

Tournai Air Club (TAC) en
het Belgian Handflight Fund
stellen voor:



TAC - Project P4

Planeur Pour Pilotes Paraplégiques

De licentie van zweefvliegpiloot voor personen met een
handicap aan de onderste ledematen

INDEX

1. INTRODUCTIE
2. ONTSTAAN VAN HET PROJECT
3. ONZE OBJECTIEVEN
4. HET TEAM
5. ONZE PARTNER: HET BELGIAN HANDFLIGHT FUND
6. HET ZWEEFVLIEGTUIG : SCHLEICHER ASK21
7. AANPASSING VAN HET ZWEEFVLIEGTUIG MET HAND CONTROLS
8. DE NODIGE BUDGETTEN
9. HOE HET PROJECT TAC P4 STEUNEN
10. DE KONING BOUDEWIJNSTICHTING
11. TOT SLOT

BIJLAGEN

1. CONTACTEN
2. LINKS

1. INTRODUCTIE



Martin Cotting, de eerste Zwitserse paraplegische piloot in een aangepaste ASK21 zwever op het vliegveld van Gruyère

Het sleepvliegtuig staat klaar. Eens de sleepkabel gekoppeld, wordt hij vakkundig aangetrokken. Hij komt onder spanning en het zweefvliegtuig begint te rollen. Eerst zachtjes, dan sneller en sneller. Na hooguit enkele seconden bereikt de zwever al de opstijgsnelheid. En weer is daar dat ene magische moment ... het toestel verlaat statig en majestueus, als een grote witte vogel, de startbaan. Het leeft, en de aarde valt zachtjes weg. Na het loskoppelen van de sleepkabel bestudeert de piloot snel de

omgeving. Hij controleert de verschillende instrumenten en zijn blik peilt de omliggende wolken op zoek naar thermiek. Zijn ervaring scherpt al zijn zintuigen op zoek naar die ene kleine stijgwind of thermiekcyclen in de directe omgeving. Als het weer het toelaat en hij perfect vliegt, zal hij ze vinden, die stijgstroming. Dan overwinnen piloot en vliegtuig samen de zwaartekracht en duwt de kracht van de zon hen hoger het luchtruim in. Dit is het moment van rust en pure gelukzaligheid dat iedere piloot wereldwijd kent en zo diep koestert, ongeacht het type vliegtuig dat hij vliegt of de licenties die hij ooit heeft behaald. In de cockpit van een zweefvliegtuig beleeft elke piloot elke keer opnieuw een plezier en gelukzaligheid die maar moeilijk in woorden kan omschreven worden.

Deze vorm van gelukzaligheid zou ook hier in België moeten ervaren kunnen worden door personen met een handicap aan de onderste ledematen. Net zoals dat ook in de ons omringende Europese landen kan. Het behalen van een vliegbrevet is voor een normaalvalide sowieso al een grote uitdaging. Voor een mindervalide persoon, daarentegen, is deze uitdaging nog veel groter. Voor hén betekent het behalen van een vliegbrevet bovenal een enorme overwinning op hun handicap. Eens "airborne" wordt deze persoon net zoals elke andere piloot; vrij als een vogel en één met de natuurelementen.

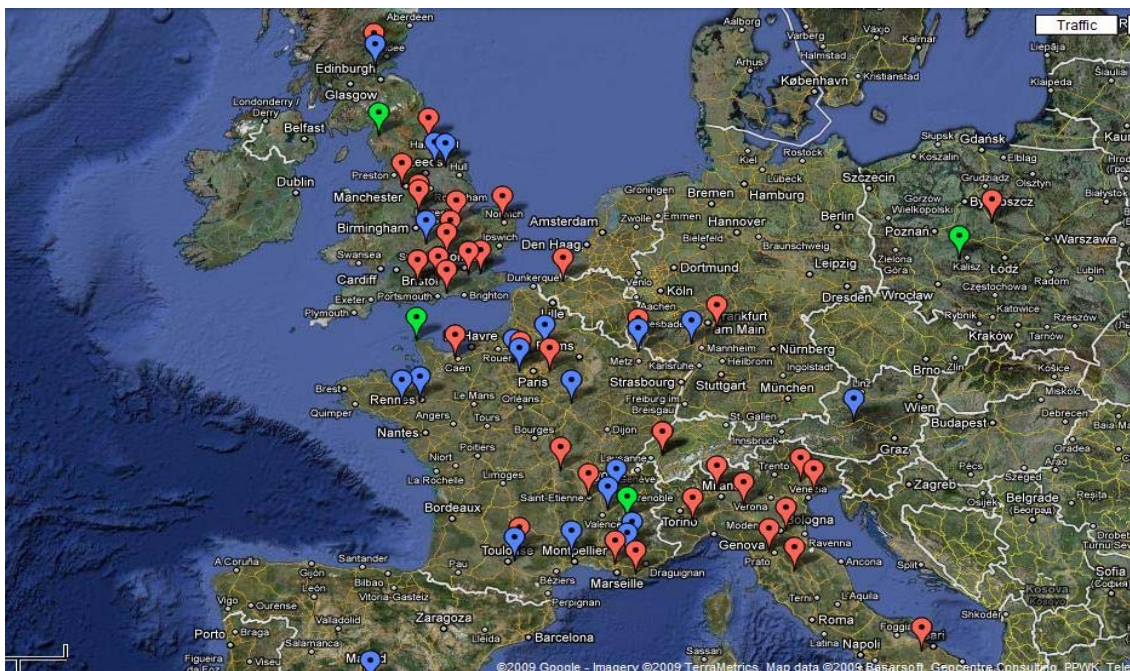
De passie, het geluk en het hernieuwde zelfvertrouwen dat de mindervalide piloot kan vinden in deze uitdagende hobby is wat wij in dit project ook willen schenken aan elke mindervalide kandidaat-piloot. Daarnaast beïnvloedt die passie ook de mensen om hem of haar heen. Die delen immers evengoed mee in de blijdschap en het welslagen van de piloot. Uiteindelijk zullen zij zich gaan focussen op de talenten van de

mindervaliden piloot, en niet meer op zijn of haar beperkingen. En plotsklaps zullen zij op een dag beseffen dat ze samen met de mindervalide piloot de handicap van hun geliefde bijna ongemerkt verwerkt en zelfs aanvaard hebben.

