



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

KONINKLIJKE Vliegclub de Wouw - Sectie Zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 31 nummer 3
Van juli tot september 2025

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



CUMULUS

KONINKLIJKE VLIEGCLUB DE WOUW
SECTIE ZWEEFVLIEGEN



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 31 nummer 3
Juli tot september 2025
Nummer 118

IN DIT NUMMER



10



14



17

01

WOORDJE VAN DE
REDACTIE / KALENDER

02

Vliegkamp
EERSTE SOLO'S

04

Driedaagse van
de Wouw

06

De Bergen bij
Barcelonnette

07

28 Juli, een dag om
nooit te vergeten

08

Keiheuvelcup 2025
Klix

09

FAI 50KM
Mijn eerste 200KM

10

OBGN 2025

12

Prestaties
Bekers
Vliegveld

14

Runway to Reunion

16

Zweef.App

17

Milieu
Flora

VOOROMSLAG:
TEAM YR OBGN 2025

ACHTEROMSLAG:
Onze Twin II klaarmaken om in een nieuw kleedje te steken

WOORDJE VAN DE REDACTIE

Sedert de vorige Cumulus hebben wij er een drukke periode op zitten. Begin juli ons vliegekamp, begin september "Pilot for a day" en tussendoor de deelname aan het Belgisch Kampioenschap te Kiewit en de Keiheuvelcup. Terzelfdertijd gingen onze vliegactiviteiten op ons vliegveld gewoon door.

Ons vliegekamp kende weer een succes. Slechts twee niet-vliegdagen wegens het weer. Op het einde van de tweede week werd het vliegekamp bekroond met vier solo's. Een dikke proficiat aan deze jonge piloten. Het kamp werd wel wat overschaduwd door de technische problemen aan onze sleper. Gelukkig konden we twee vliegdagen beroep doen op een sleepstoestel van de zweefvliegclub De Meeuw uit Oostmalle.

Deelnemen aan wedstrijden kan beschouwd worden als een onderdeel van de "Hogeschool" van het zweefvliegen. Het vliegen van een opgelegde proef en dit zo snel mogelijk. Juiste beslissingen nemen. Iets te lang onder een wolk blijven hangen, of te laag komen, of zelfs een buitenlanding maken, het kan je veel punten of plaatsen kosten. Maar je leert er veel uit. Tevens kom je in contact met andere wedstrijd piloten. Je hoort ook hun verhalen. Al bij al een leerrijke ervaring dat wedstrijd vliegen.

Onze "Pilot for a day", met 14 deelnemers, mag als geslaagd beschouwd worden. Temeer dat er zowel zaterdag als zondag thermiek was. Niet veel, maar wij konden boven blijven. Het is een activiteit om nieuwe leden aan te trekken. En nieuwe leden heeft iedere sportclub nodig om het raderwerk te laten draaien.

Het echte zweefseizoen loopt op zijn einde. En het onderhoud van onze toestellen start eind september in onze verwarmde werkhuizen. Geef je naam door aan Astrid om deel te nemen aan deze activiteit. Je werkt niet alleen voor de sectie maar ook voor jezelf. Het is toch plezierig om in een mooi onderhouden toestel te kunnen vliegen. En onze sectie spaart er veel geld mee uit.

Midden oktober start het lierseizoen. Kom ook eens een lierstart maken. Het zijn maar korte vluchten. Maar de landing blijft hetzelfde.

Tot binnenkort in de club.

THEO STOCKMANS

KALENDER

18 oktober: Start lierseizoen

11 november: Vliegdag

29 november: Sinterklaasfeest

13 december: Kerstmarkt 't Prieeltje in Hakendover

25 dec - 1 jan: Kerstkamp

26 december: Kerstfeest

1

COLOFON

TEKST / FOTO'S:

Kyran Claeys
 Mattijs Cuppens
 Wendy Janssens
 Dennis Lorson
 Sébastien Mathieu
 Ruben Michaux
 Cristian Sbârciog
 Theo Stockmans
 Ethan Stroobants
 Petra Van Mulders
 Jules Vandermeulen
 Eppo Vereecken

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

DE START VAN NOG VEEL VLEGUREN

EPPO

18 juli 2025, dat is de dag waarop ik solo ben gegaan, en ook beseft heb dat ik mijn leven in de luchtvaart wil voortzetten.

Ik wist eerst niet dat zweefvliegen bestond, totdat een vriend van mij, me vroeg om mee te doen aan het zweefvliegkamp. Ik had al een paar keer vqn he, gehoord dat hij was gaan vliegen, maar het leek me niks op het moment...

Nu ben ik voor de eerste keer alleen de lucht in gegaan en ik denk dat het een van de meest magische gevoelens was die ik ooit heb meegemaakt, wel met veel stress. Ik wil Piet Vanosmael bedanken om mij te vertrouwen en mij alleen de lucht in te laten. Piet zei na mijn eerste vlucht van de dag dat ik nog eens mocht instappen en toen zakte mijn hart weg. Mijn handen begonnen te zweten maar eenmaal ik van de grond kwam, vielen al die gevoelens weg en werd ik helemaal rustig.

Als kind wou ik, zoals velen, piloot worden. Nu ben ik alles in mijn macht aan het doen om die kinderdroom waar te maken. Ik ben van plan om volgend jaar mijn opleiding te starten bij Ostend Air en ben dus mijn vriend, die mij geïntroduceerd heeft in het vliegen, zeer dankbaar.

2

Ik kan niet wachten totdat ik het vliegen als job kan doen! Ik wil nogmaals iedereen bedanken die mij heeft geholpen op deze oogopenende reis en ik hoop dat er nog veel vluchten volgen voor die personen!



LOS VAN DE KABEL, VAST AAN DE LUCHT

ETHAN

Mijn interesse in het zweefvliegen is eigenlijk vrij onverwacht ontstaan. Ik had altijd al iets met luchtvaart, maar zweefvliegen kende ik vooral van filmpjes. De eerste dag van school, ook de eerste dag van mijn tweede middelbaar, leerde ik Jules kennen. Ik kwam er al snel achter dat we beiden dezelfde interesses hadden in het vliegen. Op een dag zei hij tegen mij dat er in Tienen een zweefvliegkamp was die zomer en als ik zin had, moest ik mij inschrijven.

Dat kamp ging heel goed en ik had al wat vooruitgang gemaakt, maar natuurlijk geen solo aangezien dit mijn eerste kamp was. Na het eerste kamp had ik mij direct ingeschreven voor het tweede kamp.

18 juli, de dag van mijn solo. Terwijl we de vliegtuigen naar de startplaats duwden zei ik nog tegen Eppo dat ik dit kamp geen solo meer zou doen aangezien de sleper de dag ervoor terug problemen had. Een uurtje later had hij zijn tweede solo gedaan, toen was ik aan de beurt. Ik deed een succesvolle vlucht met Piet maar bij het landen zei hij dat ik nog wat langer moest uitzweven, dus ik dacht dat ik nog niet solo mocht. Na het landen ging ik naar Piet om te vragen wie er als volgende ging vliegen en toen zei hij: 'jij' met een lach op zijn gezicht.

Ik had heel veel stress op de grond, maar vanaf ik achter de sleper hing was alle stress weg en kon ik alleen nog maar genieten van de stilte. De eerste landing ging goed en Piet zei dat ik nog een solo mocht doen. Bij de tweede solo ging de landing ook goed en was officieel mijn grote droom van solo te gaan waargemaakt

Ik wil later graag piloot worden bij Defensie, op Sanicole ben ik gefascineerd geraakt door de F-16. Ook al is die er dan misschien niet meer, wanneer ik piloot kan worden wil ik nog altijd iets doen in die richting.

MIJN EERSTE SOLO

ALEXANDER

Ik woon in de buurt van het vliegveld en al van jongs af aan keek ik ieder weekend gefascineerd naar de zweefvliegtuigen die over mijn huis vlogen. Het geluid van de sleepvliegtuigen in de verte en het sierlijke zweven hoog in de lucht trokken telkens weer mijn aandacht. Steeds vaker vroeg ik me af hoe het zou voelen om daarboven te zitten vrij en los van de grond.

Toen ik 13 was, besloot ik mijn nieuwsgierigheid eindelijk om te zetten in actie en schreef ik me in voor het zomerkamp op het vliegveld. Dat was het moment waarop ik mijn eerste echte kennismaking met zweefvliegen beleefde.

De eerste keer dat ik in een zweefvliegtuig zat, zal ik nooit vergeten: het moment dat we loskwamen van de grond gaf me een gevoel van vrijheid dat ik nog nooit eerder had ervaren.

Vanaf dat moment wist ik dat ik wilde blijven vliegen. Ik volgde lessen, leerde stap voor stap hoe ik een zweefvliegtuig moest besturen en kreeg steeds meer vertrouwen.

