



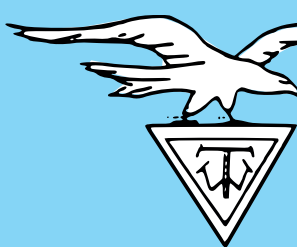
Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen

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

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Driemaandelijks uitgave
Jaargang 31 nummer 1
Van januari tot maart 2025



Cumulus

Koninklijke Vliegclub De Wouw - Sectie zweefvliegen



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 31 nummer 1
Van januari tot maart 2025
Nummer 116

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

Kerstfeestje



Op 3 januari ging het jaarlijkse "kerstfeestje" door in ons clublokaal.

CAMO Audit



Walter in ons clublokaal tijdens de CAMO Audit van de Liga.

Algemene vergadering



Mattijs tijdens de algemene vergadering van de zweefvliegsectie op 1 februari.

In dit nummer

In dit nummer	1
Woordje van de redactie	2
Activiteitenkalender	2
Vliegveld	3
Milieu	4
Fauna	4
Leerling piloot bij de luchtmacht	5
Solo aan de lier	8
500km vanuit Goetsenhoven	9
Diamanten leden	10
Sportcommissie KBAC*	10
Prestaties	10
Brevetten	11
LVZC Season Kick-Off	12
Algemene vergadering zweefvliegsectie	13
Artikels voor Cumulus	17
Colofon	17

Foto cover

Door de sneeuw konden we niet vliegen, dus werd er een sneeuwman gebouwd...

Woordje van de redactie

Ons Kerstvliegkamp is letterlijk en figuurlijk de mist ingegaan. Dus het kan volgend jaar alleen maar beter. Maar ik hoop dat het tweede WE van maart de voorbode was van een veelbelovend en thermiekrijk vliegseizoen. Twee dagen met een wolkenbasis boven de 1000 meter. Mooi, maar daarboven voelde het wel wat koud aan de voeten. Maar de cumuli deden dat fris gevoel gedeeltelijk vergeten.

Normaal gezien had in deze editie een vervolg artikel moeten komen over het verdwijnen van de gras piste en het aanleggen van de twee verharde landingsbanen op ons vliegveld in 1969. Dit werd vervangen door een artikel van Sylvain Winnen. Hij maakte begin van de jaren 1950 deel uit van de 131 promotie leerling militaire piloten. In deze Cumulus kunnen jullie zijn prachtig verhaal lezen. Hij is zelfs solo gegaan op SV4 bis. Ook deze unieke tekst behoort tot de geschiedenis van ons vliegveld.

In iedere Cumulus is er een item "prestaties". Dit is niet alleen bedoeld om die leden eventjes in de bloemen te zetten, maar tevens om onze statistieken te kunnen bijhouden. Moesten sommige rechthebbende leden er niet in voorkomen, laat het mij dan zo snel mogelijk weten. Hetzelfde geldt voor de overzichten van de sportbrevetten.

Voor de rest wens ik jullie prachtige vluchten, maar hou het veilig. Verzorg je look out.

Theo Stockmans

Activiteitenkalender

- 📅 **15/04:**
Vliegday (verjaardag Koning)
- 📅 **21/04:**
Paasbrunch (geen vliegday)
- 📅 **26/04:**
AV club
- 📅 **01/05:**
Vliegday
- 📅 **07/05:**
Beauvechain Air Base Day
- 📅 **30/05:**
Vliegday
- 📅 **07/06 – 09/06:**
Driedaagse
- 📅 **07/06:**
BBQ
- 📅 **07/07 – 11/07:**
1ste week Vliegkamp
- 📅 **14/07 – 18/07:**
2de week Vliegkamp
- 📅 **15/08:**
Vliegday



De jeugd houdt grote kuis in het clublokaal (5 maart)

Artikels voor volgende Cumulus: 1 juni 2025

Vliegveld

Op donderdag 16 januari zijn zowel ULM Goetsenhoven als onze club ontvangen geweest door de burgemeester Jonathan Holslag. Voor onze club waren Bart Martens en mezelf aanwezig. Het werd een verkennend gesprek. Wij konden vrijuit spreken. Voor de burgemeester zijn de Tiense Watervelden een complex dossier. Vooral het financiële aspect baart hem zorgen. Hij wenst ook dat de vliegactiviteiten op ons vliegveld behouden blijven. Maar wij vroegen hem wel dat het voor beide vliegclubs financieel haalbaar moet zijn.

In Vlaanderen zijn er nog vier vliegvelden waar de stad of gemeente eigenaar van is: Grimbergen, Keiheuvel, Kiewit en Zwartberg. Hij vroeg ons een overzicht te maken van deze vier locaties en hem dit te bezorgen. Wat ondertussen gebeurd is. Dit betekent niet dat de stad Tienen een van deze concessies klakkeloos gaat overnemen

voor ons vliegveld.

De bedoeling van het schepencollege is om in iedere deelgemeente van Tienen een buurtenquête te organiseren. De resultaten voor Goetsenhoven en Meer werden besproken op dinsdag 11 maart in het CC De Koepel. Iedereen was welkom. Deze bijeenkomst werd geleid door de burgemeester en de zaal zat vol. Ik was één van de toehoorders.

Uiteraard kwamen de Tiense Watervelden aan bod.

Samengevat:

- › beide vliegclubs blijven
- › er komt een vijver tussen RWY 24 en RWY 35 met zuiver water van het suikerfabriek
- › hij benadrukte dat dit geen bezinkingsvijver wordt
- › het "strand" komt er niet
- › over de zeil- of roeivijver (tussen RWY 17 en RWY 24) werd niet meer gesproken

- › de Watergroep zal een waterontharder bouwen ter hoogte van het oude wachtlokaal
- › hij hoopt dat er investeerders gevonden worden voor de oude controletoren
- › over de organisatie van evenementen werd niet gesproken
- › evenmin over de verloederde gebouwen van de vroegere kazerne

Op één persoon na, had niemand bezwaren tegen deze voorstellen. Ik wil toch nog benadrukken dat, alvorens sommige werken te starten, de wet op de omgevingsvergunning moet gerespecteerd worden. D.w.z. er moeten "gele papieren" uitgehangen worden tegen dewelke kan klacht ingediend worden, enz. Of m.a.w. het zal dus niet "morgen" zijn dat die werken gaan starten.

