

RATE ONE

360° VIEW ON AVIATION

11
NL | FR

Maart - Mars 21 | € 8,95

DGLV | DGTA:

Nieuwe wind moet storm luwen
Un nouveau vent pour conjurer
la tempête

SABENA:

De schatkamer | le trésor

RATE ONE



BELGIAN AIR FORCE

Deel 1: vrachtvliegtuigen
Partie 1: avions-cargos

75

YEAR
ANNIVERSARY

You're in command!



Helikopteropleidingen

Binnenkort nieuwe cursussen PPL(H)
op alle leslocaties.

Bezoek ons nieuw opleidingscentrum
te Wevelgem.

Marc Lambert:
T. +32 475 34 31 59
marc.lambert@toran.be
www.toran.be

Lesplaatsen: Wevelgem
Knokke-Heist
Antwerpen
Sint-Truiden
Wevelgem



TORAN
heliservice

02 BRIEFING

06 INTERVIEW PATRICK 'JAMES' DE ROECK



- 15 SABENA: DE SCHATKAMER | LE TRÉSOR
- DIETER SCHUTTYZER
- GEOFFREY HANSEZ
- 20 COLUMN: RIK MOONS
- 22 DGLV - DGTA | INTERVIEW KOEN MILIS

26 75 YEARS BELGIAN AIR FORCE DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS

- 27 C-47 DAKOTA
- 29 C-119 FLYING BOXCAR
- 31 C-130 HERCULES
- 36 A400M
- 45 CARTOUCHE AIRFORCE
- 48 FEDERATIE | FÉDÉRATION ULM

50 LAURENCE ADRIAENSSENS



- 58 BELGIAN VOICES OF THE SKY
- 59 AGENDA
- 61 EBUL BREXITPARKING | PARKING BREXIT
- 64 RATEONE COMMUNITY

Beste lezer

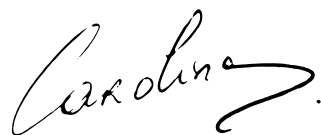
Het is inmiddels een jaar geleden dat België voor het eerst in lockdown ging. De onzekerheid sloeg toe en onze vrijheid ebde weg. Gedaan met vliegen, gedaan met reizen, gedaan met alles wat we zo graag deden! Er braken bange tijden aan. Vliegtuigen aan de grond, in vele sectoren zagen ondernemers hun omzetprognose wegsmelten als sneeuw voor de zon. Piloten vreesden voor hun job. Patrick – James – De Roeck was een van hen. Na een succesvolle loopbaan van 42 jaar, waarvan 29 jaar bij Emirates, zette corona abrupt een punt achter zijn carrière.

Bij anderen zorgde de pandemie voor extra ademruimte. Bij het Bestuur der Luchtvaart werd eindelijk een nieuwe kopman aangesteld om de logge administratie op een nieuw spoor te zetten. De kalmte die de coronaperiode met zich meebracht, heeft het DGLV benut om hun achterstand voor een groot stuk weg te werken en efficiëntere procedures te implementeren.

Zo zie je maar, soms brengen crisissituaties ook rust of raad. Bij Laurence Adriaenssens was dat ook zo. Niet corona, maar een vliegtuigcrash liet haar beseffen dat ze in het lijf van de jachtpiloot bij de Belgische Luchtmacht eigenlijk nooit zichzelf was geweest. Na het ongeval besloot ze definitief verder te gaan als vrouw.

Uit elke moeilijke periode, denk maar aan het faillissement van Sabena twintig jaar geleden, ontspruiten opportuniteiten. De vraag is niet of ons normale leven terugkomt, maar eerder wanneer. RateOne blijft niet op de rem staan en brengt dit jaar met full power drie edities uit. Grijp samen met ons de kansen van de toekomst.

Veel leesplezier!



CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR



Chère lectrice, cher lecteur

Voilà un an déjà que la Belgique est entrée pour la première fois en confinement. L'incertitude régnait et notre liberté se dissipait. Fini les vols, fini les voyages, fini tout ce que l'on aimait tant !

Des jours d'angoisse s'annonçaient. Les avions ne décollaient plus et dans plusieurs secteurs, les entrepreneurs voyaient fondre leur chiffre d'affaires prévisionnel comme neige au soleil. Les pilotes craignaient pour leur job. Patrick – James – De Roeck était l'un d'eux. Après une carrière réussie de 42 ans, dont 29 auprès d'Emirates, le corona y a mis une fin brusque.

À d'autres, par contre, la pandémie a donné plus d'oxygène. L'Administration de l'Aéronautique a enfin désigné un nouveau directeur général pour s'attaquer à l'immobilisme administratif. La DGTA a profité du calme résultant de la période corona pour rattraper largement son retard et pour mettre en œuvre des procédures plus efficaces.

Donc vous voyez, des situations de crise peuvent parfois donner du repos ou du conseil. Tel a été le cas pour Laurence Adriaenssens. Pas le corona, mais un accident aérien lui a fait comprendre qu'elle n'a jamais été elle-même dans le corps d'un pilote de chasse de la Force aérienne belge. Après l'accident, elle a définitivement décidé de continuer à vivre comme femme.

De toute période difficile – pensons à la faillite de la Sabena il y a vingt ans – émergent des opportunités. Ce n'est pas une question de si mais de quand la vie normale reviendra. RateOne n'appuie pas sur le frein et fera paraître, à pleine puissance, trois éditions cette année. Saisissez avec nous l'avenir.

Bonne lecture !

01

BRIEFING

Boek je private jet en betaal met cryptovaluta

Payez votre réservation d'un jet privé à l'aide de cryptomonnaie

Het Antwerpse luchtvaartbedrijf 'The Aviation Factory' is de eerste grote luchtvaartbroker in Europa die betalingen in cryptogeld aanvaardt. Wie een private jet wil huren, kan dus vanaf nu ook in bitcoin, ethereum of andere cryptovaluta betalen.

"Tijdens de lockdown zijn heel wat jongeren zich gaan interesseren in de handel van aandelen en cryptocurrencies. Daarbij schuwden sommigen onder hen de risico's niet en boekten ze uitzonderlijk grote winsten. Deze millennials leven in het heden en hebben er geen moeite mee om een private jet te boeken om hun succes te vieren", aldus Carl Legein, CEO van The Aviation Factory. Hierdoor is een nieuwe groep privéjet-gebruikers ontstaan: de 'Robinhood-generatie', genoemd naar de bekende beursapp. Zij verkiezen om te betalen met virtuele munten. ■

La compagnie aérienne anversoise The Aviation Factory est le premier grand broker en aviation qui accepte les paiements en cryptomonnaie. Si vous voulez louer un avion privé, vous pouvez donc désormais aussi payer en Bitcoin, Ethereum ou autre cryptomonnaie.

« Pendant le confinement, beaucoup de jeunes se sont intéressés au commerce d'actions et de cryptodevises. En ne craignant pas les risques, certains parmi eux ont réalisé des bénéfices exceptionnellement élevés. Ces millennials vivent dans le présent et ne voient aucun problème à réserver un jet privé pour fêter leurs succès, » déclare Carl Legein, PDG de The Aviation Factory. Ainsi est né un



nouveau groupe d'utilisateurs de jets privés, appelé la génération de Robin des Bois, qui préfère payer à l'aide de monnaie virtuelle. ■

www.the-aviation-factory.com

02

BRIEFING

Story told by Frank De Winne himself

Na zijn opleiding aan de Koninklijke Militaire School in Brussel en zijn pilotenopleiding bij de Belgische Luchtmacht in 1986, startte De Winne zijn carrière op Mirage V. Omdat the sky niet the limit was voor hem, waagde de polytechnisch ingenieur zich ook in de ruimte. Van 30 oktober tot 10 november 2002 verbleef hij er voor het eerst. In 2009 vertrok hij opnieuw voor de Oasis-missie. De Winne werd de eerste Europese commandant van het ISS. De astronaut vertelt over zijn loopbaan: een exclusief interview! ■

Après ses études à l'École Royale Militaire de Bruxelles et sa formation de pilote à la Force aérienne belge en 1986, De Winne a commencé sa carrière sur Mirage V. Comme the sky n'était pas the limit, cet ingénieur polytechnique s'est aussi aventuré dans l'espace. Du 30 octobre au 10 novembre 2002, il a séjourné pour la première fois dans l'espace. En 2009, il est reparti pour la mission Oasis. De Winne a été le premier commandant européen de l'ISS. L'astronaute raconte sa carrière : un entretien exclusif ! ■



Uitgever: Belgian Voices of the Sky

Taal: Engels

Prijs: € 19,99

DVD verkrijgbaar via www.theflyingtwins.be

Éditeur : Belgian Voices of the Sky

Langue : anglais

Prix : € 19,99

DVD disponible sur www.theflyingtwins.be



'JACHTVLIEGERS vertellen hun verhaal' leest als een spannend jongensboek

03
BRIEFING

'Pilotes de chasse racontent leur histoire' réunit tous les ingrédients d'un livre prenant



Luchtvaartjournalist Gerrit Boxem laat piloten aan het woord die tijdens de jaren vijftig, zestig en zeventig werkzaam waren binnen de Nederlandse Koninklijke Luchtmacht. De verhalen spelen zich af in de tijd waarin de straalvliegerij nog in haar kinderschoenen stond. Een periode waarin improvisatievermogen soms broodnodig was om de eindjes letterlijk en figuurlijk aan elkaar te kunnen knopen. Vaak gebeurde dat op heel onorthodoxe manieren en dat levert prachtige verhalen op. Op het hoogtepunt van de Koude Oorlog, met uiterst realistische oefeningen, namen de vliegers soms grote risico's in hun onbetrouwbare eerste generatie straalvliegtuigen. Ongevallen gebeurden in die tijd dan ook wel vaak. De vliegerbelevissen zijn vaak bizar en soms ongelooflijk!

'JACHTVLIEGERS vertellen hun verhaal' is een rijk geïllustreerde 220 pagina's tellende boek dat leest als een spannend jongensboek. Je kunt het beschouwen als een opvolger van eerdere succesvolle boeken 'Jachtvliegers in de Koude Oorlog' en 'Jachtvliegers doen een boekje open'. ■

Verwacht vanaf maart 2021

Prijs / prix : € 18,95
Taal / langue: Nederlands

Le journaliste aéronautique Gerrit Boxem laisse parler des pilotes qui travaillaient pour la Force aérienne royale néerlandaise dans les années 50, 60 et 70. Les histoires se déroulent dans une époque où l'aviation de chasse en était encore à ses premiers balbutiements. Une période où les talents d'improvisation étaient parfois indispensables pour pouvoir joindre les deux bouts, au propre comme au figuré. Leurs usages souvent peu orthodoxes ont donné des histoires magnifiques. À l'apogée de la guerre froide, en exécutant des exercices très réalistes, les aviateurs prenaient souvent de grands risques à bord de la première génération peu fiable des avions de chasse. Pas étonnant que de nombreux accidents se soient produits à cette époque. Les événements des aviateurs sont souvent bizarres et parfois incroyables !

JACHTVLIEGERS vertellen hun verhaal est un livre richement illustré de 220 pages qui réunit tous les ingrédients d'un livre prenant. Le livre succède aux best-sellers Jachtvliegers in de Koude Oorlog et Jachtvliegers doen een boekje open. ■

Attendu en mars 2021

Te koop via / en vente dans la boutique en ligne: www.theflyingtwins.be



Te koop: 20% share in Piper Turbo Arrow 3 gebaseerd in Lille € 13.950



Pro Abeam

Vliegtuigverkoop

Full-service vliegtuigmakelaar

Contacteer ons
pro@abeam.be
of via pro.abeam.be



Te koop: 25% share in Cirrus SR22 G3 GTS gebaseerd in Kortrijk € 74.000

04
BRIEFING

Wanneer de dood uit de hemel kwam

Quand la mort vint du ciel

INTERNATIONALE BELANGSTELLING VOOR EXPO IN IJZERTOREN

Het monument dat boven Diksmuide uittoert is al lang niet meer enkel een symbool van de Vlaamse ontvoogdingsstrijd, maar tevens een plaats waar aan vredeseducatie wordt gedaan – Nooit Meer Oorlog. Maar met de lift reist de bezoeker naar enkele tijdelijke tentoonstellingen. Tot eind 2021 is er fantastische collectie luchtvaartmemorabilia te bezichtigen.

Met de expo 'Wanneer de dood uit de hemel kwam' tonen Philippe Oosterlinck en zijn collega-verzamelaar Frankie Van Rossem een ietwat ander beeld van de Eerste Wereldoorlog. De strijd in de lucht tijdens de jaren 14-18 prikkelt de verbeelding van elke vliegtuigen-thusiast. En hoewel er geen toestel te zien is – die krijg je niet in die toren getakeld – spendeert de liefhebber op deze verdieping haast evenveel tijd als in een luchtvaartmuseum om alle objecten op te nemen. Het zijn voorwerpen waarmee men in reguliere musea meestal de kasten aanvult, maar hier zit de bezoeker er met zijn neus op. Maar er is meer. "Beide verzamelaars zijn haast maniakaal als het op authenticiteit aankomt", zo vertelt conservator Peter Verplancke. "Kijk naar de lange zwarte mantel in geitenbont, met de kraag van wolvenvacht. Gedragen door een Franse vliegenier. Maar met daaronder, de felrode uniformbroek. Het luchtmachtpersoneel kwam aanvankelijk immers van het landleger en de marine." Maar het zijn ook de kleine spulletjes en documenten die de aandacht trekken, want ze vertellen een verhaal dat meer dan honderd jaar oud is. Brokstukjes van het Duitse luchtschip LZ37 dat in 1915 in het centrum van Sint-Amandsberg te pletter sloeg. De met edelstenen bedekte waarnemersbadge van koning Albert I ligt naast de vorst z'n vliegkap met goud omrande vliegbril en de mantel van zijn eega Elisabeth. Daartegenover staat een aandoenlijke verzameling blikken vliegtuigjes, trench art, handig in mekaar geknutseld door de soldaat die beneden de jaren in de loopgrachten doorbracht.

Het geheel is doordacht en thematisch opgesteld, en legt tevens de focus op het grondpersoneel en zij die de observatieballons be-manden. "Voor corona toesloeg merkten we plots een toestroom van buitenlandse bezoekers", aldus de conservator. Alles wordt immers in vier talen toegelicht. "Britten wijken nu ineens van het pad naar Ieper en Passendale af, en vinden de weg naar Diksmuide. Of die Amerikaanse veteraan die voorovergebogen over de kast met flechettes (scherpe metalen pijltjes die vanuit het vliegtuig over de vijandelijke infanterie gestrooid werden) ons vertelde dat hij die in de jaren '60 ook nog boven Vietnam strooide." Wacht niet op een regenachtige dag om dit museum met de familie te bezoeken. Het is een van geschiedenis doordeesemde plaats. Het panoramisch uitzicht vanuit de toren over Brel's Plat Pays blijft inspireren. ■

INTÉRÊT INTERNATIONAL POUR L'EXPO DANS LA TOUR DE L'YSER

Depuis longtemps déjà, le monument s'élevant au-dessus de Dixmude n'est plus seulement le symbole de la lutte de l'émancipation flamande, mais est aussi un endroit éducatif – Plus jamais la guerre. Par l'ascenseur le visiteur voyage vers quelques expositions temporaires. Jusqu'à fin 2021, une formidable collection de souvenirs de l'aviation vous y attend.

Dans l'expo Quand la mort vint du ciel, Philippe Oosterlinck et son collègue collectionneur Frankie Van Rossem brossent un tableau un peu différent de la Première Guerre mondiale. Le combat dans l'air pendant les années 14-18 excite l'imagination de tout fana d'avions. Et quoiqu'aucun appareil n'y soit exposé – car impossible de le hisser dans cette tour – l'amateur consacre à cet étage presque autant de temps que dans un musée de l'aviation pour assimiler tous les objets. Ces objets, qui comblent le plus souvent les espaces vides dans les musées ordinaires, sont ici exposés de près au visiteur. Mais il y a plus. « Les deux collectionneurs sont presque maniaques quand il s'agit d'authenticité », raconte le conservateur Peter Verplancke. « Regardez le long manteau noir en fourrure de chèvre avec un col en peau de loup porté par un aviateur français, à l'époque combiné avec un pantalon d'uniforme rouge vif là-dessous. En effet, le personnel de l'armée de l'air provenait de l'armée de terre et de la marine. » Mais ce sont surtout les petits objets et les documents qui attirent l'attention parce que ceux-ci racontent une histoire de plus de 100 ans. Des fragments du zeppelin allemand LZ37 qui s'est écrasé en 1915 dans le centre de Sint-Amandsberg. L'insigne d'observateur couvert de pierres précieuses du roi Albert I s'y trouve à côté de son bonnet d'aviateur pourvu de lunettes dorées, et à côté du manteau de son épouse Elisabeth. En face, un bon exemple d'art des tranchées avec la collection émouvante de petits avions en fer-blanc, bricolés par le soldat qui passera des années là-dessous dans les tranchées.

L'ensemble est rangé de manière réfléchi et thématique et met aussi l'accent sur le personnel au sol et l'équipage des ballons d'observation. « Avant que le coronavirus ne débarque, on a tout à coup observé une affluence de visiteurs étrangers », déclare le conservateur. En effet, tout est expliqué en quatre langues. « Les Britanniques dévient de leur route vers Ypres et Passendale et trouvent leur chemin vers Dixmude. Ou le vétéran américain qui, penché sur la vitrine avec les flechettes (flèches pointues en métal larguées depuis un avion sur l'infanterie ennemie) nous raconte qu'il les a encore larguées au-dessus du Vietnam dans les années '60. » N'attendez pas un jour pluvieux pour visiter ce musée en famille. C'est un lieu imbibé d'histoire. La vue panoramique depuis la tour sur le Plat Pays de Brel continue à inspirer. ■

Auteur & foto's | photos: Cynrik De Decker



Een fraaie collectie uitrustingsstukken van het Royal Flying Corps (vanaf april 1918 Royal Air Force). | Une belle collection d'équipements du Royal Flying Corps (depuis 1918 la Royal Air Force).



Het Belgisch staatshoofd vloog meermaals als waarnemer boven de frontlinie. Op de expo ligt de speciaal voor Albert I ontworpen waarnemingsbadge, zijn vergulde vliegbriil en vliegmuts. | À plusieurs reprises, le chef d'État belge a volé comme observateur au-dessus de la ligne de front. À l'expo, on découvre l'insigne d'observateur spécialement conçu pour Albert I, ses lunettes dorées et son bonnet d'aviateur.

Vredemuseum - Museum aan de IJzer (IJzertoren) IJzerdijk 49, Diksmuide, www.museumaandeijzer.be, nog tot eind 2021.

Musée de la paix - Musée de long de l'Yser (Tour de l'Yser), IJzerdijk 49, Diksmuide, www.museumaandeijzer.be, encore jusque fin 2021.



CORONA ZET ABRUPT EEN PUNT ACHTER 42-JARIGE PILOTENCARRIÈRE

LE CORONA MET UNE FIN BRUSQUE À UNE CARRIÈRE DE PILOTE DE 42 ANS

De gevolgen die corona met zich meebrengt vang je op via sociale media. Niet alleen de dagelijkse cijfers en de adviezen van de virologen, ook de bedenkingen en verzuchtingen van je medemens. Boodschappen van verademing, plezier, hoop, maar ook vaak met wanhoop, verdriet of angst als ondertoon. Op 1 augustus 2020 verschijnt een eerder filosofisch bericht op de tijdlijn van Emirates piloot Patrick De Roeck, getiteld 'Alea iacta est, COVID-induced early retirement' (De teerling is geworpen, vervroegd pensioen door Covid).

In 2019 leer ik Patrick 'James' De Roeck kennen tijdens de airshow in Dubai. Hij woont sinds 1991 in de Verenigde Arabische Emiraten (UAE) met zijn Marokkaanse schone Karima en hun zoon Kenzi (15). De joviale Vlaming introduceert me bij verschillende standhouders op de expo, die hem keer voor keer als een sjeik verwelkomen. Kan ook moeilijk anders, want zijn CV met daarop zijn functies als gezagvoerder, instructeur, examiner, trainingsmanager en test- & demopiloot bij Emirates dwingt respect af in de luchtvaartwereld.

Par les médias sociaux, on entend les conséquences du corona. Pas seulement les chiffres quotidiens et les conseils des virologues, mais aussi les réflexions et les gémissements du citoyen. Des messages de soulagement, de plaisir, d'espoir, mais aussi souvent avec une nuance de désespoir, de chagrin et d'angoisse. Le 1 août 2020 est paru sur le mur du pilote d'Emirates Patrick De Roeck un message plutôt philosophique intitulé Alea iacta est, COVID-induced early retirement (Les dés sont jetés, retraite anticipée à cause de la Covid).

En 2019, j'ai fait connaissance avec Patrick 'James' De Roeck lors du salon aéronautique de Dubaï. Depuis 1991, il habite aux États arabes unis avec sa beauté marocaine Karima et leur fils Kenzi (15). Le Flamand jovial m'introduit auprès de plusieurs exposants à l'expo qui l'accueillent à chaque fois comme un cheik. Il peut difficilement en être autrement, car son CV mentionnant les fonctions de commandant de bord, instructeur, examinateur, manager d'entraînement,



Patrick met zijn Marokkaanse echtgenote Karima en hun zoon Kenzi.
Patrick avec sa femme marocaine Karima et leur fils Kenzi.



“

EMIRATES WORDT GERUND ALS EEN PUUR
COMMERCIEEL PRIVÉBEDRIJF. GEEN VAKBONDEN OF
ENIG ANDER SOCIAAL VANGNET ALS HET FOUTLOOPT.

EMIRATES EST GÉRÉE COMME UNE ENTREPRISE PRIVÉE
PUREMENT COMMERCIALE. PAS DE SYNDICATS NI DE
SÉCURITÉ SOICALE SI ÇA TOURNE MAL.

REPORTAGE

In 1991 verklaarden collega's hem nochtans voor gek, toen Patrick de veilige en comfortabele Sabenacocon inruilde voor een toen nog obscure luchtvaartmaatschappij in een onbekende woestijnstad. Tien jaar later moesten ze hem echter gelijk geven.

We schuimen samen de beursstanden af, brengen een bezoek aan de toren en begeven ons daarna tussen een uitgebreide collectie burger- en militaire toestellen die tentoongesteld staat op het tarmac. Met meer dan 14.000 vlieguren op de Airbus Widebody familie (A300-600R, A310-300, A330-200, A340-300, A340-500, A380-800) raakt de piloot niet uitverteld. Grappige anekdotes, boeiende verhalen... "Geen probleem Caroline, we plannen morgen een extra dagje airshow in. Ik kom je ophalen aan je hotel. Mijn nummerplaat is 349," grapt Patrick.

349 IS NIET ALLEEN ZIJN NUMMERPLAAT

Tijdens de rit van het hotel naar Al Maktoum International Airport vertelt Patrick hoe hij als kind van expats, geboren (1957) en opgegroeid in Congo, door zijn vader aangemoedigd werd om lijnpiloot te worden. Door de tijdelijke sluiting van de Sabenaschool moest hij een andere keuze maken en kwam hij aan de universiteit van Gent terecht. Na twee succesvolle jaren als student burgerlijk ingenieur hoorde hij over de mogelijkheden bij Defensie. Hij stapte naar de Luchtmacht en slaagde voor de toelatingsproeven. Met zijn makers van Prom 78A start 'James' zijn militaire carrière en schopt hij het tot gebrevetteerd jachtpiloot op Mirage (1SQN) en uiteindelijk op F-16 bij 349SQN. Een periode en een cijfer dat hij zijn verdere leven in zijn hoofd en hart zal meedragen. Na zijn 9-jarige carrière als hulpkaderpiloot, komt Patrick uiteindelijk toch bij Sabena terecht. Daar leert hij alle knepen van het vak in de burgerluchtvaart, niet alleen als piloot maar ook als instructeur.



Patrick's laatste Sabenavlucht op B737 in 1991 met Capt J.P. Notte.
Le dernier vol Sabena de Patrick sur B737 avec le Capt J.P. Notte en 1991.



'James' schopt het tot gebrevetteerd jachtpiloot bij 349SQN | 'James' a commencé sa carrière militaire pour devenir pilote de chasse breveté sur Mirage (1SQN) et finalement sur F-16 auprès du 349SQN.

pilote d'essai et de démo auprès des Emirates commande le respect dans le monde de l'aviation.

En 1991, ses collègues ouvrent de grands yeux quand Patrick échange le cocon sécurisant que lui offre la Sabena contre une compagnie aérienne encore obscure à cette époque dans une ville inconnue dans le désert. Cependant, dix ans plus tard, ils doivent lui donner raison. Ensemble, nous écumons les stands et visitons la tour pour nous rendre ensuite à la vaste collection d'appareils civils et militaires exposés sur le tarmac. Ayant totalisé plus de 14.000 heures de vol sur les Airbus Widebody (A300-600R, A310-300, A330-200, A340-300, A340-500, A380-800), le pilote ne cesse de raconter. Des anecdotes amusantes, des histoires captivantes... « Aucune problème, Caroline, demain nous prévoyons un jour supplémentaire au salon aéronautique. Je vais venir te chercher à ton hôtel. Ma plaque d'immatriculation est 349, » plaisante Patrick.



EEN KWESTIE VAN KANSEN GRIJPEN

“Intuïtie en een gezonde dosis geluk,” zo vat de Belg zijn loopbaan in 2019 samen. Het voorrecht om door Emirates aangesteld te worden als projectpiloot voor het Airbus A380 programma voor de ontwikkeling, het certificeren en routevalidatie van vluchten met enkele van die legendarische Airbus testpiloten is voor hem duidelijk een van de hoogtepunten. In zijn functie als A380 demonstratiepiloot is hij samen met zijn collega Captain Shaban een vaste waarde tijdens de opening van de Dubai Air Show, ook altijd in formatie met de Aermacchis van het Al Fursan team van de UAE Luchtmacht. Daarnaast staan nog vele memorabele missies in zijn logboek: formatievluchten ter gelegenheid van de nationale feestdag van de UAE, flypasts bij de start van Formule 1 races, overvluchten van belangrijke sportmanifestaties, een formatievlucht met de twee ‘jetmen’ (waarvan een van hen, Vince Reffet, jammer genoeg onlangs om het leven kwam)...

Professioneel, financieel, sociaal... Patrick leeft samen met zijn gezin het leven waar velen niet eens durven van dromen.

DE BONUSJAREN VAN PATRICK IN HET MIDDEN-OOSTEN

Terwijl piloten in het verleden op hun zestigste met pensioen moesten, kwam daar in 2007 verandering in. Hierdoor kon de ambitieuze piloot zijn carrière verlengen. Zijn droomjob combineren met zijn gezinsleven in die bruisende wereldstad, het maakte de levensgenieter perfect gelukkig. “Wij leven hier al lang en ook zeer graag,” bevestigt Patrick. “We genieten van de veiligheid. Van criminaliteit is hier haast geen sprake, in tegenstelling tot de meeste westerse democratieën waar momenteel vaak gebrek is aan wet en orde. Dubai is heel dynamisch, liberaal en ambitieus; zowat een mix van New York en Las Vegas in het Midden-Oosten. Zo mag mijn leven nog lang blijven duren. Ieder jaar dat ik langer aan de slag blijf als piloot na mijn zestigste beschouw ik als een bonusjaar.”

DE MOKERSLAG IN 2020

Het jaar was goed begonnen voor Emirates: in januari en februari realiseerden ze een recordomzet en dito winst. Er was wel al sprake van “een virus”, al besepte toen nog niemand welke mokerslag er aan zat te komen. Terwijl de luchtvaart onbewust een enorme bijdrage leverde aan de wereldwijde verspreiding van het virus, realiseerde niemand zich welke crisis er zou volgen.

