

RATE ONE

360° VIEW ON AVIATION

ANATOLIAN EAGLE 2023

Verbindt oost en west
Relie l'Est et l'Ouest

MICHAEL MOORS

Portret van de fotograaf
Portrait du photographe

GUY WAUTERS

Nieuwe voorzitter
ULM-federatie
Nouveau président de la
fédération des ULM





Managing Insurance Challenges Every Day

Your Specialist Aviation Insurance Brokers

Connect with us for more information:

T: **+32 3 808 02 33**

E: **office@ajgaerospace.be**

[AJG.com/be](https://www.ajg.com/be) | The Gallagher Way. Since 1927.

Gallagher is a trading name of Nordic Försäkring & Riskhantering AB which is authorised by the Swedish Financial Supervisory Authority and that is offering and performing insurance distribution services activities in Belgium through its Belgium branch. Incorporated in Sweden under company number 556418-5014 with registered address at Mölndalsvägen 22, 412 64 Göteborg, Sweden. The Belgium brand has its registered office at Posthofbrug 6-8 bus 5/134, 2600 Berchem, Belgium (company number 0743.567.257).

© 2022 Arthur J. Gallagher & Co. | ARTUK-4357



Gallagher

Insurance | Risk Management | Consulting

02 BRIEFING

06 **PORTRET VAN DE FOTOGRAAF
PORTRAIT DU PHOTOGRAPHE
MICHAEL MOORS**



- 10 NIEUWE VOORZITTER
ULM-FEDERATIE | NOUVEAU
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION
DES ULM
GUY WAUTERS**
- 14 PARTNERTALK: ALPHACHOCKS**
- 17 INNOVATOR LUC FONTEYNE**
- 22 SPECIAL JOBS: SKEYES
SAMIRA MOUTAWAKIL**

28 ANATOLIAN EAGLE 2023



- 32 KUNST OP REIS
L'ART EN VOYAGE**
- 36 NIEUWE ONDERVOORZITTER
VVMV | TOUT NOUVEAU
VICE-PRÉSIDENT VVMV
LUC CLOETENS**

**38 FLYADVISOR: RAID MERMOZ
VALERIE GOFFE**



- 44 AND THE WINNER IS...
EMMANUEL PRÉVENAIRE**
- 50 OLIESLAGERS, DE DUIVEL |
LE DIABLE**
- 63 AGENDA**
- 64 RATEONE COMMUNITY
& COLOFON**



Beste lezer

In deze zomereditie van RateOne serveren we opnieuw een gevarieerd aanbod van inspirerende verhalen. We laten je meegenieten van de stilte die je kunt ervaren met een paramotor tot de brullende motoren van een straaljager. En zoals in elke editie staat één ding centraal: de mens die er zijn passie, carrière of levenswerk van heeft gemaakt.

We brengen de getuigenis van Samira die werkt als luchtverkeersleider bij skeyes. Ze vertelt over haar ervaringen in deze unieke job, een keuze waarvan ze nog geen minuut spijt heeft gehad.

We passeren in het landelijke Merkem bij Luc Fonteyne. Achter de gevel van zijn autobedrijf doen we een opmerkelijke ontdekking. Hij is niet alleen automechanicus, maar ook innovator in de luchtvaart. Zijn verhaal van nieuwsgierigheid en ondernemerszin zal u ongetwijfeld inspireren.

Kunstliefhebbers zullen genieten van onze duik in de wereld van kunsttransport per vliegtuig, een delicaat ballet van logistiek en zorg dat meesterwerken veilig naar hun bestemming brengt.

Ten slotte stellen we ook nog twee nieuwe bestuursleden bij de vliegfederaties aan je voor. Guy Wauters volgde Paul Windey op als voorzitter bij de ULM-federatie en Luc Cloetens vertelt over zijn ambitie als nieuwe ondervoorzitter bij VVMV.

We hopen dat je geniet van deze fascinerende reis door onze luchtvaartwereld, even opwindend als een onverwachte vrije upgrade naar de eerste klasse.

Veel leesplezier,

Cher lecteur,

Dans cette édition estivale de RateOne, nous proposons à nouveau une variété d'histoires inspirantes. Nous vous faisons profiter du silence que vous pouvez expérimenter avec un paramoteur jusqu'aux rugissements des moteurs d'un avion de chasse. Et comme dans chaque édition, une chose est au centre : l'homme qui en a fait sa passion, sa carrière ou son œuvre de vie.

Nous présentons le témoignage de Samira, qui travaille comme contrôleuse aérienne chez skeyes. Elle parle de ses expériences dans ce travail unique, un choix qu'elle n'a pas regretté une seule minute.

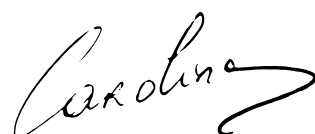
Nous passons dans le paysage rural de Merkem chez Luc Fonteyne. Derrière la façade de son garage, nous faisons une découverte remarquable. Il n'est pas seulement mécanicien automobile, mais aussi innovateur dans l'aviation. Son histoire de curiosité et d'entrepreneuralisme vous inspirera sans aucun doute.

Les amateurs d'art apprécieront notre plongée dans le monde du transport d'art par avion, un ballet délicat de logistique et de soins qui transporte les chefs-d'œuvre en toute sécurité à leur destination.

Enfin, nous présentons également deux nouveaux membres du conseil d'administration des fédérations de vol. Guy Wauters a succédé à Paul Windey en tant que président de la fédération ULM et Luc Cloetens parle de son ambition en tant que nouveau vice-président de VVMV.

Nous espérons que vous apprécierez ce voyage fascinant à travers notre monde de l'aviation, aussi excitant qu'une mise à niveau gratuite et inattendue vers la première classe.

Bonne lecture,



Caroline Ostyn
Uitgever - Éditeur

01
BRIEFING

Generaal-majoor Dupont signeert eerste Belgische F-35

Général-major Dupont signe le premier F-35 belge



Net voor de de romp van de F-35 met de vleugels gemonteerd werden signeerde de Belgische stafchef van de Luchtmacht de bulkhead ,de structurele scheidingswand in de bouw van het vliegtuig , van de eerste Belgische F-35A tijdens een traditionele Bulkhead Signing ceremony. De plechtigheid vond plaats op maandag 5 juni 2023 in de F-35 productiehal van Lockheed Martin in Fort Worth, Verenigde Staten.

