

RATE ONE

360° VIEW ON AVIATION

08

NL | FR

JUN-JUN '19 | €8,95



AIR ASTRID
DRONE NEWS
LADY BUSH PILOT
FLYADVISOR KNOCKE


FLYING HORSES

moonwood®
making moods with scents

Professionele geurbeleving

Kies voor een aangename geur
in uw bedrijfsruimte, ook aan boord.

Onze ervaren geuradviseurs komen graag bij u
langs om ons uitgebreid assortiment aan geuren
voor te stellen. Contacteer ons snel via
info@moonwood.be of bel 050 32 00 49

Oostendsesteenweg 162-164, 8000 Brugge - tel. 050 32 00 49
info@moonwood.be - volg ons op  www.moonwood.be



- 02 BRIEFING
- 06 FLYING HORSES
- 12 SPECIAL JOBS: GROOM
- 17 A(IRT)ISTIC
- 22 AIR ASTRID



- 27 NATO TIGER MEET
- 29 WARRIOR IBEN
- 33 ROYAL BELGIAN
AIR CADETS
- 36 FLYADVISOR: KNOKKE
- 42 LADY BUSH PILOT
- 48 DARK BLADE 2019
- 50 OOSTWOLD AIRSHOW
- 54 DRONE NEWS
- 62 ULM FEDERATIE
| FÉDÉRATION ULM
- 63 AGENDA



Beste lezer

De zomer is geland!

Hoe ziet jouw ideale daguitstap eruit? Richting kust, maar dan zonder file? Dat kan, check onze FlyAdvisor. We nemen de helikopter in Wevelgem en vliegen naar Knokke voor een dagje shopping.

Met deze nieuwe editie, nummer 8 inmiddels, zal ik tijdens de zomermaanden vooral te vinden zijn op airshows en fly-ins. Misschien bezoek ik ook wel eens een jumping, want de reportage over transport van paarden via de lucht zal ongetwijfeld niet alleen luchtvaartliefhebbers interesseren.

Het is fijn om te zien dat het enthousiasme van lezers, organisaties en bedrijven voor RateOne alsmaar toeneemt. Vergeet niet dat dit magazine enkel gerealiseerd kan worden dankzij de steun van onze adverteerders. Dus zij verdienen zeker jouw aandacht!

En met jou, beste lezer, delen we onze passie voor luchtvaart. De talrijke babbels op airshows en in vliegclubs, de contacten via sociale media... het verbindt ons. Zonder het te beseffen ontstaan er nieuwe ideeën, inspireren we elkaar via deze community en overstijgen we ons magazine. Samen doen we meer... Zo bezorgden we via RateOne een fantastische dag aan Warrior Iben. In de cockpit van de helikopter kon deze kleine strijder alle zorgen even vergeten. Of kijk naar IACE, het uitwisselingsproject van The Royal Belgian Air Cadets. Samen met onze partners ondersteunden we ook dit project. Samen bereiken we meer!

VEEL LEESPLEZIER EN GENIET
VAN DE ZOMER!



Chère lectrice,
cher lecteur

L'été a atterri !

Votre excursion idéale, elle est comment ? Vers la côte, mais alors sans embouteillages ? C'est possible. Comment ? Consultez notre FlyAdvisor. On monte à bord de l'hélicoptère à Wevelgem pour voler à Knokke et y profiter d'une journée de shopping.

Munie de cette nouvelle édition, la 8e déjà, j'assisterai surtout à des spectacles aériens et à des fly-ins. Peut-être que je me rendrai aussi à un jumping, parce que le reportage sur le transport de chevaux par air intéressera sans aucun doute non seulement les passionnés d'aviation, mais aussi le monde équestre.

Cela me fait plaisir de voir s'accroître l'enthousiasme des lecteurs, des organisations et des entreprises pour RateOne. N'oubliez pas que ce magazine ne peut être réalisé que grâce au soutien de nos annonceurs. Ils méritent donc certainement toute votre attention !

Et avec vous, lectrice/lecteur, nous partageons notre passion de l'aviation. Les nombreuses cassettes lors des spectacles aériens et dans les aéroclubs, les contacts par les médias sociaux... nous lient. Sans nous en rendre compte, nous portons de nouvelles idées et de nouveaux regards sur ce qui nous passionne. Nous dépassons ainsi notre magazine. En s'unissant, on accomplit plus... Ainsi, grâce à RateOne, Warrior Iben a passé une journée inoubliable. Dans le cockpit de l'hélicoptère, ce petit guerrier a pu oublier, pour un instant, tous ses soucis. L'IACE, le projet d'échange des Royal Belgian Air Cadets en est un autre exemple. Tout comme les autres partenaires, RateOne a aussi soutenu ce projet. En s'unissant, on réalise plus !

BONNE LECTURE ET PROFITEZ
DE VOTRE ÉTÉ !

CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR

BRIEFING



01 BRIEFING

Red Bull voortaan zonder vleugels Red Bull désormais sans ailes

In 2001 lanceerde Red Bull, de fabrikant van de roemrijke energiedrank, een nieuwe wedstrijd in de wereld van de extreme sporten. Onder de naam Red Bull Air Race daagden ze de beste piloten van de wereld uit om te vliegen doorheen een speciaal ontworpen hindernissenparcours. Niet alleen snelheid, maar ook vaardigheid en precisie waren cruciaal om de 'air gates' te doorklieven. De eerste officiële editie vond plaats in 2003 in Oostenrijk. Door het enorme succes werd in 2005 beslist om jaarlijks meerdere races over de hele wereld te organiseren onder de naam Red Bull Air Race World Series. Het evenement groeide jaar na jaar, tot er na de race in 2010 intern werd beslist om te stoppen. Uiteindelijk keerde het kampioenschap terug in 2014.

Eind mei meldde de organisatie dat er na de race in Japan op 7 en 8 september 2019 opnieuw een punt wordt gezet achter de succesvolle air race. Geen vervolg dus in 2020. De precieze reden hiervoor wordt niet meegedeeld en het blijft voorlopig onduidelijk of dit nu een definitief einde betekent.

En 2001, Red Bull, le producteur de la célèbre boisson énergisante, a lancé un nouveau concours dans le monde des sports extrêmes. Lors du Red Bull Air Race, les meilleurs pilotes ont été défiés pour voler à travers un parcours d'obstacles spécialement conçu à cet effet. Pas seulement la vitesse mais aussi l'agilité et la précision étaient cruciales pour fendre les air gates. La première édition officielle a eu lieu en 2003 en Autriche. Par le succès énorme, en 2005, on a décidé d'organiser plusieurs courses par an dans le monde entier sous le nom de Red Bull Air Race World Series. L'événement s'est accru an après an, mais après la course en 2010, on a décidé d'arrêter. Cependant, le championnat a de nouveau été organisé en 2014.

Fin mai, l'organisation a communiqué que les Air Races se termineront, de nouveau, par la course au Japon les 7 et 8 septembre 2019. Pas de suite alors en 2020. La raison précise n'a pas été communiquée et il n'est pas encore clair s'il s'agit d'une fin définitive.

02 BRIEFING

Aeroclub Brugge krijgt erkenning van het koningshuis Aero Club Brugge est reconnu par la maison royale



Ook het oudste en het jongste clublid vierden mee.
Tant le membre du club le plus âgé que le plus jeune étaient présents pour fêter.

In 1967 kreeg Aeroclub Brugge, gevestigd op het vliegveld van Ursel, als eerste in België de toestemming om op een militair vliegveld een burgervliegclub uit te baten. Ter gelegenheid van hun 50 jarig bestaan kreeg de club begin dit jaar hiervoor een extra erkenning en mogen ze zich voortaan 'Koninklijk Aeroclub Brugge' noemen. Het bestuur werd hiervoor persoonlijk gefeliciteerd door Aalternaar en minister Pieter De Crem.

En 1967, l'Aero Club Brugge, basé à l'aérodrome d'Ursel, a été autorisé, le premier en Belgique, à exploiter un aéroclub civil sur une base militaire. Début de cette année, à l'occasion de son 50e anniversaire, le club a reçu une reconnaissance spéciale et peut s'appeler désormais Koninklijke Aero Club Brugge (Aéroclub royal). Le conseil d'administration a été personnellement félicité par le ministre Pieter De Crem d'Aalter.

03 BRIEFING

Nog meer feest in Ursel | C'est la fête totale à Ursel 15 jaar/ans The Victors



Op 28 maart 2004 stonden Manu De Craene, Luc De Smet en Frankie Deck, zonder het zelf onmiddellijk te beseffen, aan de doopvont van formatieteam The Victors. Individuele navigatievluchten met een bijna gelijktijdige oproep naar 'Ursel Radio' en een 'join up' brachten de mannen op het idee. Het formatieteam werd uitgebreid naar 4 vliegtuigen en in 2010 vlogen ze hun 100ste display. Sinds 2011 worden ze ook vaak uitgenodigd tijdens internationale vliegshows. De afgelopen jaren is het pilotenteam ook gewijzigd en aangevuld. De Craene en De Smet zijn nog steeds aan boord. Dit jaar bestaan The Victors 15 jaar en dit werd op 29 juni gevierd tijdens hun Victorday in Ursel.

Le 28 mars 2004, sans s'en rendre compte, Manu De Craene, Luc De Smet et Frankie Deck, ont fait naître l'équipe de formation The Victors. Un appel presque simultané d'Ursel Radio lors de leurs vols de navigation individuels et le join up y résultant ont suscité l'idée chez ces pilotes. L'équipe de formation a été étendue à 4 avions et en 2010, ils ont volé leur centième display. Depuis 2011, ils sont aussi régulièrement invités à des spectacles aériens internationaux. L'équipe de pilotes s'est aussi changée et complétée au cours des années. De Craene et De Smet sont toujours à bord. Cette année, The Victors ont 15 ans et cela a été fêté le 29 juin lors de leur Victorday à Ursel.

04

BRIEFING

Belgian Air Force

Belgische Luchtcomponent herdenkt vliegers in Normandië

La Composante air belge commémore les aviateurs en Normandie



Tussen 1 juni 1940 en 8 mei 1945 dienden 752 Belgen als vliegend personeel bij de Royal Air Force. Er werden meer dan 620 gevechtmissies gevlogen en 207 van deze dappere mannen sneuvelden tijdens hun inzet.

'Operatie Overlord' was de codenaam voor de geallieerde landingen in Normandië, die begon op 6 juni 1944 - ook wel D-day genaamd - en is de rechtstreekse aanzet geweest voor het einde van WOII op 8 mei 1945.

Ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de Bevrijding onthulde de Belgische Luchtmacht op 23 mei het monument 'Belgian Overlord Wings' in Crépon (FR). Hiermee wordt het belang van de Belgische vliegers tijdens WOII extra onder de aandacht gebracht.

Entre le 1er juin 1940 et le 8 mai 1945, 752 Belges ont servi comme personnel volant dans la Royal Air Force. Plus de 620 missions de combat ont été volées et 207 de ces courageux militaires ont péri lors de leur engagement.

Opération Overlord était le nom de code des débarquements des alliés en Normandie, commençant le 6 juin 1944, appelé aussi le D-Day, et a été la cause immédiate de la fin de la Seconde Guerre mondiale le 8 mai 1945.

À l'occasion du 75e anniversaire de la Libération, le 23 mai, la Composante air belge a inauguré le monument Belgian Overlord Wings à Crépon (FR). Par cela, on prête une attention particulière à l'importance des aviateurs belges pendant la Seconde Guerre mondiale.



05

BRIEFING

Nieuwe aanwinst voor VLOC Oostende Nouvelle acquisition pour le VLOC à Ostende



De Falcon 20E-5 CM01, een vliegtuig dat tot een tweetal jaar terug diende voor het vervoer van vip personaliteiten op korte tot middellange afstand bij Defensie, werd op maandag 20 mei 2019 via wegtransport naar het VLOC in Oostende gebracht. Het toestel, gebouwd door Dassault in 1973, staat nu ter beschikking als didactisch materiaal voor de studenten Luchtvaarttechnologie van VIVES en de leerlingen Vliegtuigtechnieken van Petrus & Paulus. De Falcon 20 staat er enkel in bruikleen, want het toestel is momenteel eigendom van de unieke hondensteun-eenheid van de Federale Politie. Naast vliegtuigen, drones en helikopters zullen er dus vanaf nu ook af en toe honden te zien zijn op de site in Oostende.

Transportant il y a deux ans encore des VIP pour des courts et moyens trajets pour le compte de la Défense, le Falcon 20E-5 CM01 a été transporté par route au VLOC d'Ostende le lundi 20 mai 2019. Construit par Dassault en 1973, l'appareil est maintenant à la disposition, comme matériel didactique, des étudiants en technologie aéronautique de la Hogeschool VIVES et des techniques aéronautiques de l'école Petrus & Paulus. Le Falcon 20 n'est utilisé qu'à titre de prêt, vu que l'appareil appartient en ce moment à l'unité d'appui canin spéciale de la Police fédérale. Alors, désormais, outre des avions, des drones et des hélicoptères, on remarquera de temps en temps aussi des chiens sur le site à Ostende.

vives
hogeschool
design your future

STUDEER LUCHTVAART AAN ZEE!

bachelor in de luchtvaart:
aspirant-lijnpiloot / luchtvaarttechnologie / drones

INFODAG
ZA. 29 JUNI
10 - 17 u.

INFOAVOND
VR. 30 AUGUSTUS
16 - 21 u.





**KLM
CARGO**

PEGASUS, *is niet het enige paard dat vliegt n'est pas le seul cheval volant*

Dacht je er al eens over na hoe dat gaat, vliegen met paarden? Moeten ze ook 2 uur op voorhand op het vliegveld aanwezig zijn? Reserveer je een box per paard of betaal je, net zoals bij cargo, per kilo? Is er ook een airhostess aan boord die zorgt voor een hapje en een drankje voor de dieren? Na een bezoek aan EHS (European Horse Services) in Meetkerke, de grootste Belgische speler voor paardentransport, werd alles duidelijk. Het West-Vlaamse bedrijf transporteert jaarlijks zo'n drieduizend paarden via de lucht.

Vous vous êtes déjà imaginé, voler avec des chevaux ? Doivent-ils aussi se présenter deux heures à l'avance à l'aéroport ? Faut-il réserver un container par cheval et faut-il payer par kilo, comme pour du fret ? Y a-t-il une hôtesse de l'air à bord pour servir quelque chose à manger et à boire aux animaux ? Les réponses à ces questions sont fournies par EHS (European Horse Services) à Meetkerke, le plus grand acteur belge sur le marché du transport des chevaux. Cette entreprise située en Flandre occidentale transporte environ trois mille chevaux par an par avion.

HML 08018 AF

FLYING HORSES

Reisbureau voor paarden

Een volledig nieuwe infrastructuur, bestaande uit meer dan 100 stallen, een overdekte piste, een solarium en bovendien... hygiëne ten top. In dit luxehotel verblijven paarden die straks met het vliegtuig op reis vertrekken. Een team van 18 vaste medewerkers staat klaar om werkelijk alles te regelen: van reisdocumenten tot gezondheidscertificaten, van verzorging en ontspanning tot medische opvolging door een gespecialiseerde paardendierenarts die dagelijks aanwezig is. Reisbureau, hotel, transport... een echte all-inclusive, maar dan voor paarden. En dan zijn er ook nog freelance medewerkers zoals de grooms, dat zijn verzorgers die meereizen met de paarden om hen van nabij op te volgen. Vergelijk het met een persoonlijke air hostess.

België in de top 3

België is het mekka voor de paardenfokkerij. Ons land staat ongetwijfeld in de top drie wat de export van springpaarden betreft. Veel Amerikanen komen daarom naar ons land om paarden te kopen. EHS wordt dan vaak ingeschakeld om de reis van het paard naar de Verenigde Staten te regelen.

Naast de verkoop van paarden, heb je ook nog het transport naar wedstrijden. Neem bijvoorbeeld de Longines Masters Series, een van de meest prestigieuze springwedstrijden ter wereld. Deelnemende paarden worden uit verschillende landen naar Luik gebracht. De luchthaven is uitgerust met een Horse-In, een accommodatie om paarden in de meest optimale omstandigheden te laten verblijven voor of na een vlucht. Met een chartervliegtuig vertrekken de dieren samen naar het land van de wedstrijd, bijvoorbeeld Hong Kong of New York.

Agence de voyages pour chevaux

Une toute nouvelle infrastructure comprenant plus de cent écuries, une piste couverte, un solarium... où l'hygiène règne partout. Cet hôtel de luxe héberge les chevaux qui partiront en voyage. Une équipe de dix-huit collaborateurs fixes est à la disposition pour vraiment tout régler : des titres de voyage aux certificats sanitaires, des soins et de la détente aux suivis médicaux par un vétérinaire équin spécialisé, qui passe chaque jour. Agence de voyage, hôtel, transport... bref, un all-inclusive pour chevaux. Et n'oublions pas les collaborateurs free-lance, comme les grooms, ces soigneurs qui accompagnent les chevaux lors du voyage pour les surveiller de près. Comparez-les à des hôtesse de l'air personnelles.

La Belgique dans le top 3

La Belgique est la Mecque de l'élevage de chevaux. Notre pays trône sans aucun doute dans le top trois en ce qui concerne l'exportation des chevaux de saut d'obstacles. C'est pourquoi beaucoup d'Américains viennent chez nous pour en acheter. On fait alors souvent appel à EHS pour régler le voyage du cheval vers les États-Unis.

EHS n'est pas seulement engagé lors des ventes de chevaux, mais aussi pour le transport en vue de concours. Pensez par exemple aux Longines Masters Series, l'un des concours de saut d'obstacles les plus prestigieux du monde. Les chevaux participants sont transportés à Liège depuis de différents pays. L'aéroport de Liège est équipé d'un Horse-In où les chevaux peuvent être hébergés dans les circonstances les plus optimales avant ou après le vol. Ensuite, tous les animaux partent ensemble par charter à destination du concours, par exemple Hong-Kong ou New-York.

Hoe verschillend is de vlucht voor paarden in vergelijking met die van mensen? Francine Vantorre van EHS geeft een antwoord op onze vragen.

Via welke luchthavens versturen of ontvangen jullie paarden?

Dat hangt af van de bestemming. Elke luchthaven heeft zo zijn specialiteit. In België doen we 2 tot 3 keer per week beroep op de luchthaven van Luik voor vluchten naar New York alsook naar Dubai en Tel Aviv. Op Oostende en Brussels Airport vertrekken ook soms vluchten, al is dat in mindere mate, omdat deze luchthavens minder bestemmingen hebben en er niet echt voor uitgerust zijn.

KLM en Martinair zijn de voornaamste spelers op Amsterdam, Cargolux in Luxemburg en voor vluchten naar Japan en China gaat meestal via Lufthansa in Frankfurt.

Hoe ziet die reis van het paard er precies uit?

Dat is sterk afhankelijk van het land van bestemming. Voor sommige landen moeten paarden voor de reis van 7 tot 30 dagen in quarantaine. Voor Australië en Nieuw-Zeeland gelden er zelfs nog strengere regels.

De eigenaar van het paard bepaalt hoe zijn paard moet reizen. Net zoals bij mensen wordt er economy en business class aangeboden. Per container is er plaats voor drie paarden, van elkaar gescheiden door een tussenshot. Reist het dier in business class, dan krijgt het een halve tot zelfs een volledige container ter beschikking. We zorgen dat de paarden zo weinig mogelijk stress ervaren. De dieren moeten vijf uur voor vertrek aanwezig zijn op de luchthaven. We bekijken op welke plaats en naast welk ander paard de dieren het best gezet kunnen worden. Ongeveer een twintigtal minuten voor vertrek gaan de dieren aan boord. Ook de groom gaat aan boord en zorgt voor water en hooi voor het paard.

Ervaren paarden ongemakken tijdens de vlucht?

Sommige dieren kunnen last hebben van stress. Wedstrijddieren die vaak vliegen daar tegen hebben daar geen last van. Je kunt het goed vergelijken met vliegtuigreizen bij mensen. Zij die een enkele keer vliegen voor een zomervakantie zijn misschien iets zenuwachtiger in vergelijking met zakenmensen die wekelijks het vliegtuig nemen voor hun job.



FRANCINE VANTORRE

PR & SALES MANAGER EHS



Airboxes: stallen waarin de paarden staan tijdens de vlucht.
Airboxes: écuries dans lesquelles les chevaux se trouvent lors du vol.

En quoi diffère un vol pour chevaux d'un vol pour hommes? Francine Vantorre d'EHS répond à nos questions. (photo Francine)

Par quels aéroports transportez-vous les chevaux?

Cela dépend de la destination. Tout aéroport a sa spécialité. En Belgique, on se rend 2 à 3 fois par semaine à l'aéroport de Liège pour des vols non seulement vers New-York mais aussi vers Dubai et Tel-Aviv. On part aussi d'Oostende ou de Brussels Airport, mais pas aussi souvent, vu que ces aéroports volent sur moins de destinations et sont moins bien équipés.

KLM et Martinair sont les principaux acteurs à Amsterdam, Cargolux au Luxembourg et pour les vols vers le Japon et la Chine, on part le plus souvent de Francfort par Lufthansa.

Comment se déroule exactement un voyage d'un cheval?

Cela dépend en large mesure du pays de destination. Pour certains pays, avant le voyage, les chevaux doivent être mis en quarantaine pendant 7 à 30 jours. L'Australie et la Nouvelle-Zélande appliquent des conditions encore plus sévères.

C'est le propriétaire du cheval qui décide de la façon de voyager de son cheval. Tout comme chez les hommes, on peut choisir entre economy et business class. Un seul container peut accueillir trois chevaux, séparés l'un de l'autre par une cloison. Si l'animal voyage en business,

SDC

Maatwerk is onze leuze, of het nu hout-, smeedwerk-, of moderne poorten zijn!

SDC Poorten | Doornstraat 18 - 8610 Kortemark
051/56.75.60 | GSM: +32 478/36.37.38 - www.sdcpoorten.be

Tijdens de vlucht slapen de paarden meestal, terwijl ze rechtop staan in hun box. De grooms zien erop toe dat de dieren voldoende water drinken tijdens de vlucht. Eten doen ze niet, want dat zou kunnen leiden tot krampen of verstopping van het spijsverteringskanaal en uiteindelijk tot koliek. Er worden geen risico's genomen, dus het dier krijgt alleen wat hooi aangeboden.

Een vliegtuigticket voor een paard, dure grap zeker?

Dat hangt er allemaal een beetje van af. Het is niet zo dat er standaard vluchten worden voorzien voor paarden. Wij plannen de reis op basis van het aantal en de bestemming. We leven in een kleine wereld, waarin we goed communiceren met onze klanten en partners. Hebben wij bijvoorbeeld een plaats over in een container, dan bieden we die plek aan aan collega's die misschien nog een paard willen transporteren. Zo wordt er optimaal gepland, zodat er een maximale bezetting is. Hebben wij het transport geregeld, dan wordt de eigenaar van het paard op de hoogte gebracht wanneer zijn paard precies zal reizen. Reist een paard in economy class, dus met 3 paarden in één container, dan komt de reis naar New York ongeveer op € 2500 per paard. Dit omvat de vlucht en de begeleiding door de groom. Daarbij moet je uiteraard ook nog de kosten voor de stalling, de organisatie, het wegtransport en de nodige vaccinaties rekenen.

Een succesvolle business dus?

Je hoort ons niet klagen, al mag het allemaal niet onderschat worden. De kennis die nodig is en de investeringen om deze service te kunnen aanbieden... het is allemaal niet evident. Natuurlijk hebben we geluk dat de paardensport zeer populair is en dat dat in de toekomst wellicht niet snel zal veranderen.

il a un demi ou un entier container à sa disposition.

Nous veillons à ce que les chevaux aient le moins de stress possible. Il faut que les animaux se présentent à l'aéroport cinq heures avant le départ. Nous examinons ensuite la meilleure place pour le cheval ainsi que son meilleur « compagnon de voyage ». Une vingtaine de minutes avant le départ, les chevaux sont embarqués. Le groom lui aussi monte à bord pour fournir de l'eau et du foin au cheval.

Les chevaux éprouvent-ils des désagréments lors du vol ?

Certains animaux souffrent du stress. Les chevaux compétitifs volant régulièrement, par contre, n'éprouvent pas de désagréments. C'est comme chez les hommes : ceux qui ne volent que pendant les vacances d'été sont peut-être plus nerveux que les hommes d'affaires qui prennent l'avion chaque semaine.

Pendant le vol, les chevaux dorment la plupart du temps, tout en restant debout dans leur container. Les grooms veillent à ce que les animaux boivent suffisamment d'eau lors du vol. Mais on ne peut pas leur donner à manger pour ainsi éviter des crampes ou de la constipation, ce qui peut causer une colique. Pour éviter ce risque, on ne donne que du foin à l'animal.

Un billet d'avion pour un cheval, ça semble coûter assez cher, non ?

Cela dépend. Il n'existe pas de vols standard pour les chevaux. Nous organisons le voyage sur la base du nombre de chevaux et de la destination. Nous nous trouvons dans un petit monde où nous communiquons bien avec nos clients et nos partenaires. Par exemple, si nous disposons d'une place libre dans un container, nous l'offrons à nos collègues pour le cas où ils auraient encore un cheval à transporter. On obtient ainsi une organisation optimale ainsi qu'une occupation maximale. Une fois que nous avons réglé le transport, le propriétaire du cheval est informé du moment précis du voyage. Si le cheval vole en economy class, c'est-à-dire avec 3 chevaux en un seul container, le voyage vers New-York coûte environ 2 500 € par cheval. Cela comprend le vol ainsi que l'accompagnement par le groom. Il faut évidemment encore y ajouter les frais de l'écurie, de l'organisation, du transport routier et des vaccins nécessaires.

