



CUMULUS

KONINKLIJKE Vliegclub de Wouw - Sectie Zweefvliegen

België - Belgique

P.B.

3320 Hoegaarden

BC 6352

Erkenningsnr P3A8067

Driemaandelijkse uitgave
Jaargang 31 nummer 2
Van april tot juni 2025

Verantwoordelijke uitgever:
Theo Stockmans
Nerm 123
3320 Hoegaarden

Kantoor van afgifte:
3320 Hoegaarden

CUMULUS

KONINKLIJKE Vliegclub de Wouw
SECTIE ZWEEFVLIEGEN



Driemaandelijke uitgave
Jaargang 31 nummer 2
April tot juni 2025
Nummer 117

IN DIT NUMMER

04



11



15



01

WOORDJE VAN DE
REDACTIE / KALENDER

02

EERSTE SOLO'S

03

MILIEU & FLORA

04

CHARRONDE OF DE
NOORDZEE

08

JAARLIJKSE ALGEMENE
VERGADERING

09

OVERZICHT BESTUUR

10

CLUBWEDSTRIJDEN

11

RHÖNLERCHE K-4
OO-ZUH

12

PRESTATIES

14

VLEUGELUITREIKING

16

WERKEN

17

PAASBRUNCH &
3-DAAGSE V/D WOUW

WOORDJE VAN DE REDACTIE

Het thermiekseizoen is al een paar maanden ver en er zijn toch al een paar mooie vluchten gevlogen. Zelfs een charronde konden wij noteren, wat toch al een paar jaren geleden is. In 2011 mocht ik dat ook beleven. Zweven tussen Brussel en de Noordzee. Een gebied waar wij zelden komen. Over de haven van Antwerpen vliegen met een vliegtuig zonder motor, een unieke belevenis. Wie gaat de volgende zijn?

Op Paasmaandag mogen wij niet vliegen wegens de paardenprocessie in Hakendover. Maar niet nagelaten. Astrid en Julie waren op het idee gekomen om een paasbrunch te organiseren. En de kleintjes, die konden chocolade paaseitjes rapen. Het werd een succes. Een formule vatbaar voor herhaling. Het sociale leven in een sportclub is ook een belangrijke pijler. Misschien zijn er nog andere ideeën, laat maar weten,

Bij het ontvangen van deze Cumulus staat ons jaarlijks zweefvliegkamp letterlijk en figuurlijk voor de deur. Zoals Koen reeds geschreven of gevraagd heeft, kunnen de “anciens” steeds een handje komen toesteken om alles vlot te laten verlopen. Vooral op de piste. De vluchten moeten genoteerd worden, bij het vertrek, de landing, de zweefvliegtuigen moeten uit piste gehaald worden. En niet alle kampdeelnemers zullen in 't bezit zijn van een rijbewijs. En ik zou zo verder kunnen gaan.

Onze Driedaagse kende een spannende eindstrijd: Sébastien won met amper 0,9 punten voorsprong op André.

Het weer: zaterdag: regen; zondag: veel wind; maandag: boven ons vliegveld begon het goed, maar al snel verdween de thermiek. Zij die op dat ogenblik de Maas over waren, konden meedoen voor het podium, de anderen spijtig genoeg niet. Dat is juist het spannende aan zweefvliegen. Iedere dag is de meteo anders.

Verder wil ik jullie nog meegeven dat de eerste Driedaagse dateert van 1965. In een van de vorige Cumulussen heb ik die wedstrijd beschreven. Volgend jaar valt Pinksteren op 24 mei. Dus buiten de examenperiode.

Vanaf deze Cumulus, zal Mark Vanautgaerden de lay-out verzorgen i.p.v. Mattijs. Wij wensen Mark veel geluk en toewijding in deze nieuwe uitdaging. Anderzijds wil ik Mattijs bedanken voor de jarenlange inzet voor ons clubblad. Er zijn tientallen edities door zijn handen gegaan!

THEO STOCKMANS

KALENDER

28 juni - 6 juli: Belgisch kampioenschap zweefvliegen te Kiewit *

7-11 juli: Vliegekamp week 1

14-18 juli: Vliegekamp week 2

18 juli: Barbecue

15 aug: Vliegday

6-7 sept: Pilot for a Day

** (deelname Glenn en Cristian met de Duo Discus; vaste helpers: vader van Cristian en Andrik)*

COLOFON

MEDEWERKERS:

Obi Pittomvils
Andreas Bosmans
Glenn Hostens
Theo Stockmans
Stan Vanuytrecht

FOTO'S:

Mattijs Cuppens
Andrik Vivignis
Stan Vanuytrecht
Glenn Hostens
Theo Stockmans

LAY-OUT:

Mark Vanautgaerden
An Makowski

UITGEVER:

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

WEBSITE & EMAIL:

www.dewouw.net
cumulus@dewouw.net

MIJN EERSTE SOLO

OBI PITTOMVILS

Zondag 9 maart 2025 was een dag die ik nooit zal vergeten: de dag waarop ik mijn allereerste solovlucht maakte. Het moment waarop je zonder instructeur opstijgt—alleen in het vliegtuig, alleen in de lucht—is iets waar je als leerling lang naartoe leeft. Voor mij gebeurde het in een ASK-13, een echte klassieker onder de zwevers.

Mijn reis begon een paar maanden eerder, toen ik de eerste stappen zette om te leren zweefvliegen. Vanaf de eerste start voelde ik al dat dit iets bijzonders was: het geluid van de wind, het uitzicht in de lucht, de g-krachten, maar ook de groepssfeer en de samenwerking met de instructeurs en clubleden. Natuurlijk waren er soms ook momenten van frustratie—het weer dat niet mee zat, circuits die beter konden—maar stap voor stap groeide mijn vertrouwen. De ASK-13 werd al snel mijn vertrouwde leermaatje, elke vlucht bracht me dichterbij dat ene doel: solo vliegen.

Op 9 maart, na zo'n 20 lesvluchten op de sleep en 3 checks op de dag zelf, kwam eindelijk de verlossing: "Je mag solo." Een golf van spanning en opwinding trok door me heen. De start verliep soepel. Zodra ik loskwam van de kabel en in rustige vlucht over het landschap zweefde, kwam het besef: ik zit alleen in een vliegtuig. Geen stem achter me, geen weerstand op de stuurorganen, geen vangnet—alleen het geluid van de wind en mijn eigen handelingen. Het voelde als vrijheid in zijn puurste vorm. De vluchten waren een succes en eenmaal weer aan het clubhuis werd ik natuurlijk opgewacht met een paar flinke emmers water, zoals de traditie voorschrijft. Koud, maar toch met een grote glimlach ondergaan.