349 EST PLUS QUE SA PLAQUE D'IMMATRICULATION

Lors du trajet depuis l'hôtel vers l'Al Maktoum International Airport, Patrick, né en 1957 et grandi au Congo comme enfant d'expats, raconte comme il a été encouragé par son père à devenir pilote de ligne. À cause de la fermeture temporaire de l'école de la Sabena, il a dû faire un autre choix et est ainsi arrivé à l'université de Gand. Après deux années réussies en tant qu'étudiant ingénieur civil, il a appris les possibilités à la Défense. Il est passé à la Force aérienne où il a réussi les épreuves d'admission. Tout comme ses copains de la Prom 78A, 'James' a commencé sa carrière militaire pour devenir pilote de chasse breveté sur Mirage (1SQN) et finalement sur F-16 auprès du 349SQN. Une période et un chiffre dont il se souviendra et qui lui tiendront à cœur pendant le reste de sa vie. Après une carrière de 9 ans en tant que pilote dans le cadre auxiliaire, il arrive enfin à la Sabena. Il y apprend les ficelles du métier dans l'aviation civile, pas comme pilote mais comme instructeur.

QUESTION DE TENTER VOS CHANCES

« De l'intuition et une bonne chose de chance, » c'est ainsi que le Belge résume sa carrière en 2019. Le privilège d'être désigné par Emirates comme pilote de projet pour le programme des Airbus A380 pour le développement, la certification et la validation de route de vols avec quelques pilotes d'essai légendaires d'Airbus, est pour lui l'un des sommets de sa carrière. Pilote de démonstration sur A380, il est une valeur solide, tout comme son collègue, le capitaine Shaban, lors de l'ouverture du Dubai Air Show, toujours en formation avec les Aermacchis de l'équipe Al Fursan de la Force aérienne des EAU.

Son carnet de vol comprend encore beaucoup plus de missions mémorables : des vols en formation à l'occasion de la fête nationale des EAU, des flypasts au départ de courses de Formule 1, des survols à l'occasion de manifestations sportives importantes, un vol en formation avec les deux jetmen (dont un entre eux, Vince Reffet, a malheureusement trouvé la mort il n'y a pas longtemps) ...

Sur le plan professionnel, financier, social ... Patrick vit avec sa famille la vie dont beaucoup n'osent même pas rêver.



REPORTAGE

DAG OP DAG 35 JAAR EMIRATES

De regie der luchtvaart van de UAE vaardigt op 25 maart 2020 nieuwe regels af: de complete passagiersvloot van Emirates blijft aan de grond. Precies de dag waarop Emirates 35 jaar geleden werd opgericht. Hoe ironisch kan het zijn? Patrick lijst op: 'De volledige passagiersvloot bij Emirates betekent concreet: zowat 260 widebody toestellen aan de grond, 115 van het type A380 en 145 Boeing 777's. Dat is kolossaal.'

"Ik was aan het knutselen in mijn garage, toen er plots tientallen berichtjes op mijn smartphone verschenen," herinnert Patrick zich levendig. "Mijn rationele hersenhelft liet me onmiddellijk beseffen dat dit als zestigplusser wel eens het einde van mijn bonusjaren bij Emirates kon zijn. Mijn rechter hersenhelft gaf me toch nog een beetje moed om dit idee te verdringen. Mijn ervaring, mijn management- en trainingskills. Zo'n vaart zou het toch allemaal niet lopen?"

Toen de eerste golf van ontslagen op gang kwam besepte ik wel dat het objectief bekeken niet goed zou aflopen. Toen collega's van me hun ontslag kregen per e-mail, bleef ik ook angstvallig mijn inbox in de gaten houden. Eerst waren de 'easy targets' aan de beurt: nieuwe piloten die nog in hun proefperiode zaten. Het waren er honderden! De tweede ontslagronde maaide in het veld van de piloten die wat vaker afwezig waren of soms wat minder goed presteerden. Bij de derde golf had ik prijs: de 60+ piloten moesten er ook uit. Misschien was het voor mij ergens wel een opluchting: ik was uiteindelijk verlost van die onzekerheid, van die constante paranoia gevoelens! Van de zowat tweeduizend piloten op A380 werden er uiteindelijk ongeveer 1500 ontslagen. Van de overige 500 werden er nog eens 300 op onbetaald verlof gezet. Een ware afslachting.

EEN MES DAT LANGS TWEE KANTEN SNIJDT

Er kwam een stortvloed van kritiek uit de pilotengemeenschap. Hoe kon het management van de ene op de andere dag zo'n brutale en drastische maatregelen nemen? Dit was toch volkomen onterecht?! Patrick reageert meer genuanceerd: "Volgens mij hebben ze de juiste beslissing genomen. Ook al had de maatschappij een sterke financiële buffer, nooit zou het voldoende zijn om dergelijke vloot en bemanning al die tijd in leven te houden. Als je kiest voor een maatschappij als Emirates, dan moet je je op voorhand bewust zijn van de voor- en nadelen. Je vliegt met de mooiste en nieuwste vliegtuigen ter wereld, je hebt een goed betaalde en belastingvrije job, je krijgt voor jezelf en je gezin extra legale voordelen. Anderzijds is er ook een keerzijde: de maatschappij wordt gerund als een puur commercieel privébedrijf. Geen vakbonden of enig ander sociaal vangnet als het foutloopt."

GETROFFEN, MAAR NIET VERBITTERD. NO BIG DEAL!

"Een laatste vlucht naar mijn voorkeursbestemming met mijn geliefde A380, met aan boord familie en vrienden, zo zou mijn carrière normaal gezien eindigen. Jammer, maar helaas!" zegt Patrick.

"Het was leuker geweest, maar toch bekijk ik het liever filosofisch dan met een wrang gevoel. Ik heb geen reden om te klagen: negen jaar bij de Luchtmacht, vijf jaar bij Sabena en een blitzcarrière bij Emirates. Tweeënveertig jaar lang heb ik mijn job met hart en ziel gedaan, heb ik alle kansen gegrepen die op mijn pad zijn gekomen. Dankzij mijn job heb ik zowel professioneel als sociaal van een status genoten waar ik in Europa nooit de kans zou toe krijgen. Ik beschouw mezelf niet als slachtoffer van de coronacrisis, want zoveel jongere mensen zagen hun loopbaan teloor gaan en dan heb ik het nog niet over de nefaste globale impact op bestaansmiddelen, gezondheid of zelfs het leven!"

"Voor mezelf en mijn gezin heb ik beslist: get on with life! Door de reserves die ik doorheen mijn carrière heb opgebouwd kan ik sa-

DES ANNÉES DE BONUS AU MOYEN-ORIENT

Depuis 2007, les pilotes ne doivent plus prendre leur retraite à leur soixantième anniversaire. Le pilote ambitieux a ainsi pu prolonger sa carrière. Combiner son job de rêve avec sa vie familiale dans cette métropole animée, c'est ce qui rend ce jouisseur parfaitement heureux. « Nous vivons depuis longtemps déjà ici et ça nous plaît, » confirme Patrick. « Nous apprécions la sécurité. Il n'est guère question de criminalité, contrairement à la plupart des démocraties occidentales où il manque souvent l'ordre et l'application de la loi. Dubaï est très dynamique, libéral et ambitieux, pour ainsi dire, un mélange de New York et de Las Vegas au Moyen-Orient. Ma vie peut continuer ainsi pour longtemps. Chaque année que je continue à travailler comme pilote après mon soixantième anniversaire, je la considère comme une année de bonus. »

UN COUP DUR EN 2020

L'année a pourtant bien commencé pour Emirates : en janvier et février, ils ont réalisé un chiffre d'affaires record, pareil pour le bénéfice. Il était déjà question d'un virus, certes, mais personne ne savait déjà le coup dur que celui-ci apporterait. Tandis que, sans le savoir, l'aviation contribuait largement à la propagation mondiale du virus, personne ne pouvait prédire à ce moment-là l'ampleur de cette crise.

JOUR POUR JOUR, 35 ANS APRÈS LA CONSTITUTION D'EMIRATES

Le 25 mars 2020, la régie des voies aériennes des EAU a lancé de nouvelles règles : l'entière flotte d'avions passagers d'Emirates resterait au sol. Il y a jour pour jour 35 ans qu'Emirates avait été fondé. Quelle ironie ! Patrick fait le calcul : « L'entière flotte d'avions passagers d'Emirates, cela signifie concrètement : quelque 260 avions gros-porteur au sol, 115 du type A380 et 145 Boeing 777. C'est colossal. »

« J'étais en train de bricoler dans mon garage quand j'ai reçu tout à coup des dizaines de messages sur mon smartphone, » Patrick s'en souvient vivement. « Mon moi rationnel m'a tout de suite fait comprendre que cela pourrait signifier pour moi, âgé de plus de soixante ans, la fin des années de bonus auprès d'Emirates. Cependant, mon hémisphère droit m'a donné encore un peu de courage pour refouler cette idée. Mon expérience, mes aptitudes de gestion et d'entraînement... cela s'arrangera. »

Commencée la première vague de licenciements, je me suis rendu compte que cela n'allait pas bien tourner. Comme mes collègues avaient reçu leur licenciement par e-mail, j'observais scrupuleusement ma boîte de réception. D'abord c'était aux easy targets, les nouveaux pilotes dans leur période d'essai. Il y en avait des centaines ! La deuxième vague de licenciements a fauché dans le champ des pilotes qui étaient un peu plus souvent absents ou prestaient parfois un peu moins. Dans la troisième vague, c'était mon tour : les pilotes de plus de 60 ans devaient aussi partir. Peut-être une sorte de soulagement, j'étais délivré de l'incertitude, des sentiments paranoïaques incessants !

Des quelque 2000 pilotes sur A380, environ 1500 ont été licenciés. 300 des 500 restants se sont vu accorder un congé non rémunéré. Un vrai massacre.

UNE ARME À DOUBLE TRANCHANT

Une avalanche de critiques s'est élevée de la communauté de pilotes. Comment la gestion a-t-elle pu prendre de telles mesures rigoureuses d'un jour à l'autre ? Cette décision était quand même totalement injustifiée ? Patrick réagit de façon plus nuancée : « Selon moi, ils ont pris la bonne décision. Même si la compagnie avait une réserve financière solide, cela ne suffirait jamais à garder une telle flotte avec un tel équipage. Si vous choisissez une compagnie telle



Patrick met zijn collega's na zijn overvlucht met A380 op 500 voet hoogte boven het Emirates Rugby 7's stadion ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van dit toernooi. Patrick avec ses collègues après son survol à bord de l'A380, à une hauteur de 500 pieds au-dessus du stade de l'Emirates Rugby, à l'occasion du 50e anniversaire de ce tournoi.



Patrick geniet met zijn zoon Kenzi van hun extra vrije tijd.
Patrick et son fils Kenzi profitent du temps libre supplémentaire.

men met mijn gezin een comfortabel leven blijven leiden in Dubai. Intussen ben ik ook aan de slag als zelfstandig luchtvaartconsultant. Door de strenge migratiewetgeving in de Emiraten, moet je wel degelijk over een stevig statuut beschikken. Ofwel ga je met een soort 'silver visum' met pensioen, maar dan mag je niet langer werken. Ofwel richt je een bedrijf op. Omdat ik er van overtuigd ben dat ik met mijn expertise in de toekomst nog veel te bieden zal hebben aan jonge piloten en maatschappijen, koos ik voor de laatste optie. Ik behaalde intussen ook mijn Type Rating op A320 omdat dit, in tegenstelling tot de A380, het populairste Airbus toestel is en ik hiermee mijn jobkansen als instructeur laat toenemen. Mijn nieuwe functie combineer ik met mijn familieleven, waar ik nu wel heel wat meer tijd voor kan maken. Tijdens mijn pilotencarrière heb ik toch vaak familiemomenten moeten missen door mijn onregelmatige werkschema's. Met mijn nieuwe hobby als manager van het Eagle Racing karting team waar mijn zoon actief is, beleef ik fantastische momenten met hem en haal ik gemiste family time ruimschoots in. En zolang Kenzi studeert, is het ons plan om in Dubai te blijven wonen, nog minstens een jaar of drie!"

BLIJF POSITIEF, WANT DE TOEKOMST IS CORONA-NEGATIEF

Voor Patrick mag het dan allemaal wel meevallen, toch neemt dat niet weg dat hij meeleeft met zijn jonge collega's. "Ik ben solidair met zij die door Covid-19 in een benarde situatie terecht zijn gekomen: jonge piloten in het begin of in het midden van hun carrière, vaak met prille gezinnen, soms in een precaire financiële situatie. Het zijn harde tijden voor hen. Ik bied hulp waar het enigszins kan." Ooit herstelt de luchtvaartsector volledig, maar dat kan nog wat duren. En ook hier speelt de wet van vraag en aanbod: veel piloten beschikbaar, weinig jobs. Collega's die nu wel nog aan het werk zijn, merken het al. Zij moesten reeds inleveren aan loon en voordeelen. Ook is de fun er vaak voor een groot stuk van af. Piloten die nu vliegen – vooral op verre bestemmingen – moeten bij aankomst binnen de muren van het hotel blijven of zelfs in hun hotelkamer; Corona-restricties naleven in omstandigheden die je je niet direct voorstelt bij een avontuurlijk pilotenleven. ■

qu'Emirates, il faut peser le pour et le contre d'avance. D'une part, on a l'occasion de piloter les avions les plus beaux et neufs au monde, faire un job bien payé et exempt d'impôts et recevoir des avantages légaux pour soi-même et pour sa famille. D'autre part, le revers de la médaille, la compagnie est gérée comme une entreprise privée purement commerciale. Pas de syndicats ni de sécurité sociale si ça tourne mal. »

TOUCHÉ, MAIS PAS AIGRI. NO BIG DEAL!

« Un dernier vol vers ma destination préférée avec mon A380 favori, transportant ma famille et mes copains, c'est ainsi que ma carrière aurait fini normalement. C'est dommage, mais c'est ainsi ! » dit Patrick. « Ce serait plus satisfaisant, mais je le regarde à travers des lunettes philosophiques, plutôt qu'avec un sentiment d'amertume. Je n'ai aucune raison de me plaindre : neuf ans à la Force aérienne, cinq ans à la Sabena et une carrière fulgurante aux Emirats. Depuis quarante-deux ans, j'ai fait mon job de tout mon cœur et j'ai pris toutes les chances qui m'ont été données. Grâce à mon job, j'ai acquis une position tant professionnelle que sociale que je n'aurais jamais eu la chance d'acquérir en Europe. Je ne me considère pas comme victime de la crise corona, parce que beaucoup de gens plus jeunes se sont vus perdre leur job, pour ne pas parler de l'impact globale néfaste sur les moyens d'existence, la santé et même la vie !

« Pour moi-même et pour ma famille, j'ai décidé de get on with life. Grâce aux réserves que j'ai pu constituer à travers ma carrière, je peux continuer à vivre une vie confortable avec ma famille à Dubai. Maintenant, je travaille aussi comme consultant aéronautique indépendant. Comme la législation relative à la migration est sévère aux Émirats, il faut vraiment disposer d'un statut solide. Ou bien, on va à la retraite avec une sorte de silver visum, mais avec un tel visa on ne peut plus travailler. Ou bien, on crée une propre entreprise. Comme je suis convaincu que, grâce à mon expertise, j'ai encore beaucoup à offrir aux jeunes pilotes et compagnies, j'ai choisi cette dernière option. Entre-temps, j'ai obtenu mon Type Rating sur A320, parce que, contrairement à l'A380, c'est l'appareil Airbus le plus populaire et j'augmente ainsi mes chances de devenir instructeur. Je combine mon nouveau job avec ma vie de famille, pour laquelle je peux libérer beaucoup plus de temps maintenant. Lors de ma carrière de pilote, j'ai souvent raté des moments en famille à cause de mes schémas de travail irréguliers. Et grâce à mon nouveau hobby en tant que manager de l'équipe de karting Eagle Racing où mon fils est actif, je vis des moments fantastiques avec lui et je peux ainsi rattraper largement le family time raté. Et nous avons l'intention de rester à Dubai tant que Kenzi étudie, encore au moins trois ans ! »

RESTE POSITIF, CAR L'AVENIR VAINCRA LE CORONA

Même si cela ne va peut-être pas si mal pour Patrick, cela ne l'empêche pas d'être solidaire avec ses jeunes collègues. « Je suis solidaire avec ceux qui sont arrivés dans une situation pénible à cause de la Covid-19 : des jeunes pilotes au début ou au milieu de leur carrière, souvent avec de jeunes familles, parfois dans une situation financière précaire. Ce sont des temps difficiles pour eux. J'aide où je peux. » Un jour, le secteur de l'aviation se rétablira, mais cela peut durer encore quelque temps. La loi de l'offre et de la demande, elle joue aussi dans ce secteur. Beaucoup de pilotes disponibles, peu de jobs. Les collègues qui sont en train de travailler encore, s'en aperçoivent déjà. Ils ont déjà dû accepter une réduction de salaire et d'avantages. Et la joie de voler a un peu disparu. Les pilotes qui volent maintenant, surtout vers des destinations lointaines, doivent rester à leur arrivée entre les murs de l'hôtel ou même dans leur chambre, et respecter les restrictions corona, circonstances qui ne sont pas vraiment à concilier avec une vie de pilote aventureuse. ■

JAGUAR VERNAEVE

FASTEN YOUR SEATBELTS



Kom het volledige Jaguar-gamma ontdekken
bij Jaguar Vernaeve!

Jaguar Vernaeve

Fraterstraat 119, 9820 Merelbeke

T. 09/330.20.26

www.vernaeve.be

9,4-11,1 L/100 KM - CO₂: 215-253 G/KM (WLTP).

JaguarCare standaard. Aanbevolen catalogusprijs vanaf € 65.100 incl. btw. Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig. Milieu-informatie (KB 19/03/04): jaguar.be. Geef voorrang aan veiligheid. Afgebeeld model uitgerust met opties en accessoires.



VERWONDERING BIJ U THUIS

We maken van uw tafel de blikvanger van uw event en van uw woning. We verrassen uw gasten met een decoratieve setting die al hun zintuigen streelt, door niet enkel te spelen met kleuren maar ook te toveren met licht, geur, textuur en zelfs muziek. Zo wordt uw etentje een totaalbeleving die nog lang zal bijblijven.



info@lasiertable.com | +32 474 75 21 63 | +32 472 25 21 36 | lasiertable.com



DIETER MAAKT NOSTALGISCHE DROOMVLUCHTEN MET SABENA

DIETER FAIT DES VOLS DE RÊVE GRÂCE À SA COLLECTION SABENA

Uitgedost als Sabenasteward verscheen Dieter Schuttyzer (42), alias The Flying Sabenien, in februari 2021 in het televisieprogramma Stukken van Mensen op Play 4. De verzamelaar bood een origineel 48-delig servies aan dat bij Sabena gebruikt werd in first class tijdens de gloriejaren van de luchtvaartmaatschappij. De Antwerpse galeriehoudster Sofie Van de Velde bood er 575 euro voor en kaapte het porselein en verzilverd bestek weg voor de neus van de andere kunstverzamelaars. Antiquair Paul De Grande had er zelfs tot 1000 euro voor willen neertellen!

C'est en uniforme de steward de la Sabena qu'en février dernier, Dieter Schuttyzer (42), alias The Flying Sabenien, est apparu dans le programme télé Stukken van Mensen à la chaîne Play 4. Le collectionneur y a mis en vente un service 48 pièces, utilisé en première classe pendant les années de gloire de la Sabena. Grâce à son offre de 575 euros, la galeriste anversoise Sofie Van de Velde a soufflé les porcelaines au nez des autres collectionneurs d'objets d'art. L'antiquaire Paul De Grande aurait même déboursé jusqu'à 1000 euros pour le service !



Het servies dat aangeboden werd in het programma Stukken van Mensen. Le service mis en vente dans le programme Stukken van Mensen.

GEPASSIONEERD, GEFASCINEERD OF GEOBSEDEERD?

Dieter is gepassioneerd, nee... met meer dan 40.000 items in zijn collectie mag je van een obsessie spreken. Alles wat met Sabena te maken heeft koopt en koestert hij. Als kind droomde hij ervan om als steward aan de slag te gaan bij de luchtvaartmaatschappij. Tot twee keer toe waagde hij zijn kans, maar het mocht niet zijn. Toen Sabena in 2001 failliet ging, moest hij zijn droom voorgoed opbergen. Voor Dieter was het faillissement het startschot om het icoon van de Belgische luchtvaart in leven te houden. Alles wat met de maatschappij te maken had, begon hij te verzamelen. Van postzegels over peper- en zoutsetjes tot een cowling van een jumbomo-

PASSIONNÉ, FASCINÉ OU OBSÉDÉ ?

Dieter est passionné, même obsédé si l'on regarde sa collection de plus de 40.000 objets. Il achète et chérit tout ce qui a à voir avec la Sabena. Enfant, il rêvait d'être steward auprès de la compagnie aérienne. Deux fois, il a tenté le coup, mais en vain. Lorsque la Sabena a fait faillite en 2001, il a dû renoncer pour toujours à ses rêves. De cette faillite est née l'intention chez Dieter de maintenir en vie l'icône de l'aviation belge. Il s'est mis à collectionner tout ce qui a à voir avec la compagnie. Des timbres et salières poivrées à un capot d'un moteur jumbo. Sa collection lui permet facilement de reconstruire, jusque dans le moindre détail, l'intérieur complet d'une cabine Sabena. En tenues originales soignées, Dieter et son équipage peuvent flâner dans le couloir. En effet, les uniformes des pilotes, les tailleurs des hôtes et les costumes des stewards font aussi partie de sa collection. Il a même pu se procurer des bagues en or que reçoivent les pilotes ayant 25 ans de service.

Entouré de tous ces objets de la Sabena, Dieter habite avec sa mère à Lede. Dans chaque coin de la maison, on découvre un objet de collection de valeur. « Un partenaire et mon hobby, c'est difficile à combiner, car la plupart des hommes prennent peur lorsqu'ils m'entendent parler de ma collection, » rit-il. « Tout ce que j'ai gagné dans ma vie, je l'ai investi dans ma collection. On dit parfois qu'un enfant coûte une maison. Eh bien, vu ma collection Sabena, j'ai apparemment investi dans quelques enfants à travers les années. »

SI J'ÉTAIS NÉ DANS LES ANNÉES 50

Avec mélancolie, Dieter se replonge dans l'âge d'or de la Sabena. « Si j'étais né dans les années cinquante, » rêve-t-il. « J'aurais tant

ter. Het volledige interieur van een Sabenacabine tot in het kleinste detail nabouwen is met zijn collectie geen moeilijke opgave. Dieter en 'zijn crew' kunnen piekfijn uitgedost in de originele outfits door het gangpad flaneren. Want ook de uniformen van piloten en de mantelpakjes van stewards en stewardessen behoren tot zijn collectie. Zelfs de gouden ringen die piloten met 25 jaar dienst kregen, wist hij te bemachtigen.

Dieter woont samen met zijn moeder in Lede tussen alle Sabenaspullen. Op elke plekje in huis vind je een waardevol verzamelstuk terug. "Een partner valt moeilijk te combineren met mijn hobby, want de meeste mannen schrikken als ze mij over mijn collectie horen vertellen", lacht hij. "Alles wat ik in mijn leven heb verdiend, heb ik geïnvesteerd in mijn collectie. Als een kind een huis kost, dan heb ik met mijn Sabenacollectie doorheen de jaren wel in een aantal kinderen geïnvesteerd."

WAS IK MAAR IN DE JAREN '50 GEBOREN

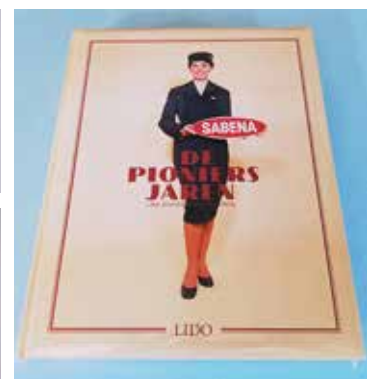
Dieter blikt met weemoed terug naar de gouden tijden van Sabena. "Was ik maar geboren in de jaren vijftig", mijmert hij. "Ik had zo graag die tijden beleefd: toen vliegen nog exclusief was, toen het eten aan boord gedresseerd werd op porselein en vervolgens geserveerd werd volgens de Sabena etiquette. De tijd waarin piloten en stewardessen nog aanzien genoten." Sinds 9/11 is de wereld veranderd en zeker de luchtvaart heeft een ander elan gekregen. Gelukkig kan Dieter af en toe ontsnappen aan de waan van de dag. Als hij tussen zijn spullen zit, in de Sabena Revues leest en denkt aan de verhalen van het vroegere Sabenapersoneel leeft hij heel eventjes in de jaren '50.



Toen het eten tijdens de vlucht nog geserveerd werd op porseleinen servies, volgens de etiquette van Sabena. Uit Revue jaren '70 | Lorsque le dîner à bord était encore servi sur des porcelaines selon l'étiquette sabénienne. De : Revue des années 70

GLINSTERING IN DE OGEN

Zijn Sabenacollectie levert Dieter elke dag levensvreugde op. Op Belgische vliegmeetings is hij trouw aanwezig om zijn (dubbele) spullen te ruilen of te verkopen, terwijl hij vol passie over zijn hobby vertelt aan de bezoekers. Dieter, die de Belgische grandeur van toen levend wil houden besluit vol trots: "Ik zal mijn collectie blijven delen met al wie interesse toont: van antiquairs in een televisieprogramma tot verzamelaars op beurzen en de bezoekers van mijn website. Interesse voor Sabena komt uit alle hoeken van de wereld. Zolang ik op deze aardbol rondloop, zal Sabena niet verloren gaan!" ■



aimé vivre ces temps, lorsque voler était encore exclusif, le dîner à bord était servi sur des porcelaines selon l'étiquette sabénienne. L'époque où les pilotes et les hôtes de l'air étaient encore fort estimés. » Depuis le 9/11, le monde a changé et l'aviation surtout a pris un autre élan. Heureusement que Dieter peut de temps en temps échapper au monde présent. Lorsqu'il se retrouve entouré de ses objets, lorsqu'il lit les Sabena Revues et pense aux histoires des ex-Sabéniens, il se croit pour quelques instants de retour dans les années 50.

DES YEUX BRILLANTS

Chaque jour, sa collection Sabena lui apporte de la joie de vivre. Il participe fidèlement à des meetings aériens en Belgique pour échanger ou vendre des objets (qu'il a en double), pendant qu'il parle passionnément de son hobby aux visiteurs. Dans l'esprit de maintenir en vie la grandeur belge de l'époque, Dieter conclut fièrement : « Je continuerai à partager ma collection avec tous ceux qui s'y intéressent, qu'ils soient antiquaires dans un programme télé, collectionneurs dans des foires ou visiteurs de mon site web. L'intérêt pour la Sabena vient des quatre coins du monde. Tant que je me trouve sur ce globe, la Sabena ne se perdra pas ! » ■

Zoek je een leuk verzamelobject of Sabena curiosa, kijk dan zeker even op de website van Dieter | Cherchez-vous un objet de collection chouette ou des curiosités Sabena, surfez alors sur le site web de Dieter : www.theflyingsabenien.be

Tekst | texte: CO

Foto's | photos: Sabena archief / Sarah Van Looy / SBS6

SCHATKAMER VAN SABENA LE TRÉSOR DE LA SABENA



Twee ruime kamers zijn de habitat van Geoffrey Hansez, een telg uit de familie die vandaag de oudste Belgische stoffenwinkel uitbaat. Toen Sabena crashte, dit jaar precies 20 jaar geleden, was onze verzamelaar net 21.

“De passie leek voorbestemd” begint de Luikenaar. “Wat wil je, als je haast dezelfde initialen en naam draagt als een van onze luchtvaartpioniers, Guy Hansez (1905-1978) die in 1934 met zijn de Havilland Fox Moth EE-ENC voor de eerste maal Antwerpen met Congo via de lucht verbond.”

“De passie begon heel vroeg, toen ik een rij zetels uit een afgeschreven Boeing 707, First Class, op m'n tienerkamer sleurde. M'n ouders konden er nog om lachen”. Van dan af ging Geoffrey op zoek naar alles wat met Sabena te maken heeft.

SABENAVLOOT

“M'n oudste stukken? Documenten en foto's die dateren van 1923, het jaar dat de Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne opgericht werd.”

