

SkyMagazine

AIRCARE

**MUG
SMUR**

YOUNG & RISING

**Royal Belgian
Air Cadets**

VISITED

**Red Bull
Air Race**



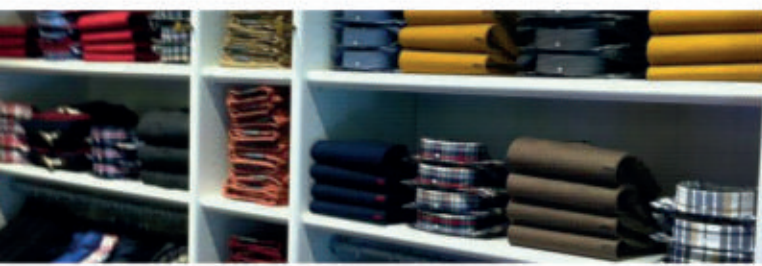
New!

Nieuw gratis tijdschrift
over recreatieve luchtvaart
en alles wat vliegt.

*Nouveau magazine gratuit
sur l'aviation récréative
et sur tout ce qui vole.*

01

JAAR 1 | SEPTEMBER 2016
WWW.SKYMAGAZINE.BE
f /SKYMAGAZINE.BE



Bij herenmode Duden wordt u verwelkomd door Peter die u met zijn passie voor mode rondleidt in zijn gezellige winkel. Koffie, thee en frisdrank worden met plezier geserveerd.

DUDEN
HERENKLEDING

Droomt u al lang van een maatpak dat volledig aan uw wensen voldoet? Bij herenmode Duden bent u aan het juiste adres. Gepersonaliseerde maatpakken zijn onze specialiteit!

Een greep uit onze merken:

GENTI

GENTILUOMO

LEDÜB

ROY ROBSON


VANGUARD



Pieter Reyenslei 4-6
2640 Morsel
(gratis parking stadsplein)



+32 3 449 85 41
info@duden.be



wij verkopen niet online,
wij houden van persoonlijk
contact en service!



di tot za 10:00h - 18:00h
ma & zo gesloten
wij zijn open 's avonds na afspraak

Beste lezer

U bent zelf privaat piloot of kent ongetwijfeld wel iemand in uw omgeving die vliegt. Modelbouw, luchtvaartfotografie of ballonvaren zijn uw ding? Misschien droomt u ervan om ooit te skydiven of bent u gefascineerd door de nieuwste luchtvaarttechnologieën?

SkyMagazine neemt u mee in de boeiende en leerrijke leefwereld van de luchtvaart. Eenmaal u in aanraking komt met één of meerdere disciplines bent u wellicht bevlogen! Zo ben ik er een vijftal jaar geleden zelf ook mee in contact gekomen. Daarvoor had ik nooit durven denken dat ik ook maar iets met luchtvaart te maken zou hebben.

Gedreven door interesse en ambitie en geïnspireerd door enkele gepassioneerde mensen om me heen, heb ik SkyMagazine gelanceerd. Een lifestyleblad over recreatieve luchtvaart, verhalen van mensen die deze luchtvaartuigen besturen en alles wat er rechtstreeks of onrechtstreeks mee te maken heeft.

Ik wens u veel leesplezier toe!



Chère lectrice, cher lecteur

Vous êtes vous-même pilote privé ou vous connaissez sans doute quelqu'un qui vole dans votre entourage. Vous aimez le modélisme, la photographie aérienne ou la navigation aérostatique. Vous rêvez peut-être de sauter en chute libre ou vous êtes fasciné par les dernières technologies aéronautiques.

SkyMagazine vous emmène dans l'univers passionnant et intéressant de l'aviation. Une fois goûté à l'une ou l'autre des disciplines, vous ne pourrez qu'en être passionné! C'est ainsi qu'il y a cinq ans je suis moi-même entrée en contact avec l'aviation. Auparavant, je n'aurais jamais osé imaginer avoir à faire un jour à ce milieu.

Animée par l'intérêt et l'ambition et inspirée par quelques gens passionnés autour de moi, j'ai créé SkyMagazine. Un magazine tendance sur l'aviation récréative, avec les histoires des gens qui conduisent ces aéronefs et sur tout ce qui concerne l'aviation directement ou indirectement.

A tous, je vous souhaite beaucoup de plaisir de lire!

- ✉ www.SkyMagazine.be
- ✉ www.SkyMagazine.fr
- ✉ [/SkyMagazine.be](https://www.facebook.com/SkyMagazine.be)



- 4 AIRCARE
MUG Helikopter · Hélicoptère SMUR
- 10 YOUNG & RISING
Royal Belgian Air Cadets
- 12 INTERVIEW
Dr. Ann Lechat
- 14 DID YOU KNOW?
WK Electro motor · RM Moteur électrique
- 16 PAST W/S FUTURE
P51 versus F35
- 20 WORK HARD, FLY HIGH
David de Keyser
- 24 PUBLI REPORTAGE
Kazsubian Hills
- 26 AIRFUN
Miniatuur luchtballons
Des montgolfières miniatures
- 27 AIRFUN
Flight Simulator
- 28 VISITED
Red Bull Air Race, Ascot
- 38 Gordon Bennett 2016
- 40 Drones
- 45 Diablo





De MUG-heli, een onbetaalbaar verschil

Een vertrouwd beeld in West-Vlaanderen, de wit-rode MUG-heli van de provincie onderweg naar een situatie waar mensen in nood verkeren. We vinden het evident. Een medische spoeddienst via ons luchtruim met aan boord een spoedarts, verpleegkundige en alle materiaal om de eerste zorgen toe te dienen. Wanneer rukt de heli uit? Wie financiert dit project? Hoeveel betaalt de patiënt hiervoor? Sky-Magazine bezocht de thuisbasis van de MUG-heli OO-HSN bij het AZ Sint-Jan in Brugge en sprak met de crew.

L'hélicoptère SMUR, une différence inestimable

Une image familière en Flandre occidentale : l'hélicoptère SMUR blanc et rouge de la province volant vers un lieu où des gens sont en danger. Cela ne nous étonne plus. Un service d'urgence médicale transportant à son bord un médecin urgentiste, un infirmier et tout l'équipement pour apporter les premiers soins. Quand l'hélicoptère est-il appelé? Qui finance ce projet? Combien le patient paie-t-il pour une intervention? SkyMagazine a visité la base de l'hélicoptère SMUR immatriculé OO-HSN auprès de l'hôpital AZ Sint-Jan à Bruges et y a parlé avec l'équipage.



AIRCARE

Dokter Nicolas Müller is de verantwoordelijke arts bij de urgentiedienst van het AZ Sint-Jan en is nu ongeveer 20 jaar in dienst. In 1972 blies Dr. Lust, een van zijn voorgangers dit project leven in. Vandaag, meer dan 40 jaar later, is iedereen vertrouwd met de MUG-heli en vraagt niemand zich nog af of het wel evident is om deze service te kunnen aanbieden aan de bevolking. Dr. Müller weet beter. Als urgentiearts is hij geregeld aan boord van het toestel. Daarnaast neemt hij ook de taak van voorzitter van de vzw op zich met als doel het in stand houden van deze levensreddende, maar toch wel dure medische hulpverlening via de lucht.

De spoedarts vertelt:

Deze helikopter wordt uitgebaat door onze vzw en is uitgerust met alle nodige apparatuur zoals aanwezig in de MUG-auto. We rukken ongeveer 700 keer per jaar uit. Onze MUG-dienst is niet meer weg te slaan uit het Vlaamse MUG-landschap. Ons werkveld ligt in een straal van zo'n 50 km rond het ziekenhuis. Bij een oproep naar de 112 wordt er aan de hand van een aantal criteria bepaald welke diensten er worden ingezet. Of het nu een MUG-auto of -helikopter wordt, alles is afhankelijk van de snelheid om tot op de interventieplek te komen. Is er een ongeval in een drukke stad, dan kunnen we met onze helikopter niet altijd naast het incident landen en geraken we moeilijk ter plekke. Op minder stedelijke locaties is de helikopter meestal de beste oplossing. Daarom moeten we geregeld uitrukken richting de kust of minder drukbevolkte regio's. We worden ook vaak ingezet als back-up MUG, wanneer de lokale MUG al werd uitgestuurd voor een andere opdracht.

Le docteur Nicolas Müller est le médecin responsable auprès du service d'urgence de l'hôpital AZ Sint-Jan et y travaille déjà depuis 20 ans. En 1972, le Dr. Lust, l'un de ses prédécesseurs, a insufflé vie à ce projet. Aujourd'hui, plus de 40 ans plus tard, l'hélicoptère SMUR est bien connu partout et personne ne se demande encore s'il est évident d'offrir ce service à la population. Le Dr. Müller en sait plus. Comme médecin urgentiste, il se trouve régulièrement à bord de cet hélicoptère. Il est aussi président de l'a.s.b.l. qui a pour but de maintenir ce service d'aide médicale vital mais coûteux par air.

Le médecin urgentiste raconte :

«Cet hélicoptère est exploité par notre a.s.b.l. et est équipé de tous les moyens d'un véhicule SMUR. L'hélicoptère est appelé environ 700 fois par an. Notre service SMUR a pris racine dans le paysage SMUR flamand. Notre terrain d'intervention se situe dans un rayon de 50 km autour de l'hôpital. En cas d'appel vers le 112, on décide, sur la base de certains critères, des services qui doivent être engagés. Qu'il s'agisse d'un véhicule ou d'un hélicoptère SMUR, tout dépend de la vitesse pour atteindre le lieu d'intervention. S'il y a un accident dans une ville très fréquentée, l'hélicoptère ne peut pas toujours atterrir près de l'accident et atteint difficilement le lieu. À des endroits moins urbanisés, l'hélicoptère est la meilleure solution dans la plupart des cas. C'est pourquoi, nous devons nous rendre régulièrement sur la côte ou dans des régions moins peuplées. On nous engage aussi comme SMUR de réserve dans le cas où le SMUR local serait déjà engagé pour une autre mission.

THE LAND ROVER FAMILY



ABOVE & BEYOND



Land Rover Spiegelaere Brugge

Legeweg 180, 8200 Brugge - T. 050/32.33.50 - speigelaere.com

4,2-12,8 L/100 KM · 109-199 G/KM CO₂.

Milieu-informatie [KB 19/03/04]: landrover.be. Geeft voorrang aan veiligheid.

Elk gebruik van het voertuig "off road" moet gebeuren met naleving van de verkeersregels en met respect voor de natuur.

Transport via de lucht kan die levensreddende minuut betekenen. Zo kunnen we jaarlijks ongeveer een 30-tal levens extra redden. Alle mensen op onze spoeddienst worden opgeleid om mee te kunnen aan boord van de heli. Dit kost engagement van het personeel maar uiteraard ook een pak centen. Weet dat deze machine ongeveer 2500 euro per uur kost in vlucht. Onbegrijpelijk dat wij hiervoor geen subsidie krijgen van de federale overheid. Wij moeten echt rekenen op een bijdrage van de Provincie, samen met een subsidie van de gemeenten. Helaas is deze som niet toereikend om ons project financieel rond te krijgen. Gelukkig kunnen we rekenen op sponsoring van bedrijven en op de steun van verenigingen die evenementen organiseren ten voordele van onze vzw. Zonder deze bijdragen zouden wij deze dienst niet langer kunnen aanbieden.

Ook naar het verhaal van Steven Vancoillie, de aanwezige piloot tijdens ons bezoek, zijn we benieuwd. Wat maakt vliegen met de MUG-heli zo speciaal?

De piloot vertelt:

'Ik maak deel uit van een team van 7 ervaren piloten, die afwisselend de wachtdienst uitvoeren. We vliegen van sunrise tot sunset, aangezien ons toestel niet IFR gekeurd is. Ook bij slechte weersomstandigheden zoals bijvoorbeeld mist kunnen we niet uitrukken. De zomer is voor ons drukker dan de winterperiode... logisch, er is veel toerisme aan de kust.

Tijdens onze shift zijn we nooit meer dan 50 meter van ons toestel verwijderd. Wanneer er een oproep binnenkomt loop ik meteen naar het toestel en begin ik met het opstarten van de motoren. Binnen de 3 minuten zijn ook de arts en de verpleegkundige in het toestel aanwezig. Het is ons doel om binnen de 4 minuten airborne te zijn.

Het moeilijke aan mijn job is dat ik tijdens de vlucht niet word bijgestaan door een copiloot. Ik ben aangewezen op de hulp van de verpleegkundige om me te helpen bij de navigatie en het zoeken naar een geschikte landingsplaats zo dicht mogelijk bij de interventie. Ze krijgen hiervoor een korte opleiding.

Ook al bestaat mijn taak hoofdzakelijk uit vliegen, ik word steeds geconfronteerd met schrijnende beelden van de slachtoffers in vaak bloederige situaties. Het vraagt soms tijd om deze beelden te verwerken, maar dit behoort uiteraard voor een stuk tot mijn job. Dit werk combineer ik nog met andere opdrachten als commercieel helikopterpiloot. Om MUG-helikopterpiloot te worden moet je minstens 1500 vlieguren op je teller hebben staan.

Als de toestand van de patiënt gestabiliseerd is, kunnen we in samenspraak met de arts beslissen om de patiënt met de helikopter naar het ziekenhuis te brengen. We halen de linker stoel vooraan uit het toestel en kunnen zo de patiënt op een brancard in de heli leggen.'

Finaal betaal je als patiënt niks extra voor hulp door de MUG-heli. De transportfactuur is identiek aan deze die je via de weg zou mogen verwachten. Het is een service die door de vzw IMDH (Instituut voor Medische Dringende Hulp) wordt aangeboden, maar waarvan het resultaat wel onbetaalbaar kan zijn: het verschil tussen leven en dood.

Le transport par air peut faire gagner de précieuses minutes vitales. Nous pouvons ainsi sauver environ 30 vies supplémentaires. Tous les gens travaillant à notre service d'urgence sont formés pour pouvoir opérer à bord de l'hélicoptère. Cela demande un engagement du personnel mais évidemment aussi beaucoup d'argent. Sachez que cet appareil coûte environ 2 500 euros par heure de vol. Nous ne comprenons pas pourquoi nous ne recevons pas de subventions fédérales. Nous devons vraiment compter sur une contribution provinciale et sur une subvention des communes. Hélas, cette somme ne suffit pas pour financer notre projet. Heureusement, nous pouvons compter sur le sponsoring d'entreprises et sur le soutien d'associations qui organisent des événements en faveur de notre a.s.b.l. Sans ces contributions, nous ne pourrions plus offrir ce service»

Nous sommes aussi curieux d'entendre le récit de Steven Vancoillie, le pilote présent lors de notre visite. Qu'est-ce qui rend le pilotage d'un hélicoptère SMUR si spécial?

Le pilote raconte :

«Je fais partie d'une équipe de 7 pilotes expérimentés, qui sont de garde à tour de rôle. Nous volons du lever au coucher du soleil, vu que notre appareil n'est pas contrôlé IFR. Nous ne pouvons non plus être engagés en cas de mauvaises conditions atmosphériques, comme du brouillard. A cause du plus grand nombre de touristes sur la côte en été, cette période est pour nous plus chargée que l'hiver.

Lors de notre travail, nous ne sommes jamais éloignés de plus de 50 mètres de notre hélicoptère. Quand un appel entre, je cours immédiatement vers l'appareil pour démarrer les moteurs. Dans les 3 minutes, le médecin et l'infirmier s'y trouvent aussi à bord. Nous visons à décoller dans les 4 minutes.

L'aspect le plus difficile de mon job est l'absence d'un copilote lors du vol. Je dépends de l'assistance de l'infirmier pour m'aider à naviguer et à chercher une aire d'atterrissage appropriée la plus proche possible de l'intervention. À cet effet, les infirmiers reçoivent une brève formation.

