



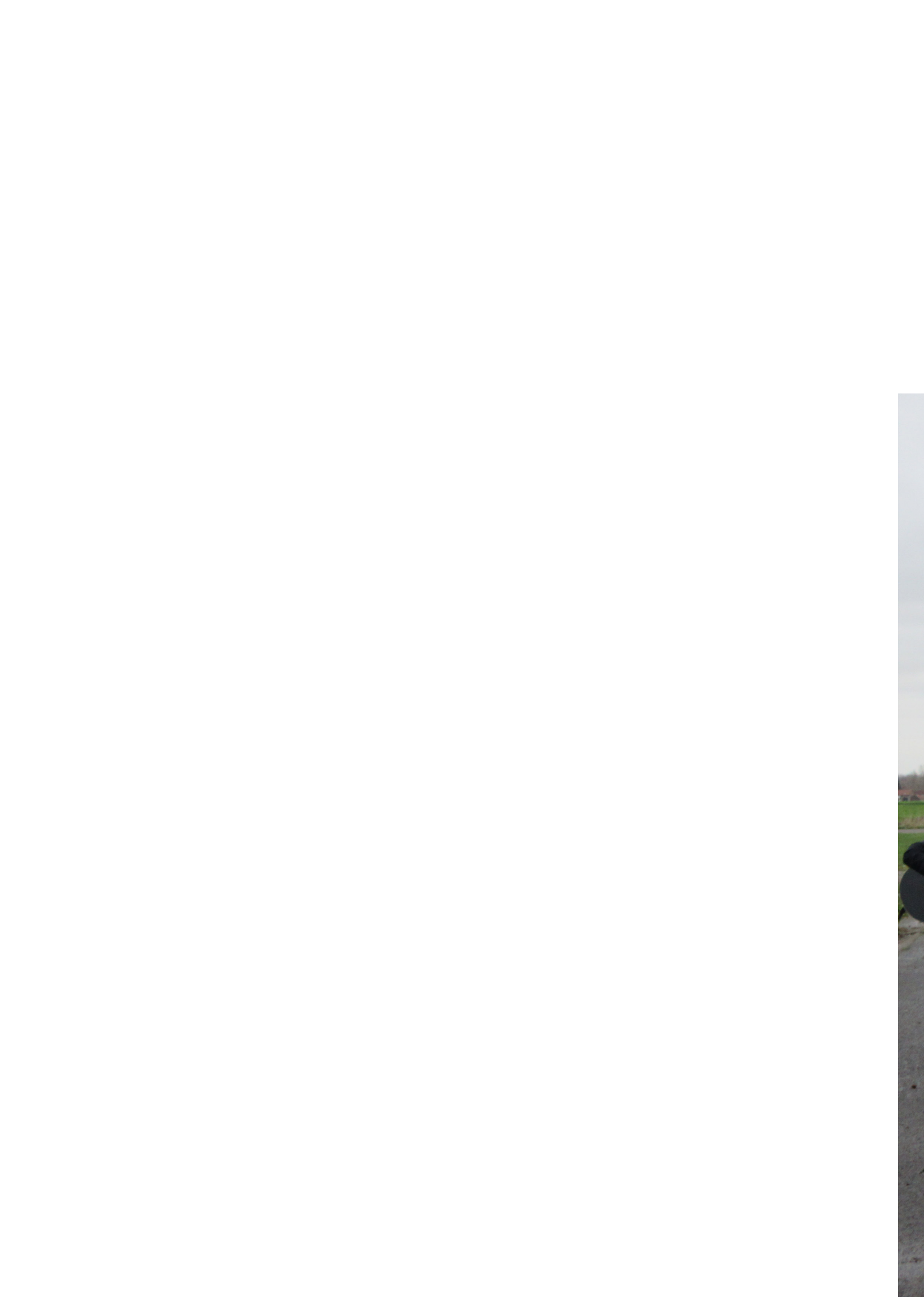
België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352
Erkenningsnr P3A8067

KONINKLIJKE Vliegclub DE WOUW - SECTIE ZWEEFVLIEGEN

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 31 nummer 4
Van oktober tot december 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 4
Oktober tot december 2025
Nummer 119

IN DIT NUMMER

04



12



16



01

WOORDJE VAN DE
REDACTIE / KALENDER

02

SOLO STORIES

04

EEN DAG IN
PORTMOAK

07

THEORIE SPL
IN 1-2-3

08

CHARRON BEKER

10

WISSELBEKER
MARC RUYMEN

11

PRESTATIES
VLEGVELD
MILIEU

12

MET DE TWIN NAAR
SLOWAKIJE

13

VERHARDE PISTES
TOT NU

14

ALLERLEI

15

WERKEN

16

VLEGKAMP FOTO'S

VOOROMSLAG:
SINTERKLAAS

ACHTEROMSLAG:
INSPECTIE TWIN

WOORDJE VAN DE REDACTIE

Het is weer zover. Binnenkort kunnen wij het laatste blaadje van de Druivelaar omslaan. Weer een vliegjaar voorbij. En ik denk dat we niet mogen klagen. Wij hadden enkele mooie thermiekdagen. Een eigenaardige Driedaagse qua weer maar een geslaagd vliegekamp met weeral vier solisten.

Maar 2025 is wel een unicum wat betreft het aantal buitenlandingen. Voor zover mijn geheugen mij niet in de steek laat, hadden wij er dit jaar geen enkele. Sinds 1983, mijn aankomst in de club, nog nooit gebeurd. Alhoewel het jaar nog niet helemaal voorbij is.

Het lierseizoen is ook van start gegaan. De tweede lierdag knakte een olieleiding. Gelukkig hebben enkele specialisten dit snel kunnen herstellen, zodat onze lieractiviteiten verder konden gaan. Maar wat ik wel spijtig genoeg moet vaststellen, is het dalend aantal deelnemers. Het is nochtans een ideale gelegenheid om je vliegvaardigheden op een goedkope manier in de korte wintermaanden op peil te houden. En veiligheid moet bovenaan staan in je vliegactiviteiten. Trouwens, jouw veiligheid, is ook onze veiligheid.

Onze Twin II werd in Slowakije in een nieuw kleedje gestoken. Onze sectie heeft nu een prachtige vloot. Met zijn allen moeten wij nu proberen dit zo te houden. Iedere landing moet een veilige en voorbeeldlanding zijn. Als je het afdraaien na de landing niet onder de knie hebt, blijf dan rechtdoor rijden. En niet door de goot met eventuele schade tot gevolg. Vergeet niet dat bij een beschadiging je kunt verplicht worden tot het betalen van een franchise.

