Cumulus

België - Belgique
P.B.
3320 Hoegaarden
BC 6352

Erkenningsnr P3A8067

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 30 nummer 4
Van oktober tot december 2024

Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 30 nummer 4
Van oktober tot december 2024
Nummer 107

De sint van het Heilig Hart Instituut in Heverlee kwam bij ons een filmpje opnemen.

Met 17 deelnemers zit de klas goed vol voor de theorielessen

Begin december ging de opleiding voor de nieuwe instructeurs van de liga van start in ons clublokaal.

In dit nummer

In dit nummer 1
Woordje van de redactie 2
Activiteitenkalender 2
Vliegveld 3
Milieu 3
De big fuck-up 5
Juniorenweekend 6
Prestaties 6
Klix 7
Mijn solo-avontuur 8
Sanicole Airshow 2024 9
103 jaar vliegveld 10
Onkruiden 11
Beker Gerard De Praetere 12
Beker Marc Ruymen 13
Charron 2024 14
Charron 15
Artikels voor Cumulus 16
Colofon 16

Foto cover

De eerste wafelverkoop van de sectie was een succes. De winst zal aangewend worden voor het (gedeeltelijk) betalen van de nieuwe lak voor de Twin.

Woordje van de redactie

Het vliegjaar 2024 ligt bijna achter de rug. Een gedetailleerd overzicht is voor de volgende Cumulus. Of tijdens de Algemene Vergadering sectie Zweefvliegen op 01 februari 2025.
Maar ik denk dat wij over het weder niet moeten klagen. Ik heb al slechtere jaren gekend. Spijtig dat onze sleper het heeft laten afweten op een paar cruciale dagen. Vooral op onze Driedaagse. En in augustus, maar daar bracht onze lier de oplossing.

Het lieren verloopt vlot. Dit heeft wel veel te maken met de nieuwe lierkabel. Maar ook omdat er telkens, minstens, twee instructeurs, aanwezig zijn. En als derde reden, de aankoop van de Twin II. Anders moesten wij onze Duo inzetten. En dit toestel is niet echt geschikt als opleidingstoestel.
Mede door het toenemend aantal lierstarts, is ook het aantal starts op jaarbasis in stijgende lijn. En dat is toch positief nieuws.

In mijn laatste woordje van dit jaar, toch een paar woorden over het winteronderhoud van onze toestellen. Dat loopt, zoals iedere jaar, vlot. En tijdens de werken werden er, tot hier toe, niet veel defecten of anomalieën vastgesteld. Dus automatisch, ook niet veel kosten. En verschillende werkende handen combineren het winteronderhoud met een lier- of sleepstart. En dat is ook positief. Want maanden niet vliegen, bevordert de vliegveiligheid niet.

Tot ergens in onze club of op één van onze activiteiten, zie hiervoor de activiteitenkalender.

Tenslotte wens ik aan iedereen een thermiekrijk en veilig 2025. Met vele mooie vluchten.

Theo Stockmans

shop.dewouw.net

Activiteiten-kalender

- **25/12/24 – 01/01/25:**
Kerstkamp

- **03/01/25:**
Kerstfeest

- **25/01:**
Symposium Liga (Oostmalle)

- **01/02:**
AV Zweefsectie + herhaling luchtruim

- **21/03:**
Vleugeluitreiking

- **21/04:**
Paasbrunch

- **26/04:**
AV club

- **07/05:**
Beauvechain Air Base Day

Artikels voor volgende Cumulus: 1 maart 2025

Vliegveld

Ik zal aansluiten met de vorige Cumulus. De rood – witte toren met het bijhorend gebouwtje, werden zorgvuldig verwijderd.

Op het terrein tussen RWY 24 en RWY 35 werden, in opdracht van de Watergroep, vier boringen uitgevoerd. Dit in de week van 07 – 11 oktober.

Waarom? Als de waterbekkens er zouden komen, zal dit de plaats zijn waar de eerste "vijver" ingeplant zou worden. Met deze boringen, tot een diepte van 25 meter, wil men weten of de ondergrond sterk genoeg zal zijn om dat water op te houden. In principe geen probleem, de grond bestaat hoofdzakelijk uit klei. Ten tweede wil men weten hoe het zit met het grondwater. Deze meting is nog niet ten einde. Op deze vier plaatsen steekt er nog een darmpje in de grond tot op en diepte van 15 meter. Eventuele resultaten zijn mij nog niet bekend. Maar mag ik jullie wel vragen om deze vier boorpunten met rust te laten.

Sedert 05 december heeft Tienen een nieuwe burgemeester: Jonathan Holslag (partij Durf). Tot zijn takenpakket behoren ook de grote investeringswerken, zoals de Tiense watervelden. Om zich in te werken in deze voor hem toch nieuwe materie, heeft hij aan beide vliegclubs (dus ook ULM Goetsenhoven) een aantal vragen gesteld waarop hij een antwoord wenst.

Enkele voorbeelden van gestelde vragen:

wat is de betekenis van beide vliegclubs voor de stad Tienen ?
of: welke andere activiteiten rond het vliegveld zien jullie haalbaar of wenselijk ?

Om op al deze vragen een zo realistisch mogelijk antwoord te kunnen geven, hebben wij met ons bestuur een paar maal rond tafel gaan zitten. En soms waren de antwoorden van onze club en ULM Goetsenhoven niet gelijklopend.
Maar in onze antwoorden vroegen we steeds een onderhoud met burgemeester Holslag. En dit werd telkenmale beloofd, maar wanneer?

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans

Er werden 4 boringen gedaan op het vliegveld.