Ik ben alle instructeurs en clubgenoten enorm dankbaar voor hun begeleiding, advies en enthousiasme. Zonder jullie passie voor deze sport had ik dit nooit kunnen bereiken. Ook wil ik Theo in het bijzonder bedanken voor de vele leerrijke lesvluchten en ludieke anekdotes in de cockpit. Elke vliegtag word ik wakker met een lach op mijn gezicht, wat een groep.

Een solo is altijd nog maar het begin, nu pas start het echte werk. Ik hoop dan ook zo snel mogelijk mijn SPL te behalen en uiteindelijk mijn ouders eens de lucht in te mogen nemen. Het ultieme doel is een carrière als militair of commercieel piloot. Wat de toekomst ook mag brengen, één ding is zeker—het begon allemaal met die ene vlucht in een ASK-13.



EEN LANG GEKOESTERDE DROOM

ANDREAS BOSMANS

Vanaf mijn zes jaar ben ik al gefascineerd door de luchtvaart. Ik keek altijd naar boven als er een vliegtuig overkwam en wou later ook piloot worden! Ik ben deze droom altijd al blijven vasthouden en dan werd er op kerstavond 2023 een leuk idee op tafel gegooit... Mijn oma vroeg mij of zweefvliegen niks voor mij was en ik zei: "Ja, te zot om het nooit geprobeerd te hebben!"

Na het even te laten bezinken, stelden mijn grootouders voor om eens naar 'De Wouw' te gaan om te horen hoe dat eigenlijk in zijn werk gaat. 28 januari was mijn eerste dag op de club en ik was nog geen halfuur in de bar of ik zat al in een pistewagen op weg naar de 17. Op de startplaats aangekomen kreeg ik uitleg over hoe het vliegen in zijn werk gaat en plots zei Theo: "Heb je geen zin om eens mee te vliegen?". Een tiental minuutjes later zat ik dan op 500 meter hoogte in de KA-13 en ik was meteen verkocht. Ik begon aan de opleiding en dan op 5 april 2025 was het zover, alleen de lucht in! Na een goede vlucht met Bart vroeg hij totaal onverwacht of dat ik geen goesting had om alleen te vertrekken en natuurlijk zei ik JA! De ASK-13 werd in piste gezet en daar vertrok ik dan voor een soepele vlucht. Wat een zalig gevoel om zo alleen in de lucht te zijn!

Ik hoop dat deze prachtige ervaring een voorbode is voor een geweldige carrière in de luchtvaart, maar wie weet wat het leven nog brengt...

Bedankt aan iedereen die mij in dit traject geholpen of gesteund heeft en dat er nog vele lange vluchten mogen volgen!

MILIEU

Op 25 maart hadden wij het eerste overlegplatform van dit jaar. Zoals voordien is het heel sereen verlopen. Er waren geen klachten over lawaaihinder, met dank aan onze piloten. Soms denken wij er wel eens aan om ons te beperken tot één samenkomst per jaar. Maar onze milieuvergunning laat dat niet toe. En ik denk dat de leden van LZT (Leefbare Zuidrand Tienen) er ook niet mee akkoord zouden gaan. Ze hebben er zelf een beetje om gevraagd.

De toekomst van ons vliegveld is ook ter sprake gekomen. Maar daar bleven vele vragen onbeantwoord.

De volgende reünie is gepland voor 13 oktober, met verslag in de Cumulus december-editie.

Op 22 april is de firma Viessmann onze verwarmingsketel komen nakijken. Een jaarlijkse verplichting van de verzekering en de brandweer. Alles was in orde. Met Viessmann hebben wij een contract afgesloten. Daar het een speciale maar duurzame ketel is, wil niemand anders er aan werken. Toen hij jaren geleden geïnstalleerd werd, was ene André Vandeput clublid. Hij was toen de verantwoordelijke van Viessmann België. Door hem, heeft onze club die voor een zacht prijsje kunnen bekomen, plaatsing inbegrepen.



FLORA

Onze twee kersenbomen stonden in de maand april in een prachtige, witte bloei. En dit gedurende een tweetal weken. Daarna vallen de kelkblaadjes af en vormen een wit tapijt op de grond, mooi. In de plaats vormen er zich kleine, groene kersjes, die uitgroeien tot sappige, smakelijke rode kersen. Tijdens de bloei gebeurt ook de bestuiving. Men kan dit beschouwen als een soort bevruchting. Om dit te bewerkstelligen hebben de kersenbomen bijen nodig. Zij helpen het stuifmeel te verspreiden tussen en binnen de bloemen.

Hondsdrif is een kruipende, wintergroene plant die veel voorkomt in Europa. Het is een lipbloemige plant met kleine of blauwpaarse bloemen in de lente. De plant heeft ronde, gekartelde bladeren. Hondsdrif wordt als kruid gebruikt voor medicinale doeleinden, zoals het verminderen van jeuk of het helpen bij luchtwegklachten.

Bij ons in de club vind je de plant langs de draad van de speeltuin. Helaas zijn de bloempjes nu reeds verdwenen. De plant heeft een muntachtige geur die aantrekkelijk is voor bijen en hommels.

En ook onze kastanjeboom heeft weer een tak minder.



THEO STOCKMANS

CHARRONDE OF DE NOORDZEE? OF WAAROM NIET BEIDE?

GLENN HOSTENS

België zou België niet zijn als het weer niet iedere dag zou veranderen. Zo ook op zondag 11 mei 2025. Mattijs (als PIC) en ik gingen met de Duo vliegen maar een plan was er nog niet. De avond voordien dan toch al maar eens een wild plan gedropt om een Charronde te doen. Gezien de weercondities niet al te denderend waren, werd er uiteraard gelachen en verwezen naar hoe mijn eerste Charronde-poging, 3 jaar geleden met de ASW19 geëindigd was. Het idee was om de Charronde deze keer eens in de andere richting te vliegen zodat we niet op het vliegveld van Maillen konden eindigen.