Deze zomer bereikte ik een mijlpaal waar ik lange tijd naartoe had gewerkt: mijn allereerste solovlucht. Helemaal alleen in de ASK 13 de lucht in gaan was zowel spannend als ongelooflijk bijzonder. Het gevoel van verantwoordelijkheid, gecombineerd met de rust en schoonheid daarboven, maakte het tot een ervaring die ik nooit zal vergeten.



JULES EERSTE SOLO

JULES

Zweefvliegen heeft me altijd al aangesproken. Het idee dat je zonder motor, puur op de kracht van de natuur, door de lucht kan zweven, vond ik fascinerend. Toch had ik waarschijnlijk nooit de stap gezet als Koen mij er niet bij had betrokken. Hij maakte me enthousiast, moedigde me aan om het eens te proberen, en daarvoor ben ik hem nog steeds erg dankbaar.

Vanaf mijn eerste starts voelde ik dat dit iets voor mij was. Alles was nieuw, spannend, maar ook ontzettend leuk. De opleiding verliep vlot: duidelijke uitleg, veel vlieguren, en bovenal een heel toffe sfeer op het vliegveld. Wat ik vooral waardeer is hoe iedereen binnen de club elkaar helpt en motiveert, of je nu net begint of al jaren vliegt. Het voelt als een hechte gemeenschap, waar iedereen dezelfde passie deelt.

De hoogtepunten waren zonder twijfel de twee kampen waaraan ik heb mogen deelnemen. Tijdens die weken leerde ik enorm veel bij, zowel op de grond als in de lucht. Je bent intensief bezig met vliegen en leert andere leden beter kennen. Dat zijn herinneringen die me altijd zullen bijblijven.

En dan, na veel starts, landingen en instructies kwam het moment waar ik zo naar had uitgekeken: mijn eerste solo. Ik mocht de lucht in met de ASK13 D-6901, helemaal alleen. Zodra ik loskwam van de sleper, was het even stil. Geen stem

van de instructeur achter me, geen correcties; alleen ik en het vliegtuig en de lucht. Het voelde bevrijdend, spannend, en tegelijk verrassend vertrouwd. Alles wat ik geleerd had viel op zijn plaats. Mijn lach kreeg ik niet meer van mijn gezicht. Dat gevoel, dat moment, vergeet ik nooit meer.

Deze ervaring heeft mijn enthousiasme voor het vliegen alleen maar groter gemaakt. In de toekomst hoop ik verder te gaan in de luchtvaart. Mijn droom is om piloot te worden, en wie weet ooit ook beroepsmatig te vliegen. Maar wat de toekomst ook brengt, ik ben blij dat ik hier begonnen ben, bij deze club, met deze mensen, en in een ASK 13 die ik nu nooit meer zal vergeten.



DRIEDAAGSE VAN DE WOUW

SÉBASTIEN MATHIEU

Zoals ieder jaar vindt de Driedaagse plaats in het lang weekend van Pinksteren, dit jaar van zaterdag 7 juni tot maandag 9 juni. Op zaterdag werden er geen vluchten voor de wedstrijd ingediend, zondag enkel Theo en André waar vooral André zijn vrije vlucht van 135km voorlopig aan de leiding stond. Maar maandag moest nog komen en zou volgens de voorspellingen de beste dag van het lang weekend worden.

De meteovoorspellingen gaven goed in de Ardennen, maar er geraken zou het vraagstuk zijn. Tussen Goetsenhoven en Ciney zou het heel even thermisch goed zijn, maar al vrij snel dicht trekken, dus het zou zaak zijn om op het goeie moment te kunnen vertrekken en niet te twijfelen.

Ik had een proef uitgeschreven in de uitersten van het voorspelde goede weervenster, van Goetsenhoven tot net ten Zuiden van TMA Florennes, dan afbuigend naar zuidoost tot aan het oude NATO reserve vliegveld van Rocroi-Regniowez (FR), vervolgens omkerend de Ardennen door de Hoge Venen in, keren aan Eupen stuwmeer, dan richting West om net zuid van Luik TMA te blijven en eens achter de TMA uit noord terug naar huis, goed voor net geen 400km opgegeven proef.

4

Door dat ik nog 50 liter water ingetankt had, was ik net iets later dan Theo en André in piste. De 50l voelt de LS6 niet, maar geeft wel een kleine prestatieverbetering. Ideaal compromis om in het zwakke weer bij de start uit de voeten te kunnen en van het hopelijk beter weer ten zuiden van de Maas van de extra prestatie te kunnen profiteren. Ik ben vertrokken om 12u23 na Theo en André en werd goed afgezet boven Rommersom met een in een stabiele bel van 1m/s. Theo zag ik iets verder noordelijker en lager, André wat oostelijker op ongeveer dezelfde hoogte. Gezien de omstandigheden was die stabiele 1m/s dus zeker niet slecht dus ik zat deze uit tot aan de basis van 1000m AGL, intussen ook boven Bost

afgedreven dus ideaal gepositioneerd om meteen door de startlijn te gaan en koers zuiden te zetten. Als ik de meteo mocht geloven was het nu kwestie om zo snel mogelijk aan de andere kant van de Maas te raken om niet in aankomend slechter weer gevangen te zitten. Nog twee belletjes genomen rond Helecine en en Orp-Jauché om hoogte te houden, rond de Maas is de grondhoogte toch al 125m hoger dan Goetsenhoven, volgde al meteen een iets langere steek. Bij Fernemont hing een mooi gevormde wolk dus die moest wel werken, daar op 500m AGL inderdaad aangepikt in een 2m/s. Hiermee kon ik de Maas over maar de thermiek was toch moeilijk tot zeker Ciney. Intussen had ik André ook al bijgehaald en zag ik Bart en Theo een stukje achter en wat lager. Voorlopig zat ik dus in een goed tempo, maar mocht niet overhaasten want heel excellent was de thermiek nog niet en ook de basis ging maar tot een 1500MSL met dus een gemiddelde werkhogte van 1200AGL

Eens ten zuiden van TMA Florennes, mijn 1ste keerpunt genomen maar richting 2de keerpunt zag het er redelijk betrokken uit. Ik vloog verder door richting zuid in de hoop om zuidelijk rond te kunnen vliegen als nog keerpunt 3 te ronden. Zo aangekomen bij Orchimont aan de Semois moest ik een keuze maken, intussen moest ik al 90° rechts koers verleggen om richting keerpunt te vliegen. Verder zuidelijk rondvliegen via Charleville zou te veel tijd gaan kosten, en daar zag het weer er ook niet zo super meer uit. Meer oostelijk was het wel nog ok, dus mijn weg terug kon nog werken. Richting keerpunt stond een grote donkere plaat. Boven de Semois kon ik nog een goede bel van 2m/s nemen tot 1650MSL (1250AGL), dat gaf me wat werkhogte om de donkere plaat af te tasten. Het leek een convergentie want ik kon onder de hele wolk makkelijk hoogte houden tussen 1500MSL en 1750MSL. Ik nam dezelfde route heen en terug richting België in om vervolgens over St-Hubert koers te zetten

richting Eupen. Zonder noemenswaardige problemen verliep dit stuk goed, thermiek was soms verhakkeld maar soms zaten er best ook wel geode bellen van 2m/s tussen.

Tussen St-Hubert en Eupen zag ik André op de Flarm in omgekeerde richting, richting St-Hubert vliegen. Eerder op mijn eerste been had ik hem ook richting Bouillon zien vliegen, dus ik vermoedde dat hij één van zijn proeven aan het uitvoeren was van rond de



PITTORESKE REVIN IN DE
FRANSE ARDENNEN

ROCROI OUD NATO RESERVE
VLIEGVELD

300 a 350km die hij zo regelmatig vliegt. (Later zou blijken dat André inderdaad een OP 342km had uitgeschreven) Een extra motivatie om mijn opgegeven proef zeker rond te vliegen, met het weer op dat ogenblik zag het er goed uit. Rond de Baraque Fraiture kon ik in een 3m/s zelfs tot 1800m, maar dat zou het laatste beste blijken.

Verder op pad waren de eerstvolgende wolken niet echt denderend en de maximale thermiekhoogte nam ook af. Tot ik op het punt kwam tussen de vliegvelden van Verviers en Spa waar ik met moeite 1600MSL kon halen maar met geen enkel vooruitzicht van enige cumulus richting Eupen stuwdam, enkel een grijze massa en slechte zichtbaarheid. Achter me, richting westen, leek het nog beter maar leken de cumulussen ook wat aan het oplossen. Keerpunt Eupen stuwdam halen kon ik met de hoogte die ik had, met wat meeval zou ik ergens nog wel wat stijgen kunnen vinden. Maar met het vooruitzicht richting keerpunt en achterom achtte ik de kans groter dat ik in beste geval terug tot Spa of Verviers zou raken met een mogelijke buitenlanding daar.