Bij deze wil ik ook twee “anciens” bedanken. Zij zijn voor mij steeds een toevluchtsoord als ik vragen heb over het rijke verleden van onze 94 jarige jonge club. Jean Nickmans en Stéfan Perneel. Beiden zijn in een “ver” verleden secretaris geweest van De Wouw.

Dit was het dan voor 2025. Tot ergens in onze club of op één van onze activiteiten, zie hiervoor de activiteitenkalender.

Tenslotte wens ik iedereen een thermiekrijk 2026 met vele mooie en vooral veilige vluchten.

THEO STOCKMANS

KALENDER

- 24 dec - 2 jan: Kerstkamp
- 26 dec: Kerstfeest
- 14 feb: Symposium te Oostmalle
- 28 feb: Algemene Vergadering Zweefvliegsectie
- 7 maart: Inkleuren kaarten en gebruik Oudie
- 13 maart: Vleugeluitreiking
- 21 maart: Vrouwendag te Weelde
- 25 april: Algemene Vergadering club
- 1 mei: Vliegdag
- 23-25 mei: 3-daagse
- 23 mei: BBQ 3-daagse
- 6-10 juli: 1ste week zweefkamp
- 13-17 juli: 2de week zweefkamp
- 17 juli: BBQ zweefkamp
- 5-6 sep: Opendeurdagen

1

COLOFON

TEKST / FOTO'S:

Theo Stockmans
 Andre Ruymen
 Patrick Mollet
 Nimrod Byloos
 Rube Nys
 Nathalie Dormaels
 Delphine Szecel
 Jozef Vandevorst
 Mattijs Cuppens

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

PATRICK MOLLET

Op 19 oktober was het zover. Ik voelde al een tijdje dat ik er klaar voor was, maar uiteindelijk moet je het nog allemaal doen. Mijn landingen tijdens de laatste vier of vijf vluchten waren OK maar ik had nog enkele openstaande vakjes in mijn opleidingssteekkaart in de rubriek “veiligheids oefeningen”. Dat moest eerst afgewerkt worden.

Het was die zondag een mooie rustige dag zonder thermiek vandaar dat Piet, mijn instructeur, voorstelde om in twee vluchten de openstaande veiligheidsoefeningen af te werken en ook een dalende sleep te trainen. Dat liet hem ook toe twee landingen te evalueren vooraleer mij, indien OK, solo te lossen.

Zogezegd zo gedaan. En het deed me dan ook veel plezier om na de twee geplande vluchten voor het eerst alleen in de ASK13 het luchtruim in te trekken. Het was ontegensprekelijk een mooi moment maar toch minder emotioneel geladen dan bij andere solisten die met de ASK13 hun “first solo ever” deden. Althans als ik mij mag baseren op hun artikels in het clubblad Cumulus.

Mijn “first solo ever” met bijbehorende stress en emotie dateert immers van bijna veertig jaar geleden, 2 april 1986 om exact te zijn, en ook uitgevoerd vanaf het vliegveld Goetsenhoven op de SF260 Marchetti. Een nerveus beestje van 260 PK, niet eenvoudig te temmen voor beginnende leerling-piloten. Er volgden dan later ook nog solo's op T37 en T38 in het land van Trump, solo op Alpha Jet en als ultieme solo-ervaring die eerste F16A vlucht vanaf Bevekom in 1990.

Op die laatste duurde het wel enkele jaren vooraleer je na die eerste solo al zijn duivels of tijgers kon temmen en beheersen. Maar die eerste solo was voor mij het begin van een prachtig verhaal in “the big blue sky” met de Viper. Een verhaal dat ik heb afgesloten in 2003 als instructeur in Kleine Brogel.

Ik hoop dat ik na de eerste solo op ASK13 opnieuw een prachtig verhaal kan schrijven in de wondere wereld van de zweefvliegerij.



RUBE'S SOLO

RUBE NYS

Alles begon op de opendeurdag van vliegclubs De Wouw en ULM Goetsenhoven in september 2024 waar ik Koen heb ontmoet. Hij had mij en mijn ouders wat uitleg gegeven over het zweefvliegen en hoe dit in zijn werk gaat. Ik was meteen geïnteresseerd en besloot om mij in te schrijven.

Een week later kwam ik toe op de vliegclub en was het briefing. Daarna mochten we de bakken buiten zetten en klaarmaken voor de vliegdag. In de namiddag volgde mijn allereerste vlucht. Ik deed mijn parachute om en nam plaats in de D-88 met Koen. Ik wist absoluut niet wat mij te wachten stond. De vlieger werd ingehaakt en een paar minuten later zat ik met Koen op 600m hoogte. Tijdens de vlucht demonstreerde hij de basis van de vlieger en hoe we bochten maakten. Toen volgde de landing. Eénmaal op de grond was ik meteen verkocht, een mooie eerste zweefvlucht van 1 uur en 7 minuten! De weken nadien keerde ik regelmatig terug en leerde ik meer over de vlieger en hoe ik beter kon leren vliegen. Ik had me ook ingeschreven voor het vliegekamp wat heel leuk was. In deze twee weken heb ik heel veel bijgeleerd van Koen, Luc en Piet.

9 augustus was een gewone vliegdag met Koen als instructeur. De dag verliep zoals gewoonlijk: briefing, vliegers buiten zetten, ze klaarmaken en deze daarna naar de 24 brengen. Na mijn tweede vlucht vroeg Koen aan mij: “Heb jij uw medical en uw geel boekje mee?”. Ik antwoordde positief waarna Koen dit controleerde. De vlieger stond in piste, ik maakte mij klaar, maar toen Koen zijn parachute wel nam maar niet omdeed realiseerde ik mij dat het zover was. Ik voelde de zenuwen al naar boven komen. Eerst gaf Koen mij nog korte instructies over wat ik moest doen en dan was het zover. Ik nam plaats in de vlieger, de canopy ging dicht en de kabel werd ingehaakt. Het moment dat ik zag dat de kabel opgespannen was nam de spanning toe, ik gaf teken en de vleugel ging omhoog.

De sleep verliep soepel, ik werd gelost op 500m en na een korte vlucht van 11 minuten moest ik gaan landen. Ik vloog naar het aanknopingspunt en kondigde mijn circuit aan. Direct na de landing werd alles terug startklaar gemaakt voor mijn tweede solo en deze verliep even soepel. In de avond volgde de traditionele doop, ik ging lopen maar was alsnog kletsnat. Ik hoop mijn vliegverhaal nog lang door te zetten en zie wat de toekomst nog brengt.



EEN SOLO UIT DE JAREN 1960

THEO

Begin 2019 kreeg ik een telefoontje van **Anne Sikivie** uit Linsmeau (Linsmeel in het Nederlands). Ze vroeg of ze eens kon langskomen. Ze was bij ons solo gegaan in de jaren '60 en ze had daar nog foto's van. De afspraak werd gepland op zondagmiddag 3 februari 2019. Tijdens mijn opzoeken over de geschiedenis van onze club was ik wel een paar keer de naam Sikivie tegengekomen, zonder voornaam.