Bien que ma tâche consiste principalement à voler, je peux être pourtant confronté à des images poignantes de victimes dans des situations parfois sanglantes. Il me faut souvent un peu de temps pour digérer ces images, mais cela fait évidemment partie du job. Je combine ce travail avec d'autres jobs comme pilote d'hélicoptère commercial. Pour devenir pilote d'un hélicoptère SMUR, il faut avoir au moins 1 500 heures de vol.

Quand l'état du patient se stabilise, nous pouvons décider, en concertation avec le médecin, de transporter le patient à l'hôpital en hélicoptère. Nous enlevons alors le siège gauche de l'appareil, de sorte que nous puissions mettre le patient sur un brancard dans l'hélicoptère. »

Finalement, le patient ne paie rien de supplémentaire pour cette assistance par l'hélicoptère SMUR. La facture du transport par air est identique à celle par chemin. C'est un service offert par l'a.s.b.l. IMDH (Instituut voor Medische Dringende Hulpverlening) dont le résultat peut être inestimable : la différence entre vie et mort.



ZWEMBADEN//SPAS//COVERS SAUNA//HAMMAM



ClimaWorld®
Pools • Spas • Covers

Ons leven wordt steeds hectischer. Daarom is er nood aan tijd om te relaxeren en te genieten in uw eigen wellness ruimte. Wij hebben meer dan 32 jaar ervaring in het leveren, plaatsen en onderhouden van onze spa's en swimspa's. Natuurlijk bieden wij u een waaier van mogelijkheden in sauna's, infraroodcabines en stoomruimtes en dit aangepast aan uw wensen. Een bezoek aan onze toonzaal zal u overtuigen.

ClimaWorld® bvba Industrieterrein 't Wallekje - Kalvekeetdijk 187, 8300 Knokke-Heist
T 050 62 84 87 F 050 62 84 88 WWW.CLIMAWORLD.BE





Technical specs:

- Name: two engine Ecureuil AS 355 F2
- Call sign: OO-HSN
- Crew: 1 pilot
- Occupants: up to 6 passengers
- Length: 12,94 m
- Rotor diameter: 10,69 m
- Height: 3,34 m
- Empty weight: 1.220 kg
- Max takeoff weight: 2.250 kg
- Max speed: 287 km/h
- Ceiling: 6.100 m
- Operating range: 476 km



Flying starts here!

			
Pilot Bag Daily Design4Pilots € 39,00	VFR geplastificeerde kaart versie 2016 € 29,90	Headset David Clark H10-13.4 € 379,00	Flight Computer Pooleys CRP-1 € 64,99

Deze starterskit
nu voor slechts
~~€ 529,00~~ € 479*

Maintenant kit de
démarrage pour
seulement ~~€ 529,00~~ € 479

Ook geldig voor
alle andere bestellingen tot 15/2/2017:
Gebruik de code **SKYMAG**
voor **GRATIS** verzending in België

Cela vaut aussi pour toutes les autres
commandes jusqu'au 15/02/2017: utilisez
le code **SKYMAG** pour une expédition **GRATUITE**
en Belgique.

*Geldig tot 31/12/16 of zolang de voorraad strekt * Valable jusqu'au 31/12/16 ou jusqu'à épuisement des stocks
Producten bezichtigen & afhalen ook mogelijk na afspraak
Vous pouvez aussi voir et retirer les produits sur rendez-vous.



BLOG & WEBSHOP VOOR PILOTEN
BLOG & BOUTIQUE EN LIGNE POUR PILOTES
 Boslaan 49, BE-9690 Maldegem • +32 (0) 468 22 10 26
tribault@theflyingtwins.be

BRASSERIE
POINT
DE VUE

Zeediijk Duinbergen 386
8301 Knokke-Heist

Tel. 050 60 05 55
info@point-de-vue.be
www.point-de-vue.be

gesloten op woensdag
(winterperiode zie website)

DINEREN MET 180° ZEEZICHT

- Sezoensuggesties en huisbereide klassiekers zoals mosselen, kreeft, entrecôte,...
- Ontbijt tijdens het weekend vanaf 09.00 uur (tijdens de vakanties ook doorheen de week)
- Achteraan exclusief strand DUNES PLAGE; beschikbaar voor feesten die bijblijven
- Sfeervolle bar ERNESTO op de benedenverdieping met bijhorende zaal voor feesten tot 150 personen
- Grill op het zijterras
Nieuw dijkterras om te aperitieven



BAR
ERNESTO

- Ernesto bar & bites open van 16u tot 02u
- Tapa en fingerfood
- Cocktailbar, geïnspireerd op de Cuban smoking bars van de jaren 60



DUNES PLAGE

Strand open tot 22u • Regelmatig DJ-sets
Verzorgde apero met tapa's • Buffet tussen 17u en 19u



n.v.d.r. Charles Meulewaeter staat in het midden, samen met zijn collega-piloten. Uiterst links Luitenant-kolonel Christ Veermeer

Royal Belgian Air Cadets: ideale voorbereiding op een carrière als piloot

Voor onze rubriek 'Young & Rising' gaan we op zoek naar jongeren die ambitie hebben om carrière te maken in luchtvaart. Jong, ambitieus & gepassioneerd... al snel kom je dan bij RBAC - The Royal Belgian Air Cadets - terecht. Tijdens hun zomerstage in Bertrix leren we Charles Meulewaeter (20 jaar) kennen, air cadet en student SSMW-piloot aan de KMS - Koninklijke Militaire School – in Brussel.

Vanaf welke leeftijd wist je dat luchtvaart jouw ding zou zijn?

Charles: 'Wanneer ik de passie voor de luchtvaart exact te pakken had, weet ik niet precies... Het moet rond mijn 10e levensjaar geweest zijn dat ik wist wat ik wou doen: vliegen. Mijn ouders hebben me nooit in een bepaalde richting geduwd. Mijn ambitie van toen is nooit veranderd en ook op vandaag nog zeer actueel. Vooral ik startte met mijn middelbare studies, had ik al een gedetailleerd beeld over hoe ik van vliegen mijn job kon maken. Al snel ontdekte ik de mogelijkheden binnen Defensie. Om maximaal kans te maken op een van de felbegeerde plaatsen, hield ik mijn studies tijdens de middelbare school zo ruim mogelijk. Na 4 jaar Latijn stapte ik over naar een richting met zoveel mogelijk wiskunde. In mijn ogen was 8 uur wiskunde de beste voorbereiding voor de toelatingsproef aan de KMS.'

Wanneer zette je jouw eerste stappen bij Defensie?

Charles: 'Rond mijn 16^e verjaardag nam ik deel aan de ingangstest voor de luchtcadetten. Na de tweede poging werd ik geselecteerd. Ondertussen had ik wel al het kamp Para-Junior gevolgd. Tijdens zo'n stage leer je wat militaire discipline, respect en samenwerking betekenen en kan je ook al enkele parachutesprongen uitvoeren.'

Royal Belgian Air Cadets: une préparation idéale à une carrière de pilote

Pour notre rubrique «Young & Rising» nous avons cherché des jeunes qui ambitionnent une carrière dans l'aviation. Des jeunes ambitieux et passionnés, vous les trouvez certainement chez les RBAC, les Royal Belgian Air Cadets. Lors de leur stage d'été à Bertrix, nous avons rencontré Charles Meulewaeter (20 ans), cadet de l'air et étudiant en SSMW-pilote (sciences sociales et militaires) à l'ERM (Ecole Royale Militaire) à Bruxelles.

À partir de quel âge t'es-tu intéressé à l'aviation?

Charles : «Je ne sais plus exactement quand j'ai attrapé la passion de l'aviation. Quand j'avais une dizaine d'années, je savais déjà ce que je voulais faire : voler. Mes parents ne m'ont jamais orienté dans une certaine direction. Cette ambition n'a jamais changé et est encore très actuelle. Avant d'entamer mes études secondaires, j'avais déjà un plan détaillé pour faire carrière dans l'aviation. J'ai vite découvert les possibilités au sein de la Défense. Pour améliorer mes chances d'obtenir l'une des places convoitées, j'ai orienté mes études secondaires le plus largement possible. Après 4 années de latin, j'ai choisi une orientation avec le maximum d'heures de maths. Je croyais qu'une orientation avec 8 heures de maths était la meilleure préparation à l'épreuve d'admission à l'ERM.»

Quand as-tu fait tes premiers pas à la Défense?

Charles : «À 16 ans, j'ai participé aux épreuves de sélection pour les cadets de l'air. Après une seconde participation, j'ai été sélectionné. Entre-temps, j'avais déjà suivi un stage de Para junior. Lors de ce stage, on nous a appris la discipline militaire, le respect et la collaboration. Nous avons aussi eu l'occasion de faire quelques sauts en parachute.»

Wat is de meerwaarde van de stages bij The Royal Belgian Air Cadets?

Charles: 'Enerzijds krijg je een goede theoretische basis over aerodynamica, meteorologie, luchtvaartrecht... Anderzijds leer je ook vliegen met een zweefvliegtuig. Door de uren vliegervaring die je hier opbouwt, heb je een ruime voorsprong waar je veel uit leert. De luchtcadetten beschouwde ik dan ook als een ideale voorbereiding op mijn ultieme doel: studeren aan de KMS om officier, maar ook om piloot te worden. Voor wat de leerling-piloten aan de KMS en de leerling-piloten Hulpkader betreft, zo'n 75% zijn ooit luchtcadet geweest of zijn het nog steeds. Dit geeft een duidelijk beeld over hoe belangrijk de luchtcadetten wel zijn voor de vorming en rekrutering van leerling-piloten bij Defensie.'

Hoe verlopen de studies bij de KMS?

'Na het 6^o middelbaar moet je deelnemen aan de ingangsexamens. Al een jaar op voorhand was ik me hierop aan het voorbereiden. Ik maakte oefeningen en liet deze door mijn leerkrachten verbeteren. Inmiddels ben ik bezig aan met 3^o BA Sociale en Militaire Wetenschappen. Volgend jaar begin ik met mijn opleiding op SF260 Marchetti.'

Heb je advies voor jongeren die dezelfde droom koesteren?

'Een goede voorbereiding zoals bij RBAC en een brede achtergrondkennis zijn een pluspunt. Maar wat volgens mij het allerbelangrijkste is voor wie piloot wil worden binnen Defensie: motivatie is alles! Je kiest niet voor een job, maar wel voor een leven.'

Quelle est la valeur ajoutée des stages chez les Royal Belgian Air Cadets?

Charles : « D'une part, on reçoit une bonne base théorique sur l'aérodynamique, la météorologie, le droit aérien ... D'autre part, on apprend à voler en planeur. Grâce à l'expérience de vol acquise chez les cadets de l'air, on devance largement les autres. J'ai considéré les cadets de l'air comme une préparation idéale à mon but final : étudier à l'ERM pour devenir officier et pilote. Parmi les élèves pilotes de l'ERM et du Cadre auxiliaire, 75% ont été ou sont encore cadet de l'air. Cela démontre clairement l'importance des cadets de l'air pour la formation et le recrutement des élèves-pilotes au sein de la Défense. »

Comment se déroulent les études à l'ERM?

« Après la 6^{ème} année, il faut participer aux épreuves d'admission. Je me suis préparé pendant une année. Je faisais des exercices et je les faisais corriger par mes professeurs. Maintenant, je suis déjà en 3^{ème} année du Bachelier en sciences sociales et militaires. L'année prochaine, je commencerai ma formation sur SF260 Marchetti. »

As-tu des conseils à donner pour des jeunes qui partagent le même rêve ?

« Une bonne préparation comme celle chez les RBAC et des larges connaissances de base sont des avantages. Mais, selon moi, ce qui est le plus important pour devenir pilote au sein de la Défense, c'est la motivation ! On ne choisit pas un job, mais une vie. »

Melanin lenses

Breakthrough Eyewear for Pilots



TAVAT

Sold Exclusively by Qualified Optical Professionals Worldwide

TAVAT EYEWEAR
partners with
VISION COMPANY BVBA
Jules Destreelaan 62/ B-9050 Gentbrugge/België



WWW.TAVAT-EYEWEAR.COM

Straffe madam

Ann Lechat, head of training en Instructor EASA/JAA, type rated op R22, R44, R66, B206, night rating, aeromedical examiner EASA/JAA en FAA. Een hele mond vol, om maar te zeggen dat we hier met een straffe madam te maken hebben die een CV heeft om 'u' tegen te zeggen.

De vliegmicrobe kreeg ze op zeer jonge leeftijd te pakken via haar vader, die militair piloot vliegtuig en helikopter was. Op haar zestiende vloog Ann al haar eerste solovlucht.

De rest is een gepassioneerd succesverhaal waarbij Ann het ene brevet na het andere wist te behalen en hiermee ook een plaats heeft verworven in het typische mannenwereldje van de vliegerij.

Vergeet ook niet dat Ann actief is als arts. Naast gereputeerd rugchirurgie is Dr. Lechat ook gespecialiseerd in de luchtvaart-geneeskunde.

Als je haar vraagt hoe ze dit allemaal weet te verwezenlijken, is haar antwoord klaar en duidelijk: "Het is een kwestie van passie, doorgaan en ambitie". Deze drie zaken weet Ann wonderwel over te brengen op de leerling-piloten van STB-COPTER.

Bij STB-COPTER zijn ze dan ook bijzonder trots om Ann Lechat als vaste medewerker in het team te hebben.



📍 Vliegveld 7, 8560 Wevelgem
www.stb-copter.com



Une femme extraordinaire

Ann Lechat, chef d'entraînement et instructrice EASA/JAA, possédant la qualification de type sur R22, R44, R66 et B206 ainsi que la qualification de vol de nuit, examinatrice aéromédicale EASA/JAA et FAA. Des titres grandiloquents certes, mais pour dire que l'on a affaire ici à une femme extraordinaire, avec un CV impressionnant.

Enfant, elle a attrapé le virus de l'aviation par son père qui était pilote d'avion et d'hélicoptère militaire. À seize ans, Ann avait déjà fait son premier vol en solo.

Ce qui suit, est une histoire de passions, où Ann réussit à obtenir un brevet après l'autre et à se faire une place dans le monde d'hommes typique de l'aviation.

N'oublions pas qu' Ann est aussi active comme médecin. Outre chirurgienne spinale, le Dr. Lechat s'est aussi spécialisée en médecine aéronautique.

Quand on lui demande comment elle peut réaliser tout cela, elle répond très clairement : « Il s'agit de passion, de persévérance et d'ambition. » Ann sait parfaitement inoculer ces trois choses aux élèves pilotes de STB-COPTER.

STB-COPTER est donc très fier qu'Ann Lechat fasse partie de son équipe comme collaboratrice permanente.

Een jeugdroom of een impulsieve beslissing? Helikopterpiloot worden zit letterlijk in de lift.

De basis: besturing van de helikopter

De helikopterpiloot beschikt over een bedieningshendel, de COLLECTIVE genaamd, qua vorm te vergelijken met de handrem uit een auto. Met deze collective kan de helikopterpiloot de stand van de rotorbladen veranderen, in helikoptertermen heet dit de "pitch". Wanneer de piloot een grotere pitchhoek instelt, zal er meer lift gecreëerd worden. Wanneer de lift groter is dan het gewicht, zal de helikopter stijgen. Als de piloot de pitch verkleint zal de lift afnemen en zal het toestel dalen.

De draaiende rotorbladen vormen een soort cirkelvormige rotorschijf, die de piloot door middel van de centrale stuurstaaf, de CYCLIC genaamd, kan doen bewegen in alle richtingen. Hierdoor maakt het toestel een instinctmatige voorwaartse, achterwaartse of zijdelingse beweging.

Tot slot is er het VOETENSTUUR, dat bestaat uit een set van twee pedalen. Deze pedalen bedienen de pitchhoek van de achterrotor die noodzakelijk is om het spinnen van de helikopter rond zijn eigen as tegen te gaan.