In Frankrijk, Engeland en de Verenigde Staten is het vliegen voor mindervaliden al mogelijk sinds de jaren zeventig. Het Belgian Handflight Fund maakt ook hier in België de vliegsport toegankelijk voor mensen met een handicap aan de onderste ledematen.

Wij streven daarbij naar een positieve herbronning voor de mindervaliden en de volledige integratie van de piloten met een handicap aan de onderste ledematen in de Belgische Vliegclubs. Ons enthousiast en gedreven team zal de nodige technische en budgettaire middelen bijeenbrengen om van dit project een totaal succes te maken. Wij danken U hartelijk voor uw interesse in onze projecten, en meer in het bijzonder in het hier beschreven nieuwe zweefvliegproject "TAC Project P4".

Op de onderstaande kaart vindt U alle vliegvelden in Europa waar piloten met een handicap aan de onderste ledematen kunnen leren vliegen.



Aantal mindervalide piloten in Europa en de Verenigde Staten : Verenigd Koninkrijk : 60, Frankrijk : 58, Duitsland: 5, Zwitserland: 3, Spanje: 3, USA: enkele honderden.

2. HET ONTSTAAN VAN PROJECT P4

In 2009 werd Dr. Guy Gildemyn, hulp-instructeur in de Tournai Air Club (TAC) na een landing in zijn zweefvliegtuig aangesproken door een rolstoel-gebruiker die aan de rand van de startbaan urenlang het ballet van de zwevers had zitten bewonderen. De conversatie kwam op gang en de man vertelde Guy dat hij er eigenlijk al jarenlang van droomde om als rolstoelgebruiker zijn licentie van zweefvliegerpiloot te behalen. Hij wist dat in Frankrijk en Engeland zo iets al vele jaren mogelijk was, en vroeg zich af of het ook hier in België mogelijk was om als rolstoelgebruiker te leren vliegen. Tot zijn grote spijt kon Guy toen op die vraag alleen maar negatief antwoorden.

Vanaf die dag droomde Guy ervan om hierin ooit verandering te kunnen brengen en om ook hier in België het zweefvliegen toegankelijk te maken voor personen met een handicap aan de onderste ledematen. Net zoals dat ook kan in Zwitserland, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Naar aanleiding van de inauguratie van het eerste Belgische sportvliegtuig dat in Vliegclub Ursel werd aangepast met hand controls, contacteerde Guy het Belgian Handflight Fund dat dit project in Ursel initieerde en mede financierde. Het Belgian Handflight Fund heeft als primaire doelstelling het toegankelijk maken van de vliegporten in heel België voor personen met een handicap aan de onderste ledematen. Samen met het bestuur van de TAC en het Belgian Handflight Fund werden de mogelijkheden bestudeerd en dit resulteerde in een enthousiasme team van gedreven piloten en een concreet project dat "TAC PROJET P4" werd gedoopt. P4 staat daarbij voor "**P**laneur **P**our **P**ilotes **P**araplégiques".



3. DE DOELSTELLINGEN VAN PROJECT P4

1. Aan de personen met een handicap aan de onderste ledematen de mogelijkheid geven om een testvlucht uit te voeren met een aangepast zweefvliegtuig. De geïnteresseerde mindervaliden krijgen zo de kans om de transfer in en uit de cockpit in de praktijk uit te proberen en aan te leren. Eens in het zweefvliegtuig gezeten en vastgeriemd krijgen de mindervalide kandidaat-piloten indien gewenst ook een eerste familiarisatievlucht. Samen met een ervaren instructeur kunnen ze zo in vlucht de hand controls uitproberen en al wat leren bedienen, en ondertussen persoonlijk ervaren hoe het aanvoelt om een zweefvliegtuig te besturen.

2. De personen met een handicap aan de onderste ledematen informeren over de te volgen procedures om het benodigde medische certificaat en de bijbehorende oefenvergunning van leerling-zweefvliegpiloot te bekomen. De kandidaat-piloten worden hierbij ook gedetailleerd geïnformeerd over het verloop van de theoretische en praktische opleiding en alles wat daar komt bij kijken.

Er staan ook voordrachten op het programma in revalidatiecentra en ziekenhuizen. Zodoende kunnen de mindervaliden al tijdens hun revalidatie kennis maken met deze mogelijkheid en wij hopen deze mensen zo extra te kunnen motiveren om de bruusk gebroken draad van hun leven snel terug op te nemen. De wetenschap dat ook een mindervalide kan leren vliegen kan een niet te onderschatten “boost” bezorgen aan deze mensen en hen ook in moeilijke tijden van pijn en revalidatie duidelijk maken dat - ondanks een handicap - prachtige dingen mogelijk zijn én blijven. En ... waar een wil is, is steeds een weg.

3. De nodige financiële middelen (donaties, subsidies en sponsoring) vergaren om de TAC toe te laten een tweedehands of eventueel zelfs een nieuwe zwever van het type Schleicher ASK21 aan te kunnen schaffen. Dit is immers het enige toestel dat over de nodige EASA certificaten beschikt en kan aangepast worden met hand controls in de voorste en daarna zelfs ook de achterste cockpit. Op die manier kunnen de mindervalide piloten louter met de handen leren vliegen zonder daarbij hun voeten of benen te moeten gebruiken.