Dan maar om schakelen naar Vrije Vlucht, proberen thuis te raken en minimaal de 2de plaats voor de Driedaagse proberen binnen te halen. Via de kortste weg net ten zuiden van TMA Luik, schatte ik dat ik toch ergens rond de 350km VV zou moeten kunnen uitkomen en de concurrenten leken al op terugweg of reeds rond Goetsenhoven.

Alleen was het nog bijlange niet zeker of ik terug thuis zou raken. De wolken die ik aanvloog binnen bereik waren aan het oplossen, net voorbij de Amblève kon ik nog in een 0,5m/s tot 1300MSL bijtanken. De enige optie die ik had was richting St-Hubert te vliegen, sowieso nog te ver buiten bereik, maar dat was de enige richting waar er nog cumulus wolken enigszins binnen bereik te zien waren. Op 438mAGL (760MSL) kwam ik aan boven een kleine vallei met enkele dorpjes, hier moest ik stijgen vinden of de vlucht zat er op. De waterballast was ik intussen ook al aan het dumpen. Het niveau naast de vallei lag 200m hoger, dus met de hoogte die ik had zou uit de vallei vliegen en het klaarmaken voor een buitenlanding betekenen.

Op het einde van dit valleitje vond ik een half metertje stijgen dat na enkele bochten verder verbeterde naar een gemiddelde

1m/s die me weer tot 1400MSL bracht en even verderop zelfs een 2m/s tot 1700MSL. Nu had ik terug werkmarginen en zocht ik aansluiting richting TMA Florennes en Namen waar er nog degelijke Cu's te zien waren. Langs deze wolken raakte ik weer bij de Maas waar ik nog 2 bellen kon nemen tot max hoogte binnen LFAG1. Hiermee raakte ik ruim binnen in Goetsenhoven!

Op mijn LX9050 kon ik aflezen dat ik iets meer dan 400km vrije vlucht gevlogen zou hebben bij aankomst in Goetsenhoven, door het omvliegen richting St-Hubert vanuit Spa. Afhankelijk wat André gedaan zou hebben kon het misschien toch nog spannend worden voor de 1ste plaats?

Intussen was het weer boven Goetsenhoven weer opgeklard en de enkele plukjes wolk tussen de Maas en Goetsenhoven gaven niet echt stijgen maar zorgden voor minder dalen of een

nulletje waardoor mijn reserve hoogte bij aankomst Goetsenhoven hoger werd.

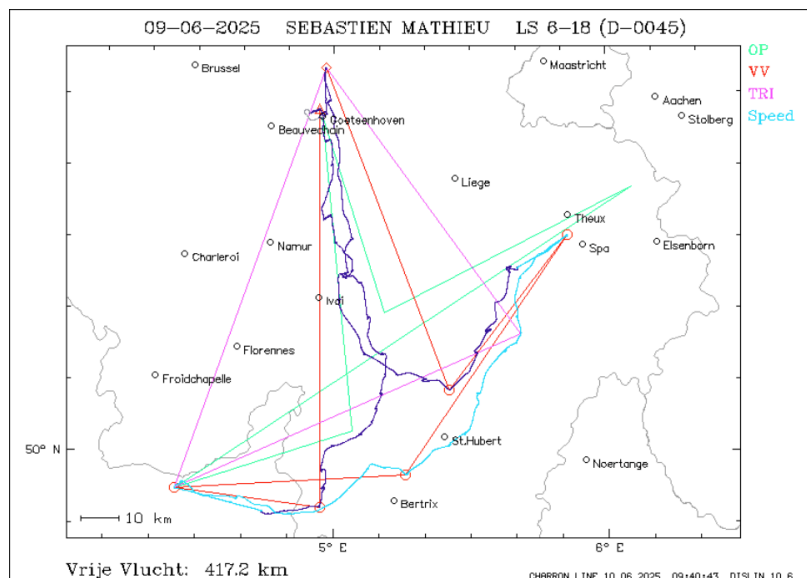
Ik had me voorgenomen om met deze extra hoogte nog zo ver mogelijk voorbij Goetsenhoven te vliegen voor extra overland kilometers en dus extra punten. Bij Oplinter vond ik zelfs nog een bel van 2m/s, die ik op 900m AGL moest verlaten om niet in de TMA

terecht te komen.

Zo kon ik nog doorvliegen tot voorbij Kapellen (Glabbeek) voor extra kilometers en was het tijd om terug te keren naar Goetsenhoven. Daar stond alles al aan de grond en bijna binnen, en ben ik om iets na 19u geland, geen idee of de vlucht voldoende zou zijn voor een eerste plaats. André had inderdaad zijn opgegeven proef gevlogen, en gezien een OP aan 5 punten per km gevlogen wordt dacht ik dat het net niet een eerste plaats zou worden.

Maar groot was de verrassing toen ik de dag nadien bij het opladen van de proef zag dat ik toch een 0,9 punt hogere score behaald had dan André! Het omvliegen en de extra kilometers op het einde hadden gerendeerd, al wist ik toen natuurlijk niet dat het zo nipt zou worden. Dan had ik er nog wel een kilometertje of 2 extra bijgedaan!

Deze driedaagse hadden we niet het topweer, geen erg grote vluchten maar wel een zeer spannende finale!



DE BERGEN BIJ BARCELONNETTE

DENNIS LORSON

Zodra ik begon met zweven zat de droom van bergvliegen al ergens in mijn achterhoofd. De boeiende presentatie van Dries Van Gestel op het symposium 2024 maakte het idee een beetje tastbaarder, en de vele indianenverhalen van ervaren clubleden voegden kleur toe. Glenn en Jens waren heel enthousiast over hun bergstages in Saint-Auban de laatste jaren, en nu begon het echt wel te kriebelen. Maar was bergvliegen, met zijn dramatische verzichten rakelings langs bergflanken, wel iets voor mij?

Only one way to find out! De route naar onze zomervakantie in Italië werd subtiel verlegd, met een geheel toevallige pitstop van drie dagen in Barcelonnette, het hart van de Franse Alpen. En dan hopen op tenminste één dag vliegweer...

Dag twee begint met volle zon, dus op naar het vliegveld, genesteld in het midden van de mooie Ubaye-vallei. Met zijn blauwe Robin DR-400 en chalet annex briefinglokaal lijkt het wel een alternatieve dimensie van onze club. De briefing om 10u30 (in Zuid-Frankrijk alles op het gemak) bestaat uit een eindeloze reeks cryptische TopMeteo-kaarten, waaruit ik vooral onthou dat er geen golf is die dag. In de nok van het dak kijken een Ka-8 en een lammergier goedkeurend toe.

Dan minder goed nieuws: de instructeur van dienst, die eigenlijk eerder grondcoördinator is, heeft er precies niet veel zin in om mij een paar uur op sleeptouw te nemen, en delegeert naar Markus, een vriendelijke maar mij onbekende Duitser op verlof. Markus moet nog eerst zijn caravan opruimen, want hij gaat die avond terug naar Beieren. Hij zou om halfdrie terugkomen. Halfdrie! Teleurgesteld zet ik me op een bankje, en geraak aan de praat met Hans-Georg, nog een Duitser in ballingschap, die in gebrekkig maar lyrisch Engels zijn passie en tips overbrengt.

Een kwartier later is Markus weer terug. We zullen toch maar vertrekken zeker? Ik denk dat hij TopMeteo wat beter bestudeerd heeft en zijn frank gevallen is. We duwen de Duo in piste en laten de Robin komen. Ik mag meteen de sleepstart doen. Toch wel spannend, want langs beide kanten gaat het sneller omhoog dan in Tienen...maar in de lucht voelt het heel natuurlijk aan, en parallel aan de vallei winnen we eerst wat hoogte alvorens langs de zuidflank van Le Grand Bérard gelost te worden.

Dat is meteen een heel vreemde ervaring: het hellend vlak en de kommen van de flank zijn alles wat je nog ziet, en ze zijn héél dichtbij. Markus neemt over, want hier aanpakken is geen beginnerswerk. Gestaag gaan we omhoog in achten, telkens een beetje opschuivend. Het is wat zoeken en proberen, maar even later bereiken we de Tête de Fin Fond en mag ik thermieken.

Wat een indrukwekkend zicht! De Duo cirkelt soepel op 45 graden, en terwijl de kam en Barcelonnette onder ons draaien, stijgen we vlotjes tot 3900m. Langzaam wordt de structuur

van de omliggende valleien zichtbaar, als een kaart die zich open vouwt. Niet dat ik een flauw idee heb waar we moeten of kunnen naartoe gaan — da's de keuze van de chef.