De helikopter kan dus stilhangen, vooruit, achteruit en zijdelings vliegen en dit alles door een combinatie van controles over CYCLIC, COLLECTIVE en VOETENSTUUR. Geen enkel vliegtuig kan dit. Helikoptervliegen is dus uniek!

STB-COPTER in Wevelgem nodigt geïnteresseerde kandidaat-piloten uit om deze unieke ervaring live te beleven.

In de volgende editie van SkyMagazine vertelt STB-COPTER meer over de basis van de aërodynamica.



Un rêve de jeunesse ou une décision impulsive ? La formation de pilotes d'hélicoptère a le vent en poupe.

Les bases du pilotage d'un hélicoptère

L'hélicoptère est équipé d'un levier, appelé le COLLECTIF, qui, quant à sa forme, peut être comparé au frein à main d'une voiture. À l'aide de ce collectif, le pilote d'hélicoptère peut changer la position des pales du rotor, ce qui s'appelle en termes d'hélicoptère le « pas ». Si le pilote augmente l'angle de pas, il y aura plus de portance. Et si la portance est plus grande que le poids, l'hélicoptère montera. Si le pilote diminue l'angle de pas, la portance diminuera et l'appareil descendra.

Les pales du rotor forment une sorte de disque rotor circulaire que le pilote peut actionner dans toutes les directions à l'aide d'un levier de commande central, appelé le MANCHE À BALAI. L'appareil fait ainsi un mouvement instinctif en avant, en arrière ou latéral.

Ensuite et en dernier, il y a le PALONNIER, composé de deux pédales. Ces pédales commandent l'angle de pas du rotor de queue, qui est nécessaire pour éviter que l'hélicoptère tourne autour de son axe.

L'hélicoptère peut donc effectuer des vols stationnaires, en avant, en arrière et latéraux par une combinaison des commandes sur le MANCHE À BALAI, le COLLECTIF et le PALONNIER. Aucun avion ne peut faire de telles manœuvres. Le vol en hélicoptère est donc particulier !

STB-COPTER à Wevelgem invite tous les candidats pilotes intéressés à goûter cette expérience particulière.

Dans la prochaine édition de SkyMagazine, STB-COPTER vous en dira plus sur les bases de l'aérodynamique.



RESTAURANT MET EEN VIEW
Beleef het vlieggebeuren vanop de eerste rij terwijl u geniet van onze verfijnde keuken.



WELKOM IN ONS VOLLEDIG VERNIEUWD RESTAURANT

Take-Off-Experience: vlucht helikopter of vliegtuig + menu

Luchthavenstraat 1, 8560 Wevelgem, 056/ 37 33 00
www.restaurantbiggles.be - info@restaurantbiggles.be

OPEN: elke middag 7/7

dinsdag-, vrijdag-, zaterdag- en zondagavond



Wereldrecord:
elektromotor
maakt eerste
vlucht

Record mondial:
avion à moteur
électrique réussit
son premier vol

Siemens-onderzoekers hebben een nieuw type elektromotor ontwikkeld die met een gewicht van 50 kg een continu vermogen van circa 260 kilowatt levert. Dat is vijf keer zoveel als vergelijkbare aandrijfsystemen. Dit wereldrecord in aandrijvingen heeft met succes zijn eerste vlucht voor publiek gemaakt in juli op de luchthaven Schwarze Heide nabij Dinslaken in Duitsland, waar het bijna geluidloos het acrobatisch vliegtuig Extra 330 LE aandreef. Deze ontwikkeling maakt hybride-elektrisch aangedreven vliegtuigen met vier of meer zitplaatsen mogelijk.

"De eerste vlucht van ons aandrijfsysteem is een mijlpaal op de weg naar de elektrificatie van de luchtvaart"

Elektrische aandrijvingen zijn schaalbaar, Siemens en Airbus gaan de record-motor als basis gebruiken voor de ontwikkeling van regionale lijntoestellen met hybride-elektrische aandrijving. De eerste vliegtuigen met een capaciteit tot 100 passagiers en een bereik van circa 1000 kilometer worden tegen 2030 verwacht. "De eerste vlucht van ons aandrijfsysteem is een mijlpaal op de weg naar de elektrificatie van de luchtvaart," aldus Siegfried Russwurm, de Chief Technology Officer van Siemens. "Om dit traject met succes voort te zetten, hebben we baanbrekende ideeën nodig en moeten we risico's durven nemen. Daarom is de ontwikkeling van elektrische aandrijfsystemen voor vliegtuigen ook het eerste project voor onze nieuwe start-up, next47." Siemens is vastbesloten om hybride-elektrische aandrijfsystemen voor vliegtuigen in de toekomst commercieel te gaan produceren.

Des chercheurs de Siemens ont développé un nouveau type de moteur électrique avec un poids de 50 kg, capable de délivrer une puissance continue d'environ 260 kilowatt, soit une puissance cinq fois supérieure à celle des systèmes de propulsion équivalents. L'avion de voltige Extra 330 LE, équipé de cette nouveauté mondiale en propulsions, a réussi, au mois de juillet, un premier vol public presque silencieux à l'aéroport de Schwarze Heide près de Dinslaken en Allemagne. Cette évolution rend possible la fabrication d'avions à propulsion hybride électrique dotés de quatre sièges ou plus.

"Le premier vol d'un avion équipé de notre système de propulsion révolutionnaire l'électrification de l'aviation"

Les systèmes de propulsion électrique sont modulables et Siemens et Airbus utiliseront ce moteur record comme base pour le développement des avions de transport régional à propulsion hybride électrique. Les premiers avions pouvant transporter jusqu'à 100 passagers avec une autonomie de 1000 km sont attendus d'ici 2030. « Le premier vol d'un avion équipé de notre système de propulsion révolutionnaire l'électrification de l'aviation », a précisé Siegfried Russwurm, directeur de la technologie chez Siemens. « Pour poursuivre ce trajet avec succès, nous aurons besoin d'idées innovatrices et nous devons oser prendre des risques. C'est pourquoi le développement de systèmes de propulsion électrique constitue le nouveau projet de notre start-up dénommée Next47. » Siemens est bien résolu à produire et à commercialiser des systèmes de propulsion électrique pour avions dans l'avenir.

SKY WONDER

THE FREEDOM OF FLYING

SAT. SUN.
25/26 2017

MARCH

10:00 AM – 6:00 PM
Kortrijk Xpo, Belgium



NEW EVENT – VISIT OUR WEBSITE

Kortrijk **Xpo**

WWW.SKYWONDER.AERO

SPONSORS



WITH THE SUPPORT OF



VINTAGE FLIGHTS

MEDIAPARTNER



Er hoeft niet noodzakelijk een industriële link te zijn tussen vliegtuigen om ze in onze rubriek past vs. future tegenover elkaar te plaatsen. Hier spelen de verhalen een grote rol, alsook de indruk die de toestellen op mij hebben gemaakt tijdens de vele airshows waarop ik jaarlijks aanwezig ben. Welke luchtvaartuigen hebben een rijk verleden en welke vliegtuigen zullen in de toekomst het verschil gaan maken?



Il ne faut pas nécessairement vouloir chercher un lien industriel dans les comparaisons d'avions que l'on vous propose dans notre rubrique « Du passé et de l'avenir ». Leurs histoires sont plus importantes ainsi que l'impression que ces appareils ont faite sur moi lors des nombreux shows aériens auxquels j'assiste chaque année. Quels passés ont ces aéronefs et quels sont ceux qui feront la différence dans l'avenir?

P51 *v/s* F35

Past

Op elk vliegevenement kom je ze tegen. Oldtimervliegtuigen zijn echte blikvangers omwille van hun unieke vormgeving, hun prestaties en uiteraard ook door de rijke geschiedenis die eraan verbonden is. De P-51 Mustang is zo'n speciale machine. Je raakt er nooit op uitgekeken.

De P-51 Mustang is een gevechtsvliegtuig en jachtbommenwerper uit de Tweede Wereldoorlog en het Koreaanse oorlog tijdperk. Het toestel werd ontworpen en gebouwd door North American Aviation op vraag van de Royal Air Force en voerde zijn eerste vlucht uit op 26 oktober 1940. Nadien werd ook de United States Air Force één van de belangrijkste gebruikers van de Mustang P-51. Door zijn grote benzinetank en lange afstandsmogelijkheden werd het toestel door de Amerikaanse luchtmacht vooral gebruikt voor het escorteren van de B-17 bommenwerper boven Duitsland en de B-29 boven Japan. Het nadeel van deze Mustang was dat zijn grote brandstofvoorraad ten koste ging van de stabiliteit. De verschillende types P-51A/B/C/D ontstonden naargelang de aanpassing van de motor en/of de boordbewapening. De Mustang P-51D werd uiteindelijk de definitieve versie met de Packard Merlin V-1650-7 vloeistofgekoelde tweetrapscompressormotor met twee snelheden.

Na de oorlogsjaren (Tweede Wereldoorlog en Korea Oorlog) zijn er nog vele exemplaren van de P-51D Mustang bewaard gebleven. Ze werden vaak opgekocht door Europese burgerpiloten om de schoonheid en het vermogen van de toestellen te showen tijdens luchtvaartevenementen. Geef nu zelf toe, zo een echte, unieke warbird blijft bij de meeste mannen nog steeds tot de verbeelding spreken. Uiteindelijk heeft deze warbird als één van de velen meegestreden voor onze vrijheid.

Past vs. Future: gevechtsvliegtuigen P-51 Mustang versus F-35 Lightning II

Du passé et de l'avenir: les avions de combat

Le P-51 Mustang contre le F-35 Lightning II

Du passé

On les rencontre à tout événement aéronautique. Les avions rétro ne manquent pas d'attirer l'attention par leur design unique, leurs prestations et évidemment aussi par leur histoire unique. Le P-51 Mustang est un tel appareil spécial. On ne s'en lasse jamais.

Le P-51 Mustang est un avion de combat et un chasseur-bombardier de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée. L'appareil a été conçu par North American Aviation à la demande de la Royal Air Force et a pris l'air pour la première fois le 26 octobre 1940. Plus tard, l'United States Air Force est devenue l'une des plus importantes utilisatrices du Mustang P-51. Grâce à son grand réservoir de carburant et son imposant rayon d'action, cet appareil a surtout été utilisé par les forces aériennes américaines pour escorter le bombardier B-17 au-dessus de l'Allemagne et le B-29 au-dessus du Japon. Mais ce Mustang avait malgré tout le désavantage d'être peu stable par son réservoir de carburant. Les différents types P-51A/B/C/D ont été réalisés en adaptant le moteur et/ou l'armement de bord. Le Mustang P-51D est finalement devenu la version définitive pourvue d'un Packard Merlin V-1650-7, un moteur de compresseur à deux étages, à refroidissement liquide et à deux vitesses.

Après les années de guerre (Seconde Guerre mondiale et guerre de Corée), beaucoup d'exemplaires du P-51D Mustang sont restés conservés. Des pilotes civils européens les ont souvent achetés pour montrer la beauté et la puissance de ces appareils lors d'événements aéronautiques. Il demeure quand même frappant de reconnaître l'impact que de tels oiseaux de guerre ont fait et font toujours sur l'imagination de la plupart des hommes. En fin de compte, ce type d'avion a participé à la lutte pour notre liberté.

Technical specs:

- Name: P-51D Mustang
- Engine: 1 x Packard Merlin V-1650-7 V-12
- Power: 1186kW

Crew:

Dimensions (L, H, W): 9,83m – 4,17m – 11,28m

Weight

(empty, max): 3230kg – 5262kg

Performance:

(max speed, range, ceiling): 703km/u – 2092km – 12770m



Wild Weasel
SINGLE MALT WHISKY

OMERTA
BY
WILDEREN RUM CO.



BROWERIJ & ALCOHOLSTOKERIJ WILDEREN
WILDERENLAAN 8 - 3803 WILDEREN - ST-TRUIDEN - TEL: 0032- (0)11-580.680
info@brouwerijwildereren.be - www.brouwerijwildereren.be

Future

Als we op zoek gaan naar een gevechtsvliegtuig dat in de toekomst het verschil wel eens zou kunnen maken, dan komen we als snel bij de Lockheed Martin F-35 Lightning II terecht. Dit is een gevechtsvliegtuig van de 5e generatie, dat ontstaan is uit het Joint Strike Fighter (JSF) programma. Het JSF programma werd uitgevoerd op vraag van het Amerikaanse Ministerie van Defensie en bevatte initieel zowel een ontwerp van Lockheed Martin (X-35) als van Boeing (X-32). Na de aanduiding van Lockheed Martin voor de verdere ontwikkeling van het JSF werd het toestel definitief F-35 Lightning II gedoopt. De F-35 wordt dan ook het gevechtsvliegtuig van de toekomst genoemd. Het vliegtuig is genoemd naar de P-38 Lightning uit de Tweede Wereldoorlog, die eveneens door Lockheed Martin was ontworpen. Op 15 december 2006 voerde de F-35 zijn eerste testvlucht uit.

De design van de F-35 is een combinatie van de meest moderne stealth-technologie, snelheid en wendbaarheid en de modernste vliegtuigelectronica.

Het toestel wordt ontworpen in drie varianten:

F-35A, de normale of standaardversie, gebouwd voor de USAF om in de toekomst uiteindelijk de A-10 Thunderbolt II te vervangen. Ook verschillende Europese luchtmachten hebben een enorme interesse voor dit toestel of hebben het reeds aangekocht/besteld.

F-35B, de Short Take Off Vertical Landing variant, gebouwd voor de USMC (US Marines Corps) en de Royal Navy met als doel de Hawker Harrier te vervangen.

F-35C, een variant ontwikkeld voor de US Navy die bedoeld is voor vliegdekoperaties. Het toestel is voorzien van een versterkte romp en haak voor het grijpen van landingskabels. Er worden voor de F-35 twee verschillende motorversies voorzien, de Pratt en Whitney F135 of de General Electric F136.

Tot slot

Het is duidelijk dat de Mustang P-51D een imposant verleden heeft ten opzichte van de F-35 Lightning II die zijn kwaliteiten nog moet bewijzen. Net zoals de P-51D Mustang werd de F-35 Lightning II ontworpen en gebouwd op vraag van de United States Air Force en Royal Air Force. Beide toestellen zijn ontworpen voor langeafstandsvluchten (+ 2000 km). Hier en daar wordt de Lightning II als het lelijke eendje afgeschilderd, maar dat hebben sommige andere toestellen in het verleden ook ondergaan. Mensen zijn gewoontedieren en verandering brengt meestal kritiek met zich mee. Naast de VS, de UK, Italië en Nederland heeft nu ook Denemarken zijn bestelling geplaatst. Persoonlijk ben ik onder de indruk van de F-35 Lightning II en ik ben zeer benieuwd naar het verhaal dat dit gevechtsvliegtuig in de toekomst nog zal schrijven. In de volgende editie van SkyMagazine zetten we de Hawker Typhoon tegenover de Eurofighter Typhoon.

Technical specs:

- Name: F-35 Lightning II
- Engine: 1 x P&W F135 or GE RR FET F136
- Power: 155kN or 178 kN
- Crew: 1
- Dimensions (L, H, W): 15,7m – 4,7m – 10,7m
- Weight (empty, max): 13000kg – 27000kg
- Performance (max speed, range, ceiling): Mach 1,6 – 2200km – 15000m

De l'avenir

En cherchant un avion de combat qui pourrait faire la différence dans l'avenir, on trouve vite le Lockheed Martin F-35 Lightning II.