Une entreprise fructueuse alors ?

On ne se plaint pas, mais il ne faut pas sous-estimer le travail. La connaissance requise et les investissements faits pour pouvoir offrir ces services... ce n'est pas aussi évident. Nous avons, bien-sûr, la chance que le sport hippique soit et reste d'un engouement très populaire.



Helikopteropleiding, initiatie- en rondvluchten, film- en fotowerk, ...

You're in command!

Marc Lambaert

📍 Antwerpen

📍 Wevelgem

📍 Sint-Truiden

📍 Knokke-Heist

 **TORAN**
heli academy

+32 475 34 31 59

info@toran.be

www.toran.be

Steward van paarden Le steward pour chevaux **GROOM**



In het landelijke Beernem, spreken we af met Gino Verplancke (50). Hij woont er in een oude hoeve, met achteraan, hoe kan het ook anders... een paardenstal. Twee Haflingers komen ons onmiddellijk begroeten. We krijgen een klein uurtje de tijd voor een interview met de groom, want er staat diezelfde avond nog een vlucht op zijn programma.

Gino is zijn hele leven al actief in het paardenwereldje. Eerst gewoon als liefhebber, daarna professioneel als hengstenhouder. Toen het tien jaar geleden plots iets moeilijker ging in de sector, besloot Gino om 'bij te klussen'. Op aanraden van een bevriend hoefsmid startte hij als groom, een job waarvan hij nooit eerder had gehoord en dus niet eens wist dat het bestond. Inmiddels heeft hij honderden vluchten gedaan, waarvan zo'n 2/3 naar New York.

Dans la commune rurale de Beernem, on s'est donné rendez-vous avec Gino Verplancke (50). Il y habite une vieille ferme pourvue à l'arrière - comment pourrait-il être autrement - d'une écurie. Deux Haflingers viennent immédiatement nous dire bonjour. Nous disposons d'une petite heure pour interviewer le groom, parce que ce soir même, il a encore un vol à son programme.

Toute sa vie, Gino a été actif dans le monde équestre. D'abord comme amateur, puis comme étalonnier professionnel. Il y a dix ans, lorsque le secteur était en difficulté, Gino a décidé d'aller gagner des extras. Sur les conseils d'un ami, un maréchal-ferrant, il a commencé à travailler comme groom, un job dont il n'avait pas encore entendu parler avant et dont il ne connaissait même pas l'existence. Entre-temps, il a déjà fait des centaines de vols, dont environ 2/3 vers New-York.

“

Als ik airmiles zou verdienen, dan kan ik nog een paar keer op reis...

Welke taken voert een groom uit?

Ik werk op zelfstandige basis, onder andere voor European Horse Services uit Meetkerke. In het seizoen - van september tot eind februari - doe ik gemiddeld twee vluchten per week.

Meestal vlieg ik vanop Luik. De Israëlische luchtvaartmaatschappij CAL en ook ASL Group zijn daar zeer actief. Ik ben ongeveer 5 uur op voorhand aanwezig op de luchthaven. Containers checken, de stallen voorzien van hooi en water, de administratieve rompslomp afhandelen. Eenmaal de paarden - na een tweetal uur - geacclimatiseerd zijn, begint het laden. Als paarden 'wijd' gaan staan, duidt dit meestal op stress. Dat wil ik vermijden, aangezien de ruimte in de container eerder beperkt is en de 'paardenkracht' van zo'n dier voor nogal wat opschudding kan zorgen. Voor de boarding gaan de airboxes (stallen waarin de paarden staan tijdens de vlucht) inclusief de paarden ook nog op de weegbrug, zodat de loadmaster de weight & balance kan berekenen.

Eenmaal aan boord overleg ik nog even met de piloten. Ik vind het belangrijk dat ze duidelijk geïnformeerd zijn over de toestand van de dieren. De piloten passen op mijn verzoek de temperatuur per zone aan en zorgen, indien nodig, voor wat extra licht in de cargoruimte. In de airboxes zelf is het vrij donker. Soms begeleid ik één paard, soms meerdere. Dat is afhankelijk van de voorschriften van de luchtvaartmaatschappij en uiteraard van de wensen van de klant.

Tijdens de vlucht vertoef ik afwisselend in de airboxes en mijn jumpseat. Ik voorzie de dieren van water en check hun gezondheids- en gemoedstoestand. Als ik problemen zie of verwacht, blijf ik ook vaak langere tijd in het cargoruim bij 'mijn passagiers'. Ik moet de paarden op de been houden tijdens de vlucht, als ze gaan liggen zijn we verloren.

Na de landing worden de paarden gelost. De transporteur die de paarden afhaalt wordt door mij gebriefd en de nodige administratieve formaliteiten worden afgehandeld. Na een uur of drie zit ik al terug aan boord van datzelfde cargotoestel richting België, met een andere crew en meestal zonder paarden.

Over welke kwaliteiten beschikt een goede groom?

Kennis van en ervaring met paarden is een absolute noodzaak. Weten welke rassen of bloedlijnen gevoelig zijn voor problemen tijdens de vlucht. Risico's kunnen inschatten en juist kunnen anticiperen. Ik heb dan ook een uitgebreide cursus gevolgd, een soort 'Eerste Hulp Bij PAARDEN', om ziekteverschijnselen tijdig te kunnen detecteren, medicatie en zo nodig ook een kalmerend middel te kunnen toedienen. Als alles goed gaat is het kinderspel. Als het fout gaat, moet je adequaat kunnen handelen en beslissingen nemen. Avontuurlijk ingesteld zijn, dat is toch ook wel een vereiste.

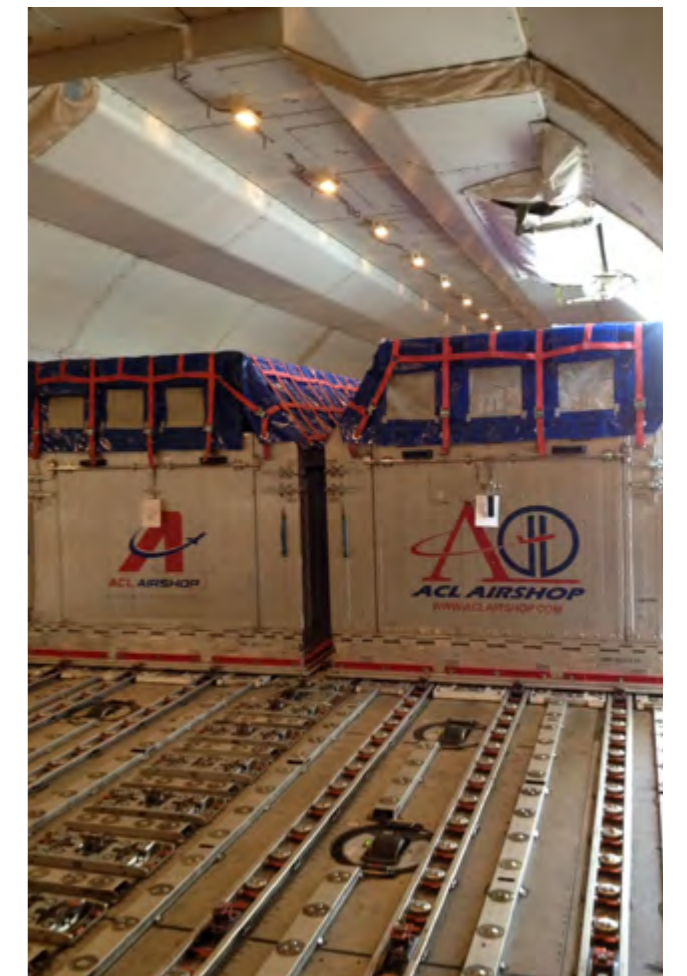
“

Si j'épargnais des miles aériens, je pourrais encore faire quelques voyages...

Quelles tâches le groom effectue-t-il?

Je travaille sur une base indépendante, entre autres pour European Horse Services de Meetkerke. Pendant la saison - de septembre à fin février - je fais en moyenne deux vols par semaine.

En général, je vole depuis Liège. La compagnie aérienne israélienne CAL ainsi qu'ASL Group y sont très actifs. Je suis présent à l'aéroport environ cinq heures à l'avance pour contrôler les containers, pourvoir les écuries de foin et d'eau et pour faire la paperasserie. Une fois que les chevaux se sont acclimatés, après environ deux heures, on peut commencer à les charger. Quand les jambes des chevaux « s'écartent », c'est parfois un signe de stress. Et c'est ce stress que je veux éviter, vu que l'espace dans le container est assez limité et la force d'un cheval peut faire des ravages. Avant le boarding, les containers aériens (écuries dans lesquelles les chevaux se trouvent lors du vol), avec les chevaux dedans, sont mis sur le pont-basculé pour que le loadmaster puisse calculer le weight & balance.





Verder is talenkennis ook belangrijk. Ik communiceer zowel met de piloten, de autoriteiten, het grondpersoneel als de vrachtwagenchauffeurs. De ene spreekt Frans, de andere Duits, Engels is dan weer de voertaal in de luchtvaart en ook een mondje Spaans komt me vaak goed van pas. 'Je krijgt makkelijker dingen gedaan', als je dezelfde taal spreekt.

Wat is het mooie aan de job?

Ik werk met paarden en krijg de wereld te zien! Ik bezoek locaties waar ik anders nooit zou komen. Als er technische mankementen zijn aan een vliegtuig en we niet onmiddellijk kunnen terugkeren, maak ik van de nood een deugd om de cultuur op te snuiven, het land te ontdekken. Als we naar Zuid-Amerikaanse of Aziatische bestemmingen vliegen, dan keren we niet met het cargovliegtuig terug, maar zijn we verplicht om een passagiersvlucht te nemen. Ook dan kunnen we er soms van profiteren om eens enkele dagen op de bestemming te blijven.

Zijn er ook mindere kanten?

(lacht) Uiteraard! Stel het je maar allemaal niet té romantisch voor.

Ik ga niet 'op vakantie' hé, in de eerste plaats is het werken! Werken als groom brengt ook zware fysieke arbeid met zich mee bij het installeren van de containers. En vermoeidheid door de onregelmatige uren, er zijn vele nachten dat ik op de been ben en mijn bed niet zie. Niet alleen de paarden hebben last van een jetlag hé!



Last van jetlags? Naar het oosten vliegen is lastig, richting westen valt voor mij beter mee.

Hoeveel Belgen zijn er aan de slag als groom?

Ik denk slechts een stuk op zes. Velen voelen zich geroepen door het avontuurlijke aspect, maar eenmaal in het vak beseffen ze pas hoe zwaar het is.

De andere grooms die ik ken zijn vooral Nederlanders, enkele Fransen en een paar Duitsers. Er zijn ook enkele vrouwen, als is het toch vooral een

Une fois à bord, je transmets les informations aux pilotes. Je tiens à ce qu'ils soient clairement informés de l'état des animaux. À ma demande, les pilotes adaptent la température par zone ou allument un peu plus la soute, si nécessaire. Dans les containers aériens mêmes, il fait plutôt sombre. Il arrive que j'accompagne un seul cheval ou plusieurs chevaux à la fois. Cela dépend des prescriptions de la compagnie aérienne et, évidemment, des souhaits du client.

Lors du vol, je me trouve successivement dans les containers aériens et sur mon siège de saut. Je fournis de l'eau aux animaux et je contrôle leur état de santé et m'assure de leur constant bien-être. Si je vois ou si je m'attends à des problèmes, je reste plus longtemps dans la soute chez mes « passagers ».

« Il faut que je tiens les chevaux sur leurs jambes lors du vol, parce que, s'ils se couchent, on est perdu. »

Après l'atterrissage, les chevaux sont déchargés. Je briefe le transporteur qui vient les chercher et je remplis les formalités administratives. Après environ trois heures, je prends à nouveau place à bord de ce même avion-cargo à destination de la Belgique, avec un autre équipage et le plus souvent sans chevaux.

De quelles qualités un bon groom doit-il disposer ?

Il est indispensable d'avoir une bonne connaissance des chevaux et d'avoir de l'expérience. Il faut savoir quelles races ou lignées peuvent présenter des problèmes lors du vol. On doit pouvoir évaluer et anticiper sur les risques. À cet effet, j'ai suivi un cours étendu, une sorte de premiers soins pour chevaux, pour pouvoir détecter à temps des symptômes pathologiques et pouvoir administrer un calmant si nécessaire. Si tout va bien, c'est un jeu d'enfant. Si cela tourne mal, on doit pouvoir agir adéquatement et prendre des décisions.

Ensuite, la connaissance des langues est aussi importante. Je communique aussi bien avec les pilotes, les autorités, le personnel au sol qu'avec les camionneurs. L'un parle le français, l'autre l'allemand et l'anglais est la langue véhiculaire dans l'aviation. Et quelques mots d'espagnol me rendent bien service. On obtient plus facilement des choses en parlant la même langue.

Et finalement, être aventureux est tout de même aussi une condition.

Quel est l'aspect le plus beau du job ?

Je travaille avec les chevaux et je peux en même temps voir le monde ! Je visite des endroits qu'autrement je ne visiterais pas. Si l'avion est touché par des défaillances techniques et si nous ne pouvons pas immédiatement rentrer, je fais de nécessité vertu en m'imprégnant de la culture locale et en découvrant le pays. Si on vole sur des destinations sud-américaines ou asiatiques, on ne peut pas retourner à bord de l'avion-cargo, mais on est obligé de prendre un vol de ligne. Dans ce cas aussi, on peut parfois rester quelques jours sur place.

Y a-t-il aussi des aspects négatifs ?

(Rit) Évidemment ! Ce n'est pas aussi romantique que l'on pense.

Je ne vais pas « en vacances », hein, c'est tout d'abord travailler ! Travailler comme groom nécessite aussi du travail physique lourd pour installer les containers. Et il y a la fatigue à cause des heures de travail irrégulières. Je suis actif pendant beaucoup de nuits où je ne vois pas mon lit. Ce ne sont pas seulement les chevaux qui souffrent du décalage horaire, hein !

männerwereld... de fysieke arbeid die erbij komt mag toch niet onderschat worden. In deze job is het als vrouw niet evident om je mannetje te staan.

Een kleine wereld dus. Vaak dezelfde mensen aan boord?

Als je tien jaar in het vak zit en met dezelfde maatschappijen vliegt, dan begin je elkaar wel te kennen. Zowel de collega-grooms als de piloten. Iedereen kent zijn job en we respecteren elkaar. Er zijn al vele vriendschappen ontstaan doorheen de jaren. We weten de frigo en de koffiezet staan en als de maatschappij dat toelaat, bedienen we elkaar.

Op zo'n cargovlucht zijn er 8 stoelen beschikbaar. Twee voor de piloten, zes voor passagiers. Naast de grooms zijn er ook vaak mensen aan boord uit de kunst- of muziekwereld. Ook in die branche wordt er meegevlogen bij het transporteren van dure kunstwerken of muziekinstrumenten.

Waarom doe je het en hoe lang nog?

Ik vind het een fantastische job. De verdienste is correct, we worden per vlucht betaald. Als je de job op zelfstandige basis in hoofdberoep uitoefent, kan je er zeker deftig van leven en heb je ook wel nog wat vrije tijd beschikbaar tussen de vluchten door. Echter, de meeste grooms combineren deze job met andere activiteiten. Net zoals ik zitten ze vaak in de paardenfokkerij en het is vooral de combinatie die het zwaar maakt.

Op vluchten waar het eens tegenzit, hoor ik vaak collega's klagen: "Dit was mijn laatste vlucht, ik stop ermee!" Als ze dan enkele dagen thuis zijn, begint het weer te kriebelen. (kijkt hoopvol, toch bedenkelijk...) Ik hoop dat ik nog een drietal jaar kan vliegen.

En wat ga je daarna doen? Zelf leren vliegen?

Ik ben altijd gefascineerd geweest door luchtvaart. Ik vind het bijzonder interessant om meer te weten over de technische kant van de vliegtuigen waar ik mee meevlieg. Zelf vliegen op een klein toestel zou ik zeker willen doen. (Gino lacht) Ik mag dan misschien wel makkelijk vreemde talen aanleren, in wiskunde was ik nooit een crack. Ik kan het dus beter bij mijn eerste liefde houden: paarden!



Touché par des décalages horaires ? Voler vers l'est est pénible, voler vers l'ouest est plus facile pour moi.

Combien de Belges travaillent comme groom ?

Je pense qu'il n'y en a que six. Beaucoup d'appelés par l'aspect aventureux, mais peu d'élus quand ils se rendent compte de la dureté du travail.

Les autres grooms que je connais sont surtout des Néerlandais et quelques Français et Allemands. Il y a aussi quelques femmes, même si c'est plutôt un monde d'hommes... Le travail physique qui est en jeu ne doit pas être sous-estimé. Dans ce job, il n'est pas évident pour une femme d'agir comme un homme.

Un petit monde alors. Souvent les mêmes personnes à bord ?

En étant dans le métier depuis dix ans et en volant avec les mêmes compagnies, on commence à bien se connaître, tant les grooms collègues que les pilotes. Tout le monde connaît son job et on se respecte les uns les autres. Beaucoup d'amitiés se sont créées à travers les années. Nous savons où se trouvent le frigo et la cafetière et si la compagnie le permet, nous nous servons de l'un comme de l'autre.

Lors d'un tel vol de fret, il y a huit sièges disponibles : deux pour les pilotes et six pour les passagers. Outre les grooms, il y a aussi souvent des gens du monde artistique ou musical. Dans ces branches, on accompagne aussi le transport d'œuvres d'art ou d'instruments coûteux.

Pourquoi le faites-vous et combien de temps encore ?

Je trouve que c'est un job fantastique. Les revenus sont corrects et on est payé par vol. En exerçant le job sur une base indépendante, on peut certainement en vivre de façon convenable, tout en ayant encore quelque temps libre entre les vols. Cependant, la plupart des grooms combinent ce job avec d'autres activités. Comme moi, ils sont parfois actifs dans l'élevage de chevaux et c'est surtout cette combinaison qui le rend dur.

Lors des vols problématiques, j'entends parfois se plaindre les collègues : « Ça a été mon dernier vol. J'arrête ! » Et après avoir été quelques jours à la maison, l'envie les démange. (Regard plein d'espoir, mais aussi inquietant...) J'espère voler encore trois années environ.

Et que ferez-vous après ? Apprendre à voler vous-mêmes ?

J'ai toujours été fasciné par l'aviation. Je m'intéresse particulièrement aux aspects techniques des avions à bord desquels je vole. Je voudrais certainement voler sur un petit appareil. (Gino rit) Peut-être que j'apprends facilement des langues étrangères, mais je n'ai jamais été un crack en maths. Je ferais donc mieux de rester avec mon premier amour : les chevaux !

MAAK EEN STIJLVOL STATEMENT



BLACK DESIGN EDITION: TOT € 8.943 VOORDEEL.

De Jaguar F-PACE Black Design Edition is een hoogst onderscheidende performance SUV. Met zijn zwarte exterieur accenten valt hij overal op. Daarnaast biedt hij u luxueus comfort en vele geavanceerde technologieën voor een ontspannen rijervaring. Het is een indrukwekkende Jaguar die niemand onverschillig laat. Ontdek hem vanaf € 47.990 btw of € 409 per maand*. Ook zijn er nog tal van interessante aanbiedingen op onze overige modellen.

Jaguar Gent Vernaev Fraterstraat 119, 9820 Merelbeke
T. 09/330.20.26 - www.vernaeve.be

Jaguar Szrek Wijnveld 3, 9240 Zele
T. 052/21.15.33 - www.jaguarszrek.be

Salens Motors Bruggesteeweg 227, 8830 Hooglede-Gits
T. 051/61.69.00 - www.jaguar-dealer.be/belux/jaguar/salens-motors-roeselare

Jaguar Leuven Brusselsesteenweg 57, 3020 Herent (Leuven)
T. 016/31.05.90 - www.jaguarleuven.be

Peeters Motors Herenthoutseweg 235, 2200 Herentals
T. 014/23.25.16 - www.jaguarpeeters.be

Jaguar Asse Nerviersstraat 93, 1730 Asse
T. 02/454.06.23 - www.jaguarasse.be

JAGUAR F-PACE BLACK DESIGN EDITION Belangrijkste standaarduitrusting:

- Black Pack
- Bi-Xenon koplampen met LED 'J-blade' dagrijverlichting
- Sportzetels in Luxtec
- 19" 5-Spoke Gloss Black lichtmetalen velgen
- Achteruitrijcamera
- Cruise Control en Speed Limiter
- 8-traps automaat
- Lane Keeping Assist

THE ART OF PERFORMANCE

5,5-11,9 L/100 KM – CO₂: 145-272 G/KM (volgens de NEDC-norm).

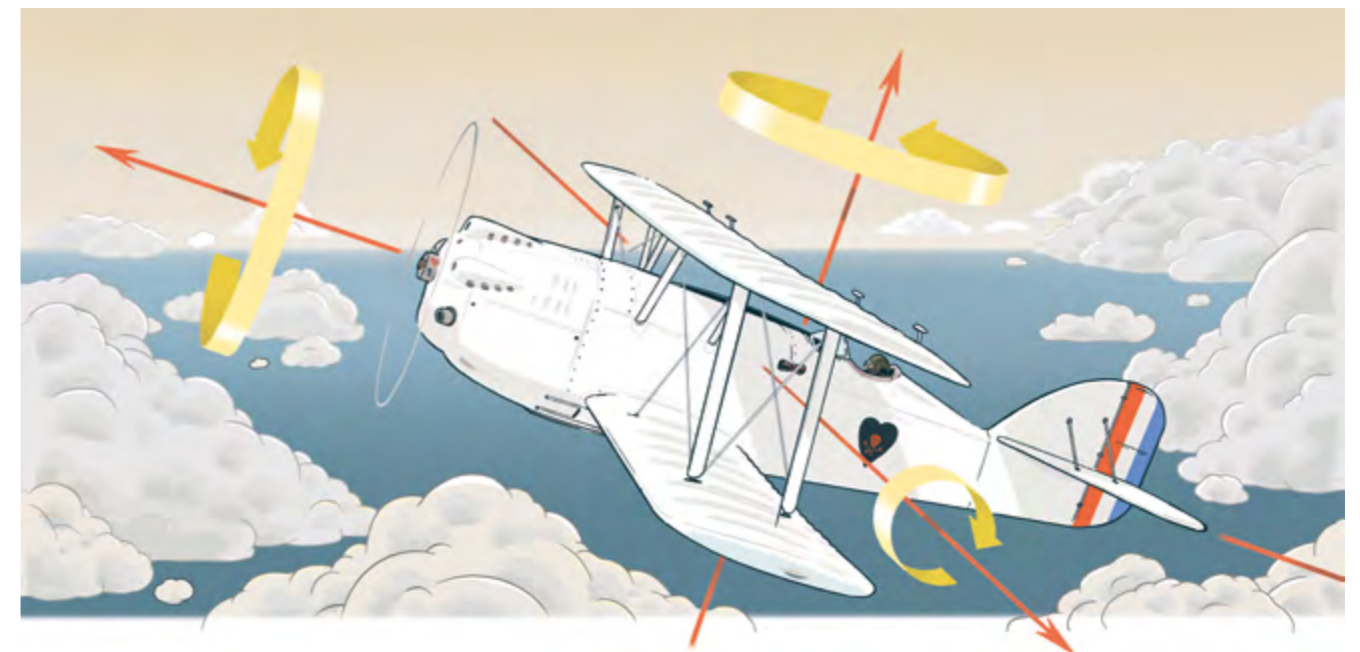
Actie geldig vanaf 01.04.2019 tot en met 31.08.2019 voor wagens modeljaar 2019 uit voorraad en zolang de voorraad strekt. Prijs voor een Jaguar F-PACE Black Design Edition 20d 180 pk RWD AUT, tot stand gekomen door een gezamenlijke inspanning van de officiële verdelers en Jaguar Belux. Jaguar Care standaard. Milieu-informatie (KB 19/03/04): jaguar.be. Geef voorrang aan veiligheid. Afgebeeld model uitgerust met opties en accessoires.

* Financiële renting excl. btw met aankoopoptie van 20%, over een periode van 60 maanden. Enkel bestemd voor professionele doeleinden. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Jaguar Land Rover Financial Services, handelsnaam van FCA Bank, Belgisch filiaal van FCA Bank S.p.A., verhuurder, Jules Cockxstraat 8-10, 1160 Oudergem met als maatschappelijke zetel Corso Agnelli 200, 10135 Torino - Italië. RPR: Brussel. KBO: 0699.630.712. Nettoprijs excl. btw € 39.661,16 (fleetkorting inbegrepen) en een voorschot van € 8.606,47 excl. btw.

A(i)RTISTIC

*De klare wijn van een illustrator
Le langage clair d'un illustrateur*

JAN VAN DER VEKEN



In de Gentse volkswijk Muide aan de kanaalzone staat een huis. Vensters tot pal tegen de zijgevels geven er het daglicht door aan in elkaar overlopende ruimtes. Een eigenzinnige architectenwoning? Fout! Een sociale woning uit 1962. Een uitloper van de zogenaamde Expo 58-stijl, of het resultaat van reeds eerder gerijpte nieuwe vormen en gedaantes? De Gentse socialisten uit die tijd gingen er alleszins voor tekenen. Dat hun coöperatieve vennootschappen decennia later vintage woningen gingen opleveren, hadden ze wellicht nooit gedacht. Beschouwingen die een eigenaar ervan, Jan Van Der Veken (44), samen met RateOne niet verder willen maken - ze gaan het immers hebben over zijn werk als illustrator. Al mag de even sobere als heldere woning steevast een inspirerende werkplek zijn voor de Klare Lijn van Hergé die Van Der Veken onverminderd hanteert. De wereld van Edgard P. Jacobs met zijn striphelden Blake and Mortimer huist er ook.

