



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

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 30 nummer 2
Van april to juni 2024

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden



Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 30 nummer 2
Van april to juni 2024
Nummer 105

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Aanhanger Twin



De club kocht een ASK21 remorque in Woensdrecht om de nieuwe Twin Astir op een degelijke manier te kunnen vervoeren.

Begin van de watervelden?



Senne herstelt de traktorsporen die de boeren in het gras hebben getrokken.

Zweefvliegsimulator



Sinds enkele maanden hebben we een 2e zweefvliegsimulator in onze club. Deze is speciaal uitgerust om te trainen met XCSoar.

In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Vliegveld.....	3
Milieu	3
Me and the D-6901	4
Clubbesturen voor 2024	5
103 jaar militaire geschiede- nis op ons vliegveld	6
De hulst.....	8
Wilde kastanje	8
Uitslag 3daagse.....	9
Buitenlandingen 2024.....	9
Hoogtelimieten	10
Artikels voor Cumulus	12
Colofon	12

Foto cover

Lenteschoonmaak op het terras...

Woordje van de redactie

Veel thermiekrijke weekenddagen hebben wij dit jaar nog niet gekend. Het blijft maar regenen. Zou het iets te maken hebben met de Tiense Watervelden? Je zou het nog gaan denken.

Onze jaarlijkse wedstrijd met Pinksteren, 3 Daagse van De Wouw, kende een eigenaardig verloop, slechts één wedstrijd-dag, de maandag. Het werd een waterige bedoening. Daarbij komt nog dat onze sleper aan de grond stond wegens een gebarsten cilinder. Een TMG sleper uit Saint-Hubert heeft op maandag ervoor gezorgd dat het toch nog een geldige wedstrijd werd. Maar onze BBQ op zaterdag, met zestig deelnemers, werd een succes.

Twee grote uitdagingen staan ons te wachten.

De eerste twee weken van juli hebben wij ons vliegekamp. Onder leiding van onze instructeurs, zullen vijftien jongens en meisjes trachten de knepen van het vliegen, en in 't bijzonder het zweefvliegen, onder de knie te krijgen. Sommigen onder hen zullen misschien nog nooit een zweefvliegtuig gezien hebben. En voor anderen kan het een begin zijn van een loopbaan als beroepspiloot of een andere job in de luchtvaart. Kom eens kijken.

Op 31 augustus en 1 september hebben wij, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, onze opendeur. Als de weergoden ons goedgezind zijn, wordt het een spektakel met het laatste optreden van de Red Devils. Maar om alles in goede banen te leiden hebben we jouw hulp nodig. Iedereen moet hier zijn beste beentje voorzetten. Schrijf je in op de takenlijst van Mattijs en wacht niet tot de laatste minuut. Het moet een groot feest worden.

Tot ergens in onze club.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

📅 **01/07 - 05/07**

1ste week zweefvliegekamp te Goetsenhoven

📅 **08/07 - 12/07**

2de week zweefvliegekamp te Goetsenhoven

📅 **12/07**

BBQ zweefvliegekamp

📅 **15/08 - 16/08**

Vliegdagen

📅 **31/08 - 01/09:**

Opendeurdagen

Artikels voor volgende Cumulus: 1 september 2024

Vliegveld

Op de schrikkel dag 29 februari 2024 heeft Defensie onze concessie stop gezet. Op die zelfde dag heeft de stad Tienen laten weten dat zij de nieuwe eigenaar zijn van ons vliegveld.

Ondertussen zijn er al een paar vergaderingen met de stad geweest. De bedoeling is om onze vliegactiviteiten op een veilige manier te laten verlopen in het masterplan. En ik moet zeggen dat de sfeer goed is. Er wordt naar ons geluisterd. En waar mogelijk wordt het masterplan zelfs aangepast. In grote lijnen leunt de concessie van de stad Tienen dicht aan bij deze van Defensie.

Voorlopig worden de twee runways en bijhorende taxiways behouden. Een vol-

gende vergadering wordt ergens gepland in september. Op deze vergaderingen zijn ook ULM Goetsenhoven en de Olympia Wielerschool aanwezig.