Il s'agit d'un avion de combat de 5ème génération issu du programme Joint Strike Fighter (JSF). Le programme JSF a été lancé à la demande du ministère de la Défense des États-Unis et comprenait initialement tant un projet de Lockheed Martin (X-35) que de Boeing (X-32). Après la désignation de Lockheed Martin pour le développement ultérieur du JSF, le programme a été définitivement baptisé F-35 Lightning II. Le F-35 est appelé l'avion de combat de l'avenir. Cet avion est nommé d'après le P-38 Lightning de la Seconde Guerre mondiale, également conçu par Lockheed Martin. Le F-35 a effectué son vol inaugural le 15 décembre 2006.

Le design du F-35 est développé en fonction de la technologie moderne Stealth, de la vitesse et de la manœuvrabilité de l'appareil et de l'électronique aéronautique la plus moderne.

Le F-35 a trois variantes:

Le F-35A, la version normale ou standard, construit pour l'USAF pour remplacer finalement l'A-10 Thunderbolt II dans l'avenir. De différentes forces aériennes européennes s'intéressent à cet appareil ou l'ont déjà acheté ou commandé.

Le F-35B, une variante Short Take Off Vertical Landing, est construit pour l'USMC (US Marine Corps) et la Royal Navy pour remplacer le Hawker Harrier.

Le F-35C, une variante développée pour l'US Navy, est destiné à des opérations sur porte-avions. L'appareil est pourvu d'une structure renforcée et d'un crochet pour attraper les câbles d'appontage. On a prévu pour le F-35 deux différentes versions de moteur, le Pratt & Whitney F135 ou le General Electric F136.



En conclusion

Il est évident que le Mustang P-51D a un passé plus impressionnant que le F-35 Lightning II qui doit encore démontrer ses qualités. De même que le P-51D Mustang, le F-35 Lightning II a été conçu et construit à la demande de l'United States Air Force et la Royal Air Force. Les deux appareils sont conçus pour des vols longue distance (+ 2 000 km). Certains considèrent le Lightning II comme le vilain petit canard, tout comme l'on a fait avec certains autres appareils dans le passé. L'homme est esclave de ses habitudes et des changements entraînent généralement la critique.

Outre les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Italie et les Pays-Bas, le Danemark a également passé une commande.

Personnellement, je suis impressionné par le F-35 Lightning II et je suis très curieux de connaître l'histoire de cet avion de combat dans l'avenir. Dans la prochaine édition de SkyMagazine, on comparera le Hawker Typhoon et l'Eurofighter Typhoon.



David de Keyser

Senior First Officer Boeing 747

Wat heb je nodig om piloot te worden?

Gezond boerenverstand en een beetje geluk. Als je begint aan je pilotenopleiding is er geen wolkje aan de lucht. De kosten voor de opleiding zijn aan de hoge kant, maar verder is de moeilijkste vraag of je nu die coole Ray-Ban zonnebril gaat kopen die Tom Cruise draagt in Top Gun of toch maar kiest voor een goedkoper alternatief. Met je hoofd in de wolken, op naar die eerste baan als piloot die wel snel zal volgen... toch?

Zo ben ik ook begonnen eind jaren '90. Sabena, DAT, Sobelair, Virgin Express, City Bird, Air Belgium, VLM, EAT (DHL), Constellation. Dat was de volgorde van Belgisch luchtvaartmaatschappijen die ik in mijn hoofd had om mijn carrière te beginnen na het behalen van mijn brevet als lijnpiloot. We zijn nu 20 jaar later en van deze maatschappijen blijft geen enkele meer over. Sterker nog, toen ik begin 2000 afgestudeerd was waren alleen EAT en VLM nog actief. Dit moet zowat de donkerste periode geweest zijn in de geschiedenis van de Belgische luchtvaart. Daar sta je dan met je vers geprint vliegbrevet en je mooie zonnebril.

Is er dan niks positiefs te vertellen over de luchtvaart en de weg naar die felbegeerde stoel vooraan in het vliegtuig?

Toch wel! Op de middelbare school raakte ik mijn boeken nauwelijks aan. Liever voetballen met vrienden dan huiswerk maken. Vader had een vleesbedrijfje en moeder had een soepronde. In het boerendorpje waar ik opgroeide had een piloot zowat dezelfde status als een astronaut. Je wist wel dat ze bestonden, maar had er nog nooit eentje in levende lijve ontmoet.

De quoi a-t-on besoin pour devenir pilote?

Du bon sens et d'un peu de chance. Au début de la formation, tout va pour le mieux. Certes, la formation est assez coûteuse, mais il ne s'agit encore que de choisir entre ces splendides lunettes de soleil Ray Ban, celles que Tom Cruise portait dans Top Gun, ou leurs variantes meilleur marché... Étant dans les nuages, on aspire au job comme pilote qui suivra bientôt... N'est-ce pas?

J'ai commencé ainsi ma formation à la fin des années '90. Sabena, DAT, Sobelair, Virgin Express, City Bird, Air Belgium, VLM, EAT (DHL), Constellation. Voilà l'ordre de préférence des compagnies aériennes au commencement de ma carrière une fois obtenu mon brevet de pilote de ligne. Maintenant, 20 années plus tard, aucune de ces compagnies n'existe encore. Pire, quand j'ai eu terminé mes études début 2000, ce n'étaient qu'EAT et VLM qui étaient encore actives. Cette période doit être la plus noire dans l'histoire de l'aviation belge. Et nous voilà avec notre brevet de pilote fraîchement imprimé et nos belles lunettes de soleil.

Ne peut-on donc raconter rien de positif sur l'aviation et sur le parcours pour s'emparer de ce siège tant convoité en avant de l'avion?

Mais si! À l'école secondaire, je ne regardais presque pas mes livres. Je préférais jouer au foot avec mes copains plutôt que faire mes devoirs. Mon père avait une petite entreprise de viande et ma mère faisait une tournée de distribution de potage. Dans le petit village de campagne où j'ai grandi, un pilote avait presque le même statut qu'un astronaute. On savait qu'il existait, mais on n'en avait

Toen ik begin jaren '90 voor het eerst op vakantie ging naar Tenerife en binnenkeek in de cockpit van een Boeing 737-200 wist ik het meteen, ik wil piloot worden. Na vele discussies met mijn ouders over de kostprijs van de opleiding, kon ik uiteindelijk beginnen aan mijn studies. Elke dag zat ik voorovergebogen over mijn boeken. Tussen het blokken door hoorde ik wel eens praten over SARS crisissen, terroristen die in Amerika aanslagen pleegden of over het water dat Sabena wel heel hoog aan de lippen stond, maar dat kon me niet tegenhouden om mijn droom te realiseren.

"In het boerendorpje waar ik opgroeide had een piloot zowat dezelfde status als een astronaut."

Toen ik afstudeerde heeft het me bijna 4 jaar en een kleine duizend sollicitatiebrieven gekost om die eerste job te vinden. Na een telefoontje van de Chief Pilot van een Turkse chartermaatschappij veranderde mijn hele wereld. Eén dag later moest ik al in het trainingsgebouw van Turkish Airlines in Istanbul zijn voor een type rating op de Boeing 737! Ik had nooit eerder een selectie gedaan bij deze maatschappij noch de man ontmoet. Totaal out of the blue... van geluk gesproken!

encore jamais rencontré un en chair et en os. Au moment où j'ai regardé le cockpit d'un Boeing 737-200 pendant mon premier voyage à Ténériffe au début des années '90, je l'ai su tout de suite: je voulais devenir pilote. Après de nombreuses discussions avec mes parents sur le prix de la formation, j'ai pu enfin commencer mes études. Chaque jour, je me penchais sur mes cours. Lors de mes études, j'entendais quelquefois parler des crises du SRAS, des terroristes qui commettaient des attentats en Amérique ou des problèmes imminents de la Sabena, mais tout cela ne pouvait pas m'empêcher de réaliser mon rêve.

"Dans le petit village de campagne où j'ai grandi, un pilote avait presque le même statut qu'un astronaute."

Quand j'ai eu terminé mes études, j'ai presque eu besoin de 4 années et d'un millier de lettres de candidature pour trouver mon premier job. Après un coup de fil du pilote en chef d'une compagnie charter turque, ma vie a complètement changé. Le lendemain, je devais déjà me présenter au bâtiment d'entraînement de Turkish Airlines à Istanbul pour une qualification de type sur le Boeing 737. Je n'avais encore jamais fait de sélection auprès de cette compagnie et je n'avais pas encore rencontré cet homme avant. Totalement out of the blue... Quelle chance!

BOSE
Better sound through research

Why I fly.

"It's the biggest sense of adventure I could ask for."

Amelia Rose Earhart, Pilot // Aviatrix

Why Amelia flies with the Bose A20 headset.

For her epic journey around the world, Amelia chose the Bose A20 Aviation Headset for its clear communication and comfortable fit. And she's been flying with it ever since. With 30% less clamping force than conventional headsets, it allows her to fly comfortably all day, without feeling fatigued. And with 30% greater active noise reduction*, she hears the critical information she needs the first time around.

Bose® A20® Aviation Headset

Now with improved features.



©2016 Bose Corporation. *When compared to conventional headsets. FAA TSO-C139 and EASA ETSO-C139 certified.

the **PILOTshop** CAE

Tel: +352 26 00 89 96

E-mail: pilotshop@cae-aviation.com

Website: www.pilotshop.lu

Connect with us @ Bose Aviation    #WhyIFly #BoseA20



Na meer dan 12 jaar de wereld te hebben rondgevolgen kan ik nog steeds met grote ogen kijken naar die Boeing 747 die ik, samen met mijn collega en op kosten van de baas, even mag lenen om een rondje rond de aardbol te vliegen. Dubai, Hong-Kong, Anchorage, Los Angeles en New York in 10 dagen, genoeg tijd om eindeloze gesprekken te voeren met mijn collega, zelfs over andere dingen dan het vliegen. Je houdt het niet voor mogelijk welke hobby's of bijberoepen die niks met luchtvaart te maken hebben, piloten erop nahouden. Zo heb ik collega-piloten die professioneel muzikant zijn, dokter, aannemer of zoals in mijn geval verkoper van koeien via het internet. Mijn advies aan jonge aspirant piloten is: word piloot want het is nog steeds een van de mooiste beroepen ter wereld. Zorg er wel voor dat je ook nog een plan B hebt. Is piloot worden moeilijk? Neen, piloot zijn en blijven, dat is het moeilijkste. Met een beetje gezond boerenverstand en af en toe wat geluk kom je al een heel eind... ook in de luchtvaart.

David De Keyser
Senior First Officer Boeing 747 Cargolux
Zaakvoerder www.deeleenkoe.be

Après avoir volé dans le monde entier pendant plus de 12 ans, je suis toujours en admiration devant ce Boeing 747 que je peux emprunter avec mon collègue aux frais du patron pour voler autour du globe. Dubai, Hong Kong, Anchorage, Los Angeles et New York en 10 jours, suffisamment de temps pour converser sans fin avec mon collègue, même sur des thèmes différents que l'aviation.

Vous imaginerez difficilement les hobbies ou les activités accessoires de certains pilotes. J'ai ainsi des collègues qui sont musicien professionnel, docteur, entrepreneur ou, comme moi, vendeur de vaches sur Internet

Mon conseil aux jeunes candidats : devenez pilote, parce cela reste vraiment un des plus beaux métiers au monde. Mais assurez-vous que vous avez un plan B. Est-ce difficile de devenir pilote? Non, ce qui est le plus difficile, c'est d'être et de rester pilote. Du bon sens et un peu de chance de temps en temps peuvent déjà vous mener loin ... aussi dans l'aviation.

David De Keyser
Senior First Officer Boeing 747 Cargolux
Gérant www.deeleenkoe.be



CASAMUSIC

THE RIGHT CHOICE IN AUDIO & MULTI ROOM

Multiroom Music

Tel. 0495/47 42 03
www.casamusic.be
info@casamusic.be

Heerlijke kwaliteitswijnen en dranken

Le Grain Noble

Graves

 **Château de Lionne**
GRAND VIN DE BORDEAUX

USA - California

McMANIS
FAMILY VINEYARDS

Château Coussin-La Croix
Du Prieur Cabaret


FAMILLE SUMEIRE
VIGNERONS EN PROVENCE

Portugal



Côtes du Rhône / Laudun / Lirac

Côtes du Rhône/Laudun/ Lirac
DOMAINE PÉLAQUIÉ


Roussillon

Deneufbourg 
Propriétaire Récoltante & Négoce Négoce Distributeur
Vins & Spiritueux Deneufbourg

Stationsstraat 70
2860 Sint-Katelijne-Waver
info@legrainnoble.be
tel. 015 31 69 09
www.legrainnoble.be

Open winkel:
Dinsdag tot vrijdag:
9u30-12u 13u-18u
Zaterdag: 9u30-12u 13u-17u
Gesloten: zondag, maandag



Rendement en zekerheid:

KASZUBIAN HILLS VAKANTIEPARK

Kaszubian Hills vakantiepark

Een uitgelezen plaats in het merengebied en de uitgestrekte wouden van Noord-Polen. Het domein beschikt over alle faciliteiten zoals speelhoeken, barbecueruimtes, privé aanlegsteiger aan het meer...

Eigendom en omgeving

De huizen zijn gebouwd volgens de typische architectuur van de eerste woningen in de streek. Je komt tot rust in de prachtige natuur. Het park is gelegen vlakbij een viertal vliegvelden.

Rendement verzekerd

De huizen worden verhuurd in opdracht van de eigenaars. Het eerste jaar is er een opbrengst van 5%, het tweede jaar minimaal 6% en vanaf het derde jaar niet minder dan 7%. In combinatie met de huurwaarde wordt er een meerwaarde gecreëerd van 12%. Als eigenaar beschik je bovendien vrij over je woning buiten de verhuurde periodes.

Investeren vanaf € 85.000

Verkoopsvoorwaarden:
de koper krijgt naast de woning en de grond ook het exclusieve recht van het domein en van de omgeving.



i Commercial Investment Company
Visserskaai 12 fl B-8400 Oostende
00 32 (0)59 51 41 32 · 00 32 (0)475 47 12 38
cicbelgium@telenet.be · www.cicbelgium.be



Rendement et sécurité:

VILLAGE DE VACANCES KASZUBIAN HILLS

Village de vacances Kaszubian Hills

Un endroit exquis dans la région des lacs et des forêts étendues au nord de la Pologne. Le domaine dispose de toutes les facilités comme des coins de jeux, des aires de barbecue, d'un ponton privé au lac...



Propriété et environs

Les maisons sont construites selon l'architecture typique des premières habitations dans la région. On s'y apaise dans la nature magnifique. Le parc est situé tout près de quatre aéroports.

Rendement assuré

Les maisons sont louées en accord avec les propriétaires. Il y a un rendement de 5 % la première année, d'au moins 6 % la deuxième année et de pas moins de 7 % à partir de la troisième année. En combinaison avec la valeur locative, il est créé une valeur ajoutée de 12 %. D'ailleurs, en tant que propriétaire, vous disposez librement de l'habitation hors des périodes de location.

Investissement à partir de € 85 000

Conditions de vente: outre l'habitation et le terrain, l'acquéreur acquiert aussi le droit exclusif du domaine et des environs.

Kaszubian Hills vakantiepark

*een oase van rust in een prachtige natuur...
une oasis de repos dans une nature magnifique...*



Een goede investering in het merengebied van Noord-Polen.
Un bon investissement dans la région des lacs au nord de la Pologne.



Info: www.cicbelgium.be



Over een zeldzame hobby
gesproken...

Voici un hobby peu commun...



Ooit al gehoord van modelbouw? Vast wel.

Ooit al miniatuur luchtballonnen gezien?

Het zou kunnen, al is en blijft het een zeldzaam iets.

In Deinze ontmoetten we Marc en Kenny Van de Voorde samen met hun buurman Stijn De Wulf. Van de 150 à 200 miniatuurballonpiloten die er wereldwijd zijn, waarvan misschien een 25-tal in België, staan er al drie voor ons.