We steken over naar de Tête de Siguret, waar het volledig plat is, en dan gaat het noordwaarts over de Frans-Italiaanse grens. Wat wolkenstraten zijn voor de lage landen, zijn kammen voor de bergen: stijgen, of toch zeker hoogte houden, in rechte vlucht. Precisie is belangrijk: je moet nét aan de windzijde van de kam blijven, een beetje daarnaast wordt meteen afgestraft met een min. Het lukt me al wat, maar het is niet zo simpel om je grondpositie in te schatten.

We maken goed vaart dankzij de convergentielijn die typisch is voor de Frans-Italiaanse grens. Rechts van ons bevindt zich een dik wolkenpakket waar we voortdurend langs scheren. Markus vraagt me recht door een kleinere wolk te vliegen, en plots bevinden we ons vijf veel te lange seconden in het complete wit. Om nooit meer te doen, want er zijn genoeg verhalen die zo beginnen en slecht eindigen.

Helaas is ook de Monte Viso volledig in wolken gehuld, en we draaien noordwest. Even bijtanken tot op 4400m boven de Pic de Rochebrune, en zuurstof in. We steken bij Briançon door naar het hoofdgerecht: Les Ecrins!

Voor het eerst vandaag worden de kammen langzaam wit, een magnifiek contrast met de nu gitzwarte rotsen. Ter hoogte van de Montagne des Agneaux doemt eerst de Glacier Noir op, volledig zwart door het rotspuin bovenop zijn ijs. Daarna komt het echte schouwspel: de Glacier Blanc. We vliegen langs de noordkam en maken een schitterende 180 raketings langs de Barre des Ecrins. Je kan de sneeuw bijna proeven, en het overvalt me wat een ongelooflijk privilege wij zwevers hebben om dit perspectief te mogen zien.

We trekken nog even naar het noordoosten tot aan Sollières, en keren dan zuidwaarts. We vliegen zo efficiënt mogelijk, en leggen 80km af zonder te thermieken, met maar 900m hoogteverlies. Markus vindt het bijzonder amusant dat ik onderweg toch de neiging heb om in te draaien. Je zit hier niet in België hé!

We zijn terug bij af: rechts van ons ligt Barcelonnette. Maar onder ons...opnieuw de Tête de Siguret. Ditmaal geeft hij, en nog geen beetje. We stijgen terug naar 3800m. Of ik er nog goesting in heb. Ja natuurlijk! We zetten voort naar het zuidwesten, en de bergen worden langzaam heuvels. Ook de wolken lossen op, en we verdwijnen in het blauw. We passeren de Cheval Blanc, een uitgestrekte, kale berg, die vooral herkenbaar is aan het piepkleine huisje bovenaan. Voor ons ligt wijds de vlakte van Vinon.



NET ZOALS THUIS

De kamthermie is al even aan het minderen, en we komen lager en lager te zitten. Mooi boven het terrein, maar niet genoeg om terug te geraken...werk aan de winkel dus, en dat in het blauw. Vermoeid van alle indrukken begint mijn concentratie af te nemen, en Markus mag het oplossen. Boven de Montdenier haalt hij er met moeite 300m uit en volgen we onze track terug.

Het rustige wegebden van de Alpen keert zich nu om in een crescendo van majestueuze kliffen, prachtig verlicht door de avondzon. We kiezen de meest indrukwekkende, de Barre des Dourbes, om ons terug te gidsen. Echt een machtige ervaring om daar over te vliegen: rechts steile rotsen, links de afgrond, en gratis en voor niets omhoog.

We volgen de Barre in een bocht naar het oosten tot aan de



LANGS DE CHEVAL BLANC OMHOOG

Cheval Blanc. Maar ditmaal zitten we laag langs zijn flank, en het kost Markus een paar heen-en-weerpassages om langzaam boven de top te klimmen. Onze vleugel scheert rakelings langs het terrein. Vanaf daar gaat het vlot, en keren we via de Tête de l'Estrop en de Dormillouse terug naar de Ubaye vallei. Een laatste blik op het stuwmeer van Serre-Ponçon langs de Pic de Morgon, en plots flitst vlak langs ons een gigantische gier. De eerste vogelontmoeting van de dag, maar wat voor één...

Een terrasje in het gezellige Barcelonnette maakt de dag af. Ik concludeer wat eigenlijk na een half uur al duidelijk was: dit smaakt naar meer! Saint-Auban heeft er volgend jaar een klant bij. Voor zij die twijfelen: probeer zeker eens een introductievlucht als je in de bergen bent, het is sowieso een fantastische ervaring.

7

28 JULI, EEN DAG OM NOOIT TE VERGETEN

KYRAN

Het begon allemaal toen mijn mama me inschreef voor het zweefvliegkamp in de Vliegclub De Wouw in juli 2024. Ik was al langer fan van vliegtuigen dus deze verrassing vond ik geweldig natuurlijk! Ik keek er de hele zomer naar uit en toen het kamp begon was ik super blij.

Mijn eerste vlucht herinner ik me nog steeds als gisteren. De sleep, de stilte, de vrijheid was geweldig, maar toen wist ik nog niet of ik het ging volhouden.

Het kamp vloog letterlijk voorbij en ik was super blij dat ik het gedaan had. Natuurlijk stopte het avontuur niet voor mij na het kamp. Ik kwam de meeste zondagen, ook al moest ik 2 uur in de trein zitten om in Tienen te geraken. Na veel vliegen en 45+ vluchten was het eindelijk zo ver. De instructeur van dienst was Theo. We hebben eerst 2 mooie vluchtjes samen

gedaan en daarna zei Theo: "Kom, spring er in, je gaat alleen!" Ik had wel verwacht dat het ging gebeuren in de toekomst, maar niet die dag.

Ik was natuurlijk super blij, maar had toch wel een beetje stress. Uiteindelijk klom ik erin, de sleper lijnde voor de zwever op, Theo haakte in en toen vertrok ik. Het moment dat ik van de grond ging, kon ik het amper geloven. Ik vloog alleen!

Terwijl ik dit schrijf, heb ik nog steeds dat gevoel van fierheid. De hele vlucht had ik een super grote glimlach op mijn gezicht. Na ongeveer 10 minuutjes vliegen was het zo ver de landing. Toen ik in downwind ging, kondigde ik me aan. In final was al mijn stress weg en was ik puur gefocust op de landing. Gelukkig kwam ik mooi neer en was mijn solo geslaagd.

Ik wil toch heel even iedereen bedanken voor dit prachtige avontuur, de instructeurs die elke keer met een glimlach vlogen en me begeleidden en André die telkens de moeite deed/doet om me op te pikken in Leuven station.

Maar het avontuur stopt natuurlijk niet hier... ik kijk uit naar nog veel veilige vluchten!



VERSLAG KEIHEUVELCUP 2025

RUBEN MICHAUX & MATTIJS CUPPENS

De Keiheuvelcup is een jaarlijks terugkerende zweefvlieg-wedstrijd. De editie van 2025 vond plaats op 23 en 24 augustus op de Keiheuvel in Balen en trok 35 deelnemers in de Open XPDR-klasse.

Team YR, bestaande uit Mattijs, Ruben, Senne, Sam en Brett, was naar goede gewoonte al op vrijdagavond afgezaakt naar Keiheuvel om in de stemming te komen voor de jaarlijkse zweefvliegwedstrijd.

Dag 1: Een snelle race in de Kempen

Op zaterdag 23 augustus was het weerbeeld wisselvallig, wat resulteerde in een kortere race van 170km. De route liep door de Kempen, via Tilburg en terug naar Keiheuvel. Ondanks de beperkingen van het weer, lieten de deelnemers zien wat ze waard waren. De dagwinnaars behaalden indrukwekkend hoge snelheden van meer dan 120km/u. De dag werd afgesloten met een gezellige barbecue voor alle deelnemers en helpers.

Dag 2: Blauwe lucht en een uitdagende opdracht

Op zondag 24 augustus waren de weersvoorspellingen gunstiger, waardoor een langere opdracht van 332km uitgezet kon worden. De route liep via Kamp-Lintfort en Zundert, terug naar de Keiheuvel. Het eerste deel van de vlucht, richting Kamp-Lintfort, was zeer gunstig met sterke stijgwinden onder lange wolkenstraten. Wanneer er dan wél al eens gedraaid werd in de thermiek, was het goed uitkijken naar die andere 15 zwevers in dezelfde bel...

Naarmate de vlucht vorderde en we opnieuw in de buurt van Keiheuvel passeerden voor de laatste 2 benen, werden de omstandigheden blauwer en uitdagender. Toch behaalden we een gemiddelde snelheid van 104km/u en eindigden daarmee op de 25e plaats in het algemeen klassement van de Open XPDR-klasse.