Op 27 mei was er een info-markt over de Tiense Watervelden voor het grote publiek. Deze vond plaats in het ontmoetingscentrum De Koepel in Goetsenhoven. Verschillende clubleden hebben de toekomstplannen van ons vliegveld kunnen bekijken. En wat voor ons belangrijk is, onze vliegactiviteiten blijven hier een plaats krijgen.

Op korte termijn (± 2 jaar) zal overgegaan worden tot de bouw van een waterontharder. De uitbater zal de Watergroep zijn. Dit gebouw,

met een lengte van ongeveer 70 meter, zal ingepland worden in de omgeving van het oude wachtlokaal van de Elementaire VliegSchool. Aan het uiteinde van de weg die loopt voor de schietstand.

Misschien nog sneller, zal er een oefenterrein komen voor de brandweer. Die gaan een onderdak vinden in de vroegere gebouwen of garages van de EVS. Deze installaties zijn nog in vrij goede staat. De gebouwen van de Watergroep en de brandweer worden beschouwd als nutsvoorzieningen en zullen, zoals de schietstand, niet meer behoren tot het vliegveld.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Milieu

Op 5 april hadden wij onze jaarlijkse controle en kuisen van de brander van de centrale verwarming. Hij is weer goed voor één jaar, hopelijk. Dit is één van de jaarlijks, verplichte weerkerende controles. Slaan wij b.v. één jaar over en er gebeurt een incident, brand b.v. met gekwetsten, is het mogelijk dat onze verzekering zijn handen terugtrekt uit het dossier. De club zou dan wel eens, financieel, voor alles kunnen opdraaien. En dat willen wij te allen prijze vermijden.

Begin juli, tijdens ons zweefkamp, volgt de controle van onze brandblussers. En in 2026 is er de vijfjaarlijkse controle van onze elektriciteitsnetwerk. In een volgende Cumulus meer daar over.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Jaarlijks onderhoud van de verwarmingsketel

Me and the D-6901

27 april, een normale dag voor iedereen. We openen de hangaars zoals altijd. De auto's komen aan en er heerst een beetje stress omdat mijn solo van de vorige week was uitgesteld. Ik dacht dat het weer wel slecht zou zijn. Maar toen zei André Ruymen: "Nu is het voor jou." Met geluk en een beetje spanning stap ik in de D-6901. Alles verloopt hetzelfde als met een instructeur. Het was zo normaal, alles was hetzelfde. Ik koppel los en draai rustig naar rechts terwijl de sleper naar links duikt. Daar was ik dan, zo kalm als ik kon, in de lucht. Dan opeens thermiek, maar dat was snel voorbij. Het besef van "ik ben hier alleen" overvalt me; het is een gevoel dat elke zweefpilot kent. Een gevoel van vrijheid

en geluk. De tweede solo was even perfect als de eerste. Alles ging goed en vredig.

Ik kijk terug op hoe ik hier ben gekomen. Zes maanden geleden had ik nooit gedacht dat ik dit ooit zou bereiken. Ik begon met zweven door de vliegshow van Kleine Brogel. Ik was daar naar de privé-tent gegaan om informatie te zoeken over piloot worden. Daar ontmoette ik Vincent Carpentier. Ik vertelde hem mijn ideeën over vliegen. Hij vond mijn idee heel goed en raadde me zweefvliegen aan.

Ik vertelde mijn ouders over mijn plan, maar dat was snel weer vergeten. Op mijn verjaardag kreeg ik echter het cadeau om een vliegekamp te

doen, inclusief een initiatievlucht. Op 1 oktober mocht ik mijn eerste vlucht maken. Ik ging naar de vliegtuigen en mocht instappen in de Ka 7. We stonden klaar om te vertrekken, maar toen ging de sleper kapot. Ik mocht daarna in de simulator, maar natuurlijk wist ik er nog niks van. Een week later mocht ik voor de eerste keer de lucht in met de D-6988. Ik vond het zo leuk dat ik meteen lid wilde worden van de club. Ik leerde hoe je moest vliegen, bochten maken en nog veel meer. De dag van 27 april zal ik zeker nooit vergeten. Ik hoop veel meer te bereiken in het vliegen. Ik ben heel dankbaar dat ik deze club als mijn supporters heb..

