

# ZWEEFVLIEGEN OP KEIHEUVEL



## Clubinformatie Voor nieuwe leden

## 1. Verleden van Aëroclub Keiheuvel

Aeroclub Keiheuvel werd geboren in het brein van Piet Van Buggenhout zaliger. Hij mag de geestelijke vader van onze club genoemd worden. In de jaren '50 had deze toen nog jonge man de onverwoestbare drang om zich de edele kunst van het vliegen eigen te maken. Ondanks het feit dat hij over eigen gemotoriseerd vervoer kon beschikken, Piet was garagehouder, vond hij de afstand tussen Mol en Deurne Antwerpen (het dichtstbijzijnde vliegveld) toch wel wat lang en dacht.... . Zijn eerste slachtoffers kwamen uit zijn eigen kennissenkring.

De meeste van deze kennissen hadden nu niet direct een "liefde op eerste gezicht" voor de luchtvaart maar meewerken om een "vliegveld" op te richten vonden ze wel een leuk idee. De gemeenten Mol, Geel en Kasterlee hadden geen plaats vrij voor een vliegveld, maar in Balen hadden ze nog "iets" waar tijdens WO 2 de Duitsers waren geland en opgestegen. Dat was op de "de Keiheuvel". "Een godvergeten stuk duin en bos" zei de toenmalige burgemeester (en vriend van Piet!) dhr. Egied Wouters en de eerste voorzitter van de beheerraad van Aeroclub Keiheuvel. Bij het verschijnen van de statuten in het staatsblad van 27/10/56 had Piet een vliegveld, maar.....geen vliegtuigen en geen instructeur of iemand die wist hoe het allemaal moest. De leden van een zweefvliegclub uit Viersen(D) vlogen uit pure nood op een strip in Neerpelt. Zij hadden alles (vliegtuigen en know-how inbegrepen)... behalve een vliegveld.... en de samenwerking tussen de 2 clubs die nog steeds bestaat, was geboren.

Terzelfdertijd legden alle beheerders, uit eigen zak, wat geld bijeen en kochten zich de Rhönlerche 00-KEI (eerste start september 1958). Een van de eerste leden was dr. Van Elst. Een goed zweefvlieger, een zeer goede arts en financieel genie. Tot zijn overlijden was hij secretaris van onze club.



Hij was één van de mensen waardoor onze club groot is geworden. Na wat instructeursperikelen verscheen dhr. Raymond Van Gestel op het toneel als lesgever zweef- en motorvliegen. Hij kwam... hij zag... en zei: "daar is iets van te maken!" Hij heeft zijn woorden waar gemaakt: dankzij hem werd de club en het zweefvliegen aan het brede publiek kenbaar gemaakt.

## 2. Het dagelijks bestuur van ACK

Aeroclub Keiheuvel wordt bestuurd door 3 organen. Eerst is er de beheerraad. Deze raad zorgt voor het algemeen beleid van de club. Jaarlijks wordt er door de beheerraad een algemene vergadering voor alle leden gehouden, hierop wordt de financiële kant van het voorbije vliegseizoen overlopen en veranderingen voor het volgende seizoen aangehaald. De beheerraad bestaat uit 9 democratisch verkozen leden en 2 afgevaardigden van de gemeente Balen. Naast de beheerraad heeft de zweefafdeling een vliegraad. Deze raad organiseert het winterwerk, zorgt voor de algemene organisatie van een vliegdag en de naleving van het intern reglement. De instructeursraad tenslotte houdt zich bezig met de opleiding van de piloten.



### 3. Verloop van een vliegdag

Elke vliegdag start met een briefing om 9:30u. Iedereen die deze dag wil vliegen wordt geacht hierop aanwezig te zijn. Tijdens de briefing wordt de meteo gegeven, de clubtoestellen worden verdeeld en er wordt een lijst van de aanwezige leerlingen opgemaakt.

Na de briefing worden de poorten van de hangaar geopend. Van iedereen die wil vliegen wordt nu verwacht dat hij helpt de zweevers uit de hangaar te halen en ze mee in piste te trekken. Eens op de startplaats worden de zweefstoestellen gecheckt en de instructeur van dienst herhaalt samen met de leerlingen de belangrijkste punten die men moet weten voor een zweefvlucht. Nu kan het hele vliegbedrijf pas echt starten: de instructeur vliegt met de leerlingen, de startschrijver noteert alle start- en landingstijden en de pistoverste regelt het in en uit piste halen van de zweevers en zorgt voor een chauffeur voor het kabelrijden. De solo-vliegende leden helpen hierin mee en maken op hun beurt ook een vlucht.