Dans le quartier populaire Muide dans la zone du canal à Gand, il y a une maison. Des fenêtres s'étendant jusqu'aux façades latérales permettent à la lumière du jour de se répandre dans les espaces communicants. Une maison d'architecte originale? Vous vous trompez! C'est un logement social de 1962. Un corollaire du style appelé Expo 58 ou bien le résultat de nouvelles formes et figures déjà mûries avant? En tout cas, les socialistes gantois de cette époque auraient signé pour cela. Ils n'ont probablement jamais pensé que, des décennies plus tard, leurs sociétés coopératives auraient produit des habitations vintage. Des considérations sur lesquelles Jan Van Der Veken (44), propriétaire d'un tel immeuble, ne veut pas s'attarder maintenant, parce qu'avec RateOne il va parler de son œuvre comme illustrateur. Il faut quand même dire que la maison claire est sans aucun doute un lieu de travail inspirant pour la Ligne Claire d'Hergé dont Van Der Veken est digne héritier. Le monde d'Edgard P. Jacobs avec ses héros de bande dessinée Blake et Mortimer y demeure aussi.

L'Oiseau Blanc (Levasseur PL.8) op 8 mei 1927 van het Parijse vliegveld Le Bourget op weg naar New-York waar het met zijn waterdichte romp ging neerstrijken voor het Vrijheidsbeeld in de Hudson. Tienduizenden toeschouwers stonden er klaar. Het toestel zou er nooit aankomen.

Le 8 mai 1927, l'Oiseau Blanc (Levasseur PL.8) décollant de l'aérodrome du Bourget à Paris pour sa destination de New York où il devait, grâce à sa carlingue imperméable, amerrir devant la Statue de la Liberté sur l'Hudson. Dix mille spectateurs étaient déjà présents. L'appareil ne devait jamais arriver.

Tram & trein

Jan Van Der Veken: "Ik heb steeds een erg technische belangstelling gehad, maar het tekenen zat mij van jongs af mèer in het bloed. Weliswaar had ik vroeger bij de luchtcadetten mijn brevet zweefvliegen behaald, toch heb ik er nooit aan gedacht om piloot of ingenieur te worden. Een kunstopleiding aan Sint-Lucas in Gent werd dan ook een logische keuze. Ik heb het mij achteraf nooit beklagd, ook al was het aanvankelijk tram & trein op en af om met mijn tekenmap onder de arm redacties, reclamebureaus en bedrijven te gaan bezoeken. Liep het niet van een leien dakje, ik woonde nog thuis, had geen kosten, nog geen kinderen. Kortom, het ideale moment om mij te kunnen vestigen als zelfstandige."

Tram et train

Jan Van Der Veken : « Bien que j'aie toujours eu un vif intérêt pour la technique, j'ai le dessin dans le sang depuis mon enfance. Il est vrai qu'autrefois, j'ai obtenu mon brevet de pilote de vol à voile chez les cadets de l'air, mais je n'ai jamais pensé devenir pilote ou ingénieur. Une formation artistique à Saint-Luc à Gand a dès lors été un choix logique. Je ne l'ai jamais regretté après, mais, au début, en montant et en descendant du train et du tram, muni de ma farde à dessins sous le bras, je ne faisais pas autre chose que de visiter des rédactions, des agences publicitaires et des entreprises. Au cas où cela ne marcherait pas comme sur les roulettes, j'habitais encore à la maison et je n'avais pas de frais ni d'enfants. Bref, le moment idéal pour m'installer comme indépendant."



De studio van een Klare Lijn-illustrator. | Le studio de l'illustrateur de la Ligne Claire.

En dat ging hem aardig lukken. Jan Van Der Veken krijgt intussen zijn indrukwekkende portfolio niet langer meer onder de armen gepakt: De Standaard, De Morgen, Humo, KBC, VPRO, VARAgids, NCR Handelsblad, Süddeutsche Zeitung, het Britse Wired Magazine, het Amerikaanse Esquire, The Wall Street Journal, The New Yorker waar hij twee keren de cover haalde. In 2013 verscheen bij Gestalten in Berlijn zijn eerste monografie. In 2016 kreeg hij de Cultuurprijs van de stad Gent. Zijn werk omvat ook postzegels, geboorte- nieuwjaarskaartjes, affiches allerhande tot een muurschildering van zes meter hoog.

Et cela a pas mal marché. Entre-temps, le portfolio impressionnant ne lui va plus sous le bras : De Standaard, De Morgen, Humo, KBC, VPRO, VARAgids, NCR Handelsblad, Süddeutsche Zeitung, le magazine britannique Wired, le magazine américain Esquire, The Wall Street Journal, The New Yorker, dont il a deux fois enjolivé la couverture. En 2013, sa première monographie a paru chez Gestalten à Berlin. En 2016, il a reçu le Prix de la Culture de la ville de Gand. Son œuvre comprend aussi des timbres-poste, des faire-part de naissance et des cartes de bonne année, toutes sortes d'affiches ainsi qu'une peinture murale de six mètres de haut.



Jan achteraan zijn woning. "Mijn favoriete toestellen getekend om de wereld van het vliegen even aantrekkelijk als accuraat te gaan verduidelijken voor een publiek van 7 tot 77 jaar."

« Mes appareils favoris conçus pour rendre le monde de l'aviation aussi attrayant que compréhensible pour un public de 7 à 77 ans. »

Vliegen voor dummies?

Bloed kruipt waar het niet gaan kan en microbes sluipen mee. De vliegmicrobe niet in het minst. Zowat een jaar geleden begon Jan terug aan een vliegopleiding in Ursel (EBUL) en werd hij er gelost met een Piper Warrior PA-28, deze keer. Goed voor straks een PPL-brevet. En eerder toevallig werd hij door de uitgeverij Lannoo gepolst om een boek met zijn werk uit te brengen. Ging het thema redelijk voor de hand liggen, de invalshoek van de gerenommeerde West-Vlaamse uitgever was dat minder.

Jan Van Der Veken: "Het moest een kinderboek over vliegtuigen worden, maar kinderillustraties zijn zo mijn ding niet, nog afgezien van iets door-deweeks kinderachtig te moeten gaan afleveren. 'Kunnen we niet dieper ingaan op de technische aspecten van het vliegen', was mijn voorstel gezien ik zowel de praktijk- als theorie-opleiding volop aan het volgen was. 'Zonder te belerend te worden of zo'n werktitel als Vliegen voor dummies voor ogen te houden?'"

Jan mocht min of meer zijn zin gaan doen, en Lannoo wou daarin best mee-gaan, tot hij erg technische tekeningen, waaraan zelfs grafieken aan te pas kwamen, dacht te kunnen uitbrengen. Neen, het gaan illustreren van de bekende theoriecursus van auteur L. Carpels mocht het niet worden.

Voler pour les nuls ?

Mais chassez le naturel, il revient au galop. Et il reste contaminé par le virus de l'aviation. Il y a environ un an, Jan a recommencé une formation de vol à Ursel (EBUL) et cette fois-ci il a été lâché à bord d'un Piper Warrior PA-28, ce qui résulterait en une licence PPL. Et comme par hasard, la maison d'édition Lannoo l'a pressenti, au même moment, pour la publication d'un livre. Bien que le thème soit assez évident, l'optique de cette maison d'édition renommée de la Flandre occidentale en était moins.

Jan Van Der Veken : « Ça devait être un livre pour enfants sur les avions, mais les illustrations pour enfants ne sont pas mon truc, indépendamment du fait que je n'avais pas envie non plus de produire un livre enfantin ordinaire. » « Ne pourrais-je pas traiter plus profondément les aspects techniques du vol, » ai-je demandé, vu que j'étais en train de suivre ma formation pratique et théorique « tout en ne devenant pas trop doctoral et en gardant à l'esprit un titre de travail comme Voler pour les nuls ? »

Jan a pu faire plus au moins ce qu'il a voulu et Lannoo l'a suivi jusqu'à ce qu'il pense pouvoir publier des dessins très techniques contenant même des graphiques. Non, ça ne pouvait pas devenir une copie illustrée du cours théorique connu de l'auteur L. Carpels.

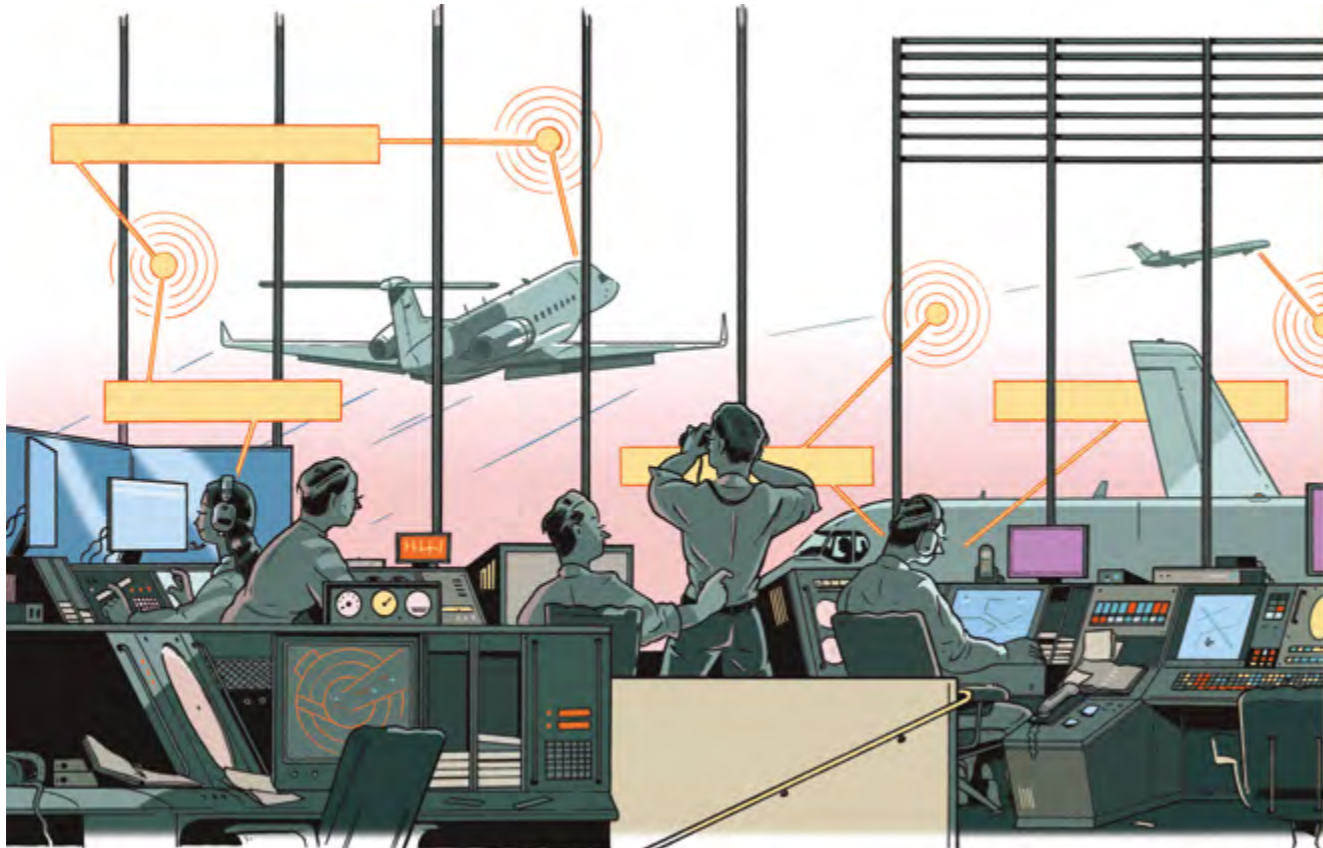
Jan : « Finalement, j'ai suivi l'approche selon laquelle j'ai utilisé des avions qui m'intéressent personnellement, pas nécessairement les plus connus. On a vite parlé de la navette spatiale, du Concorde et cetera, mais je n'en ai pas voulu. Laissez-moi dessiner mes appareils favoris et expliquer les aspects techniques à l'aide de ces machines. Les quatre forces d'un avion par exemple : la portance, la poussée, la masse et la traînée. Voilà, illustrer et saupoudrer de curiosités très exactes pouvant parfois être aussi amusantes. »

Buddy Holly

« Parler du Caudron-Renault des années 30, sur lequel Hergé a basé son Stratonef H-22 pour sa série sur les aventures de Jo, Zette et Jocko. Une excursion au monde de la littérature où les BD sont reconnues depuis longtemps. »

« Ou au monde de la musique avec le Beechcraft 35 Bonanza, dessiné pour le Surf Ballroom à Clear Lake aux États-Unis, où Buddy Holly s'est produit la toute dernière fois avant de monter à bord de l'appareil funeste. »

« Tout sujet dans mon livre est traité sur un spread, une double page, à l'aide d'images et d'explications. Pas de texte continu, pour le lecteur plutôt une sorte de cherry-picking, comme si vous feuilletiez un cahier de poésies pour vous attarder un peu sur un poème qui vous plaît le plus. »



ATC-tower. De avonturen van verkeersleiders. Ze hebben er niet weinig zin in. De communicatie blijft vertrouwelijk. | ATC-tower. Les aventures des contrôleurs aériens. Ils en ont beaucoup envie. La communication reste confidentielle.

Jan: "Ik heb het uiteindelijk aangepakt met vliegtuigen die mij persoonlijk interesseren, niet noodzakelijk de bekendste, want ze spraken al vlug van de Space Shuttle, de Concorde, en dergelijke, toestellen die overbekend zijn. Ik wou er niet van weten. Laat mij mijn favoriete toestellen tekenen en laat mij aan de hand van die machines de technische aspecten ervan uitleggen. De vier krachten van een vliegtuig bijvoorbeeld: lift, thrust, weight and drag. Voilà, dat gaan illustreren en doorspekken met erg accurate wetenswaardigheden, die soms ook leuk kunnen zijn."

Buddy Holly

"Het gaan hebben over de Caudron-Renault uit de jaren 30, waarop Hergé zijn Stratonef H-22 heeft gebaseerd voor zijn reeks over Jo, Suus & Jokko. Een uitstap naar de wereld van de literatuur, waar ook strips sinds geruime tijd worden erkend."

Of naar de muziekwereld met de Beechcraft 35 Bonanza getekend voor de Surf Ballroom van Clear Lake, US waar Buddy Holly zijn allerlaatste concert had gegeven vooraleer in het onfortuinlijke toestel te stappen.

"Elk onderwerp in mijn boek krijgt een spread - twee tegenover elkaar liggende pagina's, met beeld en uitleg. Geen doorlopende tekst, voor de lezer eerder een soort van cherry-picking, zoals je een poëzie-album zou gaan doorbladeren om er even te verwijlen bij een gedicht dat je het sterkst gaat aanspreken."

Ligne claire, langage clair

« J'ai voulu concevoir mon livre ainsi : éviter consciemment des thèmes tant traditionnels que spectaculaires comme, par exemple, le chasseur à réaction. Je préfère traiter les notions comme le homing ou l'effet de sol. De ce dernier se servent aussi les albatros et les pélicans et les chauves-souris ont un pouls plus lent grâce à cet effet. Des détails que mêmes les pilotes chevronnés ne connaissent pas toujours. »

« Utiliser un langage clair pour le grand public et expliquer que l'altimètre d'un avion est au fond un baromètre réglable ou qu'une hélice orientable doit maîtriser la même résistance qu'une boîte de vitesses d'une voiture. »

« Et j'utilise toujours d'autres types d'avion. Pour illustrer l'altimètre, je me suis servi du Twin Otter, un petit appareil apte à décoller et atterrir sur une très courte distance. Et à l'arrière-plan l'aéroport de l'île de Saba dans les Antilles néerlandaises qui a, en tant qu'aéroport commercial, la piste la plus courte du monde, c'est-à-dire 400 mètres, et pour lequel les pilotes ont besoin d'une autorisation spéciale. Le fait que j'y sois moi-même allé rend mon livre encore plus personnel. »

Jan Van Der Veken ne recule non plus devant des matières apparemment arides. Jan : « En ce qui concerne la réglementation aéronautique, j'ai dessiné les espaces aériens comme les TMA et les CTR, mais je n'ai pas indiqué les classes respectives de A à F. J'ai grosso modo expliqué qu'il existe des zones tant contrôlées que non contrôlées. »

Klare lijn, klare wijn

"Zo heb ik mijn boek willen opbouwen: bewust even traditionele als spectaculaire thema's zoals bijvoorbeeld de straaljager willen vermijden. Ik heb het liever over begrippen als homing of grondeffect. Van het laatste maken ook albatrossen en pelikanen gebruik, vleermuizen krijgen er zelfs een lagere hartslag van. Weetjes die wellicht doorwinterde piloten niet eens kennen."

"Voor het grote publiek klare wijn gaan schenken en duidelijk maken dat de hoogtemeter van een vliegtuig eigenlijk een instelbare barometer is, of dat een verstelbare propeller dezelfde weerstand moet overwinnen als de versnellingsbak van een auto."

"En telkens komen er verschillende vliegtuigtypes aan te pas. Om de hoogtemeter te illustreren heb ik de Twin Otter gebruikt, een klein tweemotorig toestel dat erg kort kan opstijgen en landen. Met als achtergrond het vliegveld van het eiland Saba, in de Nederlandse Antillen, dat als een commerciële luchthaven de kortste piste ter wereld heeft: 400 meter, waarbij piloten een speciale vergunning moeten hebben. Dat ik er ooit zelf ben geweest, maakt mijn boek ook persoonlijker."

Ook de ogenschijnlijk droge materies van het vliegen gaat Jan Van Der Veken niet uit de weg. Jan: "Bij de luchtvaartreglementering heb ik luchtvaartgebieden zoals TMA's en CTR's uitgetekend, maar de respectieve klasse van A tot F achterwege gelaten. Grosso modo duidelijk gemaakt dat er zowel gecontroleerde en niet-gecontroleerde zones bestaan."

Down under

Insignes of kentekens heeft Van Der Veken bewust achterwege gelaten met het oog op de buitenlandse markt. Zijn prentenboek werd reeds erg goed onthaald op een jeugdboekenbeurs in het Italiaanse Bologna, hoewel Jan enkel een nichepubliek verwacht. Wellicht ten onrechte? Met zijn uitgever Lannoo gaat hij eerst naar de Belgische en Nederlandse markt. Ook Europa ligt in het verschiet en verder wordt er zelfs op het Amerikaanse publiek gemikt.

In Australië komt binnenkort ander werk van zijn hand terecht. Een Italiaans restaurant in Melbourne gaat er worden ingericht met zijn illustraties.

Het vliegtuigenboek verschijnt deze zomer bij Lannoo. 104 pagina's, hardback, €22,99. Het wordt begin september 2019 officieel voorgesteld op het vliegveld van Urssel.

<https://www.lannoo.be/nl/het-vliegtuigenboek>

Down Under

En vue du marché étranger, Van Der Veken a intentionnellement omis des insignes et des emblèmes. Son livre d'images a déjà été bien accueilli lors d'un salon du livre de jeunesse à Bologne en Italie, bien que Jan ne s'attende qu'à un public de niche. Peut-être à tort ? Avec son éditeur Lannoo, il se concentre d'abord sur les marchés belge et néerlandais. L'Europe est aussi en perspective et on ambitionne même le public américain.

L'Australie accueillera bientôt une autre œuvre de sa main. Un restaurant italien à Melbourne sera décoré de ses illustrations.

Het vliegtuigenboek paraît cet été chez Lannoo. 104 pages, couverture cartonnée, € 22,99. Début septembre 2019, il sera officiellement présenté à l'aéroport d'Urssel.

<https://www.lannoo.be/nl/het-vliegtuigenboek>

AIR ASTRID.

'De piloot van een lijnvliegtuig? Oh, da's altijd zo'n stoere bink! ... Euh ... ja toch?' Neen dus. Want meer dan 40 jaar geleden al doorbreekt de piepjonge Astrid Hustinx het glazen plafond avant la lettre. Haar carrière als pilote in de burgerluchtvaart wacht een hoge vlucht.

Vlieg hier met Astrid mee, van Congo tot Tahiti. En waag je ook eens aan haar sprongen uit ons hokjesdenken, out of the box. Of zelfs, zoals Astrid, out of the plane ...

« Le pilote d'un avion de ligne, c'est un homme tout de même, non!? » Eh bien, pas forcément. Il y a plus de 40 ans déjà, Astrid Hustinx, alors encore une jeune femme, brise la voûte du ciel et sa carrière de pilote prend alors son envol.

Accompagnons donc Astrid lors de ses voyages, du Congo à Tahiti. Sautons hors des frontières, out of the box. Ou même, comme Astrid, out of the plane...



Geboren om te springen

Astrid ziet het levenslicht in Zele op 9 maart 1950. Op haar tweede verhuist het gezin Hustinx naar het Congolese Elisabethville (vandaag Lubumbashi). Moeder is er vroedvrouw, vader werkt er als technisch manager. "Als kind speelde ik met de knickers, mee met de jongens", herinnert Astrid zich, "en ik bouwde locomotieven met restantjes hout. Met vriendinnetjes in een poppenhuis? Ik? Nooit!".

Wanneer ze zeven is, neemt vader Hustinx Astrid mee naar een lokale vliegshow. Ze raakt er betoverd door de parachutesprongen. "Terug thuis wou ik per se óók parachutespringen. Ik nam de parasol uit de tuin en ik sprong ... van de trap van het terras ... de landing was minder ...".

Eind 1961 dwingt de Congolese crisis het gezin Hustinx naar België terug te keren. Maar de droom van het parachutespringen laat Astrid niet los. Op haar zestiende heeft ze, nog minderjarig, daartoe echter de handtekening van beide ouders nodig. "Papa ging niet akkoord, hij zag me liever met beide voetjes op de grond." Gelukkig werkt vader Hustinx af en toe in Liberia en heeft moeder op het thuisfront het laatste woord.

En zo gaat Astrid bijna elk weekend springen. Wanneer ook de paraclub van Spa haar talent opmerkt, springt deze financieel bij voor Astrids aerobatische trainings- en precisiesprongen. Zelfs op internationale wedstrijden, tussen al dat mannelijk springgeweld, staat Astrid voortreffelijk haar vrouwtje! De inkomsten van haar eerste echte job, als medewerkster bij zakenluchtvaartmaatschappijen, laten haar alle hoeken van het luchtruim zien: in vrije val, formatiesprongen, ...

“

Astrid springt uiteindelijk haar laatste parachutesprong in 2015. Haar 1355ste!

Née pour sauter

Astrid a vu le jour le 9 mars 1950 à Zele. A ses deux ans, la famille Hustinx s'installe à Elisabethville (aujourd'hui Lubumbashi) au Congo. Sa mère y travaille comme sage-femme, son père comme directeur technique. « Lors de mon enfance, je jouais aux billes avec les garçons », se souvient-elle, « et je construisais des locomotives à l'aide de restes de bouts de bois. Jouer à la poupée avec mes copines...? Moi? Jamais! »

Lorsqu'elle a 7 ans, son père l'emmène à un meeting aérien local. Elle est fascinée par les corolles dans le ciel et le Fouga Magister. « De retour à la maison, je voulais absolument sauter en parachute! J'ai pris le parasol du jardin et ai survolé plusieurs marches de la terrasse... l'atterrissage était hum... hasardeux! »

Fin 1961, la crise congolaise oblige la famille Hustinx à rentrer en Belgique. Mais Astrid ne renonce pas à son rêve de sauter en parachute. A l'âge de seize ans, encore mineure, il lui faut impérativement la signature des deux parents. « Papa ne cautionnait pas et préférait que je garde les deux pieds sur terre. » Heureusement, il travaille de temps à autre au Liberia et à la maison, maman a le dernier mot.

Astrid se rend au terrain presque tous les week-ends. Ayant du talent, le Para Club de Spa subventionne ses sauts d'entraînement de voltige et de précision d'atterrissage. Même lors de compétitions internationales, caractérisées par un haut niveau de testostérone masculine, Astrid s'impose malgré tout remarquablement comme femme ! Les revenus gagnés lors de son premier job comme collaboratrice auprès de compagnies d'aviation d'affaires lui permettent de découvrir l'espace aérien de la planète et ses sauts préférés sont des vols de grande formation, dès le milieu des années 70 jusqu'au début de années 90.

“

Après une période d'arrêt de plus de 20 ans, Astrid réalise son dernier saut en 2015. Son 1355e !

Echange combinaison de saut contre uniforme.

Sa carrière de pilote n'est pas moins impressionnante.

La crise pétrolière de 1973 a d'abord tout gâché... Ne trouvant pas immédiatement de travail comme pilote professionnel, Astrid s'est contentée de petit boulots dans le monde de l'aviation d'affaires. « J'ai lavé des avions, » raconte-t-elle, « transporté des bagages, assuré la restauration... J'ai également été hôtesse sur Mystère 20 et Falcon 10, et finalement déléguée commerciale, remportant de beaux contrats de location d'avions d'affaires... »

En 1977, le moment tant attendu arrive enfin. Astrid est qualifiée copilote Beechcraft-99, sur la ligne Liège-Ostende-Londres Heathrow.

Fin 1982, elle s'installe en France. Elle y épouse un pilote français, veuf avec une petite fille. Astrid adopte la fille et ... la nationalité française.

Van valscherm naar instrumentenscherf

Astrids carrière als pilote is niet minder indrukwekkend.

Al gooit de oliecrisis van 1973 eerst roet in het eten ... Astrid vindt niet meteen werk als professionele pilote en verdient dan maar haar brood in het wereldje van de zakenvluchten. "Ik heb ook vliegtuigen gewassen," luidt het, "bagage vervoerd, de catering verzorgd, ... Ik ben zelfs hostess geweest, op Dassaults Mystère 20 en Falcon 10 ... en later ook commercieel afgevaardigde, ik sloot deals af voor leasecontracten van jets."

