezelschap te zijn!

Hopelijk tot volgend jaar in Saint-Auban!



TEAM SAINT-AUBAN 2026

5.000M HOOGTEWINST VANUIT SAINT-AUBAN

GLENN HOSTENS

Tijdens nog eens een weekje bergstage te Saint-Auban zou het vandaag, 23/07/2026, eens kunnen gebeuren, eindelijk de FAI diamanten 5000 m hoogtewinst.

De dag voordien was de FAI gouden 3000m hoogtewinst al binnen (4600m hoogtewinst om exact te zijn). De 22ste was geen gemakkelijke dag, blauw, zwak en moeilijk te vinden samen met een hele zwerm andere zwevers, zoekend naar de golf ten oosten van Barcelonnette. Niet gedacht dat het nog ging lukken want velen hadden al opgegeven. Maar uiteindelijk na 3 uur vliegen voor mijn allereerste keer FL195 (+- 6000m MSL) aangetikt. Doordat ik geen laag punt had, geen 5000m hoogtewinst. Op de 23ste zouden de golfcondities een tikkeltje beter moeten zijn met naar het einde van de dag toe aantrekkende wind.

De volgende dag op de ochtendbriefing werd duidelijk dat er weer zwakke golf ging staan, maar voor de 5000m hoogtewinst ging het moeilijk worden want Les Mées ging waarschijnlijk niet werken op lage hoogte door de te zwakke noordwesten wind. FL195 was vandaag 5930m MSL en wetende dat Saint-Auban op 460m MSL ligt, moest ik een zeer laag punt hebben vandaag, het lage punt dat ik op de vorige dag miste. Vandaag kreeg ik terug de JS3 in de 18m configuratie.

16

Plan was om boven Les Mées op 900m MSL los te trekken van de sleper, voelen of het werkte en indien het werkte, hard duiken om een laag punt te pakken tot 700m MSL en vervolgens snelheid er terug uittrekken en klimmen boven Les Mées. Althans, dat was het plan.

Ik ging niet als eerste vertrekken om te kunnen kijken waar de rest ging los trekken en waar het werkte. Ondertussen was mijn instructeur al vertrokken en wist hij via de radio te vertellen dat Les Mées werkte maar dat hij niet los trok en doorvloog. Daarop heb ik mij in de rij gezet en ook vertrokken, al zag ik dat niemand boven Les Mées vloog of daar los trok... Eens aangekomen achter de sleper op 1050m MSL werkte het duidelijk niet. Daarop zette de sleper de neus richting Colette, de volgende berg. Dit was niet mijn plan en ging me alleen maar verder van mijn doel brengen dus heb ik los getrokken op 1250m MSL. Ik wou zelf eens boven Les Mées gaan zoeken en als ik daar niets zou vinden, voelde ik achter de sleper ter hoogte van de 'descending area Zuid' dat er daar wel iets leek te duwen en mijn laatste plan ging worden. Uiteraard niets gevonden boven Les Mées. Dan maar mijn laatste optie: de descending area, als deze het niet deed, ging het landen worden en gaan voor poging 2. Bij het naderen op 1050m MSL alvast de stick in het dashboard geduwd om stevig te duiken om een laag punt te pakken, terwijl een ruime linkerbocht gepakt in de hoop recht in de pomp te vliegen bij de snelheid eruit te trekken. Op +-800m MSL vond ik het laag genoeg dus stick in de buik en inderdaad, recht de pomp ingevlogen van 2,3m/s gemiddeld tot 2100m MSL zonder dat er hier een andere zwever aanwezig was en onder een staalblauwe hemel.

Deel 1 van de missie al geslaagd: een laag punt pakken.

Volgens de voorspellingen ging de Lure bijna geen golf geven. Maar alles ten noorden ervan en ten westen van de Durance vallei tot aan Pic de Bure zou er zwakke golf staan met een matige golf aan Pic de Bure zelf tot FL195 (en hoger). Dit zou



LES TROIS ÉVÊCHES



MONTE VISO OP DE ACHTERGROND

dus nu redelijk makkelijk moeten worden om daar de 5000m hoogtewinst te pakken, althans volgens de voorspellingen toch...