De levering van de eerste twee Belgische toestellen staat gepland voor eind dit jaar. Tegelijkertijd kregen enkele operationele piloten van de Luchtmacht, samen met het management, een diepgaand inzicht in de mogelijkheden van de F-35A.

Het is een boeiend stukje luchtvaarttechnologie. De F-35 is een vijfde generatie gevechtsvliegtuig en onderscheidt zich door zijn stealth-eigenschappen, geavanceerde sensorpakketten en netwerkcapaciteiten, de nieuwe standaard voor moderne luchtgevechten. Hiermee betreedt de Belgische Luchtmacht een nieuw tijdperk in de militaire luchtvaart, waarin de F-35A een cruciale rol zal spelen. ■

Juste avant l'assemblage de la coque du F-35 avec les ailes, le chef d'état-major de l'armée de l'air belge a signé la cloison structurelle, appelée "bulkhead" en anglais, du premier F-35A belge lors d'une cérémonie traditionnelle de signature de cloison. La cérémonie a eu lieu le lundi 5 juin 2023 dans le hall de production des F-35 de Lockheed Martin à Fort Worth, aux États-Unis.

La livraison des deux premiers avions belges est prévue pour la fin de cette année. En même temps, quelques pilotes opérationnels de l'armée de l'air, accompagnés de la direction, ont obtenu un aperçu approfondi des capacités du F-35A.

Il s'agit d'une technologie aéronautique fascinante. Le F-35 est un avion de combat de cinquième génération qui se distingue par ses capacités furtives, ses systèmes de détection avancés et ses capacités en réseau, représentant la norme nouvelle pour les combats aériens modernes.

Ainsi, l'armée de l'air belge entre dans une nouvelle ère de l'aviation militaire, dans laquelle le F-35A jouera un rôle crucial. ■

02

BRIEFING

Luchthaven Antwerpen wordt groener dankzij Embraer E195-E2

L'aéroport d'Anvers devient plus vert grâce à l'Embraer E195-E2



In een tijd waarin duurzaamheid in de luchtvaart een absolute prioriteit is, schrijft TUI fly Belgium een nieuw hoofdstuk in haar geschiedenis. De luchtvaartmaatschappij onthulde op 19 juni 2023 haar allernieuwste toestel, de Embraer E195-E2, genaamd "Flanders" op de luchthaven van Antwerpen. De keuze voor dit vliegtuig symboliseert de toekomst van duurzame luchtvaart.

De E195-E2 onderscheidt zich door zijn indrukwekkende technologie. Met de nieuwste motoren op de markt en een 33% lagere CO₂-uitstoot in vergelijking met het vorige model, de E190, zet het vliegtuig een grote stap vooruit in milieuvriendelijkheid. Maar dat is niet alles. De geluidsproductie is gehalveerd, wat een aanzienlijke verbetering betekent voor het welzijn van de omwonenden van de luchthaven. En met 136 stoelen aan boord biedt de E195-E2 meer capaciteit dan zijn voorganger.

Het is echter niet alleen het ecologisch aspect dat dit vliegtuig onderscheidt. De E195-E2 is ook speciaal ontworpen om te opereren op kortere landingsbanen, zoals die in Antwerpen. Deze luchthaven heeft een baan van 1.510 meter, te kort voor grotere vliegtuigen zoals de Boeing 737.

De burgemeester van Antwerpen, Bart De Wever, was aanwezig tijdens de voorstelling en reageerde enthousiast: "De uitstraling van onze stad uit zich op veel terreinen en ik sta achter deze luchthaven die door haar vlotte bereikbaarheid en kleinschaligheid zeer waardevol is voor veel Antwerpenaren. Dat TUI op onze luchthaven investeert in duurzamere vliegtuigen en er zelfs Vlaanderen mee op de kaart zet in het buitenland, vind ik bijzonder prettig."

Na "Flanders" zullen "Brussels" en "Wallonia" volgen als namen voor de twee andere E2-toestellen die later dit jaar in dienst zullen treden. ■

Foto: Tui fly Belgium & Jonas Evrard

En ces temps, où la durabilité dans l'aviation devient une priorité, TUI fly Belgium écrit un nouveau chapitre dans son histoire. La compagnie aérienne a dévoilé le 19 juin 2023 son tout nouvel avion, l'Embraer E195-E2, nommé "Flanders" à l'aéroport d'Anvers. Le choix de cet avion symbolise l'avenir de l'aviation durable.

L'E195-E2 se distingue par sa technologie impressionnante. Avec les moteurs les plus récents sur le marché et une réduction de 33% des émissions de CO₂ par rapport au modèle précédent, l'E190, cet avion représente une avancée significative en termes d'écologie. Mais ce n'est pas tout. La production de bruit est réduite de moitié, ce qui constitue une amélioration substantielle pour le bien-être des riverains de l'aéroport. De plus, avec 136 sièges à bord, l'E195-E2 offre plus de capacité que son prédécesseur.

Cependant, ce n'est pas seulement l'aspect écologique qui distingue cet avion. L'E195-E2 a également été spécialement conçu pour opérer sur des pistes plus courtes, comme celle d'Anvers. Cet aéroport possède une piste de 1.510 mètres, trop courte pour des avions plus grands tels que le Boeing 737. Après "Flanders", "Bruxelles" et "Wallonie" seront les noms des deux autres avions E2 qui entreront en service plus tard cette année.

Le maire d'Anvers, Bart De Wever, était présent lors de la présentation et a réagi avec enthousiasme : "Le charme de notre ville se manifeste dans de nombreux domaines et je soutiens cet aéroport qui, grâce à sa facilité d'accès et à sa petite taille, est très précieux pour de nombreux Anversois. J'apprécie particulièrement le fait que TUI investisse dans des avions plus durables dans notre aéroport et qu'elle promeuve même la Flandre à l'étranger."