Silke Grymonprez



Silke klaar voor haar eerste solovlucht

Clubbesturen voor 2024

Hoofdbestuur

Voorzitter	Theo Stockmans
Secretaris	Piet Vanosmael
Schatbewaarder	Bart Martens
Ondervoorzitter motor	Bart Lismont
Ondervoorzitter zweven	Rudi Coomans
Leden	Bart Walterus Erwin Huybens Steven Haenen Stijn Van Hamme

Bestuur zweefvliegsectie

Voorzitter:	Mattijs Cuppens
Secretaris:	Julie Vanhoyland
Schatbewaarder:	Mattijs Cuppens
Leden:	Jan Bruyninckx Astrid Coomans Rudi Coomans Erwin Huybens Koen Pierlet Theo Stockmans Luc Vandebeeck

Daarbuiten zijn er leden die nog andere functies bekleden. Deze kunnen jullie terugvinden in het Vademecum van de Liga, dat jullie reeds ontvangen hebben, of in het clubreglement op ons intranet

Theo Stockmans



Weer of geen weer, het is altijd wel gezellig in onze club...



Al moet er soms ook wel wat gewerkt worden om alles gezellig te houden natuurlijk...

103 jaar militaire geschiedenis op ons vliegveld

Zoals jullie in het artikel hebben kunnen lezen, heeft Defensie ons "militair" vliegveld verkocht aan de stad Tienen en dit op 29 februari 2024, of op een schrikkel dag.

In de vorige Cumulus heb ik beloofd om in een notendop het militaire verleden van ons vliegveld te schetsen. Hiervoor heb ik gebruik gemaakt van twee uitgaven:

- EVS 40 jaar in Goetsenhoven uit 1990
- museumopener van oktober 2010

Ik zal ook onze club hier en daar aan bod laten komen.

De periode van 103 jaar militair verleden verdeel ik in volgende periodes:

- 1921 tot WO II
- WO II
- na WO II tot verharde landingsbanen
- periode erna tot 2024

Het ontstaan

In 1920 werd in de schoot van de regering beslist een vliegveld te bouwen in Tienen. Het nodige budget (11 miljoen Belgische frank) werd hiervoor ingeschreven in het budet van het Ministerie van oorlog. Het zou ingeplant worden op het grondgebied van Goetsenhoven. Naar het schijnt was Tienen al een tijd vragende partij hiervoor.

De werken startten in 1921 en reeds in 1922 was het vliegveld operationeel. Er moest logement, keuken(s), kazernering, leslokalen, enz voorzien worden voor 360 man.

Om de opening te vieren, werd, onder grote belangstelling, in 1922 een vliegmeeting georganiseerd.

Het opstijgen en landen gebeurde op een grasvlakte. Van verharde pistes was er nog geen sprake. Aan de noordkant van deze vlakte bevonden zich, in boogvorm, zeven loodsen.

Om het gras kort te houden, werden schapen gebruikt. Naar ik links en rechts vernomen heb, zou ene Pier(re) Sy-

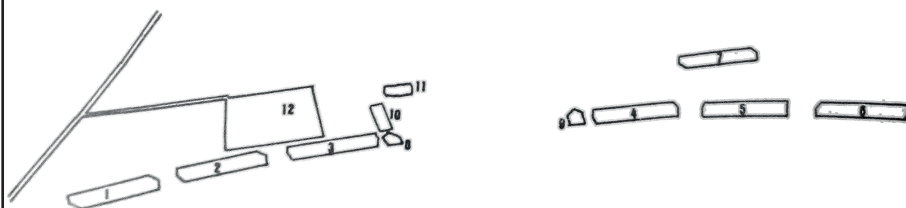
mons hiervoor een toelating gehad hebben. Hij zou de grootvader geweest zijn van Kristien Bollen van Het Laatste Nieuws. Zijn schapenstal bevond zich in de omgeving van het cijfer "17".

