



Historisch Van de Aeroclub van Hesbaya

1. Inleiding

Dit document is een compilatie van tekst en verhalen. Het is in de loop der tijd ontwikkeld met waarschijnlijk enkele benaderingen. Dat belet niet om de toewijding en de motivatie van de pioniers van onze club te waarderen. Wat een geweldig avontuur. Bedankt aan François voor het schrijven.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Oorsprong	2
3. Oprichting van de A.S.B.L	3
4. Aanvang van de werkzaamheden... ..	4
Eerste vlucht en eerste vliegtuig	4
ULM piloot training	5
Beweegt en fit-up... ..	6
5. Windprojecten	8
DE REACTIE VAN EEN VAN ONZE NEGERS	9
HET EXTRA SPOOR	9

2. De oorsprong.

Eind **1982 kwamen twee luchtvaartliefhebbers**, Arthur Moureaux en Daniel Matagne, met het idee om een klein vliegveld te creëren voor microlichte vliegtuigen. Na de bijeenkomst Londen-Parijs in september 1982 was Arthur Moureaux inderdaad op zoek naar een vliegveld voor microlicht. In de regio Waremme zou geen enkel luchtvaartterrein microlichte vliegtuigen en hun lage snelheid accepteren, wat hun vliegvrijheid onvermijdelijk zou belemmeren. Daarom was het in die tijd nodig om naar Temploux te gaan "en ja, we konden in ULM naar Temploux vliegen" om deze sport te beoefenen.

Het is dan ook logisch dat Arthur Moureaux en Daniel Matagne, oude vrienden van Waremme, op zoek zijn naar land waarop een klein vliegveld geïnstalleerd zou kunnen worden. Het kostte ze de hele winter 82 – 83. Ze werden snel vergezeld en geholpen door een derde dief in de persoon van Armand Rocourd' Amay, een professionele filmmaker en grote luchtvaartliefhebber.



De beslissende troef werd gebracht door **de baron van Otreppe**. Hij slaagde erin een **boer van Les Waleffes te overtuigen om hen een perceel van 50 bij 300 meter te huren**

Na alle formaliteiten en controles van de Aeronautics Administration werd het land goedgekeurd. Eén van het thefirste **ulmodroom van Belgique werd geboren. Het was gelegen op het grondgebied van de gemeente Les Waleffes, ongeveer tien km ten zuiden van Waremme.**

3. Creatie van de A.S.B.L



Het vliegveld was goed, het was nog steeds nodig om een club te vinden om de operatie te garanderen. Hier komt Armand Rocour (zittend in zijn microlicht) in het spel, dankzij zijn relaties in de media, publiceert hij een artikel waarin hij de intentie aankondigt om een microlichtclub op te richten. Al snel konden twintig mensen bijeenkomen en werd er een eerste contactbijeenkomst georganiseerd in het huis van Arthur Moureau. Zeventien mensen bevestigden hun bereidheid om deel te nemen aan het avontuur en besloten een club op te richten. **TheAeroclub de Hesbayewas geboren, met de hulp van Robert Schûtz (links op de foto...) die zich bij de groep aansloot.**

De Raad van bestuur bestond uit Arthur Moureau als president, **Lucy Giroulà als schatkist, Robert Shûtz als secretariaat**, Daniel Matagneet **Charles Vanesseas** directeuren.

4. Het begin van de werkzaamheden...

Eerste vlucht en eerste vliegtuig

De eerste vluchten naar het vliegveld vonden plaats in juli **1983**. Al snel werd duidelijk dat leden die geen piloot waren opgeleid moesten worden. De Hesbaye Flying Club moest dus een tweezits vliegtuig aanschaffen en een monitor vinden. De zoektocht naar een vliegtuig werd uitgevoerd, maar zonder veel succes, want in 1983 waren er zeer weinig betrouwbare tweezits.

In de tussentijd, **Arthurentrepret om aninstructeur te worden , en slaagt voor de examens in augustus 83 . Pas begin '84 vonden ze een apparaat dat aan hun eisen voldeed, een Weedhopper JC31.** De ULM werd gekocht bij het bedrijf ULTRALAIR, bekend bij Arthur, die de functies van testpiloot en technisch adviseur vervulde. Om te betalen voor het apparaat, de ontluikende club zonder geld, namen tien mensen elk verantwoordelijk voor 1/10 van de prijs van de machine, met de garantie te worden terugbetaald binnen drie jaar.