L'arrivée de ces avions démontre que TUI croit en un avenir positif pour l'aéroport d'Anvers. ■



Bart De Wever

03

BRIEFING

CPDLC:

de stille luchtverkeersleider

le contrôleur aérien silencieux



Een rustige ochtend met een kraakheldere blauwe lucht - een perfecte dag om met je vliegtuig de lucht in te gaan. Een conversatie op 123.450 MHz met andere piloten kan de vlucht nog aangenamer maken. Bij grote drukte gaan sommige piloten op zoek naar 'vrije' frequenties, maar is dat wel een goed idee? Het kan problemen vormen voor de Controller Pilot Data Link Communications, beter bekend als CPDLC.

INSTANT MESSENGER VAN DE LUCHTVAART

In gebruik bij het Maastricht Upper Area Control (MUAC) center sinds de vroege jaren 2000, fungeert CPDLC als een aanvulling op de traditionele VHF-radio telefonie (RT). Het is te vergelijken met een instant messenger voor luchtverkeersleiders, die voortdurend gegevens verstuurt en ontvangt om een naadloze verbinding tussen de luchtverkeersleider en de piloot te garanderen.

De piloot logt in op het CPDLC-systeem via het luchtverkeersleidingsstelsel op de grond. Hij is nu online en klaar om te communiceren. Dankzij deze technologie kunnen vitale instructies, zoals draaien, stijgen, dalen, en zelfs het vragen om de optimale reishoogte, eenvoudig worden doorgegeven. Het resultaat is een aanzienlijke vermindering van de belasting op de spraakfrequenties, wat zowel de luchtverkeersleider als de piloot ontlast.

KAN HET VERKEERD LOPEN?

In situaties waarin de spraakfrequentie geblokkeerd is, blijkt CPDLC vaak de beste - en soms zelfs de enige - manier om met de vliegtuigen in de sector te communiceren. Het vormt een betrouwbaar back-upplan wanneer de spraakfrequentie faalt.

Une matinée calme avec un ciel bleu clair – une journée parfaite pour prendre l'air avec votre avion. Une conversation sur 123.450 MHz avec d'autres pilotes peut rendre votre vol encore plus agréable. En temps de forte affluence, certains pilotes recherchent les fréquences 'libres', mais est-ce bien une bonne idée ? Cela peut poser des problèmes pour le Controller Pilot Data Link Communications, mieux connu sous son acronyme CPDLC.

MESSAGERIE INSTANTANÉE DE L'AVIATION

En service chez le centre Maastricht Upper Area Control (MUAC) depuis le début des années 2000, le CPDLC sert de complément à la radiotéléphonie VHF (RT) traditionnelle. Il peut être comparé à une messagerie instantanée pour les contrôleurs aériens, envoyant et recevant constamment des données pour assurer une connexion sans faille entre le contrôleur et le pilote.

Le pilote se connecte au système CPDLC via le système de contrôle du trafic aérien au sol. Il est maintenant en ligne, et prêt à communiquer. Grâce à cette technologie, les instructions vitales, telles que tourner, monter, descendre et même demander l'altitude de voyage optimale, peuvent être facilement relayées. Il en résulte une réduction significative de la charge sur les fréquences vocales, ce qui soulage à la fois le contrôleur et le pilote.

CELA PEUT-IL MAL TOURNER ?

Dans les situations où la fréquence vocale est bloquée, le CPDLC s'avère souvent être le meilleur – et parfois le seul – moyen de communiquer avec les aéronefs dans le secteur. Il constitue un plan de secours fiable en cas de défaillance de la fréquence vocale.

CPDLC kent ook zijn uitdagingen. Technische problemen kunnen het systeem ontregelen. Bovendien kunnen onbedoelde verstoringen door andere deelnemers in het luchtruim, zoals het uitzenden op de frequentie van het CPDLC-systeem, de communicatie verstoren.

RESPECTEER DE FREQUENTIES

Het is belangrijk voor alle recreatieve vliegers en andere amateurgebruikers om de frequenties tussen 136.500 MHz en 136.975 MHz te vermijden. Hoewel deze frequenties "vrij" lijken te zijn, vormen ze een essentieel onderdeel van het CPDLC-systeem. Het uitzenden op deze frequenties kan de dataverbinding verstoren en zelfs leiden tot het "uitloggen" van een vliegtuig, waardoor communicatie onmogelijk wordt.

VERBETERINGEN EN GROEI

Het systeem blijft voortdurend verbeteren. Ondanks enkele problemen en uitdagingen, heeft het onmiskenbare voordelen. Het maakt stille en efficiënte communicatie mogelijk en vermindert de kans op misverstanden door het aanbieden van instructies in tekstvorm.

Dus de volgende keer dat je de lucht in gaat, onthoud dan dat je niet alleen bent. Er is een stille bewaker die jij als recreatieve piloot beter niet kunt storen. Veilige vluchten! ■

Meer info over: <https://www.eurocontrol.int/tool/controller-pilot-datalink-communications-ground-automated-tool-of-qr>



Perspectief piloot | Point de vue du pilote.



Perspectief luchtverkeersleider. | Point de vue du contrôleur aérien.

Le CPDLC doit aussi faire face à des défis. Des problèmes techniques peuvent dérégler le système. En outre, les communications peuvent être perturbées par les interférences involontaires causées par d'autres participants à l'espace aérien, telles que la diffusion d'émissions sur la fréquence du système CPDLC.

RESPECTEZ LES FRÉQUENCES.

Il est important que tous les pilotes de loisir et autres utilisateurs amateurs évitent les fréquences comprises entre 136.500 MHz et 136.975 MHz. Bien que ces fréquences puissent paraître 'libres', elles constituent un élément essentiel du système CPDLC. La diffusion sur ces fréquences peut interférer avec la liaison de données et même provoquer la déconnexion d'un aéronef, rendant la communication impossible.

AMÉLIORATIONS ET DÉVELOPPEMENT

Le système continue de s'améliorer. Malgré quelques problèmes et défis, il présente quelques avantages indéniables. Il permet une communication silencieuse et efficace et réduit le risque de malentendus en fournissant des instructions sous forme de texte.