Bijzonder indrukwekkend is de gigantische vloot schaalmodellen die van de reisagentschappen naar Geoffreys collectie vlogen: sierlijke Caravelles, robuuste DC-3's en Convairs... Het gaat hier dus niet om de gekende plastic-maquettes uit bouwdozen, maar om fraaie, met de hand gemaakte modellen bij gespecialiseerde producenten als het Londense Westway Models. Telkens staan ze gepresenteerd op een aluminium voet, de neus lichtjes omhoog. “De actuele Covidcrisis zet helaas een fikse domper op de passie. Gelukkig is er het internet – wat zouden we vandaag doen zonder? Zo vond ik een maquette van een Boeing 707 op schaal 1/25 (1,8 meter lang) die in 1958 op de Wereldtentoonstelling te kijk stond. En wat vind je van deze 747?” Onze gastheer draait de schakelaar om, waarna alle lichtjes branden. Met de verlichte patrijspoortjes lijkt wel alsof de Jumbo door de donkere nacht vliegt. Als je om het model wandelt, bewonder je het opengewerkte interieur – alle zeteltjes in de verschillende reisklassen zijn precies op schaal nagebouwd. “Nogal wat verzamelaars benijden mijn maquettes van de Concorde, in Sabenakleuren. Eind jaren '60 zette Sabena zich op de lijst van

Deux pièces spacieuses forment l'habitable de Geoffrey Hansez, un descendant de la famille exploitant aujourd'hui le plus vieux magasin de tissus de Belgique. Quand la Sabena s'est crashée il y a exactement 20 ans cette année, notre collectionneur avait tout juste 21 ans.

« La passion semblait prédestinée, » commence le Liégeois. « Que voulez-vous si l'on porte les mêmes initiales et presque le même nom que l'un des pionniers de l'aviation, Guy Hansez (1905-1978) qui, en 1934, à bord de son Havilland Fox Moth EE-ENC, a pour la première fois relié Anvers et le Congo par l'air. »

« La passion est née déjà très tôt, quand j'ai traîné vers ma chambre d'enfant une rangée de sièges depuis un Boeing 707 First Class, retiré de la circulation. Mes parents n'ont guère apprécié. » Depuis lors Geoffrey est à la recherche de tout ce qui a quelque chose à voir avec la Sabena.

FLOTTE SABENA

« Mes plus anciennes pièces ? Des documents et des photos qui datent de 1923, l'année où la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne a été constituée. »

Particulièrement impressionnante est la flotte gigantesque de modèles réduits qui ont volé depuis les agences de voyage vers la collection de Geoffrey : des Caravelles élégantes, des DC-3 robustes, des Convairs... Entendons-nous bien qu'ici, il ne s'agit pas des maquettes connues en plastique que l'on trouve dans des boîtes de construction, mais des modèles faits à la main par des producteurs spécialisés, comme Westway Models de Londres. Ils sont tous présentés sur un pied en aluminium, le nez légèrement dirigé en haut. « Cependant, la crise actuelle liée à la Covid joue les trouble-fêtes. Heureusement qu'il y a l'Internet. Que ferions-nous sans cette autoroute numérique ? C'est ainsi que j'ai trouvé une maquette d'un Boeing 707 à l'échelle 1/25 (1,8 mètres de long !) qui avait été exposée à l'Exposition universelle en 1958. Et que trouvez-vous de ce 747 ? » Notre hôte pousse le bouton pour allumer toutes les petites lampes. Les petits hublots éclairés, c'est le Jumbo qui traverse la nuit noire. En se promenant autour du modèle, on admire l'intérieur

SABENA

kandidaten om het supersonische toestel in te zetten, en meteen verschenen in de reisagentschappen de schaalmodellen in Sabena-kleuren. Ietsje te voorbarig, bleek al snel. Met de oliecrisis, en na het afbellen van de bestelling, verdwenen deze stillietjes. Enkele exemplaren kon ik redden.”

GEEN CONCURRENTIE

Net als in een modezaak hangen de blauwe blazers op kapstokken, rijen dik. De gouden galons op de mouwen verwijzen naar de functie van de vroegere eigenaar: van steward tot boordcommandant. Vanuit een donkere hoek diept de verzamelaar nog een stuk op: “De originele kepie van de bekende chief pilot Jo Van Acker. Ik bescherm die tegen het licht, want is al intussen meer dan 70 jaar oud.”

“Ik flaneer zo graag doorheen antiek- en brocantezaken. De mooiste vondsten tref ik in Vlaanderen aan, ik breng er graag m’n weekend door. En we ruilen onder elkaar. Wat zo mooi is, is dat er onder de Sabenaverzamelaars die ik ken geen concurrentie is. Er heerst een vriendschappelijke sfeer, en we scheppen er plezier in elkaars collectie aan te vullen. De commercialisering – de agentschapmodellen gaan vandaag flink geld op eBay – weten we gelukkig buiten te houden.

Maar niets gaat boven de contacten met de families van de oudgedienden. Laatst bracht ik onvergetelijke uren door met de zoon

van gezagvoerder Maurice Dans die nog talloze anekdotes van z’n pa ophaalde.”

PRESTIGIEUS CURIOSA

In vitrinekasten en schuiven ligt een rijkdom aan curiosa. De Sabenavliegtuigen waren een gegeerd onderwerp op blikken kleurdorren. Alles is voorzien met de sierlijke “S” waarmee de maatschappij het moederland in alle hoeken van de wereld vertegenwoordigde. Serviezen, toen er nog in stijl werd gegeten en niet in wegwerpbekers. Briefopeners, speldjes, sleutelhangers, sigaretten en sigaren (er mocht nog gerookt worden aan boord!), scheermesjes, manchetknopen, ja zelfs gouden Zwitserse horloges. De naam Sabena was een mérik dat garant stond voor kwaliteit en prestige, tot in de huiskamer toe.

De maatschappij werkte aan deze status. Bij het gerenommeerde publiciteitsbureau C/Pub tekenden sterke grafici de mooiste ontwerpen. Geoffrey ontrolt er enkele: “Mijn collectie affiches, begin jaren ‘50 met Arabische en Russische teksten.” Sommige zijn erg figuratief – de Afrikaan werd er graag als statig figuur weergegeven, de DC-4 boven z’n hoofd brengt de Europeanen veilig naar het con-

écorché où tous les sièges des différentes classes de voyage sont minutieusement construits à l’échelle. « Pas mal de collectionneurs sont jaloux de mes maquettes du Concorde, aux couleurs de la Sabena. À la fin des années 60, la Sabena s’est mise sur la liste de candidats pour engager cet appareil supersonique, et aussitôt sont apparus dans les agences de voyage les modèles réduits aux couleurs de la Sabena. Avec trop de précipitation comme il est très vite apparu. À cause de la crise pétrolière et de l’annulation de la commande, ils ont discrètement disparus. J’ai pu en sauver quelques exemplaires. »

PAS DE RIVALITÉ

Tout comme dans une boutique de modes, les blazers bleus y sont suspendus sur des cintres, en plusieurs rangées. Les galons d’or sur les manches se réfèrent à la fonction exercée par leurs anciens propriétaires : de steward à commandant de bord. D’un coin obscur, le collectionneur retire encore une autre pièce : « Le képi original du chief pilot réputé, Jo Van Acker. Je le protège contre la lumière, parce qu’il a déjà 70 ans. »

« J’adore flâner dans les boutiques d’antiquités et de brocante. Je fais les découvertes les plus belles en Flandre où j’aime passer mon week-end. Et nous échangeons beaucoup. Ce qui est beau, c’est qu’il n’y a pas de rivalité parmi les collectionneurs Sabena. Il règne une ambiance amicale et nous complétons avec plaisir la collection des uns et des autres. Nous restons heureusement à l’écart de la commercialisation, sachant que sur eBay il faut déboursier une forte somme pour les modèles d’agence.

Mais rien de tels que les contacts avec les familles des anciens Sabeniens. Récemment, j’ai passé des heures inoubliables avec le fils du commandant de bord Maurice Dans qui a ressuscité de nombreuses anecdotes de son père. »

CURIOSITÉS PRESTIGIEUSES

Les vitrines et les tiroirs sont remplies d’une richesse de curiosités. Les avions de la Sabena étaient un thème bien connu sur les boîtes



Foto: Nathalie Hansez

continent. Andere publiciteitsposters zijn eerder abstract met warme kleurschakeringen.

EXPOSITIES

Heel soms vliegt de collectie even buiten. Enkele topstuk-

ken uit Geoffreys verzameling werden opgenomen in de Sabenatentoonstelling die in 2017 in het Atomium liep. De collectie is in goede handen, ook voor de toekomst. "Sabena maakt deel uit van m'n dagelijkse leven: ons gezin gebruikt aan tafel de bestekken en borden. En m'n kinderen vinden het zo plezierig om hun speelgoed op te bergen in de trolleys waarmee de stewardessen ooit doorheen de gangway reden. Dat subtiele geluid van die wielletjes – eenieder die veel vloog herinnert het zich." De passie beperkt zich niet enkel tot onze luchtvaartmaatschappij. "Toeval of niet, maar net zoals m'n naamgenoot Guy Hansez blijf ik geboeid door de automobielen en de andere mooie objecten die in de tijd van onze grootouders gefabriceerd werden. Het blijven symbolen van een land dat er niet meer is. Zo jammer dat we in deze tijd de smaak voor schoonheid lijken te verliezen." ■

de kleuren metalliques. Tout est décoré par le S élégant par lequel la compagnie a représenté la patrie aux quatre coins du monde. Des services du temps où l'on dînait encore avec style et où la culture du jetable n'avait pas encore fait son entrée. Des ouvre-lettres, badges, porte-clés, cigarettes et cigares (il était encore autorisé de fumer à bord !), rasoirs à main, boutons de manchette, oui même des montres suisses. La Sabena était une marque synonyme de qualité et de prestige, qui s'est introduite même jusqu'au foyer.

La compagnie a lutté pour ce prestige. Les graphistes compétents de l'entreprise de publicité renommée C/Pub ont dessiné les créations les plus belles. Geoffrey en déroule quelques-unes : « Ma collection d'affiches du début des années 50 avec des textes arabes et russes. » Certaines sont très figuratives : l'Africain représenté comme une figure imposante avec au-dessus de sa tête le DC-4 qui met les Européens en sécurité en les rapatriant par vol vers le continent. D'autres posters publicitaires sont plutôt abstraits avec des nuances chaudes.

EXPOSITIONS

Il n'arrive que rarement que la collection sorte. Quelques chefs-d'œuvre de la collection de Geoffrey ont été exposés à l'exposition sur la Sabena qui a eu lieu en 2017 à l'Atomium. La collection est de bonnes mains chez Geoffrey, aussi pour l'avenir. « La Sabena fait partie de ma vie quotidienne : famille utilise ainsi à table les couverts et les as-

de la Sabena. Et mes enfants prennent plaisir à ranger leurs jouets dans les trolleys qu'auparavant les stewards roulaient dans le gangway. Ce bruit subtil de ces roulettes, chacun qui volait souvent s'en souvient. »

La passion ne se limite pas seulement à notre compagnie aérienne. « Coïncidence ou non, mais tout comme mon homonyme Guy Hansez, je suis aussi captivé par les automobiles et les autres beaux objets fabriqués dans le temps de nos grands-parents. Ce sont des symboles d'un pays qui n'existe plus. Quel dommage que de nos jours, nous semblons perdre le goût de la beauté. » ■

Auteur: Cynrik De Decker
Foto's / photos: Nathalie Hansez

PAN NVC PAN



WIE IS RIK MOONS?

°1962
Ex-zweefpilot
Instructeur & examinator ULM
Ongeveer 1200 vlieguren, 200 examens
Winnaar GASA (General Aviation Safety Award), 2009
Eigen toestel: MCR

Luchtvaartpublicaties:

- Talrijke artikels 'human factors'
- ULM Zakboek & trefwoordenregister
- ULM wetgeving & reglementering
- I AM SAFE

QUI EST RIK MOONS ?

° 1962
Ancien pilote de planeur
Instructeur & examinateur ULM
Environ 1200 heures de vol, 200 examens
Gagnant GASA (General Aviation Safety Award), 2009
Propriétaire d'un MCR

Publications sur l'aviation :

- de nombreux articles relatifs aux facteurs humains
- Manuel & Index des mots-clés ULM
- Législation & Réglementation ULM
- I AM SAFE

"Awel maar ge ziet er ook zo uit, zoals een echte piloot, ja echt!" De piloot kreeg lichtjes in zijn ogen. "En hoe ziet een echte piloot er dan uit vroeg hij?" "Awel ja zo rustig en beheerst en slim enzo" antwoordde ze. Ik kreeg het er zelf warm van, al had ze het niet over mij gezegd maar ik voelde me toch aangesproken want tenslotte ben ik ook piloot, toch? Ik keek toen even rond, zien wij er allemaal

zo uit? Zijn we allemaal zo? Zouden we allemaal zo moeten zijn? Misschien waren die criteria nog niet zo slecht geformuleerd. Rustig en beheerst, lijken me wel twee eigenschappen die bij 'good airmanship' passen. En slim...? Ook ja, zonder studeren haal je je vergunning niet. De herinnering aan de laatste vergadering schoot door mijn hoofd... rustig en beheerst? Slim? Botsende ego's, bitsige discussies, territoriumdrift, ... Zou het kunnen dat wij op 2000 ft rustiger zijn dan op MSL? Misschien zijn we daar rustiger en beheerster omdat de lucht daar ijler is en we daar dus spaarzamer met zuurstof omgaan? Of omdat het er in hogere sferen niet toe doet wie de luidste stem of de sterkste argumenten heeft. Misschien omdat we daar dicht bij de wolken zo bezig zijn met QNH, QSY, QFU en andere ingewikkelde Q-codes dat we even vergeten hoe beneden altijd strijd wordt geleverd? Vanaf touch down is het er meestal weer terug. Weet je wat, ik ga het luidop roepen tijdens de volgende discussie. "Pan, pan, pan!" Wedden dat iedereen verbaasd zal opkijken? En dan kan ik vervolgen "ah ja, het loopt hier mis toch hé, onze communicatie". "First aviate, then navigate, then communicate" ken je dat nog? In die volgorde moet je handelen als de workload in de cockpit even te zwaar wordt.

CONCLUSIE:

Zou het een goed idee zijn om die volgorde tijdens onze gesprekken of tijdens vergaderingen ook aan te houden? Eerst nadenken over waar je naar toe wilt, daarna nadenken over de volgorde in je betoog en vervolgens pas het woord nemen. Zo vermijden we te verzanden in polariserende retoriek. Vergeet vooral de eerste opdracht niet: waar wil je naar toe, wat is je doel? Wat is ons gemeenschappelijk doel? Samen onze vliegpassie delen, duidelijk, toch? Of, zal ik ... QSZ toepassen? ■

« Et bien, comme ça, tu as vraiment l'air d'un vrai pilote ! » Le pilote a une étincelle dans les yeux. « Alors un vrai pilote, c'est comment ? » demande-il. « Eh bien, si calme et si posé et si intelligent et ainsi de suite, » répond-elle. Je commence moi-même à avoir chaud, bien que ses mots soient destinés à quelqu'un d'autre, mais je me sens quand même concerné, car après tout moi aussi, je suis pilote, n'est-ce pas ? Je regarde autour de moi, avons-nous tous l'air comme ça? Sommes-nous tous comme ça? Devrions-nous être tous comme ça? Peut-être que ces critères ne sont tout de même pas si mal formulés. Calme et posé, deux caractéristiques qui me semblent bien définir la « bonne discipline aéronautique ». Et intelligent ? Ça aussi, car sans étudier pas de licence. Je me suis souvenu de la dernière réunion. Calme et posé ? Intelligent ? Des ego incompatibles, des discussions cassantes, l'instinct territorial... Serait-ce possible que nous soyons plus calmes à 2000 ft qu'au MSL ? Peut-être que nous y sommes plus calmes et plus posés parce que l'air y est plus raréfié et que nous devons donc y être économes de l'oxygène ? Ou peut-être parce que dans les hautes sphères, peu importe qui a la voix la plus haute ou les arguments les plus forts. Ou peut-être parce que là, tout près des nuages, nous sommes tellement occupés des QNH, QSY, QFU et autres codes Q compliqués, que nous oublions qu'en bas le combat ne cesse jamais ? Dès le toucher des roues, le combat recommence. Tu sais quoi, lors de notre prochaine discussion, je vais crier fort : « Pan, pan, pan ! » Je te parie que tout le monde va être surpris. Et puis, je vais continuer : « ah oui, ça va mal finir notre communication ». « First aviate, then navigate, then communicate », t'en souviens-tu encore ? C'est dans cet ordre qu'il faut agir lorsque la charge de travail devient trop lourde dans le cockpit.

CONCLUSION :

Serait-il une bonne idée de respecter cet ordre lors de nos entretiens et réunions ? D'abord savoir où tu veux en venir, puis réfléchir à la structure de ton argumentation et enfin, et pas plus tôt, prendre la parole. On évite ainsi de s'enliser dans une rhétorique polarisante. N'oublie surtout pas la première phase : où veux-tu en venir, c'est quoi ton but ? C'est quoi notre but commun ? La réponse est claire : partager notre passion du vol ? N'est-ce pas ? Ou dois-je appliquer QSZ ... ? ■

Online maar met
persoonlijke aanpak
van ons team
 En ligne mais avec une
approche personnelle
de notre équipe



CREËER & BESTEL NU ONLINE JE DOOSJE OF CADEAUBON

Op zoek naar een relatiegeschenk? Een attentie voor je werknemers? Een doosje waar je lekkernijen kan in stoppen als bedanking? Een vierkante, rechthoekige doos of een gepersonaliseerd drankkarton? Bij Paperboxezz kan je je eigen gepersonaliseerde doos creëren in enkele kliks! Je vindt vast en zeker een doos naar jouw wens. Kies uit één van de vele leuke designs en voeg foto's, logo en tekst toe om je product te personaliseren zoals jij het wil. Of upload je eigen design. Met een gepersonaliseerd doosje maak je iedereen blij!



UPLOAD JE EIGEN DESIGN!
TÉLÉCHARGEZ VOTRE PROPRE DESIGN!

CRÉEZ & COMMANDEZ MAINTENANT EN LIGNE VOTRE BOÎTE OU CHÈQUE-CADEAU

Vous cherchez un cadeau d'entreprise ? Une petite attention pour vos employés ? Un coffret de remerciement pour y mettre des friandises? Une boîte carrée, rectangulaire ou un carton personnalisé pour boissons ? Paperboxezz vous permet de créer votre boîte personnalisée en quelques clics ! Vous trouverez certainement une boîte à votre goût. Choisissez un des nombreux designs et ajoutez des photos, un logo et un texte pour personnaliser votre produit. Ou téléchargez votre propre design. Une boîte personnalisée plaira à tout le monde !



PERSONALISEER ÉÉN VAN ONZE ONTWERPEN!
PERSONNALISEZ UN DE NOS PROJETS !



JE WENST DOOSJES TE BESTELLEN,
MAAR JE WIL GRAAG EENS ZIEN WAT
DE KWALITEIT IS?

Paperboxezz biedt je dan ook een gratis
sample pack aan. Vraag hem snel aan op
www.paperboxezz.be !

VOUS VOUDRIEZ VOUS ASSURER
DE LA QUALITÉ AVANT DE
COMMANDER VOS BOÎTES ?

Paperboxezz vous offre un échantillon
gratuit. Commandez-le vite sur
www.paperboxezz.be !

NIEUWE WIND MOET STORM BINNEN DGLV LUWEN

UN NOUVEAU VENT POUR CONJURER LA TEMPÊTE



Dat het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) de voorbije zes jaar vaak het gespreksonderwerp was tussen piloten is niet vreemd. Deze federale overheidsinstantie in Brussel staat onder andere in voor het uitreiken en hernieuwen van vlieglicenties. Het DGLV leek steeds meer op een gigantische, onbestuurbare airliner en miste alle wendbaarheid die piloten van kleine vliegtuigen gewend zijn. Bovendien werkte de instantie zoals een toestel dat op automatische piloot vliegt, maar dan al zes jaar zonder een volwaardige captain om bij te sturen waar nodig. En ook zonder doel of eindbestemming. Op 1 september 2020 kwam Koen Milis aan het stuur, eindelijk een directeur-generaal met volle bevoegdheid.

Voor velen was de fun van het vliegen eraf, als ze in aanraking kwamen met het 'Bestuur der Luchtvaart'. Piloten graptten vaak cynisch: "Zouden ze het niet beter het bestuur tegen de luchtvaart noemen in plaats van het bestuur voor de luchtvaart?" Telkens een vergunning in orde gebracht moest worden, leek het wel of er documen-

Il n'est pas étonnant que la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA) ait souvent été le sujet de conversation des pilotes les six dernières années. Cette instance publique fédérale à Bruxelles se charge, entre autres, de la délivrance et du renouvellement de licences de vol. La DGTA ressemblait de plus en plus à un gigantesque avion de ligne incontrôlable et il lui manquait la manœuvrabilité à laquelle sont habitués les pilotes de petits avions. En plus, l'instance fonctionnait, pour ainsi dire, en mode pilote automatique, depuis six ans sans commandant de bord à part entière qui aurait pu corriger la route. Sans but ni destination finale. Le 1er septembre 2020, Koen Milis a pris les commandes, enfin un directeur général de plein pouvoir.

Une fois en contact avec l'Administration de l'Aéronautique, pas mal de gens ont perdu la joie de voler. Les pilotes en parlaient souvent cyniquement : « Ne serait-il pas mieux de l'appeler l'administration contre ou lieu de pour l'aéronautique ? » Chaque fois qu'une licence devait être réglée, il y avait des documents manquants, des certi-

ten ontbraken, medicals niet in orde waren of er door sommige medewerkers van de dienst gezocht werd naar punten en komma's om de aflevering te vertragen. Frustatie en discussies alom dus!

Toen in de zomer van 2020 het bericht verscheen dat het DGLV zelfs niet meer in staat was om theoretische examens PPL (private pilote license) af te nemen, was het hek helemaal van de dam. Hoe kon een overheidsinstantie scholen en studenten die investeerden in het behalen van een pilotenlicentie zo in de steek laten? Vergelijk het met een land waarin je plots geen examen meer kunt afleggen voor het behalen van je rijbewijs.

VOLWAARDIGE CAPTAIN

Na zes jaar gesukkel, waarbij de functie van directeur-generaal (DG) opgenomen moest worden door personen die niet over de volle bevoegdheid beschikten en ook telkens maar een kortlopend contract kregen, werd eindelijk beslist om Koen Milis aan boord te halen voor deze functie. Deze gewezen professor van de faculteit economie, gespecialiseerd in beleidsinformatica had vanaf 2010 ook al zijn strepen verdiend als CEO van het opleidingscenter voor politie, brandweer, ambulanciers en rampenmanagers.

“Dat het DGLV moeilijke tijden heeft meegemaakt en dat dit een weerslag had op de workflow ga ik zeker niet ontkennen noch verbloemen,” zo opent de nieuwe DG het gesprek. “Zonder kopman in volle functie miste de instelling een strategisch plan. Zolang je niet over het mandaat beschikt waar je als manager in volle bevoegdheid beslissingen kunt nemen op lange termijn, kan je het schip geen nieuwe richting geven. Mijn voorgangers werden aangesteld als DG ad interim en konden het instituut hooguit drijvend houden, wat ze ook naar bestvermogen hebben geprobeerd.”

MEER WERK, MINDER MIDDELEN

“Het is er doorheen de jaren ook niet makkelijker op geworden,” stelt Milis vast. “De luchtvaartsector groeit jaarlijks met ongeveer 5%. De taken van mijn diensten nemen toe, terwijl er door de federale overheid steeds wordt bezuinigd. De periodes waarin België zonder regering zat, heeft alle beslissingen ook nog eens vertraagd. Voor aanwerving van personeel moet een overheidsinstelling strikte procedures volgen, waarop de politieke factoren een sterke impact hebben. Er moest gewerkt worden in moeilijke omstandigheden, waarbij alle extra werk bijgenomen moest worden met de beperkte middelen die voorhanden waren.”

“Een concreet voorbeeld is de dronesector. De voorbije zes jaar is hier een exponentiële groei geweest. Onze mensen bouwden een volledig nieuwe afdeling uit, zonder extra middelen. Noch medewerkers, noch een degelijk informaticasysteem om deze bijkomende workload aan te pakken. Zelfs als onze dienst bleef werken zoals ze dat in het verleden deed, geraak je in een wereld waar alles zo snel evolueert achterop. Stilstaan is achteruit gaan, ook in administratie.”

MENSEN ZIJN MONDIGER GEWORDEN

“Tegenover elke overheidsinstantie waren en zullen er altijd klachten zijn, dat is in de privé niet anders. Ook vroeger was dat zo, alleen heeft de sociale media een luidere stem gegeven aan de bevolking. Alle frustraties, al dan niet terecht, worden onmiddellijk in de betrokken community verspreid. Dat maakt het er ons ook niet makkelijker op.”

Koen Milis is zich ten volle bewust van de problemen die er bij het DGLV zijn (hij is immers zelf ook privaat piloot) en heeft dan ook een duidelijke aanpak voor ogen: “De operationele zaken moeten op korte termijn opgelost worden, brandjes blussen dus! Dit doen we door enerzijds zoveel als mogelijk te digitaliseren en hopelijk op termijn procedures te vereenvoudigen. Zo stelde ik vast dat het e-loket

ficats médicaux pas en ordre et certains collaborateurs du service qui coupaient les cheveux en quatre pour retarder la délivrance. La frustration et les discussions règnent donc partout !

Quand, en l'été de 2020, le message a paru que la DGTA n'était même plus capable de faire passer des examens théoriques PPL (private pilote license), ce fut la consternation totale. Comment une instance publique pouvait-elle ainsi laisser tomber les écoles et les élèves lors de l'obtention d'une licence de vol ? Comparez-le avec un pays où tout à coup, on ne peut plus passer d'examens pour obtenir un permis de conduire.

COMMANDANT DE BORD DE PLEIN POUVOIR

Après six ans de difficultés où la fonction de directeur général (DG) devait être assumée par des personnes qui ne disposaient pas de la plénitude des compétences et ne recevaient toujours qu'un contrat de courte durée, on a enfin décidé d'engager Koen Milis pour remplir cette fonction. Cet ancien lecteur et assistant en informatique économique dans plusieurs facultés d'économie appliquée, avait déjà gagné ses galons, depuis 2010, comme PDG de l'entreprise Campus Vesta, spécialisée dans la formation de personnel de sécurité.

« Je ne vais certainement pas nier ou faire un tableau flatteur des temps difficiles que la DGTA a connus et de l'impact que cela a eu sur le workflow, » ainsi commence le nouveau DG la conversation. « Sans patron en pleine fonction, l'instance n'avait pas de plan stratégique. Tant qu'il n'y avait pas de manager disposant de la plénitude de compétences pour pouvoir prendre des décisions à long terme, il n'était pas possible de prendre une nouvelle direction. Mes prédécesseurs ont été désignés comme DG par intérim et n'ont pu faire plus que maintenir l'instance à flot, ce qu'ils ont essayé de leur mieux. »

PLUS DE TRAVAIL, MOINS DE MOYENS

« Au fil des ans, les choses ne sont pas devenues plus faciles, » constate Milis. « Le secteur de l'aviation connaît annuellement une croissance de 5 %. On confie de plus en plus de tâches à mes services, alors que les autorités fédérales ne cessent de réduire les dépenses. Les périodes sans gouvernement en Belgique ont également contribué au retard dans toutes les décisions. Pour engager du personnel, une instance publique doit suivre des procédures strictes, sur lesquelles les facteurs politiques ont un impact fort. On a dû travailler dans des conditions difficiles et assumer le surplus de travail avec les moyens limités dont on disposait. »

« Un exemple concret est le secteur des drones. Ces six dernières années, il y a eu une croissance exponentielle. Nos gens ont mis sur pied un tout nouveau département sans moyens supplémentaires. On n'a reçu ni collaborateurs ni système informatique convenable pour faire face à cette charge de travail supplémentaire. Même en continuant à travailler comme auparavant, on prend du retard dans un monde où tout évolue si vite. Ne pas évoluer, c'est reculer, aussi dans l'administration. »

PLUS D'ÉMANCIPATION

« À l'égard de toute instance publique, il y a toujours eu, et il y aura toujours, des plaintes, ce qui n'est d'ailleurs pas différent dans le privé. Auparavant, c'était aussi le cas, mais maintenant les médias sociaux donnent plus de voix aux gens. Toutes les frustrations, à tort ou à raison, sont tout de suite répandues dans cette communauté. Cela ne nous facilitera pas la tâche. »

Koen Milis a pleinement conscience des problèmes auxquels la DGTA fait face (car il est pilote privé lui-même) et il a défini une approche précise : « Les affaires opérationnelles doivent être résolues à court terme, c'est-à-dire éteindre quelques incendies ! Pour réa-

van de dienst inschrijvingen goed werkt en dus ook best snel geïmplementeerd moet worden bij onze andere afdelingen. Het zal heel wat manueel werk besparen, waardoor onze medewerkers tijd zullen winnen om andere zaken sneller te behandelen.