ULM piloot training

Zodra het clubvliegtuig operationeel was, kon de training van de leden beginnen, en om iedereen tevreden te stellen, aarzelde Arthur niet om tot 20 uur per weekend te vliegen. Helaas zou het jaar slecht aflopen, aangezien er verschillen zouden ontstaan tussen de club en de eigenaar van het land. De club moest vertrekken en een andere site vinden.



Beweegt en fit-up...



Met de hulp van Lucien **Claes**, (foto links boven) toekomstig lid, dat is een nieuw land werd gevonden op het grondgebied van De gemeente Avernas, en voorjaar 86, het nieuwe veld was klaar. Op dat moment wel besloten om een hangar te bouwen voor onderdak bieden aan de tweezitter en een bar met verfrissingen waar de leden konden elkaar ontmoeten. Een team geleid door Constand **Cuppens**(links op afbeelding) ging in twee huizen herstellen bestemd voor sloop, de vloeren en planken noodzakelijk voor de bouw van de gebouw. Het kon worden gerealiseerd voor het bescheiden bedrag van 80.000 fr. Het was in augustus dat een handjevol leden de bouw voltooid.





Aeroclub van Hesbaye A.S.B.L



Helaas zou de pech nog steeds vallen op de vliegende club van Hesbaye. Eind 1987, na de uitwisseling van grond voor de bouw van de golfbaan van Avernas, bevond het luchtvaartterrein zich in het midden van een groot perceel van een andere boer die de huur niet wilde vernieuwen, het was nog steeds nodig om te verhuizen.

Sinds 1988 ligt de club een paar honderd meter, dicht bij de snelweg.

De bijzonderheid van het parcours op dit moment is dat het zowel in het Waalse Gewest als in is

Vlaamse regio. Het heeft een perfecte oriëntatie op de heersende winden.

Tot slot is er stabiliteit.

Behalve dat...



5. De windprojecten.

Sinds 2007 worden er langs de snelweg windprojecten ontwikkeld.

Een van de projecten zou het spoor niet meer bruikbaar maken, windturbines vormen een groot obstakel recht in de as van het spoor.

De nieuwe Raad van bestuur van de club heeft dan de hoofdtaak om een oplossing voor het probleem te vinden.

Er zijn besprekingen gevoerd met de windenergier. We argumenteerden dat we er al lang waren voordat de proponent windturbines in de hartlijn van de start- en landingsbaan wilde planten. Het was Kafka, David versus Goliath.

De promotor schudde de wortel door voor te stellen een deel van een hypothetische zet te financieren. Hij zwaaide ook met de stok en zei dat ze tegelijkertijd een gerechtelijke procedure begonnen tegen onze vergunningen om ulmodrome te exploiteren. "Je hebt geen geldig rijbewijs".

We zochten vervolgens naar een andere site. Het was een aanzienlijk werk met een groot aantal mislukkingen ondanks een project dat bijna in Berloz was voltooid.

Tot slot moesten we alles doen om te verblijven waar we nog steeds zijn.

We hebben veel geld uitgegeven aan juridische kosten om onszelf in het Vlaamse Gewest te verdedigen.

De promotor betwistte de geldigheid van onze vergunningen in Vlaanderen en een juridische strijd, met vele beroepen, kostte ons al onze tijd.

We hebben oplossingen aangedragen tegen elk project dat de voorvechter verdedigde of herintroduceerde.

Elke keer wonnen we ondanks politieke interventies op het hoogste niveau om de bouw van windturbines in de as van het spoor mogelijk te maken.

DE REACTIE VAN EEN VAN ONZE BUREN.

Nadat onze nu onbetwistbare rechten waren vastgesteld, werd de vergunning voor de centrale windturbines niet verkregen.

Het conflict met de boer had zo'n punt bereikt dat hij uiteindelijk volwassen populieren plantte net aan het begin van het spoor.
Een muur voor ons.
Wat te doen...



HET EXTRA SPOOR.

We moesten dringend een strook land huren in de uitbreiding van de bestaande start- en landingsbaan, en we kregen de voorlopige vergunningen van de gemeente Hannut en de luchtvaartdiensten om te kunnen opstijgen en landen door over de populieren te vliegen. Het is eindelijk onze buurman die ons dwong om dit nieuwe spoor te hebben.

We wonnen alle gerechtelijke procedures, we waren in staat om het nieuwe spoor te bestendigen om ons te beschermen tegen andere acties.
De populieren moesten eraf worden gescheurd, wat eindelijk gedaan was.