Een Charronde is een volledige toer van 360° rond de CTR van Brussel, en met uitbreiding ook rond de TMA van Brussel omdat deze ook redelijk laag ligt. Deze is heel omvangrijk waardoor je bijna tot in De Westhoek terechtkomt, met een beetje geluk daarna de Belgische kustlijn kan zien vanuit de verte om vervolgens over Zeeland in Nederland te vliegen.

De voorspellingen bleken 's anderendaags al iets optimistischer (met een zuidoosten wind van 20 km/u)—zeker voor een Charronde. Als je dan de Duo neemt, dan ben je bijna moreel verplicht om een mooie en grote proef te vliegen met zo'n ferm machien. De Duo voor de zekerheid toch maar een grondige poetsbeurt gegeven om hem in zo'n aerodynamisch mogelijke toestand te brengen—we zouden het maar eens nodig kunnen hebben. Keerpuntjes in de logger gestoken om er een opgegeven proef van te maken. 390km werd het, maar met een paar extra bochtjes rond de volledige TMA van Brussel zou het iets meer dan 400km worden in de praktijk.

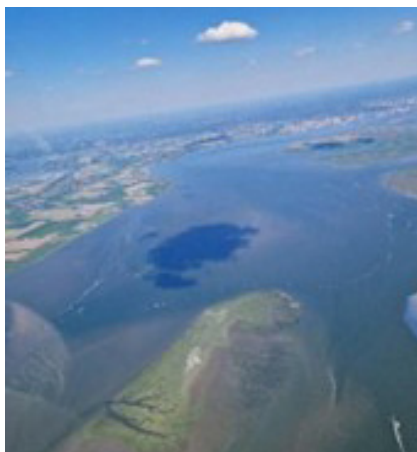
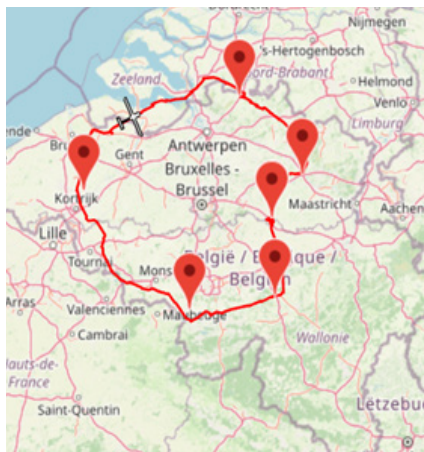
Helaas als vierde in de grid met start om 13u24 terwijl de eerste piloot in de lucht al direct een bel van 2m/s meldde. Het was blauw zoals voorspeld maar we konden de mooie cumuli in de verte al zien hangen die ten westen van Brussel voorspeld werden. Eens van de sleper, werd het al direct

een zwaar geklooi. Hard werken, constant verleggen in de ongestructureerde thermiek om dan maar een magere 0,5m/s te krijgen. Dit zag er niet best uit voor ons uitdagend plan. Uiteindelijk na 11 minuten zwaar prutsen toch de 1000m aangetikt. Toen gebeurde er iets opmerkelijks. Plots op exact 1000m, op de meter nauwkeurig boven de grond, switchte de thermiek gigantisch hard van de ene meter naar de andere meter hoogte. De thermiek werd volledig stabiel en instant een heel stuk steviger. Vlak onder de 1000m hadden we nog maar met heel veel moeite en gepruts amper 0,8m/s geïntegreerd en vlak boven de 1000m werd dit plots een dikke 2,5m/s geïntegreerd (zonder verlegd te hebben!). Dat viel gigantisch hard op, plots moesten we ook niet meer werken en bleef de vlieger heel mooi in de bel. Was precies alsof we in de golf vlogen: onder de 1000m hard werken en amper omhoog gaan in de rotor en eens boven de rotor op 1000m werd het volledig laminair en heel gemakkelijk en stevig. Nog nooit zoiets opmerkelijks meegemaakt met thermiek!

Deze kennis namen we mee om het vervolg van de vlucht niet meer onder de 1000m te komen, en al zeker niet in het blauw. Om 13u46 over de startlijn en neus naar het zuiden richting het eerste keerpunt 45km verderop. Het lukte aardig goed om boven de 1000m AGL te blijven ondanks het stijgende reliëf en inderdaad, iedere pomp was van dezelfde aard waardoor we vlotjes vooruit geraakten!

Ter hoogte van het eerste keerpunt kwamen we geleidelijk onder de eerste kleine cumuli terecht. Richting het tweede keerpunt naar het westen (tussen Charleroi en Florennes door) zag de hemel er fantastisch uit met dikkere cumuli! Ging een heel stuk vlotter op het tweede been met de mooie cumuli, maar het was ook nodig om boven de 1000m AGL te kunnen blijven doordat het reliëf al 200m hoger lag. Door de redelijk lage luchtdruk mochten we maar tot 1500m

4



AGL EBTN (terwijl de cumuli al een stuk hoger zaten)—dus nu nog maar 300m speelruimte. Helaas zijn we er toch voor het eerst onderuit gesukkeld onder de 1000m AGL linksboven van Florennes tot zelfs 580m AGL. En ja hoor, raar maar waar zaten we terug in het 'rotorverhaal' zoals in de eerste pomp, maar ondertussen een dikke 70km weg van Goetsenhoven in vogelvlucht én zelfs met de cumuli bleef dit verhaal exact hetzelfde. Weer een gepruts en hard werken met constant verleggen om maar amper omhoog te gaan. Tot we weer plots die 1000m AGL bereikten en van de ene meter op de andere het drastische omslagpunt om terug in het laminaire terecht te komen. Vanaf hier was het terug de vertrouwde, stevige en gemakkelijke thermiek.

Het volgende keerpunt Oostrozebeke lag 94km verderop. Halverwege dit been startte eindelijk de LFA G2 West waardoor we een heel stuk hoger konden. Maar eens in de LFA G2 West vonden we niet direct de overtuigende pomp om door te klimmen. Pas een dikke 20km verderop en op 1000m AGL (werd dus hoog tijd om niet in de 'rotor' terecht te komen!) vonden we hem en konden we doorklimmen aan 3,3m/s geïntegreerd naar de basis die op exact 2200m AGL lag, tevens ook exact de maximum hoogte van de LFA G2 die dag, kwam even goed uit! Op 6 minuutjes tijd 1200m stijgen was echt zalig!

