

RATE ONE

360° VIEW ON AVIATION

SPECIAL JOB:

Thibaut Cappuyns
Lead Flight Test
Engineer

40 Years

Belgian ULM-federation

60 Years

Belgium & Space



AXIS AVIATION INSURANCE

Helping you in the air, all over the world

At AXIS, we help businesses mitigate aviation risks. We insure everything from drones and light aircraft to helicopters, corporate jets and airlines, airports and air traffic control.

EXPERIENCE

Serving the aviation market since 1935, we offer you a wealth of deep expertise, guidance and security.

LOCATION

From our central office in Belgium we are embedded in the continental market - supporting our clients through local brokers.

REACH

Wherever your business takes you, we'll help you navigate the risk. Providing coverage, advice and support, worldwide.

Find out how we can support you with aviation insurance

Visit www.axiscapital.com/emea/insurance/aviation

02 MUG-HELI | SMUR

**06 SPECIAL JOBS:
FLIGHT TEST ENGINEER**



- 12 COLUMN
- 15 HUMAN FACTORS BY RIK MOONS
- 18 BELGIUM & SPACE: MR. ATLAS
- 24 LEGO AIRLINES, YOUR CAPTAIN
SILAS DE KUNST
- 28 HISTORY: HÉLÈNE DUTRIEU
- 33 AGENDA
- 34 FEDERATIE | FÉDÉRATION ULM
- 36 INTERVIEW PAUL WINDEY

40 OPERATION RED KITE



- 55 LEESTIP | LIVRE À LIRE
- 57 PROSPER COCQUYT
- 61 EXPO OLD LEGHEM
- 64 RATEONE COMMUNITY
COLOFON

Beste lezer

Mensen in levenden lijve ontmoeten voor een interview, een evenementenkalender die zich stilaan vult met de zomeractiviteiten op vliegvelden. Eindelijk krijg ik het gevoel dat we weer vogelvrij zijn, of toch bijna...

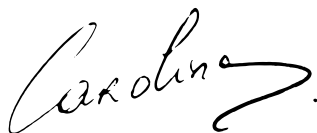
Vrijheid voelt als zonnestralen op je huid en wind door je haren. Je krijgt weer zin om plannen te maken. We hebben een moeilijke tijd achter de rug, alhoewel... hebben wij eigenlijk wel redenen tot klagen? Lees de reportage over Operatie Red Kite in deze editie. Dan pas beseft je welke hindernissen sommige mensen moeten nemen om hun leven - hopelijk - terug in eigen handen te kunnen krijgen. En wat met de huidige situatie in Oekraïne?

En als je dan de kans hebt om initiatief te nemen, doe het dan ook! Thibaut Cappuyns is een schoolvoorbeeld van jonge mensen met ambitie. Hij vertelt over de weg die hij aflegde om Flight Test Engineer te worden. Van België via Nederland tot in de Verenigde Staten.

Durf achteraf ook terugblikken op het traject dat je vloog om je doelen te bereiken. Trots zijn op onze realisaties, dat zouden we meer moeten durven. Neem nu bijvoorbeeld de ULM-federatie. In 2022 viert deze vereniging haar veertigste verjaardag. Voorzitter Paul Windey vertelt over de evoluties in de sportvliegerij en hoe hij met zijn expertise als jurist een steentje kon verleggen in de wetgeving van deze discipline tijdens zijn voorzitterschap.

Sit back, relax en geniet van deze nieuwe RateOne.

Veel leesplezier!



CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR



Chère lectrice, cher lecteur

Rencontrer les gens en personne pour une interview, remplir un calendrier d'événements pour des activités estivales organisées sur des aéroports... J'ai enfin le sentiment d'être à nouveau libre comme l'air, ou presque...

La liberté, c'est comme sentir les rayons du soleil sur la peau et le vent dans les cheveux. L'envie de refaire des projets. Nous venons de vivre une période difficile, et pourtant... avons-nous des raisons de nous plaindre ? Lisez d'abord, dans cette édition, le reportage sur l'opération Red Kite. Vous vous rendrez compte alors du chemin que certains doivent parcourir pour, espérons-le, reprendre leur vie en main.

Et si vous avez la chance de pouvoir prendre des initiatives, foncez ! Thibaut Cappuyns est l'exemple même de ces jeunes gens qui ne manquent pas d'ambition. Il nous raconte son parcours pour devenir Flight Test Engineer. De la Belgique aux États-Unis, en passant par les Pays-Bas.

Osez aussi regarder en arrière, évaluez le trajet parcouru pour atteindre vos objectifs. Il faudrait oser davantage être fier de ses exploits. Prenons l'exemple de la fédération ULM. En 2022, cette association fêtera son quarantième anniversaire. Son président Paul Windey évoque les évolutions de l'aviation sportive et explique comment il a pu, grâce à son expertise de juriste, apporter des changements dans la législation de cette discipline pendant sa présidence.

Sit back, relax et prenez plaisir à lire ce nouveau numéro de RateOne.

Bonne lecture !

SAFETY

NIEUWE REDDENDE ENGEL IN DE LUCHT

UN NOUVEL ANGE GARDIEN VIENT DE DÉCOLLER



Vanaf maart 2022 zie je een nieuwe MUG-heli vliegen in ons luchtruim. De AS355F2 Ecureuil 2 met callsign OO-HSN die sinds begin 2009 in dienst was, werd vervangen door een nieuw en performanter toestel: een Airbus EC135.

À partir de mars 2022, vous verrez un nouvel hélicoptère SMUR voler dans notre espace aérien. L'AS355F2 Écureuil 2 au callsign OO-HSN qui était en service depuis début 2009 a été remplacé par un nouvel appareil plus performant : un Airbus EC135.



Het nieuwe toestel vliegt onder de immatriculatie code F-GMTU, omdat de helikopter wordt gehuurd bij de Franse operator SAF (Secours Aérien Français). Het contract werd afgesloten voor een periode van vijf jaar.

Johan De Block (53) leidt het pilotenteam. Deze ex-militair vloog jaren F-16 en SeaKing. Hij leidde jonge piloten op op T-38 en Marchetti. Johan is ook de drijvende kracht achter het Belgian Open Aerobatic Championship in Koksijde.

Van de vijf overige piloten zijn er nog eens vier militairen bij. Danny Plaisier (55) vloog tot 2012 als militair piloot o.a. op SeaKing. Hij was ook een periode actief bij NHV en het Duitse HTM. Sinds 2015 voert hij met de MUG-heli vluchten uit voor het Instituut voor Medische Dringende Hulpverlening waarvan Dr. Nicolas Müller voorzitter is.

Le nouvel appareil vole sous le code d'immatriculation F-GMTU, l'hélicoptère étant loué à l'opérateur français SAF (Secours Aérien Français). Le contrat a été signé pour une durée de cinq ans.

Johan De Block (53 ans) dirige l'équipe de pilotes. Cet ancien militaire a piloté le F-16 et le SeaKing pendant des années. Il a formé de jeunes pilotes sur T-38 et Marchetti. Johan est également la force motrice derrière le Belgian Open Aerobatic Championship à Koksijde.

Sur les cinq pilotes restants, quatre sont des militaires. Danny Plaisier (55 ans) a volé jusqu'en 2012 comme pilote militaire sur, entre autres, le SeaKing. Il a également été actif pendant une période avec NHV et la société allemande HTM. Depuis 2015, il effectue des vols avec l'hélicoptère SMUR pour l'Institut pour Médicale Dringende Hulpverlening (Institut des services médicaux

SAFETY



V.l.n.r. | De gauche à droite : Danny Plaisier, Steven Vancoillie, Karel Kinable, Bart Vandamme, Alexander Vermeire, Johan De Block.

Eind 2020 vervoegde Karel Kinable (51) de pilotencrew. Ook zijn carrière was er een bij de Luchtmacht. SeaKing en NH-90 hebben voor deze piloot geen geheimen meer. Sinds zijn pensioen is Karel ook vlieginstruuteur bij TopCat in Koksijde.

Alexander Vermeire (42) is nog steeds militair actief. Na vijftien jaar op SeaKing patrouilleert hij vanop Deurne voor onze Kustwacht met een Britten-Norman BN-2B-21 Islander. Vliegen met de MUG-heli beschouwt hij momenteel als een hobby.

Nieuwkomer in het team wordt Bart Vandamme (45). Na zijn carrière op helikopter bij het 40ste Smaldeel werd hij ook nog instructeur op Marchetti. Hij vloog enkele jaren voor NHV en engageert zich nu voor het eerst voor de MUG-heli.

De enige niet-militaire piloot is meteen ook de jongste. Steven Vancoillie (41) baat Heli Business in Wevelgem uit en is al sinds 2016 bij het MUG-team. In totaal heeft hij meer dan 9000 vliegen in zijn logboek.

Aan vliegervaring zeker geen gebrek bij deze piloten. Met de vorige MUG-heli werden maar liefst twintigduizend missies uitgevoerd, dat zijn er de laatste jaren +/- zestig per maand. Elke piloot is zowat vijf dagen per maand stand-by. ■

d'urgence, à Bruges), dont le Dr Nicolas Müller est le président.

Fin 2020, Karel Kinable (51 ans) a rejoint l'équipe de pilotes. Lui aussi, il a fait carrière dans la Composante Air. Le SeaKing et le NH-90 n'ont plus de secrets pour ce pilote. Depuis sa retraite, Karel est également instructeur de vol chez TopCat à Koksijde.

Alexander Vermeire (42 ans) est toujours actif comme militaire. Après quinze ans sur SeaKing, il patrouille depuis Deurne pour notre Garde côtière avec un Britten-Norman BN-2B-21 Islander. Pour le moment, il considère ses activités de pilote de SMUR comme un hobby.

Le nouveau venu dans l'équipe est Bart Vandamme (45 ans). Après sa carrière sur l'hélicoptère avec la 40e escadrille, il est également devenu instructeur sur Marchetti. Il a volé pour NHV pendant plusieurs années et s'engage maintenant pour la première fois dans l'hélicoptère SMUR.

Le seul pilote non militaire est aussi le plus jeune. Steven Vancoillie (41 ans) dirige Heli Business à Wevelgem et fait partie de l'équipe SMUR depuis 2016. Il compte plus de 9000 heures dans son carnet de vol.

Ces pilotes ne manquent certainement pas d'expérience de vol. Avec l'ancien hélicoptère SMUR, pas moins de vingt mille missions ont été effectuées, avec environ soixante vols par mois ces dernières années. Chaque pilote est en stand-by pendant environ cinq jours par mois. ■

JOIN US

Gain experience on platforms such as Airbus A350, Ariane 6, F-35, PC-7,...

SABCA www.sabca.com www.sabena-aerospace.com **sabena aerospace**

The advertisement features a blue background with a photograph of three young professionals (two men and one woman) smiling and holding model airplanes. The text is in white and blue, and the logos for Sabca and Sabena Aerospace are at the bottom.



**IF YOU FLY ABOVE OUR BEAUTIFUL BEACH,
STOP FOR A WHILE. PARKING NEARBY**



FAM  UZ

KNOKKE ZOUTE

Beach experience since 1991
Thv Zeewindstraat

SPECIAL JOBS

THIBAUT CAPPUYNS

FLIGHT TEST ENGINEER



Je bent 26, houder van drie masterdiploma's en werkt als lead flight test engineer. Je hebt negenhonderd vliegreuren op tachtig verschillende types vliegtuigen en helikopters en je bent alumnus van de National Test Pilot School. Dan ben je zonder twijfel een jong en gedreven talent met een bijzondere job. RateOne sprak met zo'n talent, Thibaut Cappuyns.

HOE BEN JE IN DE LUCHTVAART TERECHTGEKOMEN?

De luchtvaart en het vliegen kreeg ik bijna letterlijk met de paplepel binnen. Mijn opa en papa waren vliegtuigtechniker bij de Luchtmacht. Mijn oom Gustaaf en mijn vader richtten in 2004 Capco Aviation op en bouwden vliegtuigen in bijberoep. Zolang ik het mij kan herinneren, stonden er bij ons altijd experimentals en ultralights in aanbouw in de garage. Vanaf een jaar of vijf leerde mijn papa mij modelvliegen. Daar waren we bijna elk weekend mee bezig. Op zeker ogenblik begon ik met competitievliegen begonnen en in 2007, 2009 en 2010 werd ik Belgisch en Europees kampioen in de Q500 Pylon Racing klasse. Na deze verrijkende periode was de volgende logische stap de bemande luchtvaart.

On a 26 ans, on est titulaire de trois maîtrises et on travaille comme ingénieur principal d'essais en vol. On a neuf cents heures de vol sur quatre-vingts types d'avions et d'hélicoptères différents et on est un ancien élève de la National Test Pilot School. Alors, on est sans aucun doute un jeune talent motivé avec un emploi extraordinaire. RateOne s'est entretenu avec un tel talent, Thibaut Cappuyns.

COMMENT ÊTES-VOUS ENTRÉ DANS L'AVIATION ?

L'aviation et le vol me furent inculqués presque littéralement au biberon. Mon grand-père et mon papa étaient techniciens d'avion dans la Composante Air. En 2004, mon oncle Gustaaf et mon père ont fondé Capco Aviation, et ils construisaient des avions comme activité secondaire. D'aussi loin que je me souviens, nous avions toujours des expérimentaux et des ultralégers en construction dans le garage. À partir de l'âge de cinq ans environ, mon père m'apprit à voler des modèles réduits. Nous faisons cela presque tous les week-ends. À un moment donné, j'ai commencé à faire de la compétition et en 2007, 2009 et 2010 je suis devenu champion de Belgique et d'Europe en classe Q500 Pylon Racing. Après cette période d'enrichissement, la prochaine étape logique était l'aviation habitée.

In 2011 begon ik bij Aero-Kiewit op ultralights te vliegen. Toen ik zestien werd, was ik de jongste piloot ooit in België met een ULM vergunning op zak. Zodra de leeftijdslimiet het toeliet, was ik dolblij om toegelaten te worden bij de Luchtcadetten van België, een burgerlijke jeugdbeweging die door Defensie wordt gesteund. Op mijn zestiende vloog ik ook daar mijn eerste solo. Samen met de 18de verjaardag kwam de grote droom om militair piloot te worden, maar die ging niet door omwille van een rugprobleem, waar ik eigenlijk nooit last van heb gehad. Dan maar Plan B. Dat was ofwel rechtstreeks voor lijnpiloot gaan door het volgen van een geïntegreerde ATPL-opleiding (Airline Transport Pilot Licence) ofwel het veilig spelen en eerst ingenieur worden om daarna eventueel nog verder te gaan als piloot. In 2012, 2013 was de markt voor lijnpiloten vrij slecht. Mijn ouders hebben mij dan ook erg gepusht om de studies van burgerlijk ingenieur aan te vatten, waar ik hen nu heel dankbaar voor ben.

HOE VERLIEPEN JE STUDIES?

Met mijn middelbare studies wetenschappen-wiskunde voldeed ik aan de diplomaverensten voor een opleiding aan de Faculteit Luchtvaart- en Ruimteteknik van de Technische Universiteit Delft (TU Delft). Om de bacheloropleiding Aerospace Engineering te mogen beginnen, moet je wel eerst een selectieproef afleggen, want voor deze opleiding, die als één van de beste en moeilijkste van Nederland geldt, hanteert men een numerus fixus van 440 studenten per jaar. De selectieproef test vooral je academische kennis, maar ook je vaardigheden en motivatie. Dat viel gelukkig allemaal goed mee.

De eerste twee jaren van de bacheloropleiding bestonden hoofdzakelijk uit een academische vorming. Het eerste semester van het derde jaar mocht ik in het kader van het Europese ERASMUS-uitwisselingsprogramma voor universiteitsstudenten een half jaar naar de internationaal gerenommeerde Franse École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) in Toulouse gaan. Daar studeren geeft je een aanzienlijk voordeel, zeker als je later een carrière bij bijvoorbeeld Airbus ambieert. Achteraf gezien was dat een goede keuze. In 2016 heb ik mijn bacheloropleiding succesvol afgerond met een thesis die genomineerd werd voor de Anthony Fokker Prijs van het Nederlandse Luchtvaart en Ruimtevaart Fonds.

Tijdens de masteropleiding begon ik mij te specialiseren in flight performance, vliegprestaties. Na een jaar studies, moest je een thesis of stage starten. Ik koos voor een stage in Keulen, bij EASA, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart. Daar vroeg een van mijn mentoren mij op een dag



Bij de Luchtcadetten, waar menig jongensdroom werkelijkheid begint te worden. | Avec les Cadets de l'air, où le rêve de nombreux garçons devient réalité.

En 2011, j'ai commencé à piloter des ULM chez Aero-Kiewit. Lorsque j'ai eu seize ans, j'étais le plus jeune pilote en Belgique à détenir une licence ULM. Dès que la limite d'âge me le permettait, je fus ravi d'être admis dans les Cadets de l'Air de Belgique, un mouvement de jeunesse civil soutenu par le ministère de la Défense. À seize ans, j'y ai également effectué mon premier vol en solo. Avec mon 18e anniversaire vint le grand rêve de devenir un pilote militaire, mais cela ne s'est pas produit à cause d'un problème de dos, dont je n'ai jamais vraiment souffert. Alors, il a fallu prendre recours au plan B. Il s'agissait soit de choisir directement l'option pilote de ligne en suivant un cours intégré ATPL (Airline Transport Pilot Licence), soit de jouer la sécurité et de devenir d'abord ingénieur, puis éventuellement de continuer comme pilote. En 2012, 2013, les perspectives pour les pilotes de ligne étaient plutôt maigres. Mes parents m'ont donc poussé à poursuivre les études d'ingénieur civil, et je leur en suis très reconnaissant.

COMMENT SE SONT DÉROULÉES VOS ÉTUDES ?

Grâce à mes études secondaires en sciences et mathématiques, je remplissais les exigences de diplôme pour étudier à la faculté d'ingénierie aérospatiale de l'Université de technologie de Delft (Technische Universiteit Delft – TU Delft). Pour être autorisé à entamer le programme de bachelor en ingénierie aérospatiale, on doit d'abord passer un test de sélection, car pour ce programme, qui est considéré comme l'un des meilleurs et des plus difficiles

— **za. 12 & zo. 13 maart** 13 u. – 17 u.

Infodagen

alle VIVES-campussen

— **woe. 27 april** 14 u. – 17 u.

Openlesdag

alle VIVES-campussen

Het adres van jouw favoriete VIVES-campus vind je op

vives.be/contact

— **WELKOM
BIJ VIVES**



volg ons op:

     
#VERYVIVES



SPECIAL JOBS



Bij de TU Delft doe je niet alleen academische kennis op, maar voer je ook praktisch werk uit. Thibaut (links) werkte er in het Aircraft Manufacturing Laboratory samen met enkele studenten aan de bouw van een Van's Aircraft RV-12. | À la TU Delft, on ne se contente pas d'acquérir des connaissances académiques, on effectue également des travaux pratiques. Thibaut (à gauche) y travailla avec des étudiants du Laboratoire de construction aéronautique (Aircraft Manufacturing Laboratory) sur la construction d'un RV-12 de Van's Aircraft.

wat mijn grote droom was. Het verhaal van de Luchtcadetten en militair piloot wuifde hij weg als een standaardkeuze van alle cadetten wereldwijd. Toen ik hem vertelde dat ik liever testpiloot zou willen worden, nodigde hij mij uit voor een koffie met enkele van hun testpiloten. Die stelden voor mij bij hun testprojecten voor de certificering van lijnvliegtuigen te betrekken, wat super-cool was. Op het einde van mijn stage, lieten ze mij weten dat er bij Airbus in Toulouse grote nood was aan flight test engineers en dat er een vacature voor een jaar was in het kader van de certificering van de Airbus A350, A330neo en BelugaXL. Een opportuniteit die je niet mag laten liggen. De TU Delft stond mij vlotjes een sabbatjaar toe en zo ben ik bij het Airbus Flight Test Center mogen beginnen om data die tijdens testvluchten worden vergaard te analyseren. Dat was stresserend. Je bent immers jong, het is je eerste job en je volgt vier à vijf uur durende testvluchten vanuit een indrukwekkende telemetriecontrolekamer. Uiteindelijk heb ik in dat jaar een zestal certificeringsfiches geschreven in verband met de handling qualities, de bestuurbaarheid van de Airbus A350-900 en A330-900neo.'s Avonds, na de werkuren, profiteerde ik van de gelegenheid om in verschillende Airbus simulatoren die daar stonden te vliegen, een ervaring die mij later nog goed van pas zou komen.

Niet veel later kreeg ik het voorstel om naar een research divisie van Airbus in Hamburg te gaan om een eindstudiewerk te maken. Op dat ogenblik had ik echter ook al een tijdlang contact gehad met de National Test Pilot School (NTPS) in de Verenigde Staten en net toen ik met Airbus mijn opdracht begon te bespreken, kreeg ik van de NTPS het voorstel om vanaf januari 2020 gedurende een jaar een opleiding Flight Test Engineer te volgen. Airbus was getroffen door mijn gedrevenheid om naar de NTPS te gaan en bood mij de mogelijkheid om de voorgestelde opdracht – het uittesten van de vliegeigenschappen van een vliegende vleugel – in zes maanden uit te voeren in plaats van in de gebruikelijke negen. Dat was hard werken, maar het is gelukt. Tijdens mijn verblijf in Hamburg kwam ik ook in contact met flight test engineers die er nieuwgebouwde productietoestellen uittestten. Zij boden mij de gelegenheid om aan een aantal van die testvluchten mee te werken, wat een superinteressante ervaring was.



De SIMONA research simulator van de TU Delft is een van de grootste, zo niet de grootste in zijn soort in Europa en wordt hoofdzakelijk gebruikt voor onderzoek op het vlak van simulatortecnologie en mens-machine interactie. | Le simulateur de recherche SIMONA de la TU Delft est l'un des plus grands, sinon le plus grand, de son genre en Europe et est principalement utilisé pour la recherche dans le domaine de la technologie des simulateurs et de l'interaction homme-machine. © Frank Auperlé

des Pays-Bas, il y a un numerus fixus de 440 étudiants par an. L'épreuve de sélection teste principalement les connaissances académiques, mais aussi les compétences et la motivation. Heureusement, cela ne me posa pas de problèmes.

Les deux premières années du programme de bachelor consistent principalement en une formation académique. Au premier semestre de la troisième année, je fus autorisé à partir six mois à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) de Toulouse, de renommée internationale, dans le cadre du programme d'échange européen ERASMUS pour les étudiants universitaires. Y étudier donne un avantage considérable, surtout si on aspire, par exemple, à une carrière chez Airbus plus tard. Rétrospectivement, c'était un bon choix. En 2016, j'ai terminé avec succès mon bachelor avec une thèse qui a été nommée pour le prix Anthony Fokker du Fonds aérospatial néerlandais (Nederlands Luchtvaart en Ruimtevaart Fonds).

Pendant le cours de maîtrise, j'ai commencé à me spécialiser dans les performances de vol (flight performance). Après une année d'études, on devait commencer une thèse ou un stage. J'ai choisi un stage à Cologne, à l'EASA, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (European Aviation Security Agency). Un jour, un de mes mentors me demanda quel était mon grand rêve. Il écarta l'histoire des cadets de l'air et de la carrière de pilote militaire comme des choix standard des cadets dans le monde entier. Lorsque je lui racontai que je préférais devenir pilote de test, il m'invita pour un café avec quelques-uns de leurs pilotes de test. Ils me proposèrent de participer à leurs projets de test pour la certification des avions de ligne, ce qui était super cool. À la fin de mon stage, ils m'ont fait savoir qu'il y avait un grand besoin d'ingénieurs d'essais en vol chez Airbus à Toulouse et qu'il y avait un poste vacant pour un an dans le cadre de la certification des Airbus A350, A330neo et BelugaXL. Une occasion à ne pas manquer. La TU Delft m'accorda sans problème une année sabbatique et j'ai donc commencé au centre d'essais en vol d'Airbus pour analyser les données recueillies lors des vols d'essai. C'était stressant. Après tout, j'étais jeune, c'était mon premier emploi, et je surveillais des vols d'essai de quatre à cinq heures depuis une impressionnante salle de contrôle téléométrique. Finalement, j'ai rédigé six fiches de certification sur les qualités de maniabilité, la contrôlabilité des Airbus A350-900

EN DAN DE NATIONAL TEST PILOT SCHOOL?

De NTPS heeft haar thuisbasis op de Mojave Air & Space Port, op goed 150 km ten noorden van Los Angeles, Californië. Het is een instelling voor hoger onderwijs die zowel burgers als militairen tot testpiloot of vliegtestingengineer opleidt en de eerste school in haar soort die door EASA als erkende opleidingsorganisatie (Approved Training Organisation, ATO) werd gecertificeerd. Ze beschikt over een breed gamma aan vliegtuigen en helikopters, waarvan er een aantal volledig van meetinstrumenten voor testvluchten voorzien zijn.

De oorspronkelijke deal was dat ik als flight test engineer voor de school zou werken en dat ik in ruil theorielessen mocht volgen, maar meevliegen kon niet. In Mojave is het altijd blue sky en een Cessna huren kost er maar 80, 90 dollar per uur. Ik ging er dus elk weekend vliegen. Op zeker ogenblik mocht ik een student die belet was, vervangen tijdens een bezoek aan Las Vegas, waar we ILS-approaches op een Airbus vlieg simulator uitvoerden. Met mijn eerdere ervaring bij Airbus viel dat best mee. Dat ik dat goed deed, leidde er – in combinatie met het vele vliegen tijdens de weekends dat al opgevallen was – toe dat een testpiloot-instructeur aan de directie voorstelde om mij toch een volwaardige opleiding tot Flight Test Engineer te geven. Geluk hoort er soms ook bij. Vanaf dan was het deeltijds studeren en deeltijds onderzoeksprojecten uitvoeren voor het National Flight Test Institute. Van tijd tot tijd kreeg ik ook de gelegenheid om zelf als testpiloot te fungeren. Zo heb ik op alle ontwikkelingsstoestellen van Cirrus mogen vliegen, een Beechcraft King Air en zelfs een Bell 212 helikopter, wat mij enorm beviel.

Mojave ligt midden in de woestijn en er is op vliegen na weinig afleiding. Mijn vrije tijd heb ik dan ook gecombineerd met een opleiding Master in Business Administration. Beide opleidingen samen volgen, was soms wel heel pittig, maar ontspanning was er ook. Waarschijnlijk heb ik zowat alle natuurparken van het

et A330-900neo. Le soir, après les heures de travail, je profitai de l'occasion pour voler dans plusieurs simulateurs d'Airbus qui étaient là, une expérience qui allait encore me servir plus tard.

Peu de temps après, on me proposa d'aller faire une étude finale dans une division de recherche d'Airbus à Hambourg. À cette époque, cependant, j'étais également en contact depuis un certain temps avec la National Test Pilot School (NTPS – École Nationale de Pilotes de Test) aux États-Unis et, au moment où je commençais à discuter de mon affectation avec Airbus, la NTPS me proposa un cours d'un an d'ingénieur d'essais en vol à partir de janvier 2020. Airbus fut frappé par mon enthousiasme d'aller au NTPS et m'offrit la possibilité d'accomplir la mission proposée - tester les caractéristiques de vol d'une aile volante - en six mois au lieu des neuf habituels. Ce fut un travail difficile, mais ça a marché. Pendant mon séjour à Hambourg, j'ai également établi des contacts avec des ingénieurs d'essais en vol qui y testaient des avions de série nouvellement construits. Ils m'offrirent la possibilité de participer à certains de ces vols d'essai, ce qui a été une expérience très intéressante.

ET ENSUITE LA NATIONAL TEST PILOT SCHOOL ?

Le NTPS a sa base d'attache au Mojave Air & Space Port, à 150 km au nord de Los Angeles, en Californie. C'est un établissement d'enseignement supérieur qui forme des civils et des militaires au métier de pilote d'essai ou d'ingénieur d'essai en vol. C'est la première école de ce type à être certifiée par l'EASA en tant qu'organisme de formation agréé (ATO - Approved Training Organisation). Elle dispose d'une large gamme d'avions et d'hélicoptères, dont certains sont entièrement équipés d'instruments d'essais en vol.

L'accord initial prévoyait que je travaille pour l'école en tant qu'ingénieur d'essais en vol et que je puisse suivre des cours théoriques en contrepartie, mais je ne pouvais pas voler avec



Class 20A fixed wing en rotary wing. Thibaut staat uiterst links. | Aile fixe et aile rotative Class 20A. Thibaut se trouve à l'extrême gauche.

SPECIAL JOBS

westen van de Verenigde Staten vanuit de lucht gezien en een sterrenhemel boven de Sierra Nevada, waar je hier alleen maar van kan dromen.

WAT NA DE STUDIES?

Na acht jaar in het buitenland en een dozijn verhuizingen, wilde ik na mijn studies graag in België werken. Bij Sabena Aerospace heb ik als Young Potential een paar projecten kunnen uitvoeren, maar op de Belgische markt lijkt er gewoon onvoldoende werk op dit niveau. Momenteel geef ik op freelancebasis als Lead Flight Test Engineer les en opleiding op lichte vliegtuigen bij Euro Flight Test in Koblenz. Dat is een wereldwijde private dienstverlener op het vlak van vliegtuigen en waarschijnlijk het embryo van de eerste civiele testpilotschool in de EU met een verwachte certificering als EASA Flight Test ATO (Approved Training Organisation, Erkende Opleidingsorganisatie) in het tweede kwartaal van 2022. Ik ben bovendien ook nog altijd actief bij de Luchtcadetten, zonder twijfel een groot pluspunt voor iedereen die iets in de luchtvaart wil worden, en voer regelmatig demovluchten en ferryvluchten na onderhoud uit voor Tecnam Belgium. Daarnaast geef ik instructie ULM en zweefvliegen om een zo breed mogelijke ontwikkeling als piloot te krijgen.