Wordt vervolgd.

Theo Stockmans



Links: Controle van het grondwater

Rechts: Ons clublokaal verdwijnt bijna volledig in de mist...

Onder: Egaliseren van de molshopen met stalen karrenwielen

Milieu

Zoals in de vorige Cumulus vermeld, heeft ons vorig overlegplatform plaats gehad op 24 maart 2025. Een kort verslag ervan kunnen jullie vinden in de Cumulus van juni.

In onze militaire loods staat een blauwe afvalcontainer die maandelijks door de firma RENEWI wordt geleidigd. Wij steken ons afval in grijze of zwarte ondoorzichtbare plastic zakken. OVAM* verplicht ons nu om het afval in doorzichtbare afvalzakken te deponeren. Zo kunnen de ophalers kijken of er o.a. afval in zit dat er niet thuis hoort maar wel in het containerpark. In

principe gaat men dat ongewenst afval wel meenemen, maar wij zullen er moeten voor betalen.

De club heeft doorzichtbare afvalzakken aangekocht en zij bevinden zich, voorlopig, in de keuken.

* OVAM: Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij. Zij streeft samen met iedereen een duurzaam afval- en materialen beheer en een propere bodem in Vlaanderen.

Wordt vervolgd,

Theo Stockmans



Danny monteert de schroef op de sleper

Fauna

Op december ploegde landbouwer Van Kelecom uit Hoegaarden het laatste stuk op ons vliegveld om in het voorjaar aardappelen te kunnen planten. Dat deed hij met een negenschaar en een vijfschaar. Een negenschaar is in onze contreien zeer zeldzaam (zie foto).

DE ZILVERMEEUW

Maar tijdens het ploegen krioelde het van zilvermeeuwen. Deze vogels waren op zoek naar hun voedsel, hoofdzakelijk wormen. Zij doen dat in groepvorm.

Deze vogels kunnen een spanwijdte hebben van 1,50 m.

Zij maken hun nest op de grond en leggen 2 à 3 eieren. De broedtijd varieert tussen de 25 – 33 dagen. Na 35 à 49 dagen kunnen ze vliegen.

Drie meeuwtes op elkaar is ook het kenteken van het zweefvliegen.

DE OOIEVAAR

Op het zelfde geploegde veld kon je ook enkele ooievaars waarnemen. Want ook hun voedsel bestaat ook uit wormen, muizen, mollen, kikkers, enz.

Deze vogels zijn te herkennen aan hun rode poten en snavel en hun zwarte slagpennen.

Zij leggen 3 à 5 eieren in een in de hoogte gebouwd nest. Na 33 – 34 dagen zijn er jongen. Na 55 à 60 dagen verlaten die het ouderlijke nest. Maar de ouders blijven ze nog 7 à 20 dagen voeden.

Ooievaars zijn ook goede thermiek vogels. Regelmatig hebben wij clubleden zien tezamen met die vogels in een thermiekbel zweven.

Theo Stockmans



Rechts: Het krioelde van de meeuwen tijdens het ploegen



En ook de ooievaars waren present

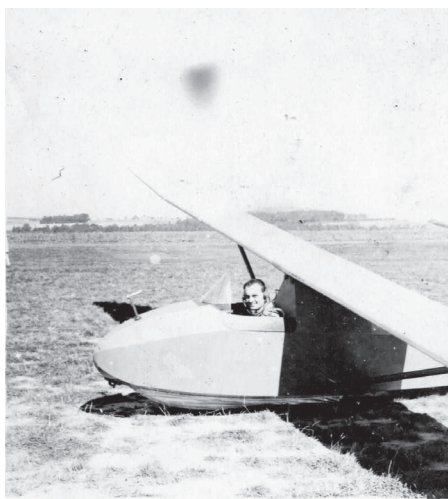
Leerling piloot bij de luchtmacht

Al vroeg ben ik contact gekomen met het vliegveld Goetsenhoven. In 1940 (toen 8 jaar) ben ik met mijn vader en veel andere burgers op het vliegveld geweest. Er werd afgebroken en geplunderd maar een paar Duitse wachten lieten begaan.

Voor het huidige clublokaal stond een Duits tweemotorig vliegtuig met open luiken, enorm groot voor mij toen.

In 1940 was er niet zoveel beschadigd, maar op 15 augustus 1944 was alles plat gebombardeerd.

Na weder opbouw is de luchtmacht er beginnen te vliegen als opleiding met SV 4 bis. Ik ging regelmatig kijken naar de vliegactiviteiten en kwam daardoor in contact met Jozef Neyns het toen enig lid van De Wouw. Hij was eigenaar van een Auster vliegtuig en ik mocht regelmatig meevliegen. Door hem kon ik aan een vliegkamp meedoen en behaalde een zweefvliegbrevet met drie solo's op Grunau Baby in augustus 1953 in Temploux (er werd gesleept met een Fieseler Storch, hoofdinstructor was Charron).



Sylvain in de Grunau Baby

Na de middelbare school werd ik opgeroepen voor drie dagen testen Reserve officier en toegewezen aan de infanterie van de landmacht.

Ondertussen had ik ook een aanvraag gedaan voor kandidaat leerling piloot bij de luchtmacht.

Na aanmelden in Caserne Geruzet begon de eerste dag met voorlezen van militaire reglementen, dan

volgde de medische testen.

Eerst de ogentest. Beide ogen werden afzonderlijk getest op leestest op verschillende afstanden. Kleurenblindheid, cijfers lezen binnen een kleurenpatroon, dieptezicht, zijwaartszicht, e.a. .

