



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

KONINKLIJKE Vliegclub DE WOUW - SECTIE ZWEEFVLIEGEN

Driemaandelijke uitgave
Jaargang 32 nummer 2
Van april tot juni 2026

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



CUMULUS

KONINKLIJKE Vliegclub de Wouw
SECTIE ZWEEFVLIEGEN



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 32 nummer 2
April tot juni 2026
Nummer 121

IN DIT NUMMER

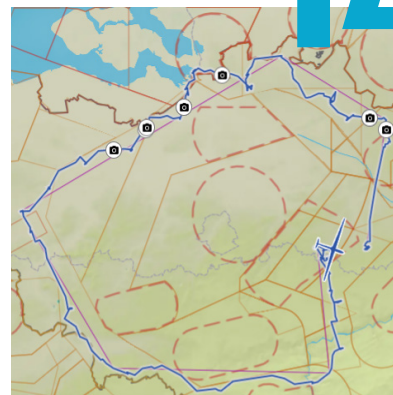
06



10



14



01

WOORDJE VAN DE
REDACTIE / KALENDER

02

JAARLIJKSE ALGEMENE
VERGADERING

04

DRIEDAAGSE
DE WOUW

06

ANEKNOTE
BUITENLANDINSDAG

07

MILIEU
VLIEGVELD
PRESTATIES

08

FOTOALBUM

09

WERKEN

10

BEZOEK CAE
AVIATION ACADEMY

12

ZWEEF.APP
SYLVAIN WINNEN

13

BUITENLANDINGEN
LUCHTRUIM
TUSSENSTAND BEKER

14

CHARRONDE MET DE
ASW19

17

MEIKEVER
KAMILLE

VOOROMSLAG:
ONZE GEZELLIGE DRIEDAAGSE BBQ

ACHTEROMSLAG:
PRACHTIGE KLAPROZEN SIERDEN ONS VLIEGVELD

WOORDJE VAN DE REDACTIE

Bij de ontvangst van deze Cumulus is ons vliegseizoen al drie maanden voorbij. Slecht vliegweer was het niet, maar van goede thermiek hebben wij toch niet veel kunnen proeven. Maar als je een sport beoefent die afhangt van het weer, is het niet altijd rozengeur en maneschijn. Maar na iedere vlucht, zelfs maar 15 minuten, ben ik een tevreden clublid. Ik heb kunnen vliegen.

Onze traditionele Driedaagse werd een blauwe wedstrijd. Of zoals de Franstaligen het noemen: "thermique pur". Maar wij hebben toch drie dagen kunnen vliegen.

Maar voor de clubleden die geen ambitie hebben om aan wedstrijden deel te nemen, is dit toch een unieke gelegenheid om hun kunnen te tonen. Je hoeft enkel te vliegen, je beslist zelf welke proef je gaat vliegen, afstand, hoogtewinst of duurvlicht. Je vertrekt wanneer je maar wilt. En daarna je vlucht op de Charron zetten. Eenvoudiger kan het toch niet.

De samenhang of het sociale leven is ook van belang in iedere sportclub. Daarom vond op Paasmaandag onze paasbrunch plaats en op de zaterdag van onze Driedaagse onze traditionele BBQ. Persoonlijk vind ik wel dat, wat betreft het aantal deelnemers, het beter kon.

Onze volgende sociale activiteit is de BBQ op 17 juli, de laatste vliegday van ons kamp. Dus, iedereen zeer welkom.

En tenslotte, na een sabbatjaar, organiseren ULM Goetsenhoven en De Wouw, op 5 en 6 september opendeurdagen. Om zulk een evenement op "poten" te zetten, hebben wij volk nodig. Jullie zullen reeds een lijst ontvangen hebben met de verschillende taken. Schrijf je tijdig in. En help mee om er een feest van te maken.

THEO STOCKMANS

KALENDER

- 6-10 juli: 1ste week zweefkamp
- 13-17 juli: 2de week zweefkamp
- 17 juli: BBQ zweefkamp
- 5-6 september: Opendeurdagen

1

COLOFON

TEKST / FOTO'S:

Glenn Hostens
Johan Vanhoyland
Mark Vanautgaerden
Mattijs Cuppens
Sébastien Mathieu
Theo Stockmans

LAY-OUT:

Mark Vanautgaerden
An Makowski

UITGEVER:

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

WEBSITE & EMAIL:

www.dewouw.net
cumulus@dewouw.net

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING “DE WOUW”

25 APRIL 2026

1. Welkomstwoord van de Voorzitter

Eerst en vooral heet ik iedereen van harte welkom op deze jaarlijkse Algemene Vergadering van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW

2. Controle van de aanwezigheden

Aantal: 100 Quorum: 50 Aanwezig: 68 (volmachten inbegrepen)

De vergadering kan geldig beraadslagen.

3. Nieuwe leden

Nieuwe leden: afroeping. Iedereen werd aanvaard.

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2025

In uw uitnodiging stond vermeld dat dit verslag bij mij kon ingekeken worden. Omdat niemand hiervan heeft gebruik gemaakt, veronderstel ik dat het verslag wordt goedgekeurd. Heeft iemand vragen? Neen.

Het verslag wordt goedgekeurd.

5. Verslag van de activiteiten 2025

Zweefsectie:

Motorsectie: /

Gemeenschap: - Opendeur-sabbatjaar
- Toekomst van het vliegveld

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2025

a. Motor Bart Lismont
b. Zweven Mattijs Cuppens
c. Brandstof Bart Walterus
d. Gemeenschap Mattijs Cuppens

7. Budget 2025

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen.

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2025

Marc Mombaerts en Senne Vandenput

9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2025

Er is kwijting.

10. Verlenen van kwijting aan de beheerders boekjaar 2025

Er is kwijting.

11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2026

a. (Motor): Marc Mombaerts
Res: Mattias Langens
b. (Zweven): Mark Vanautgaerden
Res: /

12. Objectieven 2026

In telegramstijl:

Zweefsectie: Mattijs Cuppens
Motorsectie: Bart Lismont
Gemeenschap: - Toekomst vliegveld
- OD 05 + 06 september
in de komende maanden meer daarover
- 5 jaarlijkse elektriciteitscontrole
- start aanvraag omgevingsvergunning

13. Milieu

Stand van zaken

14. Vliegveld

Samengevat: Defensie heeft serieuze interesse in ons vliegveld.

15. Allerlei

16. Aanwijzen van twee leden voor het tellen van de stembriefjes

Ik had graag één zwever en één motor gehad die in geen enkel bestuur zetelen of ook niet verkiesbaar zijn.

a. (motor): Mattias Langens
b. (zweven): Nimrod Byloos

17. Statutaire verkiezingen

Samenstelling Bestuur: 3 motors, 3 zwevers en 3 onafhankelijken

Hoe stemmen?
Wanneer verkozen?

Men is verkozen als men tenminste 25% ja stemmen haalt van de Ja en Neen stemmen in totaal. De onthoudingen tellen niet mee.