Alors, la prochaine fois que vous décollez, rappelez-vous que vous n'êtes pas seul. Il y a un gardien silencieux que vous, en tant que pilote de loisir, avez intérêt à ne pas déranger. Bon vol ! ■



University
of Applied
Sciences



1 SEPTEMBER

16 u.
–
20 u.

INFODAG

bachelor luchtvaart

- aspirant-lijnpiloot
- luchtvaarttechnologie
 - bemande luchtvaarttechnologie
 - Unmanned Aircraft Systems (drones)

postgraduat

- Unmanned Aircraft Systems
- Unmanned Aviation Systems
- Aviation Management



VIVES University of Applied Sciences
Aviation Campus VLOC
Nieuwpoortsesteenweg 945c
Oostende

vives.be/luchtvaart

PORTRET | PORTRAIT

**MICHAEL
MOORS**

VAN SCHUTTERSVMZIER NAAR CAMERALENS

ÉCHANGER LE COLLIMATEUR POUR UN OBJECTIF D'APPAREIL PHOTO

De indrukwekkende foto op de cover van deze editie, een A109 die flares afschiet, is het werk van een man die we tijdens airshows in militair uniform, met de camera in aanslag, vaak tegen het lijf lopen. Michael Moors (45) is een ervaren onderofficier die zijn roeping in fotografie vond, ondanks dat dit nooit zijn droomjob was. Aan RateOne vertelt hij hoe zijn onwaarschijnlijke overstap naar de wereld van fotografie plaatsvond.

Michael, een geboren en getogen Antwerpenaar, startte zijn carrière bij Defensie in 1999. Hij leerde daar zijn vrouw Lieve Deduyschaever kennen, een officier en PR-verantwoordelijke bij het leger. Voor de liefde verhuisde hij naar Gent. Zijn initieel doel was om de infanterie te verwoegen, maar hij werd naar de Luchtmacht gestuurd, de component die op de vijfde en laatste plaats stond op zijn shortlist.

Hij vertelt: "Ik startte mijn loopbaan bij Force Protection, de beveiligingstroepen van de Luchtmacht, en werd polyvalent opgeleid voor 'active defence', 'passive defence' en 'short range air defence'. Hoewel de Luchtmacht initieel niet mijn eerste keuze was, paste ik er wonderwel en vond er mijn plek."

Michael werkte op de luchtmachtbasis van Kleine-Brogel, wat - gezien zijn woonplaats - niet altijd evident was. Hij nam deel aan drie buitenlandse missies: Kaboel in 2005 en Kandahar in 2009 en 2011. Voor Michael was het duidelijk dat hij niet voor eeuwig in Kleine-Brogel wou blijven. Na tien jaar brachten de amateurfoto's die hij tijdens zijn missies had gemaakt hem eerder per toeval bij zijn nieuwe job. "Plots werd ik opgebeld door een oud-collega. Hij had foto's van me opgemerkt gezien die ik in Afganistan had genomen. Hij belde me omdat de PR-dienst van de Luchtmacht een fotograaf zocht. "Aanvankelijk vond ik het een vreemd idee, want ik had totaal geen opleiding als fotograaf genoten."

Toch besloot hij de uitdaging aan te gaan, onder andere als een mogelijkheid om dichterbij huis te kunnen werken. Pas later ontdekte hij zijn talent en passie voor fotografie en grafisch ontwerp, vaardigheden die hij onder de knie kreeg door middel van zelfstudie. Hij beaamt: "Fotografie en grafisch design heb ik via tutorials op het internet aangeleerd. Stap voor stap. Een propellor tekenen in Illustrator? Geen idee hoe ik daaraan moest beginnen. Via de tutorial 'How to draw a flower' leerde ik het (lacht...). Ik ben leergierig en wil altijd up-to-date blijven. Uiteraard heb ik ook veel on the field - of moet ik zeggen in the air - geleerd. Op werkdag één stond al een air-to-air shoot op mijn programma. Foto's van twee Alphajets genomen vanuit een Marchetti."

L'impressionnante photo en couverture de ce numéro, un A109 tirant des fusées éclairantes, est l'œuvre d'un homme que l'on croise souvent dans les meetings aériens, en uniforme militaire, l'appareil photo 'en joue'. Michael Moors (45 ans) est un sous-officier expérimenté qui a trouvé sa vocation dans la photographie, bien que cela n'ait jamais été le métier de ses rêves. Il raconte à RateOne comment cette improbable transition vers le monde de la photographie s'est déroulée.

Michael, né et élevé à Anvers, commença sa carrière dans la Défense en 1999. C'est là qu'il rencontra sa femme, Lieve Deduyschaever, officier et responsable des relations publiques au sein de l'armée. Par amour, il s'installa à Gand. Son objectif initial était de rejoindre l'infanterie, mais il fut envoyé dans l'Armée de l'air, qui était la cinquième et dernière composante sur sa liste de présélection.

Il raconte : « J'ai commencé ma carrière chez Force Protection, les troupes de sécurité de la Composante air, et j'ai reçu une formation polyvalente en défense active, défense passive et défense aérienne à courte portée. Bien que l'armée de l'air n'ait pas été mon premier choix, je m'y suis parfaitement intégré et j'y ai trouvé ma place. »

Michael travaillait sur la base aérienne de Kleine-Brogel, ce qui n'était pas toujours évident, compte tenu de son domicile. Il participa à trois missions à l'étranger : Kaboul en 2005 et Kandahar en 2009 et 2011. Il était clair pour Michael qu'il ne voulait pas rester éternellement à Kleine-Brogel. Après une décennie, les photos d'amateur qu'il avait prises au cours de ses missions le conduisirent un peu par hasard à son nouveau travail. « Un jour, je fus appelé par un ancien collègue. Il avait remarqué les photos que j'avais prises en Afghanistan. Il m'appela parce que le service des relations publiques de la Composante air recherchait un photographe. Au départ, cela me semblait une idée bizarre, comme je n'avais aucune formation de photographe. »

Mais il décida de relever le défi, en partie parce que cela le permettait de travailler plus près de chez lui. Ce n'est que plus tard qu'il découvrit son talent et sa passion pour la photographie et le graphisme, qu'il a appris à maîtriser en autodidacte. Il confirme : « J'ai en effet appris la photographie et le graphisme via des tutoriels sur l'internet. Pas à pas. Dessiner une hélice dans Illustrator ? Je n'avais aucune idée comment m'y prendre. Alors, j'ai appris avec le tutoriel 'How to draw a flower' (rire...). Je suis avide d'apprendre et je veux toujours rester à la pointe de l'actualité. Naturellement, j'ai aussi beaucoup appris sur le terrain – ou di-

”

Michael:

Het hoeven niet altijd formaties te zijn. Soms is een 'single ship shot' alles wat je nodig hebt.