À Mojave, le ciel est toujours bleu clair et la location d'un Cessna ne coûte que 80, 90 dollars par heure. Donc, j'ai pris l'habitude de voler tous les week-ends. À un moment donné, j'ai été autorisé à remplacer un élève qui avait été empêché de voler lors d'une visite à Las Vegas, où nous effectuons des approches ILS (Système d'atterrissage aux instruments) sur un simulateur de vol Airbus. Grâce à mon expérience précédente avec Airbus, tout s'est bien passé. Le fait que je m'en sorte bien, combiné à la quantité de vols pendant les week-ends qui avait déjà été remarquée, a conduit un pilote d'essai instructeur à proposer à la direction que je sois finalement formé comme ingénieur d'essais en vol. Il faut également avoir un peu de chance, de temps en temps. À partir de ce moment-là, j'ai étudié à temps partiel et mené à temps partiel des projets de recherche pour le National Flight Test Institute. De temps à autre, on me donna également l'occasion de faire moi-même office de pilote d'essai. Ainsi, j'ai pu voler sur tous les avions de conception Cirrus, un Beechcraft King Air et même un hélicoptère Bell 212, ce qui m'a beaucoup plu.

Mojave est situé au milieu du désert et à part l'aviation, il y a peu de distractions. J'ai donc combiné mon temps libre avec une Maîtrise en administration des affaires (Master in Business Ad-



In de cockpit van Bell 212 N212TP van de National Test Pilot School met een Zuid-Afrikaanse instructeur. | Dans le cockpit d'un Bell 212 N212TP de la National Test Pilot School avec un instructeur sud-africain.

Een volgende doel is me verder ontwikkelen tot commercieel piloot, niet zozeer als lijnpiloot, maar eerder in de zin van het uitvoeren van zakenvluchten waarbij je redelijk snel de gelegenheid krijgt om ervaring op verschillende types op te doen.

WAT IS JE ULTIEME DROOM?

Dat is zonder twijfel voltijs testpiloot worden en liefst op zoveel mogelijk verschillende vliegtuigen. Bij voorkeur zou ik mijn kennis ten dienste van bedrijven in eigen land willen stellen. Ik heb ook meegedaan aan de eerste ronde van de selectie-examens voor astronaut, maar de kans om daar te slagen lijkt mij eerder klein. Uiteindelijk ben ik nog erg jong voor dat soort profielen. ■

ministration). Suivre les deux cours ensemble était parfois très difficile, mais il y avait aussi de la détente. J'ai probablement vu du haut des airs à peu près tous les parcs naturels de l'ouest des États-Unis et un ciel étoilé au-dessus de la Sierra Nevada dont on ne peut que rêver ici.

ET APRÈS LES ÉTUDES ?

Après huit ans à l'étranger et une douzaine de déménagements, je voulais travailler en Belgique après mes études. Chez Sabena Aerospace, j'ai pu réaliser quelques projets en tant que Young Potential (Jeune potentiel), mais il ne semble pas y avoir assez de travail de ce type sur le marché belge. Actuellement, j'en-



In de cockpit van de nieuwe Tecnam P2010 Mark II. | Dans le cockpit du nouveau Tecnam P2010 Mark II.

seigne et donne des formations en tant que Lead Flight Test Engineer indépendant sur des avions légers chez Euro Flight Test à Koblenz. Ceci est un prestataire de services privé mondial dans le domaine des essais en vol et probablement l'embryon de la première école civile de pilotes d'essai dans l'UE. Je suis également toujours actif au sein des Cadets de l'air, sans aucun doute un grand atout pour quiconque veut devenir quelque chose dans l'aviation. Et j'effectue régulièrement des vols de démonstration et des vols de convoyage après maintenance pour Tecnam Belgium. En outre, je donne des cours d'ULM et de vol à voile afin d'obtenir le plus grand développement possible en tant que pilote.

Mon prochain objectif est de devenir pilote professionnel, pas vraiment comme pilote de ligne, mais plutôt dans le sens de vols d'affaires où on a l'occasion d'acquérir assez rapidement de l'expérience sur différents types d'avions.

QUEL EST VOTRE RÊVE ULTIME ?

C'est, sans aucun doute, de devenir pilote d'essai à plein temps et de préférence sur autant d'avions différents que possible. Je préfère mettre mes connaissances au service des entreprises de mon propre pays. J'ai également participé au premier tour des examens de sélection des astronautes, mais les chances de réussite me semblent plutôt minces. En fin de compte, je suis encore très jeune pour ce genre de profil. ■

Auteur: Jos Schoofs

FLYING-V

Thibaut voerde onlangs de eerste simulatorvlucht Flying-V in Delft uit. Voor meer info: scan QR.



Thibaut a récemment effectué le premier vol en simulateur de Flying-V à Delft. Pour plus d'informations : scannez le QR.



BUITENBELEVING VOOR EXPÉRIENCE DE PLEIN AIR POUR

HORECA

KANTOREN EN BEDRIJVEN
BUREAUX ET ENTREPRISES

PARTICULIER / PARTICULIERS

DORP 18 - B-9290 BERLARE
WWW.ZALAN.LIFE

VOTRE CONTACT
KURT VANPUTTE
+32 468 12 79 60



PAN NVD PAN



WIE IS RIK MOONS?

°1962

Ex-zweefpiloot
Instructeur & examiner ULM
Meer dan 1200 vliegingen,
+ 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

VLINDERS

We zagen ze niet veel vorig jaar, vlinders. Ik mis dat wel, die kleurenpracht. Dat dartelende gedrag, van de ene bloem op de andere. Kijken, snuiven, opzuigen, vertrekken naar elders: nieuwe bloemen, nieuwe geuren, nieuwe ervaringen, nieuwe contacten. En af en toe een ontmoeting met een andere vlinder onderweg. Keuvelend, nieuwsgierigheid, rond elkaar draaiend en dan weer elk zijn eigen weg, een nieuwe landing op een nieuwe bloem. Maar soms loopt het mis, zo zag ik een vlinder in een plasje drijven onlangs, oeps!

Eigenlijk doen wij als piloten een beetje hetzelfde, toch? Van het ene vliegveld naar het andere. De sfeer opsnuiven, een babbeltje, een koffietje en dan weer weg naar de volgende luchthaven. We zagen, net als vlinders, ook minder vliegtuigen in de lucht afgelopen zomer. We hadden hetzelfde probleem als de insecten: te veel wind, te veel regen en daarbovenop ... corona. Wist je dat insecten kunnen berekenen of het, gezien de wind en de vochtigheid, wel de moeite waard is om uit te vliegen? Ze kunnen precies inschatten of het uitvliegen, op zoek naar eten, niet meer verbruikt dan wat het hen kan opleveren en soms is het energiezuiniger om in hun nest te blijven. Te veel wind kan er immers voor zorgen dat ze niet meer terug geraken en te veel vochtigheid maakt hun vleugels zwaarder wat meer inspanning vergt. Om de vleugels niet te zwaar met vocht te belasten gaan insecten trouwens lager vliegen. We merken dat nauwelijks, maar we zien wel de vogels lager vliegen terwijl ze op insectenjacht zijn. Check maar eens het dauwpunt wanneer je vogels lager ziet zakken.

Terug naar ons vlindergedrag. Zo was ik onlangs op pad, met drie toestellen voor een korte vlucht van Ussel naar Amougies, want Kiewit zouden we niet heen en terug kunnen vliegen alvorens de onweerswolken ons inhaalden. Iedereen

PAPILLONS

On n'en a pas vu beaucoup l'année derrière, des papillons. J'avoue bien que cela me manque, cette richesse de couleurs. Ce jeu de gambades, d'une fleur à l'autre. Regarder, renifler, aspirer, redécoller : nouvelles fleurs, nouvelles odeurs, nouvelles expériences, nouveaux contacts. Et de temps à autre, une rencontre avec un autre papillon. Bavardant, curieux, tournant l'un autour de l'autre, puis chacun repartant de son côté, un nouvel atterrissage sur une nouvelle fleur. Mais parfois, les choses tournent mal, comme pour ce papillon que j'ai vu flotter dans une flaque d'eau l'autre jour, oups!

Au fond, c'est un peu ce que nous, les pilotes, nous faisons aussi, non? D'un aéroport à l'autre. Absorber l'atmosphère, bavarder, prendre un petit café, et puis en route pour le prochain aéroport. Tout comme les papillons, les avions étaient également moins nombreux dans le ciel, l'été dernier. Nous avions les mêmes problèmes que les insectes : trop de vent, trop de pluie et par-dessus tout cela... le corona. Saviez-vous que les insectes sont capables de calculer si, tenant compte du vent et de l'humidité, cela vaut bien la peine de s'envoler? Ils savent évaluer avec précision si le fait de s'envoler à la recherche de nourriture ne consommerait pas plus que ce que cela peut leur apporter et s'il est parfois plus efficient sur le plan énergétique de rester dans leur nid. Trop de vent peut les empêcher de rentrer et trop d'humidité rend leurs ailes plus lourdes, ce qui leur demande plus d'efforts. D'ailleurs, pour ne pas surcharger les ailes d'humidité, les insectes volent plus bas. Nous le remarquons à peine, mais nous voyons les oiseaux voler plus bas lorsqu'ils chassent les insectes. Vous n'avez qu'à vérifier le point de rosée lorsque vous remarquez que les oiseaux se mettent à voler plus bas.

Mais, retournons à nos papillons. Ainsi, j'étais récemment en route avec trois engins pour un vol court d'Ussel à Amougies, puisque nous ne pourrions pas faire l'aller-re-

TECNAM

P2002 Sierra MkII



*TECNAM's sporty and stylish low wing,
available in 600kg ULM configuration.*



TECNAM BELGIUM

🌐 www.tecnam.com

✉ Info@capco-aviation.be



QUALITY AIRCRAFT SINCE 1948

TECNAM



VLOC Oostende 20/10/2021

Event RateOne
"Human Factors"
by Rik Moons

Ook een voordracht bijwonen?
Check geregeld onze agenda:

Vous souhaitez participer à une
conférence ? Consultez réguliè-
rement notre agenda :

www.rateone.be

netjes in contact met Brussels info, de transponder op 2000. Ik was de snelste vlinder van de drie dus dartelde ik wat rond tot ik werd opgeroepen "OO-E64, squawk 0041". Oeps, ineens wakker, ik kan me voorstellen dat het wat verward was op dat radarschermpje in Brussel. Misschien was het ook een beetje gevaarlijk zo, dat dartelen. En niemand wil eindigen zoals die vlinder in het liedje van Bouwewijn de Groot. Dartel veilig! ■

Info voor niet-piloten:

Dauwpunt= temperatuur waarbij de lucht met waterdamp verzadigd is, daarboven- waar het nog kouder is- is er wolkenvorming

Squawk = Vliegtuigen sturen via hun transponder een signaal uit waardoor de verkeersleiding hen kan identificeren, het uitzenden heet squawken .

tour avec Kiewit avant que les nuages orageux ne nous dépassent. Comme il le faut, chacun était en contact avec Bruxelles Info, le transpondeur sur 2000. J'étais le papillon le plus rapide des trois, donc je gambadais quelque peu, jusqu'au moment où je fus appelé «OO-E64, squawk 0041». Oups, soudainement tout à fait réveillé, je pus m'imaginer que c'était un peu confus sur cet écran radar à Bruxelles. Il faut admettre que ma 'gambaderie' était peut-être un peu dangereuse. Et personne ne veut finir comme ce papillon dans la chanson de Boudewijn de Groot*. Gambadez avec prudence! ■

Info pour les non-pilotes :

Point de rosée = température à laquelle l'air est saturé de vapeur d'eau, au-dessus de laquelle — où il fait encore plus froid - il y a formation de nuages.

Squawk = Les avions émettent un signal sur leur transpondeur afin que le contrôle du trafic aérien puisse les identifier; cette transmission est appelée squawking.

*Note du traducteur : 'Verdronken Vlinder' (Papillon noyé), chanson de Boudewijn de Groot.



ARCHITECTURAL SOPHISTICATED TRANSLUCENT MATERIALS AND LED LIGHTING FOR

OFFICES • HEALTHCARE • HORECA
MUSEUM • RETAIL • SHOWS
EXHIBITIONS

ilumaxx
LED + Daylighting Solutions

DORP 18 - B-9290 BERLARE
WWW.ILUMAXX.EU

CONTACT | KURT VANPUTTE | +32 468 12 79 60



LOMA AIR

BELGIUM



PARTS & MAINTENANCE



EASA PART-145

BE.145.34

Take the best step to get in the air

Our Services

- Overhaul/Repair/Inspection
- Sales: Parts & Engines
- Factory Exchange Engines
- Experimental Engines:
Sales & Assisted DIY Assembly
- Extensive Parts Stock
- Indoor Test Run



*Proudly piercing the skies
powered by Loma Air*



Did you receive
a better offer?
Let us know.

**The best service at the best price,
info@loma-air.com**

LYCOMING

CONTINENTAL
AEROSPACE TECHNOLOGIES

SUPERIOR
XP-Engines

BELGIUM Headquarter

Knotwilgenweg 23 - 2220 Heist-op-den-Berg
Tel. +32 15 24 87 65 - info@loma-air.com

POLAND Office

Księżycowa 1 - PL-01934 Warsaw
Tel +48 602 44 01 33 - info@loma-air.pl

www.loma-air.com

HUMAN FACTORS VOOR PILOTEN

ONGEVALLEN DOOR MENSELIJK FALEN VOORKOMEN

Rik Moons, instructor & examiner (Opgelet dit is slechts een sterk ingekorte synthese.)



75% van de ongevallen zijn te wijten aan menselijk falen, vooral procedurefouten en inbreuken op regelgeving

- wijk nooit af van wat je moet doen
- als je een schakelaar/hendel bedient, houd je hand daar, tot je vliegtuig doet wat je wenst
- niet-piloten blijven achter de afsluiting

Checklists, belangrijkste checklist 'I AM SAFE' overloop je thuis.

- Go-around: altijd voor iedere vlucht, ook na tussenlanding
- Een checklist ken je onmogelijke vanbuiten, die lees je af
- Kleef controle-nummertjes op belangrijkste, te checken, schakelaars en instrumenten



Who has control in case of emergency? Noodlandingen:

- <300ft straight forward
- 300-800 ft, max 30° links of rechts (voorkeur linkse bocht)
- >800 ft turnback (voorkeur linkse bocht)

Te veel trots is een killer

Maak jezelf niets wijs "cognitieve dissonantie"
Lost? Vraag QDM



Alcohol, roken, medicatie, ...reactietijd, concentratie, overschatting, ...

- problemen na 1 pint / Roken: problemen na 7 seconden

Communicatie: Te veel druk in je hoofd?

- spreek langzaam / zeg "standby"
- houdt u aan radio-fraseologie en -terminologie



Kijken/beslissen/handelen

- Visuele illusie bestaat echt!
- Kijk naar je doel, niet naar obstakels
- Mist is gevaarlijk, alles lijkt verder weg maar bevindt zich dichterbij
- Horizon is altijd horizontaal, wolkenmassa's niet
- Runways die stijgen of dalen, breder of smaller dan je gewoon bent, first: low pass

Vestibulaire illusie: evenwicht = ogen+proprioceptie+binnenoor

- Als zicht verdwijnt (mist,wolken) ben je gedesoriënteerd binnen 40 seconden
- Leaning & graveyard-spin zijn dodelijk



Meteo voorbereiding = noodzakelijk! (METAR? TAF?)

- Cb? = no go
- ga op leerschool in zweefvliegclub

Ongevallen ontstaan vaak na opeenvolging van onbelangrijke incidenten

- Vlieg kortere vluchten dan wat je aankant, je laatste beweging (landing) is immers de moeilijkste
- Ongevallen gebeuren altijd bij anderen, dat dachten die anderen ook
- risicogedrag: macho/anarchie/impulsiviteit/onkwetsbaarheid/berusting



Gebruik van BRS (reddingsparachute)

- Veiligheidspin uit vòòr vertrek
- Laat ook passagier de hendel voelen
- Trekken op 1000 à 2000 ft (AGL)
- Ook bij motorpech? Beslis vooraf! Als je twijfelt moet je trekken!

We kunnen van elkaar leren

- Heb meer respect voor andere luchtvaartportiers (hanggliders/zwevers/...)
- Gebruik een incidenten-schriftje in de club, wees niet veroordelend
- Vraag regelmatig, spontaan, een checkvlucht



#CHECKLIST

LES FACTEURS HUMAINS POUR PILOTES

LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DUS À L'ERREUR HUMAINE

Rik Moons, instructor & examiner (Attention : ceci n'est qu'une synthèse très condensée.)



75 % des accidents sont dus à des erreurs humaines, en particulier des erreurs de procédure et des infractions aux règlements

- ne vous écartez jamais de ce que vous devez faire
- lorsque vous actionnez un interrupteur/levier, gardez votre main dessus jusqu'à ce que votre avion fasse ce que vous voulez qu'il fasse.
- les non-pilotes restent derrière la barrière

Les check-lists, la plus importante étant la check-list 'I AM SAFE', que vous parcourez à la maison

- Go-around : toujours, avant chaque vol, également après une escale
- Il est impossible de connaître une check-list par cœur, il faut la lire
- Attachez des numéros de contrôle aux interrupteurs et aux instruments les plus importants, dont le contrôle est clé



Qui a le contrôle en cas d'urgence ? Atterrissage forcé :

- <300 ft straight forward
- 300-800 ft, max. 30° à gauche (de préférence virage à gauche)
- >800 ft turnback (de préférence virage à gauche)



Trop de fierté tue

- Ne vous faites pas d'illusions 'dissonance cognitive'
- Perdu ? Demandez QDM



L'alcool, le tabac, les médicaments, ... temps de réaction, concentration, surestimation, ...

- problèmes après une bière / tabac : problèmes déjà après 7 secondes



Communication : Trop de tension dans votre tête ?

- parlez lentement / dites « standby »
- respectez la phraséologie et la terminologie radio



Voir/décider/agir

- L'illusion visuelle est une chose réelle !
- Fixez-vous sur votre objectif, et non sur les obstacles
- Le brouillard est dangereux, tout semble plus loin, mais se trouve plus près
- L'horizon est toujours horizontal, les masses nuageuses ne le sont pas
- Les pistes qui montent ou descendent, qui sont plus larges ou plus étroites que ce à quoi vous êtes habitué : faites d'abord un low pass (survol basse altitude)



Illusion vestibulaire : équilibre = les yeux + proprioception + oreille interne

- Lorsque la vue disparaît (brouillard, nuages), on est désorienté dans les 40 secondes
- Leaning & graveyard-spin (gérer la mixture de carburant & spirale ingouvernable) sont mortelles.



Préparation météo = indispensable ! (METAR ? TAF ?)

- Cb ? = no go
- faites un apprentissage dans un club de vol à voile



Les accidents surviennent souvent après une succession d'incidents insignifiants

- Effectuez des vols plus courts que ce que vous pouvez endurer, car votre dernier mouvement (l'atterrissage) est le plus difficile
- Les accidents arrivent toujours aux autres, c'est ce que ces autres croyaient aussi
- comportement à risque : machisme/anarchie/impulsivité/invulnérabilité/résignation



Utilisation du BRS (parachute de secours)

- Enlevez la goupille de sécurité avant le départ
- Laissez aussi le passager sentir le levier
- Tirer entre 1000 et 2000 ft (AGL)
- Également en cas de panne de moteur ? Décidez-vous auparavant ! En cas de doute, il faut tirer !



Nous pouvons apprendre les uns des autres

- Montrez plus de respect pour les autres sportifs aériens (deltaplans/planeurs/ ...)
- Utilisez un cahier d'incident dans le club, ne portez pas de jugement.
- Demandez régulièrement et spontanément des vols de contrôle



SPACE

THE HUMAN QUEST



Europa's grootste ruimtevaartexpo
landt in Antwerpen.

Take off : 23 APRIL, 2022

infos & tickets: xpospace.be

Jürgen Ingels



MR. ATLAS

ONZE VERGETEN RAKETPIONIER

LE PIONNIER OUBLIÉ DE LA FUSÉE ÉTAIT BELGE

De Belg Karel Bossart in de productiehhal van zijn Atlas-raket in de Convairfabriek te San Diego. | Le Belge Karel Bossart dans le hall de production de sa fusée Atlas dans l'usine Convair à San Diego.

Hij ontwierp een raket die tot vandaag een pijler is in het Amerikaanse ruimtevaartprogramma, maar ging nauwelijks naar school. Dankzij zijn Atlas kon Amerika de USSR bijbenen – zowel in de wapenwedloop als in de ruimtevaart. Deze Mr Atlas zorgde ervoor dat de V.S. in 1962 John Glenn in een baan om de aarde bracht, waardoor NASA Joeri Gagarin kon bijbenen. En waarschijnlijk kent de lezer zijn naam niet. Nochtans: Karel Bossart was Belg. Vandaag zetten ruimtevaarthistorici zijn naam naast die van de illustere Wernher von Braun en die Sergej Koroljov, de vader van de Russische ruimtevaart. Hoog tijd dus om één van België's meest briljante ingenieurs en uitvinders in de kijker te zetten.

Même s'il n'a fréquenté que très peu les bancs de l'école, il a conçu une fusée qui, aujourd'hui encore, reste un pilier du programme spatial américain. Grâce à son Atlas, l'Amérique a pu talonner l'URSS tant dans la course aux armements que dans la navigation spatiale. Grâce à ce 'Monsieur Atlas', les États-Unis ont réussi, en 1962, à lancer John Glenn en orbite autour de la Terre -, permettant à la NASA d'emboîter le pas à Youri Gagarine. Vous, lecteur, ne connaissez probablement pas son nom. Pourtant, Karel Bossart était Belge. Aujourd'hui, les historiens de la navigation spatiale rangent son nom aux côtés de ceux de l'illustre Wernher von Braun et de Sergej Koroljov, le père de la navigation spatiale russe. Il est grand temps de mettre à l'honneur l'un des plus brillants ingénieurs et inventeurs belges.

Het verhaal van Karel Bossart begint op een winterochtend in Antwerpen. In 1904 wordt hij als sinjoor geboren, zoon van een toch wel excentriek echtpaar. Het gezin Bossart is sociaal geëngageerd, zet zich in voor het onderwijzen van zieke kinderen op de Kalmthoutse Heide in een zogenaamde kolonie. Wanneer ze merken dat hun koter op nauwelijks vier jaar kan lezen en schrijven, en zich ook nog eens te pletter verveelt in de klas, besluiten ze hem maar thuisonderwijs te geven. Vader Bossart is een erg belezen man, die thuis is in vele disciplines. Het gezin verhuist naar het landelijke Kalmthout waar Karel de heide onveilig maakt met belhamelrij. En blokken, thuis aan de keukentafel, kan hij als de beste. Nauwelijks zestien begint hij aan de aartsmoeilijke studies voor mijningenieur, die hij met gemak zal afronden. Zijn cijfers zijn zo fraai dat hij meteen een studiebeurs toegeschoven krijgt in de Verenigde Staten.

In het Amerika van de jaren twintig verlegt hij zijn belangstelling naar luchtvaartconstructie. Aan het prestigieuze Massachusetts Institute of Technology leert hij alles wat tot dan bekend is over aerodynamica en sterkteleer. Karel Bossart is ook een avonturier: tijdens de zomervakantie scheurt hij met een oude Indian-motorfiets helemaal door de Verenigde Staten om de fabrieken te bezoeken waar Boeing, Ryan (Charles Lindbergh kwam er kort daarna langs om zijn Spirit of St. Louis te bestellen) en Sikorsky nieuwe bakens uitzetten in de luchtvaarttechnologie. Het is hier dat de jonge Vlaming zijn droom zal waarmaken. De vaderlandse plicht roept, maar met zoveel kennis op zak mag hij zijn legerdienst vervullen in het nieuwe luchtvaartlaboratorium van professor Allard in Sint-Genesius-Rode (vandaag het Von Karman Institute for Fluid Dynamics).

Maar bloed kruipt waar het niet gaan kan. Karel Bossart wéét dat de V.S. zijn tweede vaderland zou worden. Wanneer hij een job aangeboden krijgt van Igor Sikorsky, aarzelt hij geen moment en verlaat hij de Antwerpse haven aan boord van een vrachtschip.

ANALYSE VAN DE V2

De Russische ingenieur ziet wel iets in de jonge kerel, en zet hem aan het werk als stress analyst. Zo tekent Karel Bossart mee aan de vliegboten waarmee de constructeur die jaren furor maakt (zijn helikopter kwam pas veel later). Voor de Tweede Wereldoorlog hopt Karel van de ene uitdaging in de luchtvaarttechniek naar de andere. Tijdens de jaren veertig is hij project manager bij de Amerikaanse luchtvaartgigant Consolidated/Convair. Wanneer die kort na de oorlog een studiecontract krijgt voor de bouw van een intercontinentale kernraket, wordt Karel Bossart aan het hoofd van het project gezet. De oorlog is intussen voorbij en de Amerikanen halen het kruim van de Duitse raketingenieurs naar het testcentrum White Sands, waar ze verder met hun V2's experimenteren. Wernher von Braun en zijn acoliëten werken nu in dienst van de US Army. Karel Bossart echter is kind aan huis bij de Amerikaanse luchtmacht. Aandachtig bestudeert hij von Brauns V2 - Karel is iemand die "out of the box" denkt. De Duitse raket lijkt wel gemaakt alsof het een Mercedes is - véél te zwaar.

De Antwerpenaar maakt z'n huiswerk. Er zijn de plannen van de V2, tot dan toe het summum van rakettechniek. Hij zal wel met gemengde gevoelens gekeken hebben naar de technische tekeningen van het technisch vernuft dat z'n geboortestad zowat in puin legde, en ook z'n geliefde Kalmthout trof. En het is niet ondenkbaar dat dit een trigger was om de tekortkomingen in het wapen te vinden, en zelf een nog beter ontwerp te bedenken. 'Die raket is veel te duur, totaal inefficiënt, de trefzekerheid lamentabel en de reikwijdte is te kort omdat dat ding veel te zwaar weegt!' luidt zijn verdict.



Februari 1962 werd John Glenn met Bossarts Atlasraket gelanceerd in een baan om de aarde. | En février 1962, John Glenn a été lancé en orbite autour de la Terre avec la fusée Atlas de Bossart.

L'histoire de Karel Bossart commence un matin d'hiver à Anvers. Né en 1904, il est le fils d'un couple quelque peu excentrique. La famille Bossart est socialement engagée et se consacre à l'enseignement d'enfants malades dans ce que l'on appelle une colonie, dans la Kalmthoutse Heide. Lorsqu'ils remarquent qu'à quatre ans à peine, leur gamin sait lire et écrire et qu'il s'ennuie en classe, ils décident de l'instruire à domicile. Le père Bossart est un homme très cultivé qui maîtrise de nombreuses disciplines. La famille déménage à la campagne, à Kalmthout, où Karel n'est jamais le dernier à commettre des bêtises. Question étude, il n'est pas en reste et passe de nombreuses heures à bosser à la table de la cuisine. À l'âge d'à peine seize ans, il entame de difficiles études en génie minier qu'il achèvera sans peine. Ses notes sont tellement bonnes qu'il décroche sans attendre une bourse d'études aux États-Unis.

Dans l'Amérique des années vingt, il s'oriente vers la construction aéronautique. Étudiant au prestigieux Massachusetts Institute of Technology, il apprend tout ce que l'on sait à l'époque dans le secteur de l'aérodynamique et de la résistance des matériaux. Mais Karel Bossart est aussi un aventurier : pendant les vacances d'été, il parcourt les États-Unis sur une vieille moto Indian et visite les usines où Boeing, Ryan (Charles Lindbergh y viendra peu après pour commander son Spirit of St. Louis) et Sikorsky poseront les jalons de la technologie aéronautique. C'est ici que le jeune Flamand concrétisera son rêve. Le devoir patriotique l'appelle, mais grâce à ses nombreuses connaissances, il est autorisé à faire son service militaire dans le nouveau laboratoire aéronautique du professeur Allard à Rhode-Saint-Genève (aujourd'hui le Von Karman Institute for Fluid Dynamics).

BELGIUM & SPACE

OPBLAASBARE RAKET

Wat Karel al lang weet, is dat het gewicht van een raket zélf van doorslaggevend belang is. De V2 weegt vier en een halve ton. Daar komt nog eens acht ton brandstof bij, die in enkele minuten opgebrand is. De Duitse ontwerpers hadden zich inderdaad een punthoofd gerekend om een structuur te bouwen die de meest primaire natuurkrachten moet doorstaan: de druk bij de lancering, de versnelling doorheen de geluidsmuur. Het hele ding mocht tijdens zijn bijna-ruimtereis niet uit elkaar trillen, want het moest in één geheel bij de Antwerpse haven inslaan. Het resultaat is ernaar. De Duitse raket lijkt in Karels ogen wel een langgerekt keukenfornuis: een dubbelwandige structuur, versterkt met aan elkaar geklonken ringen en liggers. 'Laten we onszelf niet voor de gek houden. Wie een langeafstandsraket wil bouwen, moet het gewicht héél precies berekenen,' overtuigt hij zijn medewerkers.