Maar in 1977 is het dan zover. Astrid wordt copiloot op een Beechcraft-99, waarmee ze vanuit Luik of Charleroi op Heathrow vliegt.

Eind 1982 verhuist ze naar Frankrijk. Ze huwt er een Frans piloot, weduwnaar met een dochtertje. Astrid adopteert het meisje. En de Franse nationaliteit.

Nog eens vijf jaar later, op haar 37ste, wordt Astrid boordcommandant van de Mystère 20 en de Falcon 10. Een jonge vrouw als gezagvoerder van een civiel vliegtuig, zonder militaire voorgeschiedenis ... Chapeau (de capitaine)!

Van Air France ...

In 1988 treedt Astrid in dienst van Air Inter, als copilote van een Caravelle Super XII. Zo volgt, na jaren zakenluchtvaart, iets meer tijd voor het gezinsleven. Astrid krijgt een licentie als lijnpilote en weet zich te kwalificeren tot copilote van



“

The sky is her limit!



Cinq années plus tard, à l'âge de 37 ans, Astrid est nommée commandant de bord Mystère 20 et Falcon 10. Une jeune femme commandant de bord d'un avion civil, sans antécédents militaires... il faut le faire ! Elle effectue souvent des vols aussi pour Europ Assistance.

D'Air France...

En 1988, Astrid est embauchée par Air Inter en tant que copilote Caravelle Super XII. Après de longues années passées dans l'aviation d'affaire, ce poste à Air Inter lui permet de consacrer un peu plus de temps à sa famille. Trois ans plus tard, Astrid obtient sa licence de pilote de ligne puis est qualifiée copilote sur Airbus A-320. Pus tard, à 47 ans, à l'époque de la fusion entre Air Inter et Air France, Astrid est nommée commandant de bord de la famille Airbus ! Elle vole désormais sur A-318, A-319, A-320 et aussi l'A-321. En 2005, Astrid est promue commandant de bord sur quadricopteur Airbus A-340 et elle réalise ses premiers vols transatlantiques, et aussi transpacifiques depuis la base de Tahiti. Cerise sur le gâteau : à peine un an plus tard, Astrid Hustinx se régale sur le biréacteur Airbus A-330!

Entre-temps, Astrid reste toujours fidèle à ses premières amours : le parachutisme. Son autre passion aussi est de repousser les limites : faire du vol à voile à une altitude de 5.000 mètres en Nouvelle-Zélande, réaliser des vols en Mustang en Floride ou en P-40 Kittyhawk en Californie... Après sa retraite en 2012 qu'elle qualifie de «nouvelle vie», elle reste néanmoins airborne : que ce soit à bord d'un ULM, une montgolfière, ou en parapente... the sky is her limit !

15600 heures de vol parmi lesquelles des missions humanitaires... pas étonnant que le président d'Air France en personne ait décoré Astrid Hustinx de la Légion d'Honneur !

... à Air Femme...

Les anecdotes à propos d'un pilote féminin dans l'aviation civile pourraient remplir tout un Airbus.

« Au début des années '80, j'étais basée à Bruxelles à bord d'un Mystère 20, immatriculé OO-VPQ, en abrégé: Oscar Papa Québec. Mais, sourit Astrid, les contrôleurs aériens avaient fini par m'appeler Oscar MAMA Québec!»

Au cours de l'été 1987, lors d'une réserve, je suis bipée pour un vol en Falcon 10, du Bourget à Bilbao. Mais lorsque mes quatre pas-

de Airbus A-320. En dan, op haar 47ste, rond de periode van de fusie tussen Air Inter met Air France, promoveert Astrid tot boordcommandant van de Airbus-familie! Ze vliegt voortaan met de types A-318, A-319, A-320 én A-321. In 2005 mag Astrid zich gezagvoerder noemen van de viermotorige Airbus A-340 en maakt ze, vanop de basis op Tahiti, haar eerste transatlantische en transpacifische vluchten. Kers op de taart: nog geen jaar later bestuurt Astrid Hustinx de tweemotorige Airbus A-330!

En tussendoor verliest Astrid nooit haar eerste liefde uit het oog. Parachutespringen. En haar tweede liefde evenmin, namelijk grenzen verleggen: op 5 kilometer hoogte zweefvliegen boven Nieuw-Zeeland, aerobatics bij de befaamde Warbirds in Florida, ... Ook na haar 'pensionering' in 2012 blijft ze airborne: ULM-vliegtuigen, luchtballons, paragliding, ..., the sky is her limit!

Geen wonder dat de president van Air France himself Astrid Hustinx de Légion d'Honneur opspeldt! Je zou voor minder, met 15600 vliegreuren op de teller!

... tot Air Femme ...

Uiteraard vliegt Astrid als vrouwelijke piloot in de burgerluchtvaart een Airbus aan anekdotes bijeen.

"Begin jaren '80 vloog ik op Brussel met een Mystère 20, geregistreerd OO-VPQ, dus Oscar Papa Québec. Maar," lacht Astrid, "de controletoeren zei steevast 'Oscar Mama Québec'.

En, o ja, ergens in de zomer van 1987 -ik was die dag stand-by- werd ik gebiept voor een vlucht met een Falcon 10, van Le Bourget naar Bilbao. Mijn vier passagiers zagen een vrouwelijke captain echter niet zitten. Ze belden zelfs rond voor een toestel "avec un autre équipage"... Helaas", schaterde Astrid het uit, "moesten ze het met mij stellen! En omdat hen in Bilbao de ondertekening van een contract wachtte, volgden ze mij naar het vliegtuig, met hangende pootjes. Tot ze mijn copiloot zagen. Oef, een man! Maar de landing in Bilbao was mijn moment de gloire: zijwind, slagregen, slecht zicht, pakken turbulentie. En toch een zachte 'kiss'-landing! Iedereen tevreden! Toen ook het contract getekend raakte, vroegen ze mij zelfs als captain voor hun volgende vlucht!"

Bus, als in luchtbus ...

In 2007, tussen twee vluchten met de Airbus 340 door, logeert Astrid zes weken op het Frans-Polynesische Tahiti. Op één van haar uitjes, aan de paradijselijke Blue Lagoon, krijgt ze het gezelschap van toeristen. Die vragen haar naar haar beroep. Astrid heeft hier en nu niet meteen zin in een vrijblijvende babbelen en zegt dan maar dat ze buschauffeur is. Groot is haar verbazing wanneer ze twee dagen later, als captain, bij het verwelkomen van de passagiers op haar Airbus, diezelfde toeristen terugziet. Eén van hen, in een trage herkenning van Astrid-in-badpak naar Astrid-in-uniform, prevelt: "Maar, u was toch chauffeur van een bus!?" Waarop Astrid, gevat lachend, "Ah ja, van een Air-bus ...".

Ook die toeristen hebben het geweten!: met Astrid Hustinx, die vrouwelijke captain bij Air France, vlieg je ver voorbij de bus-iness as usual ...



sagers voient un commandant de bord féminin, ils passent quelques coups de fil pour trouver «un appareil avec un autre équipage»... «Hélas, s'esclaffe Astrid, ils ont dû se contenter de moi ! Et comme ils avaient un contrat important à négocier à Bilbao, ils m'ont finalement suivie vers l'avion, mais en traînant des quatre fers. Imaginez leur soulagement quand ils ont vu que le copilote était un homme ! L'atterrissage à Bilbao fut mon petit moment de gloire : vent de travers, pluie battante, mauvaise visibilité, de nombreuses turbulences et malgré tout.. un super kiss landing ! Satisfaction pour tout le monde ! Le contrat enfin signé, ils ont même demandé que ce soit dorénavant moi leur commandant de bord!»

Bus, comme dans Airbus...

En 2007, Astrid est basée durant six semaines en Polynésie pour assurer la ligne Air France Papeete - Los Angeles en Airbus-340. Entre deux courriers, lors d'une excursion au Lagon Bleu de Rangiroa, elle se retrouve en compagnie de 4 touristes. Quand ils lui demandent quelle est sa profession, préférant éviter les bavardages, elle leur dit être chauffeur de bus. Quel étonnement lorsque deux jours plus tard, en souhaitant la bienvenue aux passagers, elle revoit ces mêmes touristes . Confus et même un peu abasourdis de voir une Astrid-en-maillot-de-bain vers une Astrid-en-uniforme... « Mais, vous étiez conductrice de bus, non !? » Réponse d'Astrid: « Ah oui..., j'ai oublié de vous préciser que c'est un AIR-bus... »

Ces touristes eux aussi l'auront compris ! Avec Astrid Hustinx, ce commandant féminin d'Air France, on vole bien loin du bus-iness as usual...

BOSE

BOSE® ProFlight®

For four decades Bose has been dedicated to the research and development of innovative products and technologies that bring real benefits to people's lives.

Be part of the Bose story today.



BOSE® A20®



the PILOTshop CAE AVIATION

Revendeur officiel des meilleures marques aéronautiques depuis 1971.

CAE AVIATION / Pilotshop boutique pilote
617, Rue de Neudorf
L-2220 LUXEMBOURG
Tél.: + 352 26 00 89 96 • Email: info@pilotshop.lu • Web: www.pilotshop.lu



MILITARY

NATO TIGER MEET 2019



Gazelle



F18 Hornet

Van 13 tot 24 mei waren we te gast op de luchtmachtbasis BA118 in het Zuid-Franse Mont-de-Marsan. Daar vond de jaarlijkse NATO Tiger Meet plaats. Het Rafale smaldeel EC 3/30 stond in voor de organisatie van de oefening. Maar liefst 56 vliegtuigen en helikopters uit 13 landen streden om de felbegeerde Silver Tiger Award.

Naast vriendschap en verbroedering tussen de verschillende Tiger Squadrons is air power de rode draad doorheen de oefening. Waar vroeger de Tiger Meets gebaseerd waren op het sociale aspect, zijn de trainingsvluchten in internationaal verband minstens even belangrijk geworden. Dagelijks voeren de deelnemers luchtoperaties uit zoals luchtgevechten, tactische vluchten, ondersteuning aan grondtroepen en combined air operations.

Ook in de helikopterwereld is de Tiger Meet aan zijn opmars begonnen en nemen meer en meer helikoptersmaldelen deel aan de oefening. Dit heeft te maken met de steeds grotere inzet van rotary assets in conflictgebieden. Dit jaar werd het Escadrille d'Hélicoptère de Reconnaissance et d'Attaque n°3 gehuldigd als full member, nadat ze jarenlang geduld hadden uitgeoefend in de wachtlijst.

De Silver Tiger Award en Tiger Spirit Award gingen dit jaar naar het Portugese 301 smaldeel "Jaguars" na een afwezigheid van 8 jaar in de Tiger community.

Wie zelf eens een Tiger Meet en Tiger Spirit vanop de eerste rij wil beleven kan in 2020 terecht in het Portugese Beja.

Du 13 au 24 mai, on é été invité sur la base aérienne BA118 à Mont-de-Marsan dans le Midi. C'est à cet endroit que s'est déroulé le NATO Tiger Meet, une rencontre annuelle. L'organisation de cet exercice a été confiée à l'escadron Rafale EC 3/30. Pas moins de 56 avions et hélicoptères de 13 pays se sont battus pour le trophée tant convoité du Silver Tiger.

Outre l'amitié et la fraternisation entre les différents escadrons Tiger, l'air power est le fil rouge de l'exercice. Alors qu'autrefois l'aspect humain prévalait lors des Tiger Meet, maintenant les vols d'entraînement sont devenus, pour le moins, tout aussi

importants. Chaque jour, les participants ont conduit des opérations aériennes, comme des combats aériens, des vols tactiques, de l'appui aux troupes au sol et des opérations aériennes combinées.

Dans le monde des hélicoptères aussi, le Tiger Meet connaît un succès toujours grandissant et de plus en plus d'escadrilles d'hélicoptères participent à l'exercice. Cela peut s'expliquer par l'engagement toujours plus considérable d'hélicoptères dans des zones de conflit. Cette année, l'Escadrille d'Hélicoptère de Reconnaissance et d'Attaque n° 3 a été célébrée comme membre à part entière, après avoir patienté pendant des années dans la file d'attente.

Les trophées du Silver Tiger et du Tiger Spirit ont été remportés par les Jaguars de l'escadrille 301 du Portugal après leur absence de 8 ans dans la communauté des Tigres.

Pour être témoin d'un Tiger Meet et du Tiger Spirit aux premières loges, rendez-vous à Beja au Portugal en 2020.

CALLANT
VERZEKERINGEN & FINANCIËEL ADVIES
Ga voluit. Wij doen de rest!

Specialist in:

- ➔ General aviation
- ➔ ULM
- ➔ Gliders
- ➔ Hot air balloons

KNOKKE-HEIST | OOSTKAMP | ANTWERPEN | GEEL | DESSEL

www.callant.be aviation@callant.be

CALLANT VERZEKERINGEN ANTWERPEN NV | Ondernemingsnr: 0444.457.364



Iben, samen met zijn mama Delphine Noyez. | Iben, accompagné de sa maman Delphine Noyez.

REPORTAGE

My name is Iben, **WARRIOR IBEN**



Op het vliegveld van Wevelgem heeft RateOne afgesproken met Iben en zijn mama Delphine, uit Rumbeke. Op een dinsdagnamiddag in april, na de paasvakantie. Hoort deze jongen dan niet op school te zijn? Want Iben is toch 11 jaar? Ja. Nog maar 11, waarvan al 7 jaar een vechter. Tegen kanker.

Vóór hij morgen in het UZ Gent een maand lang 'op isolatie' moet, krijgt Iben van ons eerst nog een helikoptervlucht aangeboden. Daarmee steunt RateOne Warriors against cancer, een vzw die mensen met kanker helpt bij het herstel van hun zelfbeeld en zelfvertrouwen. Een warme community waarin de kankerpatiënt nooit alleen staat. Zo komt vandaag ook Els van Warriors Iben mee uitzwaaien.

À l'aéroport de Wevelgem, RateOne s'est donné rendez-vous avec Iben et sa maman Delphine, de Rumbeke. Un mardi après-midi en avril, après les vacances de Pâques. Ce garçon ne doit-il pas être à l'école? Iben a 11 ans, n'est-ce pas? Oui. À peine 11 ans, dont 7 ans en luttant. Contre le cancer.

Avant d'être hospitalisé, le lendemain, en isolement pour une période d'un mois dans l'UZ Gent, Iben veut profiter de son cadeau offert par RateOne : un vol en hélicoptère. Ce faisant, RateOne soutient Warriors against cancer, une a.s.b.l. qui aide les personnes atteintes d'un cancer à améliorer leur image et confiance en soi. Une communauté chaleureuse où le cancéreux n'est jamais seul. Ainsi, Els des Warriors est de la partie pour voir décoller Iben.



Piloot van dienst: Barbara van STB-Copter. | Pilote de service: Barbara de STB-Copter.

Eerst stijgt de spanning ...

'Zo tof', zegt mama Delphine, 'dat Iben vandaag eens aan alle drukke aandacht ontsnapt en die vlucht hier alléén mag beleven.' Alléén? Dat is dan zonder Barbara gerekend, Ibens ervaren privépilote. Zij neemt Iben mee in de zwart-gele Robinson R22, een civiele tweezitshelikopter. Een vrij licht éénmotorig toestel -leeg zo'n 400 kg-, 8m74 lang, 2m72 hoog. De basisstructuur is van chroom-molybdeenstaal, de voorste romp van glasvezel en aluminium, met een plexiglas luifel. De diameter van de twebladige rotor meet liefst 7m50!

Terwijl de motor warmdraait, maakt Barbara Iben wegwijs in alle wijzertjes, knopjes en metertjes in het dashboard. 'Spannend!'. Stoere Iben is er klaar voor. Gevechtsklaar. Zie hem zitten, de warrior, de coole commandant van de cockpit. Koptelefoon en een zalige glimlach op, supertrots de duimen omhoog, de smartphone op shoot!.

... en dan pas de heli.

De rotor wentelt en wiekt, wervelt wind over mama Delphine. Barbara licht het toestel op van de grond, schroeft het behoedzaam laag tussen de gebouwen van STB-copter. Eerst toestemming vragen aan Air Traffic Control (ATC) om vanop afstand de poort naar het vliegveld te openen, op manshoogte de rijweg kruisen, over het wuivende gras naar de startbaan piloteren en dan, zo vertelt Iben nadien, 'wachten, hup, naar voren, en weg omhoog!'.
Ribendebie!

Ribendebie!

Aan de hemel, boven de hoge bewolking, hangt een waterzonnetje. Helder zicht. Barbara toert haar Robinson over Kortrijk, dan naar Harelbeke, tot voorbij de Deerlijkse Gavers. Op 300 meter hoogte, aan 160 km/u. De terugvlucht volgt de loop van de Leie. "En waar de meeste passagiers zich pas na een kwartier oriënteren", merkt Barbara op, "herkende Iben direct alles". "Ja, boven de Kinopolis. En opa's huis in Deerlijk gezien!", ratelt hij, "en dat van tante Rolande." En ook de technische kant is Iben niet ontgaan. "Ik ben een controlefreak ...", zegt hij zelfzeker, "Ik moet overal het fijne van weten. Bij de oncologe vraag ik altijd waarvoor medicatie of een prik dient. En nu toonde Barbara mij hoe zij zo van die pedalen gebruikt om de neus van de helikopter naar links of rechts te sturen. En met de stuurknuppel doet zij de rotor kantelen. En stijgen en dalen gebeurt met een 'collective', precies een soort handrem. Maar toen ik haar in mijn koptelefoon met ATC bezig hoorde, daar begreep ik niks van, dat was in codetaal."

C'est d'abord la tension qui monte ...

« C'est tellement chouette », dit maman Delphine « qu'aujourd'hui, Iben peut échapper à toute l'agitation en vivant ce vol seul. » Euh, seul ? Évidemment, sans tenir compte de Barbara, le pilote privé expérimenté d'Iben. Elle accompagne Iben dans le Robinson R22 noir-jaune, un hélicoptère bi-place civil. Un appareil assez léger avec une masse à vide d'environ 400 kg, une longueur de 8 m 74 et une hauteur de 2 m 72. La structure de base est en alliage acier-chrome-molybdène, la cabine en aluminium et en fibres de verre avec une verrière en plexiglas. Le diamètre du rotor de queue bipale mesure pas moins de 7 m 50 !

Pendant que le moteur s'échauffe, Barbara met Iben au courant de l'ensemble des aiguilles, boutons et compteurs dans le tableau de bord. « Excitant ! » Iben, garçon brave, est prêt. Prêt à combattre. Regarde-le, le warrior, le commandant cool du cockpit, muni des écouteurs et d'un sourire divin, super fier avec les pouces en l'air et son smartphone prêt à prendre des shoots !

... et ensuite l'hélico

Le rotor tourne et tourbillonne en soufflant du vent dans les cheveux de maman Delphine. Barbara soulève l'appareil pour le mener prudemment à basse hauteur entre les bâtiments de STB-Copter. Demander d'abord l'autorisation à Air Traffic Control (ATC) d'ouvrir à distance la porte vers le terrain d'aviation, traverser la chaussée à hauteur d'homme, piloter l'hélico vers la piste de décollage au-dessus des herbes ondulantes pour ensuite « attendre, avancer et s'élaner dans les airs », racontera Iben après.

Et c'est parti !

Dans le ciel, au-dessus des nuages d'altitude, brillent quelques faibles rayons de soleil. Bonne visibilité. Barbara vole son Robinson au-dessus de Courtrai, ensuite vers Harelbeke, jusqu'au-delà du domaine De Gavers à Deerlijk, à une hauteur de 300 mètres et à une vitesse de 160 km/h. Le vol retour suit le cours de la Lys. « Contrairement à la plupart des autres passagers qui ne peuvent s'orienter qu'après un quart d'heure, » remarque Barbara « Iben reconnaît immédiatement tout. » « Oui, au-dessus du Kinopolis. Et j'ai vu la maison de grand-père à Deerlijk », parle-t-il sans cesse, « et celle de tante Rolande ». Et l'aspect technique n'a pas non plus échappé à l'attention d'Iben. « Je veux tout maîtriser... », dit-il avec assurance. « Je dois toujours connaître tous les détails. Chez l'oncologe aussi, je veux toujours savoir à quoi servent les médicaments et les piqûres. Et maintenant, Barbara m'a montré comment elle utilise les pédales pour diriger le nez de l'hélicoptère vers la gauche ou la droite. Et à l'aide du levier de commande, elle fait basculer le rotor. Et pour monter et descendre, elle se sert d'un collectif, ressemblant à un frein à main. Mais en l'entendant parler à ATC dans mes écouteurs, je n'ai rien compris à ce langage codé. »

Pas (toujours) à la légère dans le ciel

Et ainsi, pendant une demi-heure, Iben s'envole de la chimio et de la cortisone, hors de la vue des névralgies et des nuits blanches, ce qui ne l'empêche pas de parler ouvertement avec Barbara de sa maladie. Leucémie lymphoblastique aiguë. Le second traitement s'est terminé en 2015 par une transplantation de cellules souches et semblait être bien réussie, malgré des phénomènes de rejet. Mais Iben a rechuté. Depuis février, il reste à la maison et suit les leçons via Bednet et un enseignement à domicile. Malgré ses 11 ans, Iben parle comme un adulte, « parce que je passe déjà toute ma vie parmi les adultes. »

Niet (altijd) luchtig in de lucht

En zo vliegt Iben een halfuur weg van zijn chemo en cortisone, uit het zicht van zenuwpijnen en slapeloze nachten. Wat Iben niet belet om tijdens de vlucht aan Barbara openhartig te vertellen over zijn ziekte. Acute lymfatische leukemie. De tweede behandeling eindigt in 2015 met stamceltransplantatie en lijkt, ondanks afstotingsverschijnselen, goed verlopen. Maar nu is Iben hervallen. Sinds februari is hij thuis, school verloopt via Bednet en thuisonderwijs. Ondanks zijn elf jaar praat Iben als een volwassene, 'omdat ik al heel mijn leven tussen de grote mensen doorbreng'.

Wanneer de heli even later gestel aan land zet, bestookt Iben Barbara in de cockpit verder met technische vragen. Over de besturingselementen, of hoe een hendel hier die beweging ginder in gang zet, en hoe dat voetenstuur werkt ...



En Iben, hoe was jouw vlucht?

Iben overschouwt heldhaftig de startbaan van Kortrijk-Wevelgem Airport. "Ik denk dat 'k al weet waar ik mijn vormsel ga doen ...", klinkt de dapperste krijger ontwapenend.

En het waterzonnetje warriort zich warm een weg door de wolken.

Une fois que l'hélico a rejoint le sol, Iben continue à presser Barbara de questions techniques dans le cockpit : sur les commandes, sur comment un levier ici peut actionner un mouvement là-bas, sur le fonctionnement du palonnier...



Eh bien, Iben, comment a été ton vol ?

Iben inspecte héroïquement la piste de décollage de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem. « Je crois que je sais déjà où je ferai ma confirmation... », nous révèle ce guerrier brave de façon désarmante.

Et les faibles rayons de soleil se fraient un chemin à travers les nuages.

Wil ook jij Warriors against cancer een warm hart toedragen? Steunen kan via de website.

Les Warriors against cancer vous tiennent à cœur? Vous pouvez les soutenir via le site web.

www.warriorsagainstcancer.be

RÉALISEZ VOTRE RÊVE ! FLY OUT

FLY IN LE PLUS LARGE SIMULATEUR DE CHUTE LIBRE AU MONDE!

SKYDIVE SPA
TAKE OFF 2 FREEDOM

Téléchargez notre application
FLY4 & RACE

FLY-IN DOOR SKYDIVE
FLYIN
ACCESSIBLE À TOUS, DÈS 4 ANS!

Aérodrome de Spa la Sauvenière 122
4900 Spa | info@skydivespera.be
WWW.SKYDIVESPA.BE



Près de l'Aéroport de Liège
+32 (0)4 225 99 60
FLY-IN.BE

NEW RANGE ROVER EVOQUE

NIEUW IN DE STAD: EVOQUE-SPOTTING.



ABOVE & BEYOND



VANAF € 309/MAAND*

New Range Rover Evoque: de stadswagen die verantwoorde luxe in zijn hart draagt. Zijn volmaakte, elegante lijnen. Het unieke silhouet, nog meer onderscheidend en gesofisticeerd. En ook op technologisch vlak brengt hij een geheel eigen vorm van verfijning naar de stad, met zijn nieuwe mild-hybrid elektrische motor.

Land Rover Gent Vernaeve Fraterstraat 119, 9820 Merelbeke

T. 09/330.20.26 - www.vernaeve.be

Land Rover Szrek Wijnveld 3, 9240 Zele

T. 052/21.15.33 - www.landroverszrek.be

Ter Steene Torhoutsesteenweg 704, 8400 Oostende

T. 059/50.36.33 - www.tersteene.be

Land Rover Mechelen Antwerpsesteenweg 277, 2800 Walem

T. 015/28.16.00 - www.landovermechelen.be

Peeters Motors Herenthoutseweg 235, 2200 Herentals

T. 014/21.13.73 - www.landoverpeeters.be

Land Rover Asse Nerviersstraat 93, 1730 Asse

T. 02/454.06.23 - www.landoverasse.be

5,8-8,3 L/100 KM. CO₂: 152-189 G/KM (volgens de NEDC-norm).

Geef voorrang aan veiligheid. Milieu-informatie (KB 19/03/04): landrover.be. Afgebeeld model met optionele uitrusting.