Om het gesprek vlot te laten verlopen, had ik Jean Nickmans meegevraagd. Jean maakte in de jaren '60 deel uit van het bestuur van De Wouw en hij ging met plezier in op mijn vraag. Zoals afgesproken, waren beiden aanwezig op de afgesproken datum. Daar ze haar vliegboekje niet meer terugvond, kon ze de juiste datum van haar solo niet meer achterhalen.

Anne was door haar vader Armand in De Wouw terechtgekomen. Haar vader, stomatoloog in Landen, was zoals de toenmalige clubvoorzitter, Michel Galand, een jager. En van 't een kwam 't ander. Haar instructeur was hoofdzakelijk Michel Galand. Het lestoestel was een Ka 4 Rhönlerche, de OO-ZEH, eind jaren '80 aangekocht door Eric Vandewalle. Het sleeptoestel was een Tiger Moth (OO-DPA en/of OO-EVP).

In de jaren '60 was er nog geen sprake van verharde pistes. Het was dus één grote grasvlakte (zie elders in de Cumulus).

Na de solo volgde het doopritueel. Na de klassieke "tournée générale" mocht de instructeur die een meisje of een vrouw solo gelaten had, met een schaar een schouderbandje van haar BH doorknippen. Met Anne gebeurde dit ook, uitvoerder was, met plezier, Michel Galand. Dit gebeurde onder het waakzame oog van de beide ouders van Anne, die er ook veel plezier in hadden. Daar heb ik foto's van.



INSTRUCTEUR MICHEL GEEFT DE LAATSTE RICHTLIJNEN AAN ANNE VOOR HAAR EERSTE SOLO

Toen ik in 1983 mijn intrede deed in De Wouw, hing er boven de vroegere vensters van het clublokaal (tussen de schouw en de TV), een BH. Maar vraag me niet wie de eigenares was. Een overblijfsel uit de vervlogen tijden.

Voor de jongens of mannen ging het er anders aan toe. Zij moesten tijdens het eerstvolgende clubfeest een das dragen. De solist moest dan zijn das op een kapblok leggen en met een bijl werd er een stuk van dat kledingstuk afgekapt. Tijdens de uitvoering bleef de das rond de nek van de solist. Meestal was de "kapmeester" Gerard Depraetere. Voor zover ik weet, zijn er nooit gewonden gevallen. Die halve dassen hingen ook boven die vensters, naast die BH. Alle kledingstukken zijn in de loop van de jaren 80 verdwenen.

De traditie van beide dooprituelen is verdwenen, waarschijnlijk al in de jaren 70. Zelf heb ik ze nooit meegemaakt. Trouwens de doop met de meisjes/vrouwen zou in de huidige tijd gewoonweg niet meer kunnen. Dus deze traditie terug invoeren, is gewoon uit den boze.

Spijtig genoeg heb ik, ongeveer een jaar na het bezoek van Anne een overlijdensbericht van haar gevonden. Waarschijnlijk was ze tijdens haar bezoek aan de club reeds ernstig ziek. Maar daar heeft ze met geen woord over gerept. Ze was zelfs opgewekt.

En om die, toch unieke foto's niet verloren te laten gaan, heeft ze die aan de club geschonken. Bedankt, Anne.

Leden die alle foto's wensen te zien, kunnen steeds bij Theo terecht.



HET SOLORITUEEL, LINKS ANNE EN RECHTS MICHEL IN ONS CLUBLOKAAL

EEN DAG IN PORTMOAK

INTERVIEW MET CLARE JOHNSTON DOOR DELPHINE SZECEL

Afgelopen februari had ik de kans om een zondag door te brengen in het Scottish Gliding Centre in Portmoak. Ik zou kunnen schrijven over de geweldige manier waarop ik werd verwelkomd, of over het vliegen boven het Loch in final, of over de verschillen tussen het Britse circuit met zijn 45°-basis en het continentale circuit, maar wat mij vooral opviel was een van de leden: **Clare Johnston**.

Clare is zweefvlieger en liervrouw. Toen ik aan haar werd voorgesteld, rolde ze heel natuurlijk met haar ASK21 naar de startplaats. Rollen? Inderdaad, Clare is parttime rolstoelgebruiker en heeft een gehoorbeperking, maar dat weerhoudt haar niet om onze passie te delen: zweefvliegen.

Hoe en wanneer heb je leren vliegen als zweefvlieger? Is het iets wat je altijd al hebt willen doen of is het iets recenters?

Ik denk dat ik altijd al heb willen vliegen, maar ik denk niet dat zweefvliegen bij me opgekomen was als iets wat ik wilde doen. Ik heb wel met Flex Wing Microlights gevlogen en ik heb standaard algemene luchtvaart gedaan, maar ik had altijd hetzelfde probleem dat ik niet kon horen wat mensen me vroegen te doen vanwege het lawaai en de headsets. Dit leidde tot zeer teleurstellende vlieglessen. Ik dacht: wat als ik het motorprobleem gewoon zou kunnen elimineren? Zou ik het kunnen en zou ik geïnteresseerd zijn als ik zou overstappen op zweefvliegen? Toen keek ik om me heen en toevallig hadden we, volgens mij de enige echte georganiseerde, zweefvliegclub voor gehandicapten in het Verenigd Koninkrijk, op ongeveer een half uur rijden, dus dat bleek perfect.

Wanneer ben je begonnen met de zweefvliegopleiding? Hoe was je eerste solovlucht?

Dat was iets meer dan twee jaar geleden. Ik heb twee initiatievluchten gedaan en daarna begon de winterstop.

In april '23 ben ik weer begonnen. Het is dus echt twee jaar geleden. Ik heb eerst leren vliegen met de lier en daarna met de sleper, omdat we in de club veel met lieren werken. Ik denk dat het 98 en daarna 99 lanceringen waren tot ik solo vloog, maar het waren zeker ergens rond de 90. We hebben een heleboel startoefeningen gedaan en daarna een volledig circuit, en toen kwam mijn instructeur naar me toe en zei: "Wat zou je ervan vinden om alleen te gaan?" En ik zei gewoon: "Dat zou ik eigenlijk wel leuk vinden." Ik had niet gedacht dat ik me zo zou voelen, maar it just felt right. Zij wist dat het de goeie moment was. Ik wist dat het goed was, maar het was een erg saaie dag omdat de omstandigheden erg rustig waren en de wind uit de verkeerde richting waaide. Het was dus 3 minuten heen en terug. Ik denk dat het de saaiste omstandigheden ooit waren (gelach).