- a. **Zweefsectie:** is uittredend en niet herverkiesbaar:
Rudi COOMANS (einde vorig jaar)*
 Is uittredend en herverkiesbaar:
Theo STOCKMANS
 Nieuwe kandidaat:
Luc VANDEBEECK
- b. **Motorsectie:** zijn uittredend en niet herverkiesbaar:
Stijn VANHAMME (einde vorig jaar)*
Steven HAENEN (einde vorig jaar)*
Bart WALTERUS (kandidaat onafhankelijke)
 Nieuwe kandidaten:
Bart LISMONT (komt van de onafhankelijke)
Peter MUTTON
Daan VERMEULEN
- c. **Onafhankelijken:** is uittredend en herverkiesbaar:
Piet VANOSMAEL
 Zijn uittredend en niet herverkiesbaar:
Bart LISMONT (einde vorig jaar ontslag en nu kandidaat motorsectie)
Bart MARTENS*
 Nieuwe kandidaten:
Mattijs CUPPENS
Bart WALTERUS (komt van de motorsectie)

* Zien wij dus niet meer terug in het Hoofdbestuur:
Rudi COOMANS, Stijn VANHAMME, Steven HAENEN en Bart MARTENS.
Wij danken deze bestuursleden voor hun werk en vooral hun geduld.

Hoe kan men geldig stemmen ?

Daar het om personen gaat moet deze stemming, volgens de wet, geheim verlopen. Zelfs indien het aantal kandidaten overeenkomt met het aantal openstaande plaatsen.

Alvorens tot de stemming over te gaan wil ik hier oprecht de Raad van Bestuur danken voor haar opbouwende en aangename samenwerking. Om deel uit te maken van een Bestuur moet men niet alleen een beetje tijd over hebben, maar vooral een karrenvracht vol moed. En kritiek mag er geuit worden, maar dan wel positieve. Als men iets afbreekt, tracht tenminste iets in de plaats op te bouwen. En zelf een verantwoordelijkheid opnemen.

Ik mag zeggen, en mijn collega's bestuurders mogen mij tegenspreken als ik de waarheid niet zeg, de sfeer in ons hoofdbestuur loopt goed. Soms wordt er wel eens hard gediscussieerd maar alle beslissingen, bijvoorbeeld, worden unaniem genomen.

Iedereen werd voor de duur van twee jaar verkozen

Zijn er nog vragen? Neen.

Hierbij verklaar ik deze Algemene Vergadering voor gesloten.
 Uw club biedt je nu één consumptie aan, dank U.

Theo

Bestuur Koninklijke Vliegclub De Wouw 2026

Voorzitter: Theo Stockmans
 Ondervoorzitter zweven: Luc Vandebееck
 Ondervoorzitter motor: Bart Lismont
 Secretaris: Piet Vanosmael
 Schatbewaarder: Mattijs Cuppens
 Leden: Daan Vermeulen
 Peter Mutton
 Erwin Huybens
 Bart Walterus

Bestuur Motorsectie 2026

Voorzitter: Bart Lismont
 Secretaris: Peter Mutton
 Schatbewaarder: Daan Vermeulen
 Leden: Filip Pardon
 Peter Knockaert
 Steven Haenen
 Tom Vaes

Bestuur Zweefsectie 2026

Voorzit(s)ter: Astrid Coomans
 Secretaris: Julie Vanhoyland
 Schatbewaarder: Mattijs Cuppens
 Leden: Rudi Coomans
 Luc Vandebееck
 Jan Bruyninckx
 Koen Pierlet
 Erwin Huybens
 Theo Stockmans

In het vademecum vinden jullie een volledige lijst van de functies.



ONZE REKENINGCOMMISSARIS MARC TIJDENS ZIJN UITEENZETTING

DRIEDAAGSE DE WOUW 2026

SÉBASTIEN MATHIEU

Zaterdag 23 mei was het weer zover, de eerste dag van de Driedaagse editie 2026. Ik had een titel te verdedigen en dat was een extra motivatie. De meteo-voorspelling presenteerde zich met blauwe thermiek en zeer warm weer tot tegen 30 graden. Zo leek het in ieder geval voor zaterdag, en idem voor de andere dagen. Voor de BBQ was dat alvast goed nieuws, voor de wedstrijd zou het zich uitwijzen tijdens de dag.

Het positieve aan dergelijke voorspelling is dat het allemaal ook wat rustiger en minder gejaagd kon 's morgens bij het monteren. Thermiek zou pas loskomen na 13u, een beperkte thermiekhogte tot max 1300m en beperkte thermieksterkte maakt dat je doorgaans geen waterballast tankt. In onze wedstrijdregels volgens het Charron-reglement krijg je geen punten voor snelheid, en bij zwakke condities in het blauw is waterballast vaak een grotere handicap dan winst.

Na mijn LS6 opgesteld te hebben aan runway 17 kon het wachtspelletje beginnen. Chef de piste van dienst Dennis had alvast een sfeermaker meegebracht: een frigobox vol met koele frisdrank aan de pistekar! Dank u Dennis, dat werd met veel dankbaarheid ontvangen! Van onder de parasol werden we daarnaast ook getraakteerd op het schouwspel van de laatste trainingsvluchten en sleep-solo van één van onze nieuwe sleeppiloten. Tegelijk probeerde André mij te ontfutselen welke vlucht ik in gedachten had, zonder succes.

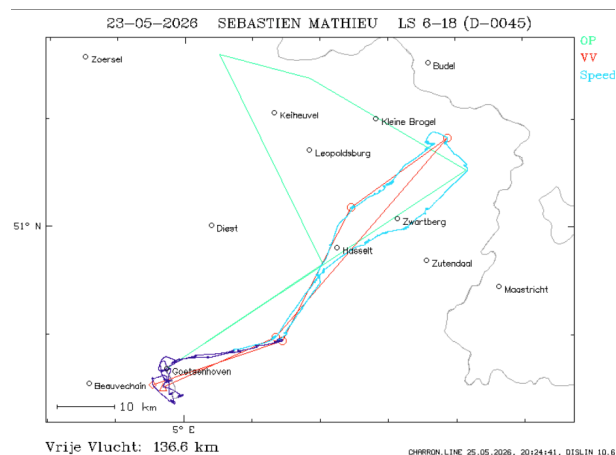
Wedstrijd is ook een psychologisch spelletje en André schuifde maar zenuwachtig over zijn stoel telkens als ik naar mijn LS6 ging om mijn proef aan te passen. Om eerlijk te zijn had ik geen proef en heb ik maar op het laatste moment een kleine proef ingesteld in het geval dat de thermiek toch net iets beter zou uitdraaien dan gedacht.

Uiteindelijk was het al half 2 toen Theo besloot te vertrekken, en op basis van de aantrekkende wind en wat indicatie van vogels besloot ik te volgen. Op de Kiewit cup stonden ze nog altijd aan de grond, en dus maakte ik mijn opgegeven proef nog wat kleiner; een 'ronde van Limburg', eerst richting Neeroeteren met een uitgestrekt been tot in Retie en via Kiewit terug (181km). Een bescheiden proef, maar opgegeven kilometers tellen voor 5 punten/km ipv 4 punten/km voor vrije vlucht, je weet maar nooit.