Daarna de gehoortest met beide oren afzonderlijk in een geluidscabine, opkomend en weggaand geluid op verschillende frequenties.



Groepsfoto deel 131 ste promotie.

Tweede dag: Fysieke proeven: radiografie, bloeddruk, hartslag, controle van de lichaamsbeweging en andere intieme delen. Dan volgde de uithoudingstesten en coördinatie testen: de steptest; eerst bloeddruk en hartslag meten, dan gedurende 5 minuten stoel op en af stappen aan dezelfde cadans en terug bloeddruk en hartslag meten met tijd van recuperatie meten. (moet u eens proberen !). Daarna de draaitest: gedurende bepaalde tijd ronddraaien, uit en tijd meten van beheersing.

Dan de coördinatie test: op beweglijke stoel met stick en voetstuur een lichtpunt in kruis houden. Om de dag te sluiten de caisson test om de druk op de oren te testen.

Derde dag: sportproeven .tijdlopen, springen ,ea.

Dan werd het contract getekend: 2 plus 3 jaar.

Daarna kreeg je een uniform aangepast en volgde de groepsfoto van de 20 nieuwe kandidaten officier leerling piloten 131 ste promotie.

Volgende dag in Brussel trein op naar Tienen, andere trein op naar station in Bost en vandaar te voet naar Goetsenhoven. Heel de promotie werd onder gebracht in een slaapzaal, met ieder een bed en een kast.

Het militaire leven kon beginnen. 's Morgens om 6 uur op (klaar), wassen, scheren, bed opmaken, karwei doen: borstelen, dweilen (volgens een beurtrol) Inspectie aan bed door de sergeant van week.

Om 7 uur ontbijt in de eetzaal en om 8 uur begon de opleiding.

De opleiding bestond afwisselend uit militaire activiteiten en theoretische lessen.

Militair: drill, wapens, marcheren, sport, droppings, uitstappen ,ea. Theorie: aerodynamica, motoren, navigatie, Engelse les, instrumenten, morse alfabet. Deze routine heeft zo een klein jaar geduurd.

De vliegopleiding had vertraging door het grote aantal leerlingen. Er waren op dat ogenblik 3 promoties van elk 130 leerlingen.

Daarom werd een gedeelte van promotie 131 overgebracht naar het vliegveld van Nijvel. Dit vliegveld had loodsen en een afgebakende graspiste. Ik werd toegewezen aan 1ste sergeant Alex Everaerts als instructeur.

De eerste vliegles was een half uur full acro met SV 4 (Nr 16) om de luchtvastheid te testen. Daarna kwamen de oefeningen opstijgen, landen en horizontale bewegingen.



Sylvain doet preflight check

Na 12 à 13 vluchten vond de instructeur dat het tijd was om solo te gaan. Het reglement bepaalde dat ik nog een final test moest doen met een andere instructeur. Met een paar andere leerlingen werden we overgevlogen naar Goetsenhoven. Ik moest daar de test doen met een Franstalige instructeur. De vlucht verliep normaal en toch werd ze afgekeurd. Ik was volgens hem te dicht bij het huis geland (Hannuitsesteenweg). "Maar", zei mijn instructeur, hij zal dat nog zo dikwijls moeten doen. Het bleef neen. Een dag of zo daarna, moest ik van de instructeur solo gaan.

Ik heb nog ongeveer een maand in Nijvel blijven vliegen.

Incident te Nijvel.

Na een landing moest men back track doen op dezelfde piste. Op

een keer kwam ik bij het terugdraaien met een vleugel voor een afbakening te staan. Ik kon daar juist over. Maar het was van ver gezien. Terug in de flight werd de vleugel direct geïnspecteerd er was geen schade. Ik kreeg te horen dat ik had moeten blijven staan.

We zijn terug naar Goetsenhoven gekomen waar de opleiding verder ging.

gerust om blind te vliegen (IFR). De instructeur gaf aanwijzingen en ik moest op instrumenten vliegen wat vrij goed lukte.

Ander incident. Er was ook een oefening, landen tegen stall speed met motor, om traag te vliegen en kort stil te staan. Bij het neerzetten moest de benzinekraan dicht om brand te vermijden, maar in ons geval moest de kraan direct terug openen anders viel motor stil want er was geen batterij voorzien in het toestel.



Sylvain voor de SV4

Incident te Goetsenhoven.

Er was ook linkstraining voorzien. Het toestel was een onhandig ding en dat lukte mij niet goed. Dat werd aan mijn instructeur gemeld. Er werd een SV 4 (Nr 4) uit-

Bij de derde landing vergat ik de benzinekraan terug open te draaien waardoor de motor stil viel in het midden van de piste. "En nu" zei mijn instructeur. "blijven zitten" en hij te voet naar de flight.



Sylvain met collega

Een 10 minuten later kwamen 15 leerlingen aangelopen om mij naar de flight te duwen, met veel lol.

Ik ben blijven vliegen tot in 1956. Toen begon ik te twijfelen aan de carrière van militair piloot. Ik wou er mee stoppen en schreef een ontslagbrief aan de korpsoverste. Na gesprek werd mijn ontslag aanvaard. Maar ik had een contract getekend en moest twee jaar herbeginnen.

Ik werd naar St Niklaas gestuurd en vandaar naar Evere bij de 'Meteo. Na een paar maand verscheen een Koninklijk Besluit waarin bepaald werd dat de tijd van de leerlingen piloten in het leger afgetrokken werd van de militaire dienst. Ik kon direct naar huis met een nieuw treinkaartje naar Tienen. Maar wat nu? Dan maar terug gaan studeren na meer dan 3 jaar en een nieuwe loopbaan begonnen.

Ik heb nooit spijt gehad van mijn beslissing en ben altijd bezig gebleven in de luchtvaart. Ook ben ik nog altijd lid van de twee vliegclubs in Goetsenhoven en heb zelfs nog een autogiro gebouwd.