CORONA BRACHT PARTIJEN SAMEN

Door corona is er het afgelopen jaar een General Aviation Task Force opgericht, waarbij mijn medewerker Tim Rimez het voortouw heeft genomen en zeer goede relaties heeft opgebouwd met de verschillende federaties. Hierdoor ontstond vertrouwen van alle partijen om vaker de handen in elkaar te slaan bij problemen. Zo heeft de ULM-federatie het probleem van de vergunningen samen met ons aangepakt. Ze fungeren als een eerste filter tussen ons en hun leden. De controle van de documenten nemen ze voor hun rekening, alvorens deze bij onze diensten worden afgeleverd. Een absolute meerwaarde voor alle partijen! Vandaag is de volledige achterstand voor ULM-vergunningen weggewerkt. Tegen het einde van het eerste kwartaal hopen we hetzelfde te doen voor de PPL-aanvragen. Uiteraard kunnen piloten ook nog steeds bij ons terecht zonder tussenkomst van een federatie.

Ook voor het afleggen van theoretische examens voor PPL-piloten beseffen we de dringendheid van de situatie. Hiervoor een oplossing bieden is eveneens een absolute prioriteit. Door problemen met de softwareleverancier voldeet ons systeem niet langer aan de opgelegde vereisten. Er werd inmiddels een nieuwe aanbesteding uitgeschreven en gepubliceerd. Maar opnieuw: we moeten de opgelegde overheidsvoorschriften volgen en dat vraagt nu eenmaal tijd. Het is ook niet zo dat je een systeem dat werkt in een ander land klakkeloos kunt overnemen, want de software moet geschikt zijn voor de Belgische administratieve opvolging. Voor ATPL loopt het Europees gelijk, maar voor ULM en paramotoren bijvoorbeeld zijn nationale regels geldig. We willen de juiste keuze maken, zodat we voorbereid zijn op aanpassingen in de toekomst.

Mijn prioriteit op middenlange termijn is een onderbouwde koers bepalen, ondersteund door onze medewerkers. Iedereen met de neus in dezelfde richting. Een derde en laatste prioriteit is om een visie op lange termijn vast te leggen voor de toekomst van de luchtvaartsector in België. Dit kan alleen door in dialoog te treden met alle stakeholders in de branche. Zo'n toekomstperspectief is iets wat we in België nog missen, terwijl buurlanden daar wel al over beschikken."

VOORBEREID VOOR HEROPLEIVING VAN DE LUCHTVAART

COVID-19 heeft ons enerzijds de mogelijkheid geboden om onze diensten te herorganiseren en prioriteiten te leggen waar nodig. Eenmaal de pandemie onder controle is en reizen weer volop zal worden toegelaten, verwacht ik een boost in onze sector. Zeker wat leisure betreft, verwacht ik een snel herstel. Mensen snakken naar vrijheid om weer te gaan en te staan waar ze willen. De zakenreizen zullen misschien iets afnemen in vergelijking met het verleden, omdat alle online vergaderoplossingen ongetwijfeld een vaste waarde zijn geworden in onze manier van werken. Wat de toekomst ook brengt, voor het DGLV heb ik een duidelijke visie voor ogen om efficiënt te kunnen inspelen op de markt vraag en om problemen en frustraties tot een minimum te beperken." ■

liser cela, on digitalisera autant que possible et on espère pouvoir simplifier les procédures à terme. J'ai déjà constaté que le guichet électronique du service des inscriptions fonctionne bien et il serait donc bon de l'implanter dès que possible dans les autres départements. Cela pourra épargner beaucoup de travail manuel aux collaborateurs, de sorte qu'ils pourront traiter les autres affaires plus vite.

LE CORONA A RÉUNI LES PARTIES

À cause du corona, on a créé l'année passée une General Aviation Task Force pour laquelle mon collaborateur Tim Rimez a pris l'initiative. Il a déjà noué des relations avec les différentes fédérations. Ainsi est née la confiance de toutes les parties pour unir les forces en cas de problèmes. Ainsi, la fédération ULM a collaboré avec nous pour s'attaquer au problème des licences. Les fédérations font fonction de premier filtre entre nous et leurs membres. Elles contrôlent les documents avant qu'ils soient délivrés à nos services. Une réelle plus-value pour toutes les parties ! Tout l'arriéré au niveau des licences ULM a déjà été résorbé. On espère faire le même pour les demandes PPL vers la fin du premier trimestre. Il va de soi que les pilotes peuvent encore nous contacter sans intervention d'une fédération.

En ce qui concerne le passage d'examens théoriques pour les pilotes PPL, on est conscient de l'urgence de la situation. Une solution à ce problème est aussi une priorité absolue. À cause de problèmes avec le fournisseur de logiciels, notre système ne satisfaisait plus aux exigences imposées. On a déjà lancé et publié un nouvel appel d'offres. Mais, encore une fois, il faut accomplir les formalités administratives, ce qui demande du temps. Il n'est non plus possible de copier un système qui marche dans un autre pays, parce que le logiciel doit être adapté au suivi administratif belge. Pour les ATPL il y a des règles européennes, mais pour les ULM et paramoteurs par exemple, les règles nationales sont d'application. On veut faire le bon choix pour être préparé aux adaptations futures.

Ma priorité à moyen terme, c'est de définir des objectifs étayés, avec le soutien de nos collaborateurs. Je veux suivre une direction vers laquelle doivent tendre tous les efforts. Une troisième et dernière priorité, c'est une vision à long terme relative à l'avenir du secteur aérien en Belgique. Cela ne sera possible qu'en entrant en dialogue avec toutes les parties intéressées du secteur. La Belgique n'a pas encore de telles perspectives d'avenir, alors que des pays voisins en disposent déjà. »

PRÉPARÉ À LA RELANCE DE L'AVIATION

Après tout, la Covid-19 nous a offert la possibilité de réorganiser nos services et de définir nos priorités. Une fois que la pandémie sera maîtrisée et que les voyages ne connaîtront plus de restrictions, je m'attends à un essor de notre secteur. Certainement en ce qui concerne les voyages d'agrément, je prévois un redressement rapide. Les gens aspirent à vivre libres et à aller où ils veulent. Il se peut que les voyages d'affaires diminuent un peu par rapport au passé, vu que les solutions de réunion en ligne ont certainement su se faire une place dans notre vie professionnelle. Quoi que l'avenir nous apporte, j'ai une vision claire pour que la DGTA puisse répondre à la demande du marché et réduire les problèmes et frustrations au minimum. ■

Auteur: CO
Foto's / photos: DGLV



Hiervoor is het DGLV bevoegd in België, een overzicht in cijfers:

- 6 luchthavens, 41 vliegvelden, 92 heliports (waarvan 2 op zee) en 128 vliegveldjes voor modelvliegtuigen;
- Een register met 800 vliegtuigen en helikopters, 500 luchtballonnen, 550 microlights, 350 gliders, 1200 paramotoren en 3400 drones;
- Vergunningen voor 9,500 piloten over de verschillende categoriën, behaald via 70 verschillende scholen;
- 800 vergunningen voor luchtvaarttechnici;
- 12 commerciële operatoren en 16 gespecialiseerde operatoren;
- Ongeveer 70 bedrijven voor luchtwaardigheidsbeheer en onderhoud en 11 productiebedrijven.

Voici un aperçu, en chiffres, des compétences de la DGTA en Belgique :

- 6 aéroports, 41 aérodromes et terrains, 92 héliports (dont 2 en mer) et 128 terrains d'aéromodélisme ;
- un registre de 800 avions et hélicoptères, 500 ballons, 550 petits aéronefs, 350 planeurs, 1200 paramoteurs et 3400 drones ;
- licences pour 9 500 pilotes des différentes catégories, obtenus via 70 écoles différentes ;
- 800 licences pour techniciens en aviation ;
- 12 opérateurs commerciaux et 16 opérateurs spécialisés ;
- environ 70 entreprises de gestion du maintien de la navigabilité et de maintenance et 11 entreprises de production.

**PPL
cursus
klassikaal**
Start 8 september 2021
ledere woensdagavond

info@aslacademy.eu
www.aslacademy.eu



**SIM
skills**
onderhouden
Programma op maat
voordelige tarieven

Aanbod ATPL - binnenkort meer info!



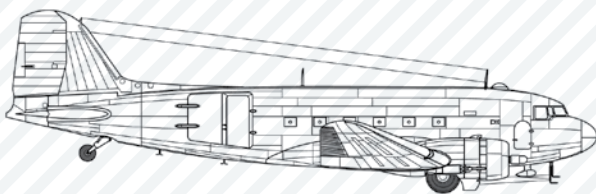
BELGIAN AIR FORCE

Het was op 15 oktober 1946 dat binnen de Belgische strijdkrachten een onafhankelijke Luchtmacht werd opgericht. Met de komst van de A400 belichten we in dit nummer de eerste grote tak: die van het luchttransport. Die werd reeds in april 1947 te Evere opgericht en verhuisde als 15de Wing in 1950 naar Melsbroek. Op de volgende pagina's brengen we de bekendste transporttypes nog even in herinnering: de C-47 Dakota, de C-119 Flying Boxcar en de C-130 Hercules.

De twee volgende nummers bieden we een forum aan respectievelijk de jachtvliegtuigen en de helikopters.

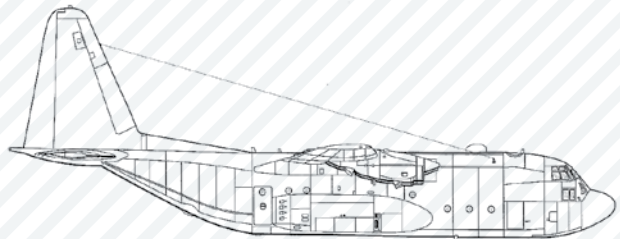
C'est le 15 octobre 1946 que la Force aérienne voit le jour en tant que force indépendante au sein des forces armées belges. À l'occasion de l'arrivée de l'A400, on parlera dans cette édition de la première grande branche de la Force aérienne : le transport aérien. Celui-ci est créé en avril 1947 à Evere pour déménager ensuite, en tant que 15e Wing, à Melsbroek. Aux pages suivantes, on remettra en mémoire les types de transport les plus connus : le C-47 Dakota, le C-119 Flying Boxcar et le C-130 Hercules.

Les deux éditions suivantes traiteront respectivement des avions de chasse et des hélicoptères.



1946

C-47 DAKOTA

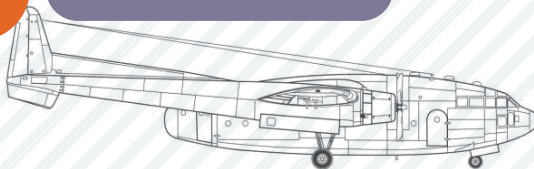


1972

C-130 HERCULES

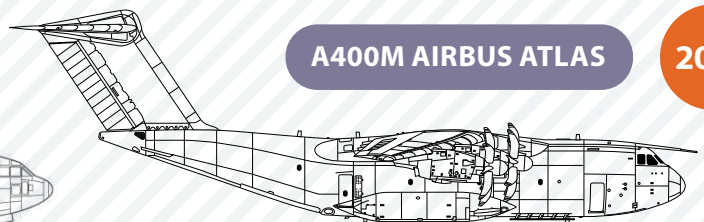
1952

C-119 FLYING BOXCAR

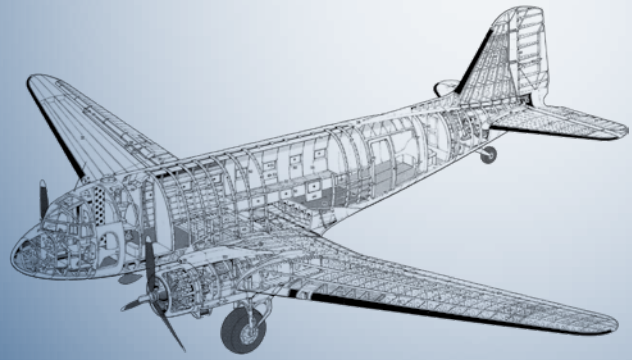


A400M AIRBUS ATLAS

2020



C-47 DAKOTA



ANEKDOTES MET DE DAKOTA

Een groot deel van zijn operationele carrière bracht boordcommandant Jacques Lebeau door in de cockpit van de legendarische Douglas DC-3/C-47B. Een terugblik, gelardeerd met straffe verhalen en sappige anekdotes. Diegemnaar Jacques Lebeau was net zeven toen hij in 1945 kennis maakte met de Dakota. Vanuit zijn ouderlijke woonst, die in het verlengde van de piste Haren-Evere lag, zag hij hoe geallieerde C-47's de nodige transportvoorzieningen voor het front brachten. De jaren daarna raakte Jacques verslingerd aan de DC-3's van onze Sabena. Zo groeide het idee om zelf met die prachtige toestellen te vliegen. Het zou Jacques lukken - niet bij Sabena, maar bij de Belgische Luchtmacht.

Na zijn opleiding belandde onze jonge piloot in juni 1962 bij de 2de Wing in Florennes. Na enkele perikelen en last van de trommelvliezen was het al snel gedaan om met de supersonische F-84F Thunderstreak te vliegen. De enige mogelijkheid was mutatie naar de 15de Wing. Nooit heeft Jacques zich dit één minuut beklagd. Melsbroek was zijn thuis en hier zou hij blijven tot zijn welverdiende pensioen op 1 april 1983. In zijn logboeken stapelde hij de vliegreizen Dakota op.

KRANT ACHTER STUURKOLOM

"Bij het 21ste Smaldeel kregen we veel hogere officieren met een bureaufunctie over de vloer. Die mannen kwamen hun tien maanden durende vliegreizen om de vliegpremie te behouden. Kolonel Jules Kaisin was één van die piloten. De oorlogsveteraan had veel ervaring op de Dakota. Ik zorgde er altijd voor dat telkens hij kwam vliegen ik naast hem zat. Na elke vlucht met de kolonel wist ik weer wat meer over de C-47. Die man kende dat toestel door en door en het had voor hem geen enkel geheim. Maar... er waren er anderen. Iedere piloot die iets of wat ondervinding had met een Dakota wist dat men zo snel als mogelijk de staart horizontaal moest brengen. Blijf die tegen de grond dan kon, door de toenemende wind die onderaan tegen de vleugels blies, het toestel uit balans gebracht

ANEKDOTES SUR LE DAKOTA

Le commandant de bord Jacques Lebeau a passé une grande partie de sa carrière dans le cockpit du légendaire Douglas DC-3/C-47B. Une vue rétrospective, lardée d'histoires épiques et d'anecdotes savoureuses. En 1945, âgé d'à peine sept ans, Jacques Lebeau de Diegem a fait connaissance avec le Dakota. Depuis son domicile paternel, situé dans le prolongement de la piste Haren-Evere, il voyait comment les C-47 des alliés apportaient les équipements de transport requis pour le front. Les années suivantes, Jacques s'est pris de passion pour les DC-3 de notre Sabena. Ainsi est née l'idée de piloter lui-même ces appareils magnifiques. Et Jacques réussira, pas à la Sabena mais à la Force aérienne belge.

Une fois sa formation achevée, notre jeune pilote arrive en juin 1962 au 2e Wing à Florennes. Mais quelques mésaventures et des problèmes des tympans l'ont vite empêché de continuer à piloter le F-84F Thunderstreak supersonique. La seule solution, c'était une mutation au 15e Wing. Jacques ne s'en est jamais plaint. À Melsbroek il se sentait chez lui et il y est resté jusqu'à sa retraite bien méritée le 1er avril 1983. Son carnet de vol se remplissait d'heures de vol sur Dakota.

PUISSANCE DE LA COLONNE DE DIRECTION

« La 21e escadrille accueillait souvent des officiers supérieurs occupant un emploi de bureau. Ces hommes venaient voler leurs dix heures par mois pour ainsi garder leur prime de vol. Le colonel Jules Kaisin était l'un de ces pilotes. Ce vétéran avait plein d'expérience sur le Dakota. Chaque fois qu'il venait, je faisais toujours en sorte de m'asseoir à côté de lui. Après chaque vol, j'avais étendu mes connaissances sur le C-47. L'homme connaissait cet appareil comme sa poche et il n'avait plus aucun secret pour lui.

Mais il y en avait d'autres Chaque pilote, plus ou moins expérimenté dans le pilotage d'un Dakota, savait que la queue devait être mise à l'horizontale aussitôt que possible. Si celle-ci restait au sol, l'appareil pourrait être déséquilibré et se cracher par le vent redoublant d'intensité contre les ailes. Une fois, j'ai eu quelqu'un dans le cockpit qui continuait à rouler la queue au sol. Pour éviter un accident, j'ai alors repris la commande manu militari. Il faut savoir que beaucoup de ces gens qui venaient faire leurs heures n'avaient encore jamais piloté un Dakota !

Une autre fois, il y a eu un général qui venait faire ses heures, mais qui me laissait décoller. Un mec sympathique, me paraissait-il. Lors

De laatste crew (van L naar R) boordcommandant Jacques Lebeau, navigator Ernest Moïny en tweede piloot Polydore "Poly" Stevens.
Polydore Poly Stevens, Jacques Lebeau en le navigator Ernest Moïny, le dernier équipage du Dakota militaire belge.



IN DIENST TUSSEN
EN SERVICE ENTRE

1946

1976

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS



Kleurenfoto van de K-8/OT-CND op Koksijde, 26 januari 1976. (foto via A.S.A. Deurne)



Jacques toen en nu.

Jacques à l'époque et maintenant.



worden en crashen. Ik had ooit zo iemand in de cockpit die maar bleef rollen met de staart tegen de grond. Om een ongeluk te vermijden heb ik toen manu militari overgenomen. Je moet weten dat vele van die mensen die bij ons hun uurtjes kwamen bijeen vliegen nooit eerder met een Dakota hadden gevlogen! Een andere keer had ik weer een generaal die zijn uurtjes klokte, maar deze keer liet de man het opstijgen aan mij over. Sympathieke kerel, zo dacht ik. Bij de take-off vond hij er niets beter op dan zijn krant open te plooiën. "Sir, alstublieft, krant weg want ik kan op rechts niets zien!" Geen reactie en ik heb dan maar zelf de krant uit zijn handen getrokken en weggegooid. Er moet geen tekening bij om te vertellen dat ik nadien op het matje mocht komen. De C.O. hield rekening met mijn argument dat men puur uit veiligheidsoverweging de hiërarchie niet kan blijven respecteren..."

PARACHUTES, STAART IN DE LUCHT

De herinneringen aan vluchten met Dakota's zijn schier onuitputtelijk. "Een farce die gelukkig goed afliep: tijdens een vlucht van Corsica naar Melsbroek zag ik plots op 300 meter voor ons een valschermscherm openen. Wij namen, na de stick naar voor gedruwd te hebben, direct contact op met de verkeersleiding om te vragen waarom die parachutes pal op onze vliegroute hingen. Men antwoordde ons dat aan de valschermspringers gemeld was om te wachten! Er zal er maar één echt de schrik van zijn leven gehad hebben en dat was die para die ons echt van heel nabij heeft gezien..."

Nog een anekdote: Ik moest samen met een andere piloot een Dakota naar Koksijde vliegen omdat het toestel buiten dienst werd gesteld. Bij aankomst parkeerde hij de Dakota pal voor een hangar. "Kijk," zei onze bekwame piloot, "ik ga u eens iets tonen." De parking brake (parkeerrem) werd opgezet en hij gaf volgas... tot op het moment dat de staart bij stilstand horizontaal kwam! Vervolgens verminderde hij het toerental en liet de staart heel zachtjes zakken. "Man," riep ik verbouwereerd, "als die remmen het zouden begeven hebben, wat dan?" "Hewel, dan was het met ons gedaan", antwoordde hij laconiek.

THE END

Die allerlaatste vlucht op 23 juli 1976, met de K-8/OT-CND, was gewoon routine. Ik dacht eerst om nog een laatste rondvlucht te maken maar zag daar na de take-off van af en zette rechtstreeks koers richting Koksijde. Er was geen boordmec, noch radio aan boord. Polydore 'Poly' Stevens, de navigator Ernest Moïny en ikzelf, wij drieën waren de laatste crew van een Belgische militaire Dakota. ■

Auteur: Serge Verbeeck

Foto's / photos: Serge Verbeeck & Polydore Stevens

du take-off, il n'avait rien trouvé de mieux à faire que de déplier son journal. « Sir, s'il vous plaît, mettez ce journal de côté, je ne peux rien voir sur la droite! » Aucune réaction. J'ai alors pris moi-même ce journal et je l'ai jeté. On comprend dès lors qu'après, je me suis fait rappeler à l'ordre. Le C.O. a tenu compte de mon argument que ce n'était que pour des raisons de sécurité que je n'avais pas respecté la hiérarchie... »

PARACHUTES, QUEUE EN L'AIR

Les souvenirs des vols avec les Dakota sont quasi inépuisables. « Une farce qui s'est heureusement bien terminée : lors d'un vol depuis la Corse vers Melsbroek, j'ai tout à coup vu ouvrir un parachute à 300 mètres devant nous. Après avoir avancé le stick, nous avons tout de suite contacté la tour de contrôle pour demander pourquoi il y avait des parachutistes au milieu de notre route de vol. On nous a signalé que l'on avait demandé aux parachutistes d'attendre ! Il n'y en a eu qu'un seul qui aura eu vraiment peur: ce para qui nous a vus de très près ...

Une autre anecdote : accompagné d'un autre pilote, je devais voler à Coxyde un Dakota mis hors service. À notre arrivée, j'ai garé le Dakota juste devant le hangar. « Regarde, » a dit notre pilote compétent « je vais vous montrer quelque chose. » Il a mis le parking brake (frein de stationnement) pour ensuite mettre pleins gaz ... jusqu'au moment où, à l'arrêt, la queue s'est mise à l'horizontale ! Puis, il a ralenti et a fait baisser la queue très lentement. « Mon Dieu, » ai-je crié d'un air déconcerté « si ces freins avaient lâchés, alors quoi ? » « Eh bien, on aurait été fini, » a-t-il répondu de façon laconique.

THE END

Ce tout dernier vol le 26 juillet 1976, avec le K-8/OT-CND, n'était plus que routine. J'avais d'abord pensé à faire encore un dernier tour, mais une fois décollé, j'ai abandonné ce projet pour faire directement route vers Coxyde. Il n'y avait pas de mécanicien ni de radio à bord. Polydore Poly Stevens, le navigateur Ernest Moïny et moi-même, nous formions le dernier équipage du Dakota militaire belge. ■



Rijkelijk geïllustreerd boek over de geschiedenis van de D-47B Dakota bij de Belgische luchtmacht. Het boek telt 324 pagina's en bevat zowel kleuren- als zwart/wit foto's. Prijs: € 40, auteur: Serge Verbeeck.

Te koop via www.theflyingtwins.be

DE BELGISCHE BOXCAR: EEN TOPSTUK

LE BOXCAR BELGE : UN JOYAU

Omstreeks 1952 verscheen aan het Belgisch firmament een silhouet dat eenieder die omhoog keek aan één vliegtuigtype zou knopen. Met zijn dubbele staart en brede romp bezorgde de Fairchild C-119 Flying Boxcar zichzelf een onuitwisbare plaats in het collectieve geheugen. En duizenden para's beleefden er de uren van hun leven in.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog waagde de Amerikaanse fabrikant Fairchild Aircraft zich voor de eerste maal aan een groot, tweemotorig transporttoestel. De C-82 Packet ging in september 1944 voor de eerste maal van de grond. De ingenieurs tekenden twee staartbomen met op het einde telkens een motor. Die bleken helaas te zwak, waardoor de Packet de verwachtingen niet inlostte en de ingenieurs een groter, sterker toestel tekenden. De C-119 Flying Boxcar vloog voor de eerste maal op 17 november 1947 en de productie was net op dreef toen de Koreaanse oorlog ontbrandde. De Amerikaanse regering wilde koste wat het kost West-Europa uit de Sovjet-invloedssfeer houden en deelde als het ware vliegtuigen en tanks uit aan haar NAVO-partners. Het is in het kader van dat Mutual Defence Aid Program dat ons land de eerste achttien



En 1952 est apparue au firmament belge une silhouette que chacun ne pouvait lier qu'à un seul type d'avion. Grâce à sa queue double et sa large coque, le Fairchild C-119 Flying Boxcar est gravé à jamais dans la mémoire collective. Et des milliers de paras ont passé dedans beaucoup d'heures de leur vie.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le constructeur américain Fairchild Aircraft s'est essayé pour la première fois à un grand bi-

IN DIENST TUSSEN
EN SERVICE ENTRE

1952

1975

toestellen (model C-119F) kreeg. Het jaar daarop begon de levering van nog eens 28 verbeterde C-119G's.

Meteen waren de zilveren giganten een vertrouwd zicht op en rond Melsbroek. Ze dropten para's boven Schaffen, namen deel aan airshows, maar verdienden vooral hun sporen in Afrika. Het 20ste Smaldeel werd afgedeelde naar de Congolese superbasis Kamina. Tijdens de onafhankelijkheidsopstanden in juli 1960 werden de Boxcars via Algiers, Aoulef en Douala naar de kolonie gestuurd. Belgische paracommando's werden aangevoerd, de bedreigde Europeanen via de terugvlucht in veiligheid gebracht. Tijdens die periode smakte de CP-36 in slecht weer tegen een bergtop bij Rushengo. Er waren

moteur de transport. En septembre 1944, le C-82 Packet a décollé pour la première fois. Les ingénieurs avaient dessiné deux poutres de queue se terminant chacune en un moteur, mais, malheureusement, ceux-ci étaient trop faibles de sorte que le Packet ne répondait pas aux attentes. Les ingénieurs ont donc été obligés de dessiner un appareil plus grand et plus puissant. Le premier vol du C-119 Flying Boxcar date du 17 novembre 1947 et sa production avait à peine commencé quand la guerre de Corée a éclaté. Dans le but de détourner à tout prix l'Europe occidentale de la zone d'influence soviétique, le gouvernement américain distribuait, pour ainsi dire, des avions et des chars à ses partenaires de l'OTAN. C'est dans le cadre

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS



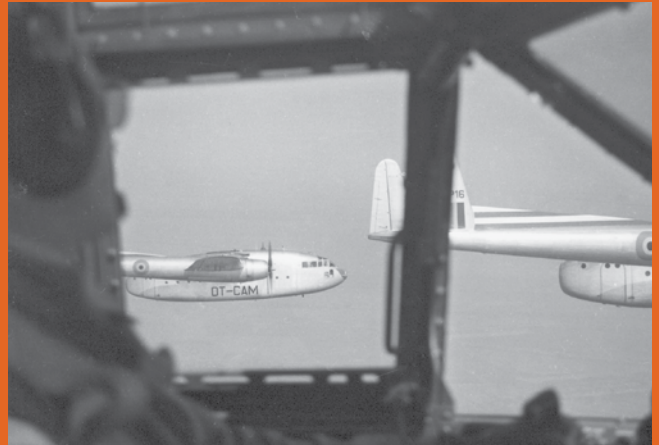
slechts vier overlevenden, veertig miliciens en de crew stierven in het oerwoud. Bij het verlaten van de kolonie brachten de Boxcars ook enkele Fouga Magisters mee in hun cargoruimte. Deze straaltrainers waren nog maar enkele maanden ervoor naar de kolonie gebracht om jonge Belgische piloten op te leiden vanop Kamina.