Aanbevolen catalogusprijs New Range Rover Evoque vanaf € 38.600. * Financiële renting met aankoopoptie van 20%, over een periode van 60 maanden. Enkel bestemd voor professionele doeleinden. Onder voorbehoud van aanvaarding van uw dossier door Jaguar Land Rover Financial Services, handelsnaam van FCA Bank, Belgisch filiaal van FCA Bank S.p.A., verhuurder, Jules-Cockstraat 8-10, 1160 Oudergem met als maatschappelijke zetel Corso Agnelli 200, 10135 Torino – Italië. RPR: Brussel. KBO: 0699.630.712. Voorbeeld op basis van geldende voorwaarden op 01/04/2019, nettoprijs excl. btw € 30.305,79 (fleetkorting inbegrepen) en een voorschot van € 6.439,98 excl. btw.

INTERVIEW

*Manpower is de motor voor onze zweefvliegers
L'homme : le moteur indispensable pour nos planeurs*

RBAC - IACE 2019

De zomervakantie is in zicht, zo ook de zweefvliegkampen en IACE, het International Air Cadet Exchange programma voor de luchtcadetten. Generaal Guido Vanhecke, voorzitter van The Royal Belgian Air Cadets (RBAC) vzw, blikt positief vooruit, maar ook met enige weemoed terug op de evolutie van deze organisatie.

Les vacances d'été approchent, tout comme les stages de vol à voile et l'IACE, le programme International Air Cadet Exchange pour les cadets de l'air. Le général Guido Vanhecke, président de l'a.s.b.l. Royal Belgian Air Cadets (RBAC), envisage l'avenir dans une perspective positive, tout en pensant avec mélancholie à l'évolution de cette organisation.



Generaal Vanhecke tijdens de vleugeluitreiking. | Le Général Vanhecke lors de la remise des ailes.

De laatste 11 jaar van zijn carrière was Vanhecke als adjunct stafchef en als stafchef van de luchtmacht nauw betrokken bij RBAC. Defensie is sinds jaar en dag sponsor van deze jongerenorganisatie en ondersteunt hen met materiële en financiële middelen. Toen hij in maart 2000 met pensioen ging en hij gevraagd werd om voorzitter te worden, kon hij uiteraard niet weigeren. Net zoals de Belgian Air Force Association*, een organisatie die hij in 2011 zelf oprichtte ter ondersteuning van de waarden en de tradities van de Belgische Luchtmacht, ligt ook RBAC hem nauw aan het hart.

In tegenstelling tot vele andere collega-vliegers is Vanhecke zelf nooit luchtcadet geweest. "Als jonge gast groeide ik op in het Brusselse, was ik een fervent Scouts-lid en had ik zelfs geen weet van het bestaan van de luchtcadetten. Ik begon mijn vliegcarrière pas tijdens mijn studies Polytechnische Wetenschappen aan de Koninklijke Militaire School (KMS) in Brussel." De inmiddels 77-jarige voorzitter die zelf tot bovenaan de ladder klom binnen Defensie, beseft nochtans zeer goed dat de organisatie vaak de eerste opstap is naar een carrière als militair piloot. "Minstens 80% van de vliegers bij Defensie worden tegenwoordig via RBAC gerekruteerd", vertelt hij.

De zweefvliegtuigen van The Royal Belgian Air Cadets kunnen al vele jaren in de lucht blijven dankzij de talrijke toegewijde en gemotiveerde vrijwilligers. Net zoals dat in andere sectoren en bedrijven het geval is, wordt ook RBAC geconfronteerd met beknipte budgetten. Oud-gevechtspiloot Vanhecke getuigt: "Als stafchef moest ik de laatste negen jaar van vorige eeuw het personeelsbestand bij de luchtmacht downsizen van 18.000 naar 12.000 mensen. Anno 2019 telt de luchtcomponent nog amper 5.000 werknemers, die bovendien maximaal ingezet worden voor de operaties in het buitenland. Waar wij in het verleden de ruimte hadden om extra mensen te voorzien voor de werking van RBAC (chasseurs, koks, administratief en technisch personeel...), is dat vandaag helaas niet langer het geval en is deze steun herleid tot een absoluut minimum. En als alles uitbesteed moet worden aan derden, kost dat handenvol geld. Niet alleen financiële middelen, vooral bekwame medewerkers en vrijwilligers liggen aan de basis om de organisatie optimaal te laten functioneren."

Loopt het voortbestaan van The Royal Belgian Air Cadets gevaar in de toekomst? Hopelijk niet! De voordelen die ontstaan dankzij deze jongerenorganisatie zijn een meerwaarde voor verschillende actoren. Enerzijds is er Defensie zelf. Het profijt dat men doet door de onmiddellijke rekrutering van geschikte, gemotiveerde leerling-piloten is enorm. Dat werd onlangs nog aangetoond in een thesis van een student Sociale en Militaire Wetenschappen aan de KMS. Anderzijds is er ook de luchtvaartindustrie, de burgerluchtvaart en aanverwante diensten en vooral de onbetaalbare ervaring die de jeugd er kan opdoen. Het traject van een luchtcadet start in België met het aanleren van discipline, vliegvaardigheden, het uitbouwen van een netwerk, ongeacht landstaal of sociale afkomst, kortom, een enorme verrijking. Eenmaal in het derde jaar krijgen sommigen onder hen de kans om de vleugels uit te slaan naar het buitenland via het IACE-project. Ze verbreederen er met gelijkgestemden in diverse talen, met andere culturen en verschillende politieke achtergronden.

Pendant les onze dernières années de sa carrière, comme chef d'état-major adjoint et chef d'état-major de la Force aérienne, Vanhecke a été étroitement associé à la RBAC. Depuis toujours, la Défense sponsorise cette organisation pour la jeunesse en les soutenant à l'aide de moyens matériels et financiers. Lorsqu'on lui a demandé en mars 2000, l'année de sa retraite, de devenir président, il n'a évidemment pas pu refuser. Non seulement la Belgian Air Force Association*, une organisation qu'il a lui-même fondée en 2011 pour soutenir les valeurs et les traditions de la Force aérienne belge, mais aussi la RBAC lui tiennent à cœur.

Contrairement à beaucoup d'autres collègues aviateurs, Vanhecke n'a jamais été cadet de l'air. « Jeune garçon, j'ai grandi dans la région bruxelloise et j'ai été un membre fervent des scouts. Je n'étais même pas au courant de l'existence des cadets de l'air. Je n'ai commencé ma carrière de vol que lors de mes études en sciences polytechniques à l'École Royale Militaire (ERM) à Bruxelles. » Cependant, le président, 77 ans déjà, ayant lui-même accédé aux échelons les plus élevés de la Défense, se rend très bien compte que l'organisation est souvent le premier pas vers une carrière de pilote militaire. « Actuellement, au moins 80 % des aviateurs auprès de la Défense sont recrutés via la RBAC », raconte-t-il.

Depuis beaucoup d'années déjà, les planeurs des Royal Belgian Air Cadets flottent en l'air grâce aux nombreux volontaires dévoués et motivés. Tout comme dans d'autres secteurs et entreprises, on rogne aussi sur les budgets de la RBAC. L'ancien pilote de chasse Vanhecke témoigne : « Les neuf dernières années du siècle précédent, en tant que chef d'état-major, j'ai dû faire décroître l'effectif du personnel de la Force aérienne de 18.000 à 12.000 hommes. En 2019, la Composante Air ne compte encore qu'à peine 5.000 militaires, qui, en outre, sont engagés au maximum pour les opérations à l'étranger. Alors qu'auparavant, on avait encore de la marge pour engager du personnel supplémentaire pour l'organisation de la RBAC (chasseurs, cuisiniers, personnel administratif et technique...), cela n'est malheureusement plus le cas aujourd'hui, étant donné que le soutien a été réduit au strict minimum. Et pour confier tout à des tiers, cela est extrêmement coûteux. Pas seulement les moyens financiers, mais aussi les collaborateurs capables et les volontaires sont à la base du fonctionnement optimal de l'organisation. »

La survie des Royal Belgian Air Cadets est-elle menacée ? Espérons que non ! Les gains résultant de cette organisation sont une plus-value pour différents acteurs. Pour la Défense elle-même, par exemple, le recrutement immédiat d'élèves-pilotes aptes et motivés entraîne un profit énorme. Cela a encore récemment été démontré dans un mémoire d'un étudiant en sciences sociales et militaires à l'ERM. Il en est de même pour l'industrie aéronautique, l'aviation civile et les autres services connexes. Mais il ne faut surtout pas oublier que la RBAC donne une expérience inestimable à la jeunesse. Le trajet d'un cadet de l'air commence en Belgique par l'apprentissage de la discipline et des aptitudes de vol et la création d'un réseau de contacts, quelle que soit sa langue maternelle ou son origine sociale. Bref : un enrichissement énorme. Arrivés en troisième année, certains cadets de l'air ont l'occasion de déployer leurs ailes à l'étranger grâce au projet IACE. Ils fraternisent avec des homologues parlant d'autres langues et vivant dans un autre milieu culturel et politique.

"Tijdens mijn carrière werd ik vaak geconfronteerd met afslankingen en andere drastische maatregelen door de politieke visie op Defensie. We evolueren mee, met onze focus op het gezond houden en het voortbestaan van RBAC. Vroeger leidden we 75 kandidaten per jaar 'gratis' op, tegenwoordig zijn er dan nog maar 50 die ook een kleine financiële bijdrage moeten leveren. Misschien moeten we het de komende jaren nog wat afslanken? Zolang er maar kansen geboden worden aan mensen die echt gepassioneerd zijn door luchtvaart! Ook al is een oplossing misschien nog niet onmiddellijk helder, de oplossing bestaat, moet bestaan", besluit de voorzitter hoopvol. "Positieve steun uit politieke hoek en de sponsorbijdragen van ondernemingen – zowel financieel als materieel – zijn van onschatbare waarde voor RBAC, een organisatie die ik met fierheid vertegenwoordig."

*www.bafassociation.be

« Lors de ma carrière, j'ai été souvent confronté à des réductions de budgets et à d'autres mesures rigoureuses résultant de la vision politique sur la Défense. On s'adapte en mettant l'accent sur le maintien d'une situation saine et sur la survie de la RBAC. Auparavant, on formait gratuitement 75 candidats par année, alors que, maintenant, ce n'en sont plus que 50 qui doivent fournir une petite contribution financière. Peut-être qu'on devrait encore plus dégraisser les années prochaines ? Tant que l'on continue à offrir des chances à des jeunes vraiment passionnés d'aviation ! Même si une solution n'est peut-être pas encore claire, celle-ci existe, doit exister », conclut le président, plein d'espoir. « Un soutien positif ainsi que des contributions d'entreprises, tant financières que matérielles, sont d'une valeur inestimable pour la RBAC, une organisation que je représente avec fierté. »

*www.bafassociation.be

Volgende ondernemingen steunen IACE 2019:

Les entreprises suivantes soutiennent IACE 2019 :



De geselecteerde cadetten voor IACE, krijgen elk jaar polo's aangeboden met daarop het logo van elk bedrijf dat hun project ondersteunt.

Chaque année, les cadets sélectionnés pour l'IACE reçoivent des polos mentionnant les logos de toutes les entreprises soutenant le projet.

Dagje | Une journée à **EBKW**

KNOKKE

**LANDINGSPISTE
GROOTTE**
LANDINGSCIRCUIT
<http://helimo.be/nl/knokke-heliport/flight-procedures/>

TOELATING LANDING
PPR +32 (50)62.62.75

**LANDINGSTAKS VOOR
NIET-LEDEN**
35 euro

REFUELING
AVGAS & JET A1

OPENINGSUREN
08:00 - 20:00

FREQUENTIE
124.705

**PISTE D'ATERRISSAGE
DIMENSION**
CIRCUIT D'ATERRISSAGE
<http://helimo.be/nl/knokke-heliport/flight-procedures/>

**AUTORISATION
ATERRISSAGE**
PPR +32 (50)62.62.75

**TAXE D'ATERRISSAGE
NON-MEMBRES**
35 euros

RAVITAILLEMENT
AVGAS & JET A1

HEURES D'OUVERTURE
08:00 - 20:00

FRÉQUENCE
124.705

FLY ADVISOR



“ L'Escaut occidental et Knokke en hélico : d'une beauté éblouissante et ... sans bouchon !

“

De Westerschelde en Knokke met de heli, adembenemend mooi en... filevrij!

Als je op zoek bent naar een manier om je geld te laten rollen, dan brengen we je in deze FlyAdvisor zeker op ideeën. Hoe ziet jouw ideale daguitstap eruit? Naar zee zonder file, lekker eten en genieten op een terrasje en shoppen...? Samen met Marc Lambert van Toran vliegen we naar Knokke, de meest luxe badplaats aan onze Belgische kust.

Een zonnige dag in mei. We vertrekken vanop het vliegveld van Wevelgem. De Robinson 44 met immatriculatie OO-SAF staat klaar en Marc heeft de nodige voorbereidingen al gedaan: meteo en notams, weight & balance, fuel, alles is gecheckt. Ook de helispots in Kruiningen (NL) en Westkapelle - Knokke zijn op de hoogte van onze komst.



Cockpit view

Si vous cherchez une manière de dépenser sans compter, ce FlyAdvisor vous donnera certainement des idées. Elle est comment, votre excursion idéale? À la mer sans bouchon, faire bonne chère, prendre du bon temps sur une terrasse et faire du shopping? Accompagnés de Marc Lambert de Toran, nous nous envolons pour Knokke, la station balnéaire la plus luxueuse sur notre côte belge.

Une journée ensoleillée en mai. Nous partons de l'aéroport de Wevelgem. Le Robinson 44 immatriculé OO-SAF nous attend et Marc a déjà fait les préparations nécessaires: météo et NOTAM, weight & balance, fuel, tout est contrôlé. Les hélistations de Kruiningen (P.-B.) et de Westkapelle - Knokke sont également informées de notre venue.

À Knokke via nos voisins du nord

Comme nous volons d'abord aux Pays-Bas, nous envoyons notre plan de vol à Bruxelles. Le transpondeur sur 2000 et Kortrijk Radio sur 120.250. Nous recevons l'autorisation de décoller. Via le circuit droit, nous volons en di-

Naar Knokke via de noorderburen

Omdat we eerst naar Nederland vliegen, hebben we ons vluchtplan naar Brussel gestuurd. Transponder op 2000 en Kortrijk Radio 120.250. We krijgen toestemming om te vertrekken. Via het rechtse circuit vliegen we in noordelijke richting naar Kruiningen. Eénmaal buiten de RMZ van Kortrijk, schakelen we de radio over naar Brussels information (126.900) van wie we regional QNH en traffic information krijgen. Nu stellen we de radio al in op de frequentie van Dutch Mil (132.35), zodat we probleemloos kunnen overschakelen als we de grens naderen.

Enkele minuten voor we Nederland binnenvliegen, melden we ons af bij Brussels info en nemen contact met Dutch Mil. Alles verloopt vlot en er is relatief weinig vliegverkeer. Het wijde zicht over de Westerschelde is adembenemend mooi.

Een ogenblik later komt onze eerste stop in zicht. Na een verkennende vlucht over onze landingsplaats volgen we de 340° as om te landen. We melden ons af bij Dutch Mil en zetten de OO-SAF neer op Nederlandse bodem. Na de shut down en met de rotorbladen volledig in rust, stappen we uit. Het hartelijke personeel van Inter Scaldes staat klaar om ons te verwelkomen. In dit gastronomisch restaurant kan je heerlijk lunchen en dineren op sterrenniveau. Vandaag drinken we er alleen een kopje koffie op het zonnig terras, terwijl we plannen maken voor het vervolg van onze daguitstap.

Koffie leeg, koekjes op, administratie klaar en vertrekken maar!



rection du nord vers Kruiningen. Une fois sortis de la RMZ de Courtrai, nous changeons la fréquence de la radio pour Brussels information (126.900) qui nous fournit le QNH régional et les informations de trafic. Puis, nous réglons la fréquence de la radio sur Dutch Mil (132.35) pour que nous puissions nous y connecter sans problèmes en nous approchant de la frontière.

Quelques minutes avant d'entrer aux Pays-Bas, nous nous déconnectons de Brussels info pour ensuite contacter Dutch Mil. Tout se déroule sans encombre et il y a relativement peu de trafic aérien. La vue panoramique sur l'Escaut occidental est magnifique.

Un peu plus tard, notre premier arrêt est en vue. Après un vol de reconnaissance au-dessus de notre point d'atterrissage, nous suivons l'axe à 340° pour atterrir. Nous nous déconnectons de Dutch Mil et déposons l'OO-SAF sur le sol néerlandais. Après le shutdown et l'arrêt complet des pales de rotor, nous descendons. Le personnel chaleureux d'Inter Scaldes est déjà prêt à nous accueillir. Dans ce restaurant gastronomique, on peut déjeuner et dîner de façon exquise à un niveau étoilé. Aujourd'hui, nous nous contentons d'une tasse de café sur une terrasse ensoleillée pendant que nous organisons la suite de notre excursion.

Prêts à repartir après avoir fini le café, les biscuits et l'administration !

Une fois effectuées les vérifications de notre appareil avant le vol, nous repartons, cette fois-ci via l'axe à 310°. Nous nous connectons à nouveau à Dutch Mil pour demander d'activer le deuxième plan de vol. Ce vol vers Knokke est assez court et après quelques minutes, surgissent Breskens, le Zwin et, au loin, Knokke.

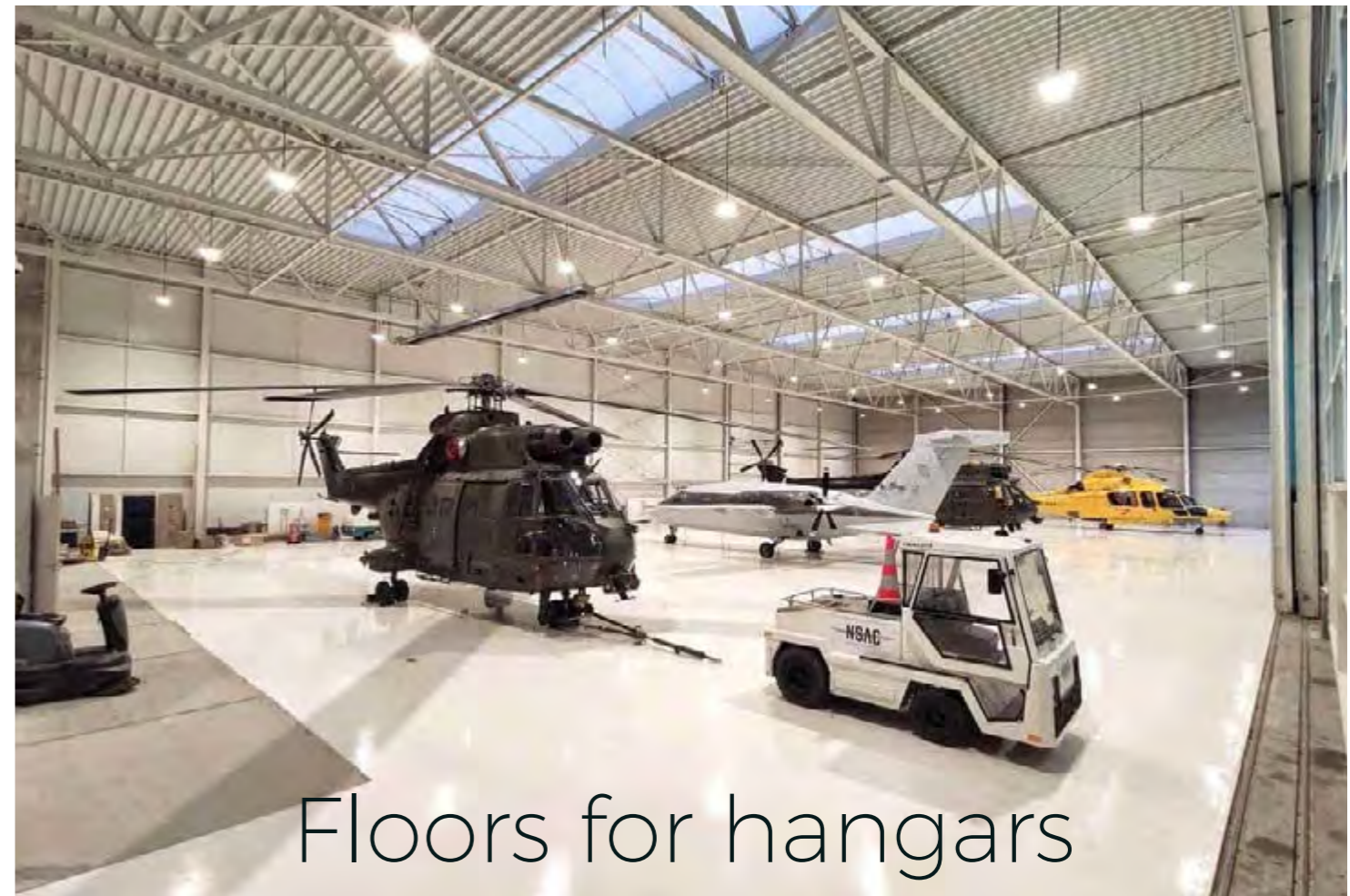


Nous volons à 1250 pieds au-dessus des parcs naturels. Un vrai plaisir !

Nous nous déconnectons de la fréquence actuelle et contactons Knokke Radio sur 124.705. Le vent vient du nord et nous choisissons l'axe à 340° comme trajectoire de vol. Nous tenons évidemment compte des zones no fly de Knokke.

Lors de notre atterrissage, Alain et Patrick, les deux surveillants sympathiques de l'héliport de Knokke nous attendent déjà pour nous accueillir. Nous remplissons le carnet de l'aéroport et clôturons le plan de vol par téléphone.

Ce n'est que midi et nous avons donc encore toute une journée devant nous. Qu'allons-nous faire ? Pour ne pas être trop décadents, nous



Floors for hangars

 **CERTO**
creative resin lab by Ivo Buys

Certo · Brusselstraat 51 · 2018 Antwerpen · Belgium · Phone +32 475 271 093



Alain & Patrick

Na de preflight check van ons toestel vertrekken we opnieuw, ditmaal via de as op 310°. We melden ons opnieuw aan bij Dutch Mil en vragen om het tweede vliegplan te activeren. Deze vlucht naar Knokke is vrij kort en na enkele minuten krijgen we Breskens, het Zwin en in de verte ook Knokke in zicht.

“

We vliegen op 1250 voet over de natuurgebieden. Da's genieten!

We melden ons af op onze huidige frequentie en contacteren Knokke radio op 124.705. De wind komt uit het noorden en we kiezen de as 340° als aanvliegeroute. Uiteraard houden we rekening met de no-fly zones van Knokke.

Tijdens onze landing staan Alain en Patrick, de twee sympathieke toezichters van Knokke heliport klaar om ons te verwelkomen. We vullen het luchthavenboek in en sluiten ons vluchtplan telefonisch af.

Het is pas rond de middag, we hebben nog een hele dag voor ons. Wat doen we? Om het toch niet al te decadent te maken, kiezen we voor een lichte lunch in een klein, gezellig restaurantje op de dijk. Weet dat Knokke-Heist ook enkele gastronomische parels rijk is. In de sterrenrestaurants Sel Gris, "Cuines,33" en



“

Knokke of/ou Saint-Tropez?



optons pour un déjeuner léger dans un petit restaurant agréable sur la digue. Sachez que Knokke-Heist est aussi riche de quelques perles gastronomiques. Dans les restaurants étoilés Sel Gris, Cuines,33 et Bartholomeus, les papilles s'extasient et les vins et champagnes exquis coulent à flots.

Shopping time

Pour échapper aux habitudes et ordinaires chaînes commerciales qui caractérisent actuellement la Lippenslaan, comme on ferait un copier-coller de toutes les autres rues commerciales de n'importe quelle ville, nous décidons de nous rendre au quartier le plus oriental de la station balnéaire. Le Zoute est le paradis du shopping branché avec des boutiques luxueuses vendant les marques renommées. Comme on ne doit pas ici s'efforcer de dévaliser une carte de crédit, on se borne prudemment au lèche-vitrine.

En nous avachissant dans un canapé lounge, un apéro coloré dans la main, nous terminons la journée dans un cocktail bar ensoleillé sur la plage de Knokke. Ou est-ce Saint-Tropez?

« Les belles chansons ne durent pas longtemps »

Retournés à l'héliport, il est temps pour nous de penser au vol du retour. Pour Marc, une route qui ne cache pas de surprises. Il vole souvent le trajet Knokke - Wevelgem. Si ce n'est pas avec des étudiants de l'école d'hélicoptère, c'est avec des touristes ou des hommes et femmes d'affaires qui vont visiter Knokke.

Cette fois, comme nous restons en Belgique et ne parcourons pas de zones contrôlées, nous n'avons pas présenté un plan de vol. Effectuées les vérifications avant le vol, nous volons en direction du nord en remerciant en même temps, par radio, Alain de sa collaboration. À peine un quart d'heure plus tard, nous pouvons contacter Kortrijk Radio pour les informations de l'atterrissage. « Runway 24, circuit droit », ce sont les informations reçues. Après l'atterrissage, nous prenons un air taxi vers l'entreprise Toran. Nous rentrons l'hélicoptère, achevons l'administration et restons à causer lors d'un petit dîner dans le bistrot unique près de l'aéroport, le Calavera.

Un FlyAdvisor délicieux qui restera certainement dans la mémoire!



Heliport Knokke

Bartholomeus worden de smaakpapillen gestreeld en vloeien de exquise wijnen en champagnes rijkelijk.

Shopping time

Om te ontsnappen aan de doorsnee winkelketens die tegenwoordig in de Lippenslaan aanwezig zijn, zoals je die 'copy-paste' in andere winkelstraten van grootsteden ziet, kiezen wij voor het meest oostelijke deel van de badplaats. Het Zoute is de trendy shoppingplaats met luxe boetieks van de gerenommeerde modemerken. Het zou hier weinig moeite vergen om een creditcard te plunderen, dus houden wij het maar bij window shopping.