Sylvain Winnen

NB: In september 2024 ben ik in Keiheuvel drie kwartier circuits gaan vliegen met een SV 4 (Nr 41), samen met de eigenaar. Een toestel waarmee ik 70 jaar geleden nog heb gevlogen en het ging nog prima.

Nog een foto uit het archief van Sylvain: Uiterst rechts, staand, Fagnoul, teamlid Rode Duivels op Fouga Magister

Datum17-5-55.....

Ondergetekende.....WINNEN..... verklaart kennis genomen te hebben van de instructies over het besturen en de technische bijzonderheden van het vliegtuig.....SV 4 B.....

Ik bevestig dit alles volkomen verstaan te hebben en te kennen namelijk:

a) de werking - van het brandstofbevoorradingssysteem,
- van het smeringssysteem van de motor,
- van de ~~verschillende~~ hydraulische systemen,
- van de zuurstofbevoorrading.

b) de te volgen procedure:
- ~~wanneer het hydraulisch systeem defect is~~
- in geval van brandgevaar of brand,
- wanneer het vliegtuig moet verlaten worden tijdens de vlucht.

c) de voorgeschreven regels:
- om de motor gedurende de vlucht te herstarten.

Ik verklaar daarbij de voorschriften te kennen betreffende het luchtverkeer en ik weet dat het mij verboden is, vluchten uit te voeren op lage hoogte, buiten de zones aan deze oefeningen voorbehouden en zonder hiertoe gemachtigd te zijn, behalve in geval van nood. In dergelijk geval verplicht ik mij ertoe onmiddellijk na de landing de overtreding te signaleren.

Handtekening van de piloot.
.....WINNEN.....

Ondergetekende.....DE KETELAERE..... commandantvan de Flight.....
van.....E.V.S...... bevestig dat de l.pil. WINNEN.....
een volmaakte kennis bezit van de "cockpit-drill", van.....SV 4 B.....
en dat hem toelating verleend wordt dit vliegtuig in vlucht te besturen.

Handtekening NAAM en Graad Datum
.....l.pil. DE KETELAERE 9LT VL..... 17-5-55

Ik bevestig dat de l.pil. WINNEN..... met vrucht geslaagd is in het schriftelijk examen betreffende het vliegtuig.....SV 4 B.....

Handtekening NAAM en Graad Datum
.....l.pil. DE KETELAERE 9LT VL..... 17-5-55

Ik bevestig dat de l.pil. WINNEN..... op de hoogte is van de regels en procedures van de radiotelecommunicaties en de werking kent van het radiotoestel aan boord van het vliegtuig.

Handtekening NAAM en Graad Datum
.....l.pil. DE KETELAERE 9LT VL..... 17-5-55



Solo aan de lier

De lucht in gaan begint bij onze club bijna altijd met de sleper, en met reden: de korte pistes van EBTN brengen ons zelfs bij goede omstandigheden ruim onder 400 meter aan de lier, en thermiek aanpikken wordt dan een kwestie van veel geluk. Maar een lierstart is vooral goedkoop, en dus ideaal in de winter, wanneer de vluchten weinig meer zijn dan een circuitje om ons bezig te houden tijdens de donkere dagen.

In oktober '23 wordt een nieuw lierseizoen aangesneden, en enkele nieuwelingen, waaronder mezelf, willen dit na alle wilde verhalen ook eens zelf uitproberen. Na een moeizame ochtend (het was voor iedereen weer even geleden) staat eindelijk alles in piste. "De eerste vijf keer weet ge niet wat er gebeurt", spreekt Luc ons geruststellend toe. En inderdaad: hoewel onze lier een braaf beestje is, voelt het de eerste keer alsof de vloer onder je voeten wegvalt, gevolgd door een rakettraject omhoog. Spannend! Ik doe nog niet veel zelf, behalve de snelheden doorgeven — waarbij het volume mijn adrenaline verradt.

Helaas blijkt de winter een natte te zijn, zelfs naar Belgische normen. Vol goede moed trotseren we de week daarop de Tienese klei, die zich op dat moment compleet volgezogen heeft. De lier rijdt er zich in vast. De auto die de lier moet

redden rijdt zich vast. De auto die de auto moet redden... tja. Gelukkig is er nog Theo zijn tractor, maar voor dat seizoen maken we er een kruis over. Spijtig! Die vier starts smaakten naar meer.

Er komt een onverwacht tweede hoofdstuk met Hemelvaart '24, wanneer de sleper na al zijn banden ook nog een cilinder of twee kapot vliegt. We willen het zomerweer niet missen, dus de lier wordt weer van stal gehaald. We houden er een paar mooie lierdagen aan over! Na 17 starts doe ik alles zelf, weliswaar met een reddingsboei achter me. De graanvelden rond het vliegveld worden geoogst, en voor de eerste keer pik ik vanop de lier thermiek aan. "Helaas" is de sleper de week daarop weer terug, en is het uitkijken naar de herfst voor de vervolgcursus.

In november '24 beginnen we opnieuw. Omdat niet nog een lierwinter in het water mag vallen, wordt er vooraf goed nagedacht over de plaatsing van de lier, en daardoor halen we het maximale uit de zeldzame regenvrije dagen. Mijn eerdere lierervaring komt vlot terug, maar het blijft toch veel finesse en aandacht vereisen: de snelheid niet te vaak, maar ook niet te weinig doorgeven, niet te steil starten, maar ook niet te traag de hoek vergroten. En vooral: altijd voorbereid zijn en snel kunnen reageren.

Mijn geel boekje is ondertussen bijna compleet. Er ontbreekt enkel nog een kruisje bij mijn kabelbreukcoëfening, maar Sébastien test een kabelbreuk en Theo een uitvalende liermotor, waarop ik telkens snel reageer.

Dus volgt het goede nieuws: van Theo mag ik solo! Totnogtoe dacht ik dat dit een formaliteit zou zijn, want ik was al solo in de sleep. Toch werd het een spannend moment, want de foutenmarge is nu extra klein.