De zondag werd afgesloten met de prijsuitreiking en een pintje (of meer) met de mensen van de club van Keiheuvel, en eindigde in een lekker warme auto bij een aflevering van FC De Kampioenen. De terugrit naar huis werd uitgesteld naar maandagvoormiddag...

Een welgemeende dank gaat uit naar de ophaalploeg, bestaande uit Brett, Sam en Senne!



8

KLIX

MATTIJS CUPPENS

Voor het 4e jaar op rij trokken Koen, Johan, Katrin en ikzelf na het zweefvlieggkamp in Goetsenhoven naar Klix, in Duitsland. Ondertussen kennen we daar al vrij goed onze weg, en samen met de mensen van Oppershausen is het daar altijd heel gezellig.

Hoewel Klix bekend staat om zijn goede vliegomstandigheden, viel dat dit jaar nogal tegen: net zoals in België was het weer gedurende de laatste 2 weken van juli zéér wisselvallig. Het was meestal wel vliegbaar, en thermisch vrij goed, maar in de vroege namiddag passeerde er telkens een frontlijn waardoor je ofwel vóór, ofwel na, ofwel vóór en na moest vliegen om niet letterlijk uit de lucht geregend te worden.

Of je kon er natuurlijk op gokken dat je rond het front kon vliegen, wat enkele lokale piloten ook deden. Maar toch... 600km vliegen rond de TMA van Berlijn, zonder turbo en zonder echte

ophaalploeg leek het ons toch een te groot risico om met de Duo te proberen...

Dat neemt niet weg dat het een leuke vakantie was: Koen heeft dagelijks getraind voor zijn triatlon (of zoiets), en na de training moesten de calorieën uiteraard weer bijgevuld worden in een ijssalon. En zo'n fiets gaat ook snel stuk, dus ik vind ondertussen ook vlot mijn weg terug in zowat alle fietsenwinkels tussen Dresden en Berlijn. Ter compensatie heb ik Koen dan maar meegesleurd naar alle koffiebars die we onderweg tegenkwamen.

Natuurlijk vieren we in Klix ook altijd de verjaardag van Koen. Met taart, kaarsjes, muggen, zelfgemaakte limoncello en veel flauwe grapjes in 't Duits...

En wat was dat met die rucola?

FAI 50KM

CRISTIAN SBARCIOG

Op 17 mei vloog ik mijn FAI 50km in de ASK 23, een opgegeven proef richting Opglabbeek. Het was een prachtige dag met mooie cumuli, al werd er later in de namiddag wel wat overontwikkeling voorspeld. Ik werd goed afgesleept en vond bijna meteen een sterke bel. Na te hebben geklommen tot aan de wolkenbasis begon het avontuur echt.

In het begin had ik wat zenuwen, maar tegen dat ik voorbij Sint-Truiden was, waren die al grotendeels weg. De wolken zagen er prachtig uit en vormden ook mooie wolkenstraten die ik kon volgen. Dat maakte dat de vlucht goed vlotte, al vloog ik conservatief om hoog te blijven.

Vanaf Hasselt begon het pas echt goed te stijgen, en in de G2N kon ik zelfs tot 1800 meter klimmen. Helaas moest ik net

voorbij Zwartberg al omkeren. De terugweg verliep verrassend vlot, mede dankzij de rugwind. Ik was zelfs verbaasd hoe snel ik terug in Sint-Truiden was! In totaal duurde de proef zo'n 2,5 uur, waarna ik weer lokaal boven het vertrouwde vliegveld van Goetsenhoven was.

Omdat ik die dag de ASK 23 voor mezelf had, besloot ik nog wat langer in de lucht te blijven. Dat bleek niet eenvoudig door de toenemende overontwikkeling, waardoor de thermiek regelmatig verzwakte. Met hulp van enkele andere zwevers kon ik toch boven blijven. Uiteindelijk werd het zelfs een vlucht van bijna zeven uur — mijn langste tot nu toe! Ik ben erg blij met deze ervaring en hoop dat dit het begin is van nog veel meer overlandkilometers.

MIJN EERSTE SOLO 200KM

CRISTIAN SBARCIOG

Op 24/08 vloog ik mijn eerste solo 200km, een opgegeven proef van 220km. Het was een prachtige dag met mooie cumuli en een hoge wolkenbasis, waardoor het heel druk was op de clubtoestellen.

Rond 12u30 steeg ik op en werd meteen goed afgezet. Ik kon klimmen tot aan de wolkenbasis en startte mijn opdracht. In het begin vloog ik nog even samen met Dennis, die bezig was met zijn FAI 50km, maar daarna kozen we elk een andere route en kwamen we elkaar niet meer tegen.

Het eerste deel tot voorbij Zwartberg verliep vlot dankzij de mooie wolkenstraten en de sterker wordende thermiek. Daarna vloog ik richting Keiheuvel, waar dat weekend ook de Keiheuvel Cup plaatsvond. Ik kwam daar dan ook veel wedstrijdzwervers tegen en vloog een stuk met hen mee richting Keiheuvel, om daarna tegen hun route in terug te keren naar Genk.

Goed uitkijken was dus de boodschap! Tegelijkertijd was het ook handig om te zien waar de thermiekbellen zaten; een paar keer zelfs met meer dan vijf andere toestellen in dezelfde bel gehangen.

Ondertussen werd het richting Goetsenhoven al behoorlijk blauw en mij dus maar een beetje gehaast om nog gebruik te kunnen maken van de laatste verdwijnende plukjes.

Uiteindelijk afgevlogen op het laatste plukje dat er nog was in de richting van Goetsenhoven en daar tot op final glide kunnen geraken. Dan was het enkel nog de neus richting Goetsenhoven zetten en ik was rond!

Het was dus een zeer mooie vlucht die ik niet snel meer zal vergeten. Dikke merci aan Mark dat hij de Astir aan mij heeft afgestaan, waardoor ik deze vlucht toch kon maken!

KEERPUNT BALEN
MET EBKH LINKS



LAATSTE POMP OM
OP FINAL GLIDE
TE GERAKEN



OBSGN 2025

CRISTIAN SBARCIOG

Tussen 28 juni en 6 juli vonden de OBSGN (Open Belgian Gliding Nationals) plaats op het vliegveld van Kiewit. De wedstrijd werd gevlogen in drie klassen: club, sport en open. Glenn en ik namen deel in de sportklasse met de Duo Discus van de club. Het belooftde geen eenvoudige competitie te worden, aangezien we het moesten opnemen tegen enkele sterke piloten, waaronder Jeroen Jennen, die enkele weken eerder nog wereldkampioen in de standaardklasse was geworden.

De eerste dagen stonden vooral in het teken van veel bijleren, want het was zowel voor Glenn als voor mij de eerste keer dat we een wedstrijd vlogen. De openingsdag bracht meteen lastige omstandigheden, met overcast tot in Duitsland. Het eerste stuk vlogen we voornamelijk in een gaggle, totdat we samen met een andere deelnemer uit onze klasse laag kwamen te zitten, net voor de overgang naar beter weer. De rest van de groep was ons al vooruit, maar gelukkig konden we toch boven blijven en doorvliegen naar gunstigere condities. Vanaf dat moment verliep de vlucht een stuk vlotter en wisten we de opdracht alsnog af te ronden.



Op dag twee werden we beloofd met beter weer en cumuluswolken. Voor de start kwamen we nog enkele clubgenoten tegen die ook overland op weg waren, en de opdracht zelf konden we zonder problemen volbrengen.

De derde dag bleek uitdagender door de blauwe omstandigheden, en bovendien kregen we onze eerste AAT voorgeschoteld. We startten iets vroeger dan de meesten in onze klasse, samen met enkele zwevers uit de open klasse. Eenmaal in Duitsland moesten zij echter naar het zuiden, terwijl wij rechtdoor moesten naar het volgende keerpunt, waardoor we opnieuw alleen kwamen te vliegen. Ondanks het gebrek aan cumuli verliep de vlucht goed, tot we een tiental kilometer voor de finish laag kwamen te zitten en daardoor wat tijd zijn verloren.

Op de vierde dag stond een grotere opdracht op het



programma: onze eerste racing task boven de 300km. Dankzij het uitstekende weer in Duitsland, met bellen tot 4m/s en een wolkenbasis boven de 2500 meter, konden we stevig doorvliegen. Dat leverde ons die dag een mooie vijfde plaats op.

De vijfde dag werd een rustdag vanwege de kans op onweer, zodat we konden uitrusten voor beter weer de dag erna.

Dag zes bracht opnieuw fantastisch weer én de langste opdracht van de wedstrijd: 429km. Al om 11 uur konden we starten, met thermiek van 2m/s en een basis van 1000m. Het was nog te vroeg om echt af te vliegen, maar we gebruikten de tijd om tot aan de Nederlandse grens en terug te vliegen, waardoor we er zelfs een 500km van konden maken. Daarna verliep de opdracht vlot, met mooie straten en een lange final glide vanaf de Nederlandse grens.