Vertrokken om kwart voor 2 werd ik gelost in een kleine maar stabiele bel, ging tot 750m. Ik nam voorzichtig de startlijn en langsheen de opeenvolgende bellen ging het plafond stelselmatig omhoog; 900m, 1000m, 1100m om achter St-Truiden 1200m te halen. Dat gaf vertrouwen om door te gaan richting Hasselt. Daar was het toch minder: men begon de Kiewit-wedstrijd pas net op te slepen, het werd nu al kwart voor 3. Zonder hoogte gewonnen te hebben ging ik maar door naar Genk op 730m waar ik na enkele tussenstappen mijn beste bel van de dag had van 2m/s tot 1250m. Langs Zwartberg om kon ik goed hoogte houden en keerpunt

Neeroeteren nemen. Vandaar werd het allemaal toch wat minder en de triggers op de grond waar je thermiek zou verwachten gaven niet present.

Om half 4 boven Bree dan toch de beslissing genomen om voorzichtig terug te keren, het zou nodig zijn aan dit trage tempo, en in Kiewit waren ze nog steeds op 800 a 900m voor de startlijn aan het kamperen, wat niet veel vertrouwen gaf. Maar met veel geduld, 0,5m/s belletjes en minder, en een laag punt van 430m net voor St-Truiden toch terug naar huis geraakt. André bleek zijn turbo in de buurt van St-Hubert gebruikt te hebben en daarmee had ik de leiding na 1ste dag van de driedaagse met 136km vrije vlucht! Het andere voordeel van het warme blauwe weer: op tijd terug voor de BBQ en een apero! Een lekkere en sfeervolle BBQ maakte de dag compleet.



Zondag was voor mij familiedag en met de kinderen een leuke warme dag met waterspelletjes en BBQ in de tuin. Af en toe stiekem op WeGlide piepen stelde me gerust dat ik dag 3 nog steeds aan de leiding kon ingaan, aangezien niemand echt verder dan St-Truiden leek te raken.

Maandag diende zich met hetzelfde meteo-recept aan als de vorige dagen: warm en blauw. Na de briefing gooiden enkelen al de handdoek in de ring met dit weer, al kan het ook aan de katers van de voorgaande nacht(en) gelegen hebben, wie zal het zeggen.

Ditmaal was runway 06 van dienst en werd het wachtspelletje rond de pistekar aldaar gehouden. Het duurde nog langer dan zaterdag om de start er in te krijgen. Ik had zelf niet zoveel hoop dat het thermisch nog degelijk zou worden, en ik denk dat velen met diezelfde wanhoop op de startplaats stonden. Maar niet geschoten is nooit prijs, dus er moest gevlogen worden.

Opnieuw mijn licht aangepaste Ronde van Limburg gedeclareerd (Kinrooi – Retie – Hasselt Kanaal) goed voor 188km. Gestart na Theo en André om kwart na 2 toch al. Na de sleep

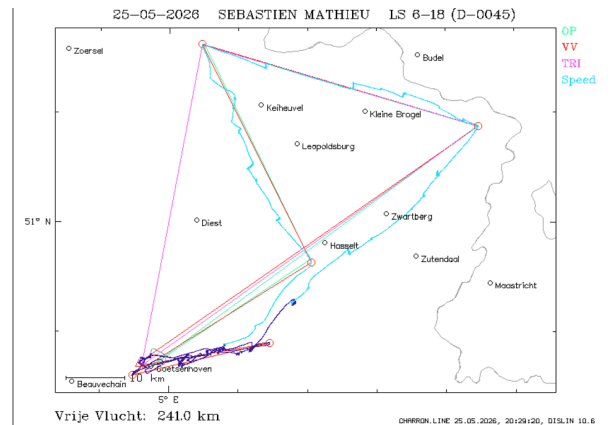
goed afgezet in een matige bel, wel tot 1000m en vervolgens netjes door de startlijn kunnen gaan richting St-Truiden. André plakte al meteen in mijn slipstream.

Het vertrek was toch wat moeizaam met maar zwakke belletjes, maar bij Alken had ik plots wel een bel van 2m/s tot 1350m?! Dat werd wel interessant en het stuk tot Kinrooi ging goed met onderweg nog een 3m/s tot 1600m. Dit was duidelijk iets anders dan zaterdag. En heel het stuk van Kinrooi tot Retie was hetzelfde van dat, waardoor ik het nu wel jammer vond dat ik toch niet wat waterballast had meegenomen, niks aan te doen! Na Retie tot Hasselt was het al iets minder maar geen problemen gekend en om half 6 vloog ik door de finishlijn.

Mijn opgegeven proef was rondgevlagen maar thermisch was het nog ok, hoewel afzwakkend, en er zaten nog concurrenten in de lucht. Ik mocht het niet aan het toeval overlaten en toch nog wat extra vrije vlucht kilometers vliegen voor het geval mijn opgegeven proef toch iets te klein zou blijken.

Met een kleine 0,2m/s me aan Dormaal op 500m nog zeer langzaam omhoog kunnen werken tot 1200m en via enkele kleine tussenstations nog Zepperen kunnen bereiken, waardoor ik nog een 40km in vrije vlucht kon toevoegen. Nu was het reeds 6u20 en had ik mijn maximaal aantal benen voor een vrije vlucht proef gebruikt. Tijd voor de finalglide, mijn kaarten waren uitgespeeld met een vrije vlucht van 241km (823,9 punten) en opgegeven proef van 188,8km (806 punten).

Met de extra vrije vlucht kilometers had ik nog enkele extra punten kunnen sprokkelen in het geval het nodig zou zijn. André was dan wel al geland, maar ik wist niet welke afstand hij gevlogen had en/of dit dan wel een vrije vlucht of opgegeven proef zou zijn, en Theo met zijn Ventus en Erwin & Glenn met de Duo waren nog in de lucht maar dan wel in de lokale



omgeving dus erg veel extra kilometers zouden zij niet kunnen toevoegen dacht ik. Onderweg naar Goetsenhoven kwam ik nog Michaël in de ASW19 tegen die ook nog knap in Limburg was geraakt en er een opgegeven proef had gevlogen.

Dan was het nog spannend maandag afwachten tot de meesten hun proeven hadden opgeladen, en nog een beetje langer spannend tot Theo zijn vluchten eindelijk vrijdag had opgeladen om helemaal zeker te zijn.

Bedankt aan de grondploegen om klaar te staan, het BBQ-team voor een geslaagde zaterdagavond, de sleeppiloten om ons goed af te zetten en de helpers in piste om alles vlot te laten verlopen. Zweefvliegen is een teamsport, en in wedstrijden in het algemeen wordt er vaak enkel naar de top 3 gekeken en de top 1 onthouden maar zonder de ondersteunde organisatie erachter is er geen wedstrijd en zijn er geen winnaars. Dus nogmaals dank hiervoor, en om de sfeer op de grond er in te houden! En ook dank aan de piloten om met dit weer de moed niet te laten zakken en er met het nodige geduld toch voor te gaan en er een spannende wedstrijd van te maken!