Kap dicht. Ingehaakt. De lamp brandt. Kabel strak...en...weg! Terwijl ik de hoek geleidelijk vergroot loopt de snelheid heel snel op naar 130 km/u, dus dat is even schrikken. Maar eenmaal op de maximale hoek aangekomen, valt die gelukkig terug naar 100, en de verdere start verloopt normaal. Ik krijg een tweede sticker in mijn boekje.

Ondertussen komt de lente er (eindelijk!) aan, en gaat de lier weer in zomerslaap. Mijn sticker zal een tijd niet meer relevant zijn. Toch ben ik heel blij met mijn solo, en de weg ernaartoe, want de lier is altijd een beetje avontuur.

Bedankt aan alle instructeurs, liermannen en -vrouwen die de Tienese watervelden trotseerden voor hun leerlingen!

Dennis Lorson



Dennis na zijn eerste solo op de lier



Obi voor zijn eerste solo (achter de sleper)

500km vanuit Goetsenhoven

	datum	Afstand (Km)	piloot	Toestel	imma	Krpt
1.	25/07/98	507,5 OP	Marc Ruymen	Mini Nimbus	OO-ZMS	2*
2.	02/06/07	501,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
3.	22/05/09	519,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
4.	22/06/10	545,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
5.	24/05/10	519,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
6.	12/06/11	538,6 OP	Bart Huygen	ASW 19	OO-YDV	2**
7.	13/05/12	503,4 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
8.	13/05/12	503,2 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
9.	13/05/12	542,1 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
10.	05/05/13	501,1 OP	Johan Vanhoyland	Discus CS	D-9870	3
11.	05/05/13	500,5 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	3
12.	06/06/13	517,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
13.	03/05/14	690,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
14.	04/05/14	666,9 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3***
15.	31/05/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
16.	31/05/14	502,0 OP	Andre Ruymen	Ventus 2CxT	D-KMJR	3
17.	21/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
18.	22/06/14	702,5 OP	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	5
19.	22/06/14	543,4 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5
20.	24/05/15	513,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
21.	07/06/15	532,2 OP	Andre Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	3
22.	07/06/15	505,3 VV	Sébastien Mathieu	LS 3/a	D-1945	/
23.	07/06/15	570,9 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OOYTS	5
24.	14/06/15	580,1 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
25.	18/07/15	505,3 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
26.	01/08/15	528,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
27.	23/04/17	522,8 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
28.	05/06/17	503,7 OP	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	5****
29.	18/06/17	512,8 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
30.	08/06/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
31.	08/07/18	561,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
32.	15/07/18	556,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
33.	15/07/18	699,3 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
34.	22/07/18	571,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/
35.	22/07/18	509,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
36.	11/08/18	560,3 OP	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	1
37.	11/08/18	575,8 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
38.	12/05/19	730,0 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
39.	12/07/20	750,8 OP	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	3*****
40.	12/07/20	583,7 VV	Bart Huygen	Discus 2b	OO-YMR	/
41.	12/07/20	544,4 VV	Yves Ruymen	Nimbus 4 DM	D-KRME	/
42.	12/07/20	515,0 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
43.	18/07/20	567,6 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
44.	20/07/20	587,0 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
45.	21/07/20	518,2 VV	Glenn Hostens	ASW 19	D-6925	/
46.	29/05/21	542,4 OP	Sébastien Mathieu	LS6 18m	D-0045	4
47.	29/05/21	514,2 OP	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	3
48.	28/05/22	545,9 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	/
49.	28/05/22	517,7 VV	Ruben Michaux	Duo Discus	D-2410	/
50.	28/05/22	510,1 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	/
51.	06/08/22	601,4 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18m	D-0045	/
52.	06/08/22	503,8 VV	Glenn Hostens	Duo Discus	D-2410	1
53.	19/05/23	575,7 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18 m	D-0045	5
54.	19/05/23	503,8 OP	Glenn Hostens	ASW 19	D-6925	1
55.	10/06/23	504,5 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18 m	D-0045	5
56.	10/06/23	537,7 VV	Theo Stockmans	Ventus 2Cx	OO-YTS	5
57.	09/06/24	587,6 VV	Sébastien Mathieu	LS 6 18 m	D-0045	/
58.	28/07/24	502,9 OP	Sébastien Mathieu	LS 6 18 m	D-0045	3
59.	28/07/24	520,9VV	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	/

OP: opgegeven proef VV: vrije vlucht

*: was een FAI driehoek (kortste been mag niet kleiner zijn dan 27% van de totale afstand en het langste niet meer dan 45% van de totale afstand). De keerpunten waren: Rethel (F) en Ulmen (D). Is de enigste FAIΔ die vanuit EBTN werd gevlogen.

** Landde buiten op zijn tweede keer-

punt (Bayreuth/D).

*** Afgebroken op het laatste been

**** Afgebroken op het 5de been

***** FAI 750 Km

Alle proeven met Max drie keerpunten, waren diamanten vluchten.

Al deze proeven werden ingediend op de Charron. Jullie kunnen die dus gemakkelijk terugvinden op de Charron. line, behalve de eerste.

Theo Stockmans

Diamanten leden

naam	Doelvlucht 300 Km	Afstandsvlucht 500 Km	Hoogtewinst 5000m	Afstandsvlucht 750 Km	Afstandsvlucht 1000 Km
Cleynen Bert	x				
Coomans Rudi	x				
Cuppens Mattijs	x				
De Reys Eddy	x				
Hostens Glenn	x	x			
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Mathieu Sébastien	x	x	x	x	
Mauroo Yven	x				
Michaux Ruben	x				
Ruymen Andre	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x		
Vandebeeck Luc	x				
Vandewalle Eric	x				
Vanhoyland Johan	x	x		x	
Vanosmael Piet	x				

Opmerking

De 750 Km en de 1000 Km afstandsvluchten zijn geen diamanten vluchten. Ik heb ze er bij gevoegd om geen afzonderlijke lijst te moeten opmaken.