Terug in België werd de 15de Wing door nog een drama getroffen: op 12 december 1962 sloegen boven Chièvres twee toestellen (CP-23 en CP-25) tegen elkaar. In juni 1963 vond het meest bizarre ongeval plaats: tijdens Britse manoeuvres sloeg een vanop de grond afgevuurd mortiergranaat tegen de toevallig overvliegende CP-45,



die bij Detmold ontplofte. De CP-19 ging nog in oktober 1965 bij Hofgeismar verloren. De rest van zijn carrière was de C-119 alomtegenwoordig, ook boven Congo, Ruanda en Urundi. Elk jaar werden Belgische troepen naar Groot-Brittannië gevoerd om er deel te nemen aan NAVO-oefeningen. Maar de uren van de C-119 bleken geteld. Het toestel voldeed niet meer aan de verwachtingen van een moderne, mobiele oorlogsvoering en was aan vervanging toe. Tegen 1973 gingen de overgebleven Boxcars een roemloos einde

tegemoet langsheen de piste van Koksijde (twee zetten hun carrière verder in de Ethiopische luchtmacht, acht vlogen nog even in Noorse rangen). Uiteindelijk bleven er twee machines over. De CP-46 werd in de luchtvaarthal van het Koninklijk Legermuseum geparkeerd. De veteranen van de 15de Wing, geassocieerd in de VZW Dakota, koesteren ook nog een exemplaar in het kwartier Groenveld. Ze redden de CP-10 van de schroothoop en begonnen met een liefdevolle restauratie. Om zijn plaats in het collectieve geheugen te bestendigen, plaatste de Vlaamse Regering in 2010 het toestel op de Topstukkenlijst, als erfgoed voor de komende generaties. ■



du Mutual Defence Aid Program que notre pays a reçu les premiers dix-huit appareils (modèle C-119F). L'année suivante a commencé la livraison supplémentaire de 25 C-119G améliorés.

Ces géants d'argent font tout de suite partie du décor aérien sur et autour de Melsbroek. Ils larguent des paras au-dessus de Schaffen, participent à des spectacles aériens et, surtout, ils font leurs preuves en Afrique. La division de la 20ste Escadrille a été envoyée à la grande base de Kamina au Congo. Lors des révoltes d'indépendance en juillet 1960, les Boxcars ont été envoyés via Alger, Aoulefet et Douala à la colonie. Les commandos de parachutistes belges y ont été transportés et par les vols de retour, des Européens menacés ont été mis en sécurité. C'est dans cette période qu'à cause du mauvais temps, le CP-36 s'est planté contre un sommet près de Rushengo. Il n'y avait que quatre survivants; quarante miliciens et l'équipage ont trouvé la mort dans la forêt vierge. En quittant la colonie, les Boxcars ont également emporté quelques Fouga Magisters dans leur cargo. Ces chasseurs d'entraînement avaient été transportés à la colonie quelques mois avant pour former des jeunes pilotes belges depuis Kamina.

Rentré en Belgique, le 15de Wing a été touché par un nouveau drame: le 12 décembre 1962, au-dessus de Chièvres, deux appareils (le CP-23 et le CP-25) sont entrés en collision. Et en 1963, l'accident le plus bizarre a eu lieu: lors des manœuvres britanniques, un obus de mortier tiré à partir du sol a heurté le CP-45 survolant, qui a explosé auprès de Detmold. Le CP-19 s'est perdu en octobre 1965 près de Hofgeismar.

Les C-119 restaient omniprésents, aussi au-dessus du Congo, du Ruanda et de l'Urundi. Chaque année des troupes belges volaient en Grande-Bretagne pour participer à des exercices de l'OTAN. Cependant, les heures des C-119 semblaient comptées. Les appareils ne répondaient plus aux exigences de la tactique de guerre mobile moderne et devaient être remplacés. En 1973, les Boxcars restant connaissent une fin sans gloire le long de la piste à Coxyde (deux appareils ont encore continué leur carrière à la force aérienne éthiopienne et huit ont encore rejoint un instant les rangs norvégiens).

Finalement, deux appareils ont subsistés. Le CP-46 est garé dans le hall d'aviation du Musée royal de l'Armée. L'autre exemplaire, se trouvant dans le quartier Groenveld, est chéri par les vétérans du 15de Wing, associés dans l'asbl Dakota. Ils ont sauvé le CP-10 de la ferraille pour le restaurer avec sollicitude. En 2010, pour graver sa place dans la mémoire collective, le gouvernement flamand a mis l'appareil sur la Topstukkenlijst (liste des œuvres majeures) pour ainsi le conserver comme patrimoine culturel pour les générations à venir. ■

DE 12 WERKEN VAN HERCULES

LES 12 TRAVAUX D'HERCULE

Afgelopen jaar kende voor luchtvaartliefhebbers en onze nationale media toch één lichtpuntje. Op 20 december 2020 streek op Melsbroek de Airbus A400 neer. Met zijn indrukwekkende veelbladige propeller schoof de Atlas majestueus doorheen het feestelijke watergordijn van de luchthavenbrandweer. Het leek wel of de oudjes van de basis boos met hun neus richting Haachtse Steenweg keken, met hun kont naar de nieuwkomer gedraaid. Want waren zij het niet, onze Herkuuls, de dikbuiken, die haast een halve eeuw het zicht van Melsbroek bepaalden? Een terugblik op de keuze voor één van de meest iconische transporttoestellen.

Van bij het begin van de Koreaanse oorlog (1950-1955) trok het Amerikaanse opperbevel de nodige lessen. Luchttransport met grote toestellen kende teveel beperkingen. Voor de planners van luchtlandingsoperaties waren er twee opties: ofwel parachutage, ofwel een landing op een lange, liefst gebetonneerde baan. Helaas, in crisissituaties zijn deze laatste meestal niet te vinden. De US Air Force had nood aan een machine die op eenvoudige, zelfs geïmproviseerde pistes neer kon strijken en meteen de lading kwijt kon, zonder inzet van heftrucks, ladders en andere materiaal.

De turbopropmotor (een straalmotor gecombineerd met een schroef) had zijn intrede gedaan, wat mogelijkheden bood om toestellen nog meer kracht te geven, zodat korte start- en landingsafstanden mogelijk waren. Nog voor het conflict op het Koreaanse schiereiland ten einde was, vochten giganten als Boeing, Douglas, Northrop voor het beste ontwerp. Lockheed eindigde in 1951 als beste in de strijd om het nieuwe Amerikaanse transporttoestel, dat op dat moment enkel op de tekenafel bestond. Drie jaar later kwam het prototype van de grond. Hercules was zijn naam, naar de Griekse krachtpatser. Tijdens de tweede helft van de 50'er jaren vond de Herc zijn plaats in de rangen van de USAF, niet enkel in de VS maar ook in Duitsland. Intussen groeide Lockheeds orderboekje met bestellingen want de komende decennia zou de hele wereld (met uitzondering van het toenmalige Oostblok en China) vallen voor de C-130. Weinig militaire types kunnen stellen dat ze in 67 luchtstrijdkrachten dienen.

RODE DRAAK, DE VUURPROEF

België had in de jaren zestig dozijnen Fairchild Flying Boxcars in dienst – eigenlijk relatief nieuwe machines waarmee de verbinding met Afrika verzekerd bleef. Maar de toestand in de ex-kolonie bleef op z'n zachtst



Les passionnés de l'aviation et nos médias nationaux ont quand même entrevu une lueur d'espoir l'année passée. En effet, le 20 décembre 2020, l'Airbus A400 s'est posé à Melsbroek. L'Atlas, avec son impressionnante hélice à plusieurs pales, s'est glissé à travers le rideau d'eau des pompiers d'aéroport. C'était comme si les vieillards de la base étaient fâchés, leur nez dirigés vers la Haachtse Steenweg et leurs derrières vers le nouvel arrivant. En effet, n'étaient-ce pas eux, nos Hercules, les bons gros, qui ont fait partie du décor à Melsbroek pendant presque un demi-siècle ? Comment s'est déroulée la sélection de l'Hercules, l'un des avions de transport les plus emblématiques ?

Dès le début de la guerre de Corée (1950-1955) le haut commandement américain a tiré des leçons : le transport aérien par voie de grands appareils a trop de restrictions. Pour les organisateurs d'opérations d'atterrissage, il y a deux options : soit le parachutage, soit un atterrissage sur une longue piste, de préférence en béton. Malheureusement, en cas de crise, celles-ci sont le plus souvent introuvables. L'US Air Force a besoin d'un appareil apte à se poser sur des pistes simples, mêmes improvisées, et à se faire décharger tout de suite, sans l'intervention de chariots élévateurs, échelles ou autre matériel.

Grâce à l'apparition du moteur de type turbopropulseur (un moteur à réaction combiné d'une hélice), on dispose des possibilités à construire des appareils encore plus puissants qui ne requièrent que de courtes distances de décollage et d'atterrissage. Encore avant la fin du conflit sur la péninsule coréenne, les géants comme Boeing, Douglas et Northrop luttent pour le meilleur concept. En 1951, Lockheed gagne



IN DIENST TUSSEN
EN SERVICE ENTRE

1972

2021

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS

gezegd volatiel, en de nationale belangen in het nieuwe Congo groot. In november 1964 liep het helemaal fout in Stanleystad (vandaag Kisangani), waar gewapende Simbarebellen honderden blanke bewoners naar een hotel dreven en gijzelden. Het waren niet enkel Belgische burgers, maar ook Amerikaanse onderdanen. Premier Gaston Eyskens en President Lyndon B. Johnson vonden dat er moest ingegrepen worden vooraleer de moordpartijen verder om zich heen zouden grijpen. Om de lont uit het kruitvat te houden moest operatie Rode Draak in het grootste geheim voorbereid worden. Troepen naar de crisiszone overvliegen via de Afrikaanse route was geen optie, want dat zou de geheimhouding in het gedrang brengen. Het plan was bijzonder stoutmoedig: vanuit Kleine-Brogel zouden Belgische para's via Spanje, de Azoren naar het godvergeten eiland Ascension gevlogen worden, om van daaruit via de oceaan ongemerkt het Congolese binnenland te bereiken. En er waren niet enkel manschappen aan boord, maar ook voertuigen waarmee ze van het vliegveld naar de posities van de rebellen zouden scheuren. De 15de Wing kon niet anders dan toegeven dat dergelijke complexe operatie technisch onmogelijk was met haar Flying Boxcars. Voor de Amerikaanse C-130 Hercules zou het de vuurproef worden in een complexe operatie. Twaalf toestellen, allemaal in blank metaal, werden ingeschakeld. De US Air Force dropte 320 Belgische para's boven de het vliegveld van Stanleystad. Eenmaal de pistes vrijgemaakt zouden de Hercs landen en kon de evacuatie beginnen. Ondanks de gruwelijkheden werd Rode Draak, gevolgd door Zwarte Draak, een relatief succes. 1800 gijzelaars wor-

de lutte pour le nouvel avion de transport américain, qui n'existe à ce moment-là que sur papier. Trois années plus tard, le prototype est une réalité. Hercules est son nom, appelé comme le costaud grec. Pendant la deuxième moitié des années '50, le Herc a trouvé sa place dans les rangs de l'USAF, pas seulement aux États-Unis mais aussi en Allemagne. Entre-temps, le livre de commandes de Lockheed se remplit de commandes parce que, les décennies à venir, le monde entier (sauf le bloc de l'Est de l'époque et la Chine) tombera pour le C-130. Peu de types militaires ont servi pas moins de 67 forces aériennes.

L'OPÉRATION DRAGON ROUGE, UNE RUDE ÉPREUVE

Dans les années soixante, la Belgique a à son service des dizaines de Fairchild Flying Boxcars, des appareils relativement neufs assurant les communications avec l'Afrique. Cependant, la situation dans l'ancienne colonie reste pour le moins instable et on voit grandir les intérêts nationaux dans le nouveau Congo. En novembre 1964, la situation tourne mal à Stanleyville (actuellement Kisangani), quand des rebelles Simba armés mènent des centaines d'habitants blancs à un hôtel pour les y prendre en otage. Il ne s'agit pas seulement de citoyens belges, mais aussi de ressortissants américains. Le Premier ministre Gaston Eyskens et le Président Lyndon B. Johnson sont d'avis qu'il faut intervenir pour éviter des massacres ultérieurs. Pour ne pas mettre le feu aux poudres, l'opération Dragon rouge doit être préparée dans le plus grand secret. Envoyer des troupes vers



den geëvacueerd. De Belgische para's zijn de helden, maar de C-130 had aangetoond dat militair luchttransport een nieuwe dimensie tegemoet ging.

KEUZE

Dat de C-119's van de 15de Wing buiten spel bleven, was een pijnlijke vaststelling. De meeste waren nog geen tien jaar in dienst, maar er werd gedacht een versterking voor de Belgische transporteenheid met types die dergelijke ingewikkelde operaties aankonden. Het duurde niet lang of andere fabrikanten wilden maar al te graag hun waar aanprijzen. Zo vonden we in de vliegboeken van 15de Wing-veteraan Charly Van Straelen proefvluchten met de de Havilland Canada Buffalo (met uitstapje naar Moorsele om de STOL-capaciteiten te tonen), tientallen vluchten vanop Gosselies met de Franse Breguet 941 (september 1965), en enkele weken later zes tests met de nieuwe tweemotorige Frans-Duitse C-160 Transall. Maar de wegen zouden toch weer naar Lockheed leiden. In juni 1966 maakt Lockheed test piloot Richard S. Wigton zijn opwachting met de C-130 N1130E (eigenlijk het prototype van de L-100, een gedemilitariseerde variant van de C-130). Wigton neemt Charly Van Straelen mee naar Bevekom, en op 13 juni wordt zelfs een paradrop boven Schaffen georganiseerd. Net als de overige 15de Wing'ers is Van Straelen zeer te spreken over de capaciteiten.

la zone de crise via la route africaine n'est pas une option, parce que cela compromettrait le secret. L'intention est très audacieuse : depuis Kleine-Brogel les paras belges voleraient via l'Espagne, les Açores, à l'île désolée d'Ascension pour atteindre ensuite, par l'océan, l'arrière-pays du Congo. À bord, non seulement des troupes mais aussi des véhicules pour rouler plein gaz depuis l'aéroport vers les positions des rebelles. Le 15de Wing ne peut faire autre que d'admettre qu'une telle opération complexe est techniquement impossible avec ses Flying Boxcars. Les C-130 Hercules américains seront soumis à une rude épreuve dans une opération complexe. Douze appareils, tous en métal blanc, sont engagés. L'US Air Force largue 320 paras belges au-dessus de l'aéroport de Stanleyville. Une fois les pistes dégagées, les Hercs atterrissent pour commencer l'évacuation. Malgré les atrocités, l'opération Dragon rouge, suivie de celle Dragon noir, devient un succès relatif. 1800 d'otages sont évacués. Les paras belges sont les héros et le C-130 annonce une nouvelle ère dans le transport aérien militaire.

CHOIX

Il est pénible de constater que les C-119 du 15e Wing seraient mis hors-jeu alors que la plupart de ces appareils n'ont pas encore servi dix ans. Cependant, il faut renforcer l'unité de transport belge par des types aptes à exécuter de telles opérations compliquées. Il ne faut pas longtemps avant que d'autres constructeurs vantent leurs marchandises. Ainsi, on retrouve dans les carnets de vol de Charly

“

WEINIG MILITAIRE TYPES
KUNNEN STELLEN DAT ZE IN 67
LUCHTSTRIJDKRACHTEN DIENEN.

PEU DE TYPES MILITAIRES ONT SERVI
PAS MOINS DE 67 FORCES AÉRIENNES.

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS



Toegegeven, in vergelijking met de overige kandidaten, staat de Herc aan de top. Laden en lossen kan niet eenvoudiger: voertuigen rijden onder de gigantische staart de laadklep op, doordat een tweede klep erboven naar binnen draait is hoogte geen probleem. Er is geen heftruck nodig. 64 bepakte paracommando's of 92 passagiers vinden hun plaats in de ruime buik. De Hercules was op dat moment al een ongezien commercieel succes: eind 1970 liepen er al meer dan 1100 stuks van de band in de fabriek van Marietta, Atlanta (Georgia). Na heel wat gepalaver klopte de Belgische regering de bestelling af op twaalf stuks, zes minder dan gevraagd door de Luchtmacht-top. De totale kostprijs bedroeg 55 miljoen USD, omgerekend naar Belgische frank van toen zo'n 2750 miljoen. België is met de F-104 Starfighter en T-33 een trouwe klant van Lockheed, en de Belgische onderhandelaars wisten toch nog wat compensaties te regelen: de Amerikaanse reus beloofde de komende tien jaar de helft van het totale aankoopbedrag terug te investeren in de Belgische industrie. En motorenfabrikant Allison beloofde nog eens voor 350 miljoen bestellingen te plaatsen.

LEVERING

Op dat moment was de uitzichtloze oorlog in Zuidoost-Azië nog in volle gang, en aangezien de Belgen ook boven het Afrikaanse



oerwoud zouden toeren, werden de twaalf stuks in Vietnam-camouflagepatroon gespoten. Op de neus kwam de registratiecode te staan: CH-01 voor de eerste, met daarnaast de Indianenkop van de 15de Wing. Intussen logeerde een team van acht Belgen in Georgia om de luchtreus beter te leren kennen. Commandant-vlieger Charles Vingerhoets en zijn crew klokten meer dan 33 vliegreun boven de Amerikaanse staten en leerden het toestel helemaal kennen. 24 juli 1972 was de grote dag: de CH-01 startte de motoren op Dobbins AFB voor een vlucht noordwaarts, naar het Canadese Gander, al decennialang de springplank voor de Oceanoversteek.

Van Straelen, vétéran du 15e Wing, des vols d'essai avec le Havilland Canada Buffalo (avec une sortie à Moorsele pour montrer les capacités STOL), des dizaines de vols depuis Gosselies avec le Breguet 941 français (septembre 1965), et quelques semaines plus tard, six tests avec le C-160 Transall, un nouvel avion bimoteur franco-allemand. Cependant, Lockheed reste le premier choix. En juin 1966, Richard S. Wigton, pilote d'essai de Lockheed, se présente avec le C-130 N1130E (en effet le prototype du L-100, une version démilitarisée du C-130). Wigton amène Charly Van Straelen à Beauvechain et le 13 juin est même organisé un largage de paras au-dessus de Schaffen. Tout comme les autres membres du 15e Wing, Van Straelen apprécie fortement les capacités du C-130. Il faut l'admettre, comparé aux autres candidats, le Herc est top. Charger et décharger ne pourraient pas être plus faciles : au-dessous de la queue gigantesque, les véhicules roulent sur la plate-forme de chargement ; vu qu'une deuxième plate-forme au-dessus tourne vers l'intérieur, la hauteur ne pose pas de problèmes. Pas besoin d'un chariot élévateur. 64 paras chargés ou 92 passagers peuvent prendre place dans la soute large.

À ce moment-là, le Hercules est déjà un succès commercial jamais vu : fin 1970, plus de 1100 pièces ont déjà quitté l'usine de Marietta près d'Atlanta en Géorgie. Après beaucoup de palabres, le gouvernement belge commande douze pièces, six de moins que l'état-major de la Force aérienne a demandé. Le coût total s'élève à 55 millions d'USD, convertis en 2750 millions de francs belges de l'époque. Comme la Belgique est un client fidèle de Lockheed par ses achats du F-104 Starfighter et du T-33, les négociateurs belges réussissent quand même à régler encore quelques compensations : le géant américain promet d'investir la moitié du prix d'achat total dans l'industrie belge dans les dix prochaines années et le fabricant de moteurs Allison promet à son tour de faire des commandes pour un montant de 350 millions.

LIVRAISON

À cette époque-là, la guerre sans issue fait toujours rage en Asie du Sud-Est et comme les Belges voleront aussi au-dessus de la forêt vierge en Afrique, les douze appareils sont peints en couleurs de camouflage vietnamien. Sur le nez est indiqué le code d'enregistrement, CH-01 pour le premier, flanqué de la tête d'indien du 15e Wing. Entre-temps, une équipe de huit Belges séjourne en Géorgie pour faire mieux connaissance avec le géant aérien. Le commandant-aviateur Charles Vingerhoets et son équipage totalise plus de 33 heures de vol au-dessus des états américains pour apprendre à connaître à fond l'appareil. Le 24 juillet 1972 est arrivé le grand jour : le CH-01 démarre les moteurs à Dobbins AFB pour un vol vers le nord, à Gander au Canada, pendant des décennies déjà le tremplin pour la traversée de l'océan. À bord se trouvent également 20 tonnes de pièces de rechange. Après une escale à l'aéroport irlandais de Shannon, où l'on jouit d'un sommeil réparateur, on met le cap sur le continent. Le 25 juillet, pour la première fois, le bruit d'un Hercules belge est entendu au-dessus de Melsbroek, le vrombissement profond que tous les habitants dans les alentours connaissent déjà depuis un demi-siècle. La livraison du douzième

et dernier C-130 a encore lieu dans l'année. Maintenant, le temps est venu pour la suppression progressive des C-119 Flying Boxcars. Après un service d'un peu plus de vingt ans, la plupart des double queues connaissent une fin sans gloire à Coxyde. L'Hercules a achevé plus que douze travaux : non seulement des opérations hardies à Kolwezi (1978), au Shaba et au Rwanda, mais aussi de nombreuses missions humanitaires au Sahel, où l'on expérimente fructueusement avec des techniques de largage innovatifs de nourriture. Lors de toute crise, partout dans le monde, ce type d'avion a représenté le drapeau tricolore belge. Ses heures les plus tristes ont été vécues

Aan boord was nog eens 20 ton wisselstukken verpakt. Na een tussenlanding op de Ierse luchthaven Shannon, met nachtrust, werd de koers richting Continent gezet. Op 25 juli klonk voor de eerste maal een Belgische Hercules boven Melsbroek, het diepe gebrom dat alle bewoners in de ruime regio intussen al een halve eeuw kennen. De levering van de twaalfde en laatste C-130 gebeurde nog binnen het jaar. Nu was het tijd voor het uitfaseren van de C-119 Flying Boxcar. Na een goede twintig jaar dienst verdwenen de meeste dubbelstaarten richting Koksijde voor een roemloos einde. De Hercules verrichtte meer dan twaalf werken: naast de gedurfde operaties in Kolwezi (1978) Shaba en Rwanda waren er de talloze humanitaire zendingen in de Sahel, waar met succes geëxperimenteerd werd met innovatieve droptechnieken van voedsel. Bij elke crisissituatie, waar ook ter wereld, vertegenwoordigde het type de Belgische driekleur. De ramp met de CH-06 te Eindhoven met 34 doden was een inriest dieptepunt. De voorbije decennia werd de C-130 vanbinnen en vanbuiten gefacelifted waardoor hij misschien z'n Gouden Bruiloft met de Belgische Luchtmacht haalt, een bijzondere prestatie. Geliefd en gekoesterd door verschillende generaties personeel en liefhebbers bepaalden een halve eeuw lang een dozijn Hercules het zicht langs de Haachtse Steenweg. Eigenlijk hoort er daar toch ook eentje te blijven, niet? ■

lors de la catastrophe avec le CH-06 à Eindhoven, qui a coûté la vie à 34 personnes. Au fil des décennies, le C-130 a été lifté tant à l'intérieur qu'à l'extérieur et, avec un peu de chance, il fêtera ses noces d'or au sein de la Force aérienne belge, cas unique dans l'histoire. Pendant un demi-siècle, chéri et chouchouté par plusieurs générations de personnel et d'amateurs, une douzaine d'Hercules ont dessiné le décor le long de la Haachtse Steenweg. Ne conviendrait-il pas qu'un exemplaire reste à cet endroit ? ■

Auteur: Cynrik De Decker

Foto's | photos: archief Luchtvaartgeschiedenis.be, Malek Azoug Mil.be



Ludivine Dedonder (PS)

“CH-13: MELSBROEK OF BEVEKOM ?

Er is getouwtrek om de laatste C-130. Minister van Defensie Ludivine Dedonder (PS) wil dat de CH-13 naar Bevekom verhuist, om er deel uit te maken van het 1st Wing Historical Center. Federaal parlementslid Theo Francken (N-VA) haalt alles uit de kast om het toestel op z'n thuisbasis Melsbroek te houden, als onderdeel van de collectie van de VZW Dakota. Hiervoor zou een aanvraag ingediend worden bij Vlaams Departement Cultuur, om via een commissie van experts na te gaan of het toestel ook niet als “onmisbaar” roerend cultureel erfgoed dient beschouwd te worden. Een Topstuk dus, dat Vlaanderen niet mag verlaten. Dat gebeurde reeds bij de voorganger van Hercules, de C-119 CP-10 die in het Kwartier Groenveld bewaard wordt. Wordt vervolgd...

CH-13 : MELSBROEK OU BEAUVECHAIN ?

Il y a des tiraillements pour le dernier C-130. La ministre de la Défense Ludivine Dedonder (PS) veut que le CH-13 soit déplacé vers le 1st Wing Historical Center à Beauvechain. Le parlementaire fédéral Theo Francken (N-VA) s'évertue à garder l'appareil à sa base d'affectation à Melsbroek pour y faire partie de la collection de l'a.s.b.l. Dakota. À ce sujet, on introduirait une demande auprès du Département flamand de la Culture pour examiner, via une commission d'experts, si l'appareil peut être considéré comme patrimoine culturel mobilier indispensable. Un Topstuk (œuvre majeure de Flandre) alors, qui ne peut pas quitter la Flandre. On a déjà agi ainsi avec le prédécesseur de l'Hercules, le C-119 CP-10, qui est conservé dans le quartier Groenveld. À suivre...

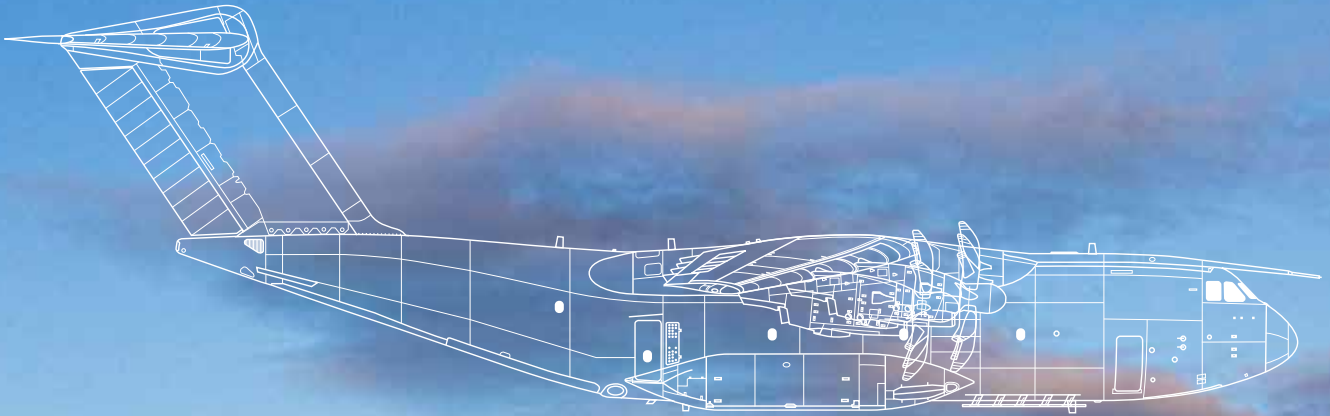
A400 M: NIEUWE VLOOT

A400 M: NOUVELLE FLOTTE

Defensie kocht acht ultramoderne vrachtvliegtuigen van het type Airbus A400M aan om de C-130's te vervangen. De vliegtuigen komen terecht in de Belgium-Luxembourg Binational Air Transport Unit, waar zowel Belgen als Luxemburgers zij aan zij zullen opereren. De 15 Wing Luchttransport zal de vliegtuigen inzetten voor zowel strategische als tactische transportvluchten.