De zevende dag kregen we opnieuw een racing task, dit keer een out-and-return van ongeveer 330km. Omdat de voorspellingen voor de slotdag weinig hoop gaven, zou dit waarschijnlijk de laatste vlucht zijn. We stonden achtste in het klassement, maar slechts 56 punten achter de zevende plaats. Met dat in ons achterhoofd dus op pad vertrokken om nog een plaatsje te proberen goedmaken. De vlucht verliep goed, al trok er in de namiddag (toch wel mooie) hoge bewolking binnen. Bij Venlo klommen we nog extra hoog om het nog dichtert overtrokken gebied veilig te passeren. Op final glide nog even op veilig gespeeld en toch nog een extra pomp gepakt door het flinke dalen dat we de vorige kilometers hadden gehad. Bleek uiteindelijk toch niet nodig geweest te zijn dus de hoogte er maar uitgevlogen met extra snelheid.



Uiteindelijk wisten we de 56 punten achterstand in te halen en klommen we naar de zevende plaats in het algemeen klassement.

De achtste en laatste geplande wedstrijddag begon met hoge bewolking en wind tot 40km/u, waardoor we weinig vertrouwen hadden in een geldige taak. Toch werd er aanvankelijk niet gecancelled en kregen we een AAT van 2 uur met een minimumafstand van 129km. De eerste snuffelaar stond echter snel weer op de grond, waarna de starts werden uitgesteld. Een tweede snuffelaar vond iets meer, waardoor de sportklasse toch de lucht in werd gestuurd. Hoewel we redelijk konden vliegen met bellen tot 1,5m/s, werd de taak uiteindelijk ook voor ons in vlucht gecancelled. Omdat we toch al opgesleept waren, besloten we te proberen rechtstreeks naar Goetsenhoven terug te vliegen om ons demonteren te besparen. Door de stevige tegenwind bleek dat geen eenvoudige opdracht. Tussen Hasselt en Sint-Truiden was het helemaal plat en pas boven Sint-Truiden vonden we op 300 meter hoogte toch de verlossende pomp van 3m/s, de beste van de dag! Zo waren we dan toch op final glide en konden we Goetsenhoven binnen vliegen.

Na afloop volgde dan nog de heerlijke BBQ en een gezellig feestje dat tot in de vroege uurtjes doorging.

Samengevat, een fantastische wedstrijd met bijna elke dag schitterend weer, talloze vlieguren en kilometers, en vooral ontzettend veel bijgeleerd. Dankjewel aan Andrik en mijn vader om als ophaalploeg te komen helpen, aan Mattijs voor de steun op de eerste dag, en natuurlijk een dikke merci aan Glenn voor het samen vliegen!



©Wil Janssens



11

HET TENTENKAMP



PROBLEMEN MET ONZE SLEPER TIJDENS HET VLEGKAMP



HET AVONDMAAL TIJDENS HET VLEGKAMP



PRESTATIES

Ging solo op 28 juni

Kyran Claeys

Gingen solo op 18 juli

Ethan Stroobants

Alexander Tutenel

Jules Vandermeulen

Eppo Vereecken

Ging solo op 9 augustus

Rube Nys

Behaalde zijn vijf uur duurvvlucht*

Obi Pittomvils

Behaalde zijn 50km afstandsvvlucht*

Dennis Lorson

Behaalde zijn zilveren of D-brevet*

Dennis Lorson

(* Moet nog gehomologeerd worden door de sportcommissie van de KBAC)

PS: Indien jouw naam ontbreekt, contacteer dan Theo.

VLIEGVELD

12

Op zondagnamiddag 7 september is de burgemeester van Tienen, Jonathan Holslag, op bezoek geweest in onze club. Meerdere clubleden waren daar getuige van.

Hij heeft mij, o.a., de huidige situatie van ons vliegveld gegeven. De clubleden die regelmatig komen vliegen, zullen ook wel geruchten opgevangen hebben dat Defensie terug interesse heeft in ons vliegplein, of een gedeelte ervan.

Reden: Voor zij die de wereldpolitiek een klein beetje volgen (vooral de oorlog in Oekraïne) heeft de NAVO beslist dat ieder NAVO land minstens 2% van zijn BNP* moet besteden aan Defensie of zijn leger, ook België. Buiten de aankoop van de F35, zullen er de komende jaren dus nog aankopen volgen. En dat materiaal moet ergens gestockeerd worden. Waar?

Dit wil niet zeggen dat jullie binnenkort terug militairen in Goetsenhoven zien rondlopen. Het gaat misschien nooit gebeuren. De toekomst zal het moeten uitwijzen.

Wordt vervolgd, Theo.

* Het BNP of bruto nationaal product is het totale inkomen dat door staatsburgers van een land wordt verdiend, ongeacht waar dat inkomen wordt voortgebracht.



ONS VLIEGVELD IS
EEN ROOKVRIJE
ZONE GEWORDEN

BUITENLANDINGEN 2025

- Halve buitenlandingen (op een ander vliegveld): *Niemand*
- Echte buitenlandingen: *Niemand*

Dit is het eerste jaar sedert dat ik in de club ben (1983) dat er geen buitenlandingen te noteren vallen. Gaan wij minder over land, zijn onze piloten beter, helpt de elektronica ons of onze meteoroprogramma's, nemen wij minder "risico's, ik weet het niet.

Theo

BEKER GERARD DEPRAETERE

1	Theo STOCKMANS	8u28	Ventus 2cx 18m	30-5-2025	Volgende regels zijn van toepassing: 1. De wedstrijd loopt gedurende het gehele kalenderjaar. 2. Deelnemende vluchten moeten op de Charron.Line ingevoerd worden en voldoen aan de regels van deze laatste wedstrijd. De proef moet echter niet specifiek als duurvluht ingevoerd worden. 3. Om geldig te zijn moet het startpunt zich binnen een cilinder (beercan) met een straal van 5km rond EBTN bevinden. Coördinaten 50°46,90' N -- 4°57,47' E. Dit is het kruispunt van de 2 runways. Landing op EBTN (finishpunt). De vlucht moet op de Charron gezet worden en gevalideerd zijn. 4. In geval van een tweezitter moeten beide piloten aan boord volwaardig clublid zijn.
2	Sébastien MATHIEU	7u44	LS 6 18m	17-5-2025	
3	Glenn HOSTENS	7u44	Duo Discus	17-5-2025	
4	Cristian SBARCIOG	6u54	ASK 23 B	17-5-2025	
5	Andrik VIVIGNIS	6u38	ASW 19 WL	30-5-2025	
6	Bart HUYGEN	6u27	Discus 26	10-8-2025	
7	Mattijs CUPPENS	6u06	Duo Discus	11-5-2025	
8	André RUYMEN	5u43	Ventus 2cxT 18m	10-8-2025	
9	Dennis LORSON	5u12	ASK 23 B	17-8-2025	
10	Lieselotte WIELS	4u54	ASK 23	29-3-2025	
11	Jan WAUMANS	4u34	LS 7 WL	11-5-2025	
12	André ZUCKA	4u00	ASK 23 B	27-4-2025	
13	Jens GEMIS	3u52	ASK 23	26-4-2025	
14	Obi PITTMVILS	3u43	ASK 23B	26-7-2025	
15	Arthur KONINCKX	3u30	ASK 23B	17-8-2025	
16	Erwin HUYBENS	3u28	ASW 19 WL	11-5-2025	
17	Mark VANAUTGAERDEN	3u18	G 102 Astir CS Jeans	29-6-2025	

Gerard De Praetere was het oudste lid van de club (sinds 1936). Door zijn meestal ophefmakende kritieken en grappige opmerkingen was hij door ieder clublid geliefd. Het was een man waar men respect voor had. Op het ogenblik van zijn overlijden was hij nog altijd recordhouder van de langste vlucht met een zweefvliegtuig met start en landing te Goetsenhoven (7 uur 47 min). Ter zijne nagedachtenis wordt er door de sectie zweefvliegen elk jaar de Wisselbeker Gerard de Praetere uitgereikt aan het clublid met de langste zweefvliegvlucht met vertrek en aankomst te Goetsenhoven.