Theo Stockmans

Sportcommissie KBAC*

11 november 2024

1000 m hoogtewinst

Dennis Lorson
Andrik Vivignis
Silke Grymonprez

5 uren duurvluht

Andrik Vivignis
Christophe De Brabanter
Dennis Lorson

50 Km afstandsvlucht

Mark Vanautgaarden

Zilveren kenteken of "D" brevet**

Mark Vanautgaarden

Het is pas nadat de sportcommissie je proeven gehomologeerd heeft, dat ze goedgekeurd zijn. De namen worden dan in een speciaal boek "eeuwig" bijgehouden.

* KBAC: Koninklijke Belgische Aeroclub. Een nationaal organisme dat de Belgische luchtsporten overkoepelt.

** "D" brevet: 1000m hoogtewinst + 5 uur duurvluht + 50 Km afstandsvlucht. Dit is een internationaal brevet. Zij mogen in om het even welk land gevlogen worden, met om het even welk zweefvliegtuig.

Meer inlichtingen bij een sportcommissaris van de club.

Theo Stockmans

Prestaties

Ging solo op 09 maart 2025

Obi Pittomvils

Gingen solo op de lier

Erwin Huybens
Andrik Vivignis
Andre Zucka

Werd lierman

Erwin Huybens

Theo Stockmans

PS

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

Brevetten

naam	D brevet			E brevet	
	1000 m	5 uren	50 Km	3000 m	300 Km
Billiard Steve	x				
Bruyninckx Jan Jd	x	x			
Cleynen Bert	x	x	x		x
Cleynen Vic	x	x	x		
Coomans Astrid			x		
Coomans Rudi	x	x	x		x
Cuppens Mattijs	x	x	x	x	x
Cuyvers Sam	x	x	x		x
De Brabanter Christophe	x	x			
De Reys Eddy	x	x	x		x
Devalck Stijn	x	x	x		
Ene Paul	x	x			
Gemis Jens		x			
Gobert Christiane	x	x			
Groeseneke Jens	x	x	x		
Grymonprez Silke	x				
Hendrickx Jan	x	x	x		
Hostens Glenn	x	x	x		x
Huygen Bart	x	x	x	x	x
Huybens Erwin	x	x	x		
Lorson Dennis	x	x			
Mathieu Sebastien	x	x	x	x	x
Mauroo Yven	x	x	x		x
Michaux Ruben	x	x	x		x
Moens Herman	x	x	x		
Morozovs Dmitrijs		x			
Pierlet Koen	x	x	x		
Ruymen André	x	x	x		x
Segers Tom	x	x			
Stockmans Theo	x	x	x	x	x
Vanautgaarden Mark	x	x	x		
Vandebecck Luc	x	x	x	x	x
Vandenputte Senne	x	x	x		
Vandewalle Eric	x	x	x	x	x
Vandewalle Sophie	x	x			
Vandewalle Walter	x	x	x		
Vanhoyland Johan	x	x	x	x	x
Vanhoyland Julie	x				
Vanosmael Piet	x	x	x		x
Vivignis Andrik	x	x			
Waumans Jan	x	x	x	x	x
Winnen Sylvain		x			
Zucka Andre	x	x			

Indien er fouten in staan, laat het mij dan weten.

Theo Stocmans

LVZC Season Kick-Off

25 januari 2025



Koen tijdens de jaarlijkse instructeursvergadering van de Liga



Mattijs geeft een opfrissing van het luchtruim



Sébastien en Glenn vielen in de prijzen bij de Charronwedstrijd



Christian ontving zijn SPL badge



Marc met zijn zilveren brevet



De oudste en jongste Charron-deelnemer vliegen beiden in onze club:
Jan (75 jaar) en Andrik (15 jaar)

Algemene vergadering zweefvliegsectie

1 februari 2025

Agenda

- Verwelkoming
- Controle der aanwezigen
- Verkiezing van het zweefbestuur 2025
- Overzicht activiteiten 2024
- Geplande activiteiten 2025
- Rekeningen 2024 en begroting 2025
- Vragenronde
- Uitslag van de verkiezingen
- Herhalingsles luchtruim 2025

2

Verkiezing zweefbestuur

Uittredend en herverkiesbaar:

- Jan Bruyninckx JD
- Erwin Huybens (+HB)
- Koen Pierlet
- Luc Vandebееck
- Julie Vanhoyland

Vorig jaar verkozen:

- Astrid Coomans
- Rudi Coomans (+HB)
- Mattijs Cuppens
- Theo Stockmans (+HB)

Nieuwe kandidaturen

- Geen

3

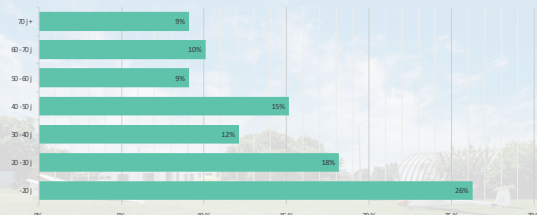
Ledenaantal	2021	Ledenaantal	2022
• Vliegende leden:	70	• Vliegende leden:	83
• Lid motorsectie:	1	• Lid motorsectie:	2
• Steunende leden:	7	• Steunende leden:	7
Ledenaantal	2023	Ledenaantal	2024
• Vliegende leden:	79	• Vliegende leden:	92
• Lid motorsectie:	2	• Lid motorsectie:	2
• Steunende leden:	5	• Steunende leden:	9

Ledenaantal 2025 (1 februari)