Je bent nu lid van Walking on Air. Kun je daar iets meer over vertellen?

Het is opgericht rond 1996 en we hadden lange tijd een instructeur die rolstoelgebruiker was en die gewoon de hele dag in de zwever zat. Leerling erin en Leerling eruit. Op dit moment staan we open voor mensen met elke vorm van geregistreerde handicap, dat wil zeggen elke handicap waarvoor je een erkenning van de overheid kunt krijgen. We hebben momenteel een 15tal leden. Dat is niet veel, maar we zijn wel vrij consistent in onze aanwezigheid.

Wat zijn de mogelijkheden, want in Europa zijn de EASA-vereisten om een medische vergunning te krijgen bijvoorbeeld erg streng, zelfs voor zweefvliegers. Dat is dus zeker een beperking. Is dat in het Verenigd Koninkrijk anders?

Ja, we kunnen een verklaring van zelf medische geschiktheid afleggen om met in het Verenigd Koninkrijk geregistreerde zweefvliegtuigen in het Britse luchtruim te vliegen. Ik voldoe

4



niet aan de standaardvoorwaarden vanwege mijn gehoor. Eigenlijk hebben ze geen probleem met het feit dat ik niet kan lopen, maar wel met het feit dat ik de radio niet kan horen. Hoewel het hebben van een radio niet verplicht is, hoef ik er helemaal geen te hebben, maar ik moet er wel een kunnen horen.

In tegenstelling tot wat ik op andere plaatsen heb gezien, lijkt het doel van Walking on Air niet alleen te zijn om iedereen zweefvliegen te laten ontdekken, maar ook om mensen met een handicap te helpen zelfstandig piloot te worden, solo te vliegen en zich verder te ontwikkelen. Is dat zo?

Dat klopt helemaal en dat is heel belangrijk, want toen ik andere vliegclubs heb geprobeerd, waren ze nogal geobsedeerd door het feit dat je het lesprogramma moest volgen, je diploma moest halen en je brevet moest halen. Voor sommige mensen is dat niet praktisch, maar dat betekent niet dat ze niet willen vliegen. Voor sommige mensen, en voor mij in het begin, had ik nooit gedacht dat ik ooit solo zou vliegen. Ik wilde gewoon vliegen en iemand hebben die me niet onder druk zette en zei: "Dit is het lesprogramma en dit is wat je leert." De boodschap die je van sommige andere vliegclubs krijgt, is bijna: "Als je nooit solo gaat vliegen, is het allemaal zinloos." En dat is niet zo! We hadden bijvoorbeeld een lid dat blind was. Het is duidelijk dat zij nooit solo zal vliegen, maar dat maakt haar niet uit. Dat is niet wat belangrijk voor haar is.

Waar geniet je op dit moment van?

Ik hou eigenlijk wel van de dagen waarop je kunt vliegen, maar die zijn niet geweldig. De dagen waarop je moet vechten voor de lift. Als het makkelijk is, kan iedereen het. Als het moeilijk is, maar mogelijk, dan vind ik dat het leukst om te vliegen. Mensen die het met motoren doen, dat is valsspelen, weet je.

Wat zijn je volgende stappen als zweefvlieger?

Ik probeer dat op dit moment zelf te bepalen. Het is gek voor mij, want ik was vroeger iemand die altijd schreeuwde, maar nu ben ik begonnen met aerobatics. Ik heb maar één echte instructievlucht gehad met de aerobatics-instructeur. Maar ik denk dat ik dat wel vaker wil doen. Ik ben begonnen met wat meer te leren over cross country vliegen, maar ik ben weer zo conservatief dat ik denk: ik ga er even overheen en dan kom ik weer terug. Vooral omdat ons vliegveld rechtstreeks aan het water ligt, dus je vliegt over water. Er is niets om op te landen. Als je dat verprutst, land je niet in een veld. Je landt in het loch.

Ja, precies. Ik moet zeggen dat de finale op het loch ook een behoorlijk indrukwekkende ervaring is in Portmoak. Overweeg je uiteindelijk om in de toekomst instructeur te worden? Is het een lange formele opleiding om instructeur te worden in het VK?

Ja, maar toevallig hebben we veel instructeursopleidingen op ons vliegveld, dus ik zou de mensen kennen en zij zouden mij kennen. Ik heb toegezegd dat ik op een gegeven moment zou overwegen om basisinstructeur te worden. Ik weet niet of jullie iets soortgelijks hebben. Ik denk het niet. Wij hebben een andere fase, die basisinstructeur heet, en ik weet dat die nergens anders bestaat, want toen de SPL-conversie voor het VK werd ingevoerd, was er niets dat ze op de SPL konden zetten. De basisinstructeurs (BI) mogen geen les geven onder de 500ft, opstijgen en landen. En er zijn bepaalde manoeuvres die ze niet mogen doen, maar ze kunnen mensen wel op weg helpen voor hun eerste vluchten en ze dan doorgeven.

Doen de mensen om je heen bij de zweefvliegclub iets anders of kijken ze anders naar je of helemaal niet?

Nee, ik denk niet dat ze ons anders behandelen. Ik denk dat ze heel goed onthouden dat er leden van Walking On Air in de club zitten wanneer ze wijzigingen overwegen om de club toegankelijker te maken of dat soort dingen. Maar dat gebeurt op een inclusieve manier en niet door iets anders te zeggen. Het is een vrij gecompliceerde relatie, maar het is hetzelfde met sommige andere clubs binnen Portmoak, zoals de universiteitsclub. Dat we op sommige dagen van de week met andere starts werken of op vrijdag een ander reserveringssysteem hebben, maar ik denk dat de meeste mensen dat niet opmerken. Dat is iets wat wij moeten regelen, dat soort praktische zaken. Maar wat betreft het opgenomen worden in de clubomgeving en de communicatie van de club en het bijwonen van evenementen, is het precies hetzelfde.

5

KLAAR VOOR DE START >>



Dat is heel fijn om te horen. Als ik het me goed herinner, heb je die dag ook gewincht?

Ik heb mijn hele lieropleiding gedaan, maar ik wacht nog op een stuk gereedschap dat op de lier moet worden gemonteerd. We wachten daarop voordat ik zelf kan lieren.

Naast de K21 van Walking on Air vlieg je ook met een SZD-51 – Junior. Klopt dat?

Ja, omdat ik de roeren met mijn voeten kan bedienen, kan ik ook andere zweefvliegtuigen besturen, maar ik ben nog steeds een beetje beperkt omdat ik een bepaald type roeren prefereer. Het aanpassen van zweefvliegtuigen met handbediening is onder de EASA-voorschriften moeilijker geworden dan voorheen, en dat levert voor sommige mensen problemen op.