JUNIORENBEEKER 2025

Nr.	Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1	Cristian SBARCIOG	G 102 Astir CS Jeans	24-8-2025	OP 220.1	1183.3
2	Jens GEMIS	ASK 23	26-4-2025	VV 109.5	476.1
3	Obi PITTMVILS	Duo Discus	17-8-2025	VV 127.9	456.8
4	Andrik VIVIGNIS	ASW 19	30-5-2025	DU 398	398
5	Lieselotte WIELS	ASK 23	29-3-2025	DU 294	319.6
6	Arthur KONINCKX	ASK 23B	17-8-2025	DU 210	228.3
7	Silke GRYPONPREZ	ASK 23B	16-3-2025	HW 932	202.6

Voorbehouden aan de leden van de Vliegclub De Wouw. In geval van een tweezitter moeten beide piloten aan boord volwaardig clublid zijn, én aan de leeftijdsvoorwaarde voldoen.
Deelnemende vluchten moeten op de Charron.Line ingevoerd worden en voldoen aan de regels van deze laatste wedstrijd.
Deelnemende piloten moeten binnen de categorie "junior" vallen voor de Charron.Line (leeftijd jonger dan 26 jaar op 1 oktober van het seizoen).
Om geldig te zijn moet het startpunt zich binnen een cilinder (beercan) met een straal van 5 km rond EBTN bevinden. Coördinaten 50°46,90' N -- 4°57,47' E. Dit is het kruispunt van de 2 runways. Landing op EBTN (finishpunt). De vlucht moet op de Charron gezet worden en gevalideerd zijn.
De (1- één) vlucht met de hoogste Charronscore van het seizoen, die aan alle bijkomende voorwaarden voldoet, wordt in aanmerking genomen.

RUNWAY TO REUNION: NEW WINGS OVER OLD LANDS

Eén dag. Zes legs. Vriendschap, groei, en een onvergetelijke landing in Welshpool.

PETRA VAN MULDER & WENDY JANSSENS

Wat begon als een casual WhatsApp-gesprek tussen ons—twee pas gebrevetteerde PPL-piloten van de motorsectie—groeide uit tot een uitdagend en memorabel project. Ons doel? Een bezoek brengen aan Petra's zus in Welshpool, Wales—een bestemming met emotionele betekenis. Na het behalen van ons PPL-brevet in maart wilden we onze licentie niet zomaar vieren. We wilden ze inzetten. Ervaring opbouwen, een échte uitdaging aangaan, de wereld verkennen vanuit de cockpit, als piloot groeien en vooral ook samen genieten van het avontuur. Toen daarnaast ook Pooleys *International Dawn to Dusk Challenge* op ons pad kwam, vielen alle puzzelstukjes in elkaar: we konden trainen, plannen, leren én meedoen aan die challenge door Petra's zus in Welshpool te bezoeken en terug in Goetsenhoven te geraken op één dag.

28 en 29 juni waren al een tijdje met stip gemarkeerd in onze kalender. De voorbereiding verliep intens maar gestructureerd: via een gedeelde Google Drive verzamelden we alle documentatie. We stelden gedetailleerde checklists op, consulteerden ervaren instructeurs en maakten een repetitievvlucht over het Kanaal naar Lydd (EGMD).

14



Uiteindelijk zou 29 juni onze droomdag worden. Omdat Goetsenhoven niet kon openen bij zonsopgang, besloten we de OO-CFC daags voordien te prepositioneren in Luik (EBLG). Wendy kreeg een warm en licht geamuseerd onthaal bij landing: “De OO-CFC is hier sinds 2013 niet meer officieel geland”, klonk het. Toen Wendy kort voor de landing van een B747 begeleid werd door een ‘Follow Me’ naar de GAT-apron waar hij de PA-38 netjes parkeerde met behulp van een marshaller, wist iedereen dat het morgen een speciale dag zou worden: we zouden met onze vertrouwde Piper Tomahawk OO-CFC een reis maken van meer dan 750NM op één dag, met een take-off in Luik, via Kortrijk (EBKT) over het Kanaal naar Stapleford (EGSG), vervolgens naar Welshpool (EGCW) en terug via Stapleford en Kortrijk naar Goetsenhoven (EBTN).

Het was een avontuur dat bol stond van voorbereiding, samenwerking en vooral veel vliegplezier.

's Ochtends vroeg (afpraak om 02:00z) begonnen we in de Luikse crewroom met een laatste Meteo- en NOTAM-check. Onze planning voor de dag was strak, maar doenbaar, onze papieren in orde en ons hoofd helder. Enkel de Meteo was op sommige plaatsen kantje boord. Toch besloten we er voor te gaan. We hadden immers genoeg backupplannen en onze fuelreserve was royaal zodat we altijd terug konden keren. Na het rollen over de brede startbaan vertrokken we richting EBKT met de zon in onze rug en een paar mistbanken in de valleien rondom ons. Op de *Brussels Information*-frequentie waren we de enige *klanten* en een inversie maakte dat de lucht superstabil was. Zalig vliegen zo, in alle rust! Buiten de fuel pressure indicator die af en toe wat laag stond, en de lage stratuswolken in de omgeving van de Belgisch-Franse grens, verliep de eerste leg vlekkeloos.

In EBKT gingen douaneformaliteiten en tankbeurt vlot. De PPR was de dag voordien bevestigd, GenDecs (General Declarations) op voorhand opgestuurd, en onze checklist werd zorgvuldig afgewerkt. De zon scheen intussen fel—het voelde alsof de dag écht begonnen was.

De volgende leg over het Kanaal richting Stapleford begon betoverend: bij Dover zagen we de witte kliffen baden in het ochtendlicht, terwijl onder ons een dunne waas van zeemist het water streelde. Op 4000 voet genoten we van het uitzicht. Tussen Dover en Rochester zakte de wolkenbasis evenwel tot 1800 voet en verslechterde het zicht. Dit was niet verwacht, maar Southend Radar stelde ons gerust: verderop zouden de condities verbeteren. In Stapleford verliep de landing prima, maar de douanecontrole duurde langer dan gehoopt. We dienden te parkeren aan de windsok, in *the middle of nowhere* op de zogenaamde bezoekersparking, waar drie vriendelijke douanebeambten onze paspoorten kwamen controleren. Nadien liep alles weer als een geoliede machine:





refuelling, flight logs actualiseren, papierwerk afwerken, enz. Onze checklists toonden hun meerwaarde. Voor vertrek namen we even de tijd voor een moment van stilte bij het oorlogsmonument, net naast het clubgebouw.

De volgende leg bracht ons naar het hart van onze missie: Welshpool. Vanuit Stapleford vlogen we via druk Engels luchtruim, tussen gliders en parachutezones, met hulpvaardige *traffic service* van de respectievelijke Farnborough en Oxford Radar. Alles verliep volgens plan, ook al moesten we enkele malen onze route aanpassen vanwege *conflicting traffic*. De combinatie van terreinverhoging en dalende wolken vroeg extra alertheid. Door de wolkenbasis diende de initieel geplande hoogte van 3100 voet verlaagd te worden tot 2500 voet. Wegens buien zijn we in Wales zelfs gezakt naar 2100 voet, maar zoals we vooraf hadden besproken hielden we ons altijd aan de vereiste minimumhoogte boven het terrein.

Met een stevige crosswind zette Wendy de OO-CFC beheerst neer op de smalle baan. En daar stond Petra's familie. De reünie—het doel van de hele missie—voltrok zich vlak naast de piste in *The Fuel Stop Cafe*. Er was limonade en oranje cake, een warm welkom, en een korte maar intense omhelzing. Na een korte check van de meteo wisten we dat we niet te lang konden wachten om terug te vertrekken.

Terug richting Stapleford begon Petra aan de vierde leg. De take-off was pittig—omgeven door buien en dreigende wolken—maar naarmate we oostwaarts vlogen, klaarde het op en ontvouwde zich het typisch Britse landschap in volle glorie. We zagen talloze kleine en grotere vliegvelden onder ons: sommige in gebruik, andere verlaten en stil. Het laatste half uurtje vlogen we wederom in een soort van konijnenpijp, vergelijkbaar met die in België tussen de CTR's van Brussel en Antwerpen. Nu werden we echter omgeven door London Heathrow, Luton, London Stansted, London City en Southend en bleven we onder 2500 voet. Na een mooie landing in Stapleford, en het uitvoeren van onze checklist (tanken, olie, ...), gingen we na of ons via Skeyes ingediende vluchtplan in het UK-systeem aanwezig was, quod non. Gelukkig werd dit euvel snel gecorrigeerd met behulp van personeel van Stapleford Radio.