De leden van het P4-team zullen daartoe ook voordrachten plannen en organiseren in diverse service clubs, verenigingen en bedrijven en contacten leggen met de bevoegde ministeries om subsidies aan te vragen. (Ministeries van Sport, gelijke kansen, Jeugd en Cultuur, ...)

4. HET TEAM

Bij deze stellen wij U graag de leden van ons P4 team binnen de TAC voor :

Guy Gildemyn (hulpinstructeur in de TAC)



Guy Gildemyn is radioloog in het AZ Sint- Lucas in Gent. Hij is een ervaren zweefvliegpiloot en is actief als hulpinstructeur in de Tournai Air Club op het vliegveld van Maubray. Sinds 2009 droomt Guy ervan om ook in België de zweefvliegsport open te stellen voor personen met een handicap aan de onderste ledematen. Dit wil hij realiseren door een tweepersoons opleidingstoestel van de TAC te voorzien van hand controls waardoor het toestel kan bestuurd door enkel gebruik te maken van de handen. Zijn medische achtergrond zal ons project verder ondersteunen. Guy is ook bestuurder in het Belgian Handflight Fund. Als extern adviseur staat hij ondermeer in voor alle projecten in België in de zweefvliegdiscipline.

Gerard Corneillie (Voorzitter van de TAC)



Sinds vele jaren is Gérard de gepassioneerde voorzitter van de Tournai Air Club. Onder zijn impuls kent de club een immens succes. Hij woont in Peruwelz, en beschikt over een enorme ervaring in het zweefvliegen, heeft deelgenomen aan vele wedstrijden en kampioenschappen en is tevens instructeur en examiner. Deze gepensioneerde leraar heeft van in den beginne van de idee gehouden om de vliegsport ook voor mindervaliden mogelijk te maken en steunde bijgevolg van meet af aan dit unieke project.

Patrice Vandendaele (Schatbewaarder van de TAC)



Patrice waakt over de financiële gezondheid van de TAC. Als zaakvoerder van een KMO in Ronse, stelt hij zijn kennis en ervaring ter beschikking van de club en leidt hij deze op financieel vlak als een goede huisvader. Ook hij ondersteunt ten volle en zonder enige reserve het Project P4, waarbij vooral het sociale karakter ervan hem nauw aan het hart ligt. Ook Patrice is zweefvlieginstructeur.

Willy Vinken (Secretaris van de TAC)



Willy is een dokter in La Louvière. Hij animeert op uitzonderlijke wijze de eerder “droge” job als secretaris van de club en voert deze functie uit met verve, mede door zijn uitgesproken gevoel voor humor. Hij is ook een erkend luchvaartgeneesheer en kan daardoor perfect de diverse moeilijkheden, mogelijke beperkingen en de uitdagingen inschatten die het pad zullen kruisen van elke minder-valide kandidaat-piloot tijdens de opleiding tot zweefvliegtuigpiloot.

De leden van de Tournai Air Club



Het enthousiasme van Guy, Gérard, Willy en Patrice overtuigde al meteen de Raad van Bestuur van de TAC en werkte ook bijzonder aanstekelijk op alle andere leden van de club. De leden en piloten van de TAC onthaalden het Project P4 op warme wijze en sloten het in hun hart. Sommigen onder hen worden zelfs al behoorlijk ongeduldig en kijken vol verwachting uit naar de eerste mindervalide die ze samen de lucht kunnen in helpen.

5. ONZE PARTNER: HET BELGIAN HANDFLIGHT FUND

Het Belgian Handflight Fund werd op 8 mei 2009 opgericht in de schoot van de Koning Boudewijn Stichting en heeft als voornaamste doelstelling het toegankelijk maken van de vliegsport voor personen met een handicap aan de onderste ledematen. Na de oprichting ging het Belgian Handflight Fund meteen van start met de realisatie van haar eerste project: "Project Handflight Ursel". In september 2009 werd zo het allereerste Belgische sportvliegtuig met hand controls geïnaugureerd in Vliegclub Ursel. Inmiddels zijn er in Ursel al 2 mindervalide kandidaat-piloten bezig met de voorbereidingen om hun medisch certificaat en JAR PPL oefenvergunning te bekomen, en is er zelfs al een derde mindervalide "solo gegaan" op de aangepaste Piper aldaar.

De doelstellingen van het Belgian Handflight Fund zijn:

- *Het schenken van de nodige financiële middelen aan geïnteresseerde vliegclubs voor het aanpassen met hand controls van hun bestaande clubtoestellen om aldus in zoveel mogelijk clubs in België de mogelijkheid te creëren om als mindervalide te leren vliegen. Hierbij werd als absoluut minimum één aangepast toestel in Vlaanderen en één aangepast toestel in Wallonië vooropgesteld.*
- *Het toegankelijk maken van de infrastructuur en het clubhuis van de Belgische vliegclubs die een project realiseren voor het opleiden van mindervaliden tot piloot en daarvoor een opleidingstoestel in hun club willen aanpassen met hand controls. . Op deze manier helpt Handflight overigens ook de mindervalide bezoekers en vliegtuig spotters.*
- *Het aanpassen van zweefvliegtuigen, ULM-vliegtuigen en andere vliegtuigen in Vlaanderen en in Wallonië indien de interesse daartoe bestaat, of ons de vraag gesteld wordt door een mindervalide of door een vliegclub (in welke vliegdiscipline dan ook).*
- *Het goedkoper maken van de vliegopleiding voor objectief en neutraal geselecteerde mindervalide kandidaat-piloten door het uitreiken van scholarships. Het bedrag dat deze scholarships vertegenwoordigen en het aantal ervan dat zal worden uitgekeerd zal afhangen van de vergaarde sponsoring en giften, het aantal kandidaat piloten en de gekozen vliegdiscipline. (dit jaar zijn er 4 PPL beurzen voorzien t.b.v. 5.000€ elk)*
- *Het adviseren van mindervalide kandidaat-piloten over de mogelijkheden en de te volgen medische en administratieve procedures om het benodigde medische certificaat en de bijbehorende oefenvergunning te bekomen om zodoende aan de opleiding tot piloot te kunnen beginnen.*