La Défense a acheté huit avions de transport ultramodernes de type Airbus A400M pour remplacer les C-130. Les avions sont destinés à opérer au sein de la Belgium-Luxembourg Binational Air Transport Unit, où les Belges et les Luxembourgeois coopéreront. Le 15 Wing de transport aérien engagera les avions pour des vols de transport tant stratégiques que tactiques.





IN DIENST VANAF
EN SERVICE DEPUIS

2020

...

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS

Op vrijdag 9 oktober 2020 kwam de eerste Airbus A400M 'Atlas' aan op de luchtmachtbasis van Melsbroek. Het was het vliegtuig met staartnummer CT-01, aangekocht door de Luxemburgers. De overige 7 toestellen werden aangekocht door de Belgische luchtmacht. Het eerste Belgische exemplaar landde op de tarmac van Melsbroek op 22 december 2020. De aankomst van de derde A400M, de CT-03, staat gepland voor maart 2021. Als alles op schema blijft, zal ons land dit jaar nog 3 toestellen kunnen verwelkomen. Begin juni komt CT-04 aan, gevolgd door CT-05 in oktober. De CT-06 wordt verwacht tegen het einde van 2021.

ULTRAMODERNE TECHNOLOGIE

De assemblage van de A400M, ontworpen door Airbus Military, gebeurt in Sevilla (Spanje) in de Airbus Final Assembly Line. Toen op 26 juni 2008 de eerste Atlas van de band rolde, volgde de eerste testvlucht op 11 december 2009. Het project werd opgestart ter vervanging van de verouderde C-160 Transall en C-130 Hercules van de 7 initiële luchtmachten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Spanje, Turkije en het Verenigd Koninkrijk) die in het project gestapt zijn, goed voor een totaal van 175 te leveren toestellen. De verschillende onderdelen van deze mastodont worden gefabriceerd doorheen Europa. Ook de Belgische luchtvaartindustrie is dankzij bedrijven zoals Sabca, Sonaca en Asco, betrokken bij de ontwikkeling en bouw van deze versatiele airlifter.

In vergelijking met zijn voorganger, het graag geziene werkpaard van Defensie, de Lockheed C-130 Hercules is de Airbus A400M Atlas een volledig ander toestel. Zowel wat gedaante als technologie betreft. Het nieuwe vliegtuig is niet alleen anderhalf keer groter, zijn draagkracht is met 40 ton laadcapaciteit het dubbele van de trouwe Hercules. De vier turbopropmotoren, die twee-aan-twee in tegenovergestelde richting draaien, hebben elk een vermogen van 11.000 pk en zorgen ervoor dat de Atlas aan een kruissnelheid van 700 km/h in één ruk een afstand van 5000 km kan overbruggen. Naast zijn kolossale omvang en superkrachtige motoren is het toestel voorzien van een fly-by-wire systeem met een hypermoderne glass cockpit. De bijzondere heads-up-display en de stuurkolom die vervangen werd door een sidestick, moeten het comfort van de piloot verhogen. De plaats van de flight engineer is in de A400M niet langer voorzien, terwijl de taken die de boordtechnieker vroeger uitvoerde, opgenomen zijn in de checklist van de piloten. De cargoverantwoordelijke of loadmaster daarentegen beschikt in de Atlas over een ultramoderne loadmaster workstation vanwaar hij de cargoruimte helemaal kan bedienen en controleren.

ASSEMBLAGE DUURT ONGEVEER EEN JAAR

De assemblage van een A400M neemt, vanaf de aankomst van de eerste onderdelen tot en met het uitvoeren van de eerste testvlucht, ongeveer een jaar in beslag. Na deze periode is het vliegtuig klaar om de kwaliteitscontrole van de eigenaar te ondergaan. Deze test noemt men in het militaire jargon de 'acceptance phase' en duurt ongeveer één maand. Adjudant-majoor Bart Vermeire van de divisie openbare aanbestedingen van het directoraat-generaal Material Resources (MRMP) bij de Belgische Luchtcomponent, is in



Le vendredi 9 octobre 2020, le premier Airbus A400M 'Atlas' s'est posé sur la base aérienne de Melsbroek. Il s'agissait de l'avion immatriculé CT-01, acquis par les Luxembourgeois. Les autres 7 appareils ont été achetés par la Force aérienne belge. Le premier exemplaire belge a touché le tarmac à Melsbroek le 22 décembre 2020. L'arrivée du troisième A400M, le CT-03, est prévue en mars 2021. Si le calendrier est respecté, notre pays accueillera encore 3 autres appareils cette année : le CT-04 début juin, le CT-05 en octobre et le CT-06 fin de 2021.

TECHNOLOGIE DE POINTE

L'assemblage du A400M, conçu par Airbus Military, a eu lieu à Séville (Espagne) dans la chaîne d'assemblage final d'Airbus. Le premier Atlas a quitté la chaîne le 26 juin 2008 et le premier vol d'essai a suivi le 11 décembre 2009. Le projet a été lancé pour remplacer les C-160 Transall vieillissants et les C-130 Hercules des sept forces aériennes

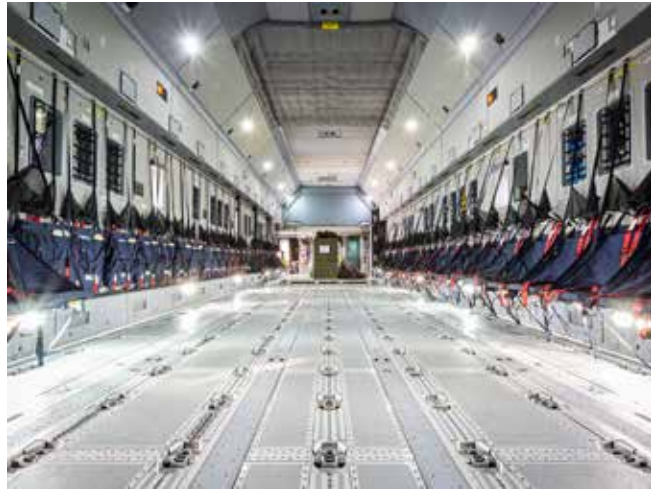
Sevilla als National Focal Point verantwoordelijk voor de 'quality, acceptance & delivery' van de 8 toestellen van onze binationale vloot. De controle gebeurt op basis van het CIG of Customer Inspection Guideline, met daarin alle te controleren punten en uit te voeren testen doorheen het complete acceptance proces. Het is pas aan het einde van deze procedure, en wanneer alle eventuele mankementen verholpen of gecompenseerd zijn, dat het toestel via het OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement – Organisation for Joint Armament Co-operation) door de uiteindelijke klant overgevoerd wordt. De eerste toestellen, de

(la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, l'Espagne, la Turquie et le Royaume-Uni) qui se sont initialement jointes au projet et ont commandé 175 appareils au total. Les différentes pièces de ce mastodonte sont construites partout en Europe. Grâce aux entreprises Sabca, Sonaca et Asco, l'industrie aéronautique belge elle aussi contribue au développement et à la construction de cet avion de transport polyvalent. Comparé à son prédécesseur, le Lockheed C-130 Hercules, l'hercule tant aimé de la Défense, l'Airbus A400M Atlas est un tout autre appareil, tant au niveau de son aspect que de sa technologie. Le nouvel avion ne se distingue pas seulement

du fidèle Hercules par sa taille une fois et demie plus grande, mais aussi par sa capacité d'emport deux fois plus importante avec ses 40 tonnes de charge utile. Les quatre turbopropulseurs, dont le sens de rotation des hélices des deux moteurs sur chaque demi-aile est inversé, ont chacun une puissance de 11 000 chevaux, qui permettent à l'Atlas de franchir en une fois une distance de 5 000 km à une vitesse de croisière de 700 km à l'heure. Outre sa taille colossale et ses moteurs super puissants, l'appareil est équipé d'un système fly-by-wire et d'un glass cockpit ultramoderne. L'affichage tête haute et le mini-manche remplaçant la colonne de direction contribuent au confort du pilote. Comme l'A400M ne nécessite plus un mécanicien de bord, ses tâches sont maintenant reprises dans la check-list des pilotes. Le responsable du cargo ou le loadmaster, pour sa part, dispose dans l'Atlas d'une station de travail ultramoderne depuis laquelle il peut complètement commander et contrôler la soute à fret.

L'ASSEMBLAGE PREND ENVIRON UN AN

L'assemblage d'un A400M, à partir de l'arrivée des premières pièces jusqu'au premier vol d'essai, prend environ un an. Après cette période, l'avion est prêt à subir le contrôle de qualité par le propriétaire. Cet essai s'appelle en jargon militaire la phase de réception (acceptance phase) et dure environ un mois. À Séville, l'Adjudant-major Bart Vermeire de la Division marchés publics de la direction générale Material Resources (MRMP) auprès de la Composante Air belge, est responsable, en tant que National Focal Point de la qualité, la réception et la livraison des 8 appareils de notre flotte binationale. Le contrôle se fait sur la base de la directive CIG of Customer Inspection Guideline contenant tous les points à contrôler et les essais à réaliser lors de la phase de réception. Ce n'est qu'à la fin de cette procédure, quand tous les défauts éventuels seront résolus ou compensés, que le client pourra piloter l'appareil, via l'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement), vers sa destination finale. Bien que les premiers appareils, à savoir le MSN104 ou CT-01 et le MSN106 ou CT-02, avaient déjà été produits par Airbus en mars 2019, ce n'est pourtant qu'à l'automne 2020 qu'ils ont pu être pilotés en Belgique. Une fois de plus, la Covid-19 a mis notre patience à l'épreuve.



Belgische techniekers Maarten en Wendy poseren voor een FR A400M op de BA 123 van Orléans-Bricy met hun collega's van de transporteenheid van het Franse Armée de l'Air. Les techniciens belges Maarten et Wendy posent pour la photo devant un A400M français sur la BA 123 d'Orléans-Bricy, accompagnés de leurs collègues de l'unité de transport de l'Armée de l'Air française.

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS



Eén van de allereerste Belgische A400M piloten samen met een UK collega aan boord van een Royal Air Force A400M klaar voor de landing in RAF Brize Norton. L'un des tout premiers pilotes A400M, accompagné d'un collègue du Royaume-Uni, à bord d'un A400M de la Royal Air Force, prêt pour atterrir à la RAF Brize Norton.

MSN104 of CT-01 en MSN106 of CT-02, werden in maart 2019 door Airbus in productie genomen en toch duurde het tot het najaar van 2020 alvorens de toestellen hun vlucht naar België konden maken. Ook hier stelde Covid-19 ons geduld op de proef.

OPLEIDING CREW ONDER SPAANSE ZON

Naast de assemblage van de A400M Atlas is het Airbus Center in Sevilla ook verantwoordelijk voor de training van de piloten en techniekers. Deze opleiding bestaat uit een theoretisch en praktisch gedeelte van ongeveer drie maanden. Tijdens de vorming kunnen de techniekers en loadmasters gebruik maken van een

FORMATION DE L'ÉQUIPAGE SOUS LE SOLEIL ESPAGNOL

L'Airbus Center à Séville n'est pas seulement responsable de l'assemblage de l'A400M Atlas, mais aussi de l'entraînement de ses pilotes et techniciens. Cette formation consiste en une partie théorique et pratique d'environ trois mois. Lors de la formation, les techniciens et les loadmasters peuvent utiliser un Cargo Hold Trainer construit à l'échelle réelle. Les pilotes de leur part peuvent disposer d'un simulateur de vol Full Motion. Les premiers pilotes, loadmasters et techniciens qui avaient achevé leur formation à Séville en 2019, ont été



“

ALS ALLES OP SCHEMA BLIJFT, ZAL ONS LAND DIT JAAR NOG 3 TOESTELLEN KUNNEN VERWELKOMEN

SI LE CALENDRIER EST RESPECTÉ, NOTRE PAYS ACCUEILLERA ENCORE 3 AUTRES APPAREILS CETTE ANNÉE



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

WWW.THEFLYINGTWINS.BE



Patch 10 cm

€5



€74,90

Size M - L - XL - XXL



€11,95



€12,50

€5



AIRBUS



€4,50

€78,95
Scale Model
1:200



GRATIS VERZENDING
IN BELGIË VANAF €100
EXPEDITION GRATUITE EN
BELGIQUE À PARTIR DE €100

DOSSIER: VRACHTVLIEGTUIGEN | AVIONS-CARGOS



A400M CT-01 wordt door Belgische F-16 begroet en begeleid in Belgisch luchtruim bij aankomst op 09/10/20.
À son arrivée le 09/10/20, l'A400M CT-01 est salué et accompagné par un F-16 belge dans l'espace aérien belge.

op ware grootte nagebouwde cargo hold trainer. Voor de piloten is een full motion flight simulator beschikbaar. De eerste piloten, loadmasters en techniekers die hun opleiding in het Spaanse Sevilla in 2019 hadden afgewerkt, werden voorlopig overgeplaatst naar transporteenheden in andere landen om hun verworven vaardigheden te blijven trainen. De piloten en loadmasters reisden af naar RAF Brize Norton in het Verenigd Koninkrijk. De techniekers konden hun theoretische kennis verder omzetten in de praktijk op de vliegbasis 123 «Commandant Charles Paoli» in Orléans – Bricy. Het was dan ook deze crew die in oktober en december 2020 de eerste Airbus A400M vrachtvliegtuigen bij de constructeur in ontvangst nam, de opleveringstesten uitvoerde om de vliegtuigen vervolgens over te vliegen via Luxemburg naar België.

BIJNA KLAAR VOOR HET AFSCHEID

Op dit ogenblik is de A400M Binational Air Transport Unit onder leiding van luitenant-kolonel vlieger Denis Gochel aan het werk om alle opdrachten die voor het nieuwe vliegtuig voorzien zijn te trainen en te evalueren (OT&E - Operational Training & Evaluation), zodanig dat het smaldeel zijn initiële operationele capaciteit (IOC Initial Operational Capability) kan behalen voor het laatste C-130 Hercules vrachtvliegtuig het Belgisch luchtruim zal verlaten. ■

Auteur: Jozef Vanden Broeck

Foto's / photos: archief mil.be: Bart Rosselle,
Michael Moors & Jozef VDB



Belgisch piloot «Josse» klaar voor een trainingssessie in de A400M full motion flight simulator in het Engelse RAF Brize Norton. | Le pilote belge «Josse» prêt pour une session d'entraînement dans le simulateur de vol A400M full motion à la RAF Brize Norton en Angleterre.

provisoirement transférés dans d'autres unités de transport à l'étranger pour continuer à entraîner leurs aptitudes acquises. Les pilotes et loadmasters ont joint la RAF Brize Norton au Royaume-Uni. Les techniciens ont eu l'occasion de mettre leurs connaissances théoriques en pratique à la base aérienne 123 «Commandant Charles Paoli» à Orléans-Bricy. Et c'est précisément cet équipage qui a réceptionné les premiers avions-cargos Airbus A400M chez le constructeur en octobre et décembre 2020, qui a ensuite réalisé les essais de réception et les a enfin pilotés via le Luxembourg en Belgique.

In de twee volgende nummers van RateOne bieden we een forum aan respectievelijk de jachtvliegtuigen en de helikopters.

Les deux éditions suivantes de RateOne traiteront respectivement des avions de chasse et des hélicoptères.

PRÉLUDE À L'ADIEU

En ce moment, l'unité binationale de transport aérien A400M, sous la direction du Lieutenant-colonel aviateur Denis Gochel, est en train d'entraîner et d'évaluer toutes les missions dont le nouvel avion sera chargé (OT&E - Operational Training & Evaluation), de sorte que l'escadron puisse atteindre sa capacité opérationnelle initiale avant que le dernier avion-cargo C-130 Hercules ait quitté l'espace aérien belge. ■



ARC  **AVIA**
HANGAR DOORS

bart.renders@arcbv.be +32 496 55 99 99



d'Ouwe Hoeve
KROEG • BRASSERIE • RESTAURANT



Dorpsstraat 48, 9831 Deurle.

Volg ons op facebook en blijf op de hoogte van onze suggesties en activiteiten.

Open 7 op 7. Keuken is altijd open tot 23 uur. Reserveer uw tafel via www.ouwehoeve.be/reserveren

KEN JIJ CARTOUCHE AIR FORCE AL?

CONNAISSEZ-VOUS DÉJÀ CARTOUCHE AIR FORCE ?



Met een Pilatus P3 op bezoek tijdens het Flying Festival in inclusief kampeerplaats voor de piloten.

Visite au Flying Festival avec un Pilatus P3, qui servait aussi de logis pour les pilotes

Wat verbindt mensen? Samen een passie delen, als kameralen avonturen beleven, een embleem dragen dat hen kenmerkt als onderdeel van de groep. Je ziet het niet alleen bij motorbendes of voetbalclubs, maar ook bij de squadrons van de luchtmacht.

Een jaar of acht geleden, aan de bar van de vliegclub van Brasschaat ontspruiten de eerste ideeën. Acht recreatieve piloten met gemeenschappelijke kenmerken: passie voor oldtimervliegtuigen, de vliegmicrobe en zin in avontuur, willen zich verenigen. Niet in de vorm van een traditionele vliegclub, maar eerder als een schalkse



De grondleggers van de VZW bij de oprichting.
Les fondateurs de l'a.s.b.l.

Qu'est-ce qui lie les gens les uns aux autres ? Partager une passion, vivre des aventures entre camarades, porter un emblème qui les caractérise comme membre du groupe. On le voit non seulement chez des bandes de motards ou des clubs de foot, mais aussi chez les escadrons de la force aérienne.

Les premières idées ont germé il y a environ huit ans, au bar de l'aéroclub de Brasschaat. Huit pilotes récréatifs, liés par l'amour des avions anciens, la passion de voler et l'esprit d'aventure, veulent s'associer. Pas sous la forme d'un aéroclub traditionnel mais plutôt comme une bande d'espiègles. Cela n'a rien à voir – heureusement – avec le banditisme mais bien avec les tours aventureux et les gamineries à la Robin des Bois. Ils se donnent un nom cool en se baptisant La bande de Cartouche.

« Ne nous qualifiez certainement pas de club d'élite, même si nous voulons limiter le nombre de Cartouches ». Nous avons surtout l'intention d'associer des gens d'horizons différents par leur vraie passion : piloter des avions anciens, » raconte l'une des fondateurs. « Voler en formation avec des compagnons, faire des excursions et, surtout, partager l'amitié. Nos activités en commun renforcent la solidarité. Voler ensemble à bord d'avions vintage & classic, lors des moments spéciaux, comme le lever et le coucher du soleil, attise la sensation romantique du vol et des appareils comme le Piper Cub, le SV-4 et le Pilatus.





Eén van de vele sunset formatievluchten met SV4's en Piper Cubs boven Antwerpen. L'un des nombreux vols en formation lors du coucher de soleil avec SV4 et Piper Cub au-dessus d'Anver.

bende. Met banditisme heeft het gelukkig niks te maken. Wel met het avontuurlijke en kwajongensachtige à la Robin Hood. Ze dopen zichzelf met de stoere naam 'De Bende van Cartouche'.

"Bestempel ons zeker niet als eliteclubje, ook al willen we het aantal 'Cartouchen' bewust beperkt houden. Het is vooral onze bedoeling om mensen met verschillende achtergronden te verenigen omwille van hun ware passie: vliegen met oldtimers," vertelt één van de oprichters. "Met gelijkgestemden in formatie vliegen, uitstappen doen en bovenal vriendschap delen. Onze gezamenlijke activiteiten versterken het samenhangingsgevoel. Samen vliegen met vintage & classic vliegtuigen, tijdens speciale momenten zoals sunset of sunrise wakkert het romantisch gevoel voor het vliegen en voor deze toestellen - Piper Cub, SV-4, Pilatus – aan."

De Bende van Cartouche bestaat inmiddels uit twintig – relatief jonge – leden van verschillende vliegbasissen in België: Deurne, Hoevenen, Brasschaat, Zoersel, Sint-Truiden en Wevelgem. Als bevriende aviators plannen ze na corona ook enkele bedrijfsbezoeken en deelnames aan nationale en internationale luchtvaartevenementen. Door hun aanwezigheid op fly ins, static shows of airshows willen ze jongeren inspireren en warm maken voor de luchtvaart in eender welke vorm. Ze engageren zich voor die dingen waarbij ze zich samen amuseren en de luchtvaartcommunity in zijn geheel kunnen ondersteunen. "Pas als je proeft van de sfeer tijdens onze activiteiten, ben je dankbaar om jezelf een Cartouche te mogen noemen. Het is dan ook met trots dat ik ons embleem draag", getuigt een lid van het eerste uur. ■

Volg de avonturen via:
Suivez les aventures :
Insta: cartouche.airforce
Fb: Cartouche Air Force

Auteur: CO
 Foto's | photos: PJ Luyten



Snow Patrol vanuit Antwerpen en Sint-Truiden naar Verviers (Theux).
 Snow Patrol depuis Anvers et Saint-Trond vers Verviers (Theux).

La Bande de Cartouche associe déjà vingt membres relativement jeunes provenant de différentes bases aériennes en Belgique : Deurne, Hoevenen, Brasschaat, Zoersel, Saint-Trond et Wevelgem. Ces amis aviateurs organiseront aussi, après le corona, quelques visites d'entreprise et participeront à des événements aéronautiques nationaux et internationaux. Par leur présence à des fly-in, des shows statiques et des spectacles aériens, ils veulent inspirer et intéresser les jeunes à l'aviation, sous quelque forme que ce soit. Ils s'impliquent, tant en s'amusant, dans tout ce qui peut soutenir la communauté aéronautique. « Ce n'est qu'en goûtant à l'ambiance lors de nos activités que l'on est reconnaissant d'être un Cartouche. C'est dès lors avec fierté que je porte notre emblème », témoigne un membre de la première heure. ■

Wing Service

Pmm

Patrick's Motor Maintenance

YOUR FIREWALL FORWARD SPECIALIST

REPAIR
OVERHAUL
SHOCKLOAD INSPECTION
TROUBLESHOOTING
SUPPORT
STATE OF THE ART ENGINE TESTING

Lycoming
Continental
Superior engines
Rotax

Non destructive testing

- Ultrasonic inspection of 6 cylinder Continental crankshafts
- Engine and airframe parts inspection
Inclusive powdercoating
- Magnetic Particle Inspections
- Fluorescent Penetrant Inspections

SERVICE CENTER
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES



Components

- **Cylinders**
Repair with professional honing
- **Magneto's**
500Hrs inspection & overhaul
- **Carburators**
Repair & overhaul
- **Aircraft & engine hoses**
Assembly & overhaul



BE.145.41



9M6Y692D

Aeroshell aviation oil



RECOMMENDED
Available in stock and sold by PMM

Superior



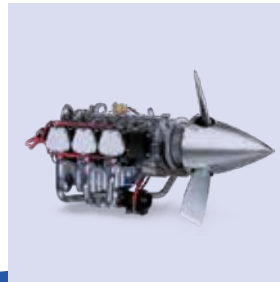
Continental



Engine testing



Lycoming



Rotax



ECHT VLIEGEN?

VOLER COMME UN OISEAU ?

LAAT JE 'VERVOEREN' IN EEN ULM !

PRENEZ VOTRE "ENVOL" EN 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? Een proefvlucht als kennismaking? Of om zelf piloot te worden? Het kan in alle veiligheid bij een goed opgeleide en erkende instructeur op 21 vliegvelden in België.

WAT IS EEN ULM?

Een ULM is een klein licht 'vliegtuig' voor 1 of 2 personen. In België kennen we 2 soorten ULM's :

- ULM, dat lijkt het best op een klein sportvliegtuig;
- DPM, dat is een gemotoriseerde deltavlieger, een driehoekig zeildoek met motor: je vliegt in open lucht!
- Deze toestellen zijn licht en kunnen heel traag vliegen, waardoor ze heel wendbaar en veilig zijn.

EEN BETAALBARE SPORT?

ULM vliegen kan al vanaf 70 euro per uur, tot 150 euro per uur voor de meest performante en modernste toestellen die snelheden halen tot 300km/u. Maar zowel vliegen als opleiding is een pak goedkoper en toegankelijker dan het traditionele sportvliegen. En wil je later beroespiloot worden, dan is dit een mooie instap. Een degelijke theoretische basisopleiding (minstens 40 u) kun je volgen in de ULM-clubs. Dat bereidt je voor op het theoretisch examen bij het Bestuur van de Luchtvaart. De praktische opleiding volg je bij één of meerdere instructeurs. Reken op 15-40 uur, al naargelang je vliegtalenten. De Belgische ULM Federatie vertegenwoordigt de ULM-piloten in België. Zij ijvert voor een toegankelijke en veilige vliegsport. Ze onderhoudt goede contacten met de luchtvaartoverheden in België en in Europa en informeert leden en clubs. ■

ça vous plairait de voir le monde par les yeux d'un oiseau ? De voir le paysage défilé sous vos ailes ? Un vol d'essai comme première découverte, ou comme premier pas pour devenir pilote professionnel? C'est possible, en toute sécurité, avec un instructeur certifié sur un des 21 terrains d'aviation en Belgique.

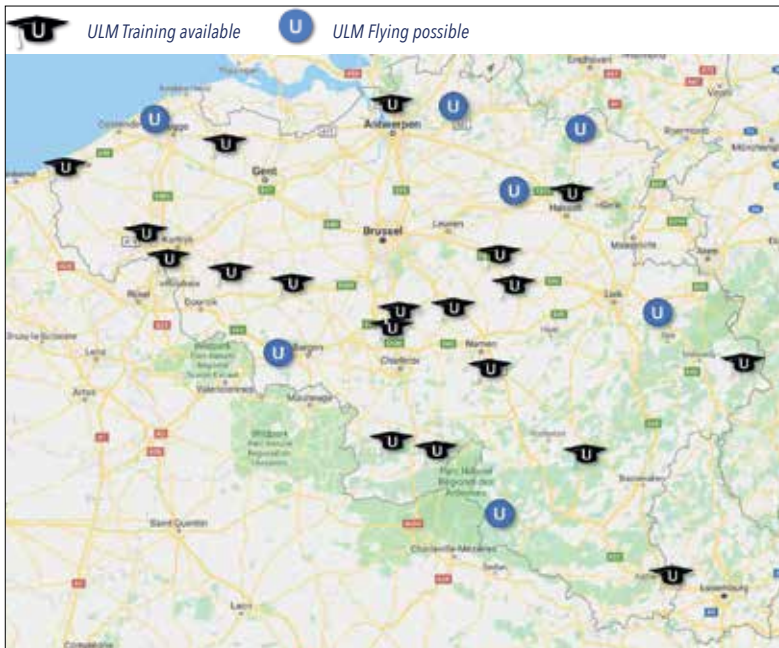
QU'EST-CE QU'UN ULM?

Un ULM est un aéronef léger pour une ou deux personnes. Nous avons deux sortes d'ULM en Belgique :

- Les ULM 3-axes, les petits avions légers qui ressemblent à leurs « grands » frères.
- Les DPM ou Deltaplane Motorisé, qui sont des ailes triangulaires équipées d'une nacelle avec un moteur. Tu voles en air libre!
- Les ULM sont très légers et peuvent voler très lentement, d'où leur maniabilité en toute sécurité.

UN SPORT ABORDABLE?