Meteen gaan zijn ingenieurs aan het werk, zoekend naar vormen en materialen om het gewicht te reduceren. Maar het is hun chef die dé oplossing aanreikt. Wat als men de brandstoftank zélf als dragende structuur beschouwt? Dan hoef je geen liggers en ringen aan elkaar te zetten. Karel Bossarts idee is zo eenvoudig als het geniaal is, en misschien het best als volgt uit te leggen. Als je een vel papier met een eindje plakband omvormt tot een cilinder, heb je al de vorm van een raket. Natuurlijk is die structuur te zwak. Als je die papieren koker op z'n zij legt, zakt hij door. Maar als je die cilinder gewoon rechtop tafel zet en opvult met zand, mag je gerust enkele bakstenen stapelen op de zuil. Hetzelfde geldt voor een raketlichaam. Het zand vervang je door brandstof. En als die er nog niet in zit – tijdens de constructie dus, of vooraleer het gevuld wordt met brandstof, zorg je ervoor dat je de cilinder 'opblaast,' onder druk zet. Zo kun je de lege raket vervoeren naar het lanceerplatform, om hem vervolgens vol te tanken. Het is een idee dat heel wat ingenieurs als crazy wegzetten. 'Maar Charlie Bossart was altijd de man de vonk die het vuur brandende hield,' herinneren zijn medewerkers zich hem later.

RUIMTEWEDLOOP

Amerika voelt inmiddels de dreiging van de USSR, waar de geniale ingenieur Sergeï Koroljov een fantastische raket ontworpen heeft waarmee een atoomkop van Vladivostok naar de Amerikaanse kust kan gelanceerd worden. Wernher von Braun slaagt er maar niet in om een projectiel te bouwen dat even krachtig is als de Russische raket. Maar Karel Bossart biedt de Amerikanen het wapen aan waarmee ze hun achterstand op de Sovjets kunnen inhalen. Zijn Atlas, die uiterst licht gemaakt is, zal de eerste ICBM (Intercontinental Ballistic Missile) zijn waarmee ook de VS zijn tanden kan laten zien. Maar Koroljov drijft de druk op: zijn raket kan niet enkel vér vliegen, maar ook hoog – zo hoog dat hij in 1957 de Spoetnik in een baan om de aarde brengt. Amerika stelt zijn hoop op Wernher von Braun die er met zijn Vanguard-raket in slaagt om een piepkleine satelliet de ruimte in te sturen. Maar de Sovjets behouden de lead en sturen nog eens honden in het ijle zwerk. In de VS groeit de frustratie over de achterstand.

Intussen heeft Karel Bossart zijn Atlas gemodificeerd zodat die in de ruimtewedloop kan gezet worden. En de successen blijven niet uit: nu kan de VS zijn rode tegenstander inhalen door een grote, zware communicatiesatelliet de ruimte in te sturen. Maar Koroljev houdt de druk op de ketel. In april 1961 is het een donderslag bij heldere hemel: Joeri Gagarin is de eerste man in de ruimte. Amerika heeft al een bruikbare ruimtecapsule, maar voorlopig past enkel von Brauns Redstone er bovenop. Maanden later mag Alan Shepard zich de eerste Amerikaanse astronaut noemen, maar meer dan een paraboolsprongetje in de ruimte

Mais bon sang ne saurait mentir. Karel Bossart sait que les États-Unis vont devenir sa seconde patrie. Lorsqu'Igor Sikorsky lui propose un emploi, il n'hésite pas une seule seconde et quitte le port d'Anvers à bord d'un cargo.

ANALYSE DU V2

L'ingénieur russe entrevoit un grand potentiel dans le jeune garçon et l'emploie comme stress analyst. Karel Bossart participe ainsi aux dessins des hydravions avec lesquels le constructeur fait fureur à cette époque (son hélicoptère n'arrivera que bien plus tard). Avant la Seconde Guerre Mondiale, Karel enchaîne les défis dans la technique aéronautique. Durant les années quarante, il occupe le poste de responsable de projets chez le géant américain de la navigation Consolidated/Convair. Lorsque, peu après la guerre, celui-ci remporte un contrat d'études pour la construction d'un missile nucléaire intercontinental, Karel Bossart est placé à la tête du projet. La guerre finie, les Américains font venir la fine fleur des ingénieurs allemands en aérospatiale au centre d'essai White Sands, où ils poursuivent leurs expérimentations avec leurs V2. Wernher von Braun et ses acolytes travaillent maintenant au service de l'US Army. Karel Bossart se sent comme chez lui dans l'armée de l'air américaine. Doté d'une capacité à réfléchir « autrement », Karel étudie le V2 de Von Braun de manière approfondie. Le missile allemand semble être construit comme une Mercedes, beaucoup trop lourd.

L'Anversois s'applique à la tâche. Il y a les plans du V2, jusqu'à le summum de la technique des missiles. Il observe, avec des sentiments mêlés, les dessins techniques de la prouesse technologique qui a détruit sa ville natale mais aussi Kalmthout, sa commune bien-aimée. On peut raisonnablement penser que ce fût un élément déclencheur pour trouver les défauts de l'arme, et pour mettre au point un concept encore meilleur. « Ce missile est beaucoup trop cher, totalement inefficace, sa précision est lamentable et sa portée trop courte parce que ce truc pèse beaucoup trop lourd ! », tel est son verdict.

FUSÉE GONFLABLE

Karel sait déjà depuis longtemps que le poids d'un missile est d'une importance capitale. Le V2 pèse quatre tonnes et demie. À cela s'ajoutent encore huit tonnes de carburant, qui est consommé en quelques minutes. Les concepteurs allemands ont effectivement fait d'impressionnants calculs pour construire une structure capable de supporter les éléments les plus primaires : la pression lors du lancement, l'accélération à travers le mur du son. Au moment du transport précédant le voyage spatial, l'ensemble ne pouvait pas se décomposer à cause des tremblements car il devait être stocké en une seule pièce au port d'Anvers. Le résultat s'avère décevant. Aux yeux de Karel, le missile allemand ressemble à une cuisinière de forme allongée : une structure à double paroi, renforcée par des anneaux et des traverses rivetées. « Ne nous voilons pas la face. Pour construire un missile longue distance, il faut calculer le poids de façon ultra précise, » c'est ainsi qu'il réussit à convaincre ses collaborateurs.

Ses ingénieurs se mettent tout de suite au travail et recherchent des formes et des matériaux pour réduire le poids. C'est leur chef qui trouvera la solution ultime. Et si l'on considérait le réservoir de carburant même comme structure portante ? Dans ce cas, il ne faudra pas riveter de traverses et d'anneaux. L'idée de Karel Bossart est aussi simple que géniale, et on peut l'expliquer simplement comme suit. Si on roule une feuille de papier et qu'on la fixe avec un morceau de scotch, on obtient déjà la forme d'une fusée. Cette structure est évidemment trop faible. Si on pose ce cylindre sur son flanc, il plie. Mais si on le met en position verti-



Al zestig jaar is de Atlas van Karel Bossart de pijler van de Amerikaanse ruimtevaart. Op 30 juli 2020 vertrekt een Atlas V richting Rode Planeet. | Depuis soixante ans, l'Atlas de Karel Bossart est le pilier de la navigation spatiale américaine. Le 30 juillet 2020, un Atlas V décolle pour la planète rouge. (© NASA/Joel Kowsky)

is het niet. De USSR is nog steeds voorop, want hun kosmonauten draaien gezwind rondjes rond de aardbol, zéér tot ongenoegen van het Amerikaanse publiek. Al deze inspanningen mogen niet los worden gezien van de wapenwedloop die die jaren '60 koortsachtig woedt. Want wie een mens rond de aarde kan doen cirkelen, kan evengoed een atoombom eender waar droppen.

Het is dan toch weer onze Karel Bossart die zijn Atlas weet aan te passen aan de Mercury-capsule, zodat in februari 1962 John Glenn baantjes kan trekken rond de globe. Nu pas heeft Amerika het gevoel dat het de USSR bijgebeend heeft.

DE ERFENIS VAN KAREL BOSSART

De man van de Kalmthoutse heide beschouwt zijn levenswerk als afgerond. In 1963 landt hij op Zaventem waarna hij ontvangen wordt op het koninklijk paleis, universiteiten en het Antwerps stadhuis. Intussen logeert Karel met zijn echtgenote in het hotel De Kievit in Kalmthout, gerund door zijn familie.

In de VS belandt zijn pionierswerk daarna in de schaduw van de mediageniekie von Braun, die die jaren de magistrale Saturnusraket construeert die Neil Armstrong naar de maan brengt. Intussen geniet Karel van zijn pensioen, maar in 1975 overlijdt hij thuis in San Diego, nauwelijks 71 jaar oud. De dood van één van de belangrijkste raketpioniers blijft in zijn thuisland haast onvermeld. Wanneer zijn antipode von Braun enkele jaren later het tijdelijke met het eeuwige wisselt, is dat wel wereldnieuws.

Intussen had de VS het dure maanprogramma stopgezet. Voor onderzoek naar andere planeten bleek von Brauns Saturnus totaal ongeschikt. NASA weet wél welk vehikel gemaakt is voor interplanetaire reizen. Convair (intussen herbenaemd naar General Dynamics) krijgt de bestellingen binnen voor de Atlas,

cale sur la table et qu'on le remplit de sable, on peut facilement empiler quelques briques sur cette colonne. Il en va de même pour la structure d'une fusée. On remplace le sable par le carburant. Et si celui-ci ne se trouve pas encore dedans – lors de la construction, donc – ou avant qu'il soit rempli de carburant, on veille alors à « gonfler » le cylindre, à le mettre sous pression. On peut ainsi transporter la fusée vide vers la rampe de lancement pour la remplir ensuite de carburant. Cette idée est rejetée par de nombreux ingénieurs. « Mais Charlie Bossart a toujours été l'étincelle qui maintenait le feu allumé, » c'est ce que ses collaborateurs garderont de lui.

LA COURSE POUR L'ESPACE

Dans l'intervalle, l'Amérique perçoit la menace de l'URSS, où le génial ingénieur Sergeï Koroljov a réussi à concevoir une terrible fusée capable de lancer une tête nucléaire depuis Vladivostok jusque sur la côte américaine. Wernher von Braun ne parvient pas à construire un projectile aussi puissant que le missile russe. Mais Karel Bossart offre aux Américains l'arme avec laquelle ils vont pouvoir rattraper leur retard sur les Russes. Son Atlas, une construction ultralégère, sera le premier ICBM (missile balistique intercontinental) grâce auquel les États-Unis pourront eux aussi montrer les dents. Mais Koroljov fait monter la pression : sa fusée peut non seulement voler loin, elle peut aussi voler haut – tellement haut qu'en 1957 elle lance le Sputnik en orbite autour de la Terre. L'Amérique fonde ses espérances sur Wernher von Braun qui réussit à lancer un tout petit satellite dans l'espace à l'aide de sa fusée Vanguard. Les Soviétiques gardent la tête et envoient des chiens dans l'espace. Aux États-Unis, ce retard accroît la frustration.

Entre-temps, Karel Bossart a modifié son Atlas pour qu'il puisse participer à la course pour l'espace. Et les succès ne se font pas

BELGIUM & SPACE

want het is Bossarts geesteskind dat tijdens de jaren zeventig de spectaculaire Vikingmissies naar Mars zal sturen. De fameuze Pioneer-sondes, ook gelanceerd met Atlas, fotograferen Jupiter en Saturnus. Stilaan krijgt de mens een beeld van de immense ruimte waarin hij een nietig plaatsje inneemt. Het is Karel Bossarts Atlas die ons voorbij de maan bracht. Zijn raket blijft in productie, wordt nog gemodificeerd en blijft een pijler in het Amerikaanse ruimtevaartprogramma. Vandaag genieten we van de adembenemende beelden van de Mars Rover Perseverance. Die werd ook heen gebracht door, juist ja: de Atlas.

Historici zijn het stilaan ook hierover eens: er is geen enkele Belg die zoveel betekend heeft voor de Verenigde Staten dan Karel Bossart. Het is de belhamel van de Kalmthoutse Heide die Amerika zowel de overwinning bood in de wapen- als ruimtewedloop. Merkwaardig, toch, dat geen enkele straat of plein naar deze historische figuur genoemd werd ? ■



In "Voorbij de maan" schetst RateOne medewerker Cynrik De Decker de pioniersjaren van de ruimtevaart, bekeken door een Belgische bril. Naast Karel Bossart krijgt ook de kunstenaar Paul Van Hoeydonck een plaats: hij slaagde er in om een kunstwerk op de maan te brengen. Het boek verscheen bij Houtekiet en is ook verkrijgbaar in de webshop www.theflyingtwins.be



attendre : les États-Unis parviennent à rattraper leur adversaire rouge, en envoyant dans l'espace un gros et lourd satellite de communication. Mais Koroljev continue à faire monter la pression. En avril 1961, un coup de tonnerre retentit dans le ciel serene : Youri Gagarine devient le premier homme à aller dans l'espace. L'Amérique dispose déjà d'une capsule spatiale utilisable, dépassée seulement à l'époque par le Redstone de Von Braun. Quelques mois plus tard, Alan Shepard sera le premier astronaute américain, même s'il ne sera question que d'un petit saut parabolique dans l'espace. L'URSS court toujours en tête, ses cosmonautes effectuant agilement des rotations autour de la Terre, au grand dam du public américain. On ne peut dissocier tous ces efforts de la course aux armements qui fait fébrilement rage dans ces années '60. Car celui qui peut faire graviter un homme autour de la Terre, peut tout aussi bien larguer n'importe où une bombe atomique.

Et ce sera à nouveau notre Karel Bossart qui parviendra à adapter son Atlas à la capsule Mercury, de sorte qu'en février 1962, John Glenn pourra faire des allers-retours autour du globe. L'Amérique aura alors le sentiment d'avoir rattrapé l'URSS.

L'HÉRITAGE DE KAREL BOSSART

L'homme de la campagne de Kalmthout considère l'œuvre de sa vie comme terminée. En 1963, il atterrit à Zaventem où il est accueilli au palais royal, dans des universités et à l'hôtel de ville d'Anvers. Il séjourne, avec son épouse, à l'hôtel De Kievit à Kalmthout, exploité par sa famille.

Aux États-Unis, son travail de pionnier disparaît dans l'ombre de Von Braun, star des médias, qui à cette époque construit la magistrale fusée Saturn qui emmènera Neil Armstrong vers la lune. Karel profitera de sa retraite jusqu'à son décès, en 1975, dans sa maison de San Diego, il avait 71 ans. L'annonce de sa mort passera pratiquement inaperçue dans son pays d'origine. Le décès, quelques années plus tard, de son antithèse Von Braun fera par contre la une des journaux du monde entier.

Les États-Unis ont entre-temps mis un terme au coûteux programme lunaire. Pour mener des recherches sur d'autres planètes, la Saturn de Von Braun est totalement inadaptée. La NASA connaît l'engin construit pour des voyages interplanétaires. Convair (entre-temps rebaptisé General Dynamics) reçoit les commandes pour l'Atlas, car c'est l'œuvre de Bossart qui enverra les spectaculaires missions Viking vers Mars dans les années septante. Les fameuses sondes Pioneer, lancées également avec l'Atlas, photographient Jupiter et Saturne. L'homme se trouve ainsi peu à peu confronté à l'espace sans fin où il n'est qu'éphémère. C'est l'Atlas de Karel Bossart qui nous a amenés au-delà de la lune. Sa fusée est toujours en production, elle est encore modifiée et reste un pilier du programme spatial américain. Aujourd'hui, nous pouvons admirer les images captivantes prises par le Rover Perseverance sur Mars. Qui a lui aussi été installé par ... l'Atlas.

Les historiens s'accordent progressivement à dire qu'aucun Belge n'a autant représenté pour les États-Unis que Karel Bossart. Ce petit gamin qui faisait les quatre cents coups dans la campagne de Kalmthout a remporté la victoire pour l'Amérique tant dans la course aux armements que dans la course pour l'espace. Il est curieux, non, qu'aucune rue ni aucune place ne porte le nom de cette figure historique ? ■

Dans « Voorbij de maan », Cynrik De Decker, collaborateur de RateOne, retrace les années pionnières de la navigation spatiale à travers les yeux d'un Belge.

↳ Beloon, motiveer en ga voluit de strijd aan met de *war for talent!*

Een groepsverzekering waarin de balans is gemaakt tussen rendement en risico (Tak23) zorgt voor het behoud van de levensstandaard bij pensioering van uw werknemers.

Vraag een gesprek met één van onze specialisten in employee benefits via:

> [callant.be](https://www.callant.be)



Belangrijk om weten!

Met uitzondering van een groepsverzekering doet u met extralegale voordelen geen pensioenopbouw. Dat maakt dat een groepsverzekering fiscaal de meest gunstige loonsverhoging is die een werknemer kan krijgen.

Callant Verzekeringskantoor, bv ingeschreven bij de FSMA onder KBO-nr. BTW BE 0443.681.364 - Maatschappelijke zetel: Kapellestraat 113, 8020 Oostkamp
www.callant.be - Tel. 050 34 33 23 - KBO-nr. BTW BE 0443.681.364 RPR Gent- V.U.: M. Baten, Callant Verzekeringskantoor bv, Kapellestraat 113, 8020 Oostkamp

BOOK your semi-private flight to **IBIZA** today

FLY WITH

privacy
flexibility
peace of mind



PACKAGE PRICE:
Starting at **€1675**

(semi-private flight + hotel)
Flight Only = starting at **€495 one way**

- Departure from the private Business Terminal in **Antwerp**
- Flights every **Saturday** and **Wednesday** from **29 June** till **17 August 2022**
- Flights only and Package deals (Flight + Hotel)



www.flyexecutive.be


ASL FLY EXECUTIVE
Connecting Europe in Style

LEGO AIRLINES

YOUR CAPTAIN: SILAS DE KUNST



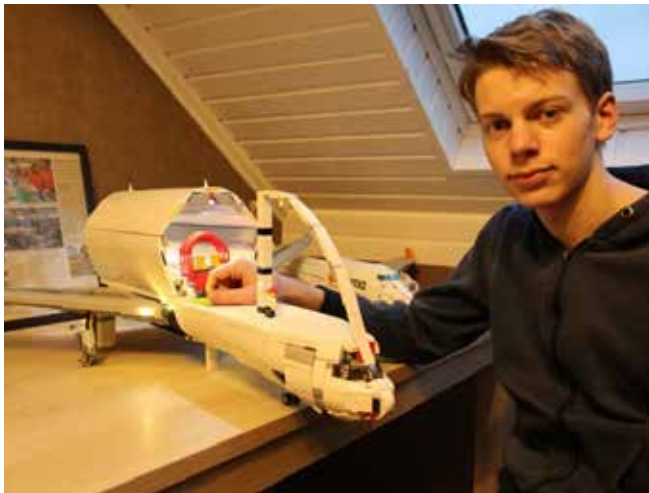
Weet je nog, die bouwdozen van Lego in je kinderjaren? Niet alleen ouders, ook psychologen noemen het slim speelgoed. Het gaf je ruimtelijk inzicht, scherpte je probleemoplossend vermogen aan en liet je fantasie tot leven komen. Het bouwen met steentjes is een leerrijke en creatieve vorm van ontspanning. Inmiddels is Lego al lang niet meer alleen maar speelgoed voor kinderen. Er is zelfs een soort subcultuur ontstaan, ze worden AFOL's (Adult Fans of Lego) genoemd. Sommige bedrijven bieden workshops 'Serious play' aan aan managers en werknemers om hun creativiteit en communicatieskills aan te scherpen. Wist je dat de universiteit van Cambridge zelfs een 'LEGO Professor of Play' in dienst heeft?

Vous souvenez-vous des boîtes de construction Lego de votre enfance? Non seulement les parents, mais aussi les psychologues les appellent des jouets intelligents. Elles vous permettaient d'acquérir une intelligence spatiale, d'aiguiser vos capacités à résoudre des problèmes et de stimuler votre imagination. Construire avec des briques est une forme de détente instructive et créative. Il y a belle lurette que Lego a cessé d'être uniquement un jouet pour enfants. Une sorte de sous-culture s'est même développée, on les appelle les AFOL (Adult Fans of Lego). Certaines entreprises proposent des ateliers 'Serious play' aux cadres et aux employés, afin d'aiguiser leur créativité et leurs capacités de communication. Saviez-vous que l'université de Cambridge a même créé une fonction de 'LEGO Professor of Play'?

Voor wie Lego misschien iets uit een ver verleden was, kwam de goesting om er weer mee aan de slag te gaan in 2020 menig huiskamer binnen via het televisiescherm. In het programma Lego Masters, strijden duo's uit Vlaanderen en Nederland om de titel 'beste LEGO-bouwer'. Ook bij ons werd het programma een echt kijkcijferkanon, dat inmiddels aan zijn derde seizoen toe is.

"Zouden er ook Belgen zijn die fanatiek met de blokjes aan de slag zijn en zich specialiseren in het bouwen van vliegtuigen?", dat was de vraag die ons redactieteam zich stelde. We gingen op zoek en kwamen uit in Boutersem, bij een zestienjarige student elektrisch installateur, die momenteel druk aan een Airbus Beluga bouwt.

Silas De Kunst speelt al met Lego zolang hij het zich kan herinneren. Eerst met traditionele bouwdozen, waar hij nauwgezet de instructies volgde. Sinds zijn dertiende kiest hij voor eigen ontwerpen. Zijn vader, die aan de slag is op Brussels Airport en hun gezamenlijke spottersactiviteiten, inspireerden Silas om zich te specialiseren in het bouwen van vliegtuigen.



Silas bouwt momenteel in zijn kamer aan een Airbus Beluga. | Silas construit actuellement un Airbus Beluga dans sa chambre.

Silas bouwt wekelijks ongeveer vijftien tot twintig uur. Zijn passie neemt inmiddels twee volledige kamers in beslag. Hij toont enkele van zijn toestellen en vertelt: "Ik construeerde al negen vliegtuigen: de Boeings 747 TWA, 747-400BCF Magma en een 777 X. Ook nog twee Embraers, een Mustang P-51, een Super VC-10, een Bombardier Q-300..." Het is onvoorstelbaar hoe deze kerel erin slaagt om de toestellen tot in het kleinste detail na te bouwen. Hoe gaat hij tewerk? Eerst bestudeert hij de modellen nauwgezet aan de hand van foto's en filmpjes op het internet. Daarna drukt hij een blueprint af op schaal en begint hij te bouwen. En creatief is hij zeker: voor het gordijntje tussen de compartimenten in het vliegtuig gebruikt hij een cape van een Zorro minifiguurtje. Er spelen zich ook tafereeltjes af in het vliegtuig zelf: een hostess die een passagier bedient, de politie die een beschonken reiziger van boord haalt...

Legoblokjes staan standaard op zijn verlanglijstje voor elke gelegenheid waarbij een geschenk mag gekozen worden. 'Ik krijg ook zakgeld en spaar dit om nieuwe steentjes aan te kopen. Vaak ruil ik en ik zette zelfs een klein handeltje op via het internet om met de winst weer te kunnen investeren in extra onderdelen. Afgelopen jaar vroeg KLM me om één van hun toestellen na te bouwen voor een evenement, maar daar kon ik helaas niet op ingaan wegens tijdsgebrek.

Pour ceux pour qui Lego était peut-être quelque chose d'un passé lointain, l'envie de se remettre au travail avec les briques multicolores est entrée dans de nombreux domiciles à travers l'écran de télévision en 2020. Dans le cadre du programme Lego Masters, des duos de la Belgique francophone (sur RTL TVI) ou de la France (sur M6) se disputent le titre de 'meilleur constructeur LEGO'. Le programme est devenu un véritable favori du public en Flandre (VTM) et aux Pays-Bas (RTL 4) aussi, et il en est maintenant à sa troisième saison.

«Y aurait-il des Belges qui travaillent fanatiquement avec les briques et se spécialisent dans la construction d'avions?». Voilà la question que s'est posée notre équipe de rédaction. Nous sommes partis à la recherche et avons atterri à Boutersem, chez un étudiant en génie électrique de 16 ans, qui est actuellement occupé à construire un Airbus Beluga.

Silas De Kunst joue avec des Lego depuis aussi longtemps qu'il s'en souvient. D'abord avec les boîtes de construction traditionnelles, où il suivait soigneusement les instructions. Depuis



Een blueprint ligt aan de basis van elk ontwerp. | Un plan à l'échelle est à la base de toute conception..

l'âge de treize ans, il a choisi de créer ses propres modèles. Son inspiration, il l'a trouvée auprès de son père, qui travaille à Brussels Airport et dans leurs activités communes de repérage d'avions, et il s'est donc spécialisé dans la construction d'avions.

Silas est occupé à construire pendant environ quinze à vingt heures chaque semaine. Sa passion occupe désormais deux pièces complètes. Il montre certains de ses engins et déclare : «J'ai déjà construit neuf avions: le Boeing 747 TWA, le 747-400BCF Magma et un 777 X. Également deux Embraer, un Mustang P-51, un Super VC-10, un Bombardier Q-300...» Il est inimaginable de voir comment ce jeune homme parvient à recréer l'avion dans les moindres détails. Comment procède-t-il? Tout d'abord, il étudie méticuleusement les modèles à l'aide de photos et de vidéos sur Internet. Ensuite, il imprime un plan à l'échelle et commence à construire. Et ce n'est pas la créativité qui manque : pour le rideau entre les compartiments de l'avion, il utilise la cape d'une mini-figure de Zorro. Des scènes se déroulent également dans l'avion lui-même : une hôtesse qui sert un passager, la police qui fait descendre un passager ivre de l'avion...

Les briques Lego figurent sur sa liste de souhaits pour chaque occasion où l'on peut choisir un cadeau. «J'ai aussi de l'argent de poche que j'économise pour acheter de nouvelles briques. Je fais souvent l'échange et j'ai même créé un petit commerce

REPORTAGE



Nog een creatie van Silas: de Boeing 747-400BCF Magma. | Une autre création de Silas : le Boeing 747-400BCF Magma..

Door zijn unieke bouwwerken en zijn uitgebreide kennis is hij intussen een graag geziene standhouder op Legobeurzen. Het is dan ook zijn mama die hem overal naartoe brengt, ze steunt haar zoon voluit in zijn hobby. Verder deelt hij zijn kennis ook via het internet. Tijdens het bouwen zelf mag hij dan wel unplugged zijn, zodra zijn nieuwe creatie vordert, maakt Silas er een videotje over om op zijn eigen YouTube kanaal te posten. Hij legt uit hoe hij de verschillende onderdelen bouwde en demonstreert hoe alles functioneert.

Zijn VC-10 telt ongeveer 7.500 onderdelen, heeft een lengte van 1,4 meter en een spanwijdte van 1,15 meter. Maar het droomproject dat hij wil realiseren als hij ooit alleen gaat wonen is een Antonov An-225 van 2,20 meter lang en met een spanwijdte van 2,4 meter. "Ik schat dat ik hiervoor ongeveer 50.000 stukjes nodig zal hebben, het is dus nog enkele jaren sparen," vertelt Silas. Hij recupereert soms blokjes uit zijn vroegere ontwerpen, al is het eigenlijk zonde om de toestelen af te breken.

Professioneel met Lego aan de slag gaan of een job vinden binnen de luchtvaartsector amibeert Silas niet. "Ik wil in de toekomst graag een stabiele en flexibele job als elektrisch installateur bij Fluvius - waar ik nu trouwens mijn stage loop -, zodat ik genoeg tijd kan blijven maken voor mijn passie: vliegtuigen bouwen."

Wil je zien hoe Silas zijn Embraer E-195 in mekaar zette? Via deze QR krijg je een overzicht van het volledige bouwproces. Silas legt ook alle functies waarover het bouwwerk beschikt in detail uit. Zeker kijken! ■



Het interieur van de Embraer E-195 wordt tot in het kleinste detail nagebouwd. | L'intérieur de l'Embraer E-195 est recréé dans les moindres détails.



Tafereeltjes in en rond het vliegtuig horen er ook bij. De politie haalt een besonken passagier van boord. | Des scènes à l'intérieur et autour de l'avion font également partie de chaque projet. La police débarque un passager en état d'ébriété.



sur Internet afin de pouvoir investir les bénéfices dans des pièces supplémentaires. L'année dernière, la KLM m'a demandé de recréer un de ses avions pour un événement, mais je n'ai malheureusement pas pu le faire par manque de temps.»

Grâce à ses constructions uniques et à ses connaissances approfondies, il est devenu un exposant populaire lors des salons Lego. C'est sa maman qui l'emmène partout, soutenant pleinement son fils dans sa marotte. Il partage également ses connaissances via l'internet. Il peut bien être débranché pendant la construction elle-même, mais dès que sa nouvelle création progresse, Silas en fait une vidéo qu'il publie sur sa propre chaîne YouTube. Il explique comment il a construit les différentes pièces et démontre comment tout fonctionne.

Son VC-10 compte environ 7500 pièces, une longueur de 1,4 m et une envergure de 1,15 m. Mais le projet de rêve qu'il souhaite réaliser une fois qu'il vivra à lui tout seul est un Antonov An-225 d'une longueur de 2,20 m et d'une envergure de 2,4 m. «J'estime que j'aurai besoin d'environ 50 000 pièces pour cela, ce qui représente encore quelques années d'économie», explique Silas. Il récupère parfois des briques de ses projets antérieurs, bien qu'il soit en fait dommage de les démonter.

Silas n'a aucune ambition de travailler professionnellement avec Lego ou de trouver un emploi dans le secteur de l'aviation. «À l'avenir, j'aimerais avoir un emploi stable et flexible en tant que monteur électricien chez Fluvius - où je fais actuellement mon stage, d'ailleurs - afin de pouvoir continuer à consacrer suffisamment de temps à ma passion : la construction d'avions.»