- Vliegende leden: 57
- Lid motorsectie: 1
- Steunende leden: 7

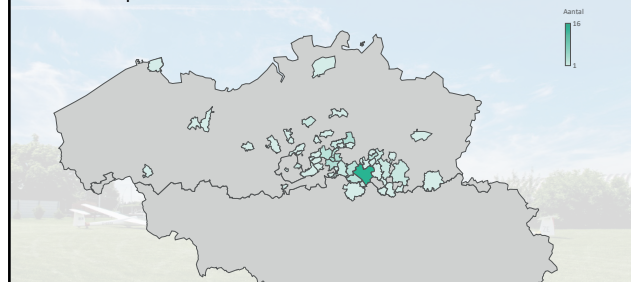
4

Leeftijdverdeling leden zweefsectie 2024



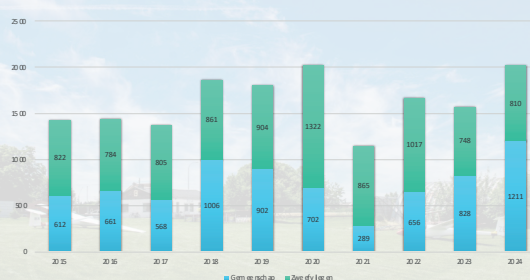
5

Woonplaats leden zweefsectie



6

Winterwerk



9

Aantal starts en vliegreuen in 2024

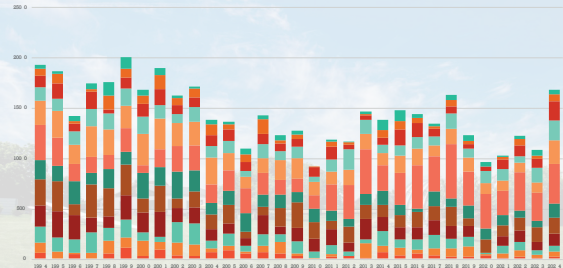
1710 starts in totaal, waarvan:

- 1314 sleepstarts
- 299 lierstarts
- 75 zelfstarts

1007 vliegreuen

** Dit zijn de starts van alle privétoestellen vanuit EBTN, en alle clubtoestellen op EBTN en daarbuiten.*

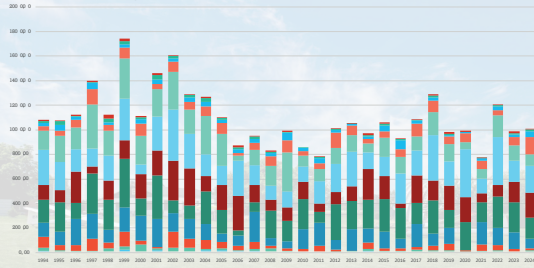
Aantal starts 1994 - 2024



10

11

Aantal vliegreuen 1994-2024



12

Jaaroverzicht voor de Liga

AANTAL STARTS	Binnenland		Buitenland	
	Week	Weekend	Totaal	
Sleep	454	954	1408	1314
Lier	35	249	284	299
Zelfstart	21	54	75	75
TOTAAL	510	1257	1667	1687

Aantal DTO-gebonden starts: 1223

AANTAL VLEIGREUEN	Binnenland		Buitenland	
	Week	Weekend	Totaal	
Vliegvlucht	187,1	785,3	972,4	972,4
Motorvliegtuig	61,2	187,35	248,55	248,55

Aantal DTO-gebonden vliegreuen: 280,03

AANTAL KM OVERLAND	Binnenland		Buitenland	
	Week	Weekend	Totaal	
	0	8932,4	8932,4	8932,4

13

Tweezitters

	D2410	D6901	D6988	D6992
2010	0	108 56:32:00	281 121:11:00	105 56:54:00
2011	0	185 74:31:00	463 171:24:00	87 34:48:00
2012	0	296 86:09:00	351 138:33:00	206 83:46:00
2013	0	439 154:03:00	309 126:35:00	225 76:08:00
2014	0	343 123:52:00	289 120:00:00	171 47:28:00
2015	0	273 101:01:00	511 159:25:00	140 43:22:00
2016	0	299 101:46:00	436 151:30:00	197 72:34:00
2017	0	275 117:08:00	432 170:30:00	196 67:30:00
2018	33 06:44:00	480 157:51:00	339 164:01:00	277 86:12:00
2019	288 159:51:00	309 106:48:00	283 123:32:00	0
2020	158 137:04:00	276 125:23:00	291 143:40:00	0
2021	74 69:12:00	287 106:17:00	348 116:00:00	D5844
2022	114 154:28:00	367 176:51:00	312 131:42:00	151 53:24:00
2023	92 114:48:00	349 158:18:00	268 102:02:00	134 53:37:00
2024	59 90:38	347 111:24:00	504 141:22:00	D6468 367 126:11:00

14

Eenzitters

	D2363	D6925	D6946	D6953	D6955
2010	47 44:15:00	20 46:07:00	81 58:19:00	0	27 44:35:00
2011	55 57:25:00	42 47:13:00	97 64:12:00	0	32 40:57:00
2012	73 70:14:00	22 53:10:00	50 32:38:00	0	28 31:48:00
2013	55 43:55:00	22 59:31:00	122 58:34:00	0	25 33:03:00
2014	35 20:32:00	11 38:27:00	208 95:22:00	0	47 35:57:00
2015	89 49:37:00	9 24:29:00	110 61:25:00	39 36:59:00	25 38:03:00
2016	93 54:46:00	22 35:39:00	54 43:24:00	97 43:45:00	28 26:32:00
2017	91 66:47:00	21 31:08:00	38 34:49:00	46 46:21:00	38 18:37:00
2018	36 46:21:00	35 55:12:00	51 53:21:00	69 67:22:00	49 77:50:00
2019	36 39:18:00	21 51:16:00	42 35:08:00	42 17:25:00	21 31:56:00
2020	39 44:13:00	21 63:58:00	26 29:19:00	33 40:41:00	11 21:09:00
2021	80 58:20:00	19 49:44:00	57 33:19:00	50 47:20:00	16 17:10:00
2022	47 76:34:00	9 36:02:00	31 51:55:00	31 57:39:00	29 42:02:00
2023	35 49:36:00	11 52:07:00	50 36:21:00	18 32:11:00	24 36:17:00
2024	92 70:05:00	14 29:57:00	82 59:02:00	45 53:50:00	42 44:07:00