Voler en ULM peut se faire à partir de 70 euro de l'heure, jusqu'à 150 euro de l'heure pour les avions les plus récents et performants (volant jusque 300km/h !). Les heures de vol et la formation sont donc bien moins chères que pour un avion traditionnel. Et c'est un très bon début pour une éventuelle carrière de pilote professionnel. La formation théorique (de 40h minimum) se donne dans les clubs d'ULM et prépare l'apprenti pilote au passage de l'examen théorique de la Direction Générale des Transport Aériens. La formation pratique, qui durera entre 15 et 40 heures, en fonction des aptitudes personnelles, se fera avec un ou plusieurs instructeurs reconnus et certifiés. La Fédération Belge d'ULM (BULMF) représente les pilotes d'ULM en Belgique et travaille d'arrache-pied pour que ce soit un sport aérien abordable et sûr. Elle sert de liaison entre les instances aériennes Belges, les pilotes d'ULM et les clubs d'ULM. ■



**ULM OPLEIDINGCENTRUM
CENTRE DE FORMATION
ULM**

Amougies	EBAM
Avernas	EBAV
Arlon / Sterpenich	EBAR
Bullingen	EBBN
Baisy-Thy	EBBY
Buzet	EBBZ
Cerfontaine	EBCF
Koksijde	EBFN
Wevelgem	EBKT
Hoevenen	EBHN
Matagne	EBMG
Liernu	EBLN
Isieres	EBIS
Maillen	EBML
Moorsele	EBMO
Namur - Suarlee	EBNM
Saint Ghislain	EBSG
Saint Hubert	EBSH
Vliegbasis Goetsenhoven	EBTN
Ursel	EBUL
Hasselt - Kiewit	BZH
Zuienkerke	EBZU



**NEEM EEN KIJKJE OP
WWW.BULMF.BE**

**VENEZ DONC LA DÉCOUVRIR
SUR WWW.BULMF.BE**

Specialist in:

- General aviation
- ULM
- Gliders
- Hot air balloons

OOSTKAMP | ANTWERPEN | GEEL | DESSEL

www.callant.be | aviation@callant.be | 03 609 89 89

CALLANT VERZEKERINGEN ANTWERPEN NV | Ondernemingsnr: 0444.457.364

REPORTAGE

LAURENCE BOUWT MODELLEN VAN TOESTELLEN WAAR ZE IN HAAR VORIG LEVEN MEE VLOOG

Vijftig jaar lang leefde Laurence Adriaensens in de schaduw van haar mannelijk alter ego: een gevechtspiloot bij de Belgische Luchtmacht. Enkel in de anonimiteit van het privéleven kwam ze tevoorschijn, veilig verborgen voor het machomilieu van de luchtmacht. Na een vliegtuigcrash in 2001 besliste de piloot dat de ware persoon lang genoeg werd onderdrukt en schuilgehouden. Abrupt werd het drastische besluit genomen om definitief door het leven te gaan als Laurence. Alles werd anders, behalve de passie voor het vliegen.



LAURENCE CONSTRUIT DES MODÈLES D'APPAREILS QU'ELLE A PILOTÉS DANS UNE VIE ANTÉRIEURE

Pendant cinquante ans, Laurence Adriaensens a vécu dans l'ombre de son alter ego masculin : un pilote de chasse de la Force aérienne belge. Elle n'apparaissait que dans l'anonymat de la vie privée, bien cachée pour le milieu macho de la force aérienne. Un accident aérien en 2000 l'a incitée à ne plus longtemps étouffer et cacher sa vraie personne. Brusquement, elle a pris la décision drastique de continuer à vivre en tant que Laurence. Tout a changé, sauf la passion du vol.





REPORTAGE

In een modern Hasselts appartementsgebouw opent een kokette dame op leeftijd (69) de deur. Meteen treed ik in het leven van Laurence, te midden de modelvliegtuigen. Ze verwacht me, om over haar carrière als piloot en over haar nieuw leven te vertellen.

ANDERS DAN DE ANDERE

“Als kind was ik een tenger verlegen jongetje, altijd de kleinste van de klas. Ik voelde me anders, hield me vaak afzijdig, en dat maakte me natuurlijk niet populair bij mijn leeftijdsgenootjes. In mijn tienerjaren, toen andere jongens achter de meisjes holden, ontdekte ik de passie voor het vliegen. Op mijn twaalfde kreeg ik van vader een plastic rondvluchtmodel en werd het de start van een nooit ophoudende interesse voor modelvliegen. Op mijn vijftiende werd ik aangenomen bij De Luchtcadetten van België en leerde ik zweefvliegen. Ik vloog er ook met de toen al antieke Grunau Baby die nu in het Brusselse Luchtvaartmuseum hangt.”



“Toen ik als luchtcadet in 1967 de kans kreeg om mee te vliegen met een Stampe SV4 wist ik welk pad ik zou volgen: piloot worden. Moeder zag het helemaal niet zitten dat haar enig kind zijn leven hoog in de lucht zou doorbrengen, maar vader keurde het goed. Zelf had hij er van gedroomd om piloot te worden maar de voorbije oorlog doorkruiste zijn ambities. Hij zag me al als gezagvoerder bij Sabena, maar buschauffeur spelen leek voor mij niet weggelegd. Voor mij moest het ‘echt vliegen’ zijn. Je kent dat wel... stick and throttle, loopings... ik ging voor straaljagerpiloot. Met mijn diploma economie-wiskunde op zak nam ik in 1970 deel aan de selecties voor hulpkaderpiloot bij de Luchtmacht.”

MY AMERICAN DREAM

“Na de basistraining op de toen gloednieuwe Marchetti SF260 in Goetsenhoven en een tiental uren Fouga in Brustem kruiste ik aan boord van een DC-6, samen met zeven andere Belgische leerling-piloten over de Oceaan. In de VS werden we verspreid en zo belandde ik op Vance AFB (Oklahoma). De opleiding in Amerika gaf me niet alleen de mogelijkheid om mijn professionele droom waar te maken. Mijn verblijf aan de andere kant van de wereld bood me voor het eerst in mijn leven de kans om alleen te wonen en mezelf te ontdekken. Ik gaf mezelf de ruimte om in mijn vrije tijd kennis te maken met mijn vrouwelijke kant. Ik kocht er ook stilaan vrouwelijke kledij en droeg die, gecombineerd als androgyn in mijn vrije tijd, ook in publiek. Het gaf me gewoon een aangener gevoel in plaats van die stijve hemden en mannenschoenen. Nee, met opwinding had het helemaal niks te maken.”

A MAN'S GOTTA DO WHAT A MAN'S GOTTA DO

“Eenmaal gebrevetteerd op T-38 keerde ik in 1972 terug naar België en werd geselecteerd voor de opleiding tot jachtbommenwerper

Dans un appartement moderne à Hasselt, une coquette dame d'un certain âge (69) ouvre la porte. J'entre tout de suite dans la vie de Laurence, au milieu de modèles réduits d'avions. Elle m'attend pour me parler de sa carrière de pilote et de sa nouvelle vie.

DIFFÉRENT DES AUTRES

« Enfant, j'étais un garçon délicat et timide, toujours le plus petit de la classe. Je me sentais différente et je restais souvent à l'écart et pour cela je n'étais évidemment pas populaire chez les autres enfants. Dans mon adolescence, quand les autres garçons couraient après les filles, j'ai découvert la passion du vol. Pour mes 12 ans, mon père m'a fait cadeau d'un modèle réduit de vol circulaire en plas-



Laurence, een vrouw met een oprecht gelukkige glimlach.
Laurence, une femme avec un sourire vraiment heureux.



op F-104 Starfighter in Kleine-Brogel, wat voordien alleen gebeurde met piloten die reeds meer vliegervaring opgedaan hadden op andere types. In 1978 had ik het privilege om drie maanden met mijn persoonlijke Starfighter te vliegen tijdens de voorbereiding voor de internationaal gerenommeerde Tactical Air Meet.

In 1982 converteerde ik er met de eerste lichten ook nog op F-16. Uiteindelijk bleef ik twintig jaar in de 10de Wing (onderbroken door een periode van drie jaar in het Duitse Ramstein).

Mijn weekends spendeerde ik bij mijn ouders in het Brusselse, maar tijdens de week woonde ik alleen in Limburg en kon ik het stoere mannenbestaan afwisselen met de tijd die ik vrijmaakte voor mijn vrouwelijke ik. In mijn kasten groeide een collectie van zo'n tweehonderd paar damesschoenen. Thuis liep ik occasioneel met een rok en op hakken rond, maar nooit helemaal als travestiet. Ik combineerde gewoon mijn mannelijke ik met mijn vrouwelijke ego en ging later ook vaak bij donker met de hond wandelen, in vrouwenschoenen - meestal op sleehakken omdat dat niet opviel onder een broek. Zowel mijn eerste als later mijn tweede echtgenote waren reeds voor het huwelijk op de hoogte van mijn voorliefde voor vrouwelijke attributen maar maakten daar niet echt een punt van. Ik sliep haast uitsluitend in nachtkleed. Samen met mijn eerste vrouw stichtte ik een gezin en we kregen een prachtige dochter.

Tijdens mijn hele carrière als militair piloot bleef ik de schijn hoog houden, hoe moeilijk dat ook was. Geen van mijn beide echtgenotes heeft het ooit aan iemand verteld en daar blijf ik hen heel dankbaar voor. Als dat aan het licht was gekomen, had ik een kruis kunnen maken over mijn militaire carrière. Immers, ik had bij defensie de hoogste veiligheidsgraad en door zo'n dubbelleven word je chanteerbaar. Ik betrok diverse functies in binnen- en buitenland waaronder: Wing Ops officier, Wing Electronic Warfare Officer, Chief Intelligence and Mission Planning, HQ AAFCE attack ops en Taceval evaluator... Als transportpiloot bij de 15de Wing vloog ik met de Swearingen Merlin tal van ministers en leden van de koninklijke familie naar vele landen. Tijdens de oorlog met Joegoslavië was ik voor de verenigde naties HQ TACP G3Air in Zagreb, en na mijn pensionering werd ik zelfs terug ingelijfd om mee de luchtoperaties te leiden voor zowel de Belgische als de Nederlandse luchtmachtcrachten boven Kosovo vanuit de NAVO COAC te Vicenza (Noord-Italië).

Door al die bevoegdheden kreeg ik de kans te vliegen met toestellen waar anderen alleen maar van konden dromen: Hawker Hunter, General Dynamics F-111, Panavia Tornado, BAC Harrier, McDonnell Phantom, Sepecat Jaguar, F-100 Super Sabre, F-18 Hornet, Mirage en nog meer. Ik vloog ook veel acro met Fouga Magister en betrok zowat alle posities (inclusief leider en solo) in diverse Fouga teams. Vanaf 1975 vergaarde ik ook burgerbrevetten (Belgisch beroeps-piloot met instructeur plus US multi engine ATP). Tijdens mijn vrije

tique, ce qui a signifié le début de mon intérêt infini pour l'aéromodélisme. À 15 ans, j'ai été admise comme Cadet de l'Air de Belgique où j'ai appris à faire du vol à voile. Dans cette période, j'ai aussi volé à bord du Grunau Baby, déjà antique à cette époque-là et actuellement suspendu dans le Musée de l'aviation à Bruxelles.

Lorsqu'en 1967, comme cadet de l'air, j'ai eu l'occasion de participer à un vol à bord d'un Stampe SV4, je me suis rendue compte du chemin que je voulais suivre : devenir pilote. Ma mère se méfiait du fait que son enfant unique passerait sa vie haut dans le ciel, mais mon père était d'accord. Lui aussi a rêvé un jour de devenir pilote, mais la guerre révolutionnaire avait contrecarré ses ambitions. Il me voyait comme commandant de bord à la Sabena, mais je ne voulais pas devenir chauffeur d'autobus. Comme je préférais le vrai vol, vous savez, stick and throttle, loopings..., j'ai choisi pilote de chasse. En 1970, diplômée en économie et mathématiques, j'ai participé aux sélections pour pilote au cadre auxiliaire de la Force aérienne. »

MY AMERICAN DREAM

« Une fois achevé l'entraînement de base à Gossoncourt sur Marchetti SF260, appareil flambant neuf à ce moment-là, et après une dizaine d'heures sur Fouga à Brustem, j'ai traversé l'océan à bord d'un DC-6, accompagnée de sept autres élèves-pilotes belges. Arrivés aux États-Unis, nous avons été dispersés et ainsi je suis arrivée à la base Vance AFB (Oklahoma). La formation en Amérique ne m'a pas seulement offert la possibilité de réaliser mon rêve professionnel, mais ce séjour de l'autre côté du monde m'a aussi donné l'occasion d'habiter seule pour la première fois de ma vie et de me ressourcer. Je me suis laissé l'espace pour découvrir mon côté féminin pendant mon temps libre. Peu à peu, j'ai commencé à acheter des éléments vestimentaires plus féminins que je portais en look androgyne non seulement pendant mes temps libres, mais aussi en public. Comparés aux chemises raides et aux chaussures d'homme, ceux-ci me donnaient simplement un sentiment plus agréable. Non, cela n'avait rien à voir avec l'excitation. »

A MAN'S GOTTA DO WHAT A MAN'S GOTTA DO

« En 1972, une fois breveté T-38, je suis retournée en Belgique et j'ai été sélectionnée pour la formation de chasseur-bombardier sur F-104 Starfighter à Kleine-Brogel, fait unique parce qu'avant, cette chance n'échappait qu'à des pilotes qui avaient déjà beaucoup d'expérience sur d'autres types. En 1978, j'ai eu le privilège de voler pendant trois mois à bord de mon Starfighter personnel lors de la préparation du Tactical Air Meet, un événement de renommée internationale.

En 1982, faisant partie des premières levées, j'y ai fait ma conversion sur F-16. Finalement, je suis restée au 10e Wing pendant vingt ans (interrompus par une période de trois ans à Ramstein en Allemagne).



REPORTAGE

tijd was ik instructeur op Kiewit en Sanicole en chief-pilot voor het Para-Centrum Limburg op Twin-Otter. Doorheen de jaren was ik zowel militair als burger bijzonder actief in de vliegshowwereld. Als display director en demo-piloot kon ik nog meer iconische types aan mijn logboek toevoegen: Topsy Nipper, SV4b, Fokker S-11, Stearman tweedekker, Spitfire TMK9, DC-3 Dakota, B-25 Mitchell-bommenwerper en nog veel meer. Toch wel uitzonderlijk voor iemand met zo'n uitgesproken vrouwelijke kant, niet?"

VLIEGTUIGCRASH ALS KEERPUNT

"In 2000 kreeg ik een vliegtuigongeluk dat me haast het leven kostte. Met nog veertien beginnende parachutisten aan boord ontplofte één van de motoren van de GAF Nomad (een type dat we allemaal kennen uit de Australische serie The Flying Doctors) in volle vlucht. Nadat alle inzittenden de brandende kist verlieten, zette ik het zwaar gehavende toestel op een tankpiste van Leopoldsburg veilig aan de grond. Niemand had ook maar een schrammetje. Maar binnen in mij was er iets geknapt. Ik besepte dat ik dood had kunnen zijn, zonder ooit volledig mezelf te zijn geweest."



Vliegtuigcrash 2000, GAF Nomad | L' accident d'avion en 2000, GAF Nomad

STOP DIE KOMEDIE

"Voor mij was het genoeg geweest. Ik zou stoppen met vliegen en me op het pad begeven dat juist voelde voor mij. Ik verkocht mijn vliegmaterialen, mijn overalls en zelfs mijn boeken. Mijn huis in Leopoldsburg deed ik van de hand en ik verhuisde naar Hasselt. In de anonimiteit van de stad waar niemand me kende zou ik een nieuw bestaan opbouwen. Aanvankelijk was het niet mijn bedoeling om vrouwelijke hormonen te nemen of mezelf te laten 'ombouwen'. Ik wilde niet kiezen tussen man of vrouw, ik wou mijn mannelijke en vrouwelijke kant gewoon permanent verenigen. Hoe verder ik kwam in het beleven van mezelf in een vrouwenrol, hoe natuurlijker het aanvoelde. Langzaam schoof ik verder door op de genderschaal tot ik besepte dat ik definitief als vrouw door het leven wou gaan. Voor mijn toenmalige echtgenote was dit een brug te ver en zij koos ervoor om te scheiden.

In 2003 begon ik aan het transitieproces om me twee jaar later te laten opereren. Eerst onderging ik aangezichtschirurgie, het belangrijkste om door je medemens als vrouw erkend te worden. Daarna volgde de geslachtsaanpassende chirurgie, voornamelijk om van dat onhebbelijk mannelijk klokkenspel vanaf te raken. Lichamelijk was het in ieder geval gelukt om niet langer 'een man in vrouwenkleren' te zijn, maar ook om de echte Laurence te worden die ik eigenlijk ook altijd al was geweest.

In die periode trok ik voor het eerst als Laurence naar een bijeenkomst van oud-collega piloten: inderdaad, ik verscheen in mijn

Je passais mes week-ends chez mes parents dans la région bruxelloise, mais pendant la semaine, je vivais seule au Limbourg où je pouvais abandonner la vie macho et libérer mon ego féminin. Mes armoires se remplissaient d'une collection de quelque deux cent paires de chaussures de femme. À la maison, je portais occasionnellement une jupe et des talons, mais je ne me transformais jamais en travesti. Je combinais simplement mon moi masculin et mon ego féminin et plus tard, je sortais aussi souvent le chien la nuit, portant des chaussures de femme, le plus souvent, chaussures à semelles compensées parce que celles-ci se faisaient le moins remarquer sous un pantalon. Tant ma première que plus tard ma deuxième femme étaient déjà avant le mariage au courant de ma prédilection pour les attributs féminins, mais cela ne posait pas vraiment de problèmes pour elles. Pour dormir, je portais presque toujours une chemise de nuit. Avec ma première femme, j'ai fondé une famille d'où est née une fille magnifique.

Pendant toute ma carrière de pilote militaire, j'ai continué à garder les apparences, même si cela était difficile. Aucune de mes deux épouses ne l'a jamais raconté à personne et je leur en suis très reconnaissante. Si l'on avait découvert cela, j'aurais pu faire une croix sur ma carrière militaire. En effet, j'avais le degré de sécurité le plus élevé à la Défense et par cette double vie, on devient sujet au chantage. J'ai rempli différentes fonctions tant en Belgique qu'à l'étranger : officier Wing Ops, Wing Electronic Warfare Officer, Chief Intelligence and Mission Planning, HQ AAFCE attack ops et Taceval evaluator... Pilote de transport au 15e Wing, j'ai piloté, à bord du Swearingen Merlin, nombreux ministres et membres de la famille royale vers différents pays. Pendant la guerre de Yougoslavie, j'ai été HQ TACP G3Air à Zagreb pour les Nations Unies et après ma retraite, j'ai même encore été réincorporée pour diriger depuis le CAOC de l'OTAN à Vicenza (Italie du Nord) les opérations aériennes au-dessus de Kosovo pour le compte des forces aériennes tant belges que néerlandaises.

Toutes ces fonctions m'ont permis de piloter des appareils dont les autres ne pouvaient que rêver : Hawker Hunter, General Dynamics F-111, Panavia Tornado, BAC Harrier, McDonnell Phantom, Sepecat Jaguar, F-100 Super Sabre, F-18 Hornet, Mirage et encore d'autres. J'ai aussi fait souvent de la voltige aérienne à bord d'un Fouga Magister et j'ai occupé presque toutes les positions (inclusivement leader et solo) dans différentes patrouilles sur Fouga. À partir de 1975, j'ai amassé aussi des licences civiles (brevet Belge de pilote professionnel et moniteur de pilotage, brevet américain de pilote de ligne multimoteur). Pendant mon temps libre, j'étais instructeur à Kiewit et à Sanicole et pilote en chef sur Twin-Otter au Para Centrum Limburg. Pendant des années, j'ai été particulièrement active dans le monde des spectacles aériens, tant comme militaire que comme civile. Grâce aux postes de directeur de vol et de pilote démonstrateur, j'ai pu ajouter encore plus de types emblématiques à mon carnet de vol : Topsy Nipper, SV4b, Fokker S-11, le biplan Stearman, Spitfire TMK9, DC-3 Dakota, le bombardier B-25 Mitchell et encore beaucoup plus. Quand même exceptionnel pour quelqu'un avec un côté nettement féminin, n'est-ce pas ? »

TOURNANT MARQUÉ PAR UN ACCIDENT AÉRIEN

« En 2000, j'ai eu un accident d'avion qui m'a presque coûté la vie. Alors que quatorze parachutistes débutant étaient encore à bord, l'un des moteurs du GAF Nomad (type connu par tout le monde grâce au feuillet australien The Flying Doctors) a explosé en plein vol. Après que tous les passagers avaient quitté l'avion en flamme, j'ai atterri sans encombre l'appareil gravement endommagé sur une piste des chars à Leopoldsburg. Personne n'avait la moindre égratignure. Mais dans mon fort intérieur, quelque chose avait craqué. Je me suis rendue compte que j'aurais pu être morte sans jamais avoir eu l'occasion d'être moi-même. »

deux-pièceske tussen al die stoere ex-collega's. De reacties vielen best mee. Velen onder hen waren niet echt verwonderd. Ze wisten dat ik op feestjes in het verleden vaak liever tussen de vrouwen op de dansvloer stond dan met hen aan de toog te lullen. Ze hadden daar ook nooit problemen mee gehad, want macho was ik nooit. Al dansend met hun echtgenotes hebben ze me terecht nooit als bedreiging gezien. Nog steeds ga ik naar bijeenkomsten met mijn ex-collega's. Als gevraagd wordt wie de eerste Belgische F-16 pilote van het Belgisch leger is geweest, dan zullen sommigen het antwoord 'Anne-Marie Jansen' in twijfel trekken." (lacht)

NA HET JUISTE LICHAAM OP ZOEK NAAR RUST VOOR DE GEEST

"Door alle spullen die met luchtvaart te maken hadden te verkopen, meende ik mijn eerste leven volledig te kunnen verdringen. Ik wou en zou er niks meer mee te maken hebben. Luchtvaart paste niet langer in Laurences toekomstbeeld. Mijn luchtvaartcarrière zou ik letterlijk van me af schrijven. Zes winters lang werkte ik aan een boek over 'zijn' carrière. Over 10.000 landingen met 87 zeer diverse vliegtuigtipes waarvan 37 als boordcommandant, viel immers veel te schrijven.

Het werd een kanjer van maar liefst 735 pagina's, rijk gestoffeerd met persoonlijke foto's. Ik was ervan overtuigd dat dit de perfecte therapie was om mijn vorig leven definitief los te laten. Ten Thousand Landings verscheen in 2014 en is al lang uitverkocht."

GEDEELDE PASSIE ZORGDE UITEINDELIJK VOOR HELING

"Maar toen ik in 2011 met vriendinnen een modelvliegshow op de fameuze Pampa Range bezocht, laaide de interesse voor het (model) vliegen terug op. Ik besepte dat ik mijn transitie pas tot een goed einde kon brengen als ik mijn oude en nieuwe leven met elkaar zou verenigen. Ik kocht enkele bouwdozen en begon te knutselen, de ultieme stap naar de echte verwerking. De afstand die ik van hem nam via het boek en de ruimte die ik hem gaf in mijn nieuwe hobby, deden me erin slagen om mijn vorig ego een definitieve plaats te geven in mijn nieuwe bestaan."

ALS JE ERAAN BEGINT MOET JE ERVOOR GAAN, JE HEBT MAAR ÉÉN KANS

Net zoals ze zich in haar vorig leven vol overgave had gegeven om piloot te worden, werkt Laurence met dezelfde wilskracht dagelijks aan haar groeiende collectie modelvliegtuigen. Naast haar vloot historische Sabena-zwevers, blijft ze ook specifieke toestellen bouwen waarmee ze tijdens 'zijn carrière' vloog. "Dankzij sommige modellen krijg ik ook de kans om met de echte exemplaren een vluchtje te versieren," glundert ze. Elk detail, hoe minutieus ook, moet tot in de puntjes perfect zijn. In de cockpit van de toestellen tref je steeds een van de twee personages aan: ofwel de man met snor en rood petje op zijn hoofd, ofwel pilote Laurence in een vrouwelijk getailleerde flight suit. Als ik opmerk hoe gedetailleerd de personages zijn nagebouwd, lacht Laurence: "Ja, met plastische chirurgie heb ik inmiddels veel ervaring."

ARRÊTE CETTE COMÉDIE

« Pour moi, cela suffisait. Je cesserais de voler pour suivre le sentier où je me sentais bien. J'ai vendu tout mon matériel de vol, mes combinaisons et même mes livres. J'ai vendu ma maison à Leopoldsburg pour déménager à Hasselt. Dans l'anonymat de la ville où personne ne me connaissait, je créerais une nouvelle existence.

Au début, je n'avais pas l'intention de prendre des hormones féminines ou de me faire transformer. Je ne voulais pas choisir entre homme et femme, mais réunir constamment mes côtés masculins et féminins. Plus je vivais le rôle de femme, plus cela paraissait naturel. J'ai continué à progresser lentement sur l'échelle de genre jusqu'à ce que je me sois rendue compte que je voudrais vivre définitivement comme femme. Pour mon épouse de l'époque, cela était un pont trop loin et elle a choisi de divorcer.

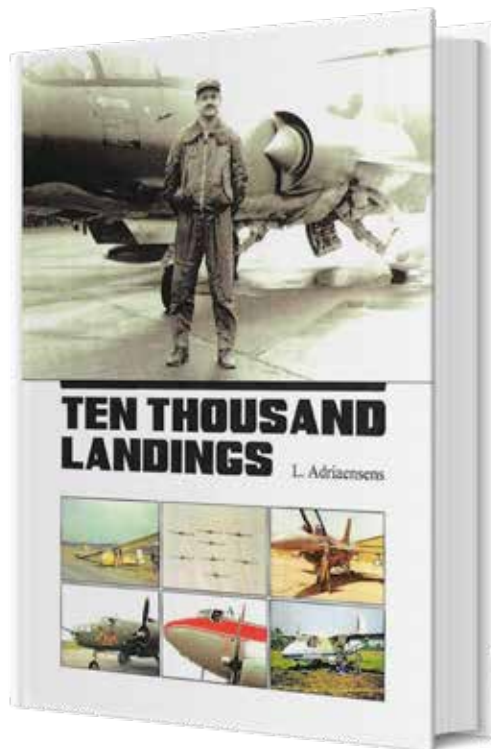
En 2003, j'ai commencé le processus de transition pour me faire opérer deux ans après. D'abord, j'ai été opérée au visage, l'aspect le plus important pour être acceptée comme femme par la société. Ensuite, j'ai subi une intervention de réassignation sexuelle, surtout pour perdre cette boutique masculine désagréable. En tout cas, sur le plan physique, j'avais réussi non seulement à ne plus longtemps être un homme en vêtements de femme, mais aussi à devenir la vraie Laurence que j'étais déjà depuis toujours.

Dans cette période, je suis allée pour la première fois comme Laurence à une réunion d'anciens collègues pilotes. En effet, j'y suis apparue dans mon deux-pièces parmi tous ces anciens collègues bien baraqués. Les réactions n'étaient pas si négatives que ça. Beaucoup d'entre eux n'étaient pas vraiment surpris. Ils savaient qu'autrefois, lors des fêtes, je préférais me trouver parmi les femmes sur la piste de danse que de déconner avec eux au comptoir. Ils n'ont jamais eu de problèmes avec cela, parce que je n'étais pas macho. Ils ne m'ont jamais vue comme une menace quand je dansais avec leurs épouses et avec raison. Je vais toujours aux réunions de mes anciens collègues. Et quand on demande qui est la première femme pilote de F-16 à l'armée belge, certains mettront en question la réponse Anne-Marie Jansen. » (rit)

DANS LE BON CORPS À LA RECHERCHE DU REPOS DE L'ESPRIT

« En vendant tous les objets faisant référence à l'aviation, j'ai cru pouvoir refouler ma première vie. Je ne voulais plus rien avoir à faire avec cela et j'y réussis. L'aviation ne cadrait plus dans l'image de l'avenir de Laurence. Ma carrière dans l'aviation, je m'en libérerais en écrivant. Pendant six hivers, j'ai travaillé sur un livre sur la carrière de lui. Après 10 000 atterrissages à bord de 87 types d'avion très différents, dont 37 comme commandant de bord, j'avais en effet beaucoup à écrire.