Het einde van de vliegdag is afhankelijk van de omstandigheden en kan niet vooraf bepaald worden. Alle toestellen worden nu afgewassen, voorzien van doeken en binnengezet.



### 4. Taken tijdens een vliegdag

Om een vliegdag vlot te laten verlopen zijn er verschillende taken die door de leden verplicht zijn te vervullen. Zo is er de startschrijver, deze zorgt voor een juiste notitie van de starttijden en vult deze na de vliegdag in het startboek in. De pistoverste zorgt voor een veilig verloop van de vliegdag en de instructeur voor de lesstarten. Hiernaast is er ook een lierman die de lier bedient. Iedereen vindt zijn naam en dag waarop hij aanwezig moet zijn op een lijst die in het begin van het seizoen op het prikbord wordt opgehangen. De eerste jaren dat men lid is heeft men de taak als startschrijver, nadien volgt er de taak als pistoverste. Nadat men wat ervaring heeft opgedaan, minimum 100 solostarten, kan je aan een opleiding tot lierman beginnen.

## 5. Materiaal

Het vliegend materiaal bestaat uit een aantal dubbelzits lestoestellen en een aantal trainingstoestellen. Daarnaast zijn er dan de meer prestatie gerichte toestellen. Om te kunnen starten met een zweefvliegtuig op Keiheuvel kan gebruik gemaakt worden van een 2 trommellier of van het sleepvliegtuig. Verder bezit de club 2 kabelauto's om de lierkabels uit te rijden en een tractor om het vliegveld te onderhouden.

Als klein materiaal is er voor elk zweeftoestel een parachute en een batterij. De parachute moet met veel zorg behandeld worden en zeker niet in de zon of nat gras gelegd worden, laat hem dan ook zo lang mogelijk in zijn zak zitten. Ook zijn er enkele loggers ter beschikking. Deze toestellen zijn gebaseerd op het GPS-systeem en loggen de gehele vlucht en zorgen voor het bewijs van de gevlogen afstanden of duurluchten. 's Avonds wordt alles terug geplaatst op de voorziene plaatsen.

Als eigen materiaal wordt er van de piloten verwacht dat ze een spons, emmertje en zeemvel bij zich hebben om de zweefers af te wassen en een kabeltje (circa 20m) om zweefers voort te trekken.

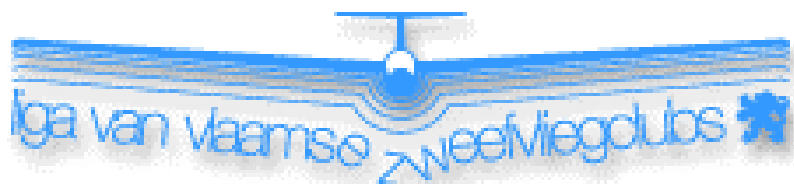


## 6. Vliegopleiding

Bij aanvang van de vliegopleiding zal men eerst een introductie-vlucht doen met instructeur, daarna volgen de lesstarten waarin je steeds meer en meer de stuurorganen zelf zal mogen bedienen. Nu is het de bedoeling regelmatig te komen zodat er van de opleiding niet te veel verloren kan gaan. Na een 60-tal lesstarten zal men solo mogen gaan. Dit is het grootste moment in een vliegcarrière. Na een tiental solo-starten op de dubbelzitter mag men op de houten enkelzitter overgaan. Voor de volgende overgangen naar een ander zweefstoestel dient men een aantal uren te vliegen. Theorielessen worden in de winter gegeven. De lessen worden gratis gegeven door instructeurs uit de club en bereiden je voor het theoretisch examen dat via de club wordt afgenomen. Tijdens de paasvakantie en het zomerverlof worden er ook verscheidene kampen gehouden. Met een leuke groepsfeer wordt er dan tijdens een ganse week gevlogen, leerlingen krijgen dan de kans om verscheidene vluchten te doen met dezelfde instructeur.