UITSLAG DRIEDAAGSE 2026

THEO STOCKMANS

Het werd een "blauwe" 3 Daagse. Wij hebben wel drie dagen kunnen vliegen. Maar geen enkele cumulus te bemerken. Het was eens iets anders.

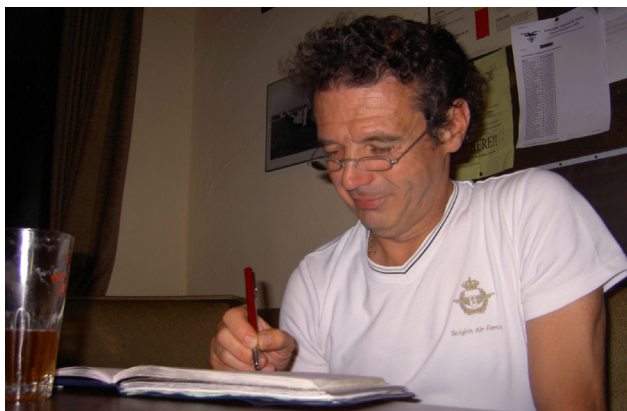
Weg geraken van Goetsenhoven was niet eenvoudig. Je had eigenlijk 'n goeie bak nodig.

's Maandags kon je boven de industriezones van Sint Truiden ongeveer 1600m halen. En daarmee was je lokaal van Hasselt. Maar je moest eerst EBST halen, enz.

In elk geval hebben wij, zoals ieder jaar, een spannende wedstrijd gehad. Waarvan de eerste in 1966 (volgens mijn archieven) werd betwist. Zie Cumulus van juni 2002.

Plaats	Datum	piloot	Proef	Punten	Toestel
	23.05	Sébastien Mathieu	VV 136,6	467	LS 6 18m
		Andre Ruymen	OP 74,9	280,9	Ventus 2cxT
		Theo Stockmans	OP 62	258,3	Ventus 2cx
6		Jan Waumans	DU 100	93,5	LS 7 WL
7		Andre Zucka	Du 76	82,6	G 103 Twin 2
	24.05	Theo Stockmans	DU 209	174,2	Ventus 2cx
1	25.05	Sébastien Mathieu	VV 241	823,9	LS 6 18 m
2		Erwin Huybens & Glenn Hostens	VV 222,9	796,1	Duo Discus
3		Andre Ruymen	VV 224,4	748	Ventus 2cxT
4		Michaël Klofac	OP 147,8	739	ASW 19 B
5		Theo Stockmans	VV 158,3	527,7	Ventus 2cx

ANEKDOTE VAN WILLIAM GERMEYS

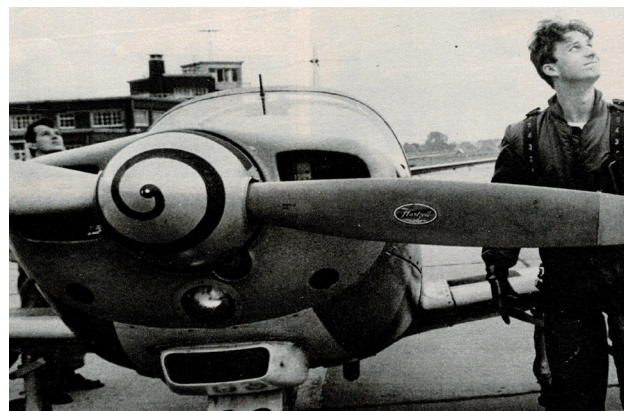


WILLIAM ALS RESERVEOFFICIER BIJ DE LUCHTCOMPONENT

William was in de zweefsectie een sleeppiloot maar was tevens reserve Luitenant-Kolonel bij de Luchtmacht, niet varend personeel. Hij overleed op 1 augustus 2009 aan hartfalen.

Op het toenmalig militair vliegveld van Brustem was er een oefening waaraan William deelnam, maar ook Marchetti's van de EVS (Elementaire VliegSchool) die gestationeerd was op ons vliegveld. Datum oefening: vóór 1996.

Op een bepaald ogenblik was er een piloot van een Marchetti die aan William vroeg of hij niet wilde meevliegen. Het



ONZE HUIDIGE KONING ALS LEERLING PILOOT IN GOETSENHOVEN, BEGIN 1980

antwoord was natuurlijk: ja. Zij waren amper in de lucht toen de piloot apentoeeren begon uit te halen. Laag over de controletoren vliegen, "rase-mottes" over de startbaan, enz. De plaatselijke verkeersleiding was het daar niet mee eens en dat lieten ze dikwijls verstaan langs de radio. Maar de piloot zei: ge moet u daar niets van aantrekken, het komt wel allemaal in orde.

Na de landing zei de piloot, met zijn pilotenhelm nog op: ik ben Filip, en ik ben William. Ja, maar ik ben prins Filip (de latere koning). Oh, Monseigneur, ik had u niet herkend, zei William.

6



TS BUITEN OP MAILLEN



ASTIR BEZOCHT KIEWIT



ASW 19 OP EBST

BUITENLANDINGSDAG 9 MEI 2026

PILOOT	TOESTEL	IMMA	PLAATS	OPHALERS
CRISTIAN SBÂRCIOG	ASTIR JEANS	D-6955	KIEWIT (EBZH)	ASTRID, JULIE & DELPHINE
GLENN HOSTENS	ASW 19	D-6925	SINT TRUIDEN (EBST)	DENNIS, RUBEN & SAM
THEO STOCKMANS	VENTUS 2 CX	OO-YTS	MAILLEN	JAN WAUMANS & ANDRIK

MILIEU



JAARLIJKSE CONTROLE VAN ONZE VERWARMING

Op 16 april hadden wij de jaarlijkse keuring van de brander van ons verwarmingstoestel door een mechaniker van VIESSMANN. Het toestel werd weer eens goedgekeurd voor de dienst.

Onze huidige milieuvergunning vervalft op 09 maart 2029. Maar dat wil zeggen dat onze club tegen die tijd er een nieuwe moet hebben of wij mogen niet meer vliegen. Dit document noemt nu een omgevingsvergunning i.p.v. milieuvergunning. De aanvraag moet ten laatste ingediend worden één jaar op voorhand of m.a.w. ten laatste op 08 maart 2028. Is de stad dan nog steeds eigenaar van het terrein, gebeurt het indienen, digitaal, bij de provincie. Is er een andere eigenaar, gebeurt dit bij de stad Tienen.

Om ons voor te bereiden op de samenstelling van het lijvig dossier, hebben wij op 09 juni een gesprek gehad met de milieudienst van de stad Tienen. Van onze club waren aanwezig: Bart Lismont, Luc Vandebeeck en mezelf.

In de volgende edities van dit tijdschrift, zal ik verder ingaan op dit item. Moesten er leden zijn die kennis hebben van een omgevingsvergunning, laat het mij dan zo snel mogelijk weten.