Met de ervaring, opgedaan in haar ULM- en PPL-projecten en mede door de goede contacten met het Directoraat Generaal van de Luchtvaart wil het Belgian Handflight Fund ons met raad en daad bijstaan, adviseren en helpen met ondermeer de homologatie van de hand controls en de bijbehorende administratie.

Ook zullen samen met de Vlaamse en Waalse Zweefliga de medische en administratieve procedures vastgelegd moeten worden en de manier waarop de medische testen in vlucht georganiseerd en beoordeeld zullen moeten worden.

Na de bespreking van het Project P4 in het bestuurscomité van het Belgian Handflight Fund, werd de steun van Handflight aan Tournai Air Club formeel bevestigd en bekrachtigd. Concreet kan Handflight instaan voor het financieren van de aanpassing met hand controls van het zweefvliegtuig (8.000€), het aanpassen van de infrastructuur en clubhuis, en de praktische uitwerking hiervan.

Eens het aangepaste zweefvliegtuig beschikbaar wordt in de Tournai Air Club in Maubray, zal het Belgian Handflight Fund ook jaarlijks scholarships uitreiken aan een beperkt aantal geselecteerde mindervalide kandidaat-piloten. Een dergelijk scholarship houdt een financiële steun van 1.500€ in aan de Tournai Air Club, per begunstigde mindervalide. Elke Handflight scholarships laat toe om in de vliegclub een krediet aan vliegers te creëren dat voldoende is om de gehele opleiding tot zweefvliegpiloot van een mindervalide leerling te financieren.

Indien de kandidaat-piloot - om welke reden dan ook - de opleiding vroegtijdig staakt, blijven de overblijvende vliegers ter beschikking van nieuwe en bijkomende kandidaat-piloten. De financiële steun vanwege het Belgian Handflight Fund wordt dus nooit persoonlijk aan de begunstigde mindervalide uitgekeerd maar steeds aan de betrokken vliegclub waarin de mindervalide zijn of haar pilotenopleiding zal volgen.



Fund managed by the King Baudouin Foundation

De leden van het Bestuurscomité van het Belgian Handflight Fund zijn :

● **Kris Van Nuffel: (Stichter en Voorzitter)**



In 2000 behaalde Kris Van Nuffel (ingenieur, 42j woonachtig in Hamme) zijn licentie privaat piloot. In 2001 had hij een zwaar ongeval met de wagen en na 9 maand revalidatie verliet hij het UZ te Gent als rolstoelgebruiker. In 2004 herwon hij zijn vleugels door als eerste rolstoelgebruiker een Belgisch ULM-brevet te halen. Heden ten dage vliegen er 2 mindervaliden in België met een aangepaste ULM.

Om de vliegsport nog meer toegankelijk te maken voor mindervaliden met een handicap aan de onderste ledematen lanceerde Kris in oktober 2008 samen met Vliegclub Ursel een project om ook een sportvliegtuig (Piper P28A) te voorzien van uitneembare hand controls. In mei 2009 richtte Kris het Belgian Handflight Fund op om nog meer projecten te kunnen starten en financieren in heel België en in meerdere vliegdisciplines. (PPL, ULM, zwevers, ...)

● **Daniel Poelman: (Externe Adviseur sportvliegen & contacten met het DGL)**



Als professioneel lijnpiloot (B737, B747, Citation Jet en andere) en als instructeur en examiner is Daniel een echte autoriteit in de Belgische Luchtvaart. Hij was binnen het vroegere Sabena ook directeur van de afdeling opleiding en piloten.

Zijn goede banden met het Bestuur der Luchtvaart en zijn uitgebreide ervaring maken van hem de ideale man om ons en de KBS te adviseren over de vliegtechnische zaken en om de onafhankelijke jury van de KBS te adviseren over de keuze van evt. kandidaten voor scholarships.

Sinds de inauguratie van het eerste aangepaste Belgische sportvliegtuig, begeleidt Daniël elke zaterdagmiddag de mindervalide kandidaat-piloten in Vliegclub Ursel en geeft hij hen ook les als instructeur.

● **Benoît Fontaine : (Lid van de Directie van de Koning Boudewijnstichting)**



Benoît Fontaine vertegenwoordigt de Koning Boudewijnstichting in het Directiecomité van het Belgian Handflight Fund. De Stichting waakt er samen met ons over dat steeds het publieke belang gediend wordt. Geen enkel project of geen enkele vliegclub zal dus bevoordeeld kunnen worden. Hij adviseert ons ook over het uitvoeren van de projecten, uitreiken van scholarships, en beheer van de ontvangen donaties en fondsen. Benoît kijkt hij er ook op toe dat alle beslissingen objectief en neutraal genomen worden en dat de projecten op rationele en redelijke wijze ten uitvoer worden gebracht.