Milieu

Op 07 oktober heeft ons tweede overlegplatform plaats gevonden. Niets speciaal te melden, tenzij, van een eventuele uitbreiding van ons aantal vluchten. Daar wilde men niet van weten. Iedereen was tevreden met de huidige gang van zake. Dus het zo laten.

Het volgend overlegplatform heeft plaats op 24 maart 2025.

Onder leiding van Erwin werd het snoeihout rond onze clubloods afgezaagd. De struiken naast de loods aanhangers werden tevens grotendeels verwijderd. Al dit hout moet nu nog door een houthakselaar. Jullie zullen verwittigd worden van dit werk.

Tussen de militaire loods en de loods aanhangers bevindt zich een afdak met daarin een heel pak rommel*. Ik ga hier geen opsomming geven, anders zou de er een tweede Cumulus moeten verschijnen. Het overgrote deel van dit materiaal ging naar het containerpark of de schroothandelaar.

Opgeruimd staat netjes en hopen dat het nu zo blijft.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans

* De militairen gebruikten deze plaats (vóór 1996) voor het stockeren van de gebruikte afvalolie van de Marchetti's, welteverstaan in vaten.

Hagen snoeien en struiken opruimen...

De big fuck-up

In de week van 09 – 13 september werd in onze installaties een gedeelte van de film 'De big fuck-up' (voorheen "Jaren van lood") opgenomen. Deze film speelt zich, in werkelijkheid, af in Zuid-Amerika. En voor alle duidelijkheid, deze film komt niet in de bioscoopzaal, maar wel op Streamz. Streamz is een Vlaams videostreamingplatform van Telenet en DPG Media dat op 14 september 2020 gelanceerd werd.

Van die vijf dagen opnames zullen er ongeveer een twintigtal minuten op 't scherm komen. Om alles vlot te laten verlopen, waren er telkens twee clubleden en/of niet clubleden aanwezig bij de opnames. In elk geval was het een leerrijke bedoening om deze filmopnames te kunnen bijwonen.

Nu het verhaal.

Streamz kondigt opnames aan van een nieuwe Streamz Original 'De big fuck-up'*. Deze reeks vertelt het verhaal van Jan Laureys die gewoon van het leven wil genieten, maar tegen wil en dank van zijn vader in dienst moet treden bij de rijkswacht. Jan kiest voor een nieuwe eenheid waar het er meer... losjes aan toegaat. Willem De Schryver neemt de hoofdrol voor zijn rekening in deze reeks. 'De big fuck-up' zal in 2025 te zien zijn bij Streamz.

België, begin jaren '80. Jan Laureys (Willem De Schryver) wil de wereld zien en van het leven genieten, maar wordt rijkswachter tegen wil en dank. Zijn vader (Koen De Bouw), zelf een officier bij de rijkswacht, wil het zo. Wanneer Jan hoort van het CDI, een nieuwe eenheid die drugscriminelen gaat aanpakken met Amerikaanse methodes, stelt hij zich meteen kandidaat. Bij het CDI dragen ze geen uniform, en dus kan hij in zijn modieuze outfits over het binnenplein van de kazerne blijven paraderen
.
En zo ontmoet Jan Bob (Dempsey Bovell), een Amerikaanse DEA-agent die het Belgische elitekorps komt bijscholen in Amerikaanse politietechnieken. Na een big fuck-up verliest het CDI veel geld van de rijkswacht. Om geen gezichtsverlies te leiden besluiten ze, op advies van Bob, om het geld terug te verdienen door zelf drugs te verkopen. Zoals altijd loopt alles goed... tot het fout gaat. Vooral voor Jan.

'De big fuck-up' is een waar gebeurd verhaal. Of toch... zo waar mogelijk.

Theo Stockmans

Filmopnames in en rond onze hangar Zuid

Klix

Van 20 tot 30 juli ben ik weer naar Klix getrokken om daar wat te genieten van het Duitse luchtruim. Mattijs, Loeka en Koen waren daar al van de week ervoor, maar Mattijs en Loeka bleven maar één week en Katrin en Johan kwamen aan op zondag. Het weer was, zoals op zoveel plaatsen in Europa deze zomer, niet altijd optimaal, maar er kon toch vaak goed gevlogen worden. Daarnaast was er dan toch ook nog wat tijd om de toerist uit te hangen en een marktonderzoek te doen naar waar nu net de beste ijsjes geserveerd worden.

Het grote voordeel in Klix en het Duitse luchtruim in het algemeen, is dat er veel meer ruimte is voor zweefvliegen. Daar waar we bij ons 1500m als bovengrens hebben, is dit hier het dubbele.