Il n'est pas toujours nécessaire d'avoir des formations. Parfois, une simple 'photo d'un seul navire' est tout ce dont vous avez besoin.



Michael: "Mocht ik ooit een extra centje hebben kocht ik deze prachtige Beechcraft D17A Staggerwing." Ik had het geluk deze te fotograferen in 2019. | Si jamais j'avais un peu d'argent supplémentaire, j'achèterais ce magnifique Beechcraft D17A Staggerwing. J'ai eu la chance de le photographier en 2019.

Landen in Jordanië slechts een paar minuten voor zonsondergang is misschien minder leuk voor de reportagefoto's maar op dat moment kon ik nog een mooi plaatje maken van de eerste opdracht van onze A400M. | Atterrir en Jordanie quelques minutes avant le coucher du soleil est peut-être moins intéressant pour les photos de reportage, mais à ce moment-là, j'ai pu prendre une belle photo de la première mission de notre A400M.



Door zijn functie als fotograaf komt hij niet alleen in de zitjes terecht van zowat elk vliegtuigtype van de Luchtmacht, het geeft hem ook de kans om de wereld te zien: Jordanië, Portugal, Oostenrijk, Litouwen... Het varieert van dagtrips met de generaal tot meerdaagse missies voor reportages.

Het is voor Michael niet bij fotografie gebleven. Hij neemt ook veel van het grafisch ontwerp voor public relations materiaal voor zijn rekening: alles van affiches, uitnodigingen, folders tot flight crew licenses voor de piloten. Zijn grafische skills scherpte hij aan door urenlange zelfstudie in zijn vrije tijd. Hij levert prachtig werk, al blijft de man ten allen tijde bescheiden over zijn creaties en erkent hij dat hij nog elke dag bijleert.

"Ik ben zeer kritisch voor mezelf, mijn werk moet altijd beter. Ik ben niet iemand die graag op de voorgrond treedt en doe mijn werk liever achter de schermen", zegt hij. Een man die liever niet zelf voor de lens staat, maar een stille professional die zich toelegt op zijn vak. Zijn werk is een mix van technische vaardigheden, kunstzinnige creativiteit en een scherp oog voor het vastleggen van de momenten die ertoe doen. Met zijn camera in de hand heeft Michael Moors een nieuwe betekenis gevonden voor zijn missie binnen de Luchtmacht. Het ultieme bewijs van de jobkansen bij Defensie. Van schuttersvizier naar cameralens, een inspirerend voorbeeld van passie, doorzettingsvermogen en de kracht van zelfstudie. ■

Auteur: CO
Foto's : Michael Moors

sons plutôt, dans les airs. Dès le premier jour, j'avais déjà sur mon programme une prise de vue aérienne, air-to-air. Des photos de deux Alphajet, prises à partir d'un Marchetti. »

Son travail de photographe lui permet non seulement de prendre place à bord d'à peu près tous les types d'avions de l'armée de l'air, mais aussi de découvrir le monde : la Jordanie, le Portugal, l'Autriche, la Lituanie... Cela va d'excursions d'une journée avec le général, à des missions de plusieurs jours pour des reportages.

Pour Michael cela ne s'est pas arrêté avec la photographie. Il se charge également d'une grande partie de la conception graphique du matériel de relations publiques, qu'il s'agisse d'affiches, d'invitations, de dépliants ou de 'flight crew licences' pour les pilotes. Il a perfectionné ses compétences en matière de graphisme grâce à des heures d'autoapprentissage pendant son temps libre. Il fournit un travail magnifique, mais l'homme reste toujours modeste au sujet de ses créations et reconnaît qu'il continue d'apprendre chaque jour.

« Je suis mon plus grand critique, je veux toujours faire mieux. Je n'aime pas me placer au premier plan et préfère faire mon travail dans les coulisses, » dit-il. Un homme qui préfère ne pas être lui-même devant l'objectif, mais un professionnel discret entièrement dédié à son métier. Son travail est un mélange de compétences techniques, de créativité artistique et d'un sens aigu de la capture des moments importants. Appareil photo en main, Michael Moors a trouvé un nouveau sens à sa mission au sein de l'armée de l'air. La preuve ultime des opportunités d'emploi à la Défense. Échanger le collimateur pour l'objectif d'appareil photo, un exemple inspirant de passion, de persévérance et du pouvoir de l'autoapprentissage. ■

GUY WAUTERS
NIEUWE VOORZITTER
ULM-FEDERATIE
NOUVEAU PRÉSIDENT
DE LA FÉDÉRATION
DES ULM

In januari 2023 besliste Paul Windey na twaalf jaar zijn voorzittersjerp van de ULM-federatie door te geven. Guy Wauters, die al lid was van de Raad van Bestuur en licentie- en typetoelatingsdossiers behandelt, was niet van plan om zich (nu al) kandidaat te stellen. Maar toen iedereen zijn richting uitkeek, kon de gepassioneerde hobbypiloot niet weigeren.

NICE TO MEET YOU!

Guy heeft van toen hij een jaar of tien was twee grote passies. Hij kocht toen al boeken over sterrenkunde en ook door luchtvaart was hij bijzonder gefascineerd. Hij groeide op in Oudegem, een deelgemeente van Dendermonde. Toen hij zijn moeder voorstelde om te leren zweefvliegen, was ze om het braaf te zeggen 'maar weinig enthousiast'. Ze zag het niet zitten dat zoonlief bij de luchtcadetten wou gaan, dus daar kwam niets van in huis!