Aan de Jabron vallei leek er iets te staan in het blauw maar het was gewoon op dezelfde hoogte blijven op 1800m MSL. Dan maar de berg l'Ubac net ten noorden van de Jabron overgestoken op zoek naar het volgende golfsysteem. Duidelijk alleen maar fel zakken tegengekomen... 200m lager ondertussen vond ik het geen goed idee meer om de westkant van de Durance te blijven volgen want de berg La Platte zag er me geen goeie optie uit omdat ik nogal laag begon te komen en ik eerst de lijzijde van die berg nog moest trotseren om dan pas in mogelijks stijgen te komen. Ondertussen was terug vliegen naar Saint-Auban ook al geen optie meer omdat ik te laag zat voor final glide en er geen opties waren om op de terugweg betrouwbaar stijgen te vinden.

Buitenlanden op het vliegveld van Sisteron dus. Frequentie alvast maar in de radio gestoken. Er was nog 1 optie om terug weg te geraken en lokaal te blijven van Sisteron: de vallei dwars oversteken naar Gache, wat een zeer betrouwbare berg is met de noordwesten wind. Aangekomen op 1100m MSL werkte deze fantastisch goed tot zelfs terug 2300m MSL! :)

Oef, gelukkig...

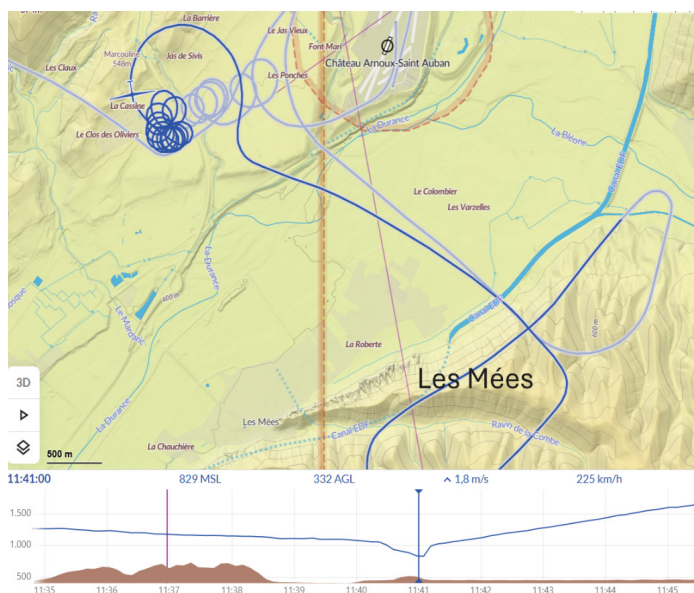
Om aan Pic de Bure te geraken moest ik de Durance vallei terug schuin oversteken. Deze keer verloor ik bijna geen hoogte.

Bij de volgende berg Saint-Genis heb ik terug een kleine, zwakke golf gevonden die me 600m hoger bracht tot 2500m MSL.

Nu hop naar de volgende berg (Montagne d'Aujourd), die 400m hoger uitsteekt dan Saint-Genis. Ik had dus een sterkere en hogere golf verwacht en vandaaruit zou ik mogelijks de rechtstreekse sprong naar Pic de Bure kunnen maken.

Bij het naderen van Montagne d'Aujourd alleen maar zakken tegengekomen, dus ben ik deze berg eens voorbijgevlogen om daar op zoek te gaan. Helaas niets, dus terug gevlogen naar de helling, opzoek naar de pomp, rotor en vervolgens de golf. De pomp en rotor gevonden, maar het lukte maar niet om erboven te geraken en bleef telkens steken op 2150m MSL. Van alles geprobeerd om in de golf te geraken maar niet gelukt. Bij de laatste poging ben ik zelfs veel hoogte kwijtgespeeld. De hoofdrotor deed het niet meer en de kleinere rotor één kilometer verderop deed het plots ook niet meer (geen idee of het echte rotoren waren of het gewoon zeer turbulente thermiek was die vanaf een bepaalde hoogte kapot geblazen werd met gebieden van sterk stijgen en vlak ernaast sterk zakken). Dit was niet te best want het bleef maar hard zakken langs de helling. Dan maar helemaal noord van Montagne d'Aujourd gegaan omdat de wind hier iets beter op de helling stond in de hoop hier nog een pomp te vinden. Alvast de frequentie van het vliegveld Serres in de radio gestoken want dit zag er niet te best uit. Op een kleine 1500m MSL aan de noordkant wonder boven wonder toch iets stevigs gevonden tot terug 2150m MSL. Dit was het teken om Pic de Bure op te geven en mijn kar te keren richting het betrouwbare Parcour (als ik daar zou geraken zonder buiten te landen ten minste). Op de radio had ik ook al gehoord dat ik de enige van Saint-Auban in die côté zat buiten 1 instructeur die zijn kar al lang had gekeerd omdat het echt wel heel moeilijk was, maar toen zat ik al vast aan Montagne d'Aujourd...