Souhaitez-vous voir comment Silas a assemblé son Embraer E-195? Ce QR vous donne accès à un aperçu complet du processus de construction. Silas explique également en détail toutes les fonctions de la construction. À ne pas manquer! ■



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

WWW.THEFLYINGTWINS.BE



€ 19,90



€ 89



€ 29,90



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

GILL AVIATION bv



eDA40

**BE THERE FOR
OUR POST-AERO
DIAMOND
HAPPENING**



DA50

Airport 60 - Wevelgem
Belgium (EBKT)
T. +32 56 415 648
bertrand@gillaviation.be
WWW.GILLAVIATION.BE

 FOLLOW US

 **Diamond**
DISTRIBUTOR



**Sauter
en tandem,
une sensation
INCOMPARABLE !**



CENTRE PARACHUTISME
SKYDIVE SPA
Take off 2 freedom



Aérodrome de Spa la Sauvenière 122
4900 Spa • info@skydivespera.be



WWW.SKYDIVESPA.BE



TÉLÉCHARGEZ NOTRE AP
FLY4 & RACE

HÉLÈNE DUTRIEU

Hélène aan de stuurknuppel van haar 'Demoiselle'. | Hélène aux commandes de sa «Demoiselle».

DE VROUW DIE DOOR DE OLYMPIA VLOOG LA FEMME QUI VOLAIT DANS L'OLYMPIA

In de biografie 'Hélène Dutrieu, de vrouw die door de Olympia vloog' kan de lezer het vergeten verhaal ontdekken van één van de strafste vrouwen uit de geschiedenis van de luchtvaart, luchtvaartpionier en erelid van de 'Vieilles Tiges'.

Dans la biographie "Hélène Dutrieu, la femme qui a traversé l'Olympia", le lecteur peut découvrir l'histoire oubliée d'une des femmes les plus pénibles de l'histoire de l'aviation, pionnière de l'aviation et membre d'honneur des "Vieilles Tiges".

Hélène Dutrieu wordt in 1877 in Doornik geboren. Amper vijf weken na de geboorte verliest vader Florent zijn job en verkast het gezin naar Rijsel (Lille), waar ze proberen de eindjes aan elkaar te knopen.

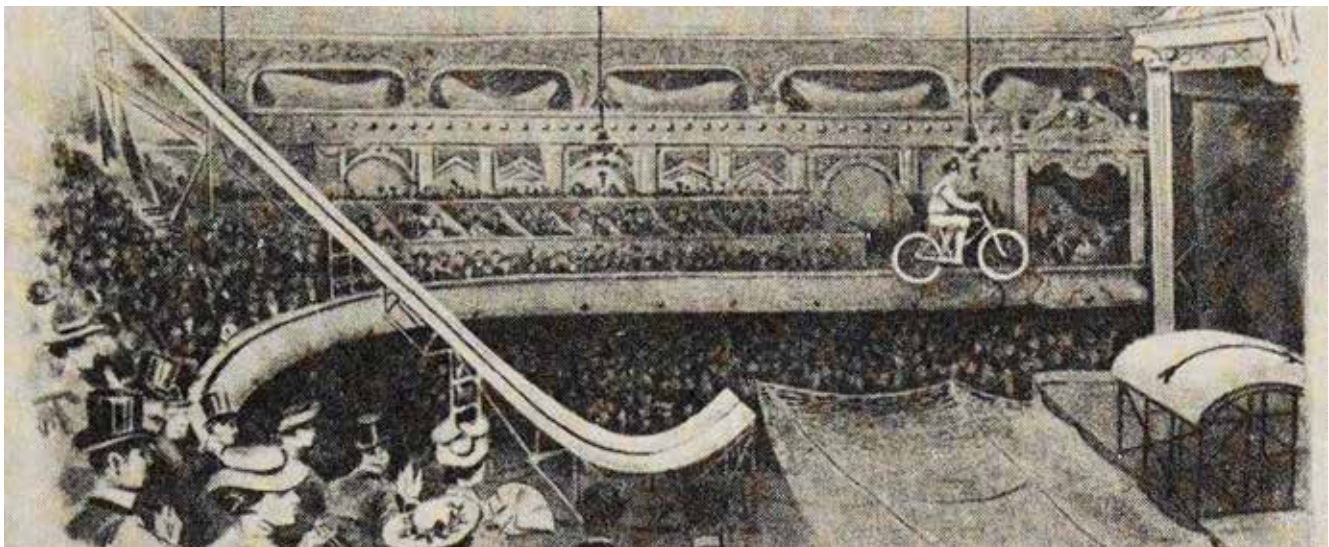
Voor Hélène ligt er een leven als huishoudster of katoenarbeidster in het verschiet. Haar vijf jaar oudere broer Eugène ziet brood in de wielrennerij. Hélène vergezelt haar broer naar de velodrooms. Tot verbazing van de toeschouwers blijkt de frêle en tengere Hélène enorm snel te kunnen fietsen. Op zestienjarige leeftijd zet Hélène Dutrieu het werelduurrecord op de fiets op haar naam en wordt plotsklaps een bekende sportvrouw. Ze wint talloze zesdaagses en wordt de eerste vrouwelijke wereldkampioene wielrennen. Wanneer aan het einde van de negentiende eeuw de aandacht voor wielrennen bergaf gaat, hangt ze haar fiets aan de wilgen.

Hélène gaat naar Parijs, ze droomt er immers van om comédienne geworden. Ze duikt op in enkele toneelstukken, maar het grote succes bereikt ze met de uitvoering van een levensgevaarlijke stunt op de fiets, de 'Flèche Humaine'. Het publiek loopt storm om Hélène van een schans de afgrond te zien induiken om dan 18 meter lang door het luchtledige te zweven en terecht te komen op een platform hoog in de nok van de zaal.

Hélène Dutrieu est née à Tournai en 1877. Cinq semaines seulement après sa naissance, le père Florent perd son emploi et la famille déménage à Lille, où elle tente de joindre les deux bouts.

Pour Hélène, une vie de femme de ménage ou d'ouvrière du coton l'attend. Son frère Eugène, de cinq ans son aîné, voit une opportunité dans le cyclisme. Hélène accompagne son frère au vélodrome. À la stupéfaction des spectateurs, la frêle et frêle Hélène se révèle être une cycliste très rapide. À l'âge de 16 ans, Hélène Dutrieu remporte le record du monde d'endurance cycliste et devient soudainement une sportive célèbre. Elle a remporté de nombreuses courses de six jours et est devenue la première femme championne du monde de cyclisme. Lorsque, à la fin du XIXe siècle, l'intérêt pour le cyclisme décline, elle raccroche son vélo.

Hélène se rend à Paris, car elle rêve de devenir comédienne. Elle apparaît dans plusieurs pièces de théâtre, mais son plus grand succès est l'exécution d'une acrobatie à vélo qui met sa vie en danger, la "Flèche Humaine". Le public vient en nombre pour voir Hélène plonger d'une rampe dans l'abîme puis s'élançer de 18 mètres dans le vide pour atterrir sur une plate-forme située en haut de la crête de l'auditorium.



Hélène Dutrieu voert haar stunt uit in de befaamde zaal Olympia in Parijs. Hélène beklimt de afdaalpiste, en gaat op haar fiets zitten. De zaal is muisstil en het publiek kan Hélène horen ademen. Zonder een woord te zeggen zet ze aan en stort ze zich in de diepte. Het publiek houdt de adem in. Een witte schicht duikt naar beneden, vliegt door het ijle en landt gracieus op het daarvoor bestemde platform. De hele stunt duurt maar enkele seconden, maar het publiek is verrukt. Hélène springt van haar fiets en groet het publiek. Ze neemt het applaus in ontvangst. Tot tien keer toe wordt ze door het publiek terug het podium opgeroepen. | Hélène Dutrieu réalise sa cascade dans la célèbre salle de l'Olympia à Paris. Hélène gravit la pente de la descente et s'assoit sur son vélo. La salle est silencieuse comme une souris et le public peut entendre Hélène respirer. Sans un mot, elle se met en marche et plonge dans les profondeurs. Le public retient son souffle. Un boulon blanc plonge, traverse l'air et atterrit gracieusement sur la plate-forme prévue à cet effet. La cascade ne dure que quelques secondes, mais le public est ravi. Hélène saute de son vélo et salue le public. Elle accepte les applaudissements. Jusqu'à dix fois, le public la rappelle sur scène.

"Door de lucht zweven is een zalige sensatie!", zegt Hélène. Met de 'Flèche Humaine' reist ze door Europa. Wanneer ze in Berlijn haar stunt wil uitvoeren op een motorfiets loopt het echter mis, Hélène botst van het landingsplatform en valt van hoog op de piste. Het publiek denkt dat ze is omgekomen, maar Hélène overleeft het ongeval. Ze is er echter zo slecht aan toe dat ze bijna een jaar moet herstellen.

Tijdens haar revalidatie raakt ze gefascineerd door de prille luchtvaart. Hélène is zo gefascineerd door 'het vliegtuig' dat ze absoluut zelf ook de lucht in wil. De 'Usines Clément-Bayard' engageren haar als pilote voor de 'Démouille' van Albert Santos-Dumont. De 'Démouille' was een fragiel toestel, gemaakt

"Flotter dans l'air est une sensation de béatitude", dit Hélène. Avec la "Flèche Humaine", elle voyage à travers l'Europe. Mais lorsqu'elle tente de réaliser sa cascade sur une moto à Berlin, les choses tournent mal : Hélène s'écrase de la plate-forme d'atterrissage et tombe de haut sur la piste. Le public pense qu'elle est morte, mais Hélène survit à l'accident. Cependant, elle est en si mauvais état qu'elle doit se rétablir pendant près d'un an

Pendant sa rééducation, elle se passionne pour les débuts de l'aviation. Hélène est tellement fascinée par "l'avion" qu'elle veut absolument prendre l'air elle-même. Les Usines Clément-Bayard l'engagent comme pilote pour la "Démouille" d'Albert Santos-Dumont. La "Démouille" était un avion fragile, fabriqué

HISTORY



Hélène Farman-vliegtuig vlak voor het opstijgen. Enkele mecaniciens houden het toestel stabiel voor de start Wanneer de Franse president Armand Fallières In 1911 een bezoek brengt aan Roubaix is het feest in de stad. Tijdens twee galadagen demonstreert Hélène haar vliegkunsten voor de Roubaisiens, "met een prachtig zicht aan een inkom van 3 francs, op tribunes 5 francs". | Avion Hélène Farman juste avant le décollage. Certains mécaniciens maintiennent l'avion stable avant le décollage Lorsque le président français Armand Fallières se rend à Roubaix les 9 et 10 juillet, la ville est la ville fait la fête. Pendant deux jours de gala, c'est maintenant C'est maintenant au tour d'Hélène de faire la démonstration de ses talents de pilote en pour les Roubaisiens, «avec un belle vue à une entrée de 3 francs, sur les stands 5 francs».

van bamboe en voorzien van een 50pk motor. De firma wil het toestel op grote schaal gaan produceren en ziet in Hélène de ideale promotiedame.

Eind oktober 1909 maakt Hélène haar eerste korte vlucht, die meteen eindigt in een crash en de vernietiging van haar toestel. Het is best mogelijk dat Hélène met deze vlucht de eerste vrouw is die een vliegtuig bestuurt, al wordt tot nog toe die eer toegewezen aan Mlle De Laroche.

Hélène ruilt haar fragiele Demoiselle in voor een Sommer-tweedekker. Na een ongelukkige crash in Odessa wordt dit toestel ook vernield en lijkt Hélènes vliegcarrière voorbij.

Dutrieu leidt echter aan wat ze zelf benoemt als een "incroyable soif de voler". Ze gaat ten rade bij Henri Farman, die Hélène een degelijke vliegopleiding geeft, en ze behaalt als eerste Belgische vrouw een vliegbrevet.

Hélène geeft vliegdemostraties in België, Frankrijk, Nederland, Italië, Spanje, en Groot-Brittanië. Ze is stevast de grote publiekslokker. In Florence maakt Hélène grote sier door de snelheidswedstrijd 'Copa del Rey' te winnen, waarbij ze tot ontsteltenis van het publiek een tiental mannelijke piloten met snellere vliegtuigen verslaat.

In augustus 1910 vliegt Hélène van Blankenberge naar Brugge en terug. Met deze vlucht wordt ze de eerste vrouw die een heen-en -terug vlucht doet tussen twee steden. Wereldwijd verschijnen er artikels over dit exploit. Hélène wordt uitgenodigd om deel te nemen aan vliegtuigdemostraties in de Verenigde Staten, waar ze een rolmodel wordt voor vrijgevochten dames.

Hélène Dutrieu wint tweemaal de 'Coupe Fémina', uitgereikt voor de langste vlucht. In de prehistorie van het vliegtuig zijn dit ware huzarenstukken. De pilote zit immers vrij in de lucht en

en bambou et équipé d'un moteur de 50 chevaux. L'entreprise souhaite produire l'avion à grande échelle et voit en Hélène la promotrice idéale.

Fin octobre 1909, Hélène effectue son premier vol court, qui se solde immédiatement par un crash et la destruction de son appareil. Il est possible que ce vol fasse d'Hélène la première femme à piloter un avion, bien que jusqu'à présent cet honneur ait été attribué à Mlle De Laroche.

Hélène échange sa fragile Demoiselle contre un biplan Sommer. Après un malheureux crash à Odessa, cet avion est également détruit et la carrière de pilote d'Hélène semble terminée.

Dutrieu, cependant, souffre de ce qu'elle appelle une "incroyable soif de voler". Elle consulte Henri Farman, qui apprend à Hélène à voler, et elle est la première femme belge à obtenir un brevet de pilote.

Hélène fait des démonstrations de vol en Belgique, en France, aux Pays-Bas, en Italie, en Espagne et en Grande-Bretagne. Elle fait toujours plaisir à la foule. À Florence, Hélène fait forte impression en remportant le concours de vitesse "Copa del Rey", où, à la consternation du public, elle bat une douzaine de pilotes masculins aux avions plus rapides.

En août 1910, Hélène fait l'aller-retour entre Blankenberge et Bruges. Avec ce vol, elle devient la première femme à effectuer un vol aller-retour entre deux villes. Des articles sur cet exploit paraissent dans le monde entier. Hélène est invitée à participer à des démonstrations d'avions aux États-Unis, où elle devient un modèle pour les femmes libres d'esprit.

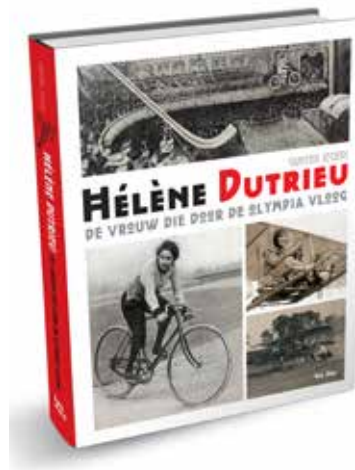
Hélène Dutrieu remporte deux fois la "Coupe Fémina", qui récompense le vol le plus long. Dans la préhistoire de l'aviation, il s'agissait de véritables tours de force. Le pilote est libre dans les

is onderhevig aan wind, koude en regen. Meer dan eens moet ze een vlucht stoppen omdat de leidingen van haar motor bevriezen.

Bij het begin van de Eerste Wereldoorlog biedt Hélène haar diensten aan het Franse leger aan. Ze voert verkenningsvluchten uit, maakt luchtfoto's en brengt verslag uit over de Duits troepenbewegingen. De Parijzenaars zien in Hélène de beschermster van de lichtstad.

Na de Eerste Wereldoorlog huwt Hélène met journalist en parlementslid Pierre Mortier. Ze ontpopt zich tot journaliste en wijdt ze zich, tot haar dood, aan de promotie van de vrouwelijke vliegsport. Hélène overlijdt op 25 juni 1961 op 83-jarige leeftijd in haar woning in Parijs. Zowel in Doornik als in Gent werd een straat naar haar genoemd. ■

**Bestel via deze QR-code,
GRATIS verzending in België.**



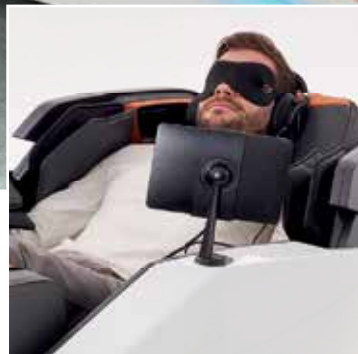
airs et est soumis au vent, au froid et à la pluie. Plus d'une fois, elle a dû arrêter un vol parce que les tuyaux du moteur gelaient.

Au début de la Première Guerre mondiale, Hélène propose ses services à l'armée française. Elle effectue des vols de reconnaissance, prend des photos aériennes et fait des rapports sur les mouvements des troupes allemandes. Les Parisiens voient en Hélène la protectrice de la ville lumière.

Après la Première Guerre mondiale, Hélène épouse le journaliste et député Pierre Mortier. Elle devient journaliste et, jusqu'à sa mort, elle se consacre à la promotion de l'aviation féminine. Hélène meurt le 25 juin 1961 à l'âge de 83 ans à son domicile à Paris. Tant à Tournai qu'à Gand, une rue porte son nom. ■



THE FEMALE PILOT BRINGS A FEMININE TOUCH



MASSAGESTOELEN FAUTEUILS MASSANTS

CASADA, DÉ NR. 1 VAN DE WERELD BIJ U THUIS

5 jaar garantie
100% Duitse kwaliteitsgarantie
Persoonlijk advies bij plaatsing en installatie
Zero Gravity
Body Scan functie
Braintronics
4D-massage

CASADA, LE N° 1 MONDIAL, CHEZ VOUS, DANS VOTRE INTÉRIEUR

5 ans de garantie
Garantie de qualité 100% allemande
Conseils personnalisés à la livraison et installation
Position cosmique d'apesanteur Zero Gravity
Scanner corporel
Massage en 4D


CASADA
HEALTHCARE

CASADA BENELUX

Showrooms | Salles d'exposition :
Willebroek, Huizingen en Sluis (NL)
T. +32 495 62 94 72
T. +32 9 374 25 28
info@casadashop.eu

WWW.CASADASHOP.EU



2022

Space The Human Quest Expo	23/04 > 30/06/22	Antwerpen
Aerojobs	26/04/22	VLOC Oostende
AERO Friedrichshafen	27 > 30/04/22	Friedrichshafen DE
Rassemblement RSAB	18/06/22	EBCF Cerfontaine
RateOne editie édition 15	01/07/22	
Ursel Avia	09/07/22	EBUL Ursel
Nationale Feestdag	21/07/22	BE
Wings & Wheels	13 & 14/08/22	EBUL Ursel
Oldtimer Fly & Drive in	13 & 14/08/22	EBDT Schaffen
Keiheuvel Cup	20 & 21/08/22	EBKH Keiheuvel EB
100 Y Goetsenhoven	3 & 4/09/22	EBTN Goetsenhoven
RateOne editie édition 16	10/09/22	
Sanicole Airshow	10 & 11/09/22	EB?? Hechtel-Eksel
Flying Festival	17 & 18/09/22	EBBT Brasschaat

Updates over de events vind je op:
Pour la mise à jour des derniers événements consultez notre site :

WWW.RATEONE.BE/EVENTS



Geproefd en goedgekeurd door de generaal Goûté et approuvé par le général

Generaal Claude Van de Voorde stelde een tripel samen op basis van het Alpaïde bier van brouwerij Nieuwhuys uit Hoegaarden. Het blonde streekbier van 8,5° kreeg daarom ook de titel 'Cuvée van de generaal'. Speciaal voor het display team van de Red Devils is het bier nu ook te koop met hun naam en logo. De opbrengst die het demoteam realiseert met de verkoop, gaat integraal naar een goed doel. Het was Devil 1, luitenant-kolonel "Jeanke" Van Hecke die na een display in Zwartberg in contact kwam met vzw Kleine Prins en deze vereniging voorstelde als begunstigde van de winst.

De vzw zet zich in Limburg in voor kinderen die getroffen worden door een vorm van kanker of een andere levensbedreigende ziekte. ■

Le Général Claude van de Voorde a composé une triple à base de la bière Alpaïde de la brasserie Nieuwhuys situé à Hoegaarden. C'est aussi pour cela que la bière blonde locale de 8,5° a reçu le titre 'Cuvée du général'. La bière est à vendre spécialement pour le displayteam (l'équipe de démonstration) des Red Devils avec leur nom et logo. Le rendement que l'équipe de démonstration réalise avec la vente est intégralement versée à une bonne cause. C'était Devil 1, lieutenant-colonel « Jeanke » Van Hecke qui, après une démonstration à Zwartberg, est entré en contact avec l'association *Kleine Prins* et a proposé cette association comme bénéficiaire de ce profit.

L'association s'engage au Limbourg pour des enfant souffrant d'une forme de cancer ou d'une autre maladie mortelle. ■



VLIEGEN ALS EEN VOGEL? 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 'proef'vlucht 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 deltaplieger, 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 beroeps-piloot 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, alnaargelang 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.

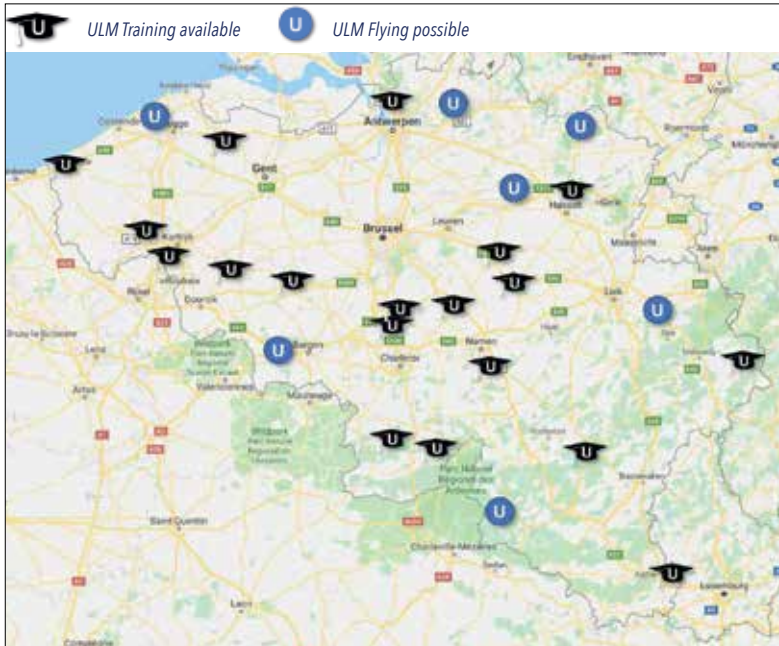
QU'EST-CE QU'UN ULM?

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 40heures, 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-pieds 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 OPLEIDINGSCENTRUM
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	EBZH
Zuienkerke	EBZU



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

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



SONACA 200

.....
Designed by pilots for pilots

Follow us on    

sonaca aircraft 
SONACA GROUP



PROFESSIONELE EXPERTISE TEN DIENSTE VAN PASSIE L'EXPERTISE PROFESSIONNELLE AU SERVICE DE LA PASSION

Dit jaar viert de Belgische ULM-federatie haar veertigste verjaardag. Paul Windey, die intussen twaalf jaar de voorzittersjerp draagt, praat openhartig over zijn engagement, zijn passie en zijn ambities voor het ULM-vliegen. Maar voor we de man aan het woord laten, misschien eerst een woordje uitleg over ULM.

ULM, WAT IS DAT PRECIËS?

ULM staat voor Ultra Light Motorluchtvaartuig. Kenmerkend voor deze toestellen is dat ze maximaal twee personen aan boord mogen hebben, in staat moeten zijn om te landen tegen een snelheid die lager is dan 65 km/u en afhankelijk van het type een maximaal toegelaten massa hebben voor het opstijgen van 472,5 kilogram. De onderhoudsvoorschriften van deze toestellen zijn minder streng dan die voor sportvliegtuigen, de opleiding is beperkter en de kostprijs van een basistoestel (huren of kopen) is ook lager. Kortom, ULM is toegankelijker voor een breder publiek.

HOE PAUL DE VLEGMICROBE TE PAKKEN KREEG

"Als kind ging ik wel eens mee naar vliegshows. Overweldigd door de toestellen, de piloten, de techniekers, bouwde ik thuis in mijn slaapkamer mijn eigen vliegveldje met miniatuurtoestellen. Toen ik op mijn tiende voor het eerst meevloog met een Cessna 150 vanop het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem, wist ik dat ik ooit zelf zou vliegen, ooit..."

Na mijn rechtenstudies stelde ik andere prioriteiten: gezin, carrière en engagement in de sociale sector. Het duurde dus nog even voor ik tijd en middelen vond om die kinderdroom te realiseren."

DE EERSTE EN METEEN OOK LAATSTE STAPPEN MET DPM

"Midden de jaren tachtig, toen ULM aan een opmars bezig was, nodigde mijn garagist Jos me uit om mee te vliegen. Hij vloog met een DPM (Gemotoriseerde Delta Vleugel), een Air Creation XP in Baisy-Thy. Dat vond ik machtig. De sfeer, de vriendschappen, de miserie met de tweetaktmotoren die geregeld tegen-sputterden. Er was altijd wel een reden voor een stevige après-



Cette année, la Fédération belge d'ULM fête son quarantième anniversaire. Paul Windey, qui occupe le fauteuil de président depuis douze ans déjà, se confie sur son engagement, sa passion et ses ambitions pour l'aviation ULM. Mais avant de lui donner la parole, voici quelques mots d'explication sur l'ULM.

UN ULM, C'EST QUOI EXACTEMENT ?

Un ULM est un aéronef Ultra Léger Motorisé. Cet appareil se distingue par le fait qu'il peut emmener deux personnes maximum à bord, qu'il doit être capable d'atterrir à une vitesse inférieure à 65 km/h et qu'en fonction du type, il peut avoir une masse maximale autorisée au décollage de 472,5 kilos. Les prescriptions de

vlucht aan de bar. Op mijn 35ste besloot ik om er eindelijk eens werk van te maken. Ik volgde een cursus en behaalde mijn brevet. Mijn eerste toestel was een Microbel, een eenzitter met Rotax 447-motor en een kleine vleugel. Met mijn brevet op zak zou ik een eerste lange navigatievlucht uitvoeren. Opgestegen bij rustig weer, kwam ik al snel cumuluswolken tegen. Het werd een fiasco! De thermiek en de wind waren niks voor mij. Het werd meteen ook mijn laatste DPM-vlucht.”

ANDERE TOESTELLEN, NIEUWE OPPORTUNITEITEN

“Intussen vloog Jos met een autogiro. Straffer nog, hij bouwde er zelf een. Ik volgde het project van dichtbij en leerde bij elk bezoek bij. Geloof me, uitpluizen hoe een motor werkt, het was een echte openbaring voor mij als jurist. Ik was ervan overtuigd dat vliegen met een autogiro meer mijn ding zou zijn, wegens ongevoelig is voor turbulenties. Omdat autogiro's in België niet toegelaten waren en ook een slechte reputatie hadden op gebied van veiligheid, trokken we noodgedwongen naar Frankrijk. Jos en ik volgden een opleiding tot instructeur en stichtten de Belgische vliegclub Icarus. Zo onstond mijn motivatie om me te engageren voor de Belgische ULM-federatie.

Als jurist had wetgeving weinig geheimen voor me en professioneel was ik ondertussen actief op Europees niveau. Weliswaar niet in de luchtvaart, maar ik leerde hoe de besluitvorming daar tot stand kwam. Binnen het Bestuur van de ULM-federatie had Louis Berger ook al gezien dat daar de klepel hing. Hij had mee de Europese ULM Federatie (EMF) opgericht en was al actief in Europe Airsports, de federatie van alle luchtvaartfederaties in Europa. Samen met onze Franse vrienden van de FFPLUM konden we onze stempel drukken op de eerste Europese basisreglementering voor de luchtvaart in 2008 (oprichting van EASA): ULM vliegen zou géén Europees gecertificeerde vliegsport worden. We slaagden erin om ULM-vliegen uit de handen van de Europese bureaucratie te houden en de vrijheden die in een aantal landen bestonden te behouden. Vliegen zoals in Frankrijk: toegankelijk, vrij en eigen verantwoordelijkheid in plaats van onnodige en verstikkende regeltjes, beperkingen en dure certificaties. Ik ben nog altijd fier dat ik daar mijn steentje heb kunnen bijdragen.

Zowel de techniek als het aanbod aan ULM-toestellen is intussen ook sterk geëvolueerd. In Frankrijk en Duitsland, Oostenrijk, maar nog meer in Tsjechië, Slowakije werden ULM's ontwikkeld die veel moderner, beter uitgerust en betaalbaarder waren dan de traditionele sportvliegerij. Ook in België werden tal van initiatieven genomen: Microbel, houten schroeven Poncelet, Callypso, Lambert Mission, D-Motor, VL3, Dynali, Sonaca, Stampe SV4-RS...”

MISSIE VAN DE VOORZITTER

“Onze federatie kan het verschil maken voor de evolutie van de ULM-sport. Van het avontuurlijke karakter van de pioniers evolueerden we intussen naar een discipline met degelijk opgeleide piloten met performante toestellen, zonder daarbij de spirit voor de sport te verliezen. In al die jaren is een gezonde spanning geweest tussen avontuur, kameraadschap en nostalgie van vroeger, en de evoluties op de markt en in de maatschappij. Het wereldrecord dat Zara Rutherford begin dit jaar vestigde is daar een mooi voorbeeld van. Deze jonge pilote vloog rond de aardbol met een ULM.



maintenance de ces appareils sont moins strictes que pour un avion de tourisme, la formation est plus courte et le prix d'un appareil de base (à louer ou à acheter) est aussi plus bas. Bref, l'ULM est accessible à un public plus large.