Na zijn middelbare studies speelde Guy met het idee om F-16 piloot te worden. Tijdens de ingangsexamens merkte hij gauw dat hij niet zou aarden bij Defensie. Die opgelegde discipline was niet aan hem besteed. Trouwens, moeder was nog steeds geen fan van het idee dat haar zoon zou vliegen. En lijnpiloot worden was Guy's ambitie niet, dus startte hij met studies voor industrieel ingenieur elektromechanica in Aalst. Na vier jaar studeerde hij verder voor burgerlijk ingenieur aan de RWTH in het Duitse Aken.

ALS JE HOBBY JE BEROEP WORDT

In het kader van zijn thesis rond koolstofvezel-kunststoffen voor hoge temperatuur toepassingen woonde Guy tien maanden in Clemson, in de Amerikaanse staat South-Carolina. Toen hij naar België terugkeerde, ging hij als ingenieur aan de slag in een machinebouw-bedrijf. Zijn hobby's waren nooit ver weg. Hij hield zich nog steeds bezig met sterrenkunde en bouwde eigen telescopen.

Toen UGent in 2004 een vacature openstelde voor een ingenieur met kennis van telescopen, greep hij de nieuwe uitdaging met beide handen. "In het machinebedrijf had ik het gehad en dit leek me de perfecte job. Maar ja, als je hobby je beroep wordt... dan is het geen hobby meer. Tot op vandaag doe ik mijn werk nog altijd graag en dus zocht en vond ik nieuwe hobby's," vertelt de nieuwe voorzitter.

"Gitaar spelen in een folkband, techniker bij een toneelgroep, verre reizen maken en uiteindelijk toch... na het overlijden van mijn moeder besloot ik om te leren vliegen. Ik proefde van het zweefvliegen en vond dat fantastisch." Toen hem duidelijk werd dat je voor zweefvliegen veel tijd nodig hebt en hij zijn job, zijn gezin en alle andere liefhebberijen wilde blijven combineren, koos hij uiteindelijk voor motorvliegen.

EINDELIJK DE LUCHT IN

Het was wijlen Johan Janda – voormalig instructeur ULM in Wevelgem – die Guy overtuigde om voor ultralight te kiezen. In amper 30 uur behaalde hij zijn licentie en na twee jaar besloot hij om een eigen toestel aan te schaffen. Guy verklaart zijn keuze: "Niet omdat ik veel ga vliegen, ongeveer 25 uur per jaar, maar vooral omdat er aan gehuurde toestellen altijd wel iets scheelt: of de radio kraakt, of de banden zijn versleten... als je zelf een toestel hebt ben je nauw betrokken bij het onderhoud en dat geeft me een veilig gevoel. Geen bout of moer van mijn toestel is me onbekend. Ondertussen heb ik ook zelf de parachute vervangen, de motor, de schroef, het landingsgestel... ik weet welke de kritieke punten van mijn toestel zijn." Hij volgde trouwens

Après douze ans, Paul Windey a décidé en janvier 2023 de passer le flambeau de la présidence de la fédération des ULM. Guy Wauters, qui était déjà membre du conseil d'administration et gère les dossiers de licence et d'admission de type, n'avait pas du tout l'intention de candidater, du moins, pas à ce stade. Mais lorsque tous les regards se sont tournés vers lui, le pilote amateur passionné n'a pas pu refuser.

NICE TO MEET YOU!

Depuis l'âge de 10 ans, Guy a toujours eu deux grandes passions. Il achetait déjà à cette époque des livres sur l'astronomie, et l'aviation le fascinait énormément. Il a grandi à Oudegem, une commune de la ville de Dendermonde (Termonde). Lorsqu'il demanda à sa maman s'il pouvait apprendre le vol à voile, elle se montra, c'est le moins qu'on puisse dire, 'peu enthousiaste'. Elle n'aimait pas du tout voir son fils rejoindre les cadets de l'air, et elle s'y opposa avec véhémence !

Après l'école secondaire, Guy envisageait de devenir pilote en F-16. Pendant les examens d'admission, il a vite compris que la Défense, ce n'était pas pour lui. La discipline imposée, cela ne lui convenait pas tellement. D'ailleurs, sa maman n'était toujours pas très enthousiaste à l'idée de voir son fils aux commandes d'un avion. Et comme Guy n'avait pas l'ambition de devenir pilote de ligne, il a entamé des études d'ingénieur industriel en électromécanique à Alost. Après quatre ans, il a continué ses études en génie civil à la RWTH d'Aix-la-Chapelle, en Allemagne.

FAIRE DE SA MAROTTE SA PROFESSION

Dans le cadre de son mémoire sur les plastiques à base de fibres de carbone pour les applications à haute température, Guy passa dix mois à Clemson en Caroline du Sud (États-Unis). Lorsqu'il rentra en Belgique, il commença tout de suite à travailler dans une entreprise de construction de machines. Mais il ne négligeait pas ses passions. Il continuait de s'intéresser à l'astronomie et construisait ses propres télescopes.

Lorsqu'en 2004, l'université de Gand ouvra un poste d'ingénieur spécialisé dans les télescopes, il saisit ce nouveau défi avec enthousiasme. « Je m'ennuyais en construction de machines, et ce nouveau travail me semblait parfait. Mais alors, si votre marotte devient votre profession... ce n'est plus une marotte. Aujourd'hui encore, j'aime mon travail et j'ai donc cherché et trouvé de nouveaux passe-temps, » nous raconte le nouveau président.

« Jouer de la guitare dans un groupe de folk, être technicien pour un ensemble de théâtre, faire des voyages lointains et en fin de compte... après le décès de ma maman, j'ai décidé d'apprendre à voler. J'ai goûté au vol à voile et j'ai adoré. » Lorsqu'il s'est avéré qu'il faut beaucoup de temps pour le vol à voile et qu'il voulait continuer de combiner sa vie professionnelle, sa famille et tous ses autres passe-temps, il a finalement choisi le vol motorisé.