17



LAAG PUNT PAKKEN IN HET BEGIN V/D VLUCHT

Initieel plan was terug buitenlanden op Sisteron dus frequentie er weer ingestoken, want ik ging de neus zetten op de volgens mij enige betrouwbare thermiek bron van Gache en geen idee of ik dit zou halen om de Durance vallei terug over te steken.

5km noord van Sisteron vond ik op 1500m MSL plots een onverwachtse pomp in het blauw recht boven de Durance vallei. Deze gaf mij 600 extra hoogtemeters dus frequentie van Sisteron uit de radio en rechtstreeks naar de bergen Jouère, Les Monges en Blayeul richting het Parcour. Dit gebied werkte duidelijk een pak beter met boven de Blayeul een pomp naar 3400m MSL. Ondertussen was ik al maar liefst ruim 3 uur aan het prutsen om niet buiten te landen en dat allemaal om in de golf te geraken.

Eens aan de berg Grand Bérard op 4000m MSL en ondertussen 17u15, was het doel om dezelfde golf van gisteren terug te vinden ten oosten van Barcelonnette. Op Weglive kon ik namelijk zien dat er hier 1 iemand in de zeer zwakke golf (minder dan een halve meter per

seconde) geraakt is tot FL195 een halfuur geleden.

Uiteraard was het weer moeilijk te vinden in het blauw. Na een dikke driekwartier zoeken uiteindelijk dan toch nog gevonden. Initieel was de sterkte 1,1m/s op 4000m MSL maar al snel begon het af te zwakken en op 4400m MSL om 18u25 was het voorbij.

Om 19u00 moeten alle solo clubzwevers van Saint-Auban geland zijn, want voor de instructeurs is het gewoon een betaalde werkdag en zij willen op tijd naar huis kunnen. Vanaf Barcelonnette was het nog 60km naar Saint-Auban vliegen dus tijd om naar huis te keren.

Tijdens de persoonlijke ochtendbriefing van mijn instructeur mocht ik 30 tot max 60 minuten langer vliegen als ik in een golf zat van ten minste 1 m/s die duidelijk tot FL195 zou gaan zodat ik mijn 5000m hoogtewinst zou kunnen binnen harken. De golfcondities gingen tevens naar de avond toe sterker en beter worden door de aantrekkende wind.

Op de terugweg heb ik een kleine omweg genomen naar een gebied waar er een gestructureerde golf werd voorspeld tot zelfs 8000m MSL, eentje die dus normaalgezien niet zomaar plots zou stoppen op 5000m MSL. Ik dacht, laat ik dit meepakken, als het niets is vlieg ik gewoon binnen en als het toch iets goeds is (+/- 1m/s) probeer ik het te pakken in de hoop de 5000m hoogtewinst alsnog binnen te harken.

18

Zo gezegd zo gedaan, ben ik diep in de vallei tussen de bergen Chapeau de Gendarme & Grande Séolane gaan zoeken (vond het wel straf, geen enkele zwever te bespeuren hier, zelfs niet de locals van Barcelonnette). Dat waren dan ook 3 zéér spannende minuten bij het afvliegen tot ineens... de vario vol overtuiging begon te piepen naar 1,3m/s op 4100m MSL.

BINGO!!! Exact zoals voorspeld op dat tijdstip en die hoogte.

Het was gelukkig dus nog niet voorbij. Nu was het kwestie van deze blauwe golf niet kwijt te spelen en inderdaad hopen dat deze tot FL195 gaat. Ondertussen Saint-Auban op de hoogte gebracht van mijn plannen en dat ik ongeveer (na een snelle calculatie) 30 minuutjes later zal binnenvliegen, zodat zij geen search & rescue starten omdat je niet geland bent ten laatste om 19u00 en niets hebt laten weten.

Ongelooflijk maar waar begon de golf op 5200m MSL, oftewel 600m te laag voor de diamanten hoogtewinst, al af te zwakken. Op 5300m MSL steeg het nog amper 0,1m/s. Dit kon geen waar zijn... Hoogtijd om eens iets te proberen en te verleggen. Geprobeerd om eens dwars te vliegen en meer in de as van de wind, tegen de wind in. Al snel begon de vario terug gelukkig te zingen naar 1m/s.

YESSS! Elf minuten later had ik eindelijk 5800m MSL bereikt na bijna 6 uur vliegen, opzoek naar de golf.