Nog enkele data:

- begin juli: controle van onze brandblussers;
- 07 augustus: vijfjaarlijkse controle van onze elektrische installaties.

En dit was het dan. Wordt vervolgd,

Theo

VLIEGVELD



HET MAAIEN VAN HET GRAS GING HEEL SNEL

Er valt eigenlijk weinig te zeggen over ons vliegveld. Er heerst een radiostilte. Gaat Defensie het kopen of niet? Maar eigenlijk is het ministerie van Financiën die eigenaar wordt van het terrein. Zij kunnen het daarna aan Defensie "geven".

Misschien gaan jullie het langs de media vernemen, of niet. Ik weet het niet.

Op zaterdagvoormiddag, 13 juni, heeft de boer voor het eerst het gras van het ganse terrein afgereden, bijna 40 hectaren. 's Middags was de klus geklaard. De dagen nadien werd een gedeelte als groenvoeder opgehaald, de rest als hooi. En daarmee waren ook onze mooie klaprozen weg.

Wordt vervolgd,

Theo



THEORIE AAN ONZE KANDIDAAT SLEEPPILOOTEN

SLAAGDEN ALS SLEEPPILOOT

Tom Vaes

PRESTATIES

Mike Sturgeon

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

Theo



LEKKER SMULLEN VAN ONZE PAASBRUNCH



EN DE PAASKLOKKEN HADDEN HUN EITJES LATEN VALLEN



8 ONZE JAARLIJKSE INSTRUCTEURS-VERGADERING



ONZE KERSENBOMEN IN EEN PRACHTIGE BLOEI



OEF, ONZE SLEPER DRAAIT TERUG



ONZE FORD KRIJGT OOK EEN TREKHAAK



SENNE EN BRETT ZORGEN VOOR NIEUWE PLANTJES OP HET TERRAS



BART HEEFT EEN NIEUW META-HOEDJE



DENNIS BIJ HET KUISEN VAN DE OUDE ELEKTRICITEITSCABINE



KRIS ZET VAKKUNDIG HET PLEISTERWERK VOOR DE NIEUWE LIJNTEKENING



JULES EN REMO ZAGEN DE OVERTOLLIGE TWIJGEN AF



ANDRIK EN ARTHUR KUISEN ONZE PLATTE DAKEN

9



PETER TIJDENS HET SCHEREN VAN DE HAAG



MARC IN ACTIE, MET TWEE GAAT SNELLER



JAN, ANDRE EN RUDI BIJ DE HERSTELLING VAN ONZE ZITMAAIER



ASTRID EN JULIE VERVEN DE BINNENZIJDEN VAN HET HOEKLOKAAL

BEZOEK CAE AVIATION ACADEMY

JOHAN VANHOYLAND

Op zaterdag 28 februari bezochten Julie, Brent, Katrin en ik de CAE Aviation Academy. Het idee ontstond onder de kerstboom vorig jaar. Als alternatief voor de klassieke cadeautjes onder de kerstboom gaan we al een paar jaren voor een belevenis samen met zijn vieren. Dat hoeft niet perse tijdens de kerstperiode te zijn, maar kan even goed in de maanden nadien. Zo kwam ik op het idee dit jaar eens een flightsim sessie samen te doen.

Het idee kreeg een extra duwtje na een eerder toevallig gesprek hierover met Peter Solheid aan de bar in ons clubhuis. Na jaren als captain in alle windhoeken van de wereld gevlogen te hebben, is Peter nu actief binnen de CAE Aviation Academy, een flight academy die aspirant-piloten begeleidt in het behalen van hun ATPL (Airline Transport Pilot License). De CAE Aviation Academy, voorheen Sabena Flight Academy, heeft een lange geschiedenis in het aanbieden van kwalitatief hoog aangeschreven piloten- opleidingen. O.a. Brett Tobback volgde hier met succes zijn pilotenopleiding.

Peter zou eens informeren bij CAE of we tijdens “vrije uren” een flightsim sessie zouden kunnen doen. En effectief, met de goodwill van een paar collega's van Peter kon dit georganiseerd worden. Brett werd erbij betrokken om de briefing te verzorgen en als captain te fungeren in de simulator. Peter zou de simulator programmeren en bedienen.

Wij wisten niet wat we konden verwachten. We hadden jaren geleden wel eens een flightsim gedaan op Charleroi, maar dit was toch van een ander kaliber. De simulatoren van de CAE Aviation Academy zijn immers full motion simulatoren. Die zorgen ervoor dat je elke beweging die je met het toestel maakt ook letterlijk voelt zoals in real life. En dat hebben we gevoeld !

Peter maakte een WhatsApp-groepje met ons zessen en al snel kregen we een eerste video doorgestuurd van een intro over de instrumenten in de Boeing 737 cockpit. Brett bezorgde een kleine samenvatting van de manoeuvres die

we zouden doen. Het werd ons snel duidelijk, we gaan hier geen spelletje spelen. This is the real stuff !

We spraken af om 9h30 's ochtends in de gebouwen van CAE op de luchthaven van Zaventem. Het eerste deel zou bestaan uit een briefing van... 2 uren... gegeven door Brett. Dit leek ons vooraf zeer lang. Maar al snel luisterden we uiterst geboeid naar de zeer helder gebrachte briefing van Brett. De briefing vloog letterlijk voorbij.

Brett wees ons op de belangrijke karakteristieken van het vliegen met een jet. Uiterst interessant

Attitude + Thrust = Performance

Dit is één van de belangrijkste principes van het vliegen met jets. Attitude (stand van de neus) controleert de hoogte en de aanvalshoek bij de approach en landing. Thrust (power) controleert de airspeed. Verder kregen we een grondige uitleg bij de belangrijkste instrumenten, werd toegelicht welke afwegingen gemaakt worden voor het aantal kg fuel dat zal meegenomen worden en werden we uitvoerig door de procedures voor take-off, cruise flight

en landing geloodst. We moesten ons niet teveel zorgen maken over al de knoppen en settings in de cockpit. Die zou Brett bedienen. Wij moesten sturen en gas geven.

Na de briefing hadden we nog net de tijd om een broodje te verorberen. De simulator stond van 12h tot 15h ter onze beschikking. Het plezante was dat we met zijn zessen samen in de simulator konden. Zo konden we “live” ervaren hoe elk van ons het er vanaf bracht. Peter wees ons nog snel op de noodprocedures in de simulator en dan kon het echte werk beginnen.

Peter programmeerde de simulator en Brett maakte de Boeing 737 klaar voor take-off. Daar Brett vandaag op Airbus vliegt, was het voor hem ook weer even terug erin komen in de Boeing. Dan was het aan mij om als eerste in de “first Officer”



FLIGHTSIMULATOR BOEING 737-800

stoel plaats te nemen naast onze "Captain" Brett. Push Brakes, 40% power, release brakes, push TO/GA (take off power) en we begonnen te rollen op de runway. Toestel op de center line houden met de rudder. Steeds sneller. V1 en Rotate. Met twee handen aan de stuurknuppel trekken aan 2 à 3 graden per seconde tot 15 graden. Het werd meteen duidelijk hoe gevoelig het vliegen met een Boeing 737 wel is. Het is echt millimeterwerk. Fingerspitzengefühl. Aan de ooohs en de aaaahs achter mij te horen vloog ik niet al te zuiver.... Met Brett aan mijn zijde liep het echter allemaal wel goed. Eenmaal in de lucht ging het allemaal wat soepeler. Het bochten ging eigenlijk wel goed.