COMMENT PAUL A ÉTÉ TOUCHÉ PAR LE VIRUS DE L'AVIATION

« Quand j'étais enfant, j'allais de temps en temps assister à des shows aériens. Passionné par les appareils, les pilotes et les techniciens, j'ai construit chez moi, dans ma chambre, mon propre petit aéroport avec des avions miniatures. À l'âge de dix ans, lorsque j'ai participé à un vol à bord d'un Cessna 150 au départ de l'aéroport de Sint-Denijs-Westrem, j'ai su qu'un jour je vole-rais... »

Après mes études de droit, je me suis fixé d'autres priorités : ma famille, ma carrière et mon engagement dans le secteur social. Il a donc fallu attendre un peu pour trouver le temps et les moyens de réaliser ce rêve d'enfant. »



Garagist Jos nodigde Paul uit voor een vlucht. | Le garagist Jos a invité Paul pour un vol.

ULM FEDERATIE - FÉDÉRATION ULM



Het huis van Paul op Airparc in Verchocq in Frankrijk. | La maison de Paul sur l'Airparc de Verchocq.



Paul & Magnus

Veiligheid en aanpassing van de opleiding aan de vereisten van de nieuwe toestellen zijn de twee speerpunten van onze federatie. We staan onze leden bij op tal van vlakken. Ze krijgen hulp voor het behalen van hun vergunning of in orde brengen van technische dossiers. We organiseren events en informeren hen via ons ledenblad. Onze federatie zit mee aan de onderhandelingsstafel voor het nieuwe Koninklijk Besluit. Allemaal zaken die door onze leden gewaardeerd worden en die er ook voor zorgen dat onze federatie jaar na jaar groeit. Inmiddels tellen we meer dan duizend leden."

PREMIERS ET DERNIERS PAS AVEC UN DPM

« Au milieu des années quatre-vingts, lorsque le succès des ULM a progressé, mon garagiste Jos m'a invité à l'accompagner en vol. Il pilotait un DPM (Delta Plane Motorisé), à savoir un Air Creation XP à Baisy-Thy. Je trouvais cela formidable. L'ambiance, les amitiés, les problèmes avec les moteurs à deux-temps qui faisaient régulièrement des misères. Il y avait toujours une raison pour un bon après-vol au bar. Finalement, à l'âge de 35 ans, j'ai décidé de me lancer. J'ai suivi la formation et j'ai obtenu mon brevet. Mon premier appareil était un Microbel, un monospace équipé d'un moteur Rotax 447 et d'une petite aile. Mon brevet en poche, je devais effectuer un premier long vol de navigation. Après avoir décollé par temps calme, j'ai rapidement rencontré des cumulus. Ce fut un vrai fiasco ! Je ne maîtrisais absolument pas les ascensions thermiques et le vent. Cela a été mon dernier vol en DPM. »

AUTRES APPAREILS, AUTRES OPPORTUNITÉS

« Entre-temps, Jos s'est lancé dans le pilotage d'un autogire. Mieux encore, il en a construit un lui-même. J'ai suivi son projet de près et j'approfondissais mes connaissances chaque fois que je venais le voir. Vous pouvez me croire, éplucher le fonctionnement d'un moteur, c'était une vraie révélation pour un juriste. J'étais convaincu que le pilotage d'un autogire, insensible aux turbulences, me correspondrait mieux. Comme les autogires n'étaient pas autorisés en Belgique et qu'ils avaient aussi mauvaise réputation sur le plan de la sécurité, nous sommes partis en France. Jos et moi avons suivi une formation d'instructeur et fondé l'aéroclub belge Icarus. C'est comme cela qu'est née mon envie de m'engager pour la Fédération belge d'ULM.

Pour moi qui étais juriste, la législation n'avait que peu de secrets et entre-temps, je travaillais au niveau européen. Pas dans l'aviation, c'est vrai, mais j'y ai quand même appris comment fonctionne le processus décisionnel. Dans l'administration de la Fédération d'ULM, Louis Berger avait aussi déjà constaté que c'était là qu'il fallait agir. Il avait participé à la création de la Fédération européenne d'ULM (EMF) et était déjà actif au sein de Europe Airsports, la fédération réunissant toutes les fédérations d'aviation sportive en Europe. En collaboration avec nos amis français de la FFPLUM, nous avons réussi à imposer la première réglementation de base européenne pour l'aviation en 2008 (fondation de l'EASA) : l'aviation ULM ne deviendrait en aucun cas une aviation sportive européenne certifiée. Nous avons réussi à tenir l'aviation ULM hors des mains de la bureaucratie européenne et à garder les libertés qui existaient déjà dans un certain nombre de pays. Voler comme en France : accessible, libre et sous sa propre responsabilité, plutôt que d'être soumis à toutes sortes de règles étouffantes, de restrictions et de certifications coûteuses. Aujourd'hui encore, je suis fier d'avoir apporté ma pierre à l'édifice.

Entre-temps, aussi bien la technique que l'offre d'appareils ULM ont sensiblement évolué. En France, en Allemagne, en Autriche, mais surtout en République tchèque et en Slovaquie, on a développé des ULM beaucoup plus modernes, mieux équipés et moins coûteux que les avions de tourisme traditionnels. En Belgique aussi, de nombreuses initiatives ont été lancées : Microbel, les hélices en bois de Poncelet, Calypso, Lambert Mission, D-Motor, VL3, Dynali, Sonaca, Stampe SV4-RS ... »



Paul als kersverse ondernemer, samen met zijn collega's van SafeSky. | Paul, le nouvel entrepreneur avec ses collègues de SafeSky.

OP NAAR EEN NIEUWE ULM-REGLEMENTERING

“De reglementering van 1999 is achterhaald, en moet zich ook afstemmen op de Europese regels en ontwikkelingen. De nieuwe Directeur-Generaal op DGLV, Koen Milis, heeft dat goed begrepen. Hij heeft er samen met zijn team, onder leiding van Tim Rimez, zijn schouders onder gezet. Als federatie krijgen we de kans om hieraan op een open en constructieve manier mee te werken. We hebben een gemeenschappelijke visie ontwikkeld en hopen nu dat de teksten dit zullen vertalen in een duidelijke en klare ULM-wetgeving. Voor het eerst zullen autogiro's en ULM-helikopters kunnen ingeschreven worden in België. Maar we moeten ook waakzaam zijn. De dronewereld eist intussen een deel van het luchtruim op. Drones en bemande luchtvaart samen veilig laten vliegen: dat wordt pas een uitdaging! Als we niet opletten nemen die onze plaats in. Vandaar mijn oproep aan alle vliegportfederaties: laat ons samen er onze schouders onder zetten. We hebben bewezen dat deze strategie werkt tijdens de Covidperiode.”

DE NIEUWE CARRIÈRE VAN DE VOORZITTER

“Ondertussen ben ik al een tijdje een 65-plusser. Het voordeel is dat ik mijn kennis nog steeds kan blijven inzetten ten dienste van de federatie. Ik ben fier dan onze ULM-piloten nu erkend worden als volwaardige vliegers. Ik blijf me engageren, maar wil nu ook meer tijd hebben voor mijn passie voor het vliegen. Het is nu eindelijk tijd om mijn PPL-opleiding af te werken en nog meer te genieten van mijn huis en toestel op het Airparc van Verchocq, het vliegparadijs waar ik zo graag ben. Ik nodig er mijn familie en vrienden uit, deel een stukje hemel met hen en laat hen proeven van het vliegplezier. Wie weet kan ik de vliegmicrobe wel doorgeven aan mijn kleinkinderen?”

En sinds kort heb ik mezelf ook omgeschoold: van jurist-ambtenaar tot kersverse ondernemer in IT-oplossingen voor de vliegwereld. Samen met vijf andere piloten zetten we SafeSky in de markt. We willen van het luchtruim de veiligste plaats op aarde maken. Met onze ontwikkelingen zijn we aardig om weg om dit te realiseren. Voor mij een uitdaging om me jong te houden. ■

MISSION DU PRÉSIDENT

« Notre fédération peut faire la différence dans l'évolution du sport ULM. Au départ du caractère aventureux des pionniers, le sport a évolué vers une discipline qui compte des pilotes bien formés manœuvrant des appareils performants sans toutefois perdre l'esprit du sport. Pendant toutes ces années, il y a toujours eu une tension saine entre l'aventure, la camaraderie et la nostalgie d'autrefois d'une part et les évolutions sur le marché et dans la société d'autre part. Le record du monde que Zara Rutherford a établi au début de l'année en est un bel exemple. Cette jeune pilote a bouclé le tour du monde à bord d'un ULM.

La sécurité et l'adaptation de la formation aux exigences des nouveaux appareils sont les deux fers de lance de notre fédération. Nous assistons nos membres sur plusieurs plans. Ils reçoivent de l'aide pour payer leur licence ou pour régler les dossiers techniques. Nous organisons des événements et les informons via notre journal des membres. Notre fédération s'associe aussi à la table des négociations pour le nouvel arrêté royal. Toutes ces choses sont appréciées par nos membres et font en sorte que notre fédération grandit d'année en année. À ce jour, nous comptons déjà plus de mille membres. »

VERS UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION DEL'ULM

« La réglementation de 1999 est dépassée et doit s'aligner sur les règles et développements européens. Le nouveau directeur général de la DGTA, Koen Milis, l'a bien compris. Assisté de son équipe sous la direction de Tim Rimez, il s'est mis au travail. Notre fédération a l'occasion d'y collaborer d'une manière ouverte et constructive. Nous avons développé une vision commune et espérons à présent qu'elle se traduira dans les textes par une législation ULM claire. Pour la première fois, les autogires et les hélicoptères ULM pourront être inscrits en Belgique. Mais il faut rester vigilant. Dans l'intervalle, le secteur des drones revendique une partie de l'espace aérien. Faire voler ensemble les drones et l'aviation avec pilote en toute sécurité, voilà un vrai défi ! Si l'on ne fait pas attention, les drones prendront notre place. D'où mon appel à toutes les fédérations de l'aviation sportive : engageons-nous ensemble. Nous avons déjà prouvé que cette stratégie fonctionnait pendant la période Covid. »

LA NOUVELLE CARRIÈRE DU PRÉSIDENT

« J'ai à présent plus de 65 ans. L'avantage est que je peux toujours continuer à mettre mes connaissances à profit dans les rangs de la fédération. Je suis fier que nos pilotes ULM soient maintenant reconnus comme des pilotes à part entière. Je continue à m'engager mais je veux aussi avoir plus de temps à consacrer à ma passion du vol. Le temps est venu pour moi d'enfin achever ma formation PPL et de profiter encore plus de ma maison et de mon appareil sur l'Airparc de Verchocq, un paradis pour le vol que j'adore fréquenter. J'y invite ma famille et mes amis, je partage un bout du ciel avec eux et je les laisse savourer le plaisir de voler. Qui sait, je pourrai peut-être transmettre le virus de l'aviation à mes petits-enfants ?

Depuis peu, je me suis recyclé : de fonctionnaire-juriste à entrepreneur frais émoulu en solutions IT pour l'aviation. Avec cinq autres pilotes, j'ai lancé SafeSky sur le marché. Nous voulons faire de l'espace aérien l'endroit le plus sûr de la terre. Grâce à nos développements, nous sommes en bonne voie pour réaliser cet objectif. C'est pour moi un vrai défi pour rester jeune. ■

RED KITE

REDDINGSOPERATIE IN AFGANISTAN

OPÉRATION DE SAUVETAGE EN AFGHANISTAN

Zomervakantie 2021. Een nieuwe coronagolf lijkt in aantocht. De 15de Wing Luchttransport vervangt haar oude C-130's door nieuwe A400M's. De vijf resterende toestellen ondersteunen de lopende operaties van Defensie in het buitenland. Een groot deel van het personeel is in omscholing. De Amerikanen beslissen Afghanistan te verlaten. De Taliban heroveren het land aan een verrassend snel tempo. Het leven van enkele tientallen Belgische burgers dreigt in gevaar te komen. De regering besluit hen te evacueren. De vliegtuigen van de 15de Wing zetten zich in beweging. Het aantal te evacueren personen stijgt met de dag: tientallen worden honderdtallen, het duizendtal wordt overschreden. De chaos en het gevaar op en rond de luchthaven van Kaboel nemen gestaag toe. Zal de eenheid er in slagen om haar opdracht tot een goed einde te brengen? Dat klinkt als een doemscenario voor een rampenfilm. Toch maakten onze Belgische militairen en ambtenaren er een succesverhaal van. RateOne sprak bij de 15de Wing met enkele acteurs van Operatie Red Kite.

Vacances d'été 2021. Une nouvelle vague de Corona semble se préparer. Le 15e Wing de transport aérien remplace ses vieux C-130 par de nouveaux A400M. Les cinq appareils restants soutiennent les opérations courantes à l'étranger du ministère de la Défense. Une grande partie du personnel est en reconversion. Les Américains décident de quitter l'Afghanistan. Les talibans reprennent le pays à une vitesse étonnamment rapide. La vie de plusieurs dizaines de citoyens belges risque d'être en danger. Le gouvernement décide de les évacuer. Les avions du 15e Wing se mettent en route. Le nombre de personnes à évacuer augmente de jour en jour : les dizaines deviennent des centaines, le millier est dépassé. Le chaos et le danger dans et autour de l'aéroport de Kaboul ne cessent d'augmenter. L'unité va-t-elle réussir sa mission ? Cela ressemble à un scénario pour un film catastrophe. Pourtant, nos militaires et fonctionnaires belges en ont fait une histoire à succès. RateOne s'est entretenu au 15e Wing avec certains des acteurs de l'opération Red Kite.





BELGIAN AIR FORCE



De twee initieel voor Operatie Red Kite voorziene C-130's worden in de voormiddag van 18 augustus op de apron van BruMil geladen. Eén toestel vervoerde onderhoudspersoneel en wisselstukken voor de vliegtuigen, het andere gevechtstroepen van het Special Operations Regiment en hun uitrusting. | Les deux C-130 initialement prévus pour l'opération Red Kite sont en train d'être chargés sur l'aire de stationnement de BruMil au matin du 18 août. L'un des engins transportait du personnel de maintenance et des pièces de rechange pour les avions, l'autre des troupes d'active du Special Operations Regiment et leur équipement. |

© Defensie - Vincent Bordignon

SNELLE PLANNING EN ONTPLOOIING

Het evacueren van bedreigde landgenoten in het buitenland – in vaktaal een Non-combatant Evacuation Operation (NEO) – vormt de kerntaak van de 15de Wing Luchttransport in Melsbroek. Hoe men daarbij tewerk gaat, staat netjes beschreven in het voortdurend up-to-date gehouden en regelmatig ingeefende noodplan Black Indian. "Dat noodplan is hoofdzakelijk op Afrika gericht. Ons land heeft immers nauwe historische banden met dat continent en er verblijven heel wat Belgen", licht Luitenant Nathan Windels van de Permanente Coördinatie (PCS) toe. "Nu gingen we naar Azië, waar we iets minder mee vertrouwd zijn, zowel op militair als op diplomatiek vlak. Op 16 augustus zette de regering het licht op groen voor de operatie. De volgende dag al vertrok een Falcon 7X met de voorhoede, het Operational Liaison & Reconnaissance Team (OLRT), om de komst van het detachement voor te bereiden. Alles moest snel gaan. Het bekomen van de diplomatieke toestemming om in die regio een land te overvliegen of er te landen kan vaak iets langer duren. De beste optie om een vooruitgeschoven basis in te richten van waaruit we onze bedreigde landgenoten konden evacueren, bleek Islamabad in Pakistan te zijn. Dat ligt op maar 45 minuten vliegen van Kaboel, maar wel op meer dan 8.000 km van Brussel. Over Iran en Irak mochten we niet vliegen. Er moest dus een omweg gemaakt worden via de Middellandse Zee en de Perzische Golf. Dat betekende dat onze zwaarbeladen vliegtuigen twee tussenlandingen moesten maken."

"Aan de hand van ons noodplan werd snel een lijst van het benodigde personeel en materieel opgemaakt. Omwille van de hoogdringendheid van de operatie en de grote afstand moest alles en iedereen overgevlogen worden. Alternatieve transportmiddelen waren er niet. In de laatste dagen en uren vóór het vertrek hebben we onze laadplannen enkele keren moeten aanpassen omdat de omvang van de operatie aanvankelijk vrij onduidelijk was. Men sprak van enkele tientallen te evacueren personen. Daar hadden we drie vliegtuigen voor nodig: twee C-130's voor de



Luitenant Nathan Windels

PLANIFICATION ET DÉPLOIEMENT RAPIDES

L'évacuation de compatriotes menacés à l'étranger — en termes techniques, une Non-combatant Evacuation Operation (NEO) — est la tâche principale du 15e Wing de transport aérien de Melsbroek. La manière de procéder est décrite avec précision dans le plan d'urgence intitulé Black Indian, qui est constamment mis à jour et régulièrement testé par l'exercice. « Ce plan d'urgence est principalement axé sur l'Afrique. Après tout, notre pays a des liens historiques étroits avec ce continent et de nombreux Belges y séjournent », explique le lieutenant Nathan Windels de l'État-major permanent de coordination (EPC). « Cette fois-ci nous sommes passés à l'Asie, que nous connaissons un peu moins bien, tant sur le plan militaire que diplomatique. Le 16 août, le gouvernement donna son feu vert à l'opération. Dès le



Ook de nieuwe Airbus A400M werd tijdens Operatie Red Kite ingezet. Het toestel voerde strategische logistieke opdrachten uit tussen Melsbroek en Islamabad. Gevechtstroepen van het Special Operations Regiment gaan aan boord van het Luxemburgse toestel dat gezamenlijk met de Belgische A400M's vanop Melsbroek opereert. | Le nouvel Airbus A400M a également participé à l'opération Red Kite. L'avion a effectué des missions logistiques stratégiques entre Melsbroek et Islamabad. Les troupes de combat du Special Operations Regiment montent à bord de l'avion luxembourgeois qui opère conjointement avec les A400M belges depuis Melsbroek. © Defensie.

evacuatievluchten zelf en één A400M voor het strategisch transport van manschappen en materieel. De toestellen vertrokken op 18 augustus. Eén C-130 vervoerde het onderhoudspersoneel en de wisselstukken voor de vliegtuigen, de andere materieel en uitrusting van het Special Operations Regiment (SOR). De A400M had de manschappen van het SOR en niet-technisch personeel van de Luchtcomponent aan boord."

"Eens het detachement ontplooid was, beperkten onze activiteiten zich tot het plannen en uitvoeren van de herbevoorrading. De planning van de tactische vluchten gebeurde immers ter plaatse. Omdat het aantal te evacueren personen aan een snel tempo bleef toenemen, vertrok op 20 augustus een derde C-130 ter versterking van de tactische luchtbrug tussen Islamabad en Kaboel. Onze andere operaties in o.a. Jordanië, Mali en Niger bleven we zo goed mogelijk verder ondersteunen."

MOEILIJKE WERKOMSTANDIGHEDEN

Werken op de luchthaven van Islamabad was lastig, niet alleen door de verzengende hitte, maar ook omwille van de beperkte middelen die door het gastland ter beschikking werden gesteld. Majoor Tim Bosseloo beleefde het allemaal als hoofd van het Detachement Air (Det Air). "Tijdens NEO-oefeningen gaan we meestal uit van een zekere mate aan steun van de host nation: ruimte om vliegtuigen te parkeren, plaats om materieel veilig op te bergen en faciliteiten om manschappen onder te brengen. In Islamabad kregen we enkel parkeerplaatsen voor onze vliegtuigen, zoals dat gebruikelijk is op een internationale luchthaven. Ons materieel bevond er zich in open lucht op de tarmac en moest bijgevolg voortdurend bewaakt worden. De parkeerplaatsen voor de vliegtuigen veranderden na bijna elke vlucht en lagen, zeker de eerste dagen, ver van elkaar. Even van het ene naar het andere vliegtuig gaan, was verboden. Je moest gebruik maken van het ter beschikking gestelde vervoer. Dat bestond uit twee bussen. Voor gebruik door alle aanwezige landen."

lendemain, un Falcon 7X est parti avec l'avant-garde, l'Operational Liaison & Reconnaissance Team (OLRT — l'équipe de reconnaissance et de liaison opérationnelle), pour préparer l'arrivée du détachement. Il fallait faire vite. L'obtention d'une autorisation diplomatique pour survoler ou atterrir dans cette région peut souvent prendre un peu plus de temps. La meilleure option pour établir une base avancée à partir de laquelle évacuer nos compatriotes en danger s'est avéré être Islamabad au Pakistan. Cette ville se situe à 45 minutes de vol de Kaboul, mais à plus de 8000 km de Bruxelles. Nous n'étions pas autorisés à survoler l'Iran et l'Iraq. Il a donc fallu faire une diversion par la Méditerranée et le golfe Persique. Cela signifie que nos avions lourdement chargés ont dû faire deux escales.»

« Sur la base de notre plan d'urgence, une liste du personnel et des équipements nécessaires fut rapidement établie. En raison de l'urgence de l'opération et de la grande distance, tout et tout le monde ont dû être transportés par avion. Il n'y avait pas d'alternatives. Dans les derniers jours et les dernières heures avant le départ, nous avons dû ajuster plusieurs fois nos plans de chargement, car la portée de l'opération était initialement assez floue. Il était question de quelques dizaines de personnes à évacuer. Pour cela, nous avions besoin de trois avions : deux C-130 pour les vols d'évacuation proprement dits et un A400M pour le transport stratégique des troupes et du matériel. Les appareils sont partis le 18 août. Un C-130 transportait le personnel de maintenance et les pièces de rechange des avions, l'autre le matériel et l'équipement du Special Operations Regiment (SOR). L'A400M transportait les membres du SOR et le personnel non technique de la Composante Air. »

« Une fois le détachement déployé, nos activités se sont limitées à la planification et à l'exécution du réapprovisionnement. La planification des vols tactiques se faisait sur place. Le nombre de personnes à évacuer continuait à augmenter rapidement, un troisième C-130 est parti le 20 août pour renforcer le transport

BELGIAN AIR FORCE



Op de luchthaven van Islamabad was geen ruimte beschikbaar om een Maintenance Depot in te richten. De wisselstukken van de C-130 en de werktuigen van de technici werden dan maar in open lucht op de apron opgeslagen en moesten bijgevolg dag en nacht bewaakt worden. | Il n'y avait pas d'espace disponible à l'aéroport d'Islamabad pour installer un dépôt de maintenance. Les pièces de rechange du C-130 et les outils des techniciens étaient alors stockés à l'air libre sur le tarmac et devaient être surveillés jour et nuit. | © Defensie – Vincent Verdoodt.

“De 15de Wing ontplooidde in totaal 67 manschappen: technici, een ploeg Operaties, vliegtuigbemanningen en ondersteunend personeel. Dat aantal moet je nog aanvullen met personeel van andere eenheden van de Luchtcomponent, zoals de Air Mobile Protection Teams (AMPT) en het support personeel voor de strategische luchtbrug. Samen vormden we het Detachment Air (Det Air). Daarnaast had je nog dubbel zoveel manschappen van de Landcomponent, voor het merendeel gevechtstroepen die stand-by bleven in Islamabad voor het geval de toestand zou ontaarden. Samen stonden we onder het bevel van de Joint Force Commander en hadden we ons hoofdkwartier in de residentie van de Belgische ambassadeur. Het gros van de manschappen was in de stad ondergebracht, op ongeveer een uur rijden van de luchthaven. Om de luchthaven te betreden of te verlaten, moesten we – zoals iedere reiziger – een hele reeks controles ondergaan en langs de douane en de immigratiedienst passeren. Elke keer opnieuw. Dat kostte ons telkens één tot anderhalf uur.”

“Als Det Air waren we een enabler voor het SOR. Dat bepaalde het aantal mensen dat iedere dag geëvacueerd moest worden en wij vertaalden dat in een aantal vluchten dat de bemanningen moest uitvoeren. Het tempo was hels, zeker toen we met drie toestellen heen en weer vlogen, maar nooit hebben we één geplande vlucht om technische of administratieve redenen moeten annuleren. Dat spreekt voor het doorzettingsvermogen en de flexibiliteit van onze bemanningen en grondploegen. Zij hebben prachtig werk geleverd in vaak toch wel moeilijke omstandigheden. Vergeet ook niet dat er aanvankelijk maar sprake was van het terughalen van 74 Belgen en 17 personen met een andere nationaliteit en dat het er uiteindelijk meer dan 1.400 werden.”

HET AFGHAANSE LUCHTRUIM, SOMS EEN CIRCUS

Toen Operatie Red Kite van start ging, waren de nieuwe A400M's en hun bemanningen nog niet klaar om een NEO uit te voeren. Dat was dus een taak voor de oude C-130's. Commandant vlieger Koen Matton is piloot C-130 en nam aan dertien evacuatievluchten deel. Hij blikt terug. “We hebben de C-130 tijdens zijn laatste



Het Ops Team van Operatie Red Kite in de residentie van de Belgische ambassadeur in Islamabad, van links naar rechts: OLT Dries Govaerts, Kapt Quentin Lefevre, Maj Tim Bosseloo, Cdt Pieter Mingels en Kapt Thomas Daubry. | L'équipe Ops de l'opération Red Kite dans la résidence de l'ambassadeur de Belgique à Islamabad, de gauche à droite : le Sous-lieutenant Dries Govaerts, le Capitaine Quentin Lefevre, le Major Tim Bosseloo, le Commandant Pieter Mingels et le Capitaine Thomas Daubry.

aérien tactique entre Islamabad et Kaboul. Nous avons continué au mieux de nos capacités le soutien de nos autres opérations en Jordanie, au Mali et au Niger, entre autres.»

DES CONDITIONS DE TRAVAIL DIFFICILES

Travailler à l'aéroport d'Islamabad était difficile, non seulement à cause de la chaleur torride, mais aussi en raison des ressources limitées fournies par le pays hôte. Le major Tim Bosseloo a tout vécu en tant que chef du Détachement Air (Det Air). « Lors des exercices NEO, nous supposons généralement un certain degré de soutien de la part du pays hôte : espace pour garer les avions, lieu pour stocker en toute sécurité le matériel et installations pour loger les troupes. À Islamabad, nous n'avons obtenu que des places de parking pour nos avions, comme il est d'usage dans un aéroport international. Notre équipement était à l'air libre sur le tarmac et devait être surveillé en permanence. Les aires de stationnement des avions changeaient après presque chaque vol et étaient, surtout les premiers jours, très éloignées les unes des autres. Faire le passage d'un avion à l'autre à pied était interdit. On devait utiliser le transport fourni, qui consistait de deux autobus, à utiliser par tous les pays présents. »

« Le 15e Wing a déployé un total de 67 personnes : des techniciens, une équipe Opérations, des équipages aériens et du personnel de soutien. Ajoutez à cet effectif encore le personnel des autres unités de la Composante Air, comme les Air Mobile Protection Teams (AMPT) et le personnel de soutien du pont aérien stratégique. Tous ensemble, nous étions le Détachement Air (Det Air). En outre, il y avait deux fois plus de troupes de la Composante Terre, essentiellement des troupes de combat qui restaient en attente à Islamabad au cas où la situation devrait dégénérer. Ensemble, nous étions sous le commandement du Joint Force Commander, avec notre quartier général dans la résidence de l'ambassadeur de Belgique. La plupart des troupes étaient cantonnées dans la ville, à environ une heure de route de l'aéroport. Pour entrer ou sortir de l'aéroport, nous devions — comme tout voyageur — passer par toute une série de contrôles et passer la douane et l'immigration. Chaque fois de nouveau. Et cela nous prenait chaque fois entre une heure et une heure et demie. »



Commandant vlieger Koen Matton is piloot C-130 en nam aan dertien evacuatievluchten deel. | Le commandant-aviateur Koen Matton est pilote de C-130 et il a participé à treize vols d'évacuation.

dienstmaanden goed benut en dat voor wat toch wel een uitzonderlijke opdracht was. Vooraleer je 's morgens je toestel kon opstarten, had je al een kleine veldslag gewonnen: een lange rit naar de luchthaven, een zenuwslopende toegangscontrole en een berg papierwerk voor je vlucht. Eens de operatie goed op dreef was, mikten we op zes rotaties per dag. Dat was het aantal slots dat we gewoonlijk aanvroegen. In functie van het aantal te evacueren mensen vulden we er daar gemiddeld vier van in."

"De vlucht naar Kaboel duurde slechts 45 minuten. Eens je opgestegen was, kon je boven Pakistan even tot rust komen. Dat duurde nauwelijks tien minuten, tot je het Afghaanse luchtruim binnenvloog, wat op dat ogenblik, om het met een boutade te zeggen, zowat het Wilde Westen van de luchtvaartwereld was. Je zat er in een omgeving vol uitdagingen. Kaboel ligt in een nauwe vallei tussen bergketens en de luchthaven bevindt zich op een hoogte van bijna 6.000 voet. In augustus is het er heet en wordt de lucht er stilaan een beetje vochtig. De warmte en de hoogte tasten je motorvermogen aan. De bergen creëren cumulonimbuswolken, met minder goede zichtbaarheid en mogelijk zware turbulentie tot gevolg, en bemoeilijken het radioverkeer met de grond. Het drukke luchtverkeer en de spanning om je slot te respecteren, maakten dat het luchtruim soms een circus leek. Bovendien was het expertisniveau van de piloten erg uiteenlopend. Sommigen hadden ervaring in Afghanistan, anderen kwamen er voor het eerst. Naties zonder militaire transportvliegtuigen stuurden chartervluchten met burgerpiloten. Zodra je in de omgeving van Kaboel kwam, moest je lager vliegen, want het hogere luchtruim was gereserveerd voor tankvliegtuigen, surveillancetoestellen en drones. Dat bemoeilijkte het radioverkeer met de luchtverkeersleiding in Kaboel nog meer."