Kunt u uitleggen hoe de handbediening werkt, want dat is mij een raadsel? Is het mogelijk om het roer tegelijkertijd met de luchtremmen te gebruiken?

Mensen die handbediening gebruiken, kunnen dat in principe niet. Je zet de luchtrem in de gewenste stand en vergrendelt deze. Sommige instructeurs zeggen dat Walking on Air-piloten consistent en beter zijn in het gebruik van de luchtremmen, omdat we maar één kans krijgen. Als de zijwind niet al te erg is en je het roer niet te veel nodig hebt, kun je de luchtrem aanpassen in final. Maar als je zijwind hebt en je hebt het roer nodig, dan stel je je luchtrem in en zit je eraan vast.

Wat zou je advies zijn voor jonge piloten die net solo vliegen of nauwelijks ervaring hebben? Omdat ik denk dat dat soms het moment is waarop je echt niet altijd weet wat je vervolgens moet doen, en dat kan een moeilijk moment zijn.

Nou, dat is weer iets interessants voor Portmoak, dat ik, denk ik nergens anders heb gezien. We hebben gele en groene trainingskaarten voordat mensen solo gaan vliegen, en dan hebben we blauwe trainingskaarten met veel suggesties voor optionele dingen die je kunt doen als je net solo bent gaan vliegen, en die je een beetje begeleiden met een aantal dingen die je misschien interessant vindt om te doen.

Persoonlijk zou ik zeggen: "Vergeet niet om ervan te genieten". Want je kunt behoorlijk in beslag genomen worden door het idee dat je solo gaat, en dan doe je dat ook en ga je. En ik denk dat het ook een van die momenten is waarop het volgende doel veel minder haalbaar lijkt. Als je aan het leren bent, hoef je alleen maar je ronde beter te maken of dit of dat af te tekenen, en dan krijg je je brevet en het volgende doel. Je moet je erbij neerleggen dat het vrij lang duurt om 50 uur te halen en dingen plannen die je leuk vindt om te doen!



Heb je een boodschap die je aan andere zweefvliegclubs wilt doorgeven?

Je kunt dit heel normaal maken, en ik denk dat het soms zo overkomt als mensen met Walking On Air praten. Er is dan zo'n reactie van: "O, dat is geweldig. Je bent zo inspirerend dat je dit doet". Bij onze club is het gewoon heel normaal en soms komen er bezoekers langs die zich afvragen waarom er hier mensen zijn met rolstoelen, krukken en blindengeleidehonden, wat er aan de hand is. En wij gaan gewoon door? Ja, we zijn vergeten dat het gewoon heel normaal kan zijn, het hoeft geen big deal te zijn!

Ik wil alle leden van het Scottish Gliding Centre bedanken voor hun warme welkom en in het bijzonder Clare voor het feit dat ze de tijd heeft genomen om mijn vragen te beantwoorden.

Dit interview is vertaald met behulp van DeepL.

THEORIE SPL IN 1, 2, 3 ...?

NIMROD BYLOOS

Welke stappen doorliep ik om te slagen voor mijn SPL-examen?

HET BEGIN

Na enkele keren de theoriecursus gevolgd te hebben, besloot ik dat het tijd werd om hier verder mee te gaan, en alles grondig te studeren zodat ik uiteindelijk mijn vergunning kan behalen. Er zijn verschillende redenen waarom ik momenteel nog geen vergunning heb, ook al doe ik al aan zweefvliegen sinds 2013. Ik kon immers altijd vliegen onder toezicht van een instructeur.

DE PROCEDURE

Eerst moet je een cursus volgen bij een zweefvliegclub die bevoegd is om opleiding te geven. Dan moet je slagen op een proefexamen van de liga, zodat zij jou mogen doorsturen naar het DGLV om een officieel SPL-examen te doen. Je mag 3 maal het proefexamen én het officieel examen achtereenvolgens doen, om te slagen. Lukt dit niet dan moet je terug extra lessen (cursus) volgen, en opnieuw alle examens doen. Van de vakken waarvoor je reeds geslaagd bent, krijg je bij een volgende poging een vrijstelling. Zelf heb ik 3 maal het proefexamen gedaan, voordat ik op alle vakken geslaagd was. Op beide examens moet je op elk van de 9 vakken afzonderlijk minstens 75% halen, om te slagen.

NEGEN VAKKEN

De cursus omvat 9 vakken,

1. luchtvaartwetgeving
2. menselijke prestaties
3. meteo
4. communicatie
5. beginselen van het zweefvliegen
6. operationele procedures
7. vliegprestaties
8. algemene kennis van het zweefvliegtuig
9. navigatie

INSCHRIJVEN BIJ DGLV

Na mijn volledig proefexamen geslaagd te zijn, kreeg ik toestemming om me aan te melden bij het DGLV, om het officieel examen te doen. De examens vinden altijd plaats op woensdagvoormiddag bij de FOD Mobiliteit in Brussel. Dit ligt vlakbij het station Brussel-Noord, dus ik besloot om met de trein te gaan.

EERSTE POGING

Mijn 1ste poging stond gepland op 12/11/2025 om 12u20. Dus ik met (een gezonde portie) stress de trein op naar Brussel. Ik was ruim op tijd aan de balie van de FOD Mobiliteit, rond 12u, en mocht direct door naar de examenzaal. Daar aangekomen moet je al je spullen in een afgesloten kastje leggen, zoals je

horloge, gsm, jas, rugzak. Ze voorzien zelf een pen, kladpapier en rekenmachine om het examen uit te voeren. Als het nodig is mag je even pauzeren tijdens je examen, tussen de vakken door. Je krijgt een papier met je inlogcode en wachtwoord erop, en wordt begeleid naar een computerscherm. Nadat ik ingelogd was kon ik beginnen. Elk vak is een aparte vragenlijst en de volgorde van de vakken kan je zelf kiezen. Tijdens het beantwoorden loopt er bovenaan rechts op het scherm, een timer af met de tijd die je nog rest voor dat vak. Als die tijd om is sluit dat vak automatisch af.

Toen ik alle vragen gecontroleerd had, sloot ik het examen af, en logde ik uit. Nu mijn spullen pakken uit het kastje en naar huis. Na een uurtje kreeg ik via een mail de resultaten, 7 vakken van de 9 in totaal geslaagd! Tevreden en opgelucht besloot ik zo rap mogelijk de resterende vakken Meteo en Vliegprestaties opnieuw te doen.

TWEEDE POGING

Mijn herexamen heb ik op 3/12/2025 om 13u gedaan. Om 12u30 mocht ik al naar binnen en om 13u had ik al gedaan. Tijdens het examen was ik wel verwonderd op de manier waarop sommige vragen omschreven werden, dat leek totaal niet op de vragen die ik geoefend had. De dame die toezicht hield had opnieuw schoenen met hakken aan, irritant als je een examen invult. Nu begrijp ik waarvoor die koptelefoon dient die aan het scherm hangt. Onderweg naar huis, kreeg ik het resultaat, ik ben nu op alle vakken geslaagd!! Opgelucht!