Na een tijdje besloot Peter over te gaan tot het moeilijkere werk : de landing.... De eerste landing werd op autopilot gedaan. Ik moest de bewegingen meevoelen en werd er door Brett doorheen gepraat. Dan was het aan mij. Tijdens de descent en approach bediende Brett de flaps en de gear. Ik moest het toestel vliegen. Eenmaal op glide slope ging de gear down en moest ik de speed constant houden. Vanaf autocall 50 ging de blik van binnen naar buiten op de horizon. Bij autocall 30 moest ik beginnen afronden (flare), thrust levers op idle zetten en verder afronden. Bij touch down de reverse thrust handles trekken om het toestel af te remmen. Ook de automatische remmen doen het toestel afremmen.

Woooooow, dat ging op zich nog niet zo slecht. For sure dat Brett de nodige correcties heeft moeten doen om niet te crashen ;-).

Vervolgens kwamen Katrin, Julie en Brent aan de beurt. Peter programmeerde met een big smile de nodige surprises zoals een motor die uitvalt bij het opstijgen of een bird strike. Maar ook zij brachten het er heel goed vanaf. Nu ja, het vliegen zit wel in de vingers. Dat helpt. En daarbij werkte Brett zich letterlijk in het zweet om ervoor te zorgen dat wij ons alleen maar hoefden te focussen op het vliegen.

De dag is dan ook letterlijk en figuurlijk voorbij gevlogen. Een geweldige ervaring waarbij ons respect voor lijnpiloten alleen maar toegenomen is.

Dikke merci aan Peter en Brett die ons deze unieke ervaring bezorgd hebben! We'll remember forever!!!



ZWEEF.APP

MATTIJS CUPPENS

Ondertussen is het een jaar geleden dat we in de club de beslissing genomen hebben om – samen met de rest van de Vlaamse zweefvliegclubs – over te stappen naar de zweef.app. Sinds eind augustus 2025 is de zweef.app onze belangrijkste website voor de leden en is het ‘intranet’ niet langer toegankelijk.

Voor de vluchtregistratie, onderhoud van de toestellen, planning van de vliegdagen en het ledenbeheer wordt nu de zweef.app gebruikt, waardoor deze informatie ook meteen beschikbaar is voor het secretariaat van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

Dankzij deze integratie hebben zij steeds de meest actuele ledengegevens voor de verzekering en administratie, en kan de Head of Training van de Liga (Koen dus) ook op elk ogenblik nagaan of alle instructeurs nog ‘current’ zijn en hoever de leerlingen gevorderd zijn in hun opleiding. Dat was één van de vereisten die DGLV vorig jaar had opgelegd, en ook de reden waarom alle clubs naar de zweef.app moesten overstappen...

Daarnaast hebben we binnen de club ook enkele specifieke functies toegevoegd waar je vanuit de zweef.app toegang toe hebt: aankondiging en opvolging van winterwerk, barplanning, de stand van je vluchtenrekening en de geplande initiatievluchten. Die modules werken achter de schermen eigenlijk nog via het intranet, maar dat merk je in de praktijk niet.

In april is onze club ook overgeschakeld op Microsoft Teams en Outlook. Daardoor hebben we nu ook wat nieuwe digitale mogelijkheden die we vroeger niet hadden, zoals persoonlijke mailboxen voor de instructeurs en bestuurders die daar gebruik van wensen te maken. Via het Microsoft voor Nonprofit programma is deze overstap kosteloos. We kunnen nu ook de verschillende mailboxen van de club (clubhuis, en de algemene emailadressen van de secties) beter beheren en opvolgen.

12

SYLVAIN WINNEN

Zoals jullie al weten, is Sylvain overleden op 18 mei 2026. Hij werd geboren te Tienen op 24 oktober 1932. Alvorens clublid te worden in 1988, was hij reeds leerling piloot bij de Luchtmacht. Zijn CV als piloot vinden jullie in de Cumulus van januari 2025.

In onze club was hij van de lichte Marc Costers en Edouard Valvekens.

De club heeft haar medeleven betuigd.



SYLVAIN ONTVANGT ZIJN SCHOTEL VOOR 30 JAAR LIDMAATSCHAP

BUITENLANDINGEN 2026

HALVE BUITENLANDINGEN (OP EEN ANDER VLEGVELD)

DATUM	PILOOT	TOESTEL	IMMA	PLAATS	AFSTAND
09.05	CRISTIAN SBÂRCIOG	ASTIR JEANS	D-6955	KIEWIT (EBZH)	36,0
09.05	GLENN HOSTENS	ASW 19	D-6925	SINT TRUIDEN (EBST)	17,5
09.05	THEO STOCKMANS	VENTUS 2 CX	OO-YTS	MAILLEN	45,2

ECHTE BUITENLANDINGEN

DATUM	PILOOT	TOESTEL	IMMA	PLAATS	AFSTAND
02.05	RUBEN MICHAUX & ERWIN HUYBENS	DUO DISCUS	D-2410	VOSTERT	57,1

TEST JE LUCHTRUIMKENNIS



MATTIJS LAAT ANDREAS TESTEN

De complexiteit van het luchtruim rond ons vliegveld vraagt voldoende aandacht. Daarom maakte Mattijs een online toeltje waarmee je vanuit je luie zetel je kennis hierrond kan testen:

<https://intranet.dewouw.net/airspace-tester/>

test 1: ken je de grenzen van de Goetsenhoven Gliding Area? Klik eerst op de knop met de 5-hoek en teken de grenzen van de GGA. Slaag je erin om die meer dan 80% accuraat te tekenen? Dan ben je geslaagd. Tip: dit kan al met slechts 4 punten.

test 2: iets ruimere luchtruimtest: mag ik hier vliegen, en zo ja, hoe hoog? Opgelet: je moet de hoogte van de GGA en G1 omzetten naar meters (dus FL55 is niet meer juist).

13

BEKER GERARD DE PRAETERE 2026

VOORLOPIGE STAND OP 17.06

PLAATS	PILOOT	TOESTEL	DATUM	DUUR
1	BART HUYGEN	DISCUS 2B	9 MEI	6U16
2	ANDRE RUYMEN	VENTUS 2CXT	9 MEI	5U30
3	RUBEN MICHAUX	DUO DISCUS	9 MEI	5U22
4	MATTIJS CUPPENS	DUO DISCUS	29 MAART	5U13
5	THEO STOCKMANS	VENTUS 2CX	25 MEI	4U57
6	ERWIN HUYBENS	DUO DISCUS	25 MEI	4U33
7	SEBASTIEN MATHIEU	LS6 18M	25 MEI	4U16
8	DENNIS LORSON	DUO DISCUS	19 APRIL	3U44
9	MICHAËL KLOFAC	ASW 19 B	25 MEI	3U32
10	JAN WAUMANS	LS 7 WL	9 MEI	3U19

CHARRONDE MET DE ASW 19

GLENN HOSTENS

9 mei 2026

De start was blauw met een laag puntje van 480m AGL na de eerste steek al, het begon al goed. Pas achter de Maas kwamen de cumuli opzetten en daaronder was het duidelijk veel beter!