Lui achterovergeleund in een loungezetel, met een kleurrijke aperitief in de hand, sluiten we onze dag af in een zonnige cocktailbar op het strand van Knokke. Of is het Saint-Tropez?



Aperitief? Voor de piloot wordt het koffie! | Un apéro? Pour le pilote un petit café!

Mooie liedjes...

Eenmaal terug op de helihaven is het tijd voor de retour. Voor Marc een route die weinig verrassingen inhoudt. Hij vliegt het traject Knokke - Wevelgem wel vaker. Is het niet met studenten van zijn helikopterschool, dan is het met toeristen of zakenmensen die Knokke gaan bezoeken.

Dit keer dienen we geen vluchtplan in, omdat we in België blijven en niet door gecontroleerd gebied vliegen. Na de preflight check vliegen we richting noord terwijl we Alain over de radio danken voor de medewerking. Amper een kwartier later contacteren we Kortrijk Radio voor de landingsinformatie. "Runway 24, rechtse circuit", dat is de informatie die we ontvangen. Na de landing een airtaxi naar de firma Toran. We zetten de helikopter binnen, werken de administratie af en praten nog even na tijdens een dertje in de unieke bistro bij de luchthaven, de Calavera.

Een zalige FlyAdvisor die ons zeker zal bijblijven!

MEUBELN • VERANDA'S
WEYNE
Aan land in de lucht



Bij Weyne vind je een zeer ruim aanbod aan moderne, tijlloze en landelijke meubelen. Voor zowel salons, eetkamers en slaapkamers ben je bij ons aan het juiste adres. Samen met onze experts kiest u de kleuren, groottes en opties van uw meubelen. Wij voorzien voor ruimtes klein of groot de gepaste meubelen voor een prachtig geheel!

Onze sterkte ligt in de veelzijdigheid van ons aanbod. Een selectie uit onze merken:



GRATIS

levering + plaatsing



OPENINGSTIJDEN
Ma - Vrij: 9u-12u en 13u-18u
sat - zon: 14u-18u

WEYNE MEUBELN
Stalenstraat 60 - 8610 Zwart
051/56.60194

www.weyne.be

*Van alle vluchten thuis
Pour elle, aucun vol n'est irréalisable*

LADY BUSH PILOT



Wie een hart heeft voor recreatieve luchtvaart in België hoorde ongetwijfeld al van Valérie Dereymaeker. Of van haar nickname: Lady Bush Pilot. Googel haar en je ontdekt een schat aan informatie over deze ondernemende dame. Klik eens door en maak een tussenlanding in de talrijke reportages die over deze pilote en haar Piper Super Cub PA-18 zijn verschenen. Of vlieg rechtstreeks op www.ladybushpilot.com, waar Valérie zelf in geuren en kleuren haar vliegavonturen vertelt. Van Australië over Afrika tot in Alaska, waar een instructeur haar de nickname Lady Bush Pilot gaf.

Tijd om met Valérie hierover een brouseboompje op te zetten!

Qui prend l'aviation récréative à cœur, a sans aucun doute déjà entendu parler de Valérie Dereymaeker. Ou de son surnom : Lady Bush Pilot. En la googlisant, on découvrira un trésor d'informations sur cette femme entreprenante. Cliquez sur les liens et faites une escale pour lire les nombreux reportages parus sur cette pilote et son Piper Super Cub PA-18. Ou volez directement sur www.ladybushpilot.com, où Valérie raconte elle-même avec force détails ses aventures de vol. De l'Australie par l'Afrique jusqu'en Alaska, où un instructeur l'a baptisée du surnom Lady Bush Pilot.

Découvrir la brousse avec Valérie !

Daktari

Nu haar grote Afrika-missie in mei -in een Cessna 182 naar Djibouti! - achter de rug is, willen wij graag weten wie deze avontuurlijke zaken-vrouw nu eigenlijk is. Leeft zij het leven waar ze als kind van droomde? En welke uitdagingen staan nog af te vinken op haar bucket list?

Als klein meisje al volgde ik met grote ogen de avonturen van Daktari op tv ... Dat heeft zeker meegespeeld in die aantrekkingskracht van Afrika. Mijn eerste passie was reizen. Zo trok ik in mijn jeugd te paard door België en Frankrijk. Ik ben altijd al op zoek naar die kick om dingen te ontdekken, in totale vrijheid ... Zonder beperkingen - behalve dan het weer ... Het avontuur opsnuiven ... En uitdagingen aangaan. En ja, dankzij de luchtvaart kon en kan ik die droom waarmaken.

Je studeerde psychologie en ging ruim 20 jaar geleden aan de slag in de wereld van het vastgoed. Pas in 2012 startte je een opleiding PPL [=private pilote licence]. Was het een kinderdroom om piloot te worden?

Neen, niet meteen. Maar in mijn familie zijn er meerdere piloten en mijn instructeur is een neef van me, dus ... Al bij al blijven het avontuur en het reizen mijn grootste motivatie!

Mocht je opnieuw 18 jaar zijn, zou je je leven anders invullen?

O, dankjewel, Caroline, dat ik dankzij jou mijn volwassen leven nog eens mag overdoen! (lacht) Ach, alle gekheid ..., ik zou wellicht carrière maken in de luchtvaart. Niet dat ik spijt heb van mijn opleiding tot psychologe, hoor, of van mijn carrière in de immobiëlen, verre van!

Alleen, maar nooit alleen.

Wat drijft een vrouw van 53 om die avontuurlijke reizen, toch vol risico, te ondernemen?

In het begin wou ik niet alléén reizen. Ik hoopte om samen met andere recreatieve piloten uitstappen te gaan doen. Ieder met zijn eigen vliegtuig maar dan in formatie. Maar, in tegenstelling tot wat ik dacht, blijken niet alle piloten avonturier of wereldreiziger te zijn...

Toegegeven, ik ben bevoorrecht. Ik mag mijn eigen baas zijn, ik doe mijn werk wanneer en waar ik dat wil. Da's van een ongekende vrijheid!

En ik heb geen seconde spijt dat ik de reis alléén heb aangedurfd. Want dat liet mij toe tal van fantastische mensen te ontmoeten en vrienden te maken in alle uithoeken van de wereld. Zo maakte ik ook kennis met andere gepassioneerde piloten (vooral in Zuid-Afrika). Hun gulle gastvrijheid en hun kostbare hulp, die vergeet ik nooit.

En weet je, dat ganse traject dat ik heb afgelegd, dat is mijn eigen verdienste. En daar ben ik dus zo trots op!

Air crash! (Oef, net niet ...)

Wat was het meest bangelijke moment tijdens je vliegcarrière?

Enkele jaren geleden vlogen we in groep nabij het Bodensee. Ik had het traagste vliegtuig en verloor mijn collega's uit het zicht. Plots zag ik vóór mij een ander vliegtuig, dus ik vermoedde dat ik hen inhaalde. Toen dit vliegtuig almaar groter werd, dacht ik dat het mij opwachtede, ook al omdat we in een gecontroleerde zone vlogen. Tot ik doorhad dat het andere

Daktari

Maintenant qu'elle a achevé, en mai, sa grande mission africaine - dans un Cessna 182 à Djibouti, s'il vous plaît - on voudrait bien apprendre à connaître cette femme d'affaires éprise d'aventure. Vit-elle la vie dont elle a rêvé comme enfant ? Et quels défis voudrait-elle encore cocher de sa bucket list ?

Jeune fille, je suivais les aventures de Daktari à la télé. Cela explique certainement pourquoi l'Afrique m'attire tellement. Voyager était mon premier amour. Ainsi, dans ma jeunesse, j'ai parcouru la Belgique et les Pays-Bas à cheval. Je cherche toujours la sensation de découverte, en totale liberté, sans restrictions (sauf le temps) et le défi de l'aventure. Et voilà, grâce à l'aviation, j'ai pu, et peut toujours, réaliser ce rêve.

Vous avez étudié la psychologie et, il y a plus de 20 ans, vous avez commencé à travailler dans le domaine de l'immobilier. Ce n'est qu'en 2012 que vous avez entamé une formation PPL [= private pilote licence]. Rêviez-vous de devenir pilote ?

Non, pas directement. Quoique, dans ma famille, il y a plusieurs pilotes et mon instructeur était mon cousin, alors... De toute façon, les aventures et les voyages restent la principale motivation !

Si vous aviez encore 18 ans, concrétiseriez-vous votre vie autrement ?

Oh, merci, Caroline, que, grâce à vous, je peux refaire ma vie d'adulte ! (rit) Ah, blague à part... Probablement que je ferais carrière dans l'aviation. Mais non, je ne regrette pas ma formation en psychologie ni ma carrière dans l'immobilier, pas du tout !

Seule, mais jamais solitaire

Ce qui pousse une femme de 53 à entreprendre ces voyages aventureux pleins de risques ?

Au début, je ne voulais pas voyager seule. J'espérais faire des excursions avec d'autres pilotes récréatifs, en formation, chacun avec son propre avion. Mais, contrairement à ce que je pensais, les pilotes ne sont pas tous aventurier ou globe-trotter...

D'accord, je suis privilégiée. Je suis mon propre patron: je fais mon travail quand et où je veux. C'est une liberté inconnue !

Je ne regrette pas une seconde d'avoir osé entreprendre le voyage seule, parce que cela m'a permis de rencontrer des gens formidables et de me faire des amis aux quatre coins du monde. J'ai ainsi fait connaissance avec d'autres pilotes passionnés (surtout en Afrique du Sud). Je n'oublierai jamais leur hospitalité généreuse et leur aide précieuse.

Et savez-vous, tout le trajet que j'ai parcouru, c'est grâce à mon propre mérite. Et j'en suis tellement fière !

Air crash ! (Ouf, à peine évité ...)

Quel a été le moment le plus angoissant de votre carrière de pilote ?

Il y a quelques années, nous volions en groupe près du Lac de Constance. Comme j'avais l'avion le plus lent, j'avais perdu mes collègues de vue. En apercevant tout à coup un autre avion devant moi, j'ai supposé que j'étais



vliegtuig op mijn hoogte vanuit de andere richting kwam aanvliegen! We konden om het laatste nippertje een botsing vermijden!

Heb je ook al een manoeuvre uitgevoerd met je vliegtuig, waarvan je achteraf beseftte dat het onverantwoord was?

Ja, opstijgen bij variabele wind en windstoten, met van tijd tot tijd rugwind ... Geen sinecure!

Aan welke bestemming heb je de mooiste herinneringen overgehouden?

Ah, aan Zuid-Afrika! En aan Israël, waar ik op negatieve hoogte vloog, onder het zeeniveau, op min 1250 voet!

Zijn er ook plaatsen waar je nooit meer naartoe wil (of durft) vliegen?

Naar Servië. Ik werd er allesbehalve vriendelijk onthaald, de brandstof is er onwaarschijnlijk duur, ... En ook niet meer naar Turkije. De administratie is er ondoorgrondelijk.

Wie hielp jou bij de voorbereidingen van je reis naar Afrika? En welke personen waren onmisbaar om deze reis te kunnen voltooien?

Ik heb alles alleen voorbereid: de vergunningen om te vliegen en te landen, de avgas, de hotels, de contacten op de grond, ... Voor Nigeria heb ik gebruik gemaakt van een handlingservice. En ook voor de landen waar dit verplicht is, natuurlijk, zoals bij mijn aankomst in Spanje.

Elk onderdeel van mijn reis is grondig voorbereid. Ik zeg altijd: goed overwogen is half gevlogen! En bij de minste vermoeidheid of twijfel was mijn vriend Philippe maar een peptalktelefoontje ver! Zijn steun was ten volle welkom!

Eens voorbij Equatoriaal Guinea was de hulp van Luc Trullemans buitengewoon waardevol. Zijn weersvoorspellingen kostten mij wel de nodige stress, vooral in die landen waar de zichtbaarheid slecht is of waar de wind

en train de les rejoindre. Cet avion devenant toujours plus grand, j'ai cru qu'il m'attendait, surtout parce que nous volions dans une zone contrôlée. Jusqu'à ce que je me rende compte que l'autre avion s'approchait à ma hauteur en sens inverse! J'ai pu éviter, in extremis, une collision!

Avez-vous aussi exécuté des manoeuvres dont vous vous êtes rendue compte par après qu'elles avaient été irresponsables?

Oui, décoller en cas de vent variable et de coups de vent, et de temps en temps avec un vent arrière... pas une sinécure!

De quelle destination gardez-vous les meilleurs souvenirs?

Ah, de l'Afrique du Sud! Et d'Israël, où j'ai volé à une hauteur négative, sous le niveau de la mer, à moins 1250 pieds!

Y a-t-il aussi des lieux où vous ne voulez (ou n'osez) plus voler?

En Serbie, parce que j'y été accueillie d'une façon tout sauf aimable et le carburant y est incroyablement cher. Et en Turquie, parce que l'administration y est indéchiffrable.

Qui vous a aidée lors des préparations de votre voyage en Afrique? Et quelles personnes ont été indispensables pour accomplir ce voyage?

J'ai tout préparé seule: les autorisations de voler et d'atterrir, les Avgas, les hôtels, les contacts au sol, ... Pour le Nigéria, j'ai fait appel à un service de manutention, ainsi que, évidemment, pour les pays où cela est obligatoire, comme l'Espagne.

Tout aspect de mon voyage a été minutieusement préparé. Je dis toujours: « Voyage bien préparé est à demi volé » Et en cas de la moindre fatigue ou du moindre doute, mon ami Philippe n'était qu'à un coup de téléphone de distance pour un mot d'encouragement. Un soutien bienvenu!

Une fois que j'ai eu dépassé la Guinée équatoriale, l'assistance de Luc Trullemans a été extrêmement utile. Il est vrai que ses prévisions météorologiques m'ont souvent causé du stress, surtout dans les pays connus pour leur mauvaise visibilité ou pour leur vent souvent défavorable, comme en Mauritanie et au Maroc. Dans ce dernier pays, Luc m'a dirigée à la meilleure hauteur où le vent était alors plus favorable.

Et bien sûr, je ne peux pas oublier: le soutien de mes amis et d'autres pilotes vaut de l'or!



tegen zit, zoals in Mauretanië en in Marokko. Daar loodste Luc mij naar de beste hoogte, waar de wind gunstiger stond. En, o ja, mag ik zeker niet te vergeten: de steun van mijn vrienden en andere piloten is goud waard!

Madam met een plan

Hoeveel vliegreizen heb je inmiddels in je logboek staan?

Dat moeten er ongeveer 850 zijn.

Kan je een cijfer kleven op het budget dat je jaarlijks besteedt aan deze toch wel ongewone en vooral dure hobby?

Ik ben daar al lang mee gestopt, hoor! (Valérie knipoogt) Wat niet weet, wat niet deert ... En waar men van houdt, dat brengt men niet in rekening, hé!

Hoe ziet jouw volgende uitdaging eruit? Zijn er al concrete plannen?

Nog een nieuwe grote reis, maar ... euh ... bijgeloof belet mij daarover al iets te verklappen ... Ik werk eraan! Graag zou ik ermee in 2020 van start gaan ...

En wat mogen wij jou nog toewensen?

Het perfecte vliegweer!

Madame avec un plan

Combien d'heures de vol avez-vous déjà dans votre carnet de vol?

Cela doit être environ 850 heures.

Pouvez-vous chiffrer le budget que vous consacrez chaque année à votre hobby inhabituel et surtout coûteux?

J'y ai renoncé il y a longtemps, vous savez! (Valérie cligne de l'œil) Ce que les yeux ne voient pas, ne fait pas mal au cœur ... Et on ne compte pas ce que l'on aime, n'est-ce pas?

Il est comment votre prochain défi? Y a-t-il déjà des plans concrets?

Un nouveau grand voyage, mais, euh, ma superstition m'empêche d'en dévoiler quelque chose ... J'y travaille! Je voudrais partir en 2020 ...

Et que peut-on vous souhaiter encore?

Un temps de vol parfait!

Lady Bush Pilot als inspiratiebron

Al van jongs af aan ben ik gefascineerd door avontuur. Samen met mijn ouders heb ik al vele reizen gemaakt. Dankzij hen heb ik een stuk van de wereld kunnen ontdekken. Reizen is voor mij je blik op de wereld en het leven verruimen.

Het verhaal van Lady Bush Pilot heeft indruk op me gemaakt. De wereld op een avontuurlijke manier ontdekken, uit je comfortzone treden en je dromen waarmaken. Valérie inspireert mij en geeft me energie om te starten met een PPL opleiding. Aangezien ik pendel tussen Polen en België, heb ik besloten om mijn opleiding in Warschau te volgen. Eigenlijk ben ik een Poolse met een Gents accent ☺. Ik sta te popelen om de challenge te starten en ga er een succesverhaal van maken. Ik deel graag foto's met mensen die mijn vlieg-microbe delen.



JULIE ZABEK (21)

Gent | Gand

**VOLG MIJ VIA INSTAGRAM
SUIVEZ-MOI VIA INSTAGRAM
@zabekjulie**

Victor, Valéries grootste fan!

Toen ik Lady Bush Pilot vorig jaar ontmoette tijdens een fly-in in Malle, vertelde ze me over haar plannen voor een solo-expeditie doorheen Afrika. Vliegen van noord naar zuid langs de Afrikaanse Oostkust. Daarna nog eens in omgekeerde richting: van Zuid-Afrika tot Marokko. Helemaal alleen! De innemende Valérie klonk uiterst vastberaden, al kon ik, als ik eerlijk moet zijn, moeilijk geloven dat ze zoiets in haar eentje klaar zou spelen.

Ik volgde haar hele reis van dag tot dag, via Facebook en via haar blog. Vaak stuurde ik haar een duimpje, daarna enkele bemoedigende woorden. Ik heb de hele reis meebeleefd. Keer op keer steeg mijn respect voor haar lef en moed.

Het liep niet altijd van een leien dakje: slechte weersomstandigheden, extreme hitte, korte landingspistes, oriëntatieproblemen... Vaak stuurde ik haar via e-mail ook een beetje raad en bemoedigende woorden, iets wat ze zeer op prijs stelde.

Ik bleef erin geloven, zowel in de pilote als in het uitstekende vliegtuigje, een Super-Cub, een sterk verbeterde versie van het verkennings-vliegtuig Piper Cub. Samen hebben ze een uitzonderlijke prestatie neergezet. Ge moet het maar doen... chapeau!



VICTOR ROTTIERS (81)

Brussel | Bruxelles

**VALÉRIES GROOTSTE FAN!
LE PLUS GRAND FAN DE VALÉRIE!**

Lady Bush Pilot comme source d'inspiration

Depuis mon enfance, je suis fascinée par l'aventure. Avec mes parents, j'ai déjà fait beaucoup de voyages. Grâce à eux, j'ai pu découvrir une partie du monde. Pour moi, voyager c'est élargir mon horizon.

Le récit de Lady Bush Pilot m'a impressionnée. Découvrir le monde de façon aventureuse, quitter sa zone de confort et réaliser ses rêves. Valérie m'inspire et me donne de l'énergie pour commencer une formation PPL. Comme je fais la navette entre la Pologne et la Belgique, j'ai décidé de suivre la formation à Varsovie. À vrai dire, je suis une Polonaise ayant l'accent gantois ☺. Je trépigne d'impatience avant de pouvoir commencer le challenge. Je veux en faire une histoire à succès. J'aime partager mes photos avec des gens aussi mordus par mon virus de l'aviation.

Victor, le plus grand fan de Valérie !

L'année passée, quand j'ai rencontré Lady Bush Pilot lors d'un fly-in à Malle, elle m'a parlé de ses projets pour une expédition en solo à travers l'Afrique. Voler du nord au sud le long de la côte orientale d'Afrique et ensuite remonter par le chemin opposé de l'Afrique du Sud au Maroc. Toute seule ! Attachante comme elle est, Valérie s'est aussi montrée ferme, mais, pour être honnête, je n'ai pas cru qu'elle pourrait faire cela toute seule.

Pendant tout son voyage, je l'ai suivie, jour après jour, via Facebook et via son blogue. Je lui ai souvent envoyé un pouce et puis quelques mots encourageants. J'ai vécu tout le voyage. À chaque fois, mon respect pour son culot et son courage a grandi.

Ça n'a pas toujours marché comme sur des roulettes : de mauvaises conditions atmosphériques, une chaleur extrême, des pistes d'atterrissage courtes, des problèmes d'orientation... Je lui ai souvent envoyé des e-mails ainsi qu'un peu de conseils et des mots encourageants, ce qu'elle a vraiment apprécié.

J'ai continué à croire, tant dans la pilote que dans le petit avion excellent, un Super-Cub, une version bien améliorée du Piper Cub, un avion de reconnaissance. Cette combinaison a réalisé une performance exceptionnelle. Il faut le faire... chapeau bas !



NL

In 1967 schonk de VS een vloot Piper Super Cubs (PA18-150) aan de jonge staat Israël om hun leerling-piloten te trainen.

Valéries vliegtuig was er een van. Haar toestel stond geregistreerd als 012, zoals je op de foto kunt zien. De Piper bleef in dienst van het Israëlische leger tot 2003.

De kist werd in 2015 gerestaureerd. Lady Bush Pilot koos ervoor om enkele wijzigingen te laten aanbrengen: cargo pod (bagagehouder), foot step & refueling step. Toen de cilinders verwisseld werden, had de motor een vermogen van 160 in plaats van 150 pk.

FR

En 1967, les USA ont donné au jeune état d'Israël une flotte de Piper Super Cub (PA18-150) afin d'entraîner les cadets de l'armée de l'air;

L'avion de Valérie en faisait partie et son immatriculation était le 012 comme vous pouvez le voir sur la photo. Cet avion a travaillé pour l'armée israélienne jusqu'en 2003.

Il a été restauré en 2015.

Elle a apporté quelques modifications : cargo pod, foot step, refuelling step et lorsque Valérie a changé les cylindres, elle a augmenté le moteur de 150 à 160 chevaux.



**IASA ATO
FLIGHT TRAINING - PPL up to ATPL
PPL, CPL, IR, MEP, MEP-IR, NIGHT RATING, FI, IRI,
CRI, ATPL Classroom, Distance learning,
Flight Training.**

**AIRCRAFT MAINTENANCE and Repair
IASA PART 145 and CAMO
in partnership with DEDALUS
Beechcraft, Cessna, Diamond, Socata, Mooney,
Rockwell Commander, Maule, Tecnam, Aquila,
Vulcanair, Robin, SV4, Jodel Single and Multi
engine Piston and some accessories.**

**Schweizer, MD heli, Robinson, Bell,
Agusta Helicopters.**



**GLOBAL MANAGEMENT SOFTWARE
For
FLIGHT TRAINING ORGANISATIONS AND
CAMO / MAINTENANCE ORGANISATIONS**

**Booking and training management, Aircraft
maintenance follow-up, document generator and
much more at affordable prices.**

**www.alfako.be
www.flighthub.info
www.pilotstudiesonline.com
info@alfako.be
+32 56 37.10.15.**

DARK BLADE 2019

Dark Blade, de grote internationale helikopteroefening vond dit jaar plaats van 13 tot 30 mei op de 22ste Helikopter Air Base in het Tsjechische Namest-nad-Oslavou. Het European Defence Agency (EDA) organiseerde deze samenkomst en kon rekenen op de deelname van 25 helikopters zoals de NH90 TTH, A109 MRH, Mil Mi-24 Superhind, Mil Mi-8 Hind, Mil Mi-17 Hip, CH-53 Stallion en W3A Sokol uit 6 Europese landen: België, Duitsland, Hongarije, Polen, Slowakije en Tsjechië.



CH53 Stallion

Focus op samenwerking

Het doel van dit initiatief is om de samenwerking tussen Europese defensies op elkaar af te stemmen en de gemeenschappelijke defensiecapaciteit te verbeteren. Het Helicopter Exercise Programme (HEP) is een onderdeel van EDA, dat 27 partners telt uit de 28 Europese lidstaten. Enkel Denemarken is geen lid van het HEP. Naast de verplichte jaarlijkse organisatie van een Blade-oefening, biedt het HEP ook nog tactische cursussen en symposia aan voor helikopterpiloten. Het belang van deze internationale samenwerking en gemeenschappelijke training werd in 2018 aangetoond door de Belgisch-Duitse samenwerking in Mali.

Gedurende de samenkomst worden samengestelde luchtoperaties of combined air operations (COMAO) getraind. Deelnemende helikoptercrews moeten op basis van een opgedragen scenario een vluchtplan opstellen waarbij de verschillende opdrachten tijdens één missie volbracht worden. De verplichte COMAO is voor de crews de ideale gelegenheid om lucht- en grondoperaties op ongekend terrein, zowel overdag als 's nachts, uit te voeren.

Cette année, Dark Blade, l'exercice international de grande envergure pour hélicoptères a eu lieu du 13 au 30 mai à la 22e Base aérienne d'hélicoptère à Namest-nad-Oslavou en Tchéquie. L'Agence européenne de la Défense (EDA) a organisé cette réunion et a pu compter sur la participation de 25 hélicoptères, comme le NH90 TTH, l'A109 MRH, le Mil Mi-24 Superhind, le Mil Mi-8 Hind, le Mil Mi-17 Hip, le CH-53 Stallion et le W3A Sokol provenant de 6 pays européens : la Belgique, l'Allemagne, la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la République tchèque.



NH90 TTH

Focus sur la collaboration

Cette initiative a pour but de faire concorder la collaboration entre les défenses européennes et d'améliorer la capacité de défense commune. L'exercice fait partie de l'Helicopter Exercise Programme (HEP) de l'EDA, comptant 27 partenaires de 28 États membres européens. Ce n'est que le Danemark qui ne participe pas à l'HEP. Outre l'exercice annuel obligatoire Blade, l'HEP organise aussi des cours tactiques et des colloques pour les pilotes d'hélicoptère. Preuve de l'importance de cette collaboration internationale et de l'entraînement commun est la collaboration entre la Belgique et l'Allemagne au Mali en 2018.