HET VERVOLG

Toen ik de volgende keer op de vliegclub kwam, heb ik overlegd met de hoofdinstructeur. Nu moet ik nog een overlandvlucht doen, en ik ga die samen doen met een instructeur, we gaan nog een datum hiervoor plannen.

Dan wacht mij nog een skiltest en een praktisch examen, met een examinerator. Als alles goed verloopt, hoop ik in 2026 mijn zweefvliegvergunning (SPL) te behalen. Ik wil iedereen bedanken die me hierbij geholpen heeft.



CHARRON

OVERZICHT VAN DE PILOTEN DIE MEER DAN 500 PUNTEN BEHAALD HEBBEN SINDS 2003.

	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Abels Sven	x	x	x																				
Arstila Kai							x	x	x	x	x			x									
Beckers Sofie	x												x	x	x		x						
Beersaerts Guy	x	x																					
Biesmans Koen			x			x	x																
Bollaerts Olivier																		x					
Bollens Geert								x															
Boon Johan				x																			
Bruyninckx Jan			x	x																			
Bruyninckx Jan Jd												x			x				x				x
Cleynen Bert																			x	x			
Cleynen Vic																					x		
Coomans Astrid																	x	x					
Coomans Rudi	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x			
Coudenijns Maarten									x			x											
Cuppens Mattijs	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Cuyvers Sam																	x	x	x	x			
De Brabanter Christophe																x			x	x		x	x
De Reys Eddy	x	x		x	x																		
Dehert Michael	x	x	x	x					x														
Devalck Stijn															x	x	x			x			
Francart Griet				x									x	x	x	x	x	x					
Gemis Jens																							x
Gobert Christiane		x		x																			
Groeseneke Jens																x	x						
Grymonprez Silke																							x
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x												
Holsbeeckx Dries												x											
Hostens Glenn																x	x	x	x	x	x	x	x
Huens Carl	x																						
Huybens Erwin																				x	x	x	x
Huygen Bart	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Klofac Michaël																				x	x		
Leyssens Pieter			x	x																			
Lorson Dennis																							x
Mathieu Sébastien		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x																
Michaux Ruben									x	x	x	x					x	x	x	x	x		
Moens Herman						x	x	x	x				x		x	x			x				
Nuyts Jörgen				x									x	x	x	x	x	x					
Peeters Guy	x																						
Pierlet Koen							x	x				x	x	x	x	x	x				x		x
Redant Nick																							x
Ruymen Andre		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ruymen Marc	x	x	x																				
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Sbarciog Cristian																							x
Segers Tom				x																			
Simunek Jaromir																	x	x	x				
Stockmans Theo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tobback Brett													x	x	x	x							
Trappeniers Roel												x											
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x																	
Vanautgaerden Mark																							x
Vandebecck Jelle	x	x	x	x	x		x	x															
Vandebecck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x								
Vandebecck Jean-Luc									x														
Vandenputte Senne									x	x	x	x	x				x						
Vanderseypen Chris							x																
Vandewalle Eric	x		x	x		x		x	x				x	x	x	x							
Vandewalle Johan			x																				
Vandewalle Sophie							x	x															
Vandewalle Walter	x							x															
Vanhoyland Johan						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie												x											
Vanosmael Piet	x																						
Verbeeck Philip	x	x	x																				
Vervliet Peter						x																	
Vivignis Andrik																							x
Waumans Jan	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wouters Jérémy									x	x	x												
Zucka Andre																				x	x	x	x

CHARRON 2025

Enkel de plaatsen van onze clubleden worden vermeld. De volledige lijst kun je terugvinden in ons laatste **Ligablad** of op de website van de Liga.

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 7de plaats met 45329,6 punten. Dezelfde plaats als vorig jaar. En dit met 5941,2 meer dan in 2024. 16 piloten hebben in één van de klassen minstens 500 punten bij elkaar gevlogen. Hetzelfde aantal als in 2024.

BINNENLAND		BUITENLAND	
Club		Club	
2	Cristian Sbarciog	niemand	
10	Dennis Lorson		
13	Mark Vanautgaerden	Standaard	
15	Andre Zucka	15	Jan Waumans
17	Theo Stockmans		
20	Christophe De Brabanter	Open/ Ren	
24	Jan Bruyninckx	14	Glenn Hostens
Standaard			
5	Bart Huygen		
27	Jan Waumans		
30	Erwin Huybens		
35	Andrik Vivignis		
36	Glenn Hostens		
Open/ Ren			
6	Sébastien Mathieu	Motor	
8	Glenn Hostens	29	Johan Vanhoyland
10	Theo Stockmans		
11	Mattijs Cuppens		
Motor		Junioren	
25	Andre Ruymen	10	Cristian Sbarciog
		13	Andrik Vivignis
Beker Michel Aerts (OP)		Beker Gaston Peeters (VV)	
3	Sébastien Mathieu	10	Glenn Hostens
4	Mattijs Cuppens		
5	Bart Huygen		
8	Theo Stockmans		
9	Cristian Sbarciog		
10	Glenn Hostens		

Je vlucht op de Charron zetten betekent ook dat iedereen die vlucht mag en kan zien. Maar ook dat je geen schending van het luchtruim gepleegd hebt. Maar het omgekeerde is ook waar. Als je schrik hebt om je vlucht "openbaar te maken" kan als oorzaak een luchtruimprobleem zijn.

Ons luchtruim lijkt op een labyrint. Het is nu eenmaal zo. En ondanks de inspanningen van Luc en Mattijs zal het er niet op verbeteren. Wij moeten er mee leven. Daarom vind ik het reeds een prestatie om er in rond te toeren volgens de regels van de wet.

Maar laat het aan gans de zweefvliegwereld zien dat je het kunt.

WISSELBEKER MARC RUYMEN 2025

ANDRE RUYMEN

ENKELE WOORDEN UITLEG BIJ DE 10DE EDITIE.

Met een totaal van 2535 km hebben wij de 1770 km van vorig jaar verbeterd. Maar 2024 was een mager jaar in vergelijking met het topjaar 2020 met 3780 km. Vandaar mijn oproep aan iedereen: volgend jaar minstens 3000 km of meer!

Ter informatie: De wisselbeker wordt uitgereikt aan de piloot die de grootste afstand heen en terug gevlogen heeft met vertrek en landing in Goetsenhoven.

Vermeldenswaardig is de vlucht van Sébastien naar Oerlinghausen en terug.