Eerste keerpunt Courrière gerond en direct een dikke straat kunnen pakken van + 4 á 5m/s rechtdoor. Uiteraard ging deze langzaam maar zeker richting de TMA van Charleroi (langs rechts) dus eronder uit moeten gaan en aan de linkerkant was natuurlijk een gigantisch groot blauw gat. Gelukkig toch nog iets zwak gevonden in het blauw met ocharme een gemiddelde van minder dan 1m/s (wat een verschil met die straat van daarnet!) om het keerpunt te halen dat achter de TMA ligt zodat ik de cumuli vanaf daar terug kan bereiken.

Niet echt de goeie lijn gevonden na keerpunt 2 in Leers-Et-Fosteau, dus een beetje west uitgeweken.

Eens bij het volgende keerpunt in Oostrozebeke bij Kortrijk zag ik in de verte super duidelijk de zeebries al diep naar het binnenland opzetten... Dit zag er duidelijk niet al te best uit want mijn track lag daar een stuk verderop zeer kort in de buurt. Vandaaruit kon ik al zien dat ik het hoekje van de TMA van 1000m MSL onderdoor moest gaan om bij de cumuli en weg van de zeebries te blijven.

14



GENT ZEEHAVEN

Eens boven de haven van Gent toch getwijfeld of ik mijn kar beter niet zou omdraaien want die zeebries die zo ver in het binnenland al kwam, voorspelde niet veel goeds of ik wel rond het luchtruim zou geraken. Mijn track was namelijk al letterlijk de laatste wolk tussen zeebries en het thermische.

In de omgeving van Axel werd het nog erger: ik moest zelfs onder de TMA van 700m MSL gaan (niet dat ik nog zo hoog zat...) om in het thermische gebied te blijven. Dit zag er niet al te best uit en dan kwam de haven van Antwerpen met zijn luchtruim en CTR van Antwerpen en de Schelde er ook nog aan. Hier toch even getwijfeld of ik zou proberen en doorvliegen in de vervelende hoekjes van het luchtruim gecombineerd met de oprukkende zeebries of gewoon landen op Axel dat nog net binnen glijbereik lag.



VLIEGEN OP DE LIJN (LAATSTE WOLK) TUSSEN DE ZEEBRIES LINKS EN HET THERMISCHE RECHTS (VERVELENDE HOEKJES VAN HET LUCHTRUIM)

Het is duidelijk het eerste geworden. Thermiek begon ook zeer zwak te worden en de haven van Antwerpen zag er reusachtig uit. Er "eventjes overvliegen" gezien het luchtruim en de buitenlandingsmogelijkheden was geen optie. Survival mode on & voorzichtig vooruit kruipen en iedere meter pakken die ik kan pakken om langs het noorden rond de haven te vliegen.



HAVEN ANTWERPEN

Gelukkig konden zwermen zeevogels mij de nodige thermiek af en toe tijdig aanduiden. Maar dan kwam het Verdrongen Land van Saeftinghe (geen buitenlandingsmogelijkheden) en de brede Schelde in beeld. Eens vlak over de grens in Nederland kon ik gelukkig traag maar gestaag doorstijgen tot 850m, hoogte die ik broodnodig had om de Schelde veilig over te steken om de buitenlandingsvelden aan de overkant te bereiken, wat toch nog 10km in totaal was. Maar aan de overkant van de Schelde pikte de eerstvolgende maar vooral de zeer talrijke en dikke cumuli daarachter me in de ogen die nu terug eindelijk (hopelijk) binnen vliegbereik kwamen.

Voorzichtig het Verdrongen Land van Saeftinghe overgestoken en vervolgens boven de Schelde gedraaid richting de eerste dikke cumulus. Was lang wachten maar eens aan de overkant van de Schelde boven de oevers, begon het zeer krachtig te duwen, ruim 2m/s gemiddeld! Ein-de-lijk back in the game en terug snelheid maken en hopen dat ik niet te veel tijd verspeeld heb om nog rond te vliegen. Wat was me dat tot nu toe al een zware battle onder de TMA regio Gent, haven van Antwerpen en de Schelde door de zeebries die al zo vroeg zo ver kwam (het was 16u). De zeebries had me in heel veel hoeken van het luchtruim geduwd.

Snelheid maken was duidelijk van korte duur, rond Brasschaat een stevige bel gevonden pal op de grens met de TMA van 1000m MSL, maar helaas na 1 toer zat ik al aan die 1000m MSL. Verderop niet de goeie bel gevonden en het werd ook al

duidelijk dat het avond begon te worden (17u30 ondertussen); minder cumuli en grote afstanden ertussen. Toch maar weer rond gevlogen voor de zekerheid. Door het rond vliegen nog eens een dikke 40min gedaan voor maar 20km in rechte lijn... Maar we vlogen nog (ondertussen al 18u gepasseerd), helaas wel niet op de gehoopte cloudbase hoogte (nog steeds max 1000m).

De wolkjes voor mij zagen er gelukkig hoopgevend uit maar om de een of andere reden nooit de échte pomp gevonden, alleen maar zwak stijgen en maximaal 900m.

Boven het Zilvermeer in Mol op 500m rond 18u45 gedacht dat het buitenlanden zou worden op Keiheuvel maar dan toch nog een semi gemiddelde pomp gevonden onder de wolk die mij naar cloudbase bracht op een kleine 1800m. Na deze wolk waren de cumuli voor mij ondertussen quasi allemaal verdwenen op een paar pluisjes na. Laatste keerpunt was Kiewit en zag dat ik nét final glide was met wat reserve.



EIN-DE-LIJK TERUG IN HET THERMISCHE BOVEN DE OEVERS VAN DE SCHELDE MET HAVEN VAN ANTWERPEN OP DE ACHTERGROND



16

EBST

Frequentie alvast maar ingesteld want er was nog maar weinig hoop. Niet veel later hoorde ik Cristian in de Astir op de frequentie zijn landing op Kiewit aankondigen, ik zou er niet alleen gestaan hebben van onze club & na het BK vorig jaar, zeer bekend terrein voor ons allebei.

Boven Leopoldsburg toch nog stijgen gevonden onder het laatste pluisje die mij 400m hoger bracht tot 1500m. Frequentie van Kiewit uit de radio gekegeld en de frequentie van Sint-Truiden erin gestoken dat nét binnen mijn glijbereik kwam te liggen. Ophaalploeg Dennis ondertussen ook op de hoogte gebracht dat de buitenlandingslocatie terug gewijzigd is :)

Zoals verwacht niets meer gevonden en buitengeland op Sint-Truiden.