- **Guy Gildemyn:** Guy is ook lid van het Bestuurscomité van het Belgian Handflight Fund. Als ervaren zweefvliegpiloot en hulp-instructeur is hij de ideale man om binnen Handflight in te staan voor alle projecten in de zweefvliegdiscipline. Hij beslist samen met de andere bestuursleden ook mee over het uitreiken van scholarships en is ook verantwoordelijk voor de contacten met de Franstalige pers in beeld en woord.



De aangepaste Schleicher ASK21 van de vliegclub van Gruyères wordt klaargemaakt voor een vlucht

6. HET ZWEEFVLIEGTUIG: SCHLEICHER ASK21

In het verleden werden al meerdere types en merken van zweefvliegtuigen aangepast met hand controls voor mindervaliden. In het wereldje van de sportvliegtuigen wordt zelfs al gevlogen met aangepaste vliegtuigen sinds het begin van de jaren zeventig. Hier in België hebben we op dat vlak dus een achterstand van een kleine ... 40 jaren in te halen.

Sinds 2006 echter, moet elke technische aanpassing aan om het even welk gecertificeerd vliegtuig (en daardoor dus ook aan zweefvliegtuigen) officieel gehomologeerd zijn door de EASA. (European Aviation Safety Association). Dit houdt in dat hand controls voor zweefvliegtuigen sinds 2006 moet voldoen aan zeer strenge Europese regels en dus ook gecertificeerd moeten zijn op Europees vlak.

De procedures om een dergelijke handbediening te laten certificeren door de EASA zijn zeer kostelijk en vragen een jarenlange voorbereiding. Op dit moment is er daardoor slechts één zweefvliegtuigen dat voorzien kan worden van dergelijke “EASA approved hand controls”.

Een grondige studie van de huidige marktsituatie en luchtvaartreglementeringen leerde ons bijgevolg dat de Schleicher ASK21 het meest geschikte toestel is om op dit moment aan te passen en in te zetten voor de vorming van mindervalide piloten. Enkele redenen zijn:

1. *De ASK21 is een zweefvliegtuig dat vooral geschikt is om ingezet te worden als toestel voor de basisopleiding, maar anderzijds toch ook gebruikt kan worden voor overlandvluchten en zelfs voor een eerste initiatie in het acrobatisch vliegen. Wat de ASK21 zo uniek maakt is dat het - ondanks het hoge prestatieniveau - het voor een leerling-piloot toch een uitermate stabiel en vergevingsgezind toestel blijft.*
2. *De hand controls voor de ASK21 werden door de fabrikant zelve (Schleicher Segelflugzuegbau GmbH) ontworpen en maken hierdoor dus integraal deel uit van het gecertificeerde ontwerp van het gehele zweefvliegtuig. Hierdoor werd de aanpassing automatisch aanvaard op nationaal (Duits) niveau en na 2006 ook door de EASA gecertificeerd. Dankzij dit Europese certificaat kan deze aanpassing in elke ASK21 in heel Europa ingezet worden. Mede door de EASA certificering werd de in dit project voorgestelde aanpassing van de ASK21 dan ook onmiddellijk goedgekeurd door het Belgische Directoraat Generaal van de Luchtvaart.*

3. *In tegenstelling tot andere zweefvliegtuigen kan de ASK21 zowel in de voorste als in de achterste cockpit van hand controls voorzien worden. Dit biedt interessante mogelijkheden. Net zoals de normaalvalide leerlingen begint elke mindervalide leerling-piloot zijn vliegcarrière in de voorste cockpit (met de instructeur in de standaard uitgeruste achterste cockpit).*

Na het behalen van zijn licentie kan een mindervalide echter ook beslissen om zich nog verder te laten scholen tot zweefvlieg(hulp)instructeur. Als instructeur kan ook een mindervalide gezeten in de achterste cockpit (met hand controls aldaar) evengoed lesgeven aan een mindervalide of normaalvalide in de voorste cockpit. Zo wordt werkelijk een ultieme integratie bekomen van de mindervalide piloot in de zweefvliegwereld.

4. *Ook een bestaande standaard ASK21 kan op elk moment na de productie nog steeds worden aangepast met hand controls. Zo kan een bestaande ASK21 bijvoorbeeld eerst worden aangepast in de voorste cockpit en enkele jaren daarna ook in de achterste cockpit.*

Bovenstaande voordelen maken van de Schleicher ASK21 het ideale zweefvliegtuig om te voorzien van extra hand controls. De andere aanpasbare tweepersoons zweefvliegtuigen zijn de Duo Discus en de Twin Astir. De Duo Discus is echter een hoogperformant en ultragevoelig competitietoestel dat veel minder stabiel en vergevingsgezind is dan de ASK21. Daardoor is de Duo Discus absoluut ongeschikt om er een mindervalide zijn of haar basisopleiding in te geven. Anderzijds wordt de Duo Discus wél in zweefvliegclubs ingezet waar al een aangepaste ASK21 voorhanden is, om zo de al meer ervaren mindervalide piloten de kans te geven om zich verder te vervolmaken en bijvoorbeeld deel te nemen aan competities.

De Twin Astir is wel geschikt voor de basisopleiding maar de benodigde mechanische onderdelen om het zweefvliegtuig aan te passen met hand controls bleken in praktijk niet meer verkrijgbaar te zijn. Bovendien is de aanpassing van de Twin Astir ook (nog) niet gecertificeerd door de EASA, waardoor ze sinds 2006 niet meernieuw kan ingebouwd worden in Europese zweefvliegtuigen.

Uiteindelijk kwamen wij dus tot het besluit dat enkel de Schleicher ASK21 overblijft om hier in België aan te passen met hand controls en te gebruiken voor de opleiding van mindervalide leerling-zweefvliegpiloten.