De eerste vliegdag hebben we een vlucht gemaakt van in totaal 157km. De bedoeling was om de omgeving opnieuw wat te leren kennen waarbij we de hele tijd bijna altijd nog lokaal Klix zijn gebleven. Deze vlucht ging zo vlot dat we twee dagen later besloten om min of meer hetzelfde parcours af te leggen, maar dan als opgegeven proef. Het weer wilde echter niet meewerken en zo werd het uiteindelijk een vrije vlucht van 109km. Twee dagen later voorspelden ze opnieuw goed weer en dus besloten we een opgegeven proef in te voeren die iets langer was dat hetgeen we tot nu toe hadden gevlogen, 177km. Het enige probleem voor die dag was dat de cumuli zouden verdwijnen tegen het einde van de namiddag en wij vrij laat aan de startplaats stonden. We vlogen eerst zuidwaarts naar het vliegveld van Bautzen. Dat ligt vlak naast Klix, dus dat was snel gefikst. Daarna ging het richting het vliegveld van Nardt in het noordoosten om dan af te draaien naar het oosten, naar het vliegveld van Rothenburg/Görlitz. Dit was het langste been van onze proef en onderweg bleek de weersvoorspelling correct. Stillaan waren er steeds minder cumuli, maar bon, er waren nog steeds voldoend pompen te vinden. Eenmaal in Rothenburg moesten we een beslissing nemen: doorvliegen naar het zuiden voor ons laatste keerpunt, of terug naar Klix en de proef afbreken. Omdat er nog maar heel weinig cumuli waren en we toch nog een groot stuk van onze proef moesten vliegen stelde ik eerst voor om toch terug naar Klix te vliegen, maar Koen kon me overtuigen om verder te vliegen naar het zuiden gezien we altijd wel lokaal van een vliegveld zouden zitten. Dus wij verder naar Görlitz. In de buurt van Rothenburg hadden we nog enkele pompen gevonden, maar deze waren lang niet meer zo sterk als eerder op de dag. Tussen Rothenburg en Görlitz zijn we geen enkele pomp meer tegengekomen tot op enkele kilometers van ons keerpunt. Daar hadden we nog een zwak pompje dat ons uiteindelijk 250m hoger bracht. Ook even voorbij het keerpunt vonden we opnieuw een zwakke pomp. Uiteindelijk kwamen we net wat te kort om vanuit Görlitz recht naar huis te vliegen en gezien de zwakke thermiek de we het laatste uur hadden gevonden, was het helemaal niet zeker of we het zouden halen. Koen besloot koers te zetten richting Klix en vroeg mij om de geschatte hoogtes door te geven die op de LX stonden zodat we nog tijdig zouden kunnen terugkeren naar Görlitz, moest er geen thermiek meer gevonden worden. Net voor we halfweg het laatste been waren, kwamen we dan toch de broodnodige thermiek tegen die ons van 750m naar bijna 1500m bracht op enkele minuten tijd en zijn we uiteindelijk nog heel vlot binnengekomen. Missie volbracht

Voor mij waren deze vluchten een zeer leerrijke ervaring gezien mijn ervaring met overland vliegen zeer beperkt is. Ik heb op deze dagen weer heel wat bijlgeleerd. En voor wat de marktstudie van de ijsjes betreft, ik denk dat ik daarvoor nog bijkomende testen zal moeten doen, maar dat is voor volgend jaar :-)

Jan Bruyninckx JD

Koen proeft een ijsje...

Koen proeft een ijsje...

Koen maakt een foto van Loeka en Mattijs die een ijsje proeven

Juniorenweekend

Dit jaar vond, zoals gewoonlijk, het juniorenweekend weer plaats. Dit evenement is de perfecte gelegenheid om andere jonge zweefvliegers te ontmoeten, ervaringen uit te wisselen en eens in een andere omgeving te vliegen. De locatie van dit jaar was het vliegveld van Oostmalle, een prachtige plek.

Hoewel het weer niet helemaal meewerkte en sommige toestellen hun deelname moesten annuleren, werd er alsnog volop gevlogen. We moesten af en toe een pauze inlassen om regenbuien voorbij te laten trekken, maar dat deed niets af aan de sfeer of het plezier. In totaal werden er die dag tussen de 50 en 60 starts gemaakt, een indrukwekkend aantal gezien de omstandigheden.

Zelf had ik de kans om mee te vliegen in een Duo Discus XL, een fantastische ervaring. Ik zat samen met François Jeremiasse, een zeer ervaren instructeur die eerder vijfde werd in de open klasse tijdens de World GlidingChampionships. Dat maakte de vlucht niet alleen leerzaam, maar ook enorm inspirerend.Voor eind september was de thermiek tussen de buien door verrassend goed, met pompen van rond de 2,5 m/s.

Na een dag vol activiteit en avontuur volgde een ontspannen en gezellige avond. We genoten van een heerlijke barbecue, waar iedereen de kans kreeg om na te praten en nieuwe mensen beter te leren kennen. Het feest dat daarna begon, duurde tot in de vroege uurtjes.

Ik kijk er met veel plezier op terug. Naast de mooie herinneringen heb ik ook veel nieuwe kennissen gemaakt. Het was echt een topdag!

Cristian Sbarciog

Prestaties

Behaalden hun zweefvliegvergunning
Arthur Koninckx
Cristian Sbârciog

Theo Stockmans

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

Calif en Rhönlerche op het juniorenweekend

Prachtige landschappen in de regio rond Klix

Sanicole Airshow 2024

Naar jaarlijkse gewoonte organiseert vliegclub Sanicole, vernoemd naar de vrouw van de oprichtende badkamerverkoper, in september een airshow boven hun vliegveld te Leopoldsburg (EBLE). Met een sterk marketingteam maakten ze al ruim op voorhand reclame voor hun toch wel indrukwekkende programma, en ook in onze club zouden verschillende leden gaan: voor Jens en Silke was het ondertussen traditie, Koen zou er het zweven promoten, en ook Ethan zou er zijn.

Ik was zelf nog nooit naar een airshow geweest, dus een prima gelegenheid om een ticket te kopen. EBBE werd geactiveerd om Sanicole te ondersteunen, dus zouden we niet teveel missen op de club dat weekend ;)

Zondagochtend vertrekken mijn broer, mijn vriend en ik vroeg, in de hoop de drukte van de parking te vermijden. Naarmate we Leopoldsburg naderen, neemt het verkeer toe, en wordt duidelijk dat dit geen achtertuinfeestje wordt! Gelukkig is de organisatie top, en gaat alles zowel op de baan als aan de parking vlot vooruit.