Vlak achter Kortrijk stopt de LFA G2 West helaas al, maar gelukkig dankzij Mattijs zijn zeer vriendelijke collega's mochten we op dezelfde hoogte van de LFA G2 doorvliegen tot aan de Nederlandse grens!

Het keerpunt Oostrozebeke werd gerond en niet veel later, ter hoogte van Ingelmunster, zaten we terug op ruim 2100m AGL en zagen we plots al de Noordzee! I.p.v. de neus richting het volgende keerpunt Loenhout te zetten, was de verleiding iets te groot om naar de Noordzee te vliegen. We zaten nog redelijk goed op schema en met de uitstekende zichtbaarheid en uitzonderlijk hoge basis aan deze kant van het land en die keer dat we tot hier geraken, konden we dit uiteraard niet laten liggen.

Helaas niet recht naar de Noordzee doordat de TMA van Oostende in de weg lag, dus zuid van Brugge gepasseerd ter hoogte van Beernem en Oedelem en zo door naar Maldegem, waar we uiteindelijk op 14,5km van de Noordzee genaderd zijn op 1750m hoogte AGL. We hadden via het stukje van Nederland onze weg nog verder kunnen zetten maar dan moesten we een heel stuk duiken omdat er een klasse A luchtruim, in dat stukje Nederland, begint op FL55 oftewel 1500m voor die dag. Was wel heel jammer dat dat stukje luchtruim daar ligt, anders hadden we misschien wel tot vlak boven de Noordzee kunnen vliegen met de condities die we voor ons zagen. Langs de andere kant was het ondertussen echt wel tijd geworden om onze Charronde terug verder te zetten en terug op koers te vliegen.



Door de schitterende zichtbaarheid en het zo kort kunnen naderen van de Noordzee, konden we de haven van Zeebrugge zeer goed zien. Ook het karakteristieke aan de Belgische kustlijn: de appartementen die langs de volledige kustlijn oprijzen, waren heel goed zichtbaar. Dit was zeer bijzonder, iets wat je zeer zelden meemaakt vanuit Goetsenhoven.

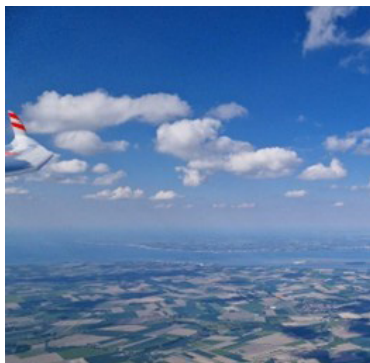
Na terug op koers gevlogen te zijn richting het keerpunt Loenhout, zaten we een halfuur later aan het volgende hoogtepunt van de vlucht: we zaten op dat moment ter hoogte van Zeeland, rakelings aan het vasteland! Dat leverde weer hele mooie uitzichten op met mooie foto's en video's!

Om 17u15 hebben we de laatste cumulus gepakt tot 1500m AGL boven Woensdrecht. Helaas klopte de voorspelling dat het nog steeds blauw zou zijn in de Kempen, achter ons waren er nog wel veel mooie cumuli. Maar in de Kempen werd er in het blauw ook wel nog steeds een basis van 2000m voorspeld dus zou normaal gezien niet zo erg mogen zijn.

Eens terug in België in de LFA G2 Noord was het doel om zo snel mogelijk terug tot 2000m te gaan. Helaas ging de eerste pomp maar tot 1600m en was het ook duidelijk zwakker geworden. Ter hoogte van Weelde hebben we wel nog 1700m AGL gehaald om 18u maar toen zagen we de inversie op onze hoogte hangen, dit was geen goed teken want doorgaans is het in de Kempen écht nog wel een stuk beter... Vanaf toen was de dalende teneur ingezet en geraakten we stelselmatig minder en minder hoog in de volgende bellen (telkens ook zwakke thermiek).

Ter hoogte van Mol haalden we zelfs nog maar 1300m AGL en minder dan 1m/s geïntegreerd. Rond Keiheuvel had ik nog wel wat volk in de lucht verwacht (in de normaal altijd zeer drukke Kempen) om ons nog hopelijk een goede bel aan te wijzen die liefst doorheen de inversie breekt. Eens aan het vliegveld van Keiheuvel om 18u30 schrok ik dat ik geen kat meer op de grond zag, alles stond zelfs al binnen. Dit voorspelde niet veel goeds want de enige zwever die we nog zagen was diegene in de pomp boven Mol en moest niet onze kant op.

Iets voorbij Leopoldsburg hadden we nog iets gevonden, maar vet was het niet. Uiteindelijk maar 20m hoger tot amper 700m



AGL. Toen leek het wel bijna einde verhaal. In de verte zagen we wel nog een heel klein, eenzaam waasje van een cumulusje hangen, maar de vraag was of we daar wel zouden geraken.

We zijn er toch geraakt maar hadden nog maar 370m AGL en uiteraard was dat waasje van het cumulusje al weg. Maar.... wonder boven wonder zat er toch nog iets op deze lage hoogte. We zaten nu ter hoogte van het klaverblad van Lummen, tevens ons laatste keerpunt. Het steeg wel iets maar ook niet veel. De wind was nog steeds redelijk hard met 24 km/u dus we werden snel afgedreven, weg van ons enige buitenlandingsveld. Tweemaal daardoor teruggekeerd naar de bron van de bel in de hoop nog hoger te geraken. Ondertussen op 550m AGL weer 2km afgedreven van ons buitenlandingsveld, maar toen had Mattijs gezien dat de wind ons eigenlijk recht richting het vliegveld van Schaffen deed afdrijven. Het idee was nu om ons buitenlandingsveld los te laten en te blijven draaien, ook al was het maar een 'nulletje', zodat we met een beetje chance een straight-in konden maken op het vliegveld van Schaffen.

Ik had al van heel wat mensen gehoord dat het klaverblad van Lummen echt mooi is van bovenaf qua infrastructuurdesign. Normaal vlieg ik er hoog boven dus was me nog niet zo opgevallen. Maar nu kan ik inderdaad bevestigen dat het wel echt een mooi design heeft met daar zo lang en zo laag te hangen!

We waren nog steeds aan het draaien en niet veel later was ook het 'nulletje' weg en werd het voor een aantal minuten lichtjes negatief. Maar we zijn blijven draaien en draaien en draaien richting Schaffen, we werden namelijk recht op koers geblazen door de wind!