De Schleicher ASK21 – Modern opleidingszweefvliegtuig, verkrijgbaar met EASA approved hand controls

De Schleicher ASK-21 werd ontworpen door Rudolf Kaiser en moest de opvolger worden van het ondertussen legendarische opleidingstoestel ; de ASK13. De ASK21 is het eerste tweezits opleidingstoestel dat met de modernste productiemethodes en volledig uit composietmaterialen wordt vervaardigd. Hiermee was het toestel bij zijn introductie op de markt hét ultieme antwoord op de toentertijd steeds luider klinkende vraag naar een modern en nieuw tweezits opleidingstoestel.

Het prototype maakte zijn eerste vlucht in december 1978 en de productie begon in 1979. Heden ten dage vliegen er wereldwijd al meer dan 750 ASK21 zweefvliegtuigen. De productie van dit type gaat overigens nog gestaag voort, wat getuigt van het enorme succes en de degelijkheid van dit toestel. In december 2004 werd ook de ASK21-Mi voorgesteld aan het publiek. Deze versie is voorzien van een inklapbare motor die krachtig genoeg is om er autonoom mee op te stijgen.

De twee zitplaatsen zijn in tandem opgesteld en het toestel is voorzien van dubbele bedieningsorganen. In tegenstelling tot vele andere zweefvliegtuigen kunnen in de ASK21 zowel de beide zetels als de pedalen in voorste en achterste cockpit naar voor en achter ingesteld worden om zo een ideale zithouding te bekomen. De ASK21 is zoals vermeld ook de allereerste zweever met EASA approved hand controls.

Helaas ... heeft de TAC nog geen Schleicher ASK21 in haar vloot. Daardoor moeten we in dit project niet alleen op zoek naar de financiële middelen nodig voor de hand controls, maar moeten we eerst en vooral de nodige fondsen verzamelen voor de aankoop van een tweedehands ASK21. Daarom richten wij ons ondermeer tot U met deze infobrochure.

7. DE AANPASSING VAN DE COCKPIT VOOR PARAPLEGISCHE PILOTEN

Het gevolg van paraplegie of eender welke andere handicap van de onderste ledematen heeft steeds een beperkte (of helemaal geen) mobiliteit van de onderste ledematen tot gevolg. Hierdoor kunnen deze personen niet op een correcte en gedoseerde manier gebruik maken van de standaard pedalen in de cockpit. Deze pedalen bedienen in vlucht het richtingsroer achteraan in de staart van het zweefvliegtuig. Een zweefvliegtuig is een uitermate licht toestel met een behoorlijk grote spanwijdte. Hierdoor is het een zeer gevoelig vliegtuig en is een precieze bediening van het richtingsroer van groot belang om bochten op een gecoördineerde manier te kunnen vliegen. Met een zwever moet bovendien steeds zo “fijn” mogelijk gevlogen te worden om het hoogteverlies zoveel mogelijk te beperken. Ook hiervoor is het richtingsroer zeer belangrijk. In sommige zweefvliegtuigen wordt met de pedalen ook het staartwiel gestuurd tijdens het rollen over de begane grond.

Een piloot met een handicap aan de onderste ledematen heeft dus even goed nood aan een precieze en goed doseerbare handbediening van het richtingsroer. In de Engelse taal spreekt men van “hand controls” en in de Franse taal heeft men het over “le malonnier” (“samentrekking van “**M**anuel” & “**P**alonnier”)

Om U wat meer wegwijs te maken in de aanpassing met hand controls tonen wij U eerst de cockpit van een standaard ASK21 en daarna de cockpit van een ASK21 cockpit met hand controls.

a. De standaard cockpit van een ASK21



De voorste cockpit van een ASK21 (standaard cockpit, niet aangepast)

In de foto van de standaard cockpit op de vorige pagina onderscheiden we :

1. De bediening voor het loskoppelen van de sleepkabel
2. De bediening van de vleugelremkleppen (gebruikt om af te remmen en hoogte te verliezen bij de landing en om het oplopen van snelheid bij steile dalingen tegen te gaan)
3. De pedalen welke het richtingsroer bedienen (voor het coördineren van de bochten)
4. De “flight stick” die de ailerons (stick links/rechts) en het hoogteroer (stick naar voor/achter) bedient.

b. De cockpit van de ASK21, aangepast voor paraplegische piloten

Hieronder wordt de cockpit van een ASK21 getoond die werd voorzien van de hand controls. We onderscheiden meteen de extra zwarte hendel welke, net zoals de pedalen, het richtingsroer bedient. Door deze hendel naar voor of naar achter te bewegen wordt het richtingsroer in het staartvlak naar links of rechts bewogen.



De cockpit van een ASK21, voorzien van de paraplegische hand controls.

In de aangepaste cockpit onderscheiden we:

1. De standaard bediening van de ontkoppeling van de sleepkabel
2. De gemodificeerde bediening van de vleugelremkleppen. In de standaard cockpit wordt deze hendel continu vastgehouden en tegen veerkracht in bediend door de normaalvalide piloot. In de aangepaste cockpit is de hendel zelve identiek, maar wordt hij voorzien van een extra rasterschijf met een vergrendelingsysteem.

Zo kan de mindervalide piloot in bijvoorbeeld de eindnadering voor de landing een bepaalde stand van de remkleppen kiezen en de remklephendel in die stand vergrendelen. Zo kan de piloot (in tegenstelling tot de standaard zweefvliegtuigen) de hendel van de vleugelremkleppen loslaten om daarna opnieuw de manuele bedieningshendel van het richtingsroer in de hand nemen voor de verdere controle van het toestel en het afwerken van de bij de landing.