Daar aangekomen valt meteen op dat Sanicole internationale bekendheid heeft: het staat vol met Duitse en Nederlandse platen, en overal valt Engels te horen. We lopen door de Limburgse heide, en al snel opent de bomenrij zich en kijken we uit op de piste. Hoewel we een uurtje te vroeg zijn, is er al van alles te beleven: in de lucht maakt een radiobestuurde sleper + zwever allerlei figuren, Defensie is al volop aan het rekruteren in zijn vele infostands, en fotografen maken zich klaar voor het spektakel. We proberen vóór de start nog Koen te vinden, maar helaas: het terrein is veel te groot, en we zetten ons neer in het gras. Op dit festival maakt het niet uit waar je zit of staat: omhoogkijken is voldoende!

De show opent met de Flying Dragons: gemotoriseerde paragliders met een hoop pyrotechniek aan boord. Traag maar sierlijk vliegen ze in formatie, meditatief tekenend met rook. Wat een contrast met wat nog te komen staat...

Daarna is het de beurt aan enkele classics. De show staat dit jaar in het teken van 80 jaar bevrijding, en dus worden we getrakteerd op de Spitfire en formaties van de T-6 Harvard en P-51. De weinige exemplaren die nog vliegen worden met voorzichtigheid behandeld, maar de simpele figuren contrasteren met het prachtig diep en zuiver motorgeluid. Het evoceert de vele filmscènes die ze inspireerden.

Maar het wordt nog beter — we krijgen drie iconen uit datzelfde tijdperk te zien: de elegante zilveren Lockheed 12, de Avro Lancaster met zijn twin fin tail, en niet minder dan Sally-B, de laatste vliegende B-17 in Europa! Een passage van deze grootse toestellen is ontzagwekkend en een ervaring die ik absoluut kan aanraden.

Tijd voor iets anders: helikopters. Een kort maar krachtig lijstje: De Sikorsky UH-60 (Black Hawk) en de NH90 demonstreren hun extreme wendbaarheid en een winching-operatie. Moeilijk om de NH90 pass van zweefvliegkamp ´23 te overtreffen, maar goed. Defensie ruikt zijn kans om te rekruteren en sluit aan met een paar low passes van de A400M, het cargo-werkpaard van de komende decennia. De laadklep is volledig open, en als je goed kijkt kan je Tom Cruise zien staan.

Van al dat zitten krijg je honger, en de belangrijkste vraag is nu: hoe halen we eten zonder iets te missen? Onmogelijk, dus we besluiten de massa voor te zijn. Terwijl we onhandig onze merkwaardig goede taco binnenwerken, schiet ineens iets verticaal de lucht in. Is het een vogel? Is het een vliegtuig? Nee, het is Aude Lemordant (in een vliegtuig)! Ze is drievoudig wereldkampioen, en dat zie je: ongepubliceerde figuur, na figuur, na figuur (vrij naar Theo), met een ongelooflijk uithoudingsvermogen. Die G-meter mag alvast vervangen worden.

Nog meer acrobatie, ditmaal met een eigenaardig beestje: Richard Goodwin vond zijn propeller een beetje te beperkt en installeerde daarom maar een jet op zijn acrotoestel. Het heeft iets surrealistisch: de Pitts S2S zet een verticale klim in op prop en verliest meteen snelheid. Turbo turbo, zegt Richard, en onder het hese geluid van de snel-reagerende straalmotor wordt hij honderden meters hoger gestuwd.

Een mooie transitie van prop naar jet, en daarmee is het nu tijd voor het grote geweld: de fighter jets. De overkomst van straaljagers herinner ik me enkel vaag uit mijn kindertijd, toen het luchtruim wellicht iets minder complex was dan nu. En dus kijk ik met spanning uit naar dit gedeelte...

Sanicole stelt niet teleur. Een F-16 van de Deense luchtmacht bijt de spits af met een daverende low pass. Waar zaten die oordopjes ook weer? Kapitein Teo (geen familie) vliegt zijn met roodwit kruis versierde jet naar alle hoeken van het veld in luttele seconden, vuurt vuurpijlen af en klimt onbeperkt verticaal. En dat is nog maar het begin: het kan greater (USAF F-16), nationalistischer (Soloturk F-16) of volledig in afterburner (Duitse Eurofighter Typhoon). De demonstraties lijken allemaal wat op elkaar, maar eerlijk: hier krijg ik nooit genoeg van.

Tussen deze superlatieven door krijgen we poëzie op ons bord: de pyrotechnische figuren van een zwevende Grob 109 TMG, en het speciaalste moment van de dag: een formatie van de B-17, waardig op zijn eigen tempo, geflankeerd door de F-16, geduldig en met een maximale aanvalshoek.

Met de Red Devils volgt een ondertussen vertrouwd gezicht, ditmaal vergezeld van de merkwaardige Fouga Magister. Hoewel dit hun laatste optreden zou zijn, wist de omroeper toch al te melden dat ze wellicht nog even verder doen...

Dan volgt de apotheose: de acrobaten van de bekende Patrouille Suisse. Wat begint met standaard figuren gaat over in de duizelingwekkende stunts waar ze bekend voor zijn, zoals de tunnel, waarbij één jet vanuit tegengestelde richting een formatie van de anderen doorprikt. Zelfs dit doorwinterde publiek slaakt meermaals een zucht van opluchting.

Een onvergetelijke dag, en een aanrader voor iedereen die nog twijfelt. Tot volgend jaar!

Dennis Lorson

Mijn solo-avontuur

Mijn zweefvliegavontuur begon op 3 juli 2023 bij vliegclub De Wouw, waar ik deelnam aan het jaarlijkse zweefvliegkamp. Een half jaar eerder had ik iets over dit kamp gelezen en was ik meteen geïnteresseerd, dus besloot ik me aan te melden.