Plots begon het toch terug heel lichtjes te stijgen. Niet meer verwacht maar iedere meter is gewonnen natuurlijk, ook al waren we nog niet aan het denken om Goetsenhoven nog te halen, nee nee, een circuit in Schaffen maken begon tot de mogelijkheden te horen.

Uiteindelijk nog erg lang blijven draaien met nog een aantal ups en downs in stijgen. Totdat we na 39 minuten continu draaien, sinds het begin van de bel in Lummen, nu vlak boven het vliegveld van Schaffen hingen op exact 700m AGL EBTN. Ondertussen ook al 19u18 en tegelijk toch nog 25,5km van EBTN. In de 10 minuten ervoor was Cedric van Schaffen in de

LS 7 aan het helpen meezoeken naar thermiek maar helaas niets beters gevonden dan hetgeen wij aan het draaien waren.

Met deze extra gewonnen hoogte konden we de neus eindelijk richting Goetsenhoven zetten om te kijken wat dat doet. 6km verderop nog 35 m kunnen winnen in een zwak belletje. Langer doordraaien kon niet meer want door al dat afdrijven is de wind van 24 km/u nu vol haaks komen te staan op ons heen en konden we netto niets op onze finalglide hoogte winnen door het te zwakke stijgen.

Neus maar terug naar Goetsenhoven en kijken wat dat doet. Het beloofde super-spannend te worden! Naarmate de kilometers voorbij tikten en onze hoogte zakte, leek het na extrapolatie, erop of eronder te zijn met een straight-in op Goetsenhoven op de '17'. Na al die jaren overland vliegen heb ik nog nooit zo'n mega-spannende final glide gemaakt!

Totdat we plots zagen dat we ook nog over Tienen stad moesten... Op dat moment zaten we nog maar op 120m AGL dus rechtdoor het stad overvliegen was absoluut geen optie. Dit zag er niet te best uit, het was rechtdoor al zeer nipt, laat staan ook nog eens rondvliegen. Toch maar ons best gedaan en doorgezet en continu onze buitenlandingsvelden verlegd voor het geval we beslisten dat we het vliegveld niet zouden halen.

Toen kwam er ook nog het treinspoor waar we vlak voor het vliegveld er nog over moesten. Allerlaatste beslissingsmoment wat we zouden doen, het veld in of toch erover naar het vliegveld? Het werd het laatste. Dan nog op het laatste moment een hele flauwe bocht op lage hoogte om uit te lijnen met runway17 en vlak boven de allereerste centimeters van derunway nog 1 meter hoogte over aan optimale snelheid. Remkleppen open en touchdown... Vol euforie, heel veel voldoening, en een beetje ongeloof dat we dit toch nog hebben gehaald, plus op het allerlaatste zuchtje thermiek van de dag.

Man. Man. Man. Wat een final glide! Eentje die je maar één keer meemaakt. En ook zo eentje waarover je af en toe hoort vertellen door enkelingen in de bar dat ze dit meegemaakt hebben. Maar zulke dingen gebeuren dus effectief en zéér, zéér zelden.

Foto's: <https://www.weglide.org/flight/575725>

CHARRONDE

THEO STOCKMANS

Een charronde is een afstandsvlucht rond de TMA van Brussel, met vertrek en aankomst in Goetsenhoven. Dit kan een opgegeven proef (OP) zijn of een vrije vlucht (VV). Het kan met of tegen wijzerzin. Voor de andere clubs van de Liga, kan het vertrekpunt/aankomstpunt een ander vliegveld zijn.

Vanuit onze club zijn nog maar vier Charrondes gevlogen. Het is dus geen alledaagse vlucht.

Hieronder vind je een overzicht van deze vier vluchten. Je kunt ze nog allemaal in detail bekijken op de **charronline.be** website, in het desbetreffende jaar.

Datum	Piloten	Toestel	Imma	Afstand(Km)	Duur
03/07/2011	Theo Stockmans	Ventus 2 Cx	OO-YTS	OP 458	6u 07
15/06/2014	Yves Ruymen & Daan Spruyt	Nimbus 4 DM	D-KRME	VV 472,5	6u 40
09/10/2016	Yves Ruymen & Daan Spruyt	Nimbus 4 DM	D-KRME	VV 383,5	4u 36
11/05/2025	Mattijs Cuppens & Glenn Hostens	Duo Discus	D-2410	OP 390,4	5u 48



DE WOUW: JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING

VERSLAG 26 APRIL 2025

THEO STOCKMANS

1. Welkomstwoord van de voorzitter

Hierbij heet ik iedereen van harte welkom op deze jaarlijkse Algemene Vergadering van de Koninklijke Vliegclub DE WOUW.

2. Controle der aanwezigheden

Aantal: 123 | Quorum: 62 | Tegenwoordig: 67 (33A + 34V)
(volmachten inbegrepen)
De vergadering kan geldig beraadslagen

3. Nieuwe leden

Alle nieuwe leden werden aanvaard.

4. Goedkeuring verslag Algemene Vergadering 2024

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

5. Verslag der activiteiten 2024

Zweefsectie: Mattijs
Motorsectie: Bart Lismont
Gemeenschap: - Open deur
- Toekomst van het vliegveld

6. Voorstelling van de rekeningen van het boekjaar 2024

- a. Motor - Steven
- b. Zweven - Mattijs
- c. Brandstof - Bart Martens
- d. Gemeenschap - Bart Martens

7. Budget 2025

Wordt tezamen gegeven met de voorstelling der rekeningen

- motor
- zweven
- gemeenschap
- fuel

8. Verslag van de rekeningcommissarissen boekjaar 2024

Marc Mombaerts en Senne Vandenputte

9. Verlenen van kwijting aan de rekeningcommissarissen boekjaar 2024

Er is kwijting

10. Verlenen van kwijting aan de beheerders voor het boekjaar 2024

Er is kwijting

11. Aanstelling van de rekeningcommissarissen voor het boekjaar 2025

- a. (Motor): Marc Mombaerts
- b. (Zweven): Senne Vandenputte

12. Objectieven 2025

Zweefsectie: Mattijs
Motorsectie: Bart Lismont
Gemeenschap:
- Toekomst vliegveld
- BAB Day op 07 mei
- WE 6/7 september "Pilot for a Day"

13. Milieu

Stand van zaken: Rudi Coomans

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

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

- a: (motor): Marc Mombaerts
- b: (zweven): Mark Vanautgaerden

17. Statutaire verkiezingen

Samenstelling Bestuur: 3 motors, 3 zwevers en 3 onafhankelijken
Hoe stemmen?