3. De « malonnier » of « hand controlled rudder ». Dit is de extra toegevoegde manuele bedieningshendel van het richtingsroer. Deze hendel neemt integraal de functie van de pedalen over bij de mindervalide piloten.
4. De standaard “flight stick” (ongewijzigd)

Om te beletten dat de mindervalide piloten op ongecontroleerde manier hun voeten op de pedalen plaatsen en zo ongewild het richtingsroer zouden kunnen bedienen worden de pedalen bij gebruik door een mindervalide piloot ontkoppeld van de kabels die het richtingsroer bedienen. Op die manier kan het geen kwaad dat de voeten van bijv. een paraplegische piloot met spasmen de pedalen zouden raken of indrukken. Enkel de manuele bediening is actief in de voorste cockpit.

In de achterste cockpit blijven de standaard bedieningen beschikbaar voor de instructeur. Hij of zij vliegt dus het vliegtuig op de standaard manier en kan met de standaard bedieningen de mindervalide leerling-piloot steeds “overrulen” wanneer nodig. Indien ook de achterste cockpit werd aangepast, dan kan in deze cockpit – net zoals in de voorste - naar keuze in een standaardconfiguratie of een “hand controled mode” gevlogen worden.

Wanneer na een mindervalide piloot, een normaalvalide piloot het vliegtuig wenst te besturen, worden eerst de pedalen terug aan de kabels gekoppeld die het richtingsroer bedienen en gebruikt de normaalvalide piloot gewoonweg de standaard bedieningsorganen en niet de “malonnier”.

8. DE NODIGE BUDGETTEN

a. Een tweedehands ASK21 zweefvliegtuig:	50.000 €	Tournai Air Club
b. De hand controls (voorste cockpit enkel):	7.000 €	Handflight Fund
c. Aanpassing van het clubhuis & infrastructuur:	3.000 €	Handflight Fund
d. Scholarships vr. de opleiding (per piloot):	1.000 €	Handflight Fund

9. HOE KAN U ONS PROJECT STEUNEN ?

Dit project en onze objectieven zijn compleet onbaatzuchtige en louter sociaal geïnspireerd. Hoe nobel onze bedoelingen ook mogen wezen, de realisatie ervan brengt helaas een indrukwekkend kostenplaatje met zich mee. Alle fondsen, subsidies en donaties die wij zullen ontvangen op de projectrekening van Project P4 zullen integraal besteed worden aan de bovenvermelde doelstellingen.

Ons team bestaat enkel en alleen uit vrijwilligers en wij hebben bijgevolg geen werkingskosten als het op manuren aankomt. Zoals U in het vorige hoofdstuk al kon lezen hebben wij binnen de TAC wel eerst en vooral 50 à 60.000€ nodig om een tweedehands zweefvliegtuig te kunnen kopen dat kan voorzien worden van EASA gecertificeerde hand controls.

Onze enige bronnen van financiering zijn subsidies en donaties. De schenkers zullen echter kunnen genieten van belastingsvoordeel, daar wij in dit project worden bijgestaan door de Koning Boudewijnstichting en bij hen een projectrekening hebben kunnen bekomen. Giften ten behoeve van ons Project P4 kunnen op deze projectrekening op een fiscaalvriendelijke manier gestort worden indien daarbij de onderstaande modaliteiten strikt worden gevolgd.

Elke donor zal ook vermeld worden op een speciaal daartoe aangemaakt pagina op de website van de Tournai Air Club: www.tournai-air-club.eu

- o *Bedrijven of personen die de TAC willen steunen in hun Project P4 kunnen dat door storting op het rekeningnummer van de Koning Boudewijnstichting met nummer 000-0000004-04 (IBAN : BE10 0000 0000 0404 – BIC : BPOTBEB1) met de expliciete vermelding “L82312 : Maubray – Tournai Air Club – Projet P4”*
- o *De Koning Boudewijnstichting schrijft automatisch een dankbrief aan de mensen en bedrijven die ons steunen met een schenking van meer dan 30€, gevolgd door een fiscaal attest in de maand februari van het daaropvolgende jaar. Hierdoor kan een gift aan ons fonds worden ingebracht als zijnde aftrekbaar van het belastbaar inkomen, wat voor privé personen maar ook voor firma's significante voordelen kan bieden.*
- o *Anderzijds dienen de personen, organisaties en bedrijven die ons willen steunen er wel rekening mee te houden dat de Koning Boudewijnstichting deze fiscale attesten alleen maar mag uitschrijven indien het effectief gaat over een onbaatzuchtige donatie aan een “goed doel” waarmee de samenleving verbeterd kan worden.*

TRANSNATIONAL GIVING EUROPE

Buitenlandse bedrijven of personen kunnen gebruik maken van de diensten van TGE (Transnational Giving Europe) waardoor ze ook in hun land, en volgens de dáár geldende fiscale wetgeving, kunnen genieten van de fiscale voordelen verbonden aan donaties aan goede doelen, vzw's en fondsen.

Op dit moment heeft TGE werkingsovereenkomsten met volgende landen: België, Ierland, Hongarije, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Nederland, Bulgarije, Zwitserland, Slowakije, Roemenië en Polen.

Meer informatie hierover kan u vinden op de website: www.transnationalgiving.eu



Twee zweefvliegtuigen “soaren” op grote hoogte boven de Alpen

10. DE KONING BOUDEWIJNSTICHTING

Samen werken aan een betere samenleving www.kbs-frb.be

De Koning Boudewijnstichting is een onafhankelijke en pluralistische stichting in dienst van de samenleving. Zij wilt op een duurzame manier bijdragen tot meer rechtvaardigheid, democratie en respect voor diversiteit. De Stichting steunt jaarlijks zo'n 2.000 organisaties en individuen die zich engageren voor een betere samenleving. Haar actiedomeinen de komende jaren zijn: armoede & sociale rechtvaardigheid, gezondheid, democratie in België, democratie in de Balkan, erfgoed, filantropie, migratie, ontwikkeling, leiderschap, lokaal engagement, partnerschap of uitzonderlijke ondersteuning. De Stichting werd opgericht in 1976 toen Koning Boudewijn 25 jaar koning was.