Op de eerste dag maakten we kennis met elkaar en met het zweefvliegen. Daarna bereidden we ons voor op de eerste vlucht. Ik voelde wat spanning, want ik wist totaal niet wat ik kon verwachten. Toen mijn beurt kwam, deed ik mijn parachute om en nam plaats in de prachtige Duo Discus, met Koen als instructeur. Op het moment dat de wielen van de grond kwamen, voelde ik een aangename sensatie in mijn buik. Dat was het begin van mijn liefde voor vliegen. Na 41 minuten in de lucht landden we weer, en ik wist meteen dat ik een nieuwe passie had gevonden: zweefvliegen.

Tijdens het kamp leerde ik veel van Koen (eerste week) en Eric (tweede week). Tegen het einde van de tweede week gingen enkele leden voor het eerst solo. Toen ik hun geluk zag na hun solo, verlangde ik ernaar hetzelfde te bereiken. Dit gebeurde op 10 juli 2024, tijdens mijn tweede deelname aan het zweefvliegkamp.
In dit kamp vloog ik samen met André (eerste week) en Walter (tweede week) in de Twin II, een vliegtuig waarvoor ik eerst wat schrik had, omdat ik voornamelijk met de ASK13 had gevlogen. Achteraf bleek die angst volledig onnodig.

De dag van mijn solo begon zoals elke andere dag op het kamp, met een stevig ontbijt en een dagelijkse portie humor van Koen. Na twee vluchten met Walter zat ik bij de startkar, toen Walter plots naar me toe kwam en zei: "Maak je maar klaar, je gaat zo meteen alleen vliegen." Die woorden maakten me blij, maar ook nerveus, een gevoel dat ik herkende van mijn allereerste vlucht. Ik deed mijn parachute om, voerde de pre-flight check uit en wachtte in de cockpit op de sleper. Rondom mij stonden vrienden te praten, en Théo maakte nog een laatste foto voordat de canopy dichtging. De kabel werd ingehaakt, Walter hield de vleugeltip vast, en ik maakte me klaar. Toen de kabel strak stond, was het moment daar: remkleppen dicht, duimpje omhoog naar Walter, vleugel omhoog en ik ging, alleen de lucht in.

De nervositeit maakte al snel plaats voor puur genot. De sleep verliep soepel en op 500 meter hoogte koppelde ik los en maakte een rustige bocht naar rechts. Het gevoel van ultieme vrijheid en de schoonheid van het vliegen zal ik nooit vergeten. Helemaal alleen, zwevend door de lucht. Na een geslaagde landing stond ik weer op de grond, waar ik met enthousiasme werd onthaald. Mijn dag kon niet meer stuk.

Mijn tweede solo verliep even vlot. Tijdens die vlucht hoorde ik via de radio dat een vriend, Lasse, ook solo ging. Ik moest spontaan lachen. Later op de dag werden we samen gedoopt. 10 juli 2024, een dag die ik nooit meer zal vergeten.

Ik hoop nog veel meer te bereiken in het vliegen en dan zien we wel wat de toekomst brengt.

Noah Texier

Een B17 en F16 boven Sanicole

Noah klaar voor zijn eerste solo

103 jaar militaire geschiedenis op ons vliegveld

Na de bevrijding in de herfst van 1944 moest de nieuwe Belgische Luchtvaart opnieuw vanaf nul beginnen. Hiervoor had men een vliegschool nodig. Hiervoor kwamen slechts twee vliegvelden in aanmerking: Schaffen en Goetsenhoven.

Door het laatste Engelse bombardement (zie vorige Cumulus) werd ons vliegveld herschapen in een maanlandschap. Van de gebouwen bleef ook al niet veel meer over. Na het bekijken van verschillende oude foto's, blijkt onze militaire loods of loods zuid de bombardementen ongeschonden overleefd te hebben. Wanneer dit gebouw juist werd opgetrokken is mij niet bekend, maar in elk geval vóór 1940. Volgens oud clublid Gerard Depraetere, zou ergens in een muur een koperen bus zitten met het eigendomsrecht van onze club. Of dat waar is ???

Van de oorspronkelijke zeven loodsen, besliste de legerleiding er slechts twee terug op te bouwen. Dat zijn de loodsen die nu worden gebruikt door ULM Goetsenhoven. De kazernegebouwen werden hersteld en er kwam een controletoren bij. Dit gebouw deed niet alleen dienst als controletoren, maar ook als stafgebouw en herbergde ook verschillende leslokalen.

De kraters van het vliegveld werden hoofdzakelijk opgevuld met het puin van de stad Tienen.

In 1951 was de vliegschool operationeel.

Tijdens hevige regenbuien vormden er zich wel waterplassen op de landingsbaan. Deze modderpoelen maakte de landingsomstandigheden voor de leerling piloten gevaarlijk. Het probleem van de drainering werd pas definitief opgelost door de aanleg van de verharde landingsbanen in 1969.

De militaire eenheid kreeg de naam: Elementaire VliegSchool, of afgekort EVS. Reeds in 1934 kreeg

het kwartier de naam van Luitenant De Bersacques. Luitenant Jean de Bersacques was geen piloot maar wel een observator uit de 1 ste wereldoorlog. Zijn vliegtuig werd door de Duitse artillerie neergehaald boven Diksmuide. Een dag later (02 mei 1917), overleed hij. Een observator, omdat in den beginne Goetsenhoven een verkennings- en observatie eenheid was.