Wanneer verkozen?

- a. Zweefsectie: is uittredend en herverkiesbaar: Erwin HUYBENS
 - b. Motorsectie: zijn uittredend en herverkiesbaar: Niemand
 - c. Onafhankelijken: zijn uittredend en herverkiesbaar: Niemand
- Hoe kan men geldig stemmen ?

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

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

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

Werd verkozen voor een periode van 2 jaar: Erwin HUYBENS
Zijn er nog vragen? Hierbij verklaar ik deze Algemene Vergadering voor gesloten. Uw club biedt je nu één consumptie aan, dank u.

OVERZICHT BESTUUR

BESTUUR CLUB 2025

- 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 ZWEEFSECTIE 2025

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

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

BESTUUR MOTORSECTIE 2025

- Voorzitter: Bart Lismont
- Secretaris: Stijn Van Hamme
- Schatbewaarder: Steven Haenen

9



REKENINGCOMMISSARIS MARC
MOMBAERTS TIJDENS DE AV

VLIEGVELD

Ditmaal citeer ik een mail die ik mocht ontvangen van burgemeester Jonathan Holslag op 26 mei 25.

“Ik verneem dat de bezorgdheid groeit over de toekomst van het vliegplein. Helaas kan ik op dit moment weinig bijkomende duidelijkheid verschaffen, omdat wij zelf nog steeds niet zoveel duidelijkheid hebben over de belangrijkste factor in het hele project van de Tiense Watervelden: namelijk het bufferbekken voor het proceswater van de Suikerfabriek. Onderzoek van de Watergroep naar het grondwaterpeil, eerder dit jaar, heeft een aantal premisses op losse schroeven gezet, waardoor het ontwerp opnieuw naar de tekentafel moet. We hopen hier tegen de zomer meer informatie over te krijgen. We hebben weinig vat op die ontwikkelingen en pas na het ontwerp van het bekken kunnen we beginnen met de verdere invulling van de site, in overleg met onze partners, al hopen we nog steeds de vliegactiviteit voort te kunnen zetten.

Dank voor jullie begrip.”

Nu weten jullie evenveel als ons Hoofdbestuur. Het is dus afwachten geblazen. Maar jullie worden verder op de hoogte gehouden. Wordt vervolgd. – THEO

DRIEDAAGSE VAN DE WOUW 2025

7-9 JUNI 2025

Piloot	Toestel	Datum	Proef	Score
1. Sébastien MATHIEU	LS 6 18m	9-6-2025	VV 417.2	1426,3
2. André RUYMEN	Ventus 2cxT 18m	9-6-2025	OP 342.1	1425,4
3. Bart HUYGEN	Discus 2b	9-6-2025	VV 244.8	906,7
4. Theo STOCKMANS	Ventus 2cx 18m	9-6-2025	VV 213.5	711,7
5. Jan BRUYNINCKX	ASK 23 B	9-6-2025	HW 1045	227,2
6. Erwin HUYBENS	G 103 Twin 2	9-6-2025	HW 750	163
7. Jan WAUMANS	LS 7 WL	9-6-2025	DU 164	153,3
8. Dennis LORSON	ASK 23 B	9-6-2025	HW 603	131,1

Dit evenement vindt plaats tijdens het Pinksterweekend. Het is een wedstrijd die in clubverband wordt ingericht. Elke piloot kan een vrije vlucht opgeven en de punten worden toegekend volgens de Charron Beker. Vluchten moeten op de Charron.Line opgeladen worden, en voldoen aan de regels van deze laatste. Enkel de vlucht met de hoogste score van de 3 dagen komt in aanmerking voor het klassement.

Bijkomend zijn volgende specifieke regels van kracht:
Indien met een tweezitter wordt gevlogen, moeten beide piloten volwaardig lid zijn van de club. Om geldig te zijn moet het startpunt zich binnen een cilinder (beercan) met een straal van 5km rond EBTN bevinden. Coördinaten 50°46,90' N -- 4°57,47' E. Dit is het kruispunt van de twee runways. Landing op EBTN (finishpunt). De vlucht moet op de Charron gezet worden en gevalideerd zijn. De maximum loskoppelhoogte bedraagt 600m AGL, voor zelfstarters en turbo's dient de motor uitgeschakeld te worden op maximum 600m.



EDITIE 2024



10

BEKER GERARD DEPRAETERE

TUSSENSTAND OP 6 JUNI 2025

1	Theo STOCKMANS	8u28	Ventus 2cx 18m	30-5-2025
2	Glenn HOSTENS	7u44	Duo Discus	17-5-2025
2	Sébastien MATHIEU	7u44	LS 6 18m	17-5-2025
3	Cristian SBARCIOG	6u54	ASK 23 B	17-5-2025
4	Andrik VIVIGNIS	6u38	ASW 19 WL	30-5-2025
5	Mattijs CUPPENS	6u06	Duo Discus	11-5-2025
6	André RUYMEN	5u10	Ventus 2cxT 18m	17-5-2025
7	Dennis LORSON	4u57	ASK 23 B	1-5-2025
8	Lieselotte WIELS	4u54	ASK 23	29-3-2025
9	Bart HUYGEN	4u41	Discus 26	17-5-2025
10	Jan WAUMANS	4u34	LS 7 WL	11-5-2025
11	André ZUCKA	4u00	ASK 23 B	27-4-2025
12	Jens GEMIS	3u52	ASK 23	26-4-2025
13	Erwin HUYBENS	3u28	ASW 19 WL	11-5-2025
14	Mark VANAUTGAERDEN	3u01	G 102 Astir CS Jeans	26-4-2025



EDITIE 2024

De Beker Gerard Depraetere is een wedstrijd die jaarlijks wordt georganiseerd door de zweefvliegsectie van de Koninklijke Vliegclub De Wouw. Deze beker wordt uitgereikt ter nagedachtenis aan Gerard Depraetere, die het oudste lid van de club was (sinds 1936) en geliefd was bij de leden om zijn ophefmakende kritieken en grappige opmerkingen. Hij was ook recordhouder van de langste zweefvliegvlucht met start en landing te Goetsenhoven (7 uur en 47 minuten) met de Ka 8 op het moment van zijn overlijden.