In 2009 werkt de Stichting met een budget van 35 miljoen euro. Naast haar eigen kapitaal en de belangrijke dotatie van de Nationale Loterij, zijn er de Fondsen van individuen, verenigingen en bedrijven. De Koning Boudewijnstichting ontvangt ook giften en legaten.

De Raad van Bestuur van de Koning Boudewijnstichting tekent de krachtlijnen uit en zorgt voor een transparant beleid. Voor de realisatie doet ze een beroep op een 50-tal medewerkers. De Stichting werkt vanuit Brussel en is actief op Belgisch, Europees en internationaal niveau. In België heeft de Stichting zowel lokale, regionale als federale projecten lopen.

Om haar doelstelling te realiseren, combineert ze verschillende werkmethodes. De Stichting steunt projecten van derden of lanceert eigen acties, biedt een forum voor debat en reflectie, en stimuleert filantropie. De resultaten van de projecten en acties worden verspreid via diverse mediakanalen. De Koning Boudewijnstichting werkt samen met overheden, verenigingen, ngo's, onderzoekscentra, bedrijven en andere stichtingen. Zij heeft een strategisch samenwerkingsverband met het European Policy Centre, een denktank in Brussel.

Meer informatie over de projecten van de Koning Boudewijnstichting, evenementen en publicaties vindt u op www.kbs-frb.be. Een e-news houdt u op de hoogte. Met vragen kunt u terecht op info@kbs-frb.be of 070-233 728

Koning Boudewijnstichting, Brederodestraat 21, B-1000 Brussel,
Tel. 02-511 18 40, fax 02-511 52 21

*Giften op rekening 000-0000004-04 (IBAN: BE10 0000 0000 0404 – BIC: BPOTBEB1)
zijn fiscaal aftrekbaar vanaf 30 euro.*

11. TOT SLOT

Vliegen is een passie. Dat staat buiten kijf. Diegenen die door de sport “gebeten” worden, blijven dat meestal voor het leven. Voor normaalvaliden is het behalen van een vliegbrevet een uitdaging die het nodige doorzettingsvermogen en doorgedreven arbeid vraagt.

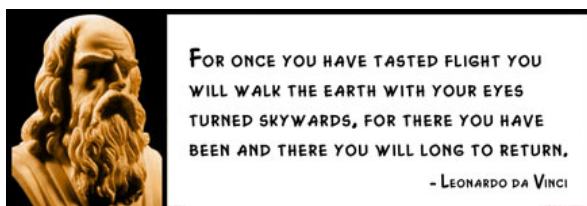
Voor een mindervalide is het behalen van een vliegbrevet een nog grotere uitdaging. Hiermee overstijgt hij of zij immers op een unieke manier de handicap. Meer nog dan de normaalvaliden hebben de meeste mindervaliden dikwijls de neiging om zich elke dag weer opnieuw te willen bewijzen. Niet zozeer ten opzichte van hun omgeving, maar bovenal ten opzichte van zichzelf. In die zin wil dit project hen niet die zogenaamde “luxe” van het vliegen schenken, maar hen wél een flinke dosis nieuw zelfvertrouwen, een nieuwe en meer gedreven persoonlijkheid, en bovenal veel geluk en dankbaarheid brengen.

Naargelang zij vorderen in hun opleiding zullen zij zich meer en meer zelfzekerder gaan voelen en hun handicap meer en meer achter zich laten (voor zover zij dat vroeger al niet gedaan hebben). De positieve emoties die dit teweegbrengt zullen ook uitstralen naar iedereen waarmee zij samenleven en ook deze mensen zullen het stukken gemakkelijker krijgen om naar hun geliefde of vriend op te kijken en de handicap te aanvaarden.

Uiteindelijk gaat dit project dus niet alleen over het zweefvliegen op zich, maar vooral over het gelukkig maken van mindervaliden en al de mensen rond hen heen. Dit project wil ook in België de mindervaliden de zoete verwondering schenken die het vliegen in iedereen losmaakt. De verwondering over hoe mooi het leven eigenlijk wel kan zijn, óók met een handicap.

Onze oprechte dank voor Uw interesse in dit project.

Het volledige Project P4 Team



BIJLAGEN

1. CONTACTEN

Gérard Corneillie

Voorzitter van de Tournai Air Club.

E-mail : tournai-airclub@hotmail.com

Dr. Guy Gildemyn

Hulp-instructeur zweefvliegen in de TAC.

Extern adviseur & medebestuurder van het Belgian Handflight Fund

Voor elke informatie betreffende het TAC Project P4.

E-mail : guy@gildemyn.be

Gsm: +32 475 76 44 89

Kris Van Nuffel

Voorzitter en stichter van het Belgian Handflight Fund, piloot & rolstoelgebruiker.

E-mail : vnk@skynet.be

Gsm: +32 491 075 328

2. LINKS

- | | |
|--------------------------------------|---|
| o Website Tournai Air Club: | http://www.tournai-air-club.eu |
| o Website Belgian Handflight Fund: | http://www.handflight.be |
| o Website Koning Boudewijnstichting: | http://www.kbas-frb.be |



Nog even geduld. ... Binnenkort wordt ook het Belgische Luchtruim toegankelijk voor paraplegische zweefvliegpiloten!