Maar nu kwam het dilemma. Mijn laagste punt lag op +/- 800m MSL, exacte hoogte tot op de meter wist ik niet. Mijn instructeur had gezegd om 5100m hoogtewinst te pakken om zeker te zijn dat de 5000m gelukt zou zijn. Daarbovenop was FL195 die dag 5930m MSL. Alles lag dus zéér kort op de grens van juist wel of juist niet de 5000m hoogtewinst correct te halen volgens de regels.



FQ



BOSBRAND



5800M

Op 5850m MSL beslist om naar een zwakker stijgsgebied te gaan van 0,8m/s naar 0,2 - 0,3m/s om zéker niet te hoog door te schieten en af te kloppen op een kleine 5920m MSL.

Eens de kleine 5920m MSL bereikt om 19u17, direct de stick naar voor geduwd om snel tientallen meters lager te zitten. Daarin is de zwakke golf wel leuk en betrouwbaar.

Amai wat was ik zo blij dat het na zo'n moeilijke vlucht en uitdagingen toch nog gelukt was: laag punt pakken in het begin van de vlucht waarbij Les Mées niet werkte, bijna 3x buiten gelegen (2x Sisteron & 1x Serres), in het gebied waar golf stond lang moeten zoeken oost van Barcelonnette om dan uiteindelijk op 4400m MSL te eindigen & de tijd die dringt en reservetijd moeten gebruiken.

De terugweg op FL195 was echt genieten en genieten van het mooie landschap tegen VNE snelheid die overeenkomt met die hoogte om snel terug te zijn, want uiteindelijk geland om 19u35 oftewel 35 minuten langer mogen vliegen waarvoor grote dank!

Tot ik plots een luchtruimmeldingswaarschuwing kreeg op mijn XCSOAR net voorbij de Blayeul. De grote LX9000 in de JS3 gaf nochtans geen enkele luchtruimwaarschuwing terwijl deze wel de andere waarschuwingen correct gaf...

Bij het in detail bekijken naderde ik inderdaad met rasse schrede FL115 luchtruim en ik zat daar dus nog ruim boven. Gelukkig op het nippertje op tijd weggedraaid met een hoek van 90° en parallel langs het luchtruim op te vliegen. Uiteindelijk toch nog het luchtruim genaderd bij het wegdraaien op amper 300m... Dat zou wat geweest zijn om na zo'n vlucht de 5000m hoogtewinst in de vuilbak te moeten gooien...

Wat een onvergetelijke vlucht! Ook niet gedacht dat ik de FAI diamanten 5000m hoogtewinst in de golf in de zomer zou halen. Toch blij dat ik onder de middag vóór vertrek een dikke, lange winterbroek had aangedaan, ook al was het ruim 30 graden op de grond met volle zon. De dag ervoor had ik het ook koud op FL195 met mijn korte broek. En nu met het lang en hard steken en lang op hoge hoogte te zitten was het niets te warm, juist perfect.

Ondertussen heeft de Franse sportcommissaris Frank Muller van Saint-Auban (mijn instructeur van vorig jaar) de aanvraag ingediend voor de 3000 en 5000m hoogtewinst bij de FAI en heb ik ook al bevestiging gekregen van Frank dat deze gevalideerd zijn!



EEN GEIMPROVISEERDE SUSHI MAALTIJD



EEN INTERMEZZO MET MARC



OP 21 JUNI KWAM DE BALOISE BELGIAN TOUR LANGS

50KM FAI, EEN ZALIGE VLUCHT MET DE ASK23

ANDRÉ ZUCKA

Om de zweefvlieger de nodige uitdagingen te bezorgen heeft de FAI (FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE) een aantal badges of brevetten voorzien.

Om te beginnen is er het Zilveren Brevet, dat je kan behalen na het afleggen van 3 proeven: een duurvluht van minstens 5 uur, een vlucht met minstens 1000 meter hoogtewinst en een afstandsvlucht van minstens 50km.

De 5 uren en 1000 meter hoogtewinst heb ik intussen al 4 jaar geleden behaald. Hoog tijd dus om die laatste 50km proef ook eens te voltooien! De uitdaging ligt er nu vooral in dat je hier het vertrouwde vliegveld moet “durven achterlaten”, weg dus van de veilige kegel rond EBTN. Het verste punt van de vlucht moet immers minstens 50km verwijderd zijn van take-off én van loskoppelen. Ik had de voorbije jaren al een paar vergeefse pogingen gedaan, maar ofwel “te blauw”, ofwel teveel wind, ofwel ... misschien teveel twijfel?