In den beginne werd in Goetsenhoven een waarnemings- en verkenningsgroep van de artillerie opgericht en geen vliegschool. Deze groep werd uitgerust met de DH4, de Spad XI en de DH 9 toestellen. Ze werden verdeeld over zes smaldelen



Plan des installations d'avant guerre

Plan van de vooroorlogse installaties



1-7: LOODSEN - HANGARS

8-9: KLASLOKALEN - LOCAUX DE COURS

10: STAF - ETAT MAJOR

11: OFFICIEREN MESS - MESS OFFICIER

12: HUISVESTING - CASERNEMENT

Een wereldrecord te Goetsenhoven

Op zaterdag 02 juni 1928 stijgen adjudant Louis Crooy en sergeant Victor Groenen te Goetsenhoven op met hun DH9 Nr 32. De weersgesteldheid is goed. Het omgebouwde vliegtuig heeft 650 liter benzine aan boord en zoals voorzien vinden er bevoorradingen plaats in de lucht. Vanuit het tankvliegtuig, dat boven het toestel van Groenen vliegt, vieren de piloten sergeant Gabriël Creteur en 1ste sergeant Daniël Jordens* een slang. In het andere vliegtuig grijpt Crooy naar de slang en steekt haar in de vulopening van de tank, die aldus kan vollopen met de nodige vloeistof. Elke tankbeurt duurt gemiddeld zes minuten voor 300 à 350 liter benzine

Tijdens één van de bevoorradingen wordt de slang gegrepen door een propeller en doorgesneden. Het brandstofpeil zakt gevaarlijk

laag. Gelukkig kan het tankvliegtuig landen en snel hersteld worden. Of er ook tankbeurten 's nachts werden uitgevoerd, heb ik nergens kunnen terugvinden, waarschijnlijk niet.

De DH 9 Nr 32 landt op maandag 04 juni om 18 u 47 na 60 uur 07 min 32 Sec het luchtruim doorkruist te hebben. De kleine Belgen vestigden aldus een nieuw wereldrecord, na 60 uur aan hun stoel vastgenageld geweest te zijn, zonder geslapen te hebben in denkbaar oncomfortabele omstandigheden. Volgens de "Gazet van Thienen" van 10 juni 1928, was een massa volk afgezakt naar het vliegveld om het vliegtuig, dat drie dagen boven hun hoofd had gecirkeld, te zien landen.

Het vliegend personeel bestond toen uit:

- officier-piloten van het actief kader
- officier-waarnemers van het

actief kader (officiëren die wensten piloot te worden, moesten vooraf waarnemer geweest zijn)

- onderofficier-piloten: sergeanten, 1ste sergeanten en adjudanten
- sergeant-waarnemers die kandidaat reserve-officiëren zijn.

Onze club die op 09 november 1931 boven de doopvont werd gehouden, gebruikte het vliegveld vanaf 1932. De toenmalige korpscommandant (Luitenant) Kolonel Vlieger Pierre Froidart werd ook de eerste Voorzitter.

* zijn dochter Lia is nog steeds woonachtig te Goetsenhoven

In de volgende Cumulus zal ik het hebben over Wereldoorlog II.

Theo Stockmans



Rudi maakt wat aanpassingen aan de poorten van hangar zuid



De jeugd snoeit de bomen tussen de hangars.



De hulst

Deze altijd groene loofboom komt een klein beetje overal voor in onze infrastructuur. Deze langzaam groeiende boom heeft een gemiddelde leeftijd van 100 jaar. De leerachtige bladeren zijn getand en voorzien van stekels. Normaal gezien komen er geelkleurige bloemen op de plant. De bloeitijd loopt van mei tot juni.

Aan de hulst komen rode bessen die voor de mensen giftig zijn, maar niet voor vogels. De plant wordt vooral gebruikt in heggen en kan goed schaduw verdragen. De bladeren en bessen worden ook gebruikt in kerststukjes.

Van gedroogde, jonge blaadjes wordt thee gemaakt.

Theo Stockmans



Wilde kastanje

Deze boom wordt ook wel de paardenkastanje genoemd. Bij ons staat die boom voor de loods aanhangers. Hij kan wel meer dan 20 m hoog worden. Maar een storm heeft bij ons de kruin afgeknakt.

De boom heeft tegenoverstaande handvormige bladeren. Hij bloeit in mei. De bloemen zijn wit. De vrucht is een driekleppige doosvrucht ook wel bolster genoemd. De vruchten worden kastanjes genoemd. Deze van onze boom zijn niet eetbaar.