« En tant que Det Air, nous étions un facilitateur pour le SOR. Ils déterminaient le nombre de personnes à évacuer chaque jour, et nous traduisions cela en nombre de vols à effectuer par les équipages. Le rythme était infernal, surtout lorsque nous faisons l'aller-retour à trois avions, mais nous n'avons jamais dû annuler un seul vol prévu pour des raisons techniques ou administratives. Cela témoigne de la persévérance et de la flexibilité de nos équipages et de nos équipes au sol. Ils ont fait un travail formidable dans des circonstances souvent bien difficiles. N'oubliez pas qu'au départ, il n'était question que de ramener 74 Belges et 17 personnes d'autres nationalités, et qu'au final, nous en avons évacué plus de 1400. »

L'ESPACE AÉRIEN AFGHAN, PARFOIS UN CIRQUE

Lorsque l'opération Red Kite a débuté, les nouveaux A400M et leurs équipages n'étaient pas encore prêts à effectuer une NEO. C'était donc une tâche pour les vieux C-130. Le commandant-aviateur Koen Matton est pilote de C-130 et il a participé à treize vols d'évacuation. Il passe en revue cette période. « Nous avons fait bon usage du C-130 pendant ses derniers mois de service, pour ce qui était après tout une mission exceptionnelle. Avant de pouvoir démarrer son avion le matin, on avait déjà gagné une petite bataille : un long trajet jusqu'à l'aéroport, un contrôle d'entrée éprouvant et une montagne de paperasse pour votre vol. Une fois l'opération mise en place, nous avons visé six rotations par jour. C'était le nombre de créneaux horaires que nous demandions habituellement. En fonction du nombre de personnes à évacuer, nous en avons rempli en moyenne quatre. »

« Le vol vers Kaboul ne durait que 45 minutes. Une fois décollé, on pouvait se détendre quelque peu au-dessus du Pakistan. Cela durait à peine 10 minutes, jusqu'à ce que vous voliez dans l'espace aérien afghan. À l'époque, c'était, pour parler franchement, le Far West du monde de l'aviation. On se retrouvait dans un environnement plein de défis. Kaboul est situé dans une vallée étroite entre des chaînes de montagnes et l'aéroport se trouve à une altitude de près de 6000 pieds. En août, il fait chaud et l'air devient un peu humide. La chaleur et l'altitude affectent la puissance de votre moteur. Les montagnes créent des cumulonimbus, réduisant la visibilité et entraînant de fortes turbulences, et entravant le trafic radio avec le sol. Le trafic aérien intense et le stress lié au respect de votre créneau horaire donnaient parfois à l'espace aérien des allures de cirque. De plus, le niveau d'expertise des pilotes était très hétérogène. Certains avaient de l'expérience en Afghanistan, mais d'autres y venaient pour la première fois. Les pays ne disposant pas d'avions militaires de transport ont envoyé des vols charters avec des pilotes civils. Dès qu'on s'approchait de Kaboul, on devait voler plus bas, car l'espace aérien supérieur était réservé aux avions-citernes, aux avions de surveillance et aux drones. Cela rendait la communication radio avec le contrôle du trafic aérien à Kaboul encore plus difficile. »

« Les six dernières minutes étaient de nouveau trépidantes. On établissait alors pour la première fois un bon contact radio avec l'aéroport, mais dans ce court laps de temps, vous deviez contacter la tour de contrôle pour obtenir des instructions, le responsable des urgences pour vérifier votre créneau et vos propres Special Forces pour obtenir des informations sur les personnes à évacuer. À ce moment, vous vous trouviez également dans la threat envelope (enveloppe de menace) des armes légères au sol. Il existait bien une étrange sorte de trêve entre les talibans et l'Occident, dont on supposait qu'elle serait respectée d'une certaine façon, mais on prenait tout de même les précautions nécessaires pour le cas où... Il y avait une quantité imprévue de coups de feu, non ciblés, plutôt des coups de joie ou des coups de semonce des forces de sécurité. On s'en apercevait surtout la

BELGIAN AIR FORCE

“De laatste zes minuten van de vlucht waren opnieuw hectisch. Je kreeg dan voor het eerst goed radiocontact met de luchthaven, maar binnen dat korte tijdsbestek moest je de toren contacteren voor instructies, de ramp manager om je slot te verifiëren en je eigen Special Forces voor informatie over de te evacueren personen. Op dat ogenblik zat je ook in de threat envelope van kleine wapens op de grond. Er heerste wel een vreemd soort bestand tussen de Taliban en het Westen en je ging er van uit dat het op een bepaalde manier zou gerespecteerd worden, maar je nam wel de nodige voorzorgen moest dat niet zo zijn. Er werd onverwacht veel geschoten, niet gericht, het ging eerder om vreugdevuur of om waarschuwingsschoten van veiligheidstroepen. Dat merkte je vooral 's nachts als je met nachtkijkers vloog. Tijdens het taxiën werd je door allerlei mensen nagestaard vanop de uitkijktorens rond de luchthaven, waar vroeger wachtposten zaten die de omgeving van de luchthaven in het oog hielden. Dat was surreëel.”

“Als je goed radiocontact had gehad, wist je welke parkingspot je was toegewezen en kon je dat hopelijk tijdig aan je Special Forces doorgeven zodat ze de te evacueren personen snel via de kortste weg naar het toestel konden loodsen. De bemanning en het AMPT zorgden ervoor dat iedereen veilig en ordelijk een plaats aan boord kreeg. We maakten altijd maximaal gebruik van de 30 minuten van het ons toebedeelde slot, want als wij kalm en rustig werkten, straalde dat onmiddellijk op onze passagiers af. Vrouwen met kinderen en oudere of minder mobiele mensen mochten eerst instappen en kregen een zitje met wat meer comfort aan de zijkant van het laadruim. De anderen moesten het doen met een zitplaats op de vloer en een laadriem om zich vast te houden. Bagage was er nauwelijks. Het aantal personen aan boord was aanvankelijk beperkt tot honderd, wat neerkwam op ongeveer 85 geëvacueerden per vlucht. Dat werd later verhoogd tot 120 omdat we toch nooit aan ons gewicht kwamen. Het grootste aantal geëvacueerden aan boord was 117, inclusief baby's en jonge kinderen.”

“Eens opgestegen en de threat area van de kleine wapens verla-



Een loadmaster toont de passagiers hun plaats in het vliegtuig, terwijl enkele leden van het Air Mobile Protection Team een oogje in het zeil houden. | Un loadmaster montre aux passagers leur place dans l'avion, tandis que des membres de l'Air Mobile Protection Team se tiennent aux aguets.

nit, lorsqu'on volait avec des lunettes de nuit. Pendant le roulage, on était dévisagé par toutes sortes de personnes depuis les tours de guet autour de l'aéroport, où il y avait autrefois des gardes qui surveillaient les environs de l'aéroport. C'était surréaliste.»

«Si vous aviez eu un bon contact radio, vous saviez à quelle aire de stationnement vous aviez été assigné et pouviez, avec un peu de chance, le communiquer à vos Special Forces à temps pour qu'elles puissent guider rapidement les personnes à évacuer vers l'avion par le chemin le plus court. L'équipage et l'AMPT veillaient à ce que tout le monde soit logé à bord de manière sûre et ordonnée. Nous utilisons toujours au maximum les 30 minutes de notre créneau horaire, car si nous travaillions calmement et tranquillement, cela se reflétait immédiatement sur nos passagers. Les femmes avec enfants et les personnes âgées ou moins mobiles étaient autorisées à embarquer en premier et disposaient d'un siège plus confortable sur le côté de la soute. Les autres devaient se contenter d'un siège sur le sol et d'une sangle d'arrimage à laquelle se tenir. Il y avait très peu de bagages. Le nombre de personnes à bord était initialement limité à cent, ce qui signifie environ 85 personnes évacuées par vol. Plus tard, ce chiffre a été porté à 120 puisque nous n'atteignons jamais notre poids maximum. Le plus grand nombre de personnes évacuées à bord étaient de 117, dont des bébés et de jeunes enfants.»

«Une fois décollés et sortis de la threat zone des armes légères, nous faisons la distribution d'eau. Nos passagers venaient de passer la journée debout au soleil, et la climatisation n'est certainement pas le meilleur atout du C-130. Le temps que tout le monde eût assouvi sa soif, beaucoup de passagers s'étaient endormis. Avant d'atteindre la frontière pakistanaise, vous deviez vous assurer que votre avion était de nouveau conforme à son plan de vol et aux conditions diplomatiques, avec les bons codes, squawks et call signs. Puis suivait le bord de la chaîne de montagnes avec ses nuages orageuses et ses turbulences, après quoi on pouvait entamer la descente vers Islamabad. Une fois que vous étiez en contact avec le contrôle aérien pakistanais et



Niet lang na het opstijgen van het vliegtuig, vielen de meeste passagiers van uitputting en van de doorstane emoties in slaap. | Peu de temps après le décollage de l'avion, la plupart des passagers se sont endormis d'épuisement et des émotions qu'ils avaient vécues.



Vrouwen met kinderen en oudere of minder mobiele mensen kregen een zitje aan de zijkant van het laadruim. De anderen moesten het doen met een zitplaats op de vloer en een strap om zich vast te houden ingeval van turbulentie. | Les femmes avec enfants et les personnes âgées ou moins mobiles se voyaient attribuer un siège sur le côté de la soute. Les autres devaient se contenter d'un siège au sol et d'une sangle à laquelle s'accrocher en cas de turbulence.

ten, werd water uitgedeeld. Onze passagiers hadden immers de hele dag in de zon gestaan en koeling is zeker niet de grootstetroof van de C-130. Tegen dat iedereen wat gedronken had, waren al heel wat passagiers in slaap gevallen. Vóór je de Pakistaanse grens bereikte, moest je ervoor zorgen dat je vliegtuig terug aan zijn vluchtplan en diplomatieke voorwaarden voldeed, met de juiste codes, squawks en call signs. Dan kwam de rand van het gebergte met zijn onweerswolken en turbulentie, waarna de daling naar Islamabad kon ingezet worden. Eens in contact met de Pakistaanse luchtverkeersleiding en als alles voor hen in orde was, kon je eindelijk weer even tot rust komen. Na de landing, werden de passagiers aan het personeel van de strategische luchtbrug overgedragen en begon de voorbereiding voor de volgende rotatie.”

“Iedereen wist dat de luchtbrug op een bepaald ogenblik zou stoppen. Toch kwam de laatste vlucht op 25 augustus wat als een verrassing. Het initiële sentiment dat mij de volgende dag overviel – moeten we nu echt stoppen? – bleef doorwegen tot we thuiskwamen en ons realiseerden wat we als natie en als eenheid hadden gepresteerd. Dat wij de 26ste niet meer vlogen, terwijl sommigen dat wel nog even deden, gaf mij een persoonlijk schuldgevoel, want hoe langer je doorvliegt, hoe minder mensen je moet achterlaten. Er waren natuurlijk goede redenen om te stoppen. De aanslag die dag bij de luchthaven van Kaboel met meer dan 180 doden en honderden gewonden was er het bewijs van.”

LUCHTMOBIELE BEVEILIGING

Iedereen herinnert zich de beelden van de chaos op de luchthaven van Kaboel toen de Taliban de stad innamen: vliegtuigen taxieden doorheen mensenmassa's en wanhopige vluchtelingen vielen van opstijgende toestellen. Daarom werd elke C-130 op zijn vlucht naar Kaboel vergezeld door een vijfkoppig AMPT of luchtmobiel beveiligingsteam om het toestel, zijn bemanning en zijn passagiers of lading van zulke risico's te vrijwaren. “Het AMPT-concept is redelijk nieuw in België. In 2013 werden de eerste manschappen opgeleid en in 2018 werden ze voor het

que tout était en ordre pour eux, vous pouviez enfin vous décontracter quelque peu. Après l'atterrissage, les passagers étaient remis au personnel du pont aérien stratégique et la préparation de la rotation suivante commençait.»

«Tout le monde savait que le pont aérien devait bien s'arrêter à un moment donné. Et pourtant, le dernier vol au 25 août nous est venu comme une surprise. Le sentiment initial qui m'a envahi le lendemain — devons-nous vraiment nous arrêter maintenant? — a continué de me hanter jusqu'à ce que nous rentrions chez nous et que nous nous réalisions ce que nous avons accompli en tant que nation et en tant qu'unité. Le fait que nous ne volions plus le 26, alors que d'autres continuaient de le faire pendant une courte période, m'a donné un sentiment de culpabilité personnelle, car plus longtemps vous volez, moins vous devez laisser de personnes derrière vous. Bien sûr, il y avait plein de raisons pour arrêter. L'attentat perpétré ce jour-là à l'aéroport de Kaboul, qui a fait plus de 180 morts et des centaines de blessés, en est la preuve.»

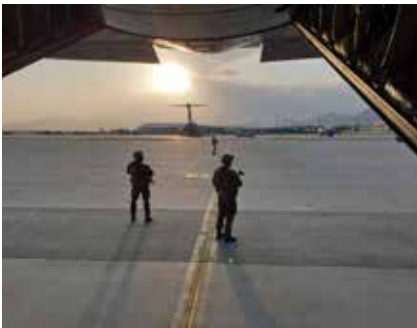
SÉCURITÉ AÉROPORTÉE

Tout le monde se souvient des images du chaos qui régnait à l'aéroport de Kaboul lorsque les talibans ont pris le contrôle de la ville : les avions roulaient au milieu de la foule et les réfugiés désespérés tombaient des engins qui décollaient. Pour cette raison, chaque C-130 était accompagné, lors de son vol vers Kaboul, d'une équipe de sécurité aéroportée (AMPT) composée de cinq hommes, afin de protéger l'appareil, son équipage et ses passagers ou son chargement contre de tels risques. «Le concept d'AMPT est relativement nouveau en Belgique. Les premières troupes furent formées en 2013 et en 2018, elles furent déployées pour la première fois dans le cadre de l'opération de l'ONU MINUSMA au Mali, que notre pays soutenait avec un C-130», explique le 1er sergent-major Mathieu Theus du Operations and Evaluations Centre de la Force Protection au Quartier général de la Défense à Evere. «Les bases aériennes de Beauvechain, Florennes et Kleine-Brogel disposent chacune de deux de ces équipes et se tiennent prêtes à tour de rôle à fournir rapi-

BELGIAN AIR FORCE



1ste Sergeant-Majoor Mathieu Theus



Op de luchthaven van Kaboel werd iedere C-130 door een eigen Air Mobile Protection Team beveiligd. | À l'aéroport de Kaboul, chaque C-130 était sécurisé par son propre Air Mobile Protection Team.



De veiligheidstroepen hadden de luchthaven van Kaboel terug stevig in handen, zodat een deel van het Air Mobile Protection Team de bemanning kon bijstaan bij het rustig, ordelijk en veilig aan boord brengen van de evacués. | Les forces de sécurité ayant repris l'aéroport de Kaboul en main, une partie de l'Air Mobile Protection Team a pu aider l'équipage à faire monter les personnes évacuées à bord dans le calme, l'ordre et la sécurité.

eerst ingezet in het kader van VN-operatie MINUSMA in Mali die ons land met een C-130 ondersteunde”, verklaart 1ste Sergeant-Majoor Mathieu Theus van het Operations and Evaluation Centre van de Force Protection op het hoofdkwartier van Defensie in Evere. “De vliegbasisen van Beauvechain, Florennes en Kleine-Brogel beschikken elk over twee zulke teams en zijn om beurt stand-by om in geval van nood snel een AMPT te leveren. Alle teamleden zijn specifiek voor deze luchtmobiele taak opgeleid. De deelnemers aan Operatie Red Kite waren afkomstig van onze drie vliegbasisen.”

“Op 16 augustus werd gevraagd om twee AMPT's samen te stellen om landgenoten uit Afghanistan te evacueren. Vanaf dan ging alles snel. De volgende dag waren we klaar en stond ons materieel in Melsbroek. De 18de vertrokken we en de 20ste voerden we onze eerste opdracht uit. Omdat de omvang van de luchtbrug alsmaar bleef toenemen, vertrok die dag een derde C-130 vanuit België met een derde team aan boord.”

“Wij droegen de gangbare organieke bewapening van de Force Protection: een 5,56 mm FN SCAR-L geweer waarvan enkele met een 40 mm granaatwerper, een 5,7 mm FN Five-Seven pistool en per team een 5,56 mm FN Minimi Mk2 Plus machiegeweer. Burgers in toom houden, doe je niet met dodelijke wapens en al zeker niet in een vliegtuig. Daarom beschikten we ook over een .68 FN 303P niet lethaal pistool, pepper spray, een matrak en straps om de handen te boeien.”

“Uit overleg met de boordcommandanten bleek dat ze niet zozeer bevreesd waren voor opzettelijk vuur van de Taliban, maar voor een bestorming van het vliegtuig door mensen die tegen iedere prijs het land wilden verlaten. Bij onze eerste landing op Kaboel, stelden we echter vast dat de Amerikaanse, Britse en Turkse veiligheidstroepen de luchthaven terug goed onder controle hadden, wat onze taak aanzienlijk vergemakkelijkte. Dat gaf ons wat ruimte om de bemanning bij te staan bij het veilig en ordelijk aan boord brengen van de evacués. Ook van die kant hadden we weinig te vrezen. Iedereen was immers al positief geïdentificeerd door de ambtenaren van de FOD Buitenlandse Zaken en grondig gecontroleerd door onze collega's van de Special Forces Group, maar we bleven alert. De mensen werden door de Special Forces in één groep tot bij het vliegtuig gebracht en samen met de bemanning hielpen wij hen rustig instappen.”

“Op de luchthaven van Islamabad zagen

dement une AMPT en cas d'urgence. Tous les membres de ces équipes ont été entraînés spécifiquement pour cette tâche de sécurité aéroportée. Les participants à l'opération Red Kite venaient de nos trois bases aériennes.»

« Le 16 août, deux AMPT ont été sollicitées pour évacuer des compatriotes d'Afghanistan. À partir de ce moment, tout est allé vite. Le lendemain, nous étions prêts et notre équipement se trouvait à Melsbroek. Nous sommes partis le 18 et le 20, nous avons effectué notre première mission. Comme l'ampleur du pont aérien ne cessait de croître, un troisième C-130 a décollé de Belgique ce jour-là avec une troisième équipe à bord.»

« Nous étions équipés de l'armement organique habituel de la Force Protection : un fusil FN SCAR-L de 5,56 mm, dont certains avec un lance-grenades de 40 mm, un pistolet FN Five-Seven de 5,7 mm et, par équipe, une mitrailleuse FN Minimi Mk2 Plus. Le contrôle des civils ne se fait pas avec des armes létales et certainement pas dans un avion. C'est pourquoi nous avions également un pistolet non légal FN 303P de calibre .68, un pepper spray, une matraque et des sangles pour menotter les mains.»

« D'après nos entretiens avec les commandants de vol, il est apparu que ceux-ci ne craignaient pas tant un tir délibéré des talibans qu'un assaut sur l'avion par des personnes qui voulaient à tout prix quitter le pays. Cependant, lors de notre premier atterrissage à Kaboul, nous avons constaté que les forces de sécurité américaines, britanniques et turques avaient repris un bon contrôle de l'aéroport, ce qui a considérablement facilité notre tâche. Cela nous offrait un peu d'espace pour aider l'équipage à faire monter les personnes évacuées à bord de manière sûre et ordonnée. Nous n'avions pas grand-chose à craindre de ce côté-là non plus. Après tout, tout le monde avait déjà été identifié positivement par les fonctionnaires du SPF Affaires étrangères et soigneusement contrôlé par nos collègues du Special Forces Group, mais nous sommes restés vigilants. Les Special Forces amenaient les gens en un seul groupe à l'avion, et avec l'équipage nous les aidions à embarquer tranquillement.»

« Sur l'aéroport d'Islamabad, les forces de sécurité pakistanaises veillaient à un respect strict de leurs règles et de notre mandat. Le port d'armes était permis uniquement à bord de l'avion. Les passagers n'étaient pas autorisés à débarquer avant l'arrivée des bus qui venaient les chercher, ce qui suscitait parfois du ressentiment,

de Pakistaanse veiligheidsdiensten strikt toe op de naleving van hun regels en ons mandaat. Wapens mochten we enkel in het vliegtuig dragen. Passagiers mochten pas uitstappen als de busen om hen af te halen ter plaatse waren, wat soms tot wrevel leidde omdat het in het vrachtruim van de C-130 erg warm kon worden. In geval van nood waren ze echter heel behulpzaam. Toen we een passagier met een hiteslag aan boord meldden, stond bij de landing een ziekenwagen netjes klaar.”

oud, maar niet versleten

Na bijna een halve eeuw dienst, zou je als buitenstaander durven beweren dat de C-130 tijdens een operatie als Red Kite voor heel wat technische problemen zou zorgen. Niets was echter minder waar, getuigt Majoor Guy Bodet, hoofd van het Technisch Detachement op de luchthaven van Islamabad. “Op basis van de informatie die op 16 augustus beschikbaar was, werd geoordeeld dat twee C-130's de klus in enkele dagen konden klaren. Ook al waren er toen nog slechts vijf C-130's in gebruik en waren al heel wat technici naar de A400M overgestapt, toch was de benodigde technische ploeg vrij snel gevormd. Naast mezelf en mijn adjunct, bestond ze uit telkens drie specialisten cel, motoren en avionics en een plaatslager en een survival specialist. Die laatste twee werden nodig geacht omdat het op dat ogenblik niet onmogelijk leek dat er op onze toestellen zou worden geschoten en er mogelijk 's nachts zou worden gevlogen. Reserveonderdelen en werktuigen voor zulke operaties staan altijd klaar in de vorm van standaard fly away kits. Dus goed een dag nadat we verwittigd werden, stond ons personeel en materieel klaar om ingescheept te worden.”

“Tijdens onze tussenlanding in Larnaca vernam ik van het Operational Liaison & Reconnaissance Team (OLRT) dat er in Kaboel chaos heerste en dat in Islamabad wel heel wat landen aanwezig waren, maar dat er weinig bewoog omdat er nauwelijks lokale ondersteuning was. Eens in Islamabad aangekomen, deden de Pakistani hun best om ons te geven wat we nodig hadden. Een categoriek neen kregen we nooit, maar de gemaakte beloften concretiseerden zich vaak slechts zeer gedeeltelijk of met heel wat vertraging, niet uit slechte wil, maar waarschijnlijk gewoonweg bij gebrek aan voldoende middelen. Per slot van rekening waren ook zij overweldigd door de vele extra vliegtuigen die

car il pouvait faire très chaud dans la soute du C-130. Par contre, en cas d'urgence, ils étaient immédiatement prêts à donner assistance. Lorsque nous avons signalé un passager souffrant d'un coup de chaleur à bord, une ambulance se tenait prête à l'atterrissage.»

VIEUX, MAIS PAS USÉS

Après près d'un demi-siècle de service, une personne non initiée oserait peut-être suggérer que le C-130 poserait beaucoup de problèmes techniques lors d'une opération comme Red Kite. Rien n'était plus éloigné de la vérité, comme en témoigne le major Guy Bodet, chef du détachement technique à l'aéroport d'Islamabad. « Sur la base des informations disponibles le 16 août, il a été jugé que deux C-130 pourraient faire le travail en quelques jours. Même s'il n'y avait plus que cinq C-130 en service à l'époque et que de nombreux techniciens avaient déjà été transférés sur l'A400M, l'équipe technique nécessaire a été formée assez rapidement. En plus de moi-même et de mon adjoint, elle comprenait trois spécialistes des cellules, des moteurs et de l'avionique, un tôlier et un spécialiste de la survie. Ces deux derniers ont été jugés nécessaires, car, à l'époque, il ne semblait pas impossible que nos avions soient pris pour cible et qu'ils volent de nuit. Les pièces de rechange et les outils pour ce genre de missions sont toujours prêts à l'utilisation sous forme de fly away kits. Ainsi, à peine un jour après avoir été informés, notre personnel et notre équipement étaient prêts à être embarqués.»

« Lors de notre escale à Larnaca, j'ai appris de l'OLRT que le chaos régnait à Kaboul et qu'à Islamabad, bien que de nombreux pays soient présents, peu de choses bougeaient, car il n'y avait pratiquement aucun soutien local. Une fois arrivés à Islamabad, les Pakistanais faisaient de leur mieux pour nous donner tout ce dont nous avions besoin. Nous n'avons jamais reçu de refus catégorique, mais les promesses faites ne se sont souvent concrétisées que très partiellement ou avec beaucoup de retard, non pas par mauvaise volonté, mais probablement simplement par manque de ressources. Après tout, eux aussi ont été submergés par les nombreux avions supplémentaires qui sont soudainement apparus là. Notre handling agent devait nous informer après chaque vol où l'avion serait stationné et fournir du carburant pour faire le plein, une voiture de vidange pour vider les toilettes et un



Het Maintenance Team van Operatie Red Kite o.l.v. Maj Guy Bodet (vooraan). | L'équipe de maintenance de l'opération Red Kite, sous le commandement du Major Guy Bodet (à l'avant). © Defensie – Kristof Moens.

BELGIAN AIR FORCE

daar plots opdaagden. Onze handling agent moest ons na iedere vlucht laten weten waar het vliegtuig geparkeerd zou worden en zorgen voor brandstof om bij te tanken, een flush car om de toiletten te ledigen en een stroomgroep om het geparkeerde toestel van energie te voorzien. Dat lukte zelden tot nooit allemaal.”

“De twee vluchten van de eerste dag kwamen nagenoeg leeg terug. Dat was frustrerend, hoewel het niet zo verwonderlijk was, want de mensen die de instroom van geëvacueerden moesten organiseren, waren pas enkele uren eerder in Kaboel aangekomen. Vanaf dag twee begon de stroom goed op gang te komen met 260 geëvacueerden. De derde C-130, die het detachement op 21 augustus rond middernacht met extra onderdelen kwam versterken, hoopten we in eerste instantie als opslagplaats voor ons materieel te kunnen gebruiken. Dat heeft maar één etmaal geduurd. De drie vliegtuigen waren immers echt nodig voor de



Alle onderhoud en herstellingen van de C-130's gebeurden in open lucht. | Toute la maintenance et les réparations des C-130 étaient effectuées à l'air libre. | © Défense

alsmaar groeiende luchtbrug omdat het aantal te evacueren personen dag na dag verhoogd werd. De hoge temperaturen en de zeer lange werkdagen begonnen stilaan vermoeidheid te veroorzaken, maar er was onvoldoende personeel om in volwaardige shiften te werken. Bijkomend personeel werd aangevraagd, maar gezien de grote afstand duurde het minstens twee dagen alvorens zij konden aankomen. Het geluk op het gezicht van de geëvacueerde mensen en hun dankbaarheid zorgde telkens opnieuw voor wat extra kracht om verder te werken. De technici hebben ongelooflijk werk geleverd. Niet één vlucht werd om technische redenen geannuleerd. En wat de C-130 betreft, ondanks zijn halve eeuw in de Luchtmacht, heeft hij zich goed gehouden.”

“De laatste vlucht van 25 augustus bracht de militairen en burgers terug die in Kaboel aan het andere einde van de luchtbrug hadden gewerkt. Iedereen was bijna in feeststemming, gelukkig en tevreden dat alles goed was afgelopen. Twee C-130's bleven nog enkele dagen in stand-by: eentje met een Notice to Move van één uur en eentje van vier uur. Dat maakte dat één ploeg technici in het vliegtuig moest overnachten, terwijl de andere dat in het hotel kon. Eten en drinken gebeurde onder de vleugel. De derde C-130 vloog op 29 augustus terug naar België. Toen de regering op 2 september de operatie staakte, vertrokken we even snel als we gekomen waren. Twee dagen later waren alle C-130's weg. De gevechtstroepen en de meeste manschappen van de Luchtcomponent keerden met een gecharterd burger-vliegtuig terug. In de vroege ochtend van 4 september vertrok

groupe d'alimentation pour alimenter l'avion stationné. Cela a rarement, voire jamais, réussi complètement.»

«Les deux vols du premier jour sont retournés presque vides. C'était frustrant, mais pas surprenant, car les personnes chargées d'organiser l'afflux d'évacués n'étaient arrivées à Kaboul que quelques heures auparavant. Dès le deuxième jour, le flux a commencé à être bien amorcé avec 260 évacués. Le troisième C-130, qui a rejoint le détachement le 21 août vers minuit avec des pièces supplémentaires, devait initialement servir de lieu de stockage pour notre matériel. Cela n'a duré que 24 heures. Finalement, les trois avions étaient vraiment nécessaires pour le pont aérien qui ne cessait de croître, le nombre de personnes à évacuer augmentant de jour en jour. Les températures élevées et les très longues journées de travail commençaient progressivement à causer de la fatigue, mais il n'y avait pas assez de personnel pour travailler en équipes complètes. Des renforts furent demandés, mais vu l'énorme distance, cela prenait au moins deux jours avant qu'ils ne puissent arriver. Le bonheur sur les visages des personnes évacuées et leur gratitude fournissaient une force supplémentaire pour continuer le travail. Les techniciens ont fait un travail incroyable. Pas un seul vol ne fut annulé pour des raisons techniques. Quant au C-130, malgré son demi-siècle dans la Force Aérienne, il a bien résisté.»