Ook de 4de plaats van Mattijs en Glenn met een Charronde, met als verste punt Oedelem, richting Belgische kust.

In het klassement ook 6 plaatsen met clubtoestellen.

10

NAAM	DATUM	KEERPUNT	TOESTEL	HC	KM	KM-HC
Sebastien Mathieu	10-8-25	Oerlinghausen (D)	LS-6 18	117	578,39	494,35
Bart Huygen	10-8-25	Coesfeld (D)	Discus 2b	108	403,08	373,22
Glenn Hostens Michaël Klofac	17-5-25	Borken-Hox (D)	Duo-Discus	112	362,79	323,92
Mattijs Cuppens Glenn Hostens	11-5-25	Oedelem (B)	Duo-Discus	112	245,31	219,03
Theo Stockmans	11-5-25	Mohimont (B)	Ventus-2cx	120	258,25	215,21
André Ruymen	09-6-25	Bouillon (B)	Ventus-2cxT	120	221,79	184,83
Cristian Sbarciog	24-8-25	Neeroeteren (B)	Astir CS	93	127,23	136,81
Dennis Lorson	24-8-25	Dilsen (B)	ASK 23B	92	111,24	120,91
Jan Waumans	11-5-25	Chevetogne (B)	LS-7 WL	107	126,60	118,32
Mark Vanautgaerden	17-5-25	As (B)	Astir CS	93	100,41	107,97
Erwin Huybens	11-5-25	Balen (B)	ASW-19B	101	90,19	89,30

OVERZICHT WISSELBEKER MARC RUYMEN

2016	Yves Ruymen & Nick Redant	365 KM
2017	Bart Huygen	471 KM
2018	Bart Huygen	537 KM
2019	Yves Ruymen	713 KM
2020	Sébastien Mathieu	563 KM
2021	Theo Stockmans	368 KM
2022	Glen Hostens & Erwin Huybens	504 KM
2023	Glen Hostens	504 KM
2024	Sébastien Mathieu	520 KM
2025	Sébastien Mathieu	578 KM

PRESTATIES

Ging solo op 19 oktober

Patrick Mollet

Slaagden in het theoretisch examen zweefvliegen

Obi Pittomvils

Nimrod Byloos

Slaagden in het examen instructeur T(ouring) M(otor) G(lider)

Koen Pierlet

Slaagde als CRS (Certificate of Release to Service) hout en doek

Laurent Suys

VLIEGVELD

Het dossier over het vliegveld wordt beheerd door de burgemeester Jonathan Holslag zelf. En zolang hij niets “loslaat” weten wij ook niets. Of misschien valt er ook gewoon niets te vertellen. In elk geval is het stil.

Ook over de geplande waterontharder horen wij voorlopig niets meer.

Enkele weken terug hoorde ik op Radio 1 het bericht, komende van de Tiense Suikerraffinaderij, dat aan de landbouwers wordt gevraagd om in 2026 25% minder suikerbieten te planten.

De reden is dat er wereldwijd een overschot is aan suiker, waardoor de prijs daalt. De landbouwers zullen ook minder betaald worden. De suiker komt niet alleen van de suikerbieten maar ook van het suikerriet.

Of dit een impact gaat hebben op de realisatie van de Tiense Watervelden? Misschien wel of misschien niet, ik weet het niet.

Een Europese wetgeving bepaalt dat op een vliegveld enkel nog gras mag gezaaid worden. Ook voor ons terrein geldt dit. Nochtans was de boer van plan om graan te zaaien, maar dat kan niet meer. De maximum hoogte van het gras is 50 cm. De boer zal zelf het gewas maaien. En in geval van nood mogen wij daar ook op landen. Eind december (nu) gaat hij de velden ploegen. Aan de bestaande grasstroken langs de pistes en taxiways wordt niet geraakt. In het voorjaar zal hij het gras zaaien. De grasstrook waar wij normaal landen bij RWY 17, gaat hij gelijkmaken.

En verder oefent de Federale Politie, tijdens de week, met hun heli's zoals vroeger (zie foto)..



FEDERALE POLITIE
OEFENT MET HELI'S

MILIEU

Zoals aangekondigd in de vorige Cumulus, hadden wij op 13 oktober ons tweede overlegplatform. Aanwezig voor de eerste maal was de nieuwe schepen van milieu, Liesbet Vannes. Het werd voor onze club een rustige vergadering. LZT (Leefbare Zuidrand Tienen) of “de tegenstanders” van ons vliegveld hadden geen klachten over de vliegbewegingen van onze club. Dit voor de periode 24 maart tot 13 oktober.

Dit was ook ons 15de overlegplatform, gestart werd op 15 oktober 2018. De toen wat bitsige sfeer is omgeslagen in een serene stemming. Wij kennen elkaar nu ook al meer dan zeven jaar.

MET DE TWIN NAAR SLOWAKIJE

NATHALIE DORMAELS

Op zondag 20 juli liep onze wekker al héél vroeg af: onze vakantie kon beginnen maar eerst... Naar Goetsenhoven!

Daar wachtte de Twin op ons. Toen Bart de poorten van de hangar opende, moest ik eventjes slikken. Ik ben de remorque van de Discus gewend en aangezien de Twin een tweezitter is, had ik wel verwacht dat die remorque een stukje groter zou zijn. Maar zo'n gevaarte? Dat had ik niet zien aankomen!



12

Er wachtte ons een lange rit. Daarom hebben we ook besloten om in twee keer te rijden. Met een rit van net geen 800km voor de boeg, vertrokken we eerst naar Hofkirchen (Duitsland). Dit kleine dorpje ligt een klein stukje voor de Oostenrijkse grens.

Het is natuurlijk niet zo evident om met zo'n grote aanhangwagen te parkeren. Maar van Bert en Vic hadden we een tip gekregen waar we konden overnachten, ze lekker eten hadden en we ook de auto met Twin erachter veilig konden parkeren.

De dag nadien hadden we nog een kleine 600km af te leggen. Tegen half vier 's namiddags arriveerden we aan het vliegveld van Prievidza, maar het atelier was al gesloten. We lieten de Twin er achter en zochten ons hotel op.

Dinsdagochtend werden we om 8 uur al verwacht door de mensen van Aero Paint Services. Aangezien we al in vakantiemodus waren, werd het een half uurtje later. De Twin stond al helemaal klaar in het atelier.

Samen met Bart werden de papieren, de werkzaamheden en bemerkingen grondig overlopen.

Nadat we de Twin goed hadden afgeleverd, hebben we de kans genomen om Slowakije wat beter te leren kennen.



We gingen het kasteel en stadje van Bojnice bekijken en bezochten de kasteelruïne van Spis. Die laatste is UNESCO werelderfgoed en diende ook als decor voor meerdere films.