C'est devenu un gros livre comptant pas moins de 735 pages, richement illustré de photos personnelles. J'étais convaincu que cela était la thérapie parfaite pour me libérer définitivement de ma vie antérieure. Ten Thousand Landings a paru en 2014 et est déjà épuisé depuis longtemps. »



INTERVIEW



A KISS LANDING

“Ook al was mijn leven een turbulente vlucht, toch ben ik tevreden over de geslaagde landing. Vaak heb ik diep gezeten, daar wil ik niet flauw over doen. Ik loop niet te koop met mijn verleden, maar als iemand er iets over vraagt, antwoord ik eerlijk. Uiteindelijk heb ik nu wel mijn draai gevonden. Leven tussen mijn modelvliegtuigen, samen met vrienden en vriendinnen, gewoon opgaan in de rest van de bevolking en mezelf kunnen zijn. Al achttien jaar ben ik Laurence en ik besef dat ik nu mijn gelukkigste jaren beleef.” Geen foto’s meer van een eerder norse man, maar een vrouw met een oprecht gelukkige glimlach. Zeker als ze af en toe nog eens een vlucht met een interessant toestel kan versieren. ■

Meer info over de modelvliegerij van Laurence :
<https://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=430882>

Auteur: CO
Foto's / photos: archief L. Adriaensens

UNE PASSION PARTAGÉE AVAIT ENFIN UN EFFET CURATRICE

« En 2011, en visitant avec des copines un spectacle d'aéromodélisme au fameux site de Pampa Range, la passion des (modèles réduits d') avions s'est enflammée. Je me suis rendue compte que je ne pouvais mener ma transition à bonne fin qu'en réunissant mon ancienne et ma nouvelle vie. J'ai acheté quelques kits et j'ai recommencé à construire, l'étape ultime vers la vraie guérison. La distance que j'ai prise par mon livre et l'espace que je lui ai donné à travers mon nouveau passe-temps, m'ont permis de donner à mon ego antérieur une place définitive dans ma nouvelle existence. »

SI L'ON COMMENCE, IL FAUT SE DONNER À FOND, ON N'A QU'UNE SEULE CHANCE

Tout comme Laurence s'est donnée à fond pour devenir pilote dans sa vie antérieure, elle travaille maintenant chaque jour avec la même volonté à sa collection croissante de modèles réduits d'avions. Outre sa flotte de planeurs Sabena historiques, elle continue à construire des appareils spécifiques qu'elle a pilotés lors de la carrière de lui. « Certains modèles m'offrent aussi l'occasion d'arranger un vol avec les vrais exemplaires, » rayonne-t-elle de joie.

Chaque détail, si minutieux soit-il, doit être finalisé à la perfection. Dans le cockpit des appareils, on trouve toujours l'un de ces deux personnages : ou bien l'homme à la moustache portant une casquette rouge, ou bien la femme pilote Laurence portant un flight suit féminin cintré. Quand je m'étonne du niveau de détail élevé des personnages, Laurence rit : « En effet, j'ai déjà beaucoup d'expérience avec la chirurgie plastique. »

A KISS LANDING

« Même si ma vie a été un vol turbulent, je suis quand même contente de l'atterrissage réussi. J'étais souvent déprimée, je ne vais pas mentir. Je ne fais pas étalage de mon passé, mais si quelqu'un me demande quelque chose, je réponds franchement. J'ai enfin trouvé ma place. Vivre parmi mes modèles réduits d'avions, avec mes copains et copines, simplement me fondre dans la masse et pouvoir être moi-même. Il y a déjà dix-huit ans que je suis Laurence et je me rends compte que je vis maintenant les années les plus heureuses. »

Plus de photos d'un homme assez rébarbatif, mais d'une femme avec un sourire vraiment heureux. Surtout quand elle peut arranger de temps en temps un vol à bord d'un appareil intéressant ■

Pour plus d'infos sur l'aéromodélisme de Laurence :
<https://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=430882>



Het boek van Laurence, geschreven in het Engels, is volledig uitverkocht. We stellen het indrukwekkende werk wel gratis - online - ter beschikking voor de lezers van RateOne.

Het eerste hoofdstuk kan je nu al downloaden via onze website. Telkens er een nieuw RateOne magazine verschijnt, zal een extra hoofdstuk van het boek beschikbaar zijn via www.rateone.be

Le livre de Laurence, écrit en anglais, est aujourd'hui épuisé. Cependant, nous mettons gratuitement, en ligne, cet impressionnant ouvrage à la disposition des lecteurs de RateOne.

Vous pouvez déjà télécharger le premier chapitre sur notre site web. Chaque fois qu'un nouveau magazine RateOne paraîtra, un autre chapitre du livre sera disponible sur www.rateone.be

SERENGETI®

THE MOST ADVANCED EYEWEAR

Some of our collection features non-polarized Drivers lens options, approved for digital aviation displays. Because instrument screens in airplanes are usually polarized, wearing sunglasses that are also polarized can distort the vision on the screens or even make them invisible.

Serengeti's non-polarized lenses allow you to read all instrument panels clearly in varying light conditions while at the same time protecting your eyes.



SPELLO 8800

FOR OFFICIAL SERENGETI® POINTS OF SALE CONTACT TECHNOP

Tel 09/218.87.10 or frames@technop.be - www.technop.be

PHOTOCHROMIC - SPECTRAL CONTROL®

AVAILABLE IN PRESCRIPTION

STORIES TOLD BY HEROES THEMSELVES

BELGIAN VOICES OF THE SKY EN RATEONE SLAAN DE HANDEN IN ELKAAR

BELGIAN VOICES OF THE SKY ET RATEONE UNISSENT LEURS EFFORTS



Yves Van den Brouck uit Mechelen startte enkele jaren geleden met het maken van videodocumenten. Het was zijn bedoeling om getuigenissen van piloten vast te leggen op beeld. Nadat het project in een stroomversnelling kwam door samenwerking met de organisatie Les Vieilles Tiges, zocht en vond Yves professionele ondersteuning voor zijn project.

“Ik wil de getuigenissen van de piloten delen met een groter publiek”, vertelt Yves. “Daarom besliste ik om samen te werken met RateOne. Voortaan zal een reportage van een piloot niet alleen te vinden zijn op DVD, maar zullen we de ‘making of’ en het hele verhaal ook brengen via de kanalen van RateOne.

Voortaan lees je in RateOne bij welke piloten we op bezoek gaan om hun memoires te vereeuwigen. De DVD's zijn verkrijgbaar via www.theflyingtwins.be

IN ONZE VOLGENDE EDITIE:

GUY VAN EECKHOUDT

Brigadegeneraal op rust Guy Van Eeckhoudt maakte op 14 december 2020 zijn opwachting voor de lens van onze 'Belgian Voices of the Sky'-camera. We spraken met hem af in zijn huidige habitat, het museum van de 1^o Wing in Beauvechain. Dat hij een goed schrijver is, bewees hij al in 2016 met zijn boek over zijn carrière bij de Belgische Luchtmacht. De man blijkt ook een talentvol verteller te zijn, zo blijkt uit de eerste beelden die we hebben geregistreerd voor de productie van een DVD over zijn loopbaan als gevechts- en transportpiloot. Hij neemt ons mee, meer dan 40 jaar terug in de tijd, en deelt met ons anekdotes en herinneringen die hij tijdens zijn pilotencarrière beleefde. ■

Il y a quelques années, Yves Van den Brouck de Malines s'est mis à créer des vidéo-documents, dans l'intention de capturer sur écran des témoignages de pilotes. Une fois son projet bien lancé grâce à la collaboration avec l'organisation Les Vieilles Tiges, Yves a continué à chercher et à trouver des soutiens professionnels.

« Je veux partager les témoignages des pilotes avec un public plus large », raconte Yves. « Voilà pourquoi j'ai décidé de collaborer avec RateOne. Désormais, vous trouverez un reportage non seulement sur DVD, mais le making of ou l'histoire intégrale sera aussi diffusé via les canaux de RateOne. »

À quels pilotes nous allons rendre visite pour éterniser leurs mémoires, vous le lirez bientôt dans le magazine RateOne. Les DVD sont disponibles sur www.theflyingtwins.be

DANS NOTRE PROCHAINE ÉDITION :

GUY VAN EECKHOUDT

Le 14 décembre 2020, le général de brigade à la retraite Guy Van Eeckhoudt se présente devant la caméra de Belgian Voices of the Sky. Nous le rencontrons dans son habitat actuel, le Musée First Wing à Beauvechain. Il a déjà étalé son talent d'écrivain en 2016 par son livre relatant sa carrière à la Force aérienne belge. Il ressort des premières images enregistrées pour la production du DVD sur sa carrière de pilote de chasse et de transport que l'homme est aussi un raconteur plein de talent. Il nous ramène 40 ans en arrière et partage avec nous des anecdotes et des souvenirs qu'il a vécus pendant sa carrière de pilote. Un témoignage unique ! ■



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

2021

• Jobdag luchtvaarttechnicus	31/03	10 W Kleine-Brogel
• Ragley Hall Midlands Air Festival	04/06 > 06/06	UK
• Aero Friedrichshafen	21/06 > 24/04	Friedrichshafen
• Fly-in The Flying Moths	26/06 & 27/06	Lubbeek
• Belgian Air Force Days	26/06 & 27/06	Florennes
• Belgian Open Aerobatic Championship Koksijde	3/07 & 4/07	EBFN - Koksijde
• Open door / Farewell Alouette III	7/07	EBFN - Koksijde
• Nationale Feestdag	21/07	BE
• Tailwheel Meet Overboelare	7/08 & 8/08	EBGG
• Wings & Wheels	4/08 & 15/08	EBUL - Ursel
• Oldtimer Fly & Drive In	14/08 & 15/08	EBDT - Schaffen
• 42nd Sanicole Airshow	10/09 & 12/09	EBLE - Hechtel
• Flying Festival Brasschaat	18/09 & 19/09	EBBT - Brasschaat
• Galileo International SAR/MAR-meet	27/09 - 01/10	EBFN - Koksijde

Corona:

Data onder voorbehoud | Dates sous réserve de modification

**Jouw evenement aan onze kalender toevoegen?
Stuur alle info naar caroline@rateone.be**

Vous aimeriez ajouter votre événement à notre agenda ? Envoyez toutes les informations à caroline@rateone.be



VEILIGER IN DE LUCHT MET SERENGETI

De Serengeti zonnebrillen hebben de juiste technologie om de veiligheid in de cockpit te verhogen bij alle weersomstandigheden. Deze hoogtechnologische zonnebrillen zijn uitgerust met verkleurende glazen met een ingebouwde 'Spectral Control filter' die het contrast verhoogt en de lichtsterkte vermindert. De Serengeti glazen filteren selectief het irriterende blauwe licht, bieden de piloot een nagenoeg reflectievrij beeld dat rustgevend is voor de ogen. Zelfs bij nevel en mist, bij regenweer of in volle zon leveren ze een perfect gecontrasteerd beeld op, met volledige weergave van alle details. Daarom kiezen ook vele Belgische piloten voor Serengeti.



PLUS EN SECURITE DANS LES AIR AVEC SERENGETI

Les solaires Serengeti sont spécialement conçues pour une vision parfaite en tous temps dans le cockpit. Tous les verres Serengeti foncent ou éclaircissent automatiquement en fonction de la luminosité extérieure, permettant une meilleure vision quelles que soient les conditions climatiques. Le filtre breveté, Spectral Control, renforce la perception des contrastes ainsi que la profondeur de champ, tout en maintenant l'équilibre naturel des couleurs. Il supprime l'éblouissement pour une meilleure visibilité et réduit ainsi la fatigue et les problèmes oculaires, aussi bien par forte luminosité que par temps de brouillard. C'est pourquoi les professionnels de la route et de l'aéronautique optent déjà pour Serengeti.

SERENGETI®
THE MOST ADVANCED EYEWEAR



FLOORS FOR HANGARS

Foto/Photo: NSAC

 **CERTO**
creative resin lab by Ivo Buys

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

WAT ALS... EEN VLEGVELD PLOTS EEN BREXITPARKING WORDT?

ET SI UN AÉRODROME DEVENAIT TOUT À COUP UN PARKING BREXIT ?



Jo Van de Woestyne, vliegpleinuitbater en spreekbuis voor VCU (Vliegclub Ursel) en ACB (Aeroclub Brugge)
Jo Van de Woestyne, exploitant de l'aérodrome et porte-parole des clubs VCU (Vliegclub Ursel) et ACB (Aeroclub Brugge).

VLEGVELD URSEL NIET ALLEEN GETROFFEN DOOR CORONA, MAAR OOK DOOR BREXIT

Toen het Verenigd Koninkrijk eind december via een 'zachte Brexit' uit de Europese Unie stapte, verwachtte men hevige mobiliteitsproblemen in Oost- en West-Vlaanderen. Om deze te voorkomen, moest het vliegveld van Ursel fungeren als noodparking voor vrachtwagens. Hiermee wou men voorkomen dat trucks met als bestemming Engeland de wegen naar de haven in Zeebrugge zouden dichtslibben. Uiteindelijk werd het volledige vliegveld ontruimd, moesten de twee aanwezige vliegclubs plaatsmaken om uiteindelijk geen enkele camion te zien verschijnen.

L'AÉRODROME D'URSEL NON SEULEMENT TOUCHÉ PAR LE CORONA, MAIS AUSSI PAR LE BREXIT

Quand, fin décembre, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne par un Brexit doux, on s'attendait à des problèmes de mobilité importants en Flandre occidentale et orientale. Pour éviter cela, l'aérodrome d'Ursel devait faire fonction de parking d'urgence pour les poids-lourds. On voulait ainsi empêcher que les camions à destination de l'Angleterre bouchent les routes vers le port de Zeebrugge. L'entier aérodrome a été évacué et deux aéroclubs ont dû partir pour, finalement, ne voir apparaître aucun camion.

INTERVIEW

Een interview met Jo Van de Woestyne, vliegpleinuitbater en spreekbuis voor VCU (Vliegclub Ursel) en ACB (Aeroclub Brugge).

WAAROM HET VLEGVELD VAN URSEL?

Dat Ursel genoemd werd als mogelijke parkeeroplossing wisten we al sinds geruime tijd. Toen Pieter De Crem minister van Binnenlandse Zaken was en deel uitmaakte van de Task Force had hij zich verzet tegen het voorstel. Volgens de burgervader van Aalter kon men beter kiezen voor een uitwijkparking in West-Vlaanderen dicht bij Zeebrugge. Er ontstond politiek getouwtrek, aangezien de West-Vlaamse gouverneur De Caluwé dit niet zag zitten. Toen de Brexit er kwam was De Crem minister af en zat minister Annelies Verlinden op zijn stoel. Oost-Vlaams gouverneur Carina Van Cauter aanvaardde het voorstel en de deal was gesloten.

DUS DE VLEGCLUBS MOESTEN PLAATSMAKEN?

Sinds 2002 heeft de VZW CC EBUL de vliegvelduitbating in handen. Beide clubs gebruiken via een concessie de infrastructuur tijdens het weekend. Ze betalen jaarlijks een kleine 7000 euro voor het gebruik van het militair vliegveld. Defensie besliste om afstand van verhaal te doen voor de periode waarin het vliegveld moest dienen als Brexitparking. Binnenlandse Zaken kon er gebruik van maken, op voorwaarde dat alle kosten en verantwoordelijkheden bij hen zouden liggen. Wat konden we doen?



EBUL

De civiele bescherming toverde ons vliegveld om. Met een grote start- en landingsbaan van bijna 3 kilometer, waarvan een kleine 800 meter in gebruik voor civiele activiteiten, was er dus zeker plaats genoeg voor 500 tot 600 vrachtwagens. Er werd sanitair, hekwerk, kantoren, elektriciteitsvoorziening en afvalcontainers geplaatst. Zelfs een zendmast van Proximus, die per maand ongeveer 30.000 euro kostte. Er was permanente bewaking door Securitas, nooit eerder was het hier zo veilig. Helaas een dure grap voor ons land, zeker als je weet dat hier geen enkele vrachtwagen naartoe is gekomen!

NIET ALLEEN KOSTEN VOOR DE OVERHEID... DE CLUBS ZULLEN OOK WEL SCHADE HEBBEN GELEDEN?

Eenzijds moesten we kosten maken voor het overvliegen van zestien clubvliegtuigen. Daarnaast moesten een 10-tal eigenaars hun toestel verhuizen, als ze verder zouden willen vliegen tijdens de sluiting van het vliegveld. De transfers, de landingstakken, huur voor loodsen op Wevelgem, Oostende, Temploux en Baisy-Thy... een hoop extra kosten!

Verder was er ook inkomstenderving door de sluiting van ons clubhuis, de opschorting van de activiteiten, het wegvallen van de huurinkomsten van de vliegtuigen. Doordat dit nu samenviel met

Un entretien avec Jo Van de Woestyne, exploitant de l'aérodrome et porte-parole des clubs VCU (Vliegclub Ursel) et ACB (Aeroclub Brugge).

POURQUOI L'AÉROPORT D'URSEL ?

On savait déjà depuis assez longtemps qu'Ursel était catalogué comme solution possible au problème de parking. Lorsque Pieter De Crem était encore ministre de l'Intérieur et membre de la Task Force, il s'est opposé à cette proposition. Le bourgmestre d'Aalter était d'avis qu'il serait mieux de choisir un parking de déstagement en Flandre occidentale, plus proche de Zeebrugge. Les querelles politiques étaient nées, vu que le gouverneur de la Flandre occidentale, De Caluwé, n'était pas d'accord. Au moment du Brexit, De Crem n'était plus ministre et Annelies Verlinden l'avait remplacé. Le gouverneur de la Flandre orientale, Carina Van Cauter, a accepté la proposition et un accord a été conclu.

LES AÉROCLUBS ONT DONC DÛ PARTIR ?

Depuis 2002, l'asbl CC EBUL exploite l'aérodrome. Sur la base d'une concession, les deux clubs utilisent l'infrastructure pendant le week-end. Ils paient annuellement un peu moins de 7 000 euros pour l'utilisation de l'aérodrome militaire. La Défense avait décidé de faire abandon de recours pendant la période où l'aérodrome servirait de parking d'urgence. Le SPF Intérieur pouvait l'utiliser à condition de supporter tous les frais et toutes les responsabilités. Que pouvions-nous faire ? La Protection civile a fait en sorte que notre aérodrome s'est métamorphosé. Grâce à sa longue piste de décollage et d'atterrissage de presque 3 kilomètres, dont un peu moins de 800 mètres utilisés pour des activités civiles, l'aérodrome pouvait certainement accueillir 500 à 600 camions. Des installations sanitaires, des grilles, des bureaux, des alimentations en électricité et des conteneurs à ordures y ont été placés. Même une antenne Proximus, qui coûtait environ 30 000 euros par mois. Securitas assurait une surveillance permanente de l'aérodrome, qui était plus sûr que jamais. Malheureusement, une opération qui a coûté cher à notre pays, surtout si vous savez qu'aucun camion n'y est apparu !

PAS SEULEMENT DES FRAIS POUR LES AUTORITÉS... LES CLUBS EUX AUSSI AURONT SUBI DU DOMMAGE ?

D'abord, on a dû faire des frais pour évacuer seize avions du club. En plus, une dizaine de propriétaires ont dû déplacer leur appareil pour pouvoir continuer à voler lors de la période de fermeture de l'aérodrome. Les transferts, les taxes d'atterrissage, la location des hangars à Wevelgem, Ostende, Temploux et Baisy-Thy... des frais supplémentaires importants ! En plus de cela, on a perdu des revenus à cause de la fermeture de notre club-house, la suspension des cours, la disparition des loyers des avions. Comme cette opération tombait dans la même période que les mesures corona, la perte pourrait être considérée comme « limitée ». Mais, que l'on tourne ou que l'on vire, tout cela nous a coûté des milliers d'euros.

QUELEST L'IMPACT SUR LE FONCTIONNEMENT FUTUR DES CLUBS ?

À ce sujet, je peux seulement parler pour VCU, puisque je suis président de ce club. Grâce aux réserves financières solides constituées dans le passé, on survivra. C'est ce que c'est, on ne veut certainement pas jouer la victime. Comme on veut rendre le vol le plus accessible possible, on tâche toujours d'offrir les tarifs les plus avantageux. On combine des différentes sources de revenus : location, formation, exploitation cafétéria, événements... Si des revenus disparaissent, nous devons vivre selon nos moyens. Saviez-vous qu'à cause du corona, on a déjà dû annuler notre événement annuel URSEL AVIA pour une deuxième fois ? En plus, pas ou peu de formations, pas d'afflux de nouveaux pilotes. Conséquence : moins de cotisations, moins de locations d'appareils (en 2020 : -30 %). Et ainsi de suite...

de coronamaatregelen zou je dit wel als 'beperkt' kunnen beschouwen. Maar hoe je het nu draait of keert, alles samen heeft het ons duizenden euro's gekost.

WELKE IMPACT HEEFT DAT OP JULLIE WERKING IN DE TOEKOMST?

Hier kan ik enkel spreken voor VCU, aangezien ik zelf voorzitter ben van de club. Dankzij de stevige financiële reserve die we in het verleden hebben aangelegd, zullen we dit wel overleven. Het is wat het is, in de slachtofferrol willen we zeker niet kruipen. Omdat we vliegen zo toegankelijk mogelijk willen houden, streven we telkens naar de meest gunstige tarieven. We combineren verschillende inkomstenstromen: verhuur, opleiding, uitbating cafetaria, evenementen... Als er inkomsten wegvallen, dan zullen we de tering naar de nering moeten zetten. Weet dat we door corona ons jaarlijks evenement URSEL AVIA al voor een tweede keer hebben geannuleerd. Ook als er geen of minder opleidingen zijn, is er geen instroom van nieuwe piloten. Gevolg: minder lidgeld, minder verhuur van toestellen (in 2020: -30%). En ga zo maar door... Gelukkig zijn onze vliegtuigen sinds 5 februari terug in Ursel en hebben we onze activiteiten twee dagen later al hervat.

HOE REAGEREN JULLIE LEDEN HIEROP?

Ongeveer een vierde van onze leden is minder enthousiast om hun lidmaatschap te hernieuwen. Gelukkig zitten we in de hobbyzone en beseft iedereen dat we de lidgelden nodig hebben om te overleven. Net zoals wij als organisatie het gevecht niet willen aangaan met de overheid voor de geleden schade, blijft de grote meerderheid van onze leden ons steunen.

WAS DIT DE EERSTE KEER DAT JE ZO'N INVASIE HEBT MEEGEMAAKT OP HET VLEGVELD?

Helaas niet. In de jaren '90, toen de varkenspest uitbrak, werd ons vliegveld ook ingenomen door Binnenlandse Zaken. Het domein werd hermetisch afgesloten en duizenden varkens werden hier geëlektrocuteerd en naar het vilbeluik afgevoerd. Ja, dat herinner ik me nog zeer goed.

WAT VERWACHT JE VOOR DE TOEKOMST VAN DE CLUBS?

Ik heb hier leren vliegen in 1967. Doorheen de jaren heb ik wel al wat meegemaakt en gezien. Gelukkig blijft het plezier van het vliegen de hoofdrol spelen voor mij. Geloof me, deze crisisperiode zal voorbijgaan, als ze (hopelijk) iets sneller gaan vaccineren. Ik ben hoopvol voor de toekomst. Ik kijk uit naar de gezelligheid aan de bar in ons vernieuwd "AeroDrOOm" clubhuis, een goede sfeer tussen de clubs en de leden en vooral veel vliegplezier. En één ding is en blijft het belangrijkste: dat EBUL kan dienen waarvoor het is aangelegd - om te vliegen! ■



Vernieuwd "AeroDrOOm" clubhuis | Club-house rénové AeroDrOOm

Heureusement que nos avions sont de retour à Ursel depuis le 5 février et deux jours plus tard, nous avons repris nos activités.

COMMENT RÉAGISSENT VOS MEMBRES ?

Environ un quart de nos membres est moins enthousiaste pour renouveler son affiliation. Heureusement que l'on appartient au secteur des loisirs où tout le monde se rend compte que l'on a besoin des cotisations pour survivre. Tout comme nous ne voulons pas, en tant qu'organisation, poursuivre les autorités pour le dommage subi, la majorité de nos membres continue à nous soutenir.

C'ÉTAIT LA PREMIÈRE FOIS QUE L'AÉRODROME A CONNU UNE TELLE INVASION ?

Malheureusement pas. Dans les années 90, lorsque la peste porcine s'est écartée, le SPF Intérieur s'est aussi emparé de notre aérodrome. Le domaine a été hermétiquement fermé et des milliers de porcs y ont été électrocutes et transportés à l'équarrissage. Oui, je m'en souviens encore très bien.

COMMENT PRÉVOYEZ-VOUS L'AVENIR DES CLUBS ?

J'ai appris à voler ici en 1967. Au fil des années, j'ai vécu et vu beaucoup de choses. Mais le plaisir du vol reste primordial pour moi. Croyez-moi, cette période de crise passera, du moins si on vaccine un peu plus vite. J'ai beaucoup d'espoir pour l'avenir. J'aspire à retrouver les moments agréables au bar dans notre club-house rénové AeroDrOOm, dans une bonne ambiance entre les différents clubs et membres et surtout il me tarde de retrouver le plaisir de voler. Et une chose est et reste la plus importante : qu'EBUL serve au but pour lequel il a été construit : pour voler ! ■

hogeschool
vives
design your future

bachelor luchtvaart
· aspirant-lijnpiloot
· luchtvaarttechnologie
· bemande luchtvaarttechnologie
· Unmanned Aircraft Systems

postgraduaat
· Unmanned Aircraft Systems

INFODAG
zaterdag 26 juni
10 - 17 u.

INFOAVOND
vrijdag 27 augustus
16 - 21 u.

VIVES University of Applied Sciences
Aviation Campus VLOC
Nieuwpoortsesteenweg 945c - OOSTENDE

www.vives.be

virtual tour


RATEONE COMMUNITY

Steun ons Belgisch
luchtvaartmagazine en **word lid**
van onze community voor slechts
29 euro* of 39 euro**

* bij verzending in BE
** bij verzending naar NL of FR

DANKZIJ DIT LIDMAATSCHAP
ONTVANG JE DE 3 VOLGENDE
RATEONE EDITIES IN JE BRIEVENBUS.

Hoe inschrijven?

via www.rateone.be of
www.theflyingtwins.be

Welkomstgeschenk: 2 boeken naar keuze



Cadeau de bienvenue: 2 livres de votre choix

Soutenez notre magazine belge
d'aviation en **rejoignant** notre
communauté pour seulement
29 euros* of 39 euros**

* envoi en Belgique
** envoi vers la France ou les Pays-Bas

GRÂCE À CETTE AFFILIATION, VOUS
RECEVREZ LES 3 PROCHAINES
ÉDITIONS DE RATEONE DANS VOTRE
BOÎTE AUX LETTRES.

Comment vous inscrire ?

via www.rateone.be of
www.theflyingtwins.be

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
Cynrik De Decker, Serge Verbeeck, Jozef Vanden Broeck,
Caroline Ostyn, Rik Moons, Luca Swinnen

Dank aan | Remerciements
Toran, Pro Abeam, Jaguar Vernaeve, Lasierable, Callant,
ASL Academy, The Flying Twins, Paperboxez, ARC Avia
Doors, d'Ouwe Hoeve, PMM Wing Service, ULM-federatie,
Serengeti, Certo, Vives Hogeschool, Poland Invest, Skeyes,
Polydore Stevens, Paul Windey, Yves Van den Brouck,
Martin Leeuwis, Arne Lemaire

Lay-out | Mise en pages
Jan Becaus

Vertaling | Traduction
Dominique Slambrouck

Cover | Couverture
Jozef Vanden Broeck

Illustraties
www.conceptbunny.com
www.vecteezy.com

NEXT

Volgende editie: juni 2021
Prochaine édition: juin 2021

ONLINE

www.RateOne.be

www.RateOne.fr

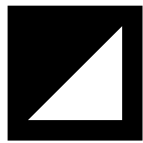
[/RateOne.be](https://www.facebook.com/RateOne.be)

[@RateOne.be](https://www.instagram.com/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.



POLAND INVEST

Residential - Commercial - Industrial



Investeer in bouwgrond



R.O.I. +75% op 3 - 5 jaar



Belgische verkavelingen



Meer dan 80% Belgische investeerders

Meer info?

www.poland-invest.eu

nice to guide you