Als we spreken over modelbouw van luchtballonnen, dan hebben we het over een klein mandje met daarin een ingenieus systeem: gasflessen en een brander. Aan de hand van een afstandsbediening kan de ballon, met een maximale inhoud van 150 m³ bestuurd worden. Weet dat een gewone luchtballon ongeveer een inhoud van 3700 m³ heeft. Winkels om toebehoren te kopen zijn zo goed als niet bestaand. Het gaat werkelijk om creativiteit, knip- en knutselwerk en een zee van tijd en geduld. Qua investering moet je toch al snel op ongeveer 3000 euro rekenen.

Stijn, die er als kind van droomde om ballonpiloot te worden en die het op vandaag inmiddels ook is, leerde de eerste kneepjes van het vak met zijn kleine luchtballon. "Je leert een ballon beheersen, je ervaart hoe de ballon reageert bij verschillende weersinvloeden. In feite zijn de technieken net dezelfde als bij een grote luchtballon", vertelt Stijn. Marc en zijn zoon Kenny nemen soms deel aan wedstrijden, ook in de buurlanden. Ze worden geregeld uitgenodigd om een demonstratie te geven. De miniatuur ballonnen, vaak in speciale vormen, vallen bijzonder in de smaak bij de bezoekers van ballonmeetings. Er wordt maximaal tot op zo'n 40 meter hoogte gevlogen. De ballon moet volgens de Belgische regelgeving wel steeds onder controle worden gehouden met een touw.

Al meer dan 15 jaar beoefenen Stijn, Marc en Kenny deze hobby. Marc brengt er ook zijn kleinkinderen mee in contact. Er is dus ongetwijfeld opvolging verzekerd!

Jamais entendu parler de modélisme? Sûrement.

Jamais vu des montgolfières miniatures?

Peut-être, bien que cela reste quelque chose de rare.

À Deinze, nous avons rencontré Marc et Kenny Van de Voorde ainsi que leur voisin Stijn De Wulf. Des 150 à 200 pilotes de montgolfières miniatures au monde, dont peut-être 25 en Belgique, 3 d'entre eux se trouvent devant nous.

Quand on parle de modélisme de montgolfières, on parle d'une petite nacelle contenant un système ingénieux: des bouteilles de gaz et un brûleur. À l'aide d'une télécommande, on peut commander le ballon qui a un cubage maximal de 150 m³. Sachez qu'une montgolfière normale a un cubage d'environ 3 700 m³.

Il n'existe presque pas de magasins pour acheter ces accessoires. Il s'agit donc vraiment de créativité et de bricolage et il faut avoir énormément de temps et de patience. L'investissement s'élève vite à environ 3 000 euros.

Enfant, Stijn rêvait déjà de devenir aérostatier. Aujourd'hui, il l'est effectivement et il a appris les finesses du jeu grâce à sa petite montgolfière. « On apprend à maîtriser un ballon et on ressent comment il réagit sous l'influence des différentes conditions atmosphériques. En effet, les techniques sont exactement les mêmes que celles pratiquées avec une grande montgolfière, » raconte Stijn. Marc et son fils Kenny participent parfois à des épreuves, aussi dans nos pays voisins. Ils sont régulièrement invités à faire des démonstrations. Les ballons miniatures, souvent en formes spéciales, sont extrêmement appréciés par les visiteurs des événements de montgolfières. On vole à une hauteur maximale de 40 mètres. Selon la législation belge, le ballon doit toujours être contrôlé à l'aide d'une corde.

Stijn, Marc et Kenny pratiquent ce hobby depuis plus de 15 ans déjà. Marc met aussi ses petits-enfants en contact avec sa passion. Succession certainement assurée!

Flight Simulator als ideale voorbereiding op het échte werk

Wie ooit droomde van vliegen, heeft ongetwijfeld in één of andere winkel de CD-ROM van Flight Simulator aangekocht. Vaak start het gewoon met de installatie van het spel op een pc die je in huis hebt staan, maar bij sommigen groeit het al snel uit tot een echte passie. Zo was het ook bij Steve Devynck, voorzitter van IFPZ (Independent Flightsim Pilots Zuienkerke). Voor de oorsprong van de Flight Simulator software moeten we teruggaan naar 1975. Bruce Artwick, een student aan de University van Illinois schreef een thesis waarin hij aantoonde dat het mogelijk was om met de toen 6800 microprocessor de graphics te berekenen voor een realtime flight simulation. In 1977 startte hij met zijn bedrijf 'subLOGIC' en de rest is geschiedenis.

Op vandaag zijn er de talrijke leden van de Flight Simulator clubs die net zoals de liefhebbers van de club in Zuienkerke maandelijks samenkomen om te oefenen, te trainen of zelfs te spelen? Het is voor velen onder hen een echte hobby waar ze met hun spaarcenten investeren in een bijna volledig nagebouwde cockpit met 3D weergave.

Anderzijds is Flight Simulator ook vaak de voorbereiding op het echte werk. Jarenlang was Steve alleen achter zijn computerscherm te vinden, op vandaag volgt hij ook een opleiding tot ULM-piloot. Durf dus niet langer denken dat Flight Simulator kinderspel is. Wil je graag het volledige verhaal van Flight Simulator kennen? Op onze website beschreef Steve Devynck de evolutie van de software aan de hand van een tijdlijn.

➊ Meer info over de club vind je op www.ifpz.be

Flight Simulator comme préparation idéale au véritable travail

Qui a jamais rêvé de voler, a certainement acheté le CD-ROM de Flight Simulator. Ça commence souvent simplement par l'installation du jeu sur un PC à la maison, mais pour certains ce jeu devient vite une vraie passion. Celo était aussi le cas pour Steve Devynck, président de l'IFPZ (Independent Flightsim Pilots Zuienkerke). Pour l'origine du logiciel Flight Simulator, il faut remonter à 1975. Bruce Artwick, un étudiant à l'université d'Illinois, a écrit un mémoire dans lequel il a démontré la possibilité de calculer les graphismes d'une simulation temps réel à l'aide d'un microprocesseur 6800. En 1977, il a fondé son entreprise « subLOGIC » et la suite est connue.

Aujourd'hui, de nombreux membres du clubs Flight Simulator, comme les amateurs du club à Zuienkerke, se réunissent chaque mois pour s'exercer, s'entraîner ou même jouer. Pour beaucoup, le jeu est devenu un vrai hobby dans lequel ils investissent leurs économies, par exemple dans un cockpit presque totalement recréé avec reproduction 3D. D'autre part, Flight Simulator est aussi souvent la préparation au véritable travail.



Pendant des années, Steve a vécu devant son écran d'ordinateur, mais aujourd'hui, il suit aussi une formation de pilote ULM. Ne croyez donc plus que le Flight Simulator est un jeu d'enfant. Voudriez-vous connaître toute l'histoire du Flight Simulator? Sur notre site Steve Devynck a décrit l'évolution du logiciel à l'aide d'un calendrier.

➋ Vous trouverez plus d'infos sur le club sur www.ifpz.be



SMOKE ON!

RED BULL AIR RACE, ASCOT (UK)

Zoals gepassioneerde jonge renners naar de Tour de France kijken, zo keken wij al uren naar de Red Bull Air Race via het internet. Dit ooit in levende lijve meemaken, stond hoog genoteerd op onze bucketlist. Op zaterdag 13 en zondag 14 augustus ging de RBAR door in Ascot. Omdat we zeker op tijd wilden zijn voor dit evenement, vertrokken we al op donderdagavond naar Engeland. Alles liep op wieltjes, met onze mobilhome reden we de ferry op en amper 2 uur later stonden we in Groot-Brittannië.

Op vrijdagochtend ontwaakten we op een idyllisch plekje vlakbij de 'White Cliffs'. Na een ontbijt wandelden we ongeveer 6 kilometer doorheen een stukje ongerepte natuur in Dover. De witte cumuluswolken aan de helderblauwe hemel toonden bijna foutloos de grens tussen land en water aan. Rond de middag vertrokken we richting Ascot. We reden nog maar net de parking op, waar we ook ons logeerplekje zouden kiezen voor de komende 2 dagen, toen het geronk van een Extra 300 LX die door de lucht kliefde, meteen onze volle aandacht trok.

De même que les jeunes cyclistes regardent avec passion le Tour de France, nous pouvons regarder nous aussi le Red Bull Air Race sur Internet pendant des heures. Admirer ce spectacle a été l'une des plus intenses expériences de notre bucket list. Le samedi 13 et le dimanche 14 août, le RBAR a eu lieu à Ascot. Pour ne rien manquer de cet événement, nous avons décidé de partir le jeudi soir déjà pour l'Angleterre. Tout a marché comme sur des roulettes : nous avons embarqué sur le ferry avec notre autocaravane et à peine deux heures plus tard, nous nous trouvions déjà en Grande-Bretagne.

Le vendredi matin, nous nous sommes réveillés dans un endroit idyllique tout près des « White Cliffs ». Après le petit-déjeuner, nous nous sommes promenés environ 6 kilomètres à travers l'un des espaces de pure nature à Dover. Des cumulus blancs dans le ciel bleu clair montraient clairement la frontière entre terre et mer. Vers midi, nous sommes partis pour Ascot. À peine arrivés sur le parking alors que nous devions encore choisir notre logement pour les 2 jours à venir, notre attention a été tout de suite attirée par le vrombissement d'un Extra 300 LX fendant l'air.



IDÉE CADEAUX? OFFREZ-LUI DU RÊVE !

SCHENK IEMAND EEN DROOM!

Commandez et réservez votre
saut en tandem sur : www.skydivespa.be

Bestel en reserveer uw tandemsprong op:
www.skydivespa.be

join & follow us on



www.skydivespa.be ☎ 087 26 99 06

SKYDIVE SPA
TAKE OFF 2 FREEDOM

Aérodrome de Spa la Sauvenière 122 | 4900 Spa | info@skydivespa.be



VISITED

Eenmaal in de wandelgangen van Ascot Racecourse aangekomen, liepen we meteen op Paul Bonhomme en Mélanie Astles. Hij, de man die 3 wereldtitels op zijn palmares heeft staan en inmiddels met pensioen is. Zij, de eerste vrouwelijke pilote ooit in de RBAR, die voorlopig haar kansen waagt in de Challenger Cup. Twee belangrijke personen die deel uitmaken van het verleden en de toekomst van de Red Bull Air Race. Na een korte babbel en een foto was onze dag eigenlijk al geslaagd. Het gespreksonderwerp van die avond in onze mobilhome kan je wellicht al raden?

Arrivés aux couloirs de l'Ascot Race Course, nous sommes immédiatement tombés sur Paul Bonhomme et Mélanie Astles. Lui, l'homme qui a trois titres de champion du monde à son palmarès et qui est entre-temps retraité. Elle, la première femme pilote dans le RBAR, qui tente maintenant le coup dans le Challenger Cup. Deux personnes importantes faisant partie du passé et de l'avenir du Red Bull Air Race. Notre journée ne pouvait pas mieux commencer : la rencontre de ces deux personnages avec en bonus une photo dédiée. Vous doutez-vous de notre sujet de conversation ce soir-là dans notre autocaravane ?



Op zaterdag startten we de eerste officiële racedag met een 'Hanger Walk'. Indrukwekkend, alle grote iconen waarover we al zoveel hadden gelezen, stonden in levende lijve voor ons. We kregen de kans om foto's te nemen en we waren onder de indruk van de tijd die de piloten spendeerden om met ons een gesprek te voeren. Nieuwsgierig en met tal van vragen, stapten we op hen af.

Le samedi, nous avons commencé notre première journée de course officielle avec un « Hanger Walk ». Impressionnant, toutes les grandes icônes sur qui nous avons tant lu, se trouvaient devant nous en chair et en os. Nous avons eu l'occasion de prendre des photos et sommes restés impressionnés par le temps que les pilotes voulaient bien nous consacrer. Curieux et munis de nombreuses questions, nous avons ainsi rencontré plusieurs pilotes.

"Toen 'local hero' Nigel Lamb opsteeg werd het publiek volledig wild!"

"Quand le héros local Nigel Lamb a atterri, le public est devenu complètement fou !"

Nigel Lamb, een uiterst gerespecteerd piloot in de sport van het acrobatievliegen, die volgend seizoen met pensioen gaat en dus voor het laatst deelnam aan de race in Ascot, had duidelijk interesse in onze toekomstplannen. Dit kan niet waar zijn... de grote mijnheer Lamb waar we alle twee zo naar opkeken, van wie we al zoveel vluchten hadden bekeken op het web, stond met ons een praatje te maken.



De man, zijn vliegtuig, zijn zwarte flight suit en blinkende Breitling horloge... Het maakte zoveel indruk op ons, dat we zelf geen Red Bull nodig hadden om vleugels te krijgen.

Nigel Lamb, un pilote très respecté dans le sport du vol d'acrobatie, qui prendra sa retraite l'année prochaine et qui participait pour la dernière fois à la course à Ascot, s'est intéressé clairement à nos projets d'avenir. Cela ne pouvait pas être vrai ... ce grand monsieur Lamb que nous respectons tant et dont nous avons regardé déjà tant de vols sur le web, était simplement

en train de faire un brin de causette avec nous. Cet homme, son avion, sa combinaison de vol noire et sa montre Breitling brillante ... Tout cela nous a tant impressionnés que nous n'avions pas besoin d'un Red Bull pour avoir des ailes.



ICE
MOUNTAIN
ADVENTURE PARK



ICE-MOUNTAIN.COM

SKI & SNOWBOARD
INDOOR SKYDIVING
ACCRO-ADVENTURE
PAINTBALL
LASERGAME

VEEL MEER DAN SNEEUW ALLEEN

VISITED

Een trofee uitreiken voor de 'meest sympathieke piloot' zou niet makkelijk zijn, want ze waren allemaal best vriendelijk. Wellicht zouden we hem toch geven aan Petr Podlunsek. Deze Sloveense piloot nam vorig jaar nog deel in de Challenger Cup. Dit jaar vliegt hij voor het eerst met zijn gloednieuwe Edge 540 V2 mee in de Master Class. *

*Il ne serait pas facile de remettre un trophée pour « le pilote le plus sympathique », parce que tous ont été bien gentils. Mais peut-être que nous le remettrions quand même à Petr Podlunsek. Ce pilote slovène a participé au Challenger Cup l'année passée. Cette année, il participe pour la première fois avec son Edge 540 V2 flambant neuf au Master Class. **



Tussen de kwalificaties door genoten we van alle randanimatie in Royal Ascot, het gerenommeerde racecircuit waar er gewoonlijk paardenraces plaatsvinden. Een vlegsimulator, modelbouwvliegtuigen, talrijke eet- en drankgelegenheden om te proeven van de Britse sfeer en specialiteiten.

Pendant le temps libre entre les qualifications, nous avons participé à l'animation à Royal Ascot, le circuit renommé des courses hippiques : un simulateur de vol, des avions miniatures, de nombreux restaurants et cafés pour goûter l'ambiance et les spécialités britanniques.

De 25 meter hoge zuilen, pylons genoemd, die luchtporten vormen en waar de piloten tijdens de race tussen moeten vliegen, leken ons ook wel spectaculair. Eén van de ingenieurs van het bedrijf dat de pylons voor Red Bull ontwerpt, nam ons mee in zo'n zuil. Indrukwekkend hoe dit ingenieuze systeem ontwikkeld is en doorheen de jaren is geëvolueerd. **

*Les colonnes d'une hauteur de 25 mètres, appelées pylônes, qui forment des portes en l'air et entre lesquels les pilotes doivent voler pendant la course, nous ont semblé aussi très spectaculaires. L'un des ingénieurs de l'entreprise qui dessine les pylônes pour Red Bull, nous a emmenés dans une telle colonne. Impressionnant comment ce système ingénieux a évolué à travers les années. ***



Voor we het goed beseften zat de eerste dag er al op en doken we vol verwondering over de piloten, de kwalificaties en de indrukwekkende organisatie onder de wol.