Er nu nog de lestoestellen. Reeds in juli 1939 werd er een contract getekend voor 30 SV 4's. Het was een tweedekker van Belgische makelei en vervaardigd door het studiebureau "Stampe en Vertongen". Maar WO II bracht de levering van de toestellen in de war. Maar na WO II, in 1948, wordt een eerste lot van 20 SV 4-bis geleverd. In totaal zal de Belgische Luchtmacht kunnen beschikken over 65 toestellen. Genummerd van V1 tot V 65. Veel van deze toestellen zijn nu nog in vliegwaardige toestand. De toestellen werden in het oranje geschilderd. Behalve deze van het stuntteam "Les Manchots". Op ieder vliegtuig werd een pinguïn aangebracht.

Waarom een pinguïn? Gedurende WO I werden aan de jonge piloten oude vliegtuigen toevertrouwd, met beschadigde vleugels en een romp die met linnen bespannen is. Op die rondtollende vliegtuigen moeten de "groentjes" zich oefenen vooraleer ze van de geneugten van het vliegen konden proeven. Er wordt van hen gezegd dat ze "de pinguïn uithangen". Een duidelijke verwijzing naar de aarzelende en chaotische manier van lopen van deze poolbewoner. Maar zover ik weet, werd deze training na WO II niet meer geoefend.

Theo Stockmans

De SV4 B, gedurende meer dan 20 jaar, het lestoestel van de Luchtmacht

Onkruiden

BOERENWORMKRUID

Deze plant vinden wij overal in de omgeving van onze infrastructuur en de rest van het vliegveld. De bloemkleur is geel en de bloeitijd is van juli tot en met midden oktober. De bladeren zijn groen en de donkerbruin gekleurde, redelijk harde, stengel kan een hoogte bereiken van 120 cm. Deze stengel draagt tientallen buisbloemhoofdjes die zeer dicht opeen staan en alzo een kussentje vormen.
De bloemetjes worden vooral bezocht door bijen en hommels. Maar sommige vlindersoorten zijn regelmatige klanten. Jonge scheuten van de planten wordt soms gebruikt bij de bereiding van pannenkoeken. De bladeren kunnen gebruikt worden bij het maken van soepen of sauzen.

Het boerenwormkruid

AKKERDISTEL

Een tweede onkruid waar ik het wil over hebben is de akkerdistel. Het is een van de meest voorkomende distels, ook bij ons. Aan de stengel die tussen de 60 – 120 cm lang is bevinden zicht blauwe bloemen die in bloei staan vanaf juni tot oktober. De plant heeft een diep wortelstelsel (± 1,50 m) en plant zich snel voort. De zaden kunnen na 5 jaar nog altijd kiemen.
Ondanks dat de plant stekels heeft, is hij eetbaar voor ezels, geiten en zelfs konijnen. De bloemen worden druk bezocht door bijen, hommels, kevers en dag- en nachtvlinders. Het schijnt dat de honing van dit onkruid extra zoet smaakt.
De plant vernietigen is geen lachertje. Het beste is de plant met de grond gelijk af te knippen. En dat herhalen totdat hij afsterft of tot de wortel geen kracht meer heeft om nog uit te schieten.

Theo Stockmans

De akkerdistel

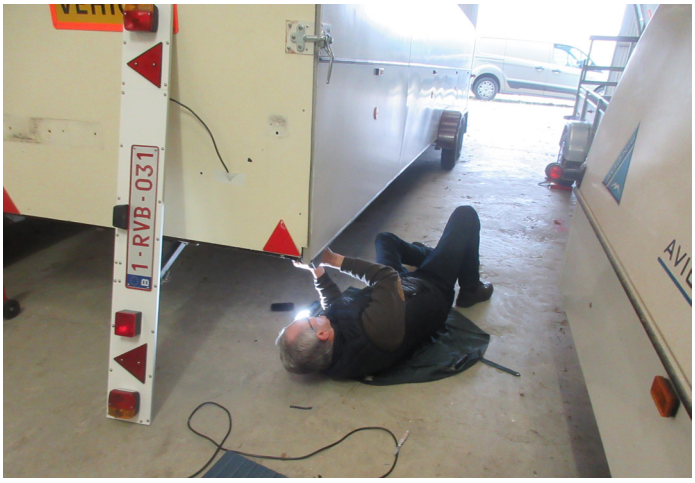
Onze club schonk een initiatievlucht aan 't Prieeltje

SPL examen van Arthur met examinator Hubert Debusschere

Beker Gerard De Praetere

Gerard De Praetere was het oudste lid van de club (sinds 1936). Door zijn meestal ophefmakende kritieken en grappige opmerkingen was hij door ieder clublid geliefd. Het was een man waar men respect voor had. Op het ogenblik van zijn overlijden was hij nog altijd recordhouder van de langste vlucht met een zweefvliegtuig met start en landing te Goetsenhoven (7 uur 47 min). Ter zijne nagedachtenis wordt er door de sectie zweefvliegen elk jaar de Wisselbeker Gerard de Praetere uitgereikt aan het clublid met de langste zweefvliegvlucht met vertrek en aankomst te Goetsenhoven. Dit jaar was de 32e editie van deze prijs;