15

Solo's

- Remo Nuyts
- Nio De Vocht
- Lasse De Craemer
- Noah Texier

Lierman

- Erwin Huybens

Solo lier

- Dennis Lorson
- Silke Grymonprez
- Andrik Vivignis
- Cristian Sbarciog
- Arthur Koninckx
- Erwin Huybens

Zweefvliegvergunning

- Arthur Koninckx
- Cristian Sb̃arciog

16

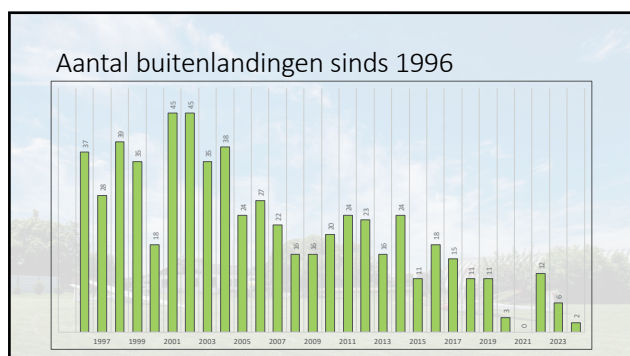
5 uur duurvlicht

- Steve Billiard
- Dennis Lorson
- Cristian Sb̃arciog
- Christophe De Brabanter

1000m hoogtewinst

- Silke Grymonprez
- Andrik Vivignis
- Dennis Lorson

17



21

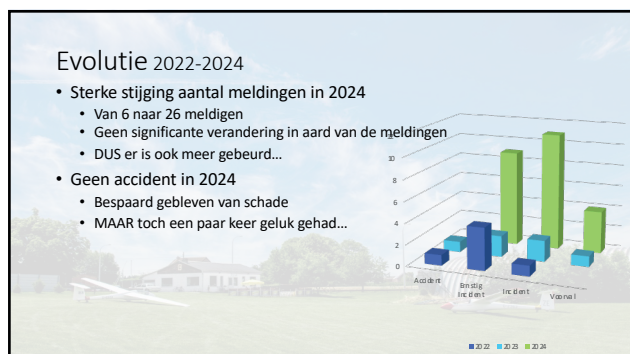
Melding voorvallen en incidenten

- Via het intranet (kan anoniem)
- Via email: roodboek@dewouw.net
- Of rechtstreeks via AIR systeem Liga (www.lvzc.be)

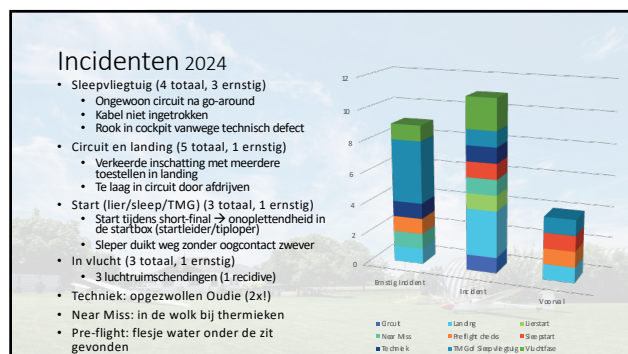
Rapportering is verplicht vanuit EASA. Voorvallen in incidenten worden verzameld door de Liga en aan de hand van deze gegevens wordt jaarlijks de veiligheidscampagne opgesteld.

Veiligheidscoördinator in onze club: Michael Klofac

23



24



25

Conclusies

- Geen geweldig jaar voor de sleper
- Start(box)- en landingsfases blijven het meest kritisch
- Aantal terugkomende factoren bij (jonge) onervaren piloten
 - Verkeerde inschattingen, onvoldoende bewust van risico's
 - Gebrekkige situational awareness
- Ondernomen acties
 - Algemene communicatie veiligheid: posters, aanbevelingen
 - Op correcte en constructieve manier aangepakt met de betrokkene(n)
 - Sterke aanmoediging vanuit club om melding te maken als leermoment
 - In extreme gevallen gepaste straf
- Meldingen zijn niet altijd even duidelijk (geen context, taalfouten)

26

Kostprijs van een sleepstart



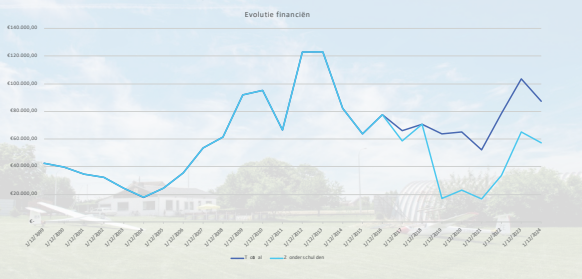
31

Verbruik vluchtenrekening

- Zorg dat je saldo altijd boven 0 blijft.
- Ik zie steeds dezelfde namen die langer dan een week in het rood blijven staan, zijnde:

34

Evolutie rekeningen



40

Boekhouding

- Optimalisatie van de informatie naar de boekhouder
- Eindfactuur ligt dit jaar waarschijnlijk iets lager
 - 2023 -> 7500 EUR
 - 2024 -> we hopen onder de 5000 EUR te eindigen, maar kan iets meer zijn

41

Uitslag verkiezingen zweefbestuur

Kandidaat	Ja	Nee	Onthouding	Verkozen
Jan Bruyninckx JD	35			Ja
Erwin Huybens (+HB)	35			Ja
Koen Pierlet	35			Ja
Luc Vandebecck	32	1	2	Ja
Julie Vanhoyland	35			Ja

35 stemgerechtigden, 35 leden hebben gestemd

52

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

Colofon

Medewerkers

Mattijs Cuppens
Dennis Lorson
Theo Stockmans
Sylvain Winnen

Foto's

Mattijs Cuppens
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

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).

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