Lors de la réunion, on entraîne les opérations aériennes combinées ou combined air operations (COMAO). Se basant sur un scénario imposé, les équipages d'hélicoptère participants doivent rédiger un plan de vol selon lequel les différentes tâches doivent être accomplies lors d'une seule mission. Pour les équipages, ces COMAO obligatoires sont l'occasion idéale pour exercer des opérations aériennes et terrestres sur des terrains inconnus, aussi bien le jour que la nuit.

Welcome to Aviator Village. The sky is your village.



**Meer weten over onze projecten?
Interested to know more about our projects?
Contacteer ons – Contact us: +32 (0)491 96.28.12**

www.aviatorvillage.be



VASTGOED IN POLEN
Residentieel - Bedrijfsvastgoed - Leisure

Onze reporters ter plekke...
De nos reporters sur place ...

OOSTWOLD 2019



Dutch Thunder Yaks & Sukhoi 29



North American P51D Mustang



North American P-51D Mustang



Hawker Sea Fury T-20

REPORTAGE

DUXFORD VAN DE LAGE LANDEN

Airshow met allure

In Nederland vond begin juni de tiende editie van 'Oostwold Airshow' plaats. Op het vliegveld EHOW nabij Groningen, voorzien van een 800 meter lange gras piste met betonverharding, keerde je 75 jaar terug in de tijd. Heel wat warbirds tekenden present. De organisatoren waren ongetwijfeld ambitieus door zichzelf te vergelijken met Duxford, één van de grootste airshows binnen Europa. En eer wie ere toekomt... Ze slaagden er wonderwel in om hun slogan, 'Time flies at Dutch Duxford', te verzilveren.

Het evenement werd met de jaren professioneler. Wat twintig jaar geleden begon als een informeel vliegfeestje tijdens de Pinksterdagen met zo'n 500 bezoekers, is uitgegroeid tot een tweejaarlijkse, internationale airshow met allure. 25.000 luchtvaartliefhebbers, zowel uit Nederland als uit de omliggende landen, kwamen de tiende verjaardag mee vieren.



Breitling Wingwalkers



BLOG & WEBSHOP VOOR PILOTEN
BLOG & BOUTIQUE EN LIGNE POUR PILOTES

WWW.THEFLYINGTWINS.BE



Headset David
Clark H10-13.4

€398,00



Low VFR chart
Belgium

Vanaf
à partir de
€17,00



Chart organizer
Design 4 pilotes

€19,90

Gratis verzending in België vanaf €100
Expedition gratuite en Belgique à partir de €100



facebook.com/oofit
@theflyingtwins

Bonte verzameling

De show toonde een bonte verzameling van uiteenlopende aard. Een spectaculaire display kregen we te zien van het 'Raven Aerobatic display team' dat vliegt met de Van's RV-8. Daarnaast uiteraard veel 'Tweede Wereldoorlog kisten'. Iconen zoals de Spitfire, Mustang, een P-40 Warhawk, de Thunderbolt en zelfs een heuse Hawker Sea-Fury doorkliefden het Nederlandse luchtruim. België werd vertegenwoordigd door het Bronco Demo Team met hun gerestaureerde OV-10B Bronco.



Het vliegsspektakel groeit jaar na jaar, zo ook de randanimatie. Er waren een dertigtal standhouders aanwezig: van kraampjes met allerlei gadgets, tot zelfs grote bedrijven zoals Piper Aircraft en Scan Aviation.

Ook de entourage zorgde voor sfeer. Re-enactors, uitgedost in de uniformen van WOII, herinnerden ons aan de gruwel op het slagveld. Een ware 'treat for the eye', af en toe opgeluisterd door optredens van de 'Sgt. Wilson's Army Show'.



Grote tevredenheid

De familiale sfeer en de prachtige displays zorgden voor blije bezoekers, tevreden handelaars én een goedgeluimde organisatie. Ook de hotels en campings in de regio voeren er wel bij, want alles was zo goed als volgeboekt.

Wanneer de 11e editie precies zal plaatsvinden in 2021 is voorlopig nog niet bekend, deze beslissing wordt pas eind volgend jaar publiek gemaakt. Misschien toch al een kleine tip van ons: stip Pinksteren 2021 alvast aan in je agenda!

DUXFORD DES PAYS-BAS

Spectacle aérien de haut vol

Début juin, la dixième édition de l'Oostwold Airshow a eu lieu aux Pays-Bas. À l'aéroport EHOW près de Groningue, pourvu d'une piste en herbe avec revêtement en béton de 800 mètres de long, on est retourné 75 ans en arrière. De nombreux warbirds étaient présents. Les organisateurs ont certainement été ambitieux en comparant leur événement à Duxford, l'un des plus grands spectacles aériens d'Europe. Et à tout seigneur tout honneur... Ils ont merveilleusement réussi à réaliser leur slogan Time flies at Dutch Duxford.

Au fil des années, l'événement est toujours devenu plus professionnel. Ce qui a commencé, il y a vingt ans, par une petite fête aérienne informelle accueillant quelque 500 visiteurs lors des jours de la Pentecôte, est devenu un spectacle aérien international de haut vol, organisé tous les deux ans. 25.000 passionnés d'aviation, provenant aussi bien des Pays-Bas que des pays voisins, ont été de la partie pour fêter le dixième anniversaire du spectacle.

Collection hétéroclite

Le spectacle a exposé une collection hétéroclite. On a pu se délecter d'un display spectaculaire de la Raven Aerobatic Display Team volant sur Van's RV-8. Et, en plus, comment aurait-il pu en être autrement, vu que beaucoup de coucous de la seconde Guerre mondiale étaient aussi présents. Des icônes comme le Spitfire, le Mustang, le P-40 Warhawk, le Thunderbolt et même un véritable Hawker Sea-Fury ont clivé l'espace aérien néerlandais. La Belgique a été représentée par la Bronco Demo Team avec son OV-10B Bronco restauré.

Non seulement le spectacle aérien même s'accroît chaque année, mais aussi les animations qui l'accompagnent. Il y avait une trentaine de stands : des étals vendant toutes sortes de gadgets aux grandes entreprises comme Piper Aircraft et Scan Aviation.

Ces animations mettent aussi de l'ambiance. Des reconstituteurs historiques, habillés en uniformes de la seconde Guerre mondiale, nous ont rappelé l'horreur des champs de bataille. Un régal pour les yeux, agrémenté de temps en temps par des performances du Sgt. Wilson's Army Show.

Grande satisfaction

L'ambiance familiale et les displays captivants ont permis une fête complète avec des visiteurs heureux, des commerçants contents et des organisateurs enjoués. Aussi les hôtels et les campings de la région y ont trouvé leur compte avec une occupation complète.

On ne sait pas encore exactement quand la 11e édition aura lieu en 2021, vu que cette décision ne sera annoncée que fin de l'année prochaine. Peut-être encore un petit conseil de notre part : marquez déjà la Pentecôte 2021 dans votre agenda !

BVBA LUYCKX DIRK

Heirweg 35 - 8520 KUURNE - 056 37 33 90

www.luyckxdirk.be



Maximum power
for **INDOOR** and **OUTDOOR CLEANING**



Revolutionary
CLEANING SYSTEM
for people with little time



www.luyckxdirk.be

DRONE NEWS

NL

EUROPESE TESTSITE DRONEPORT DRUKT ZIJN STEMPEL OP DE WERELD

Zoals u al eerder dit jaar al kon lezen in dit magazine, ging de opstart van het Belgische testcentrum voor drones niet onopgemerkt voorbij. Wereldspelers zoals Amazon en General Atomics vonden al hun weg naar de voormalige militaire luchtmachtbasis. De ene om er het gebruik van pakjesdrones uit te testen, de andere om te investeren in beloftevolle startups en scale-ups.

“Het feit dat we nog geen jaar na de opstart al binnen- en buitenlandse bedrijven ontvangen op de site, is een mooi bewijs dat we hiermee een internationale nood vervullen”, zegt Mark Vanlook, directeur van DronePort en bezieler van de industriële drone-community EUKA in België. “We merken, zelfs een half jaar na de opstart van de campus, dat de interesse voor en de nood aan degelijke testsites niet vermindert. Je zou verwachten dat de initiële drone-hype voorbij is, en dat is voor een stuk ook zo, maar de bedrijven blijven ons vinden, wat natuurlijk de bedoeling is.”

EBST met een nieuwe professionele aanpak

Ondanks de naam DronePort, die iets anders doet vermoeden, is er ook aandacht voor de bemande luchtvaart op de regionale luchthaven van Sint-Truiden. De (Deputy) Airfield Commander(s) die tot dusver vanuit een hangar, zonder visuele ondersteuning, informatie moesten verstrekken aan sport- en opleidingsvliegtuigen, hebben nu een heuse controletoren ter beschikking. Vanlook: “We hebben de werking voor de piloten, die gebruik maken van de site, sterk geprofessionaliseerd. Er zijn duidelijke openingsuren, transparante prijzen, die

op de website te raadplegen zijn, en er is ondersteuning voor de luchtvaartscholen en andere bemande vluchten. We willen daarmee trendsetter worden tussen de andere lokale vliegvelden, zodat piloten op termijn perfect weten waar ze aan toe zijn wanneer ze gebruik maken van de faciliteiten van de verschillende regionale luchthavens.”

Focus op veiligheid

Hoewel de industrie het gebruik van drones als belangrijke innovatie erkent, is het de luchtvaart die voorlopig de spelregels bepaalt. Toch heeft de industrie zijn stem laten weerklinken bij het opstellen van de nieuwe Europese regelgeving waarvan de definitieve teksten in juni beschikbaar zullen zijn (u leest meer over de wetgeving, verder in dit drone-dossier, nvdr). Via een Drone Council (zie ook kaderstuk), een adviesraad gesteund door industriepartners als EUKA en Agoria, maar evengoed met drone-federaties als de Belgian Drone Federation en het Waalse Skywin, maken bedrijven hun bezorgdheden over aan de overheid. Deze adviesraad kwam er op initiatief van de FOD Mobiliteit via DGLV (Directoraat-Generaal van de Luchtvaart) en luchtverkeersleider skeyes (het vroegere Belgocontrol), waardoor de stem van de Belgische industrie luid kon weerklinken.

“

EEN GOED GEORGANISEERD EN DUS VEILIG LUCHTRUIM IS EN BLIJFT DE PRIORITEIT. MAAR DAT MAG INNOVATIE EN GEDREVEN ONDERNEMERSCHAP NATUURLIJK NIET IN DE WEG STAAN.

“De focus blijft evenwel veiligheid voor alles”, bevestigt Vanlook. “Soms zouden we het vanuit de industrie graag anders willen, omdat innovatie nu eenmaal enig risico inhoudt en we vaak snel resultaat willen zien. Gelukkig wil dat zeggen dat een site als DronePort een sleutelrol speelt en zal blijven spelen in het testen van drone-applicaties. Hier kan en mag er veel: nachtvluchten, BVLOS-operaties (Beyond Visual Line of Sight), vliegen met prototypes, maar ook het testen van de interactie tussen bemande en onbemande luchtvaart is hier mogelijk.”

Voor dat laatste kan op veel internationale belangstelling rekenen. Bij verschillende luchthavens wordt het vliegverkeer volledig stilgelegd wanneer een drone zonder toelating het CTR-luchtruim betreedt, iets wat zelfs voor een paar uur een aanzienlijke financiële impact heeft. Een incident tussen vliegtuig en drone zou catastrofale gevolgen kunnen hebben. Door een beter inzicht te krijgen in de communicatie tussen bemande en onbemande vluchten, kan het risico natuurlijk sterk ingeperkt worden. “Hier kan je je applicatie doorgedreven testen, zodat we met de hand op het hart kunnen zeggen dat het veiligheidsniveau van drones die hier het testbed verlaten, voldoet aan de strenge luchtvaartnormen”, besluit Vanlook.

Voor luchtvaart-enthousiastelingen is het alvast mooi om te zien dat een oude site, uit de rijke militaire geschiedenis van België, de vergetelheid ontloopt en een mooie toekomst tegemoet gaat, zowel in de bemande als de onbemande luchtvaart.

Meer informatie over DronePort via www.droneport.eu.



Mark Vanlook

FR

LE CENTRE D'ESSAI EUROPÉEN DES DRONES, DRONEPORT, VEUT CONQUÉRIR LE MONDE ENTIER

Comme vous avez déjà pu le lire dans ce magazine, la mise en service du centre d'essai belge des drones a créé quelques vagues dans le monde de l'aviation. Des entreprises mondiales tels qu'Amazon et General Atomics se sont déjà retrouvés à l'ancienne base aérienne militaire de Brustem à Saint-Trond. L'un pour tester le transport de colis, l'autre pour investir dans des business prometteurs.

«Le fait que nous ayons déjà reçu des sociétés internationales à DronePort, juste après le lancement du site, est une bonne preuve qu'on fournit la réponse à un besoin international», déclare Mark Vanlook, directeur de DronePort et président de la fédération flamande des drones, EUKA. «On voit bien que l'intérêt et la nécessité d'un centre d'essai comme DronePort ne diminuent pas.»



Une approche professionnelle pour EBST

Malgré son nom, à DronePort l'aviation habitée est omniprésente à l'aéroport régional de Saint-Trond. Les commandants d'aérodrome qui, jusqu'à présent, devaient fournir des informations depuis un hangar aux avions, sans indications visuelles, disposent désormais d'une véritable tour de contrôle. Vanlook: «On a professionnalisé l'opération du site. Il y a des heures d'ouverture régulières, des prix transparents, et toutes les infos et tous les services sont consultables sur le site web. On veut devenir un pionnier parmi les autres aéroports locaux, afin que les pilotes sachent exactement quelles sont les installations des différents aéroports régionaux.»

La sécurité d'abord!

Bien que l'industrie reconnaisse l'utilisation des drones comme une innovation importante, c'est toujours l'aviation qui détermine les règles qui assurent la sécurité des vols. Néanmoins, l'industrie a fait entendre sa voix lors de la rédaction de la nouvelle réglementation européenne, dont les textes définitifs seront disponibles en juin. Grâce à un conseil de drones (voir aussi l'encadré), soutenu par des partenaires du secteur tels que la fédération flamande EUKA et Agoria, mais aussi par d'autres fédérations de drones comme la Belgian Drone Federation et la fédération wallonne Skywin, l'industrie a communiqué ses soucis au gouvernement. Ce comité a été créé à l'initiative du SPF Mobilité via la DGTA et skeyes (le nouveau nom de Belgocontrol), ce qui permet à l'industrie belge de faire entendre sa voix.

“

UN ESPACE AÉRIEN BIEN ORGANISÉ ET SÉCURISÉ RESTE UNE PRIORITÉ IMPORTANTE. MAIS CELA NE DEVRAIT PAS FAIRE OBSTACLE À L'INNOVATION ET À L'ESPRIT D'ENTREPRISE.

«L'objectif reste la sécurité avant tout», confirme Vanlook. «L'innovation implique un certain risque et dans l'industrie on veut souvent voir des résultats rapidement. Mais à ce niveau-là on ne tiens pas toujours compte de la sécurité. Heureusement, ça signifie qu'un site comme DronePort joue un rôle clé et continuera de le jouer concernant les tests des applications des drones. Et il y a beaucoup de possibilités ici: les vols de nuit, des opérations BVLOS (quand le drone est hors de la vue directe du pilote), les vols avec des prototypes, etc. Il est également possible de tester l'interaction entre l'aviation habitée et non-habitée.»

Cette possibilité en particulier reçoit beaucoup d'intérêt international. Dans beaucoup d'aéroports, le trafic aérien est complètement arrêté lorsqu'un drone pénètre dans l'espace aérien contrôlé sans autorisation. Un incident entre avion et drone pourrait avoir des conséquences catastrophiques. En obtenant une meilleure compréhension de la communication entre les vols habités et non-habités, le risque peut bien-sûr être réduit considérablement. «Ici, vous pouvez tester votre application de manière approfondie, de sorte que nous puissions affirmer que le niveau de sécurité des drones quittant le banc d'essai, appelé 'DronePort', respecte les normes strictes de l'aviation», selon Vanlook.

Pour les passionnés de l'aviation, il est important de constater qu'un ancien site, issu de la riche histoire militaire de la Belgique, échappe à l'oubli et fait face à un avenir innovant.

Plus d'infos : www.droneport.eu.

NL

OVERLEGPLATFORM BEHARTIGT BELANGEN BELGISCHE DRONESECTOR

Wereldwijd kent de dronesector een enorme opgang, dus ook in ons land. Om de toepassing van de nieuwe Europese regelgeving in België voor te bereiden tegen de zomer van 2020, werd door de FOD Mobiliteit/DGLV en luchtverkeersleider skeyes, de Belgian Civil Drone Council opgericht, een nationaal overlegplatform dat alle betrokken actoren uit de publieke en privésector samenbrengt.

België telt 2.300 geregistreerde RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) of drones, 350 erkende operatoren en enkele dronebouwers. Het aantal drones en gebruikers neemt alsmaar toe, net als de commerciële en/of maatschappelijke toepassingen. De sector is 'booming' en razend ambitieus. De integratie van drones voor professioneel gebruik in het luchtruim is daarbij één van de sleutels tot succes.

De Belgian Civil Drone Council is een uitwisselingsplatform voor continue dialoog over technologische, operationele en regelgevende onderwerpen. Alle partners willen informatie en ervaring uitwisselen en de samenwerking bevorderen om van de Belgische sector van civiele drones een wereldwijde toespeler te maken én de veiligheid te garanderen.

De partners die betrokken werden bij de oprichting van deze Drone Council zijn enerzijds de Vlaamse dronfederatie EUKA, technologiefederatie Agoria, de Belgian Drone Federation, en de Waalse dronfederatie Skywin, en anderzijds het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart, skeyes, de FOD Economie, de geïntegreerde Politie, Defensie en de gewestelijke overheden. De Belgian Civil Drone Council kan adviezen of voorstellen overmaken aan de overheidsinstanties en aanbevelingen opstellen voor de sector, maar kan ook eigen evenementen organiseren om zijn werkzaamheden binnen de sector en bij politieke instanties te promoten.

Wie deel wil uitmaken van deze adviesraad, kan zich kandidaat stellen. Tot de doelgroep behoren onder andere droneconstructeurs, operatoren, opleidingsverstrekkers, (professionele) dronepiloten, bedrijven die dronetehnologie ontwikkelen en/of gebruiken, maar ook academische instellingen en overheidsinstellingen.

Meer info en een kandidaatstellingsformulier vind je op de website van de FOD Mobiliteit:
https://mobilit.belgium.be/nl/Belgian_Civil_Drone_Council.

FR

UNE PLATEFORME DE CONCERTATION DÉFEND LES INTÉRÊTS DU SECTEUR BELGE DES DRONES

Le secteur des drones connaît un énorme succès dans le monde entier, y compris dans notre pays. Afin de soutenir le développement de ce secteur, le Belgian Civil Drone Council a été créé, une plateforme de consultation nationale qui réunit toutes les parties prenantes des secteurs public et privé.

La Belgique compte 2.300 drones enregistrés (RPAS, Remotely Piloted Aircraft Systems), 350 opérateurs reconnus et quelques constructeurs de drones. Le nombre de drones et d'utilisateurs augmente constamment, tout comme les applications commerciales et/ou sociétales. Le secteur est en plein essor et est extrêmement ambitieux. L'intégration de drones à usage professionnel dans l'espace aérien est l'une des clés du succès.

Le Conseil belge des drones civils est une plateforme d'échange sur des questions technologiques, opérationnelles et réglementaires. Tous les partenaires souhaitent échanger des informations et des expériences et veulent promouvoir la coopération afin de réaliser un niveau de classe mondiale dans le secteur des drones civils belge, et de garantir la sécurité en même temps.

Les partenaires associés lors de la création de ce Drone Council sont, d'une part, Agoria, Belgian Drone Federation, la fédération flamande des drones EUKA et Skywin et, d'autre part, le SPF Mobilité et Transports (Direction générale Transport aérien), skeyes, le SPF Economie, la Police intégrée, la Défense et les Régions.

(outro) Toute personne souhaitant faire partie de ce conseil de concertation peut poser sa candidature. Le groupe cible les constructeurs de drones, les opérateurs, les écoles, les pilotes de drones (professionnels), les entreprises développant et/ou utilisant la technologie des drones, ainsi que les institutions universitaires et gouvernementales.

Vous trouverez plus d'infos et un formulaire de candidature sur le site Web du SPF Mobilité:
https://mobilit.belgium.be/nl/Belgian_Civil_Drone_Council.



NICE TO GUIDE YOU

We will bring the most safe, sustainable and unique experience to every single airspace user.

Feel like going on holiday by plane? Going on a business trip? Have some freight to transport?

Through mobilisation of our technologies, skills and know-how, skeyes will guide you safely at every step of your journey.

DRONES ALS BEWAKINGSAGENT, TOEKOMST OF REALITEIT?

Een UAV, RPAS of simpelweg drone wordt algemeen beschouwd als een luchtvaartuig en is dan ook onderworpen aan die strenge regelgeving. Voor verschillende bedrijven uit de bouw, de bewaking en andere sectoren waar drones een rol spelen, kan dat niet altijd op begrip rekenen. "Een drone is voor ons een hulpmiddel, een machine", klinkt het vaak. Dan lijkt de luchtvaartwetgeving voor drones soms een brug te ver te zijn. Dat is natuurlijk buiten de echte ondernemers gerekend!

In de bouwsector slagen innovatieve aannemers zoals Willemen, Hoogmartens, BAM en Democo erin om drones in te passen in hun dagelijkse processen. Zaken zoals volumeberekeningen, 3D-scans van sites en gebouwen en het vergaren van data met een vliegende robot is voor hen bijna kinderspel. In andere sectoren ligt dat iets moeilijker. Er worden veel inspanningen geleverd voor dringend medisch vervoer met een drone (al is dat niet voor morgen) en ook binnen de bewakingssector springen grote spelers op de kar. G4S is nadrukkelijk aanwezig op DronePort en firma's zoals Seris en Securitas staan dicht bij de implementatie van drones voor het bewaken van bedrijventerreinen en andere ondersteunende toepassingen.

Belgische innovatiedrang

Drones zullen ook een blijvende rol spelen in het redden van levens. Zo worden ze wereldwijd al ingezet bij het terugvinden van vermiste personen in onherbergzame gebieden. In vele gevallen zouden de toestellen ook kunnen assisteren bij het in kaart brengen van rampgebieden of plaatsen waar een incident plaatsvond. De wetgeving laat het gebruik van automatisch/autonoom vliegende drones voorlopig niet vlot toe, maar hulpdiensten zoals brandweer en politie kunnen daarvan afwijken.

Die opportuniteit deed een lampje branden bij Frank Vanwelkenhuyzen, ceo van Limburgse dronebouwer DroneMatrix: "Wij hebben een aantal dronesystemen 'from scratch' gebouwd, specifiek om in te spelen op de noden van hulpdiensten, die vaak geen overzicht hebben van situaties waarin zij terecht komen. Dat kan gaan over evenementen waar wél veel kan gepland worden, maar eigenlijk vooral over onvoorziene incidenten, waar kort op de bal moet gespeeld worden. Met alle mogelijke risico's van dien voor de hulpverleners, natuurlijk."

Het resultaat is enerzijds een zogenaamde 'tethered drone', een 'drone-aan-een-kabel' die permanent van stroom kan voorzien worden en in real-time beelden doorstuurt naar een controlekamer; ideaal om grote sportmanifestaties en festivals in de gaten te houden. "Men kan ingrijpen voordat er iets fout loopt, omdat de intelligente software bepaalde mensenstromen kan analyseren en bewegingen kan voorspellen op basis van verzamelde historische gegevens", zegt Vanwelkenhuyzen.



AUTOMATISATIE EN ROBOTISERING MOET IDEALITER ALTIJD LEIDEN TOT BETERE PROCESSEN. VOOR HULPDIENSTEN ZORGEN DRONES VOOR EEN BETER SITUATIONEEL INZICHT TIJDENS INTERVENTIES. HET DOEL: EEN VERHOOGDE VEILIGHEID VOOR HULPVERLENERS ÉN EEN GERICHTER INGRIJPEN VOOR SLACHTOFFERS.

Anderzijds moeten hulpdiensten ook beschikken over een drone die automatisch een incident in kaart kan brengen. "Bij sommige ongevallen is er ontploffingsgevaar of zijn er mensen in nood waar men te laat ingrijpt, omdat men het gewoon niet op tijd heeft gezien. Ook dat kunnen drones doen: de veiligheid van de hulpverleners vergroten, samen met de kans op redding van de slachtoffers. Een



niet te onderschatten impact", aldus Frank Vanwelkenhuyzen.

Uniek Europees proefproject

DroneMatrix nam het initiatief voor het uitrollen van de Vlaamse component van het Europese 3DSafeGuard-project. Een consortium van bedrijven en kennisinstellingen met o.a. Seris, Securitas, Citymesh, Imec en KU Leuven begon in 2016 aan een project met een ambitieus doel voor ogen: ervoor zorgen dat de ondersteuningsdrone voor hulpdiensten er zou komen.

Dit jaar werd de droom werkelijkheid met een real-life demo op DronePort. Een incident werd in scene gezet om aan de verschillende geïnteresseerde politie- en brandweermensen te demonstreren hoe drones voor hen een verschil zullen maken in de toekomst. Ook diverse bedrijven toonden interesse in de technologie die wellicht verschillende levens zal redden. En zo zal het maatschappelijke draagvlak voor andere toepassingen met drones steeds groter worden: ook voor automatisch vliegende robots als bewakingsagent, bijvoorbeeld.