De beker wordt toegekend aan het clublid met, in duur, de langste zweefvliegvlucht met vertrek en aankomst te Goetsenhoven. De wedstrijd loopt gedurende het hele kalenderjaar. Om deel te nemen, moeten de vluchten worden ingevoerd op de Charron.Line en voldoen aan de regels daarvan. Het startpunt moet binnen een cilinder met een straal van 5km rond EBTN liggen (de coördinaten 50°46,90' N -- 4°57,47' E, wat het kruispunt van de twee landingsbanen is), en de landing moet op EBTN plaatsvinden. De vlucht moet op Charron worden gezet en gevalideerd zijn. Bij tweezitters moeten beide piloten volwaardig clublid zijn.

RHÖNLERCHE K-4 OO-ZUH

STAN VANUYTRECHT

Het is zeker wel meer dan 20 jaar geleden dat ik op zoek ging naar een K-4 om mijn dochter te leren vliegen. Ik was toen zelf zweefvlieginstruuteur. In de omgeving van Beernem vonden we een particulier die twee Rhönlerchen te koop aanbood.

Eén ervan had achteraan geen stuurknuppel, noch zitje, maar wel de nodige documenten. Het toestel werd voorheen enkel gebruikt in een club om solovluchten uit te voeren. Het tweede toestel was wel relatief goed in orde, maar had geen documenten. Het was van oorsprong Duits geregistreerd, maar nooit in het Belgisch register ingeschreven, wat toen zelfs niet noodzakelijk was. Voor het Belgisch Bestuur der Luchtvaart was toen een zweefvliegtuig geen luchtvaartuig. Inschrijven, technische controle etc. was niet nodig. Zelfs zweefvliegvergunningen waren voor de piloten niet verplicht.

Ik kocht dus het Duits geregistreerd toestel.

Aangezien mijn goede vriend Achille Servranckx (toen lid van De Wouw in Goetsenhoven) een K-4 had in zeer bedenkelijke staat, en daar een Rhönlerche nergens een registratienummer had, werd besloten de documenten van deze Rhönlerche te “plakken” op dit Duits toestel. Een truuk die wel meer werd toegepast.

Achille ging met zijn originele OO-ZUH voorheen geregeld naar oldtimer-meetingen in Nederland. Achille's K-4 was een Rhönlerche I, met nog contergewichten aan de rolroeren. De toestand van Achille's Rhönlerche was een doorn in het oog van de Nederlanders, enerzijds omdat het toestel wel degelijk in bedenkelijke staat was (daar waar zij zelf gebonden waren aan hun strenge technische controle). En anderzijds, ... daarenboven kon Achille het niet laten om de Hollanders extra te jennen door als het ware zijn Rhönlerche voor te stellen als een vliegend wrak. Dat pikten de Hollanders van deze oldtimervereniging niet meer en ze besloten om de K-4 van Achille op een volgende meeting te laten inspecteren om het vervolgens aan de grond te zetten.

Ondertussen had ik de aangekochte Duitse Rhönlerche goed opgepoetst, een nieuwe cockpitkap geplaatst en het toestel mooi gespoten en er de immatriculatie OO-ZUH opgeschilderd. Dat gebeurde vrij clandestien...dus niemand was ervan op de hoogte. De K-4 van Achille was ondertussen uit de vloot genomen.

Met deze getransformeerde “Duitse OO-ZUH” bood ik me aan op de volgende oldtimermeeting in Nederland. Ik had hen vooraf gemeld dat ik de Rhönlerche van Achille had gekocht en ermee naar de meeting kwam. Het inspectieteam stond bijgevolg al klaar.

Groot was hun verwondering dat de OO-ZUH zo goed was “gerestaureerd”. Wisten zij veel dat dit een ander toestel was. Bovendien heeft niemand opgemerkt dat deze Rhönlerche een Rhönlerche II was, die geen contergewichten meer aan de rolroeren had.

Enfin, ik hield natuurlijk mijn tanden op mekaar en vond het hele geval, en het feit dat de Hollanders er waren ingetrapt, wel prettig!

Hoe groot was mijn verbazing toen ik, de winter daarop, door de Hollanders de prijs werd toegekend van beste restauratie.

Ik ben de prijs niet gaan afhalen.....dat vond ik erover. Ze moesten eens weten!

Nadien heb ik met de Rhönlerche (die ik deelde met Johan Kiekens uit Aalst) nog mooie vluchten gemaakt in Geraardsbergen en in Tsjechië op het vliegveld Zbraslavice.

In Zbraslavice was ik op zeker moment geklommen tot 3300 meter hoogte. Maar toen viel mijne frank. Dat was 3300 meter AGL en het vliegveld lag op 760 meter AMSL. Ik had dus al lang met zuurstof moeten vliegen....Rap terug naar beneden.

Na enkele jaren, ik was enige tijd gestopt met zweefvliegen, heeft Johan Kiekens, met mijn toestemming, het toestel geschonken aan het museum van Beauvechain.

Het zou mooi zijn dat het de kleuren kreeg van de Royal Belgian Air Cadets want die hebben er zo vele jaren mee gevlogen.

In ieder geval is het ding bewaard voor het nageslacht en dat is prima.



PRESTATIES

Ging solo op 05 april 2025

Andreas Bosmans

Is gelukt in het theoretisch examen zweefvliegen

Dennis Lorson

Is gelukt in het praktisch examen zweefvliegen

Dennis Lorson

Behaalde zijn zweefvliegvergunning

Dennis Lorson

Behaalde zijn 50 Km afstandsvlucht voor het sportbrevet *

Cristian Sbârciog (* Moet nog gehomologeerd worden door de sportcommissie van de KBAC)

PS: Indien jouw naam ontbreekt, contacteer dan Theo.