20

Maar vandaag, 25 juli 2026, wordt hopelijk dan toch de dag! De meteo ziet er in ieder geval veelbelovend uit. Cumuli verwacht na de middag en een lichte wind uit het Westen.

Mijn doel is om naar Opglabbeek centrum te vliegen, de klassieker dus, 53km verwijderd van EBTN. Hierbij zal ik ook steeds lokaal van een vliegveld proberen te blijven (respectievelijk Sint-Truiden, Kiewit en Zwartberg). Liefst van al zou ik uiteraard ook nog graag teruggeraken in Goetsenhoven (ook al is dat geen verplichting voor het brevet, landen in een veld of op een ander vliegveld mag, zolang je maar 50km ver bent geraakt). Na een volledig blauwe ochtend verschijnen de eerste bescheiden wolkjes zoals voorspeld na de middag en om iets vóór 13u ga ik dan op hoop van zegen de lucht in.

Piet zet me af in een super pomp boven Hoegaarden, alvast een ideale start! Op minder dan 10 minuten zit ik aan het GGA plafond van 1430 meter agl. Even over het startpunt gaan (EBTN) en dan richting Sint-Truiden. De wolkjes zijn nog schaars maar onderweg kan ik toch nog wat extra energie bijtanken. Richting Zoutleeuw zie ik al een grotere wolk en dus neem ik de afslag naar Hasselt links vóór Sint Truiden. De wolk geeft goed en al snel ben ik veilig lokaal van Kiewit. Tot nu toe loopt alles op rolletjes!

Om toch niet teveel risico te lopen (en we hebben tijd, de dag is nog lang) neem ik onderweg naar Hasselt nog een paar kleine thermiekbellen. Met de wind mee gaat het snel en verlies ik nauwelijks hoogte. Ondertussen zit ik ook lokaal van Zwartberg en vrij snel kom ik in de Golf 2 Noord. De eerstvolgende pomp

kan ik dan ook tot ongeveer 1800m stijgen, nog meer reserve dus. Het zicht is prachtig, echt genieten hier! Ik blijf voldoende rechts van de para drop zone en neem de laatste rechte lijn naar Opglabbeek. Ik vlieg nog een klein beetje verder, je weet maar nooit dat ik me vergist zou hebben in keerpunt afstand, en dan 180° terug naar huis. We zijn ongeveer een uur onderweg, veel sneller dan ik had verwacht (en uiteraard te wijten aan de zeer gunstige thermische omstandigheden).

Meteen voel ik nu ook al dat het iets minder snel zal gaan met de tegenwind, maar dat valt al bij al nog goed mee. Ik haal nog wat hoogte tussen Zwartberg en Kiewit en let daarna op om niet te hoog terug naar de Golf 1 door te steken.

Ten Zuiden van Hasselt wordt het iets moeilijker. Een paar kleine wolkjes geven wel iets, maar ik verlies meer door af te drijven dan dat ik win en dus zoek ik verder. Theoretisch geraak ik binnen in Sint-Truiden, maar de door de Oudie geschatte hoogte bij aankomst daalt nu al snel naar minder dan 300 meter. Geen paniek, wat verder naast Alken ziet het er al beter uit en vind ik inderdaad een betere pomp. Met voldoende reserve vlieg ik nu door en iets vóór Sint-Truiden stad geeft de Oudie aan dat ik op final glide EBTN zit. Dat is alvast goed nieuws.

Onderweg draai ik af richting Landen om daar nog een laatste pomp te nemen, alweer: we hebben tijd en een beetje extra energie kan geen kwaad. Dan is het tijd voor de echte final glide en vrij snel haal ik het vliegveld, met echt nog veel reserve in de tank (900 meter). Task completed!

Met dank aan Ruben om me te helpen bij de vluchtvoorbereiding en Piet om me in de beste pomp van de dag af te zetten.





ANDREAS VERFT HET STAARTWIEL VAN ONZE TWIN



NIMROD BIJ HET PROEF SCHILDEREN VAN ONZE LOODS



ASTRID, ERWIN EN LAURENT BIJ HET OPRUIZEN VAN HET ROMMELKOT



SANDER KUIST ONZE PISTEAUTO, KLAAR VOOR DE OPENDEUR



DE JEUGD AAN HET WERK



RUBE TIJDENS HET GRAS MAAIEN



HET SCHILDEREN VAN DE WOUW



RUBEN RUIMT DE TAKKEN OP

CUMULUS | NUMMER 122

CLUBBLAD VAN DE ZWEEFVLIEGSECTIE VAN DE WOUW