	Piloot	Toestel	Datum	Duur
1	Sebastien MATHIEU	LS 6 18m	9/06/2024	7u44
2	Glenn HOSTENS	ASW 19	23/06/2024	7u20
3	Theo STOCKMANS	Ventus 2cx 18m	28/07/2024	7u19
4	Nick REDANT	DG 400 17m	11/05/2024	6u23
5	Andrik VIVIGNIS	ASK 23 B	23/06/2024	6u17
6	Silke GRYMONPREZ	ASK 23 B	9/06/2024	5u42
7	Dennis LORSON	ASK 23 B	28/07/2024	5u23
8	André RUYMEN	Ventus 2cxT 18m	9/06/2024	5u22
9	Christophe DE BRABANTER	ASK 23 B	14/09/2024	5u17
10	Cristian SBARCIOG	K 8	15/09/2024	5u13
11	Jan WAUMANS	LS 7 WL	28/07/2024	4u59
12	Mark VANAUTGAERDEN	G 102 Astir CS Jeans	23/06/2024	4u38
13	Jens GEMIS	Duo Discus	8/09/2024	4u33
14	Erwin HUYBENS	Duo Discus	23/06/2024	3u50
15	André ZUCKA	G 102 Astir CS Jeans	15/09/2024	3u27
16	Yven MAUROO	G 103 Twin 2	20/05/2024	3u15



André maakt de remorque van de Twin klaar voor de keuring

Als we niet vliegen, dan kaarten we...

Danny demonteert het richtingsroer van de Robin voor herstellingswerken

De lierstarts hebben dit jaar veel succes en verlopen zeer vlot sinds het invoeren van de nieuwe uitrijprocedure.

Beker Marc Ruymen

De piloot die de grootste handicap-afstand heen en terug Goetsenhoven gevlogen heeft, is de winnaar. Wordt er een proef met meerdere keerpunten gevlogen, dan wordt het verst verwijderde punt genomen als keerpunt voor de berekening van de H/T afstand.

Met een totaal aantal km van 1770 km was 2024 een zwak jaar, wij hebben in het verleden meer dan 3700 km gehaald. Op de Charron merken wij ook dat 2024 heel wat minder was dan 2023 en 2022.

Aan iedereen een warme oproep om in 2025 mooie afstanden te vliegen, bij het zweefvliegen moet men altijd optimistisch zijn.

	Datum	Naam	Keerpunt	Toestel	KmH/T	Handicap	Km handicap
1)	09/06	Sébastien Mathieu	Recke(D)	LS6-18	520,28	117	444,68
2)	11/05	Nick Redant	Aremberg(D)	DG400-17	271,72	109	249,28
3)	28/07	Theo Stockmans	Venlo(NL)	Ventus-2cx	220,40	120	183,67
4)	23/06	Glenn Hostens	Zundert(NL)	ASW-19	153,70	100	153,70
5)	09/06	André Ruymen	Arbrefontaine(B)	Ventus-2cxT	163,58	120	136,22
6)	28/07	Jan Waumans	Kinrooi(B)	LS7-WL	134,60	107	125,79
7)	09/06	Erwin Huybens	Kelcherhoef(B)	ASW-19	91,26	100	91,26
8)	10/05	Cristian Sbârciog & André Ruymen	Zwartberg(B)	Duo-discus	95,92	112	85,64
9)	08/09	Jens Gemis & Theo Stockmans	Hengelhoeve(B)	Duo-Discus	88,84	112	79,32
10)	15/09	AndréZucka	Brustem(B)	JeansAstir	35,18	93	37,82

Overzicht wisselbeker Marc Ruymen

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

André Ruymen

Een nieuwe lierkabel wordt geplaatst

Het jaarlijkse winteronderhoud aan de Duo Discus

Het "afdak" werd opgeruimd.

Charron 2024

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.

BINNENLAND

Club	
9	Andrik Vivignis
16	Dennis Lorson
17	Silke Grymonprez
24	Glenn Hostens
25	Andre Zucka
26	Christophe De Brabanter
Standaard	
17	Jan Waumans
31	Glenn Hostens
37	Erwin Huybens
Open/ Ren	
4	Sébastien Mathieu
9	Theo Stockmans
10	Glenn Hostens
19	Jens Gemis
Motor	
26	Andre Ruymen
29	Nick Redant
Beker Michel Aerts (OP)	
5	Sébastien Mathieu

BUITENLAND

Club	
niemand	
Standaard	
15	Jan Waumans
Open/ Ren	
4	Glenn Hostens
8	Mattijs Cuppens
13	Koen Pierlet
15	Jens Gemis
Motor	
29	Johan Vanhoyland
Junioren	
11	Andrik Vivignis
13	Silke Grymonprez
Beker Gaston Peeters (VV)	
6	Sébastien Mathieu

Onze club bekleedde het afgelopen jaar een 7 de plaats met 39388,4 punten. Eén plaats beter dan vorig jaar. En dit met 8466,3 minder dan in 2023.

16 piloten hebben in één van de klassen minstens 500 punten bij elkaar gevlogen. Dit zijn er 4 meer dan in 2023. En dat is hoopgevend.

En een tekst die ik ieder jaar herhaal.
Zijn 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 beteren. 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.

Theo Stockmans

Rotoren of niet? Windsnelheid 70km/u

Charron

Overzicht van de piloten die meer dan 500 punten behaald hebben sedert 2003.

	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
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			
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		
Coudenijs 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
Cuyvers Sam																	x	x	x	x		
De Brabanter Christophe																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					
Silke Grymonprez																						x
Hendrickx Jan			x	x	x		x		x		x											
Holsbeeckx Dries												x										
Hostens Glenn																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	
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
Mauroo Yven	x	x		x	x	x	x															
Michaux Ruben								x	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
Ruymen Marc	x	x	x																			
Ruymen Yves	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	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
Tobback Brett													x	x	x	x						
Trappeniers Roel												x										
Valvekens Edouard	x	x		x	x	x																
Vandebeeck Jelle	x	x	x	x	x		x	x														
Vandebeeck Luc		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x							
Vandebeek Jean-Luc								x														
Vandenputte Senne									x	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
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
Wouters Jérémy								x	x	x												
Zucka Andre																			x	x	x	x

Voor het klassement 2021, tellen de vluchten gevlogen tussen 01/01 en 19/04, niet mee. Ik heb nochtans de piloten die in deze periode vluchten hebben ingediend, meegenomen in deze lijst.