«Le dernier vol du 25 août ramena de Kaboul les militaires et les civils qui avaient travaillé de l'autre bout du pont aérien. Tout le monde était presque d'humeur festive, heureux et satisfait que tout se soit bien passé. Deux C-130 sont restés en attente pendant quelques jours : l'un avec un Notice to Move (préavis de départ) d'une heure et l'autre de quatre heures. Cela signifiait qu'une équipe de techniciens devait passer la nuit dans l'avion, tandis que l'autre pouvait le faire à l'hôtel. Les repas avaient lieu sous l'aile. Le troisième C-130 retourna en Belgique le 29 août. Lorsque le gouvernement a terminé l'opération le 2 septembre, nous sommes partis aussi vite que nous étions venus. Deux jours plus tard, tous les C-130 étaient partis. Les troupes de combat et la plupart du personnel de la Composante Air sont rentrés par avion civil affrété. Au petit matin du 4 septembre, le dernier personnel et les équipements sont partis sur un A400M. Trois semaines de travail intensif ont abouti à une conclusion favorable.»

L'AÉROPORT MILITAIRE

Alors que le pont aérien tactique entre Kaboul et Islamabad tournait à plein régime pour évacuer les personnes de la zone dangereuse, un pont aérien stratégique entre Islamabad et Bruxelles veillait à ce qu'elles rentrent chez elles en toute sécurité. Comme lors du départ pour le Pakistan, le personnel, le matériel et les personnes évacuées étaient accueillis avec les soins nécessaires à BruMil, Brussels Military Airport ou l'aéroport militaire de Melsbroek. Le lieutenant-colonel Peter Freys, qui gère tout chez BruMil, se souvient : « Immédiatement après la décision du gouvernement, nous avons commencé à préparer les palettes standard d'équipement pour une NEO, comme décrit dans notre plan d'urgence. Cela datait déjà depuis 1997 avec l'opération Green Stream au Congo-Brazzaville. Nous avons préparé 35 à 40 palettes d'avion avec du matériel pour Islamabad, allant des armes et des munitions aux ordinateurs et aux pièces détachées, en passant par des fournitures humanitaires telles que de la nourriture et du matériel médical. En outre, entre 150 et 200 militaires ont été transportés par avion et ramenés par la suite. Au total, BruMil a traité 1713 passagers et 227 tonnes de marchandises en un peu moins de trois semaines. Donc, notre travail habituel à l'aéroport : préparer les équipements, embarquer et débarquer les passagers et le fret, et s'occuper du réapprovisionnement. La grande différence avec l'opération NEO de 1997, c'est qu'à l'époque, la



Na de laatste evacuatievlucht op 25 augustus bleven twee C-130's stand-by tot 2 september. De bemanning van het toestel dat binnen één uur moest kunnen vertrekken, zag geen andere oplossing dan in het vliegtuig te overnachten. Comfort maak je zelf. | Après le dernier vol d'évacuation du 25 août, deux C-130 sont restés en stand-by jusqu'au 2 septembre. L'équipage de l'avion, qui devait décoller dans l'heure, n'a vu d'autre solution que de passer la nuit dans l'avion. Le confort, il fallait l'assurer soi-même. | © Defensie – Guy Bodet

het laatste personeel en materieel met een A400M. Drie weken intensief werk waren tot een goed einde gebracht."

DE MILITAIRE LUCHTHAVEN

Terwijl de tactische luchtbrug tussen Kaboel en Islamabad op volle toeren draaide om mensen uit de gevarezone te evacueren, zorgde een strategische luchtbrug tussen Islamabad en



Luitenant-kolonel Peter Freys

Brussel ervoor dat ze veilig thuis kwamen. Zoals bij het vertrek naar Pakistan, werden personeel, materieel en geëvacueerde personen met de nodige zorg opgevangen op BruMil, Brussels Military Airport of de militaire luchthaven van Melsbroek. Luitenant-kolonel Peter Freys, die bij BruMil alles in goede banen leidt, herinnert zich: "Onmiddellijk na de regeringsbeslissing begonnen we met het klaarmaken van de standaardpaletten met materieel voor een NEO zoals beschreven in ons noodplan. Dat was ondertussen al van 1997 geleden met Operatie Green Stream

portée de l'opération était connue dès le départ, alors que pour Red Kite nous devons être beaucoup plus flexibles.»

«La prise en charge des 1418 personnes évacuées a été assez exceptionnelle. Le SPF Affaires étrangères avait programmé à cet effet six vols charters avec un Airbus A340 d'Air Belgium et, via l'European Air Transport Command (EATC) à Eindhoven, un Airbus A330 MRTT a été utilisé à trois reprises. Les évacués étaient principalement des Belges et des Afghans, mais aussi des citoyens d'autres pays européens comme la Bulgarie, l'Allemagne, la Hongrie et les Pays-Bas. Ceux-ci furent remis à leurs ambassades respectives à leur arrivée pour un traitement ultérieur. En raison du nombre inattendu d'évacués, un dispositif a été mise en place dans la caserne voisine de Peutie pour accueillir les passagers dans le calme, le confort et la sécurité et pour gérer leur arrivée en Belgique. Cette opération a été réalisée par des fonctionnaires du SPF Affaires étrangères, du département Immigration du SPF Intérieur et de la police. Tout se passait naturellement conformément aux mesures Corona applicables. Ceux qui en avaient besoin recevaient les premiers soins médicaux et, bien sûr, tous ont été soumis à un test PCR. Lorsque l'afflux a diminué, le dispositif de Peutie a été démantelée et BruMil s'est chargée elle-même de la réception et du contrôle des passagers. Cela se passait dans ce que nous appelions ici notre 'tente COVID', une tente que nous avons montée auparavant dans le cadre du rapatriement de nos compatriotes lors de l'apparition de la pandémie. Une routine que nous avons donc également déjà maîtrisée.»

LE PONT AÉRIEN STRATÉGIQUE

La Composante Air s'est débarrassée des derniers avions de transport stratégique de sa flotte blanche à la fin de 2020 et les a remplacés, comme dans de nombreux autres pays, en affrétant des avions civils et en participant à la Multinational MRTT Unit (MMU). Les vols civils dans le cadre de l'opération Red Kite ont été affrétés par le SPF Affaires étrangères et effectués par Air Belgium avec des Airbus A340 entre Islamabad et Bruxelles. La MMU a été créée en 2019 pour coordonner le déploiement de neuf Airbus A330 MRTT (Multirole Tanker Transport) achetés

BELGIAN AIR FORCE



Op 25 augustus draait de strategische luchtbrug tussen Islamabad en Brussel op volle toeren: om 8u40 landt Airbus A330 T-057 van de Multinational MRTT Unit met 196 geëvacueerde personen aan boord op de luchthaven van Zaventem, een uur later gevolgd door de gecharterde Airbus A340 OO-ABA van Air Belgium met 272 passagiers. Le 25 août, le pont aérien stratégique entre Islamabad et Bruxelles bat son plein : à 8 h 40, l'Airbus A330 T-057 de l'Unité multinationale MRTT atterrit à l'aéroport de Zaventem avec 196 évacués à bord, suivi une heure plus tard par l'Airbus A340 OO-ABA affrété par Air Belgium avec 272 passagers. ©. Jos Schoofs

in Congo Brazzaville. We maakten 35 à 40 vliegtuigpaletten met materieel voor Islamabad klaar, gaande van wapens en munitie over computers en wisselstukken tot humanitaire middelen zoals voedsel en medisch materieel. Daarnaast werden tussen 150 en 200 militairen naar ginder gevlogen en later teruggebracht. In totaal heeft BruMil in een kleine drie weken 1.713 passagiers en 227 ton cargo verwerkt. Ons gewoon luchthavenwerk dus: materieel klaarmaken, passagiers en vracht inschepen en later terug ontschepen, en de herbevoorrading verzorgen. Het grote verschil met de NEO van 1997 was dat toen de omvang van de operatie van meet af aan goed gekend was, nu moesten we toch wel heel wat flexibeler zijn.”

“De handling van de 1.418 geëvacueerde personen was wel eerder uitzonderlijk. De FOD Buitenlandse Zaken had daarvoor zes chartervluchten met een Airbus A340 van Air Belgium voorzien en via het European Air Transport Command (EATC) in Eindhoven werd drie keer een Airbus A330 MRTT ingezet. De évacués waren hoofdzakelijk Belgen en Afghanen, maar ook burgers van andere Europese landen zoals Bulgarije, Duitsland, Hongarije en Nederland. Die werden bij hun aankomst aan hun respectievelijke ambassades overgedragen voor verdere afhandeling. Omdat het om onverwacht veel geëvacueerden ging, werd in de nabijgelegen kazerne van Peutie een dispositief ingericht om de passagiers in alle rust, comfort en veiligheid op te vangen en om hun aankomst in België verder administratief af te handelen. Dat gebeurde door ambtenaren van de FOD Buitenlandse Zaken, van de Dienst Immigratie van de FOD Binnenlandse Zaken en van de Politie. Alles gebeurde conform de geldende coronamaatregelen. Wie er nood aan had, kreeg de eerste medische zorgen toegediend en natuurlijk werd iedereen aan een PCR-test onderworpen. Toen de instroom verminderde, werd het dispositief in Peutie ontmanteld en zorgde BruMil zelf voor de opvang en controle van de passagiers. Dat gebeurde in wat wij hier onze “covid-tent” noemen, een tent die we eerder hebben opgezet in het kader van de repatriëring van landgenoten bij de uitbraak van de pandemie. Die routine hadden we dus ook al onder de knie.”

DE STRATEGISCH LUCHTBRUG

De Luchtcomponent stootte eind 2020 de laatste strategische transportvliegtuigen van zijn witte vloot af en verving ze, zoals in veel andere landen, door het charteren van burgervliegtuigen en het participeren in de Multinational MRTT Unit (MMU). De burgervluchten in het kader van Operatie Red Kite werden door de FOD Buitenlandse Zaken gecharterd en door Air Belgium met Airbus A340 vliegtuigen tussen Islamabad en Brussel uitgevoerd. De MMU werd in 2019 opgericht voor de coördinatie van de inzet van negen Airbus A330 MRTT (Multirole Tanker Transport) vliegtuigen die gezamenlijk door zes NAVO-lidstaten zijn aangekocht. De eenheid heeft haar hoofdkwartier in Eindhoven, maar opereert ook vanop de luchthaven van Keulen-Bonn.

conjointement par six États membres de l'OTAN. L'unité a son quartier général à Eindhoven, mais opère également depuis l'aéroport de Cologne-Bonn.

« Dans le cadre de l'évacuation stratégique des personnes en danger d'Afghanistan, nous avons organisé cinq vols depuis Islamabad », explique le colonel-aviateur Kurt Deprez, responsable des opérations aériennes à la MMU de Eindhoven. « Un premier vol pour le compte des Pays-Bas avait Amsterdam comme destination, tandis que les quatre autres furent effectués pour la Belgique et avaient Bruxelles comme destination finale. Trois des quatre avions à destination de Bruxelles transportaient principalement des civils évacués, tandis que le dernier rapatriait des militaires belges et leur équipement. En tant qu'unité nouvellement formée, nous ne disposions à l'époque que de quatre avions et d'un nombre limité d'équipages, dont certains n'avaient pas encore fini leur formation, et nous avons donc dû réorganiser quelque peu notre planning pour cette période. Les missions d'évacuation sont, bien entendu, prioritaires par rapport aux vols logistiques réguliers et aux missions d'entraînement. Notez également que nous étions en plein milieu des vacances d'été. Pour le reste, l'organisation des vols s'est déroulée comme n'importe quelle autre mission que nous recevons par le biais de l'EATC. L'évacuation médicale est une de nos missions et Islamabad répond à toutes les normes d'un aéroport international. Nous y avons cependant volé avec un augmented crew (équipage renforcé) de trois pilotes, car le temps de vol vers Islamabad approchait la limite des temps de vol et de repos autorisés. »

« J'ai moi-même fait deux vols en tant que commandant de bord. Les vols aller étaient généralement vides ou avec tout au plus un nombre limité de militaires à bord. Les vols de retour étaient, par leur nature même, spéciaux. La sympathie de l'équipage pour les passagers était énorme. Par exemple, un membre de l'unité avait pensé à apporter des couches, des aliments pour bébé et des peluches pour les bébés et les jeunes enfants. Une excellente idée qui s'est avérée très utile. Nous n'étions informés du nombre de passagers pour un vol retour que peu de temps avant le départ. Cela dépendait notamment du nombre de personnes que le transport aérien tactique avec les C-130 avait pu amener la veille. Les vols de retour avaient généralement lieu la nuit, de sorte que la majorité des passagers les passaient en dormant. Bien sûr, tout se déroulait dans le respect des règles Corona. Pour ceux qui avaient perdu leur masque sur le long et difficile chemin vers la sécurité, notre équipe en avait des exemplaires de disponibles. » ■



Kolonel vlieger Kurt Deprez, hoofd Flight Operations bij de MMU in Eindhoven | Le colonel-aviateur Kurt Deprez, responsable des opérations aériennes à la MMU de Eindhoven. © Jo Vanden Broeck.

“In het kader van de strategische evacuatie van de bedreigde mensen uit Afghanistan organiseerden we vijf vluchten vanuit Islamabad”, vertelt Kolonel vlieger Kurt Deprez, hoofd Flight Operations bij de MMU in Eindhoven. Een eerste vlucht ging in opdracht van Nederland naar Amsterdam, terwijl de vier andere voor België werden uitgevoerd en Brussel als eindbestemming hadden. Drie van de vier vliegtuigen naar Brussel vervoerden hoofdzakelijk geëvacueerde burgers, terwijl het laatste de Belgische militairen en hun uitrusting repatrieerde. Omdat we als pas opgerichte eenheid op dat ogenblik nog maar over vier toestellen beschikten en een beperkt aantal deels nog onvolledig opgeleide bemanningen, hebben we onze planning voor die periode wel een beetje moeten herschikken. Evacuatieopdrachten krijgen natuurlijk prioriteit boven gewone logistieke vluchten en trainingsmissies. Vergeet ook niet dat we midden in de zomervakantie zaten. Voor het overige verliep de organisatie van de zendingen net zoals iedere andere tasking die we via het EATC binnenkrijgen. Medische evacuatie is immers een van onze opdrachten en Islamabad voldoet aan alle normen van een internationale luchthaven. We vlogen er wel met een augmented crew met drie piloten naartoe, omdat de vliegduur naar Islamabad de limiet van de toegelaten vlieg- en rusttijden benaderde.”

“Zelf heb ik twee vluchten als boordcommandant gemaakt. De heenvluchten verliepen meestal leeg of met hooguit een beperkt aantal militairen aan boord. De terugvluchten waren door hun aard wel bijzonder. Het medeleven van de bemanningsleden voor de passagiers was enorm groot. Zo had iemand van de eenheid er aan gedacht om luiers, babyvoeding en knuffels mee te nemen voor de baby's en kleine kinderen. Een uitstekende ingeving die heel nuttig bleek. Het aantal passagiers voor een terugvlucht werd ons pas kort voor het vertrek meegedeeld. Dat hing immers af van hoeveel mensen de tactische luchtbrug met de C-130's de dag voordien had kunnen aanvoeren. De terugvluchten vonden meestal 's nachts plaats zodat het gros van de passagiers ze al slapend doorbracht. Alles verliep vanzelfsprekend ook coronaveilig. Voor wie op de lange en moeilijke weg naar de veiligheid zijn mondmasker verloren was, had onze crew wel een extra exemplaar ter beschikking.”

Auteur: Jos Schoofs

Vertrek en terugkeer van de vliegtuigen van de 15de Wing Départ et retour des avions du 15ème Wing		
Type vliegtuig Type d'avion	Registratie Immatriculation	Vertrek - Terugkeer Départ - Retour
Falcon 7X	OO-FAE	17/08/21 – 19/08/21
C-130H	CH-11	18/08/21 – 04/09/21
C-130H	CH-07	18/08/21 – 04/09/21
A400M	CT-01	18/08/21 – 24/08/21
C-130H	CH-01	20/08/21 – 30/08/21
A400M	CT-02	22/08/21 – 29/08/21
A400M	CT-02	02/09/21 – 05/09/21
Totaal - Total	1 X FA7X, 3 X C130, 2 X A400	17/08/21 – 05/09/21

Tactische evacuatievluchten Kaboel - Islamabad Vols d'évacuation tactiques Kaboul - Islamabad		
Datum Date	Aantal vluchten Nombre de vols	Aantal geëvacueerden Nombre d'évacués
20/08/21	2 X C-130H	16
21/08/21	2 X C-130H	16
22/08/21	2 X C-130H	16
23/08/21	2 X C-130H	16
24/08/21	2 X C-130H	16
25/08/21	2 X C-130H	16
Totaal - Total	2 X C-130H	16

Strategische evacuatievluchten Islamabad – Brussel Vols d'évacuation stratégiques Islamabad – Bruxelles		
Datum Date	Aantal vluchten Nombre de vols	Aantal geëvacueerden Nombre d'évacués
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
23/08/21	1 X A3401 (OO-ABA) + 1 X A3302 (T-055)	280
02/09/21	1 X A330 (T-055)	--
02/09/21	1 X A330 (T-055)	--
02/09/21	1 X A330 (T-055)	--

1. Airbus A340 — Charter Air Belgium
2. Airbus A330MRTT — MMU





PREVENTIC

PREVENTIEF ONDERHOUD

DE LOODGIETER
REGIO OOST-VLAANDEREN
REGIO WEST-VLAANDEREN
ALLE MERKEN

MAAK EEN AFSpraak
TELEFONISCH OF PER MAIL

PREVENTIC BV
WWW.PREVENTIC.BE
T 09 334 62 17
M 0487 17 84 24
info@preventic.be
9041 Oostakker
Ledergemstraat 65 unit 11



WWW.PREVENTIC.BE



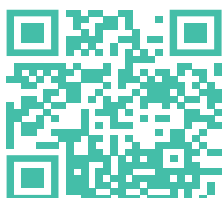
Onderhoud op je centrale verwarming BULEX

Aardgas, mazout, hernieuwbare energie....

Alle merken specialisatie VAILLANT

Vernieuwen van je centrale verwarming of Boiler

Vaste prijs voor het ONDERHOUD van je centrale verwarming 145€
transportkost inbegrepen nadien overhandigen we een erkend ATTEST



DE TERUGVLUCHT, EEN LUCHTVAARTROMAN IN DE SCHADUW VAN SABENA

DE TERUGVLUCHT, UN ROMAN SUR LE THÈME DE L'AVIATION, DANS L'OMBRE DE LA SABENA

“In de spookachtige schijn van de rode lampjes op het instrumentenpaneel stuur ik mijn handen over de hendels en de knoppen en klem ze bij elke schok, bij elke trilling meteen weer vaster rond het stuur, in een wurg-greep die zelfs het strafste beest de nek omwringt.

Zo knijp ik u dood, gij monster van een onweer. Wacht maar. De machine zakt weer in de luchtdeining. Omhoog, dwing ik haar, omhoog!”

Sabena is het canvas waarin auteur Ines Nijs (1968) haar roman *De Terugvlucht* plaatst. Hoofdpersonage is gezagvoerder Victor Heylighen die tijdens de late jaren '30 de Congoroute richting Leopoldstad uitbouwt. De oorlog betekent een breuk in zijn carrière. Wanneer hij achter de stuurkolom van een Lockheed Lodestar de draad in 1945 weer oppikt, is niets meer als voorheen.

Hoger, sneller, verder, meer: het is een vooruitgang waar hij niet in geloofd en die hij op zijn leeftijd moeilijk lijkt te kunnen bijbenen. Wat moet een piloot die altijd heeft gevlogen met het stuur stevig in handen, vertrouwend op zijn intuïtie en zijn ogen, met al die nieuwerwetse boordapparatuur? En wat als ook nog zijn persoonlijke leven uit balans raakt?

Met *De terugvlucht* schreef Ines Nijs (1968) een aangrijpend en verrassend verhaal over een gezagvoerder die riskeert achtergelaten te worden door de vooruitgang en op alle vlakken op zoek moet naar een nieuw evenwicht. Elk woord is zorgvuldig gekozen en geplaatst, waardoor de lezer makkelijk zijn plaats vindt tussen de diepmenselijke personages, maar ook in de cabine van die mooie propliners. Het is een decor dat je in de Belgische literatuur zelden terugvindt. Dat de auteur zich goed gedocumenteerd heeft, maakt het voor de luchtvaartminnende lezer enkel aangenamer. En wie aandachtig tussen de regels zoekt, ontwaart de schaduw van onze historische Sabena-legende Prosper Cocquyt. Deze chef-piloot bakende net als de romanfiguur Victor Heylighen de Congoroute uit, en kwam na de oorlog in een



« Dans la lueur fantomatique des petites lampes rouges sur le panneau d'instruments, je bouge les mains sur les leviers et les boutons et je les resserre plus fort sur le stick à chaque choc, chaque vibration, avec une telle poigne qu'elles tordraient le cou à la plus costaute des bêtes.

C'est comme cela que je t'écrase, monstrueux orage. Attends un peu. L'appareil plonge à nouveau dans les remous de l'air. On remonte, allez, on remonte. »

Le roman *De Terugvlucht* de l'auteurice Ines Nijs (1968) a pour décor la Sabena. Le personnage principal est le commandant de bord Victor Heylighen qui développe la route du Congo vers Léopoldville à la fin des années '30. La guerre interrompt sa

carrière. Et lorsqu'il reprend les commandes d'un Lockheed Lodestar en 1945, rien n'est plus comme avant.

Toujours plus, plus haut, plus vite, plus loin : c'est une avancée en laquelle il ne croit pas et qu'à son âge, il a du mal à suivre. Que peut faire un pilote qui a toujours piloté en serrant le stick et en faisant confiance à son intuition et à ses yeux, avec tous ces équipements de bord dernier cri ? Comment réagir si sa vie personnelle aussi perd l'équilibre ?

Avec *De terugvlucht*, Ines Nijs (1968) raconte l'histoire émouvante et surprenante d'un commandant de bord qui risque d'être lâché par le progrès et qui tente de rechercher un équilibre dans tous les domaines de sa vie. Le style de l'auteurice est poétique sans verser dans le romantisme. Chaque mot est soigneusement choisi et posé, ce qui permet au lecteur non seulement de s'identifier facilement aux personnages profondément humains, mais aussi de s'imaginer dans la cabine de ces splendides propliners. C'est un décor que l'on ne retrouve que rarement dans la littérature belge. L'auteurice s'est bien documentée, ce qui rend la lecture encore plus agréable pour les passionnés d'aviation. En lisant entre les lignes, on peut même déceler l'ombre de notre historique légende sabénienne, Prosper Cocquyt. Tout comme le personnage

totaal nieuwe luchtvaartcultuur terecht. Voor Cocquyt liep het dramatisch af, voor het personage Heylighen bezorgde de oorlog een twist in zijn persoonlijk leven.

HOE BEN JE EIGENLIJK IN HET THEMA LUCHTVAART BELAND ?

Al zolang ik me kan herinneren hou ik van onderweg zijn. In mijn jeugd bracht ik de zomervakanties door al reizend met een Interrail-treinpas. Later ontdekte ik het vliegen. Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne waren de eerste Franse woorden die ik deftig kon uitspreken en vliegen was voor mij een groot avontuur. Op mijn achttiende wilde ik dan ook airhostess worden. Gelukkig geraakte ik niet door de sollicitatietest, want het zou niets zijn geworden.



Als schrijver ben je maandenlang bezig met een verhaal en het kan dus maar beter gaan over iets waarin je al geïnteresseerd bent, maar waarover je meer wilt weten, over een thema waarvoor je met plezier opzoekwerk verricht. De luchtvaart was voor mij zo'n thema waar ik met volle goesting in ben gedoken. Om De terugvlucht te schrijven las ik informatieve boeken over Sabena en ik wist vrij snel dat ik over de pioniersperiode wilde schrijven. Dat piloten en reizigers in die beginjaren zo totaal onverschrokken de lucht in gingen, vond ik meer dan boeiend. Misschien is het een beetje te vergelijken met wat de ruimtereizigers nu doen. Je moet het maar durven!

JE PENDELT TUSSEN HET BRABANTSE TREMELO EN KABROUSSE, SENEGAL. VLIEGEN MAAKT DUS DEEL UIT VAN JE LEVEN.

Vijftientig jaar geleden woonden we voor ons werk enkele jaren in een mijnwerkersdorp in Ghana. We voelden ons daar als vissen in het water. Toen we weer thuis waren, misten we de Afrikaanse manier van leven en we bleven terugverlangen naar Afrika. Het toeval bracht ons vijftien jaar geleden voor een vakantie naar de Casamance, een groene regio in het zuiden van Senegal. Twee keer per jaar vertrekken we dus vanuit Tremelo naar Kabrousse. Met Brussels Airlines of met TUI, via Banjul of via Dakar. In vergelijking met de reizen van de pioniers zijn het zachte, een beetje zieloze vluchten, maar mij hoor je niet klagen. Enkele jaren geleden vloog ik mee met een DC-3 boven de kustlijn van Nederland en toen hield ik noodgedwongen het papieren zakje bij de hand. Mijn bewondering voor de pioniers klom nog een trapje hoger.

Ook in Kabrousse maakt vliegen deel uit van ons leven: wanneer het kleine vliegtuigje uit Dakar, een ATR met propellers, drie keer per week arriveert in Cap Skirring, het dorp naast het onze, ervaar ik telkens weer een gevoel van verbondenheid. In deze uithoek is het vliegtuigje een link met de rest van de wereld. 'On est ensemble' zeggen de Senegalezen vaak, en zouden we dat ook zonder de luchtvaart zijn geweest? ■

WIN WIN WIN!!

RateOne schenkt drie exemplaren weg van dit boek. De winnaars worden persoonlijk verwittigd via e-mail op 15/06/22. Wil je er graag eentje winnen? Registreer je dan voor 14 juni 2022 via volgende QR-code of link: <https://forms.gle/fthWM6t5e1avavRs6>

du roman, Victor Heylighen, ce chef pilote a balisé la route du Congo et atterri, après la guerre, dans une culture de l'aviation totalement nouvelle. Si l'histoire de Cocquyt se termine tragiquement, la vie personnelle du personnage du roman, Heylighen, prend une autre tournure grâce à la guerre.

COMMENT ÊTES-VOUS ARRIVÉE AU THÈME DE L'AVIATION ?

D'aussi loin que remontent mes souvenirs, j'ai toujours aimé bouger. Quand j'étais jeune, je passais mes vacances d'été à voyager, armée d'un pass ferroviaire Interrail. Plus tard, j'ai découvert l'avion. Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne ont été les premiers mots de français que j'arrivais à prononcer correctement et voler représentait pour moi la grande aventure. À l'âge de dix-huit ans, j'ai donc voulu devenir hôtesse de l'air. Heureusement que je n'ai pas réussi le test d'entrée, car les choses auraient été très différentes.

En tant qu'écrivain, on passe des mois sur une histoire, il est donc préférable qu'il s'agisse d'un sujet qui nous intéresse et sur lequel on veut en savoir plus, sur lequel on prend plaisir à faire des recherches. L'aviation était pour moi un thème de ce genre, et je m'y suis plongée avec enthousiasme. Pour écrire De terugvlucht, j'ai lu des ouvrages informatifs sur la Sabena et j'ai su assez vite que j'avais envie d'écrire sur la période pionnière. J'étais plus que fascinée par ces pilotes et ces voyageurs qui prenaient les airs si hardiment. Peut-être un peu comme les astronautes se lancent aujourd'hui. Il faut vraiment oser!

VOUS FAITES LA NAVETTE ENTRE TREMELO DANS LE BRABANT ET KABROUSSE AU SÉNÉGAL. VOLER FAIT DONC PARTIE DE VOTRE VIE.

Il y a vingt-cinq ans, nous avons habité quelques années dans un village minier du Ghana pour notre travail. Nous nous y sentions comme des poissons dans l'eau. Quand on rentrait chez nous en Belgique, le mode de vie africain nous manquait et nous avions la nostalgie de l'Afrique. Il y a quinze ans, le hasard a fait que nous avons passé des vacances en Casamance, une région verte dans le sud du Sénégal. Deux fois par an, nous quittons Tremelo pour Kabrousse. Avec Brussels Airlines ou TUI, via Banjul ou Dakar. Comparativement aux voyages qu'ont effectués les pionniers, ce sont des vols tranquilles, presque sans âme, mais je ne me plains pas. Il y a quelques années, j'ai pris part à un vol en DC-3 au-dessus du littoral néerlandais, sans oublier l'indispensable petit sac en papier à portée de main. Mon admiration pour les pionniers n'a fait que se renforcer.

À Kabrousse aussi, voler fait partie de notre vie. Lorsque le petit avion de Dakar, un ATR à hélices, atterrit trois fois par semaine à Cap Skirring, le village à côté du nôtre, j'éprouve toujours un sentiment de solidarité. Dans ce coin perdu, ce petit avion nous relie avec le reste du monde. « On est ensemble », comme le disent souvent les Sénégalais. Cela aurait-il été possible sans l'aviation? ■



PROSPER COCQUYT

SABENA-PIONIER PIONNIER DE SABENA

Tijdens de beginjaren hadden de piloten nog geen uniform. Om zich te beschermen tegen de weerelementen in de open cockpit droegen ze een wijde, winddichte overall waaronder plaats was voor meerdere lagen truien en sjaals. Links op de foto, voor een Handley Page, herkennen we de nog jonge Prosper Cocquyt. Hij zou tot in de jaren 50 een voorname rol spelen in de Sabena-geschiedenis. | Pendant ces années pionnières, les pilotes n'avaient pas encore d'uniforme. Pour se protéger des éléments météorologiques dans le cockpit ouvert, ils portaient de larges combinaisons coupe-vent sous lesquelles il y avait de la place pour plusieurs couches de pulls et d'écharpes. Au milieu de la photo, devant un Handley Page, on reconnaît le jeune Prosper Cocquyt. Il jouera un rôle important dans l'histoire de la Sabena jusque dans les années 1950. (coll. Georges Lecomte)

Voor haar roman *De Terugvlucht* vond auteur Ines Nys inspiratie bij het leven van een Sabena-legende: Prosper Cocquyt. Het is één van onze pioniers die niet in de vergeet-hoek mag belanden...