OOK DIT JAAR WAREN WE AANWEZIG TIJDENS DE BAB DAY





13

ANDRIK SPOT EEN RODE WOUW BOVEN ZIJN HUIS



TOESPRAAK VLEUGELUITREIKING

28 MAART 2025 | THEO STOCKMANS

Mag ik iedereen van harte welkom heten op deze jaarlijkse vleugelluitreiking van de Koninklijke Vliegclub De WOUW. Aan schepen van Sport Gijsbrecht Huts. Aan Roland Depraetere, zoon van Gerard naar wie de gelijknamige wisselbeker wordt genoemd. Welkom aan de afvaardiging van ULM Goetsenhoven. Tevens aan de leden van het Milieu-overlegcomité, Francis en Rudi. Burgemeester Jonathan Holslag laat zich verontschuldigen. En niet te vergeten onze aanwezige clubleden met hun familie, en ook de wekelijkse gasten van onze vliegclub. Ook zij helpen onze club vooruit door hier aanwezig te zijn.

Wat bracht ons het afgelopen jaar en de toekomst?

Op 29 februari 2024 werd ons militair vliegveld aangekocht door de stad Tienen. Wat mij een klein beetje verontrust is die datum, het was een schrikkelidag.

In samenwerking met onder andere de Tiense Suikerraffinaderij en de Watergroep wenste Tienen het project van de Tiense watervelden te realiseren. Wat is de huidige situatie?

14

Op dinsdag 11 maart werden in het CC De Koepel in Goetsenhoven de resultaten besproken van een buurtenuquête voor Goetsenhoven en Meer, georganiseerd door de nieuwe Tiense bewindsploeg. Ik ga me hier beperken tot het vliegveld.

Samengevat:

- beide vliegclubs blijven
- er komt een vijver tussen RWY 24 en RWY 35 met zuiver water van het suikerfabriek
- de burgemeester 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

Maar schiet volgend jaar niet op de pianist als er andere ideeën naar voor komen. Maar het ziet voor beide vliegclubs er dus niet slecht uit.

Vorig jaar organiseerden wij, in samenwerking met ULM Goetsenhoven, een geslaagde opendeur, met dank aan de weergoden. De Red Devils gaven een spetterende en waarschijnlijk laatste show. Maar dit jaar zal er geen vervolg komen.

Het afgelopen jaar hebben beide secties een tweezitter lestoestel aangekocht. Leerlingen blijven een belangrijke pijler in iedere sportclub, ook in een vliegclub.

Daarom wordt er bij de zweefsectie veel energie gestoken in het jaarlijks zweefvliegkamp. Instructeurs proberen er vijftien jongens en meisjes de knepen van het vliegen bij te brengen. Meer en meer jongeren uit Tienen en omgeving vinden de weg naar onze club. Er zijn reeds inschrijvingen voor 2026.

Op gebied van milieu hadden wij vorige maandag het eerste overlegcomité van 2025. Buiten de opgelegde dagorde, wordt er meer en meer gesproken over de toekomst van ons vliegveld. Zij volgen dat ook met argusogen. Moest het van de Leefbare Zuidrand Tienen afhangen, mag het blijven zoals nu.

Uitreiking schotels – onafgebroken lidmaatschap

- 20 jaar: Sophie Vandewalle
- 60 jaar: Stefan Perneel

Uitreiking Verdienste

Waarom Mattijs Cuppens? Ik ga mij hier maar beperken tot twee activiteiten. Anders zitten wij hier morgenvroeg nog.

- organisatie van de opendeur
- de lay-out van de Cumulus

Solo's

Ik heb er reeds over gesproken in mijn speech, leerlingen zijn steeds belangrijk in een club. En de bekroning van iedere opleiding is natuurlijk de eerste solovlucht. De leerling leeft of vliegt er naar toe, zoals de instructeurs.

In alfabetische volgorde zijn dat van het afgelopen jaar:

- Lasse De CRAEMER
- Nio DEVOCHT
- Silke GRYPONPREZ
- Remo NUYTS
- Obi PITTMVILS
- Pascal POLLET
- Noah TEXIER

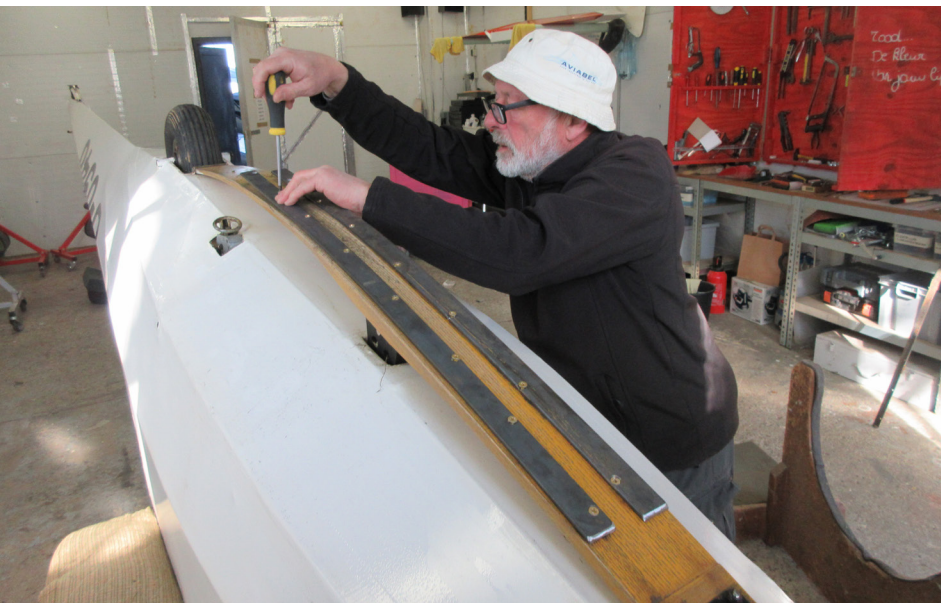
En nu wens ik nog aan iedereen een aangename avond.

VLEUGELUITREIKING



15





“WERKEN”

JAN VERVANGT DE SCHAATS
VAN ONZE KA 8



PATRICK SCHEERT DE TAXUSHAAG
AAN ONS CLUBLOKAAL



SAM EN ERIC HERSTELLEN HET
ACHTERBANDJE VAN DE 6901



JAN EN LAURENT VERVANGEN DE
KOPPELING VAN ONZE GELE AUTO

PAASBRUNCH



DRIEDAAGSE VAN DE WOUW

DE STOKERS VAN DIENST



17





CUMULUS | NUMMER 117

CLUBBLAD VAN DE ZWEEFVLIEGSECTIE VAN DE WOUW