## 7. Brevetten en overlandvliegen

Na het solo gaan kan men het eerste deel van het D-brevet behalen, de 5-uren proef. Wanneer je verwacht dat het mogelijk is kan je een toestel op de briefing aanvragen. Hiermee kan dan een poging ondernomen worden om 5 uren ononderbroken te vliegen. Na of gelijktijdig met de 5-uren proef kan men ook de 1000m hoogte winst behalen. Als laatste in de rij is er de 50km-proef. Hiervan is de bedoeling dat je minstens 50km ver van het plein vliegt en er ofwel landt of via een logger het bewijs aflevert. Veel gebruikte punten vanaf Keiheuvel zijn Venlo en Brasschaat. De navigatie gebeurt d.m.v. een Michelin-kaart en een low-air kaart. Deze laatste is verplicht bij elke overland vlucht en kan in de club gekocht worden. Natuurlijk is er de kans op een buitenlanding. Om een veilig terug transport naar het thuisveld te garanderen dient men voor de start een ophaalploeg klaar hebben te staan. Na de 50km vlucht kan men natuurlijk nog overland vliegen. Voor de start dient men dan een "charronblad" in te vullen. Op dit blad vermeldt men de proef die men wil gaan vliegen. Na de landing wordt het charronblad afgetekend door een sportcommissaris. Op het einde van het vliegseizoen wordt er dan een klassement gemaakt van de piloten met hun behaalde punten.



Soorten brevetten :

D- Brevet (zilver)

5uur duurlucht

1000m hoogte winst

afstandsvlucht 50km

E- Brevet (goud)

3000m hoogte winst

afstandsvlucht 300km

F- Brevet (3 diamanten)

5000m hoogte winst

doelvlucht van 300km

afstandsvlucht 500km

1000km afstandsvlucht 1000km

## 8. Winterwerk

Om de prijzen zo laag mogelijk te houden dient men 20uren winterwerk te doen. Telkens aan het begin van het winterseizoen zal er een vergadering gehouden waarop de taken worden verdeeld. Er zijn de werken aan de zweefstoestellen en de infrastructuurswerken. Wanneer je speciale vaardigheden bezit kan je steeds vragen een werkje te doen dat hiermee verband houdt . Het winterwerk gaat door op elke zaterdag van oktober tot maart en start om 10u ' s morgens. Leden die geen winterwerk willen doen betalen een verhoogd lidgeld.



## 9. Manifestaties

Begin augustus is er de Internationale Benelux-wedstrijd zweefvliegen.

De piloten krijgen rond 10-11uur een briefing over de meteo, het luchtruim en de opgegeven proef. Rond de middag wanneer de eerste thermiek wordt waargenomen, worden de ca. 50 deelnemers de lucht in geholpen door een 6-tal sleepvliegtuigen. Nu is het aan de piloten om deze proef zo vlug mogelijk te ronden. Het spectaculairste moment van de dag is de finish. 's Avonds zullen de piloten finishen, de zweefstoestellen vliegen dan aan hoge snelheden op enkele meters over de aankomstlijn. Er wordt gevlogen in 3 verschillende klassen: de standaardklasse, de ren klasse(zweefstoestellen met flaps) en de open klasse (zweefstoestellen met onbeperkte vleugellengte, deze kunnen gaan tot 26,5m en meer gaan). Wil je graag mee helpen aan de wedstrijd kan je altijd meer informatie vragen bij Rudy Jennen of de vlieggraad.



Op het einde van het seizoen, in oktober en november, worden er de doellandingen georganiseerd. Iedereen kan een poging wagen om zo dicht mogelijk bij een vlaggetje te landen. Nadien wordt er een klassement opgemaakt en de winnaar ontvangt de wisselbeker en zijn er tal van andere prijzen.



## 10. De formaliteiten die bij het zweefvliegen horen.

1. Aanvragen van de oefenvergunning. Dit is geen papier van de club, maar het wordt uit gegeven door de Liga van de Vlaamse Zweefvliegclubs. Deze organisatie regelt alle vergunningen en officiële papieren i.v.m. zweefvliegen.  
Met dit **wit** formulier zal je in de toekomst ook je vergunning moeten verlengen. Hou dit steeds zelf in het oog, de vervaldatum staat op je vergunning vermeld.  
Na het medisch onderzoek bezorg je het blad aan de verantwoordelijke in de club. De papieren worden nu opgestuurd en enkele weken later krijg je jou nieuwe vergunning terug.
2. Vervolgens is er nog een **geel** formulier uitgegeven door de Liga. Met dit formulier worden vergunningen gehomologeerd. Het formulier dient voor homologaties van theoretische examen, praktische examen, passagiervliegen, ...  
Let op: elke homologatie moet door een attest van een instructeur vergezeld zijn. Spreek hier een instructeur over aan.  
Bezorg het ingevuld en getekend aan Jan Hannes.
3. Het laatste papier is een **groen** dubbel invulblad. Als je zweefvliegcarrière in volle bloei is dan kan je allerlei brevetten behalen (zie lijst terug in deze folder). Dit blad zorgt voor de homologatie hiervan.