Theo Stockmans

Medewerkers aan Cumulus in 2024

Teksten:
Jan Bruyninckx Jd
Mattijs Cuppens
Lasse De Craemer
Nio Devocht
Jens Gemis
Silke Grymonprez
Glenn Hostens
Dennis Lorson
Remo Nuyts
Andre Ruymen
Cristian Sbârciog
Theo Stockmans
Noah Texier
Jules Vandermeulen
Andrik Vivignis

Foto's
Mattijs Cuppens
Jens Gemis
Silke Grymonprez
Glenn Hostens
Dennis Lorson
Tom Segers
Theo Stockmans
Andrik Vivignis
Yannick Wettinck

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
Jan Bruyninckx JD
Mattijs Cuppens
Dennis Lorson
André Ruymen
Cristian Sbarciog
Theo Stockmans
Noah Texier

Foto's
Jan Bruyninckx JD
Mattijs Cuppens
Dennis Lorson
Koen Pierlet
Cristian Sbarciog
Theo Stockmans

Internet homepage
http://www.dewouw.net/

E-mail
cumulus@dewouw.net

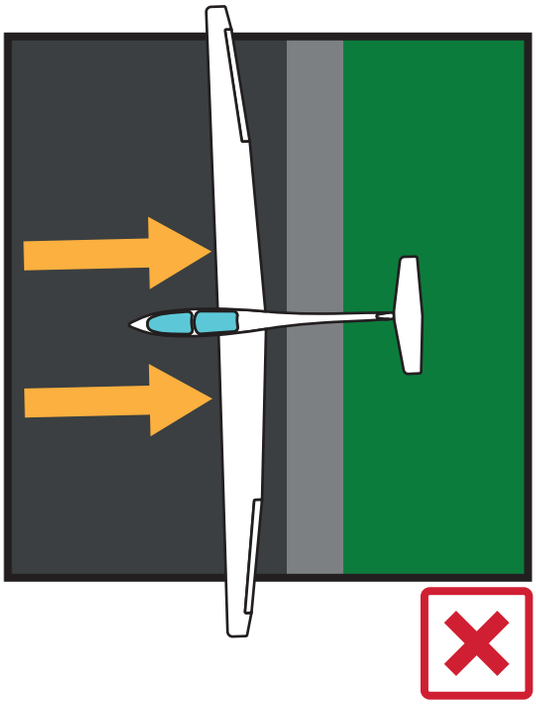
Redactie
Mattijs Cuppens
Fonteinstraat 22
3000 Leuven
tel.: 0486/76.76.34
email: cumulus@dewouw.net

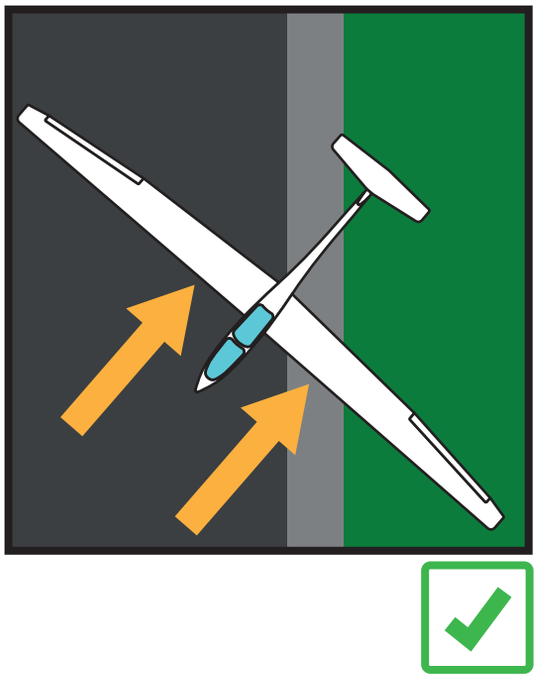
Verantwoordelijke uitgever
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden
tel.: 0476/89.90.68
email: theo@dewouw.net

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

VEILIGHEID

OPGEPAST AAN DE GOTEN!





Bij het verplaatsen van een zweeftoestel van de verharde baan naar het gras of omgekeerd, is het belangrijk om **steeds onder een hoek van 45°** door de goot te rijden, om schade aan de onderkant van de neus of aan het richtingsroer te vermijden.

Wanneer je haaks door de goot rijdt, raakt de romp of het richtingsroer de opstaande rand, met schade aan het toestel tot gevolg. Elke schade moet nagekeken worden door een verantwoordelijke van de club, en kan leiden tot vliegverbod van het toestel tot de schade hersteld is.

GEBRUIK VAN CAMERA'S

Het gebruik van een videocamera of fototoestel tijdens de vlucht is enkel toegelaten wanneer dit de veiligheid niet in gevaar brengt, voor piloten die **in het bezit zijn van een SPL vergunning**.

Piloten in opleiding kunnen aan hun instructeur vragen om de besturing over te nemen terwijl ze filmen. Tijdens **solovluchten onder toezicht** is het gebruik van camera's NIET toegelaten.

Opgelet met het monteren van een GoPro met een **zuignap** op de plexiglas cockpit: er zijn in andere clubs al cockpits gebarsten door de krachten bij de lierstart of landing. Bij zo een beschadiging zijn de kosten voor een nieuwe cockpit voor degene die de camera bevestigd heeft!