De vijfde leg zou ons terugbrengen naar Kortrijk-Wevelgem in prachtige weersomstandigheden. En toen gebeurde het: vlak na vertrek uit Stapleford hoorden we de Red Arrows op onze frequentie—inbound Gravesend. Het moment was



magisch. Niet veel later kruiste een B-17 Flying Fortress onze route, 1000 voet lager. We zagen hem duidelijk. Dat beeld staat niet alleen op ons netvlies gebrand, maar het moment werd ook vastgelegd in een Flightradar-screenshot dat ons later werd toegestuurd: OO-CFC op koers, B-17 ernaast met paden die elkaar kruisen onder een hoek van 90 graden. Vervolgens staken we opnieuw het Kanaal over, op 4000 voet. Alhoewel het voor ons beiden onze vierde keer was in onze (korte) pilotencarrière, beschouwen we de Kanaaloversteek zeker nog niet als routine. Vliegen over uitgestrekte open wateren is niet alleen een kwestie van veiligheid—met onze reddingsvesten omgegend—het is ook een ontzagwekkende ervaring. De *fuel pressure gauge* werd ook extra in het oog gehouden, want die had al toch op meerdere momenten vandaag zijn kuren gehad. In Kortrijk besloten we dat het niet nodig was om nog eens te tanken. We hadden immers nog meer dan voldoende fuel in onze OO-CFC, voor een retourtje naar Goetsenhoven met ruim een uur overschot en geen wolkje meer te bekennen boven België. Het bespaarde ons bovendien kostbare tijd, want de zon stond toen al laag boven de horizon.

Vermoeidheid begon te wegen, maar onze focus bleef intact. De laatste leg, richting Goetsenhoven, was sereen. Twee luchtballonnen kruisten ons pad, de zon kleurde het landschap goud, en op de radio klonk niets dan stilte—tot Theo, onze club-voorzitter onze oproep beantwoordde: *Runway 35 in use*. Een vertrouwde stem en onze home base in zicht.

Van base naar final werden we kort verblind door de zon, maar in final was de runway goed zichtbaar. Na de landing en was de ontlading enorm. Met een laatste radio call *Runway vacated* bleef alleen vreugde over. *We did it!* Handshake. Ontspannen. We wasten de OO-CFC, aten chips die we zelf importeerden uit Welshpool, en sloten de dag af bij het clubhuis met onze laatste checklist, een frisdrank en een diepe zucht van voldoening. We kwamen thuis met ervaring, herinneringen, vriendschap—en een hart vol plannen.

Op 12 juli gaven we een korte fotodebriefing aan de clubleden, als dank voor al de steun vanuit De Wouw. Ondertussen genieten we nog altijd na van deze wonderlijke ervaring en schreven we aan ons deelnamerapport voor de Dawn to Dusk competitie. We maakten een filmpje van onze belevenissen. op YouTube op [Runway to Reunion](#). Voor herhaling vatbaar? Zeker. Volgende zomer. Een nieuwe uitdaging en een ander doel. Inspiratie en tips zijn welkom!

ZWEEF.APP

MATTIJS CUPPENS

Op 1 september 2025 is onze club overgestapt van het intranet naar de zweef.app. Hoewel het intranet niet meer toegankelijk is voor de leden, blijft het wel in gebruik voor het opvragen van de ledenlijst, het winterwerk en de boekhouding van onze sectie. Deze gegevens zijn nu rechtstreeks zichtbaar voor de leden via de zweef.app.

Achter de schermen werd al sinds begin juni gewerkt aan het overzetten van alle gegevens en de koppeling van zweef.app aan het intranet.

Waarom de overstap?

De overstap komt er op initiatief van de Liga, om twee belangrijke redenen:

1. Efficiënter ledenbeheer: De LVZC werkt al jaren aan een centraal systeem voor ledenbeheer. Tot nu toe moest de clubsecretaris alle wijzigingen aan adressen, vergunningen, functies, enzovoort, handmatig doorgeven aan het secretariaat. Een eigen online platform was in de maak, maar dat project is stopgezet omdat de zweef.app dit op een eenvoudige manier kan.
2. Digitalisering van de DTO: Naar aanleiding van de audit van de DTO door DGLV op 7 mei is een Corrective Action Plan opgesteld. De zweef.app speelt hierin een belangrijke rol bij het digitaal beheer van opleidingen, de DTO-vloot en de 'currency' van de instructeurs.

De licentiekost van de zweef.app wordt volledig door de Liga gedragen—er zijn geen extra kosten voor de club.

Snel handelen

Hoewel de volledige uitrol bij alle clubs pas tegen 1 januari 2027 voorzien is, heeft onze club ervoor gekozen om de

overstap zo snel mogelijk te maken. Zo hoeven er geen twee systemen naast elkaar onderhouden te worden.

De zweef.app heeft een aantal voordelen ten opzichte van het intranet. Zo wordt het opvolgen van de 'recency', 'medicals' en zweefvliegbarometer van de leden een stuk eenvoudiger. Ook voor leden die bij verschillende clubs vliegen, worden alle vluchten nu in één digitaal vliegboek getoond, over de clubs heen. Dat neemt niet weg dat sommige dingen anders werken dan voorheen, maar waar nodig is een oplossing gezocht om onze bestaande werkwijze zoveel mogelijk te behouden.

Toekomstige mogelijkheden

Zodra iedereen gewend is aan het nieuwe systeem, kunnen we ook kijken naar de extra mogelijkheden die we momenteel nog niet gebruiken, zoals:

- Betalingen van de vluchten rechtstreeks via de zweef.app
- Onderhoudsdossiers van de vliegtuigen
- Opvolgen van winterwerk en projecten
- Digitale opleidingsdossiers

Er is nog geen concrete planning voor de invoering hiervan, en we zullen waarschijnlijk ook niet alle modules in gebruik nemen. Wat we wel al vanaf het begin gebruiken, is de module voor de meldingen van defecten aan vliegtuigen of andere clubinfrastructuur. Op die manier weet iedereen welk materiaal (on)beschikbaar is en welke acties ondernomen zijn om het weer beschikbaar te maken.

Heb je nog een vraag over de overstap? Stel deze gerust aan een van de bestuursleden. Samen zorgen we ervoor dat de overgang naar de zweef.app voor iedereen soepel verloopt en onze club klaar is voor de toekomst.

16

ERWIN TEST DE NIEUWE BOSMAAIER



JAN EN PETER: HERSTELLING VAN ONZE TRACTOR



WALTER EN STIJN BIJ DE HERSTELLING VAN ONZE KA-8



MILIEU

Zoals ieder jaar had onze club begin juli (14 juli) de jaarlijkse controle van onze brandblussers door BGS. Op 26 augustus volgde de jaarlijkse controle van de elektrische leidingen van onze tankinstallatie door het keuringsorganisme ATK. Beide controles verliepen zonder problemen.

Volgend jaar krijgen wij een algemene inspectie van onze elektrische installaties. De juiste datum is nog niet gekend. In de militaire loods is er nog wat werk. In de komende weken zal Walter Vandewalle een mail sturen naar de leden voor helpende handen.

Op maandag 13 oktober hebben wij ons tweede overlegplatform van dit jaar. Het verslag volgt in de Cumulus van december.



FLORA

Het **Sint Janskruid** komt overal voor op ons vliegveld en hij behoort tot de hertshooifamilie. Het kruid bloeit rond het Sint-Jansfeest op 24 juni. Maar de gele bloemen kun je nog altijd waarnemen in september. De plant wordt 20-65 cm hoog. De kroonbladen zijn 1-1,6cm lang. De kelkbladen zijn lacetvormig.

Verschillende stoffen in het Sint Janskruid worden gebruikt bij de bereiding van anti depressieve medicaties. Maar het kan tevens een middel zijn tegen stress en slapeloosheid. Maar zoals bij alle geneesmiddelen kunnen er ook bijwerkingen optreden zoals maag- en darmklachten of moeheid.

Het **duizendblad** is een plant uit de composietenfamilie. De plant die tot 50cm hoog kan worden, komt op het vliegveld overal voor. Hij kan ook goed tegen de droogte. Hij bloeit van juni tot november met witte bloempjes. Men vindt hem overal op ons vliegveld.

Voor dat men de eigenschappen van hop kende, werd de plant vroeger gebruikt bij het brouwen van bier. Zoals vele planten, bevat ook het duizendblad geneeskrachtige stoffen. Het kan gebruikt worden tegen verkoudheid en de griep.

Onze **wilde kastanjeboom**, die zich voor de loods privé-zwevers bevond, hebben wij spijtig genoeg moeten laten euthanaseren. Dit gebeurde op 17 juli. Hij was aangetast door de kastanjebloedingsziekte (een bacteriële ziekte die zorgt voor roestbruine vlekken en afsterven van de bast). Die ziekte is niet te genezen. Er waren reeds een paar takken afgebroken. En om ongelukken te vermijden, moesten wij spijtig genoeg overgaan tot een drastische beslissing.

De boom stond er al van vóór WO II, misschien sedert de aanleg van het vliegveld in 1921. Zulke bomen kunnen tot 200 jaar oud worden. De onze had een doormeter van één meter.





CUMULUS | NUMMER 118

CLUBBLAD VAN DE ZWEEFVLIEGSECTIE VAN DE WOUW