Op zaterdag hadden we opgemerkt dat Nicolas Ivanoff van team Hamilton, de piloot met Franse nationaliteit, opvallende roze sokken droeg. Ook op zondag droeg hij niet alledaagse, felgekleurde exemplaren. Wij dachten aan bijgeloof, maar Ivanoff vertelde ons dat hij gewoon niet hield van de alledaagse zwarte, witte, blauwe... Hij heeft een hekel aan de sokken die hij draagt wanneer hij vliegt in de Air Race. Deze sokken zijn vuurwerend maar ook wit!

Avant que nous nous en rendions compte, la première journée était déjà terminée et nous sommes allés nous coucher en pleine admiration devant les pilotes, les qualifications et l'organisation impressionnante. Le dimanche promettait d'être une longue journée. Pour ne rien manquer de notre week-end au Red Bull Air Race et pour poser encore d'autres questions aux pilotes du Master Class, nous étions déjà prêts à dix heures pour participer une nouvelle fois au « Hanger Walk ». Le samedi, nous avions remarqué que Nicolas Ivanoff de l'équipe Hamilton, le pilote de nationalité française, portait des chaussettes roses singulières. Le dimanche aussi, il portait des exemplaires extraordinaires avec des couleurs vives. Nous croyions qu'il était seulement superstitieux, mais Ivanoff nous a avoué qu'il n'aimait simplement pas les chaussettes ordinaires noires, blanches, bleues Il déteste les chaussettes qu'il porte

Samen met de Amerikaanse piloot Michael Goulian inspecteerden we de cockpit van zijn met Bose en Cirrus bestickerde machine. De cockpit is ultramodern; wat ons opviel was dat één circuit breaker niet ingeschakeld was. Goulian wist ons te vertellen dat dit de circuit breaker was van de trim.

dans l'Air Race. Ces chaussettes résistent au feu, mais sont aussi ... blanches!

Accompagnés du pilote américain Michael Goulian, nous avons inspecté le cockpit de son appareil couvert d'autocollants de Bose et de Cirrus. Le cockpit est ultramoderne.



Tijdens de oefenrondes bepaalt de piloot de optimale trimstand en deze wordt daarna niet meer aangepast. De Edge 540 van Goulian is volledig gepersonaliseerd om zo weinig mogelijk drag (weerstand) te veroorzaken. De canopy werd zo sterk verlaagd dat de piloot zijn hoofd amper kan draaien.

Ce qui nous a frappé, c'est qu'un disjoncteur n'était pas branché. Goulian nous a expliqué qu'il s'agissait du disjoncteur du compensateur. Lors des vols d'entraînement, le pilote détermine la position optimale du compensateur et ne la change plus après. L'Edge 540 de Goulian est complètement personnalisé pour causer un minimum de traînée. La verrière a été tant baissée que le pilote peut à peine tourner la tête.

“De Edge 540 van Goulian is volledig gepersonaliseerd om zo weinig mogelijk drag te veroorzaken”

“L'Edge 540 de Goulian est complètement personnalisé pour causer un minimum de traînée”



Ook het mysterie over 'het kiekeken van Kopfstein' werd opgelost. Peter Kopfstein van team Spielberg vliegt met het meest kleurrijke toestel. Zijn toestel is volledig handgeschilderd. Op de vleugels zijn alle activiteiten uitgebeeld die je kan beleven in het Oostenrijkse Spielberg, waar eerder dit jaar al een wedstrijd plaatsvond. Bovenaan zie je alle activiteiten van de zomer, aan de onderkant een winterversie. Kopfstein vliegt met een echt kunstwerk. De plastic kip die hij gebruikt als pitot cover maakt het meesterwerk compleet. De kip is een geschenk van een van de stichters en voormalig piloot van de Red Bull Air Race Peter Besenyei. Kopfstein vindt dit tof, het trekt aandacht en brengt misschien ook geluk met zich mee.

Encore un mystère qui a été résolu : celui de « la poule de Kopfstein ». Peter Kopfstein de l'équipe Spielberg vole avec l'appareil le plus coloré. Son avion est complètement peint à la main. Sur les ailes sont représentées toutes les activités auxquelles on peut participer à Spielberg en Autriche, où on a déjà organisé une course plus tôt cette année. En haut, vous pouvez voir toutes les activités estivales, en bas les activités hivernales. Kopfstein vole avec une véritable œuvre d'art. La cerise sur le gâteau, c'est la poule en plastique qu'il utilise comme pitot cover. La poule est un cadeau de l'un des fondateurs et ancien pilote du Red Bull Air Race, Peter Besenyei. Kopfstein trouve que cette poule est sympathique, qu'elle attire l'attention et qu'elle porte peut-être bonheur.

Na de middag was het tijd voor het echte werk. Na de kwalificaties van de vorige dag kon "Race Day" om 13u30 eindelijk van start gaan.

Matthias Dolderer die eenzaam leidt bovenaan de ranking van het WK was de grote favoriet, nadat hij zich als eerste geplaatst had. Tijdens de eerste twee vluchten maakte hij die status helemaal waar door het baanrecord twee keer te verpulveren. Toen "local hero" Nigel Lamb opsteeg voor "the round of 8" werd het publiek volledig wild. Eerst had Lamb een korte achterstand op Arch, maar bij het derde tussenpunt was er helemaal geen verschil meer! We hielden beiden onze adem in, onze hartslag steeg, uiteindelijk kwam de geel-zwarte MXS-R éénentwintig honderdsten te laat over de finish om zich te plaatsen voor de laatste ronde: "the final 4".

Après le midi, est venue l'heure du véritable travail. Après les qualifications de la veille, le « Race Day » a pu finalement commencer à 13 h 30.

Matthias Dolderer, qui est seul en tête du classement du CM, était le grand favori après s'être qualifié en premier. Lors des premiers deux vols, il a confirmé son statut de favori en battant deux fois le record de piste. Quand le héros local Nigel Lamb a décollé pour « the round of 8 », le public est devenu complètement fou. Lamb avait d'abord pris un petit retard par rapport à Arch, mais au troisième point intermédiaire, il n'y avait plus aucun écart ! Nous retenions tous les deux notre souffle, le battement de notre cœur a accéléré et finalement, le MXS-R jaune noir a fini avec un retard de vingt et un centièmes pour pouvoir se qualifier pour la dernière manche, le « final 4 ».



Hall, Goulian, Dolderer en Arch namen het tegen elkaar op. Hall plaatste druk op zijn concurrenten door een snelle run neer te zetten (1:03.426). Dolderer ontgoochelde, hij zette een van zijn slechtste prestaties van het weekend neer. Ook Michael Goulian en Hannes Arch lieten het afweten, zij werden beiden gediskwalificeerd in de laatste ronde. Zo won Matt Hall zijn eerste wedstrijd van dit seizoen. Dolderer en Arch vergezelden hem op het podium.

Hall, Goulian, Dolderer et Arch se sont combattus. Hall a fait pression sur ses concurrents en faisant une course rapide (1:03.426). Dolderer a déçu : il a réalisé l'une de ses pires performances du weekend. Michael Goulian et Hannes Arch eux-aussi ont échoué: ils ont été disqualifiés tous les deux. Matt Hall a ainsi gagné sa première course de cette année. Dolderer et Arch l'ont accompagné sur le podium.

Wanneer we in december het jaaroverzicht zullen maken van 'The Flying Twins', zal de Red Bull Air Race ongetwijfeld tot een van de hoogtepunten behoren. Of we de RBAR nu definitief van ons verlanglijstje schrappen? Helemaal niet, er zijn nog tal van andere locaties te bezoeken... Indianapolis, Las Vegas, Budapest, Abu Dhabi, Lausitzring, Spielberg... Je weet maar nooit, als Red Bull je vleugels geeft, dan mogen wij toch dromen?

Quand nous rédigerons le rapport annuel de « The Flying Twins » en décembre, le Red Bull Air Race sera certainement l'un des sommets. Raierons-nous maintenant le RBAR définitivement de notre bucket list ? Pas du tout ! Il y a encore tant d'autres locations à visiter et spectacles à proposer : Indianapolis, Las Vegas, Budapest, Abu Dhabi, Lausitzring, Spielberg ... On ne sait jamais. Si Red Bull nous donne des ailes, nous pouvons rêver, n'est-ce pas ?

- 👉 Kijk op onze blog www.theflyingtwins.be voor:
- * Het volledige interview met Petr Podlunsek
- ** Meer info over de evolutie van de Red Bull Pylons

Auteurs: Xavier en Thibault Expeels
Foto's: SkyMagazine ©

- 👉 Consultez notre blog www.theflyingtwins.be pour :
- * l'interview complet avec Petr Podlunsek
- ** plus d'infos sur l'évolution des pylônes Red Bull

WIN

The Flying Twins brachten 10 pakketten mee uit Ascot. Eén pakket bevat een originele Red Bull rugzak, petje en sleutelhanger t.w.v. € 89.

Wil je een pakket winnen?

Doe dan mee aan onze Red Bull fotowedstrijd. #succes Stuur ons een foto van jouw coolste Red Bull-moment.

Foto's insturen kan tot 30 november 2016. Op zaterdag 3 december worden de winnaars persoonlijk verwittigd.

✉ Stuur je foto + naam & adres naar redactie@skymagazine.be met de vermelding: Red Bull wedstrijd SkyMagazine 2016



WIN DIT PAKKET

GAGNEZ

The Flying Twins ont rapporté 10 paquets d'Ascot. Un paquet comprend un sac à dos, une casquette et un porte-clés Red Bull originaux d'une valeur de € 89.

Envie de gagner un paquet ?

Participez à notre concours de photo Red Bull. #succès Envoyez-nous une photo de votre moment Red Bull le plus cool.

Vous pouvez envoyer votre photo jusqu'au 30 novembre 2016. Les gagnants seront personnellement informés le samedi 3 décembre.

✉ Envoyez vos photo, nom et adresse à redactie@skymagazine.be en mentionnant : Concours Red Bull SkyMagazine 2016

WELKOM BIJ DICAR :
DE MOTORHOME
SPECIALIST

VAKANTIE • GENIETEN • VRIJHEID • COMFORT



INFO & PROMO'S
DICAR.BE

Uw droom, een motorhome ?

Kom eens langs bij Dicar te Geel: de 'motorhome-specialist' met het ruimste aanbod motorhomes uit voorraad in België. U kiest er uit méér dan 300 gloednieuwe modellen van de 8 meest belangrijke topmerken.

- ✓ BESTE PRIJS
- ✓ GIGANTISCH AANBOD
- ✓ NIEUW & OCCASIES
- ✓ VERHUUR
- ✓ FINANCIERING OP MAAT
- ✓ DEGELIJKE NA-SERVICE



NIEUW | OCCASIE | VERHUUR

DC
DICAR
MOTORHOMES

NATIONALE SHOWROOM:

GEEL (32.000m² expo)
Hoofdzetel Motorhomes en acces.
Grote Steenweg 2

AGENTSCHAP:

GENT-DRONGEN (7.000m² expo)
Reg. showroom - servicepunt
Industriepark 4C

PIC POINT



INVITATION UITNODIGING

en exclusivité pour nos lecteurs
exclusief voor onze lezers

PROGRAMME POUR FRANCOPHONES

- 9h30** Accueil
- 10h** Trucs et astuces pour photos aériennes
Orateur : pilote-photographe Stef Vador
- 11h** Séance de questions-réponses
- 11h30** Présentation & essai EOS HD Mark IV
Expo « 70 ans de la Force Aérienne Belge »
- 13h** Fin

Il n'y a que 100 places. Enregistrez-vous
sur www.skymagazine.be/picpoint

PROGRAMMA VOOR NEDERLANDSTALIGEN

- 13u30** Ontvangst
- 14u** Tips & tricks voor luchtvaartfoto's
Spreker: Eric Coeckelberghs
- 15u** Vragenronde
- 15u30** Presentatie & try-out EOS 5D Mark IV
Expo « 70 jaar Belgische Luchtmacht »
- 17u** Einde

Slechts 100 plaatsen. Registreer nu
via www.skymagazine.be/picpoint

Zaterdag/samedi 19 nov 2016

Canon Experience Center
Woluwelaan 135, 1831 Diegem



aviation
photocrew

Canon

art & craft

www.artencraft.be



5% extra korting

Op alle Canon objectieven

> Actievoorwaarden

Gebruik de kortingscode "SKYMAGAZINE" op www.artencraft.be om je korting te ontvangen. Kom je liever langs in onze fotowinkel? Vraag dan zeker naar deze actie! Deze actie is niet cumuleerbaar met andere acties.

Gordon Bennett 2016

60ste editie van het WK gasballonvaren

60ème édition de la Coupe aéronautique de vols longue distance de ballons à gaz

Terwijl september 2016 in onze agenda aangestipt stond als het moment van de lancering van SkyMagazine, is deze periode wellicht even spannend in de kleine wereld van het gasballonvaren. Binnen de discipline ballonvaren zijn er drie types ballonnen, waarvan de gasballon de oudste en ook meest unieke is.

De Gordon Bennett wedstrijd vindt voor de 60ste keer plaats en dit jaar zijn er 24 deelnemende ballonnen, het grootste aantal ooit, waaronder drie Belgische. Het doel van de prestigieuze wedstrijd is om ergens op het Europese vasteland te landen, zo ver mogelijk van het startpunt in Duitsland.

Als we tegenwoordig ballonnen in ons luchtruim spotten, dan zijn dat meestal exemplaren gevuld met hete lucht. Het grote verschil tussen gasballonnen en de heteluchtballonnen is niet alleen de vorm en de omvang – gasballonnen zijn rond en hebben een diameter van 14 meter-, maar ook de tijd die de gasballon in de lucht kan blijven (tot 60 uur).

De hele tijd zitten de 2 piloten in een ultralicht mandje, voorzien van een uitvouwbaar deurtje in de zijkant, waardoor één van de piloten kan slapen in een soort hangmat, met zijn voeten buiten de mand. Tussenlandingen zijn niet toegelaten, dus wordt er dag en nacht gevlogen.

Een gasballon wordt gevuld met 1000 m³ vluchtgas dat lichter is dan lucht. In het verleden gebruikte men vaak helium, maar door de hoge kostprijs gebeurt dit nog maar zelden. De gasballon heeft natuurlijk geen gasbranders en om te stijgen moet de ballonvaarder voorzichtig – soms handje per handje – ballast uitwerpen. Dit is meestal zand, vandaar de zandzakjes met tot 600 kg ballast die aan de mand bevestigd zijn. Om te dalen trekt de ballonvaarder aan de ventielkoord en laat gas ontsnappen via het ventiel bovenaan de ballon.

Wereldwijd zijn er amper nog een 50-tal gasballonnen in omloop. Deze sport wordt levend gehouden mede dankzij Wilhelm Eimers, instructeur en bezieler van het gasballonvaren. In het verleden won hij ook al verschillende keren dit WK. Dit is dan ook de reden waarom deze verjaardagseditie plaatsvindt in zijn gasballonclub, de grootste ter wereld 'Willy's Wiese' in Gladbeck (Nordrhein – Westfalen –Duitsland).

Welke prestatie de Belgische piloten zullen neergezet hebben, zal wellicht al bekend zijn wanneer u SkyMagazine leest. Bij het in druk gaan van ons magazine weten we alleen dat de race al tien keer gewonnen werd door Belgische teams en dat het afstandsrecord van 3400,38 km op naam staat van de Belgische piloten Bob Berben en Benoît Siméons.

➤ Informatie en resultaten kunt u checken via www.gordonbennett.aero

Dank aan piloot Gino Ciers (ballonvaarten Ciers) uit Hulste voor de extra informatie over gasballonvaren. Gino Ciers en Jürgen Dobbelaere zijn de trotse bezitters van de Belgica II gasballon en namen ook dit jaar opnieuw deel aan de wedstrijd.