Waar wordt kastanje hout voor gebruikt?

Kastanjehout is een hardhout dat wordt gewonnen uit de kastanjeboom. Het wordt vaak gebruikt voor constructie- en meubelhout, omdat het sterk, duurzaam en stabiel is. De kleur van het hout varieert van lichtbruin tot roodbruin en het heeft vaak een gekartelde structuur.

Theo Stockmans



Uitslag 3 Daagse van De Wouw

2024

#	Datum	Pilo(o)t(en)	Toestel	Immatriculatie	Proef	Score
1	20/05	Nick Redant	DG 400	D-KLPP	VV 173,3	636,0
2	20/05	Andre Ruymen	Ventus 2cxT	D-KMJR	VV 98,7	329,0
3	20/05	Yven Mauroo & Sébastien Mathieu	G103 Twin II	D-6468	Du 195	212,0
4	20/05	Silke Grymonprez	Ka 23	D-2363	HW 660 m	143,5
5	20/05	Theo Stockmans	Ka 23	D-6953	Du 78	84,8

VV: Vrije Vlucht

Du: Duurvlucht

HW: Hoogtewinst

Dit is slechts een voorlopige uitslag. De proeven kunnen nog t.e.m. 19 juni ingediend worden.

Theo Stockmans

Buitenlandingen 2024

Halve buitenlandingen (op een ander vliegveld)

Datum	Piloot	Plaats	Toestel	Immatriculatie	Afstand (km)
09/06	Glenn Hostens	Venlo	Duo Discus	D-2410	109,5

Echte buitenlandingen

Tot nu toe geen enkele

Theo Stockmans



De Duo Discus na de buitenlanding in Venlo

Hoogtelimieten

Op zondag 09 juni, omstreeks 1430 Hr, bevond ik mij met mijn zweeftoestel ter hoogte van Fernelmont (20 Km ten zuiden van Goetsenhoven) op ongeveer 1200 meter. Ik keerde terug vanuit het zuiden. Op de grond zag ik de schaduw van een vliegtuig mij naderen. Maar nergens een vliegtuig te bespeuren. Tot ik naar boven keek en een tweemotorig

lijntoestel bemerkte dat richting westen vloog, ongeveer evenwijdig met de autostrade Luik - Namen. Ik schatte het verschil in afstand met mijn toestel, in hoogte, zo 'n 500m. In elk geval leek het toestel groot. Ik weet niet of het toestel aan het dalen of aan het stijgen was.

Ik had daar nog zo 'n 200 m hoger mogen zijn. En als ik

de reserve Charron hoogte van 100m erbij zou genomen hebben, had ik de passagiers zien zitten in het lijntoestel of ?????

Samenvatting: hou u strikt aan de maximum hoogtes die tijdens de dagelijkse briefing worden gegeven.

Theo Stockmans



De "nieuwe" twin is ondertussen helemaal ingeburgerd



Het voetenstuur van de Twin werd vernieuwd om de speling weg te werken.



De remorque voor de Twin bij aankomst in Tienen



Luc nam de aanpassing van de remorque op zich



Er werd een Piper Cub van Zoersen gehuurd om de defecte Robin te vervangen



Technieker Raymond vervangt één van de cilinders en de uitlaat van de Robin



De band van de Robin werd vervangen, en een kink uit de kabel gehaald...



Levering van AVGAS



Theo maait het gras

Hier had natuurlijk ook uw advertentie kunnen staan...

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

6,20 voor 1/4 pagina
12,40 voor 1/2 pagina en
24,80 voor een volledige pagina.

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

Artikels voor Cumulus

Leden die een artikel schrijven voor Cumulus kunnen hun tekst en foto's via email doorsturen naar cumulus@dewouw.net. Volgende formaten kunnen zonder problemen ingelezen worden:

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

Foto's kunnen aangeleverd worden in volgende formaten:

- › JPEG
- › TIF

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

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

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

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Sylke Grymonprez
Theo Stockmans

Foto's

Mattijs Cuppens
Dennis Lorson
Tom Segers
Theo Stockmans

Internet homepage

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

E-mail

cumulus@dewouw.net

Redactie

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

Verantwoordelijke uitgever

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

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