Charronde nét niet gelukt (354,1° van de 360°), maar wat een zéér spannende, adembenemende uitzichten in het noordwesten van het land & leerrijke vlucht weer!! :)



DE MEIKEVER



EEN ZELDZAME MEIKEVER

In de maand mei vond ik voor de ingang van onze militaire loods een meikever. In mijne jonge tijd, nu al meer dan een halve eeuw geleden, krioelde het van meikevers. Maar door o.a. de toename van de insecticiden en pesticiden is hij in onze contreien een zeldzaam insect geworden. Zoals de naam het zegt, hij komt bijna uitsluitend in de maand mei voor.

Zijn lichaamslengte bedraagt ongeveer drie centimeter. De kleur van de dekschilden en poten is kastanjebruin. Zijn gehele lichaam is voorzien van een fijne, witte beharing en de segmenten van het verder zwarte achterlijf hebben aan weerszijden driehoekige witte vlekjes.

Hij is een goede vlieger en maakt een brommend geluid. Vooral tijdens de avondschemering hoor je hem.

Het zijn vooral de larven, engerlingen genoemd, die schade kunnen toebrengen aan de door de mens geteelde gewassen. Zij kunnen ook schade toebrengen aan moestuinen en gazons. De kever zelf brengt eigenlijk geen schade toe. Ik vond de meikever vooral op de olm en de esdoorn.

Het insect leeft ongeveer één maand. De engerling blijft ongeveer drie jaar onder de grond, waarna hij verpopt. De meikever bijt niet. Vind je hem, laat hem in leven en plaats hem op een tak. Dus niet doden want het is een zeldzaam insect geworden.

Theo

ONS PAPIEREN CLUBBLAD BLIJFT STANDHOUDEN EN KENT GRETIGE LEZERS!

WIL JIJ OOK SCHITTEREN OP PAPIER?

KRUIP IN DE PEN!

JOUW VERHAAL OF ERVARING WORDT VEREEUWIGD EN LEVERT JE METEEN TWEE UREN WINTERWERK OP!

KAMILLE



DE HEILZAME KAMILLE

Deze plant is een geslacht uit de composietenfamilie of samengesteldbloemigen. Zij hebben een geel hart en witte blaadjes. Tijdens de bloei buigen zij sierlijk naar beneden.

Als je de bloemblaadjes fijn wrijft tussen je vingers, ruik je een sterk aromatische en zoete geur, een beetje als appels.

Op ons vliegveld kom je deze plant tegen, vooral op het ingezaaide gras ter hoogte van RWY 06.

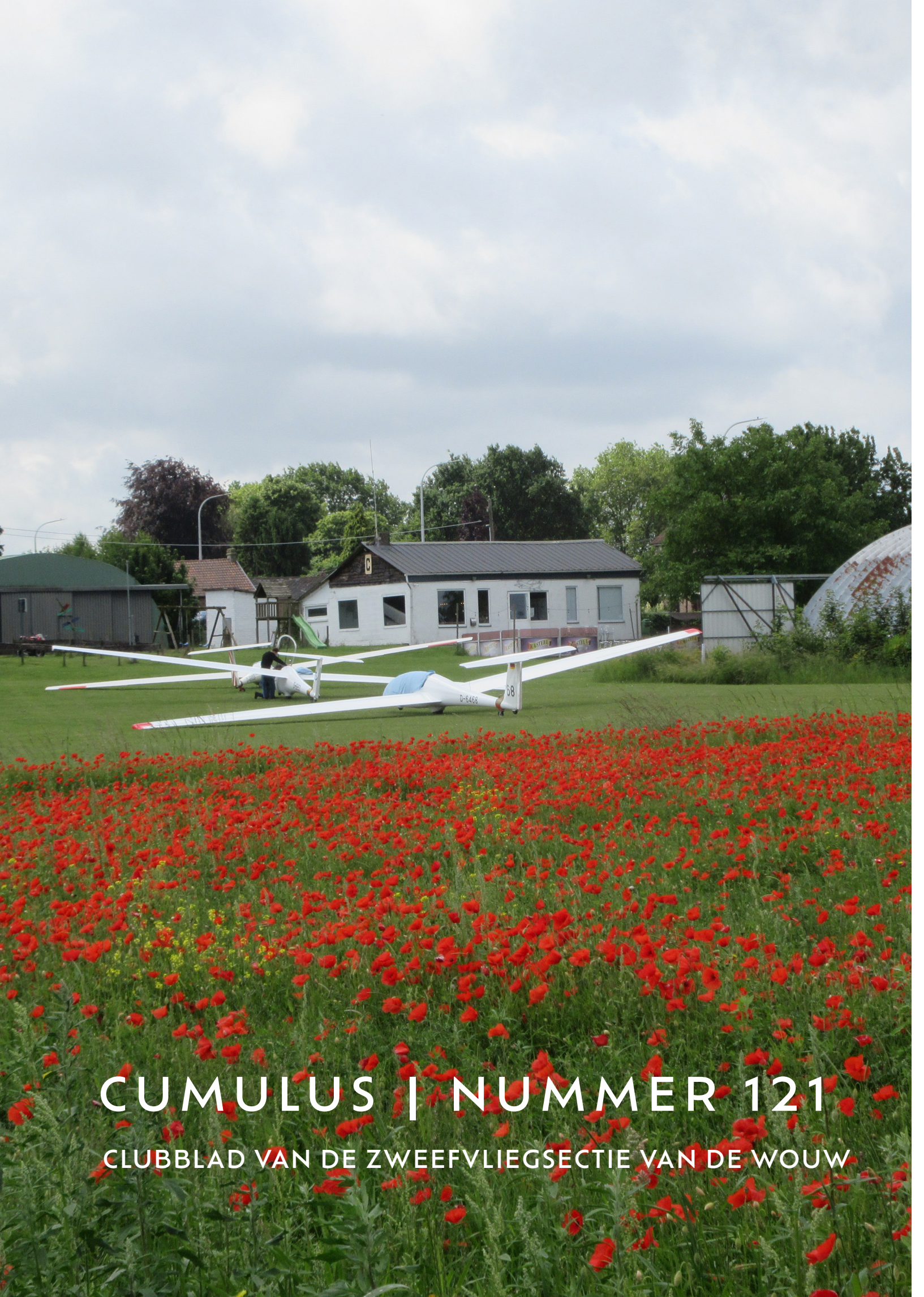
Als thee wordt deze plant breed ingezet om verschillende lichamelijke en mentale klachten op een natuurlijke manier te ondersteunen.

Enkele voorbeelden: ontspanning en slaap, maag- en darmklachten en huidverzorging. In onze bar kun je een kamilletee krijgen.

Voor de boeren is deze plant echter onkruid. Dus opgepast, als je deze plant in de velden plukt om bv thee te maken, kan hij besproeid zijn.

Theo





CUMULUS | NUMMER 121

CLUBBLAD VAN DE ZWEEFVLIEGSECTIE VAN DE WOUW