Tandis que septembre 2016 était marqué dans notre agenda comme le lancement de SkyMagazine, cette période était certainement tout aussi captivante pour le petit monde des ballons à gaz. Dans la discipline de la navigation aérostatique, il y a trois types de ballons, dont le ballon à gaz qui est le plus ancien et aussi le plus particulier.

La coupe Gordon Bennett a lieu pour la 60ème fois et cette année, il y a 24 ballons participants, le plus grand nombre jamais atteint, dont trois ballons belges. Le but est d'atterrir quelque part sur le continent européen, le plus loin possible du site de décollage en Allemagne.

Si on voit actuellement des ballons dans le ciel, il s'agit généralement d'exemplaires à air chaud. La différence importante entre des ballons à gaz et des ballons à air chaud ne se trouve pas seulement dans leurs forme et dimensions – des ballons à gaz sont ronds et ont un diamètre de 14 mètres -, mais aussi dans le temps que ce ballon à gaz peut rester en l'air (jusqu'à 60 heures).

Les deux pilotes se trouvent tout le temps confinés dans une nacelle ultralégère, pourvue d'une petite porte dépliant dans le flanc pour permettre à l'un des pilotes de dormir dans une sorte de hamac, ses pieds se trouvant hors de la nacelle. Les escales n'étant pas permises, il faut voler jour et nuit.

Un ballon à gaz contient 1 000 m³ de gaz qui est plus léger que l'air. Auparavant, on utilisait souvent l'hélium, mais par son coût



élevé on ne l'utilise encore que rarement. Il est évident que le ballon à gaz n'a pas de brûleurs et pour monter, il faut que le pilote lâche du lest – parfois main après main. Ce lest est généralement du sable, de sorte que des sacs de sable avec un poids jusqu'à 600 kg sont fixés à la nacelle. Pour descendre, il faut que le pilote tire une corde pour ouvrir une soupape en haut du ballon qui permet de libérer du gaz.

Dans le monde entier, seulement une cinquantaine de ballons à gaz volent encore. Ce sport est préservé entre autres grâce à Wilhelm Eimers, instructeur et animateur de vols en ballon à gaz. Il a aussi gagné cette coupe du monde à plusieurs reprises. C'est d'ailleurs pourquoi cette édition anniversaire a lieu dans son club de ballons à gaz, le plus grand au monde, « Willy's Wiese » à Gladbeck (Rhénanie-du-Nord - Westphalie – Allemagne).

Les résultats des pilotes belges seront probablement déjà connus quand vous lirez SkyMagazine. Lors de la parution de notre magazine, nous savons seulement que la compétition a déjà été gagnée dix fois par des équipes belges et que le record de distance de 3 400,38 km est détenu par les pilotes belges Bob Berben et Benoît Siméons.

! Pour des informations et les résultats, vous pouvez consulter: www.gordonbennett.aero

On remercie le pilote Gino Ciers (vols en ballon Ciers) d'Hulste pour les renseignements supplémentaires sur les ballons à gaz. Gino Ciers et Jürgen Dabbelaere sont les heureux propriétaires du ballon à gaz Belgica II et ont de nouveau participé à la compétition cette année-ci.



RSC
PILOT'S WATCHES



RSC PILOT'S watches is de hoofdsponsor van de P-51 Mustang SCAT VII, een historisch WW II vliegtuig uit 1944, eigendom van Vintage Flights Antwerp. (Mustang vluchten mogelijk)

GENUMMERDE EDITIE
MUSTANG P-51 SCAT VII
Citizen quartz uurwerk, RVS, lederen band
PRICE: €289,-

WEBSHOP: WWW.RSCWATCHES.COM

RSC
SPECIALS

Make your own unique watch!
Possible from 30 pieces.
More info: info@rscwatches.com

Noordzee Drones, van droom tot ambitieuze onderneming



Hoe het begon

In de zomer van 2014 ging Noordzee Drones als eerste opleidingsinstituut in Vlaanderen van start. In december 2014 hielden we de eerste testcase met mensen uit verschillende sectoren en een debriefing bracht ons bij de eerste officiële drone-opleiding in januari 2015. Op vandaag hebben we al 250 piloten opgeleid en is Noordzee Drones uitgegroeid tot het grootste opleidingscentrum in België.

Team Noordzee drones en de kenniscentra

Het was meteen een bewuste keuze om gespecialiseerde mensen aan te trekken. Een luchtvaartarts voor luchtфизиologie en psychologie, een advocaat voor wetgeving en privacy, een geograaf voor navigatie... Op een jaar tijd is onze crew 15 enthousiastelingen sterk. Een team dat geen enkele uitdaging schuwt en een maximum aan expertise wil opdoen. Onze linken met een aantal kenniscentra zijn heel interessant. Zo hebben we voor landbouw een samenwerking met Ilvo en Inagro, terwijl we dan voor immo een samenwerking hebben met VIVO en HoGent. Innos is een vaste partner in onze zoektocht naar nieuwe technologieën en implementatie van drones bij de veiligheidsdiensten. Met Vives hadden we ook al interessante samenwerkingen aangaande evenementen en uitwisselingsprojecten met o.a. POM.

In de volgende editie van SkyMagazine vertellen we over de kleinste dronepiloten bij Noordzee Drones.



📍 www.noordzeedrones.be
 Houtsaegerlaan 4, Koksijde 8670
 elwin@noordzeedrones.be
 0477 53 43 70

Noordzee Drones, du rêve à une entreprise ambitieuse

La constitution

Au cours de l'été 2014, Noordzee Drones a commencé comme premier centre de formation en Flandre. En décembre 2014, nous avons fait un premier essai avec des gens de différents secteurs et après un débriefing, en janvier 2015, nous avons organisé notre première formation officielle de drones. Maintenant, nous avons déjà formé 250 pilotes et Noordzee Drones est devenu le plus grand centre de formation en Belgique.

L'équipe de Noordzee Drones et les centres d'excellence

Nous avons tout de suite opté pour engager des spécialistes. Un médecin aéronautique pour la physiologie aérienne et la psychologie, un avocat pour la législation et la vie privée, un géographe pour la navigation... En un an, notre équipe s'est enrichie de 15 collaborateurs enthousiastes. Une équipe qui ne craint aucun défi et veut acquérir un maximum d'expertise. Nos rapports avec quelques centres d'excellence sont très intéressants.



La constitution

Ainsi, en ce qui concerne l'agriculture, nous collaborons avec l'Ilvo et l'Inagro, tandis que pour les affaires immobilières, nous collaborons avec le VIVO et la HoGent. Innos est notre partenaire permanent dans la recherche de nouvelles technologies et pour l'implantation de drones dans les services de sécurité. Avec la Vives, nous avons déjà eu des collaborations intéressantes pour des événements et des projets d'échange avec e.a. la POM.

Dans la prochaine édition de SkyMagazine, on vous présente les plus petits pilotes de drones chez Noordzee Drones.

Auteur: Elwin Van Herck

BeUAS, de federatie voor dronepiloten

Het aantal professionele dronepiloten is exponentieel aan het groeien. Drones worden tegenwoordig in verschillende branches ingezet. Denk bijvoorbeeld maar aan de toepassingsmogelijkheden voor landmeters, dakwerkers, overheidsbedrijven voor inspectie van bruggen of autostrades, private inspectiebedrijven voor controle van gasleidingen, en elektrische kabels... Ook bij Dovo ontmijningsdienst, search and rescue, land- en tuinbouw, vastgoed, geomorfologie, stroperijbestrijding, grenscontroles... de lijst lijkt eindeloos. Dan hebben we het zelfs nog niet eens gehad over de mogelijkheden met drones binnen de creatieve en sportieve sectoren: lichtshows in plaats van vuurwerk, grote spektakels in de lucht met drones, formatievliegen...

Voor de toekomst spreekt men zelfs van autosnelwegen voor drones die files doen slinken en die de e-commerce bijstaan bij het leveren van pakjes.

Om dit alles in goede banen te leiden, is er BeUAS, de professionele dronefederatie van België. De federatie werd opgericht in 2012 en telt inmiddels meer dan 250 leden. BeUAS beschikt over 1 zetel in de Europese federatie en vertegenwoordigt hier ons land. De Belgische federatie, met Elwin Van Herck als ondervoorzitter en nederlandsstalig woordvoerder, fungeert als bindmiddel tussen de dronesector, het kabinet van bevoegd minister Bellot en het Directoraat Generaal der Luchtvaart.

Na meer dan vier jaar wachten is er nu eindelijk een wettelijk kader geschetst (KB RPAS drones – april 2016). Regelt dit KB nu meteen alles? Is het KB helemaal perfect? In juni 2016 zijn er gesprekken gestart tussen de bevoegde instanties en wordt het huidige KB geëvalueerd. De federatie ijvert alvast voor aanpassingen. Dit zijn enkele doelstellingen waarover momenteel onderhandeld wordt:

- aanvragen vluchten digitaliseren en de administratie versnellen
- meer en nieuwe oefenterreinen in België voor drones
- migratiemogelijkheden van onze licenties in de andere Europese landen
- strengere straffen en grotere pakkans op illegale vluchten
- uitzonderingsklasse voor beroepspers
- een goede relatie met Belgocontrol opbouwen
- gelijkstellen van homologaties van toestellen in Europa in ons land

Welke doelstellingen werkelijk verwezenlijkt zullen worden, hopen we in onze volgende editie van SkyMagazine (maart 2017) te kunnen toelichten.



www.beuas.be
Rue des pères blancs 4,
1040 Bruxelles

La BeUAS, la fédération pour pilotes de drones

Le nombre de pilotes de drones professionnels s'accroît de manière exponentielle. Actuellement, les drones sont utilisés dans des secteurs très différents. Pensons par exemple à leurs utilisations pour arpenteurs, couvreurs, organismes publics pour inspecter des ponts ou autoroutes, services d'inspection privés pour contrôler des conduites de gaz, des câbles électriques ... La liste des utilisations semble infinie : à l'appui du service d'enlèvement et de destruction d'explosifs SEDEE, pour la recherche et le sauvetage, dans l'agriculture et l'horticulture, le secteur immobilier, la géomorphologie, l'anti-braconnage, pour des contrôles à la frontière ...

Et on n'a alors pas encore parlé des applications des drones dans les secteurs récréatifs et sportifs : des spectacles lumineux au lieu de feu d'artifice, de grands spectacles aériens avec des drones, le vol en formation ...

Pour l'avenir, on parle même d'autoroutes pour drones pour réduire les bouchons et de drones pour livrer les paquets dans l'e-commerce.

Pour assurer le bon fonctionnement des utilisations des drones, on a créé la BeUAS, la fédération professionnelle de drones en Belgique. La fédération a été constituée en 2012 et compte entre-temps plus de 250 membres. La BeUAS dispose d'un siège dans la fédération européenne où elle représente notre pays. La fédération belge, dont Elwin Van Herck est vice-président et porte-parole néerlandophone, fait fonction de chaînon entre le secteur des drones, le cabinet du ministre compétent Bellot et la Direction générale du Transport aérien.

Après avoir attendu plus de quatre ans, on a enfin créé un cadre légal (A.R. concernant l'utilisation d'un drone (RPAS) – avril 2016). Cet A.R. règle-t-il tout ? Est-il parfait ?

En juin 2016, les instances compétentes ont entamé un dialogue pour évaluer le présent A.R. La fédération veut en tout cas des adaptations. Voilà quelques objectifs que l'on discute actuellement :

- la digitalisation des demandes de vol et l'accélération de l'administration ;
- plus de terrains d'entraînement et de nouveaux terrains pour drones en Belgique ;
- des possibilités de migration de nos licences dans d'autres pays européens ;
- des peines plus lourdes et une probabilité plus élevée d'être pris en cas de vols illégaux ;
- une classe exceptionnelle pour la presse professionnelle ;
- le développement d'une bonne relation avec Belgocontrol ;
- l'équivalence des homologations des appareils européens dans notre pays.

Nous espérons expliquer dans notre prochaine édition de SkyMagazine (mars 2017) quels objectifs seront réellement réalisés.

Nieuwe perspectieven dankzij drones

Ze duiken op in speelgoedwinkels, elektro-zaken en natuurlijk – vooral – op het internet. Speelgoeddrones vanaf € 20 tot professionele toestellen tot ver over de € 25.000 kwamen uit het niets en werden op korte tijd een echte rage. Speelgoed, gluren bij de burens of een verslag maken van een evenement... alles leek mogelijk, voor iedereen. Gelukkig - of helaas, het is maar hoe je het bekijkt - is er onlangs een duidelijke wetgeving in voege getreden.



Peter Bosmans, regisseur van beroep en daarnaast ook zaakvoerder van en operator bij CamFlyers legt het even uit: "Bij CamFlyers gebruiken we drones (officiële benaming UAV's Unmanned Aerial Vehicles) om hoogkwalitatieve luchtbeelden te maken voor televisieprogramma's en bedrijfsfilms. Tot voor kort had je een fullsize helikopter met extreem dure stabilisatiesystemen nodig voor dat soort beelden, met drones kan dat voor een fractie van de vroegere kost. Voor de opnames van 'Alloo in de psychiatrie' bijvoorbeeld werden onze drones ingezet. Ook voor zijn nieuw programma dat binnenkort op antenne gaat, doet Luk Alloo opnieuw beroep op ons. Drones bieden letterlijk en figuurlijk nieuwe perspectieven. Maar, veiligheid gaat voor alles, dus zijn wij alvast blij dat er eindelijk een wettelijk kader is. Piloten die drones (semi-) professioneel willen inzetten hebben nu een licentie nodig én het toestel moet geregistreerd en verzekerd zijn. De wetgever onderscheidt 3 'klassen' van UAV's:

Privégebruik: toestellen met een maximale opstijgmassa van 1 kg. Iedereen mag ermee vliegen tot max. 10 meter hoogte en boven privéterrein. Geen opleiding vereist.

Klasse 2: drones tot 5 kg. Je mag vliegen tot 45 meter hoogte, niet in gecontroleerd luchtruim, niet boven steden en gemeenten en niet boven personen. Commerciële opdrachten zijn verboden. Verkorte opleiding vereist + een praktijkexamen.

Klasse 1: drones tot 150 kg. Vliegen tot 90 meter hoogte zonder toestemming noch vliegplan. Inzetbaar voor commerciële opdrachten behalve boven steden, mensenmassa's etc.

Een verdere onderverdeling in klasse 1a of 1b wordt gemaakt volgens het veiligheidsrisico: matig risico is 1b, verhoogd risico

(boven steden, mensenmassa's,...) is 1a. Voor elke vlucht van type 1a moet een vluchtplan worden ingediend en moet de overheid een specifieke toestemming geven. Theoretische opleiding en examens, praktijklessen en -examens + medische keuring van de piloot verplicht.

Of de regels zullen worden nageleefd en hoe dit in de toekomst opgevolgd zal worden, blijft echter nog een vraagteken."

- ➊ Meer info over de opleidingen en vergunningen kan je vinden op onze website www.skymagazine.be
- ➋ Info over CamFlyers: www.camflyers.be

Nouvelles perspectives grâce aux drones

Ils apparaissent dans des magasins de jouets, d'électroménager et évidemment - et surtout - sur Internet. Des drones d'enfants à partir de 20 euros aux appareils professionnels de plus de 25 000 euros, ces nouveautés apparaissent du néant et font fureur en peu de temps. Jouer, guigner les voisins ou rapporter un événement, tout semble désormais possible pour tout le monde... Heureusement – ou malheureusement pour certains – une législation claire est récemment entrée en vigueur.