PRENDRE L'AIR... ENFIN

C'est feu Johan Janda – ancien instructeur d'ULM à Wevelgem – qui convainquit Guy de choisir l'ultraléger. Il obtient sa licence en 30 heures à peine, et après deux ans, il se décide à acheter son propre engin. Guy nous explique son choix : « Ce n'est pas parce que je vais voler beaucoup, environ 25 heures par an, mais plutôt parce qu'un engin loué a toujours bien un manquement ou autre : la radio craque, les pneus sont usés... avec mon propre engin, je suis étroitement impliqué dans sa maintenance, ce qui me rassure. Je connais chaque boulon et écrou de mon appareil.



”

Ik zoek altijd nieuwe uitdagingen.

Je suis constamment à la recherche d'un nouveau défi.

ook enkele technische cursussen bij Rotax en hij laat zijn toestel jaarlijks nazien door een erkend ULM-techniker.

Aerobatics staat ook op de bucketlist van Guy: "Ik behaalde in 2021 mijn PPL-licentie, maar omdat ik eerst 100 vlieguren moet hebben om met acro te beginnen en de huidige tarieven om PPL te vliegen toch wel pittig zijn, heb ik deze plannen – voorlopig toch – opgeborgen." Ook zweefvliegen wil hij op termijn nog doen. Binnenkort verhuist zijn toestel, de OO-H48, een Flight Design CT Super Sport, van Wevelgem naar Overboelare. Eenmaal hij dus dichterbij de zweevers zal zijn, zal het kriebelen. "ULM is vliegen van A naar B, zweefvliegen beschouw ik als een sport, het is door de thermiek en de behendigheid van de piloot dat het vliegtuig in de lucht blijft," oordeelt Guy.

ULTRALIGHT HEFT GROENE VOORDELEN

"ULM's zijn vaak moderner, sneller en comfortabeler dan de oude gecertificeerde PPL-toestellen die momenteel bij clubs rondvliegen. De reputatie dat ULM onveilig is, ebt gelukkig ook weg. Als er ongevallen gebeuren, dan liggen er meestal menselijke fouten aan de basis, geen technische. De kostprijs voor een uurtje ultralight vliegen ligt ook makkelijk 40% lager dan voor PPL," enkele verklaringen die volgens Guy de groei van de ULM-federatie verklaren.

Entre-temps, j'ai même remplacé le parachute, le moteur, l'hélice, le train d'atterrissage... je sais quels sont les éléments critiques de mon appareil. » Il a d'ailleurs suivi quelques formations techniques chez Rotax et il soumet chaque année son engin au contrôle par un technicien ULM agréé.

La voltige aérienne figure également sur la liste des 'choses à faire avant de mourir' de Guy : « J'ai obtenu ma licence PPL en 2021, mais comme il faut avoir 100 heures de vol avant de pouvoir commencer avec la voltige, et que les tarifs actuels pour le vol en PPL sont plutôt costauds, j'ai mis ce projet de côté – pour l'instant en tout cas. » Il espère également à terme pratiquer de nouveau le vol à voile. Bientôt, son appareil, le OO-H48, un Flight Design CT Super Sport, déménagera de Wevelgem à Overboelare. Une fois qu'il sera plus près des planeurs, l'envie lui remontera. « L'ULM, c'est voler de point A à B, tandis que je considère le vol à voile comme un sport. C'est grâce aux conditions thermiques et à l'agilité du pilote que l'appareil reste dans l'air, » explique Guy.

LES AVANTAGES ÉCOLOGIQUES DE L'ULM

« Souvent, les ULM sont plus modernes, plus rapides et plus confortables que les anciens engins PPL qui fréquentent pour le

En we staan nog maar aan het begin. In de toekomst zal ULM-vliegen nog toenemen. "Dankzij de snel evoluerende groene technieken, zal deze vorm van luchtsport ook op ecologische vlak sneller gedoopt worden. Elektrisch vliegen zal minder lawaai met zich meebrengen. En net omdat ULM niet gecertificeerd moet worden, kunnen de nieuwe technieken sneller geïmplementeerd worden." De zoon van Guy, die trouwens ook vliegplannen heeft, werkt in de branche van elektrificatie en zonnepanelen: "Via hem weet ik dat de ontwikkeling razendsnel gaat. Op korte termijn, ik schat over een jaar of drie, zullen veel fabrikanten voor aandrijving op elektriciteit hebben gekozen. Er is nu al sprake van batterijen die een dubbele capaciteit per kg hebben. Als vliegclubs willen meespelen, kunnen ze best op de kar springen en hun vlieginfrastructuur ernaar aanpassen."

EEN MOOIE ERFENIS

Over twee jaar zal Guy parttime werken. Dit zal hem ruimte geven om nog meer tijd uit te trekken voor zijn voorzitterschap. "Ik heb ook het geluk dat Paul een mooie erfenis heeft nagelaten. Het is fijn om de fakkel van een succesvolle organisatie te mogen overnemen."

De plannen van de nieuwe voorzitter zijn duidelijk: het werk van Paul verderzetten, de federatie verder laten groeien. "Verjonging van het team zorgt ook voor extra dynamiek," legt Guy uit. "Dankzij de samenwerking met de andere federaties – vooral sinds corona – en door de groei van onze federatie, leggen we bij onderhandelingen met het DGLV steeds meer gewicht in de schaal. Ik hoop dat we het nieuwe KB voor ULM er dit jaar nog door zullen krijgen en dat we samen met het DGLV naar een verdere Europese harmonisering van regelgeving kunnen werken, zodat we vrij door het Europese luchtruim mogen reizen."

De voorzitter besluit: "In de nabije toekomst volgen er nog vele uitdagingen voor de federatie. En wat het elektrisch ULM-vliegen betreft, er zijn veel mensen die onderschatten hoe snel alles zal evolueren." ■

Auteur: CO

moment les clubs. Heureusement, les ULM perdent petit à petit leur réputation d'insécurité. Si un accident se produit, c'est généralement dû à une erreur humaine, et non à un manquement technique. Les frais d'une heure de vol en ULM sont aussi facilement 40 % moins élevés qu'en PPL. » Autant de raisons qui expliquent selon Guy la croissance actuelle de la fédération des ULM.