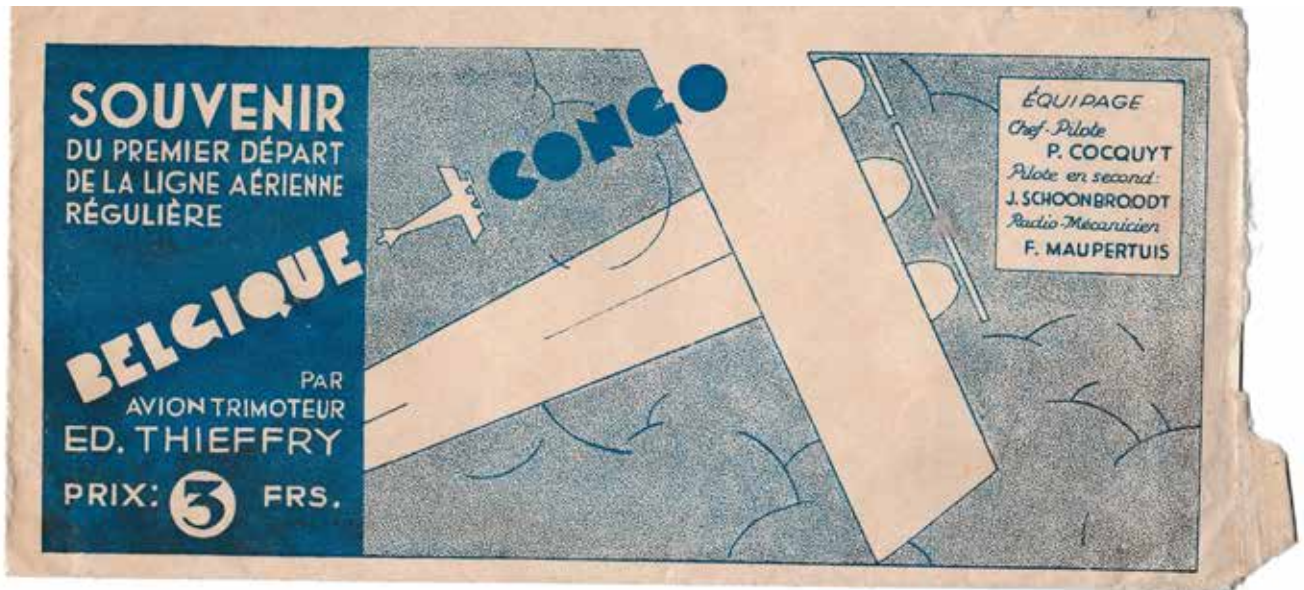
Op 1 mei 1924 presenteert zich nog een jonge kerel aan het kantoor van Sabena: Prosper Cocquyt uit het Oost-Vlaamse Landegem is 23 en al een jaar als militair piloot gestationeerd op Evere, en kent het vliegveld als z'n binnenzak. Maar wat meer is: de Pros heeft een fenomenaal visueel geheugen, en kan zich moeiteloos elke kerktoeren en spoorlijn voor de geest halen. De vliegreizen stapelt hij in zijn vliegboek op. De man die voor elk probleem een oplossing vindt wordt chef-piloot. Hij vliegt de nieuwe routes in. In zijn logboek schrijft hij laconiek over de soms bizarre incidenten waarbij hij betrokken raakt. Zo bijvoorbeeld op 26 juni 1930: 'Geregelde vlucht Brussel-Antwerpen-Düsseldorf-Essen-Hamburg. Na de Weser bij Bremen te hebben overvlogen, verlies van de rechtse motor; buizen van motorgondel te zwak, afgebroken. Reis voortgezet en normale landing te Hamburg. 's Anderendaags terug naar Brussel op twee motoren.'

Pour son roman '*De Terugvlucht*' (Le vol de retour), l'autrice Ines Nys a trouvé son inspiration dans la vie d'une légende de la Sabena : Prosper Cocquyt. Il est l'un de nos pionniers qu'on ne peut pas se permettre d'oublier...

Le 1er mai 1924, un homme encore assez jeune se présente au bureau de la Sabena : Prosper Cocquyt, de Landegem en Flandre orientale, a 23 ans et est stationné à Evere depuis un an en tant que pilote militaire. Il connaît l'aérodrome comme sa poche. Mais, ce qui est plus : Pros a une mémoire visuelle phénoménale, et il sait se souvenir sans effort de chaque clocher d'église et de chaque ligne de chemin de fer. Il empile les heures de vol dans son carnet de vol. L'homme qui trouve une solution à chaque problème devient chef pilote.

Il explore les nouvelles routes. Dans son journal de bord, il décrit de manière laconique les incidents parfois étranges auxquels il est mêlé. Par exemple, le 26 juin 1930 : « Vol régulier Bruxelles-Anvers-Düsseldorf-Essen-Hamburg. Après avoir survolé la Weser près de Brême, perte du moteur droit ; tubes de

HISTORY



Een Franstalige journalist vraagt hem eens hoe hij zijn vakkennis in praktijk bracht bij de landing. Waarop de chef piloot met zijn Vlaams accent antwoordt: 'Ze coupe, ze pique, et ze atteris.' (Ik zet de motor af, ik duik, en land.)

Sabena investeert sinds de vlucht van Thieffry in 1925 in mogelijkheden om de lijn naar Congo te bestendigen. In de vroege ochtend van 23 februari 1935 begeeft Prosper Cocquyt zich naar het meteorobureau te Haren en bestudeert er de weerkaarten. Na een jarenlange voorbereiding is het grote moment eindelijk gekomen: Sabena start de vaste lijn Brussel-Leopoldstad op. De bemanning, samengesteld uit Cocquyt als gezagvoerder, copiloot Jean Schoonbroodt en marconist Fernand Maupertuis, neemt afscheid van de familie en klimt aan boord van de driemotorige Fokker die de dag voordien is gedoopt door de aalmoezenier van het Militair Vliegwezen, Boone. Op beide flanken van de romp prijkt de naam 'Edmond Thieffry', als hulde aan de pionier van de eerste Congo-vlucht tien jaar voordien. Na een reis van vijf en een halve dag strijkt de Fokker op 28 februari op het vliegveld N'Dolo te Leopoldstad neer. Op dinsdag 4 maart vangt de terugreis richting Brussel aan.

Nu pas heeft het vliegtuig de Congo-boot in snelheid verslagen. Het lijkt alsof de kolonialen zich voortaan minder ver van het moederland verwijderd voelen. Prosper Cocquyt, vader van twee kinderen, blijft tijdens de Tweede Wereldoorlog in het land. In september 1944 wordt België bevrijd. Het is het moment waar ook Sabena's chef-piloot vier jaar op gewacht heeft. Hij springt op zijn fiets en peddelt naar Haren. Cocquyt hijst er de Sabena-kleuren, die hij vier jaar bewaarde, aan de vlaggenstok.

Pros Cocquyt behoudt zijn vooroorlogse status als chef-vlieger van de luchtvaartmaatschappij.

Woensdagnamiddag 25 november 1953 komt hij echter op een onaangename manier met zichzelf in aanvaring. De bemanning van de uit Stockholm en Kopenhagen komende Douglas DC-4 OO-CBH bereidt zich voor op de laatste tussenlanding te Schiphol, dat in de nevel verscholen ligt. Hoofdpiloot Cocquyt zit in de rechterstuurstoel met het oog de werkmethode van de links zittende gezagvoerder te boordelen, die zijn jaarlijkse proficiëncy check ondergaat. Omdat tijdens de laatste seconden van de naderingsprocedure de landingsbaan niet opdoemt, besluit de gezagvoerder een doorstart te maken. Op de piloot zijn bevel

nacelle trop faibles, cassés. Poursuite du voyage et atterrissage normal à Hambourg. Le lendemain, retour à Bruxelles sur deux moteurs.»

À un moment donné, un journaliste français lui demande comment il met en pratique son expertise à l'atterrissage. À quoi le chef pilote répond avec son accent flamand : « Ze coupe, ze pique, et ze atteris. »

Depuis le vol de Thieffry en 1925, la Sabena investit dans les possibilités de consolider la ligne vers le Congo. Au petit matin du 23 février 1935, Prosper Cocquyt se rend au bureau météorologique de Haren et étudie les cartes météorologiques. Après des années de préparation, le moment suprême est enfin arrivé : Sabena démarre la ligne permanente Bruxelles-Léopoldville. L'équipage, composé de Cocquyt comme capitaine, du copilote Jean Schoonbroodt et du radiotélégraphiste Fernand Maupertuis, fait ses adieux à la famille et monte à bord du Fokker trimoteur qui avait été baptisé la veille par l'aumônier de l'aviation militaire, Boone. Le nom 'Edmond Thieffry' apparaît sur les deux côtés du fuselage, en hommage au pionnier du premier vol du Congo, dix ans plus tôt. Après un voyage de cinq jours et demi, le Fokker atterrit sur l'aérodrome de N'Dolo à Léopoldville le 28 février. Le mardi 4 mars, le voyage de retour vers Bruxelles commence.

Ce n'est que maintenant que l'avion a battu le paquebot du Congo en vitesse. Il semble que désormais, les coloniaux se sentent moins éloignés de la mère patrie.

Prosper Cocquyt, père de deux enfants, reste au pays pendant la Seconde Guerre mondiale. En septembre 1944, la Belgique est libérée. Pour le chef pilote de la Sabena, comme pour tant d'autres, c'est le moment qu'il a attendu pendant quatre ans. Il saute sur son vélo et pédale jusqu'à Haren. Cocquyt y hisse les couleurs de la Sabena, qu'il a conservées pendant quatre ans.

Pros Cocquyt conserve son statut d'avant-guerre de chef pilote de la compagnie.

Dans l'après-midi du mercredi 25 novembre 1953, il a cependant une confrontation désagréable avec lui-même. L'équipage du Douglas DC-4 OO-CBH en provenance de Stockholm et Copenhague se prépare pour l'escale finale à l'aéroport de Schiphol, qui est caché dans la brume. Le chef pilote Cocquyt est assis

'Overshoot' (niet landen) en 'Gear Up' (landingsgestel intrekken) brengt de boordwerktuigkundige in een oogwenk de bedieningshefboom van het landingsgestel omhoog en het toerental van de vier motoren is amper opgedreven wanneer op dat moment de landingsbaan in zicht komt. Maar zonder voorafgaande afspraak neemt Cocquyt in extremis de besturing over met de bedoeling toch te landen. Het landingsgestel, dat inmiddels ontgrendeld is, krijgt niet de tijd om zich terug in landingspositie te vergrendelen met als resultaat dat de landingstrein het bij het aanraken van het beton begeeft en de OO-CBH met een luide klap neerslaat. Krijgend schuift de romp over de landingsbaan om na enkele honderden meters tot stilstand te komen. Er ontstaat geen brand, en de passagiers, met bestemming Brussel, zetten nog dezelfde namiddag hun reis per autobus verder.

Het hele voorval heeft maar een fractie geduurd van de tijd die nodig is om het neer te schrijven, maar deze luttele seconden bepalen de verdere toekomst van België's bekendste burgerpiloot. Met het oog op het onderzoek trekt de overheid zijn vliegvergunning in. Voor een chef-piloot met meer dan 21.000 vlieguren is het de grootste vernedering. Vanaf die dag verdwijnt zijn kenmerkende brede glimlach. Zijn beroepsbrevet krijgt hij nadien terug, maar als hoofd-piloot van Sabena zal hij niet meer vliegen.

Cocquyt vertrekt op 22 oktober 1954 voor de laatste keer naar Haren. De volgende ochtend vindt men hem levenloos onder een boom. ■

Auteur: Cynrik De Decker

dans le siège de droite afin d'évaluer les méthodes de travail du commandant de bord assis à gauche, qui subit son contrôle annuel de compétence. Comme la piste n'apparaît pas dans les dernières secondes de la procédure d'approche, le commandant de bord décide d'effectuer une remise des gaz. Sur les ordres du pilote 'Overshoot' (ne pas atterrir) et 'Gear Up' (retraiter le train d'atterrissage), le mécanicien de bord lève le levier du train d'atterrissage en un clin d'œil et la vitesse des quatre moteurs a à peine augmenté que la piste se dessine. Mais sans aucun avertissement, Cocquyt prend les commandes in extremis avec l'intention d'atterrir quand même. Le train d'atterrissage, qui a maintenant été déverrouillé, n'a pas le temps de se relocker en position d'atterrissage, ce qui fait qu'il cède au moment de toucher le béton et que l'OO-CBH s'écrase avec un énorme fracas. Sous un vacarme perçant, le fuselage glisse sur la piste et s'immobilise après quelques centaines de mètres. Il n'y a pas d'incendie, et les passagers à destination de Bruxelles poursuivent leur voyage en bus l'après-midi même.

L'incident n'a duré qu'une fraction du temps nécessaire pour l'écrire, mais ces quelques secondes déterminent l'avenir du plus célèbre pilote civil de Belgique. Au vu de l'enquête, le gouvernement lui retire sa licence de vol. Pour un chef pilote avec plus de 21 000 heures de vol, c'est la plus grande humiliation. Ce jour-là, il perd son large sourire caractéristique. Il récupérera par la suite sa licence professionnelle, mais il ne volera plus en tant que chef pilote de la Sabena.

Cocquyt part en direction de Haren pour la dernière fois le 22 octobre 1954. Le lendemain matin, son corps inanimé est retrouvé sous un arbre. ■



YVES LANNOY
BALLOONING

Droomt u van een ballonvaart of wilt u deze unieke beleving cadeau doen?
Vous rêvez d'un vol en montgolfière ou souhaitez-vous offrir cette expérience unique en cadeau ?

Eigen publicitaire ballon creëren? Contacteer ons.
Créer votre propre ballon publicitaire ? Contactez-nous.

www.ballonnetjevaren.be | +32 478 515 730 | 



Minerva Bike Outlet

Bargiestraat 32
(Industriezone Ieperleekanaal)
8900 Ieper
Zone F3 volgen

www.minerva.be

- Fietsaccessoires, wielerkledij, fitnessstoestellen, scooters 50 cc
- Uitstekende dienst-na-verkoop
- Meer dan 10.000 fietsen in voorraad
- Wij aanvaarden eco-cheques
- Overname oude fiets mogelijk bij aankoop nieuwe fiets
- Gratis thuislevering



RECHTSTREEKS VERKOOP AAN DE CONSUMENT

Openingsuren: Ma-Di-Woe-Vr-Za

10u-12u & 13u-18u

ELEKTRISCHE FIETSEN

Met 3 jaar omniumgarantie

VANAF
€ 695



KOERSFIETSEN

VANAF
€299



STADS- FIETSEN

VANAF
€149



KOERSTRUI OF KOERSBROEK

VANAF
€14,95



PRORACE de Vlaeminck





LUCHTVAARTMUSEUM OP SCHAAL 1/3

UN MUSÉE DE L'AVIATION À L'ÉCHELLE 1/3

Wat doe je wanneer je na 45 jaar hard werken je zaak verkoopt? Rik Foulon is een passioneel modelbouwer, en ruilde zijn timmeratelier voor een luchtvaartmuseum waar de vliegtuigen drie keer kleiner zijn.

We rijden het rustige dorpje Ledegem binnen. In vogelvlucht, op drie kilometer afstand was Flugplatz Moorsele al in de lente van 1915 ingericht. Hier vlogen Albatros-tweedekkers af en aan om het vastgelopen front te verkennen. Tussen beide oorlogen zou er verderop nog een vliegveld aangelegd worden, net op de grens met Ledegem, waar Duitse Focke Wulfs een tijdje onderdak vonden, en waar vandaag nog altijd één van België meest charmante vliegveldjes ligt. Maar dat is weer een ander verhaal. Onze gesprekspartner Rik wacht ons trots op aan de ingang van het museum dat hij vrijwel letterlijk eigenhandig zelf opbouwde.

«Ik heb een mooie carrière gekend als schrijnwerker. In mijn zaak rolden de boomstammen binnen, en schoven de meubels buiten. Ook in mijn vrije tijd bewerkte ik hout, maar op een totaal andere manier: in balsa en andere lichte soorten leerde ik modelvliegtuigen bouwen. Mijn passie zijn die van voor 1918. De romantiek zoek ik bij het uitvouwen van de bouwplannen van die antieke vogels, waarna ik nauwgezet alles uitmeet naar schaal 1/3. Aan één zo'n vliegtuig werk ik zowat een jaar.

Op mijn 60ste mocht ik met pensioen. Dat had ik wel verdiend, vond ik zelf. Binnen de veertien dagen had ik m'n zaak verkocht. Maar wat doe je dan? Eenzaam verder bouwen in je ateliertje? Ik had al een twintigtal modellen staan, maar die dingen zijn groot! Zo rijpte de idee om een eigen luchtvaartmuseum te starten. In

Que fait-on quand on a vendu son commerce après 45 ans de dur labeur ? Rik Foulon, constructeur passionné de modèles réduits, a échangé son atelier de menuiserie contre un musée de l'aviation où les avions sont trois fois plus petits.

Nous voici dans le calme village de Ledegem. À trois kilomètres à vol d'oiseau du Flugplatz Moorsele, déjà aménagé au printemps 1915. Des biplans Albatros y faisaient des allers-retours pour explorer le front paralysé. Dans l'entre-deux-guerres, un autre aérodrome a été construit un peu plus loin, à la frontière avec Ledegem, où des Focke-Wulf allemands ont un temps trouvé refuge et où s'étend encore aujourd'hui l'un des plus charmants aérodromes de Belgique. Mais c'est une autre histoire. Notre interlocuteur Rik nous attend fièrement à l'entrée du musée qu'il a construit presque entièrement de ses propres mains.

«J'ai eu une belle carrière de menuisier. Dans mon entreprise, les troncs entraient en roulant et ressortaient sous la forme de meubles. Pendant mes temps libres aussi je travaillais le bois, mais de façon très différente : j'ai appris à construire des avions en modèles réduits en balsa et dans d'autres types de bois léger. Mes préférés sont ceux d'avant 1918. C'est presque romantique de déplier les plans de construction de ses vieux oiseaux, que je redessine ensuite soigneusement à l'échelle 1/3. Il me faut une année entière pour créer un seul avion.

Je suis parti à la retraite à l'âge de 60 ans. Il me semblait l'avoir bien méritée. En moins de quinze jours j'ai vendu mon entreprise. Qu'allais-je donc bien pouvoir faire ? Continuer à construire tout seul dans mon petit atelier ? Je possédais déjà 20 modèles, mais

EXPO



het dorpscentrum van Ledegem kocht ik een wasserette die ik eigenhandig ombouwde tot exporuimte, verspreid over twee verdiepingen. Het gemeentebestuur was meteen enthousiast.”

Rik spreekt gepassioneerd over die pioniersjaren. Elk van zijn modellen vliegt, en wel op dezelfde wijze zoals ze meer dan een eeuw geleden ontworpen werden. “Bekijk die Blériot eens. Het toestel had geen ailerons, de piloot verwong als het ware met kabels de vleugels – scheluwtrekken noemt men dat in het jargon. Dus bouwde ik minutieus het principe na, met servo's die dertig kilo kunnen trekken. Het toestel moet ook in balans blijven, dus ik moet anderhalve kilo lood in de neus vastschroeven. Maar deze eendekker vliegt op dezelfde manier als zijn grote broer.”

De uitdaging blijft een geschikte motor te vinden. “Ik maak ze niet zelf, er is een Duitse firma waar je exact gekopieerde modellen kan vinden. Die rotatieve motoren draaien dus ook rond. Over het prijskaartje ervan zullen we maar zwijgen,” knipoogt Rik. De technologie van de 21ste eeuw vond ook zijn plaats in de modelbouwwereld. Nu worden de houten stukken netjes met laser uitgesneden.

Alle types die boven West-Vlaanderen vlogen staat netjes opgelijnd: Albatros, Camel, Spad, Avro... Rik tilt de staart van de Fokker DVII omhoog. “Bekijk die Mercedesmotor eens. Anthony Fokker, die Hollander, bouwde toch een fantastische machine. Dat merk ik ook als ik ermee vlieg. Het toestel klieft perfect door de lucht.”

Rik verwelkomt zijn bezoekers in de ontvangstruimte. Old Leghem heeft er ook nog een bistrozaak naast. Wie op Moorseele landt, of in de buurt passeert, moet zeker hier eens een tussensop maken. ■

Bezoekersinfo: www.oldleghem.be

Auteur: Cynrik De Decker

des trucs tellement grands ! C'est là qu'a mûri l'idée de démarrer mon propre musée de l'aviation. J'ai racheté un petit lavoir au centre du village de Ledegem, que j'ai moi-même transformé en salle d'exposition sur deux étages. L'administration communale s'est tout de suite montrée enthousiaste.»

Rik parle avec passion de ces années pionnières. Tous ses modèles volent, et de la façon précise dont ils ont été construits il y a plus d'un siècle. «Regardez ce Blériot. L'appareil n'avait pas d'ailerons, le pilote tordait, pour ainsi dire, les ailes à l'aide de câbles – ce que l'on appelle gauchir dans le jargon. Alors j'ai imité soigneusement ce principe, avec des servos qui peuvent tirer trente kilos. Pour maintenir l'appareil en équilibre, je dois visser un kilo et demi de plomb dans le nez. Mais ce monoplan parvient à voler de la même façon que son grand frère.»

Le défi, c'est surtout de trouver les moteurs appropriés. «Je ne les construis pas moi-même, mais je les achète auprès d'une entreprise allemande qui vend des modèles en copies conformes. Ces moteurs rotatifs tournent donc parfaitement. Mais on ne parlera pas de leur prix,» ajoute Rik avec un clin d'œil. La technologie du 21e siècle a également fait son entrée dans l'univers du modélisme. De nos jours, les pièces en bois sont coupées au laser avec une précision ultime.

Tous les modèles d'appareils qui ont survolé la Flandre-Occidentale sont soigneusement alignés : Albatros, Camel, Spad, Avro ... Rik soulève la queue du Fokker DVII. «Regardez-moi ce moteur Mercedes. Ce Hollandais d'Anthony Fokker a quand même construit une formidable machine. Je m'en rends compte personnellement en le pilotant. L'appareil fend l'air à la perfection.»

Rik accueille ses visiteurs dans la salle de réception. Old Leghem a également son bistro juste à côté. Une escale à ne pas manquer pour tous ceux qui atterrissent à Moorseele ou qui passent dans le coin. ■

Informations pour les visiteurs : www.oldleghem.be



FLOORS FOR HANGARS



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

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

Expeels bv
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, Jos Schoofs, Rik Moons, Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie
Jozef Van Den Broeck, Bart Rosselle, Michael Moors,
Cynrik De Decker, Jos Schoofs, Pieterjan Luyten, Frank Auperlé, fotografen mil.be

Onze partners | Nos partenaires
Callant Verzekeringen, ASL Academy, The Flying Twins,
Certo, Vives Hogeschool, skeyes, Axis Insurance, ULM
Federatie, Tecnam Belgium, Loma Air, Sabca, Sabena
Aerospace, Yves Lannoy, Preventic, Sonaca, Casada,
Stadsradio, Famouz, Zalan, Illumaxx, Xospace, Gill
Aviation, Skydive Spa, Minerva

Dank aan | Remerciements
Polydore Stevens, Dirk Frimout, VLOC, Martin Leeuwis,
Arne Lemaire, Gunter Segers

Lay-out | Mise en pages
Jan Becaus

Vertaling | Traduction
Dominique Slambrouck, Johan Feys, Elise Reyms

NEXT

Volgende editie: juli 2022

Prochaine édition: juillet 2022

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.

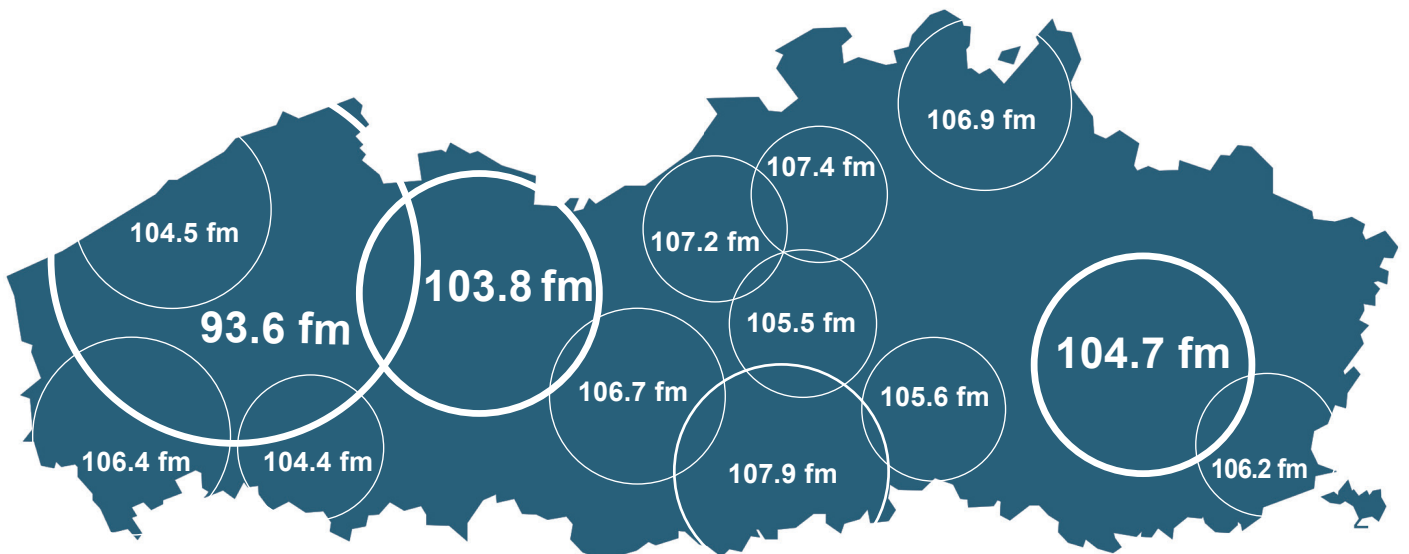
De radio van jouw stad!

Voor radiopubliciteit, bel 0495/38.39.39



Aalst	106.7 fm
Brussel	107.9 fm
Leuven	105.6 fm
Mechelen	105.5 fm
Antwerpen	107.4 fm
Wasland	107.2 fm
Turnhout	106.9 fm
Tongeren	106.2 fm

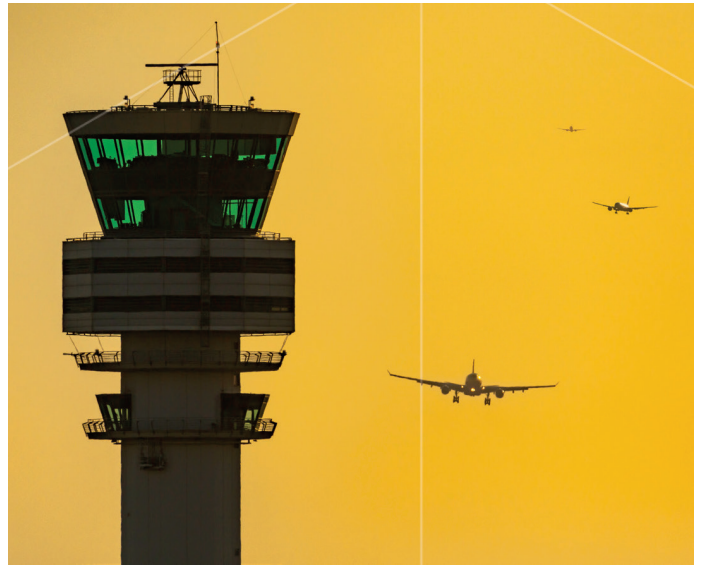
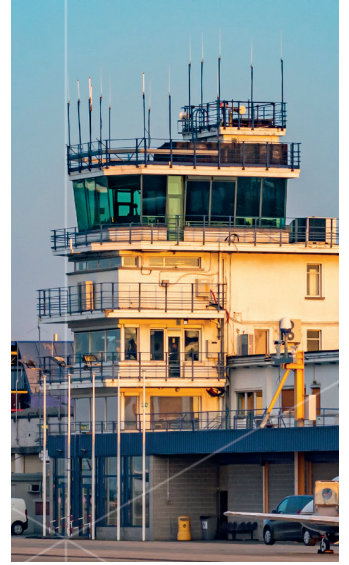
W-Vlaanderen	93.6 fm
Gent	103.8 fm
Hasselt	104.7 fm
Oostende	104.5 fm
Ieper	106.4 fm
Kortrijk	104.4 fm



De beste hits aller tijden!

www.stadsradiovlaanderen.be





NICE TO GUIDE YOU INTO THE FUTURE

A future of innovation, cooperation and sustainability

skeyes guides you into the future by guaranteeing safety for all airspace users and ensuring a safe and secure integration of drones within the airspace and around civil airports.

As a trusted partner we continuously improve the quality of our services to the airport communities, our customers and partners.

In 2022 we will continue investing in cutting-edge technologies, such as digital towers.

Our future looks green by helping to reduce the environmental footprint of aviation (with e.g. green landings and Collaborative Environmental Management).