Peter Bosmans, réalisateur de son métier ainsi que gérant et opérateur auprès de CamFlyers, fournit des explications: « CamFlyers utilise des drones (dénomination officielle : UAV, soit Unmanned Aerial Vehicles) pour faire des images aériennes de haute qualité pour des programmes télé et des films d'entreprise. Il y a peu de temps encore, on avait besoin d'un vrai hélicoptère avec des systèmes de stabilisation extrêmement chers pour prendre de telles images. Grâce aux drones, il est possible de le faire à un coût très inférieur. Pendant les tournages du programme télé « Alloo in de psychiatrie » par exemple, on a utilisé nos drones. Pour son nouveau programme qui sera bientôt télédiffusé, Luk Alloo a une nouvelle fois fait appel à nos services. Des drones offrent de nouvelles perspectives, au propre et au figuré. Cependant, la sécurité reste prioritaire.



C'est pourquoi nous sommes heureux que l'on ait enfin créé un cadre légal. Les pilotes qui veulent engager des drones de façon (semi-)professionnelle ont maintenant besoin d'une licence et leur appareil doit être enregistré et assuré. Le législateur divise les UAV en 3 « classes » :

Usage privé : des appareils qui ne dépassent pas une masse maximale au décollage de 1 kg. Tout le monde peut les utiliser jusqu'à une hauteur de 10 m en terrain privé. Pas de formation requise

Classe 2 : drones de moins de 5 kg. La hauteur de vol est limitée à 45 mètres. Ils sont interdits dans l'espace aérien contrôlé, au-dessus de villes et de communes et au-dessus de personnes. Des missions commerciales sont interdites. Formation condensée + examen pratique requis.

Classe 1 : drones de moins de 150 kg. Peuvent voler jusqu'à 90 mètres de haut sans autorisation ni plan de vol. Peuvent être utilisés à des fins commerciales sauf au-dessus de villes, foules etc.

Une autre subdivision en classes 1a et 1b est faite sur la base du risque de sécurité: 1b est à risque moyen, 1a est à haut risque (au-dessus de villes, foules, ...). Pour tout vol de type 1a, il faut présenter un plan de vol et obtenir une autorisation spécifique des autorités. Formation et examen théoriques, cours et examen pratiques + contrôle médical obligatoire pour le pilote.

Reste à savoir si ces règles seront respectées et comment elles seront suivies dans l'avenir. »

📍 *Vous trouverez plus d'infos sur les formations et les licences sur notre site web www.skymagazine.be*

📍 *Pour des infos sur CamFlyers : www.camflyers.be*



DRONE PILOT ACADEMY



Drone Pilot Academy

SYNTRA Limburg

In de Drone Pilot Academy van SYNTRA Limburg in campus Genk word je in een professionele omgeving theoretisch en praktisch opgeleid tot dronepiloot klasse 1 of 2 voor de Belgische wetgeving.

Opereren als dronepiloot klasse 1 biedt je vele professionele mogelijkheden. Als dronepiloot klasse 1 kan je ongelooflijk professionele foto's of videobeelden aanleveren, maar je kan evenzeer gevraagd worden voor controle van pijpleidingen, bedrijfsinstallaties, chemische infrastructuur, landbouwinspecties of voor securitydoeleinden, enz... Als dronepiloot klasse 1 kan je werken tot op een hoogte van 90m AGL met een drone tot MTM max 150 kg. Opereren als dronepiloot klasse 2 kan je vooral bezig zijn met het maken van professionele foto's of videobeelden op een hoogte tot 45m AGL met een drone tot MTM max 5 kg. Weet wel dat de mogelijkheden in klasse 2 veel beperkter zijn dan in klasse 1. Naast de droneopleiding klasse 1 en 2 worden er nog tal van andere specialisatieopleidingen aangaande drone aangeboden. De droneopleidingen worden zowel in dagopleiding als in avondopleiding gegeven.

📍 Meer informatie aangaande deze boomende opleidingen staan op onze website vermeld.

www.syntra-limburg.be onder de zoekterm drone

Into the wild: bush flying

Motorvliegen, skydiven... Gunther Swerts uit Meerhout is een man die houdt van uitdagingen. Toen hij een artikel las over een vliegopleiding 'Bush Flying', was hij onmiddellijk verkocht. Dit zou de volgende uitdaging worden!

Gunther, die lid is van Aeroclub Keiheuvel sprak over zijn waanzinnig idee met zijn goede vriend Filip Rochette uit Dessel. Samen vertrokken de twee Kempenaars in 2014 richting Zuid-Afrika.

Een week lang kregen ze een opleiding van stuntpiloot CC Pocock. Dagelijks kregen ze een viertal uur theorie. Toen het tijdens de lessen over slow flight en stalls ging, bleek al snel dat de aanpak in Zuid-Afrika helemaal anders is.

Gunther vertelt: 'Tijdens de praktijk met de Bush Air 1, een Cessna 172 voel je opnieuw wat vliegen eigenlijk precies echt is, zonder alle nieuwe snufjes en elektronische schermen in de cockpit, zoals we dat momenteel bij ons in België gewoon zijn. We oefenden op stalls, met en zonder flaps, met power en zonder. We voerden ook spins uit, iets waar we in België volgens instructeur CC te weinig op oefenen.'

We zakten tot 3000 ft, zetten full flaps (40°) en full power met de neus omhoog. We hingen letterlijk aan de propeller. Met amper 40 knopen snelheid maakten we een steep turn, we namen een bocht van 360° naar links. Onvoorstelbaar wat we hier allemaal hebben geleerd!

Vol lof over deze fantastische ervaringen gaat Gunther verder: 'Tijdens de laatste dag van ons verblijf werden alle oefeningen samengebracht tijdens een vlucht in en rond het Krugerpark, boven het bergachtig gebied van Barberton. Of deze cursus een meerwaarde is? Absoluut, we verfijnden onze techniek en voerden stuntbewegingen uit die we in België niet kunnen doen. Vergelijk het met een uitgebreide slipcursus volgen met de wagen. Normaal zal je zoiets nooit nodig hebben, maar als je ooit in zo'n situatie komt, ben je blij dat je de techniek onder de knie hebt. Voor ongeveer 1300 euro (exclusief de reiskosten naar de bestemming) heb je naast de theorielessen en het logement ook nog ongeveer zes vliegreizen bij in je logboek!

➊ Meer info over deze opleiding vind je op www.bushair.co.za/school

Des vols motorisés, des sauts en chute libre ... Gunther Swerts de Meerhout est un homme qui aime les défis. Il lui a suffi de lire un article sur la formation en vol « Bush Flying » pour connaître tout de suite son prochain.

Gunther, membre de l'aéroclub Keiheuvel a parlé de son idée folle à son bon copain Filip Rochette de Dessel. Les deux Campinois sont ensuite partis pour l'Afrique du Sud en 2014.

Pendant une semaine, ils ont reçu une formation par le pilote de voltige CC Pocock. Ils avaient environ quatre heures de théorie par jour. Quand il s'agissait de vol à faible vitesse et de décrochages, il s'est vite avéré que l'approche sud-africaine était tout à fait différente.

Gunther raconte : « Lors des cours de pratique avec le Bush Air 1, un Cessna 172, on apprend de nouveau la véritable sensation de voler, sans toutes les nouvelles trouvailles et écrans électroniques dans le cockpit comme on a l'habitude en Belgique. Nous nous sommes entraînés à des décrochages, avec et sans volets, avec et sans moteur. Nous avons aussi fait des viriles, pour lesquelles nous nous entraînon trop peu en Belgique selon l'instructeur CC. Nous sommes descendus jusqu'à 3 000 ft, avons complètement sorti les volets (40 °) et avons ensuite continué à plein régime le nez en haut. Nous pendions littéralement à l'hélice. À une vitesse d'à peine 40 nœuds, nous avons fait un virage serré. Nous avons fait un virage de 360 ° vers la gauche. Incroyable ce que nous avons appris ici ! »

Étant plein d'éloges sur ces expériences formidables, Gunther continue : « Lors de la dernière journée de notre séjour, tous les exercices ont été combinés dans et autour du Kruger Park, au-dessus de la région montagneuse de Barberton. Ce cours a-t-il une valeur ajoutée ? Absolument, nous avons affiné notre technique et nous avons fait des mouvements de voltige que nous ne pouvons pas faire en Belgique. Comparons-le à un cours antidérapage approfondi en voiture. Normalement, on n'en aura jamais besoin, mais si l'on arrive un jour dans une telle situation, on sera content de maîtriser la technique. Moyennant environ 1 300 euros (non compris les frais de déplacement pour atteindre la destination), vous avez, outre les cours théoriques et le séjour, environ six heures de vol supplémentaires dans votre carnet de vol. »

➋ Vous trouverez plus d'infos sur cette formation sur www.bushair.co.za/school



DIABLO vliegt voor het goede doel *vole pour la bonne cause*

Diablo is een project dat werd opgestart in mei 2014, onder het peterschap van generaal-majoor vlieger Frederik Vansina, stafchef van de Belgische Luchtcomponent. De piloten van het Red Devils Team Belgium namen Diablo mee naar nationale en internationale airshows. Sergeant Steven Daems, de bodyguard van Diablo, introduceerde het mascotte-pilootje bij zoveel mogelijk displaypiloten. Het doel was om Diablo een maximaal aantal vluchten te laten uitvoeren. Alles werd minutieus opgetekend in Diablo's vliegboek. Hierbij werden de verzamelde uren, de namen en handtekeningen van de piloten vermeld. Diablo vloog intussen mee aan boord van vliegtuigen en helikopters tijdens de demonstratievluchten van verschillende displayteams. In zijn logboek staan vluchten opgetekend met o.a. Patrouille de France, het Zwitserse Puma team, diverse demonstratiepiloten op Eurofighter, Rafale, Apache...

Begin september 2016 werd Diablo geveild op Ebay.

De hoogste bidder ontving:

1. Diablo
2. het logboek met alle handtekeningen van de piloten
3. nametag Diablo
4. 5 exclusieve badges 125 mm
5. petje van Diablo

De opbrengst van de veiling ging integraal naar NVHVG (Nationale Vereniging Voor Hulp Aan Verstandelijk Gehandicapten). Een fantastisch initiatief waarmee het Red Devils Team Belgium nog maar eens bewijst het hart op de juiste plaats te dragen.

👉 Wil jij ook nog een bijdrage leveren aan dit goede doel? De Diablo-poppetjes zijn nog steeds te koop aan de promostand van het Red Devils Team tijdens de airshows waar ze aanwezig zijn.

Diablo est un projet lancé en mai 2014 sous le parrainage du général-major aviateur Frederik Vansina, chef d'état-major de la Composante Air belge. Les pilotes de l'équipe Red Devils Belgium ont emmené Diablo à des air shows nationaux et internationaux. Le sergent Steven Daems, le garde du corps de Diablo, a introduit la mascotte, un petit pilote, chez un maximum de pilotes de voltige. Le but était de faire exécuter à Diablo un maximum de vols. Tout a été minutieusement noté dans le carnet de vol de Diablo. On y a mentionné les heures, noms et signatures des pilotes.

Entre-temps, Diablo a volé à bord d'avions et d'hélicoptères lors des vols de démonstration de différentes équipes d'acrobatie. Son carnet de vol contient entre autres des vols avec la Patrouille de France, l'équipe suisse Puma, de différents pilotes de démonstration sur Eurofighter, Rafale, Apache...

Début septembre 2016, Diablo a été vendu aux enchères sur Ebay.

Le plus offrant a reçu :

1. Diablo
2. le carnet de vol avec toutes les signatures des pilotes
3. le badge Diablo
4. 5 badges exclusifs 125 mm
5. une casquette de Diablo

Le rapport intégral de la vente aux enchères a été donné à l'ANAHM (Association Nationale d'Aide aux Handicapés Mentaux). Une initiative formidable par laquelle l'équipe Red Devils prouve une nouvelle fois qu'elle a le cœur bien placé.

👉 Voudriez-vous aussi appuyer cette bonne cause? Vous pouvez toujours acheter les mascottes Diablo au stand promo de l'équipe Red Devils lors des air shows auxquels elle participe.

Tekst: Jief Pets





Grafisch vormgeving | Sociale media



Grip Graphics

www.gripgraphics.be

Molenberg 34 - 2450 Meerhout | 0477/95.58.99 - info@gripgraphics.be

Colofon

Uitgever

Éditions · Publisher

Publi Projects

Caroline Ostyn

+32 (0)498 46 51 35

caroline@skymagazine.be

Redactie

Rédaction · Editorial

Caroline Ostyn, Jozef Vanden Broeck,

Jef Pets, Tacha Hoeck, diverse freelancers,

différents free-lances, freelancers

Advertenties

Annonces publicitaires · Advertising

Caroline Ostyn, Patrick Bollaert

Lay-out:

Mise en pages · Layout

They Call Me Dave

Vertaling & eindredactie

Traduction & rédaction définitive

Translation & final editorial

Dominique Slambrouck

Drukkerij

Imprimerie · Printer

Drukkerij De Maertelaere bvba, Aalter

 www.SkyMagazine.be

 www.SkyMagazine.fr

 [/SkyMagazine.be](https://www.facebook.com/SkyMagazine.be)

Aller reproductions, geheel of gedeeltelijk zijn verboden, tenzij de uitgever hiervoor vooraf toestemming heeft gegeven. De uitgever is niet aansprakelijk voor fouten en onvolledigheden in teksten en foto's. Beschrijvingen en prijzen in advertenties vallen onder de verantwoordelijkheid van de adverteerder.

Toute reproduction totale ou partielle est interdite, à moins que l'éleveur ne l'ait autorisée au préalable. L'éleveur ne peut pas être tenu responsable des fautes ou des imprécisions dans les textes et les photos. L'annonceur est responsable des descriptions et des prix dans ses annonces.

Schrijf je in
op de newsletter
van SkyMagazine:
skymagazine.be

*Inscrivez-vous
à l'infolettre de
SkyMagazine:
skymagazine.fr*

Volgende editie:
maart 2017

*Prochaine édition
mars 2017*

GILL AVIATION SERVICES BVBA

*“Once you will fly this aircraft,
you may find out, there is nothing like
the DA62 on the market today”*

SPEED > 200 KTS

ALTITUDE 20.000 FT

7 PAX



GILL AVIATION

- MAINTENANCE: AIRCRAFT-
HELICOPTER-TURBINE AIRCRAFT
- ALL REPAIRS: SHEETMETAL-
COMPOSITE
- ALL AVIONICS MAINTENANCE-
UPGRADES
- CAMO ALL AIRCRAFTS
- SERVICE CENTER FOR DIAMOND
- DIAMOND DISTRIBUTOR
- AUSTRO ENGINES SALES
- EASA & FAA MAINTENANCE



GILL AVIATION



GILL AVIATION



Airport 60 · Wevelgem-Belgium (EBKT) · Phone: +32 56 415648 · Fax: +32 56 415539 bertrand.bril@gillaviation.be
www.gillaviation.be · [Like us on Facebook](#)

HELICOPTER PILOT TRAINING

PPL(H) - CPL(H) - Typeratings - Conversions FAA to EASA



YOUR TAILORMADE HELICOPTER TRAINING!

- Theoretical training in group or individual.
- Modern helicopter park with 8 helicopters and a flight simulator.
- The best of the best "elite" flight instructors.
- Practical training adapted to your individual needs.

STB-COPTER is also active
in aerial photography and offers maiden flights.

More info?
Come and visit us.
We will be happy to make some time for you.
Contact Barbara Stichelbout:
Tel. +32 (0)496 27 16 16
info@stb-copter.com



STB-COPTER - Vliegveld 7 - 8560 Wevelgem - www.stb-copter.com

STB-COPTER is a helicopter pilot training facility and flight school recognized and accredited by the government (B/ATO-304).
Barbara Stichelbout, commercial helicopter pilot herself, founded the company and runs it with dynamism and passion.
Together with her professional team, she leads you up to become a certified helicopter pilot.