We wandelden in de hoge Tatra en brachten een bezoekje aan het zweefvliegveld van Martin. We hebben zelfs overnacht in een gezellige B&B te Hrabusice – Podlesok, vlakbij het Slowaaks Paradijs mét vliegveldje in de achtertuin. Helaas niet voor zwevers, maar enkel voor ULM.

Dus voor iedereen die naast vliegen ook houdt van bergen, een beetje geschiedenis en mooie natuur: Slowakije is een aanrader!



**KASTEEL VAN SPIS:
UNESCO WERELDERFGOED EN
DECOR VAN VERSCHILLENDE FILMS**

VERHARDE PISTES TOT NU

103 JAAR MILITAIRE GESCHIEDENIS OP ONS VLEGVELD. 4DE EN LAATSTE DEEL. THEO

Eind jaren '60 besloot Defensie de aankoop van 36 Marchettis SF-260 lestoestellen ter vervanging van de legendarische SV-4b. De eerste Marchettis werden afgeleverd in december 1969, de laatste in de zomer van 1971*.

De nieuwe lestoestellen waren volledig van metaal. Dit in tegenstelling tot de SV-4b die van hout en doek was. Dit bracht met zich mee dat de infrastructuur van het vliegveld moest gemoderniseerd worden. Ons vliegveld kreeg twee verharde landingsbanen. Zoals wij die nu nog altijd kennen. Het dient immers gezegd te worden dat stortregens de vlakke vaak drassig maakten. En de Marchetti, die zoals reeds gezegd, uitgerust was met een volledige metalen structuur, een beetje meer weegt.

De laatste officiële vlucht met een "militaire" SV-4b werd gevlogen door Adjudant RAES (woonde te Outgaarden) in 1978. Dus in de beginjaren '70 kon men twee verschillende lestoestellen in ons luchtruim bewonderen.

Voor onze club bracht dit tijdelijk ernstige problemen mee. Wij gebruikten een gedeelte van een militaire loods en tijdens het aanleggen van de verharde pistes kon onze club niet vliegen. De militaire loods (nu gebruikt door ULM Goetsenhoven) moest vóór 1 januari 1970 leeg zijn. Maar anderzijds kreeg onze club de toelating van Defensie voor de bouw van een boogloods in de omgeving van ons clublokaal. De hangaar waar nu onze clubtoestellen in gestald zijn. Deze loods werd betaald door een lening of kaskrediet van de Boerenbond en de poorten werden geschonken door de voorzitter Michel Galand.

Nog een pittig detail: alvorens met de bouw van die boogloods te starten, werden alle verzinkte, ronde platen ondergebracht in ons clublokaal. De inhuldiging van de loods vond plaats op zondag 14 maart 1971.

Met de hele club naar een ander vliegveld verhuizen ging niet. De motorvliegers gingen, individueel, her en der vliegen. Zo ging Jean Nickmans met een Super Cub van Jan Hollanders vliegen in Kiewit en Stéfán Perneel die onderhield zijn vliegactiviteiten op het, nu verdwenen, vliegveld van Sint-Denijs-Westrem. Hij vloog er met een Goevier, side by side zweefvliegtuig.

Betreffende de zweeftoestellen ging M. Galand aan de Aéroclub des Ardennes een voorstel doen om hun toestellen samen met de onze in gemeenschap te gebruiken.

De rest van de geschiedenis van ons vliegveld kunnen jullie lezen vanaf onze eerste Cumulus, die dateert van oktober 1995. Beschikbaar op onze website, bij: zweefsectie > even voorstellen.

Maar al bij al beschikt onze club, dank zij Defensie, over een vliegveld met een kruispiste, waar veel andere clubs jaloers op zijn.

* En zoals jullie al weten, loopt of vliegt het tijdperk van de Marchetti's ook op zijn einde, na meer dan 55 jaar. Die wordt vervangen door de Pilatus PC-7.



HET AANLEGGEN VAN DE BOORDEN
VAN TWY



HET AANLEGGEN VAN EEN MAIN
RWY



KOEN LAAT DE LEERLINGEN VAN DE INTRODUCTIECURSUS KENNISMAKEN MET EEN KA 13



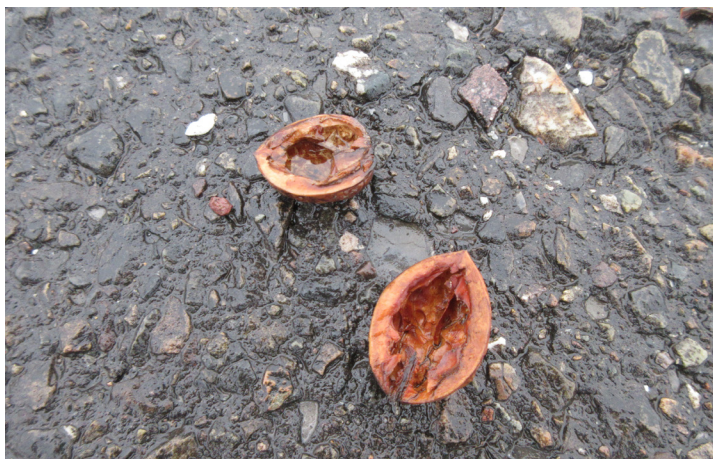
JAARLIJKSE INSPECTIE VAN DE LIER MET MATTIJS EN ERWIN

14



HERSTELLING VAN DE LIER. WAAR IS ASTRID?

14



HALVE NOTEN OP DE STARTBAAN

“Zij die regelmatig op onze startbanen wandelen, zullen opgemerkt hebben dat er veel halve, lege walnoten liggen, doppen genoemd. Hoe komen die daar? Wel, kraaien zijn de schuldigen. Zij zoeken hele walnoten en nemen die in hun bek. Dan laten ze die vanop 20–50 meter hoogte op het asfalt vallen. Meestal breken die dan in twee en de kraaien eten de vrucht van die walnoten of okkernoten op. Over deze doppen rijden, zelfs met een motor- of zweefvliegtuig, is geen enkel probleem.”



HERSTELLING VAN DE SCHAATS BIJ DE 88



ONDERHOUD VAN DE 6901



PIET GEEFT SLEPER NIEUWE BAND



JAN VERVANGT BANDEN VAN DE ZITMAAIER



ARTHUR HERSTEL HET DAK



ZOMERMEUBILAIR GAAT IN WINTERSLAAP



JAN EN ANDRE PLAATSEN EEN WIEKSKE AAN DE PISTEAUTO



ANDRIK AAN HET WERK OP HET TERRAS

DIT WAS 'T ZWEEFVLIEGKAMP '25



16







CUMULUS | NUMMER 119

CLUBBLAD VAN DE ZWEEFVLIEGSECTIE VAN DE WOUW