Voor meer informatie over het Europees project en de inzet van drones voor hulpdiensten: www.3DSafeGuardvl.be.

LES DRONES REMPLACERONT LES AGENTS DE SÉCURITÉ! AVENIR OU RÉALITÉ?

Un drone est, pour la loi, considéré comme un aéronef et est donc soumis à une réglementation stricte. Pour différentes entreprises dans plusieurs secteurs dans lesquels les drones jouent un rôle, cela pose souvent des problèmes pratiques. «Un drone est un outil pour nous, juste une machine comme une autre». La législation mise en place pour les drones civils semble donc parfois rendre tout impossible pour effectuer flexiblement des opérations industrielles. Heureusement, il y a toujours des entrepreneurs qui se laissent pas démotiver par des difficultés ainsi.

Dans le secteur de la construction, des entrepreneurs innovants tels que Willemen, Hoogmartens, BAM et Democo ont réussi à intégrer des drones dans leurs processus quotidiens. Des applications tels que les calculs de volume, les analyses 3D des bâtiments et la collecte de données avec un drone, sont déjà très courants pour eux. Dans d'autres secteurs, c'est un peu plus difficile. De nombreux efforts sont déployés pour réaliser le transport médical urgent avec un drone (mais cela ne sera pas pour demain, malheureusement). Dans le secteur de la sécurité, l'entreprise G4S a établi une présence importante à DronePort et des sociétés telles que Seris et Securitas sont proches d'utiliser des drones pour la surveillance de sites industriels et de remplacer certains devoirs répétitifs d'un agent de sécurité.

Les Belges: numéro 1 à l'innovation ?

Les drones joueront un rôle important pour sauver des vies pendant des calamités, désastres et autres incidents. Par exemple, on utilise déjà des drones dans le monde entier pour retrouver des personnes disparues dans les bois ou les montagnes. Dans de nombreux cas, un drone peut aussi donner accès à une vue d'ensemble d'une situation autrement invisible. La législation n'autorise pas l'utilisation des drones automatiques ou autonomes en ce moment, mais les services de secours tels que les pompiers et la police peuvent dévier de la loi en cas d'urgence et mettre en bon usage ces avantages aériens.

Frank Vanwelkenhuyzen, PDG du constructeur de drones limbourgeois DroneMatrix, a déclaré: «Nous avons construit un certain nombre de systèmes de drones, justement pour répondre aux besoins des services de secours. Eux, ils n'ont souvent aucune idée de la situation

dans laquelle ils vont se retrouver. Un drone pourrait donner une vue sur la situation, qui leur permet d'agir d'une façon plus efficace.»

Le résultat est ce qu'on appelle un 'drone câblé', alimenté de courant électrique en permanence, ce qui permet de transmettre des images en temps réel; c'est idéal pour surveiller des grands événements sportifs et des festivals. «On peut intervenir avant que quelque chose se passe. Un logiciel intelligent peut aussi analyser certains flux humains et peut ainsi prévoir où les secouristes doivent agir de préférence, afin de prévenir les grands désastres», dit Vanwelkenhuyzen.



IDÉALEMENT, L'AUTOMATISATION ET LA ROBOTISATION DOIT AMÉLIORER LES PROCESSUS QUOTIDIENS D'UNE ENTREPRISE. POUR LES SERVICES DE SECOURS, LES DRONES FOURNISSENT UNE VUE D'ENSEMBLE DE LA SITUATION LORS D'UNE INTERVENTION. L'OBJECTIF: ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES SECOURISTES SUR PLACE ET RÉALISER UNE INTERVENTION PLUS CIBLÉE EN FAVEUR DES VICTIMES.

D'autre part, les services de secours doivent également disposer d'un drone capable d'analyser une situation automatiquement lors d'un incident. «Pendant certains accidents, il y a un risque d'explosion ou il y a des gens qui ont besoin d'aide urgente, mais ne le reçoivent pas parce que on ne l'a tout simplement pas vu à temps. Pour les services de secours, les drones fournissent donc une vue d'ensemble de la situation lors d'une intervention. L'objectif est clair: accroître la sécurité des secouristes sur place et réaliser une intervention plus ciblée en faveur des victimes», déclare Vanwelkenhuyzen.

Un projet européen unique

DroneMatrix a pris l'initiative de déployer une version flamande du projet européen 3DSafeGuard. En 2016, un ensemble d'entreprises et d'institutions, comprenant notamment Seris, Securitas, Citymesh, Imec et l'Université Catholique de Louvain, a lancé un projet visant un objectif ambitieux: garantir la création du drone de soutien aux services de secours.

Cette année, le rêve est devenu réalité avec une démo en temps réelle à DronePort. Un incident a été simulé pour montrer aux différents policiers et pompiers intéressés ce que des drones pourraient faire pour eux. Différentes entreprises ont également manifesté leur intérêt pour la technologie qui, dans l'avenir, sauvera certainement plusieurs vies. Ainsi, le soutien du public pour d'autres applications avec des drones augmentera. Ce qui est une bonne nouvelle pour l'industrie en général, bien-sûr!

Pour plus d'infos sur le projet européen et l'utilisation des drones pour les services de secours: www.3DSafeGuardvl.be.

DE EUROPESE REGELGEVING VOOR DRONES KOMT ERAAN!

Wat betekent dit voor de huidige luchtvaart?

Even terug in de tijd: in 2016 kwam België als één van de laatste Europese landen op de proppen met een wetgeving voor drones, geregeld in een Koninklijk Besluit. Hoewel verre van perfect, creëerde het voor vele aspirant-dronepiloten de opportuniteit om een business uit te bouwen rond deze nieuwe technologische ontwikkeling.

In 2017 gingen stemmen op voor een Europese regeling voor het droneverkeer, volgens alle voorspellingen een steeds drukker en drukker wordend fenomeen. Dit zou echter beslist gefnuikt zou worden als economische groeipool, indien er geen Europees wettelijk ondersteunend kader zou komen.

Via een inspanning van de Europese Commissie in samenwerking met EASA (European Union Aviation Safety Agency) werden de voorgestelde regels in maart 2019 voorgelegd aan het Europese Parlement en de Europese Raad. Na goedkeuring worden de teksten voor deze zomer gepubliceerd in de European Journal (wanneer u dit leest zou dit al een feit moeten zijn, behoudens onvoorziene vertragingen, nvdv). Het gaat daarbij om een Implementing Act (regels voor de vluchten, dronepiloten en de gecertificeerde drones) en een Delegated Act (regels voor de technische vereisten van drones).

Wat houden deze nieuwe regels concreet in?

Waar er in de Belgische regelgeving nog gesproken werd over verschillende klassen volgens vluchtrisico, maakt men in de Europese regels een onderscheid tussen drie categorieën: open, specific en certified.

De 'open' categorie omvat dronevluchten waarvoor geen voorafgaande toestemming nodig is om ze uit te voeren. De dronepilot moet ook geen vluchtverwittiging doorgeven. Deze categorie is gekoppeld aan het beperkte risico van de vlucht en zou bepaalde vrijetijds- en lichte economische

toepassingen veel toegankelijker moeten maken.

De 'specific' categorie omvat dronevluchten die een toestemming van de bevoegde instanties vereisen (nu is dat DGLV) voordat de vlucht plaatsvindt én bepaalde risicobeperkende maatregelen in acht nemen, die beschreven worden in een operationele risicoanalyse. Uitzonderingen hierop zijn enerzijds de standaard scenario's waarbij een vluchtverklaring van de dronepilot voldoende is, en anderzijds de houders van een light UAS-operator certificaat (LUC). Deze twee laatste zijn uitermate interessant voor doorgedreven professioneel gebruik van drones.

De 'certified'-categorie omvat dronevluchten die alleen uitgevoerd mogen worden met speciaal daartoe gecertificeerde toestellen en dronepiloten. Ook is hier steeds de toestemming van de bevoegde instanties nodig om de veiligheid te kunnen garanderen. Het gaat hier veelal om vluchten die door hun risicoanalyse en het gebruik van bepaalde toestellen in specifieke omstandigheden niet vallen onder de 'open' of 'specific'-categorieën.

De Europese wetgeving gaat ervan uit dat de meeste vluchten onder de eerste twee categorieën zullen vallen en slechts bepaalde uitzonderingsvluchten als 'certified' zullen uitgevoerd worden.



**DIT NAJAAR WORDT
ER WERK GEMAAKT
VAN U-SPACE, EEN
RAAMWERK DAT
AUTOMATISERING EN
OPVOLGING VAN DRONES
MOGELIJK MAAKT IN
PERFECTE HARMONIE
MET BEMANDE
VLUCHTEN.**

Er is een overgangperiode voorzien tot 2022, maar de Belgische overheid heeft al verschillende malen aangegeven deze keer bij de eersten van de klas te willen zijn, wat betreft het invoeren van deze regelgeving. Goed nieuws dus voor de Belgische drone-industrie!



Impact op bemane luchtvaart

De bemane luchtvaart zal het luchtruim steeds meer moeten delen met de onbemande luchtvaart. Dit najaar wordt er dan ook werk gemaakt van U-space, een raamwerk dat automatisering en opvolging van alle mogelijk drone-operaties mogelijk moet maken in perfecte harmonie met bemane vluchten en de bestaande luchtverkeersleiding. Eind dit jaar verwacht men de eerste visieteksten over hoe een dergelijke U-space er operationeel zou kunnen uitzien.

Ook daar speelt België een rol van betekenis met Antwerps groeibedrijf Unifly, dat een UTMS (Unmanned Traffic Management System) ontwikkelde dat Europees wellicht een belangrijke rol van betekenis zal gaan spelen.

Er staan de drone-industrie alvast spannende tijden te wachten!

Meer informatie via de website van EASA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas>

LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE DES DRONES: LA BELGIQUE EN 'POLE'!

Qu'est-ce que cela signifie pour l'aviation habitée?

En 2016, la Belgique était l'un des derniers pays européens à mettre en fonction une législation concernant l'utilisation des drones civils. Loin d'être parfait, cet arrêté royal a quand-même permis à de nombreux pilotes de drones de créer une entreprise autour de ce nouveau développement technologique.

En 2017, la plupart des pays européens se sont mis en accord pour élaborer une réglementation européenne pour les opérations avec des drones civils. C'est bien sûr une bonne chose car toutes prévisions indiquent que les drones occuperont de plus en plus l'espace aérien. Et en plus, une telle réglementation sera bénéficière pour la croissance économique du secteur.

Grâce aux efforts de la Commission européenne en collaboration avec l'EASA (Agence de la sécurité aérienne de

l'Union européenne), des nouveaux règles proposées ont été soumises au Parlement européen et au Conseil européen en mars 2019. Ces textes seront publiés dans le Journal européen avant l'été de 2019 (si vous lisez ceci, cela devrait déjà être le cas, à moins de retards imprévus). Cela implique un acte d'exécution (règles relatives aux vols, aux pilotes de drones et aux drones certifiés) et un acte délégué (règles relatives aux exigences techniques des drones).

Qu'impliquent ces nouvelles règles?

La réglementation belge faisait référence à de différentes classes en fonction du risque de vol. Les règles européennes distinguent trois catégories: open (ouverte), specific (spécifique) et certified (certifiée).

La catégorie 'ouverte' comprend les vols de drones qui nécessitent pas d'autorisation préalable pour les effectuer. Le pilote de drone ne doit pas effectuer une alerte de vol. Cette catégorie est liée au risque très limité du vol et devrait rendre certaines applications économiques beaucoup plus accessibles.

La catégorie 'spécifique' comprend les vols de drones nécessitant l'autorisation des autorités compétentes avant le vol (à présent la DGTA). L'opérateur doit prendre certaines mesures pour limiter les dangers, décrites dans une analyse des risques opérationnels. Les exceptions à cette règle sont, d'une part, les scénarios standard dans lesquels une déclaration de vol du pilote de drone est suffisante et, d'autre part, les titulaires d'un certificat d'opérateur de drone léger (LUC). Les deux derniers sont extrêmement intéressants pour une utilisation professionnelle intensive des drones.

La catégorie 'certifié' comprend les vols de drones qui ne peuvent être exploités qu'avec des aéronefs spécialement certifiés et des pilotes de drones également certifiés. Cela nécessite l'autorisation des autorités compétentes pour garantir la sécurité. Cela concerne les vols hors des catégories 'ouverte' ou 'spécifique', parce que leur analyse des risques et l'utilisation de certains appareils dans des circonstances spécifiques, sont inédits.

La législation européenne prévoit que la plupart des vols appartiendra aux deux premières catégories et que seuls certains vols exceptionnels seront effectués en tant que 'certifiés'.



**CET AUTOMNE,
LES AUTORITÉS
ET L'INDUSTRIE
TRAVAILLERONT
SUR U-SPACE, UN
CADRE QUI PERMET
L'AUTOMATISATION ET
LA SURVEILLANCE DES
DRONES EN PARFAITE
HARMONIE AVEC LES
VOLS HABITÉS.**

Une période de transition est prévue jusqu'en 2022, mais le gouvernement belge a déjà indiqué à plusieurs reprises qu'il souhaitait cette fois figurer parmi les premiers du peloton en ce qui concerne la mise en œuvre de cette réglementation. C'est en tout cas une bonne nouvelle pour l'industrie des drones en Belgique!

Et qu'est-ce que ça signifie pour l'aviation habitée ?

L'aviation habitée devra de plus en plus partager l'espace aérien avec l'aviation non-habité. Cet automne, il y aura des premiers textes disponible traitant U-Space, un cadre qui devrait permettre l'automatisation et la surveillance de toutes les opérations de drones possibles, en parfaite harmonie avec le contrôle du trafic aérien existant.

La Belgique jouera à nouveau un rôle important avec la société innovante anversoise Unifly, qui a développé un système de gestion du trafic non-habité (UTMS) qui pourrait jouer un rôle significatif en Europe.

Plus d'infos sur le site web de l'EASA (en anglais): <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas>



ULM CLUBS

1 Baisy-Thy	1470	Genappe	www.ulm.be
2 Hoevenen	2940	Stabroek	www.ebhn.be
3 Brasschaat	2930	Braschaat	www.mvcb.be
4 Hasselt - Kiewit	3500	Hasselt	www.aero-kiewit.be/ulm
5 Goetsenhoven	3300	Goetsenhoven	www.ulmgoetsenhoven.be
6 Avernas	4280	Hannut	www.aero-hesbaye.be
7 Bullingen	4760	Büllingen	www.feuvogel.be
8 Maillen	5330	Assesse	www.fly-and-dream.com
8 Maillen	5330	Assesse	www.ulmmaillen.com
9 Liernu	5310	Liernu	www.ulms.net
10 Cerfontaine	5630	Cerfontaine	www.skyflycerfontaine.be
10 Cerfontaine	5630	Cerfontaine	www.aerocerfontaine.be
11 Buzet	6230	Buzet	www.confluence.be
12 Amougies	7750	Amougies	www.flyjmb.com
13 Moorsele	8560	Moorsele	www.vliegclubmoorsele.be
14 Kortrijk	8560	Wevelgem	www.leren-vliegen.be
15 Koksijde	8670	Koksijde	www.westaviationclub.be
16 Ursel	9910	Knesselare	www.aeroclub-brugge.be
16 Ursel	9910	Knesselare	ebul.be/ulm



DPM3



FK9

ULM VLIEGEN?

Echt vliegen... iets voor jou? Ga de uitdaging aan en laat je 'vervoeren' in een ULM !

Hou je ervan de natuur eens te zien met de ogen van een vogel, te vliegen zoals een vogel en het landschap onder jou eens van uit de lucht te zien?

Het kan in alle veiligheid bij een van de 55 goed opgeleide en erkende instructeurs in één van de 20 ULM-clubs in België.

Ook bij jou in de buurt!

Neem een kijkje op : www.BULMF.be

VOLER EN ULM ?

Voler comme un oiseau... Quelque chose qui vous tente ? Osez l'envol en ULM !

Ça vous plairait de voir le monde par les yeux d'un oiseau ? De voir le paysage défiler sous vos ailes ?

C'est possible, en toute sécurité, avec un des 55 instructeurs certifiés dans un des 20 clubs ULM en Belgique.

Il ne faut pas chercher très loin !

Venez donc la découvrir sur : www.BULMF.be

AGENDA

UPDATES OVER DE EVENTS VIND JE OP WWW.RATEONE.BE

POUR LA MISE À JOUR DES DERNIERS ÉVÈNEMENTS CONSULTEZ NOTRE SITE WWW.RATEONE.BE

JUNI | JUIN

29 & 30/6/19	FLY-IN 75 JAAR BEVRIJDING	BE	MOORSELE
30/6/19	DES BALLONS & DES AILES	BE	LE RÈULX

JULI | JUILLET

5 > 7/7/19	EXPERIMENTAL DAYS	BE	SANICOLE AIRFIELD
6&7/7/19	BELGIAN OPEN AEROBATICS	BE	KOKSIJDE
13 & 14/7/19	FLYING LEGENDS AIR SHOW	UK	DUXFORD
20 & 21/7/19	ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO	UK	RAF FAIRFORD
21/7/19	NATIONALE FEESTDAG	BE	BRUSSEL
27 & 28/7/19	FLY-IN KEIHEUVEL	BE	KEIHEUVEL, BALEN
27 & 28/7/19	34E AVS BALLOONMEETING	BE	EKLO
27 & 28/7/19	WMHC - MODEL HELI TREFFEN	BE	BELSELE
28/7/19	RUNWAY FAMILY PICNIC	BE	SPOTTERSPLATFORM BRUSSELS AIRPORT

AUGUSTUS | AOÛT

3/8/19	DUTCH HELI DAY	NL	STROE
3 & 4/8/19	TAILWHEELMEET	BE	VLIEGVELD OVERBOELARE / GERAARDSBERGEN
9 > 11/8/19	ZEEUWSE VLIEGDAGEN 2019	NL	MIDDEN-ZEELAND
10 & 11/8/19	WINGS & WHEELS	BE	VLIEGVELD URSEL
17 & 18/8/19	OLDTIMER FLY- AND DRIVE-IN	BE	SCHAFFEN - DIEST
23 > 25/8/19	TEXEL FLY-IN	NL	TEXEL
24 & 25/8/19	FLY- IN OOSTMALLE	BE	VLIEGVELD MALLE
24 & 25/8/19	OPENDEURDAGEN AERO KIEWIT	BE	VLIEGVELD KIWIT
28/8/19	OPEN DOOR BASIS KOKSIJDE	BE	KOKSIJDE / COXYDE
30/8/19	BREDA AIRPORT RUN	NL	BREDA
31/8/19	OPEN DOOR 50 YEARS MARCHETTI BAF	BE	GOETSENHOVEN
31/8/19	ULM BLOIS 2019	FR	VILLEFRANCOEUR

SEPTEMBER | SEPTEMBRE

1/9/19	OPEN DOOR VLIEGVELD DE WOUW	BE	GOETSENHOVEN
1/9/19	ULM BLOIS 2019	FR	VILLEFRANCOEUR
6 > 9/9/19	BALLONFESTIVAL VREDESEFEESTEN	BE	SINT-NIKLAAS
7 & 8/9/19	BEVRIJDINGSFEESTEN ANTWERPEN	BE	DEURNE
7/9/19	LANCERING RATEONE N° 9	BE	
13/9/19	SANICOLE SUNSET SHOW	BE	VLIEGVELD LEOPOLDSBURG
14/9/19	SPOTTERS DAY	BE	AIR BASE KLEINE-BROGEL
15/9/19	SANICOLE INTERNATIONAL AIRSHOW	BE	VLIEGVELD LEOPOLDSBURG
19 > 21/9/19	ESL 2019 FS4 COMPETITION	BE	SPA
21/9/19	FLY-IN 'PASSIE VOOR LUCHTVAART'	BE	VLOC OOSTENDE
21 & 22/9/19	FLYING FESTIVAL 2019	BE	BRASSCHAAT

OKTOBER | OCTOBRE

4 & 6/10/19	B-67 COMMEMORATION WEEKEND	BE	URSEL
4 > 6/10/19	75 JAAR B67 & BEVRIJDING	BE	URSEL
6/10/2019	OPEN BEDRIJVENDAG DRONEPORT	BE	SINT-TRUIDEN
27 & 28/10/19	TALLY HO! WEEKEND	BE	URSEL

Jouw evenement aan onze kalender toevoegen? Stuur alle info naar redactie@rateone.be
Vous aimeriez ajouter votre événement à notre agenda ? Envoyez toutes les informations à redactie@rateone.be

RATE ONE per post ontvangen? Dat kan!

WORD LID VAN RATEONE EN GENIET VAN:

- ✓ magazine in jouw brievenbus: de 3 volgende edities
- ✓ VIP uitnodiging voor onze evenementen
- ✓ gratis pet 'Pilot' t.w.v. € 12

Membership* verzending in BE € 29

Membership* verzending naar FR of NL € 39

Betaling op rekening KBC BE89 4434 6381 3185 met de vermelding van 'RateOne Membership' + naam & adres



GRATIS · GRATUIT

Préférez-vous recevoir
RATE ONE
par poste ?
C'est possible !

DEVENEZ MEMBRE DE RATEONE ET PROFITEZ DE CE QUI SUIT :

- ✓ magazine dans votre boîte aux lettres : les 3 éditions suivantes
- ✓ invitation Vip pour nos événements
- ✓ casquette gratuite 'Pilot' valeur de € 12

Membership* envoi en BE € 29

Membership* envoi vers la France ou les Pays-Bas € 39

A payer sur le compte KBC BE89 4434 6381 3185 en mentionnant 'RateOne Membership' + nom & adresse

COLOFON | COLOPHON

Uitgever | Éditeur

Publi Projects Expeels bvba
9990 Maldegem - BELGIUM
caroline@rateone.be
+32 (0)498 46 51 35

Werkten mee aan deze editie
Ont collaboré à cette édition

Redactie | Rédaction

Franck Vanhee, Jozef Vanden Broeck, Thibault Expeels, Luca Swinnen, Kevin Logist, Wim Das, Kees Otten & Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie

BE Defense: Bart Rosselle, Michael Moors & Jozef Vanden Broeck, Roland De Groot, Serge Nemry, Peter Minnebo, Gino Verplancke, Wim Das, Kees Otten, Tom Buysse, Luca Swinnen, Dave Willemsen, Nick Proot, Red Bull Media, Kim Vanbesien

Dank aan | Remerciements

Stal Beauvoorde, European Horse Services, Polydore Stevens, Generaal Guido Vanhecke, François Neuskens, Paul Gheyle, Hannelore Claeys & Barbara Stichelbout

Lay-out | Mise en pages

Drukwerkspecialist.be - Gerty Delange

Vertaling | Traduction

Dominique Slambrouck & Kevin Logist

NEXT

Volgende editie: september 2019

Prochaine édition: Septembre 2019

ONLINE

www.RateOne.be

www.RateOne.fr

/RateOne.be

@RateOne.be



Alle reproducties, 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'éditeur ne l'ait autorisée au préalable. L'éditeur 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.

MINNE GOED WINES

VLAAMSE ERFENIS UIT DE 17^E EEUW

Vrede & Lust

De een zijn dood is de ander zijn brood. Of wijn in dit geval.

Een faillissement en een verbanning om godsdienstige redenen dwongen een Gentse textielondernemer in de zeventiende eeuw naar Drakenstein in Zuid-Afrika. De Vlaming richtte er een boerderij op, waarvan niemand de bloeiende toekomst had kunnen voorspellen.

Toen de familie Buys de boerderij in 1996 overnam, begonnen zij die op te waarderen. Het potentieel van weelderige groeiende wijnranken op de zonnige velden inspireerden de oudste broer Dana Buys. Samen met zijn jongste broer Etienne, runt hij vandaag "Vrede&Lust". Susan Erasmus - South African Woman Wine Maker 2017 - maakte er wijnen in klassieke nieuwe wereldstijl tot vorig jaar en Karlin Nel, 23-jarige volbloed, neemt er nu de fakkel over.

Ook bezit Vrede&Lust een domein in Elgin. Daar groeien voornamelijk witte druivensoorten zoals chardonnay en sauvignon blanc. Er worden voortdurend nieuwe wijngaarden aangeplant, de wijnproductie is dus altijd in beweging.



ENKELE TOPWIJNEN

THE RED LADY

100 procent merlot uit Elgin. Vol aroma van rood fruit met een rokerige afdronk. Gemaakt om jong te drinken. Verwijst naar de rode jurken die de vrouwen bij de wijnproeverij in Vrede&Lust dragen.

€8,25*

BOET ERASMUS

Cabernet sauvignon, merlot, petot verdot en malbec uit Paarl. Gerijpt in Franse eik (16-18 maanden). Rood en zwart fruit, tabak en vanille op de neus. Fijne tannines, lange en hertige afdronk. Eerbetoen aan de opa van de broers.

€16,80*

WHITE MISCHIEF

Chenin blanc, pinot grigio, semillon, sauvignon blanc, riesling en viognier uit Elgin. Tropisch fruit en bloemige toetsen op de neus, witte peer en fruitsalade in de mond. Zachte uitgebalanceerde afdronk.

€8,60*

Contacteer Minnegoed Wines voor uw dichtstbijzijnde verdeler op

WWW.MINNEGOEDWINES.BE

Of word zelf verdeler in een nog vrije regio! Exclusiviteit binnen uw regio!

*Alle prijzen zijn inclusief btw en kunnen variëren tussen de verdelers onderling.



SENJA LOUNGE



TAO TAFEL



KABÀ LOUNGE

Natiënlaan 287-293, 8300 Knokke
Torhoutsesteenweg 305, 8210 Zedelgem
050 63 06 25 | www.meubili.be

MEUBILI[®]
OUTDOOR & INDOOR