Et ce n'est que le début. À l'avenir, le nombre de vols en ULM ne fera qu'augmenter. « Grâce à l'évolution rapide des techniques écologiques, cette forme de sport aérien sera également acceptée plus facilement sur le plan écologique. Le vol électrique engendrera moins de bruit. Et grâce au fait que les ULM sont exempts de certification, il est possible d'introduire plus rapidement les nouvelles techniques. » Son fils, qui d'ailleurs nourrit également des ambitions à prendre l'air, travaille dans le secteur de l'électrification et des panneaux solaires : « Grâce à lui, je sais que ce secteur se développe à une vitesse incroyable. À court terme, j'estime d'ici trois ans environ, de nombreux constructeurs auront opté pour la propulsion électrique. On parle déjà d'un type de batterie ayant le double en capacité par kilo. Si les clubs aériens veulent rester à la hauteur, ils ont intérêt à s'aider sur le train et adapter leur infrastructure à cette évolution. »

UN BEL HÉRITAGE

Dans deux ans, Guy travaillera à temps partiel, ce qui lui permettra de consacrer encore plus de temps à sa présidence. « J'ai aussi la chance que Paul m'a laissé un bel héritage. Il est agréable de pouvoir reprendre le flambeau d'une organisation prospère. »

Le nouveau président nourrit des projets bien définis : continuer le travail de Paul, assurer la croissance continue de la fédération. « Le rajeunissement de l'équipe apporte aussi une dynamique supplémentaire », explique Guy. « Grâce à la coopération avec les autres fédérations – en particulier depuis la Corona – et à l'essor de notre fédération, nous pesons de plus en plus dans les négociations avec la DGTA. J'espère que nous saurons faire adopter encore cette année le nouvel AR pour les ULM et qu'avec la DGTA, nous pourrions œuvrer vers une harmonisation européenne plus poussée, afin que nous puissions voyager librement dans l'espace aérien européen. »

Le président conclut : « De nombreux défis attendent la fédération dans un avenir proche. Et en ce qui concerne les ULM électriques : beaucoup de gens sous-estiment la rapidité avec laquelle les choses évolueront. » ■

OPLEIDING LIJNPILOOT



www.o-a-c.be



info@o-a-c.be - T. +32 59/314281





REVOLUTIE ONDER DE VLEUGELS

UNE RÉVOLUTION SOUS LES AILES

ALPHACHOCKS

Als je ooit hebt gekeken naar hoe een vliegtuig veilig op de grond wordt gehouden, dan heb je misschien wel eens die zware, houten blokken gezien die worden gebruikt om te voorkomen dat het vliegtuig beweegt als het niet in de lucht is. Deze wielblokken, bekend als 'chocks', zijn al decennia lang een essentieel onderdeel van de luchtvaartindustrie. Maar zijn ze toe aan een make-over?

Si vous avez déjà observé comment l'on immobilise un avion en sécurité au sol, vous avez sans doute remarqué ces lourds blocs de bois utilisés pour empêcher l'avion de bouger lorsqu'il n'est pas en l'air. Ces blocs, appelés 'chocks', forment depuis des décennies un élément essentiel de l'industrie aéronautique. Mais, serait-il temps d'en repenser le concept ?

VAN IDEE TOT REVOLUTIE

In 2015 begonnen Katherina en Daniel, een Zwitserse vader-dochter duo met een gedeelde passie voor de luchtvaart, aan een missie. Beide ervaren piloten, waren ze gefrustreerd om te zien hoe hun collega's worstelden met de traditionele chocks - te zwaar, te groot, en vaak verloren of achtergelaten op afgelegen vliegvelden. Ze waren vastbesloten dat het anders en vooral beter kon. Het resultaat van hun inspanningen? Alphachocks. Deze innovatieve, opvouwbare wielblokken zijn licht, compact, veilig en duurzaam. Ze kunnen zonder problemen op de meeste vliegtuigen worden gebruikt en kunnen zelfs aan boord worden meegenomen zonder dat het extra belasting voor de bemanning oplevert.

DE ONDERSTEUNING VAN DE INDUSTRIE

De voordelen van deze nieuwe aanpak zijn al duidelijk. Erik Vermeersch, managing director van North Sea Aviation Center (NSAC), een Belgische FBO en grondafhandelaar die sinds mei 2019 de terminal voor algemene en zakelijke luchtvaart op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge exploiteert, heeft Alphachocks al vroeg geadopteerd. Hij is zo onder de indruk dat hij ze nu in België distribueert. Hij gelooft dat alle piloten van deze handige chocks moeten kunnen profiteren.

ALPHACHOCKS: VEILIG, COMPACT EN DUURZAAM

Alphachocks zijn niet alleen licht en compact, maar ook veilig en duurzaam. Ze zijn verkrijgbaar in drie verschillende maten, zodat ze kunnen worden afgestemd op de specifieke behoeften van elk vliegtuig. Ze zijn dus perfect bruikbaar voor verschillende vliegtuiggroottes en onmisbaar in elke omgeving: MRO's, ATO's, clubs, afhandelaars, airports, etc. En het beste van alles? Ze zijn nu verkrijgbaar via NSAC of via de webshop op www.theflyingtwins.be.

DE TOEKOMST VAN LUCHTVAARTVEILIGHEID

Het verhaal van Alphachocks is een perfect voorbeeld van hoe innovatie de luchtvaartindustrie kan transformeren, zelfs in de meest onverwachte gebieden. Gedreven door de onvermoeibare inzet en passie van een vader en dochter uit Zwitserland, hebben ze het potentieel om een nieuwe standaard te zetten voor hoe vliegtuigen worden beveiligd op de grond - een klein, maar cruciaal onderdeel van het vliegen. ■

UNE IDÉE QUI DEVIENT RÉVOLUTION

En 2015, Katherina et Daniel, un duo père et fille suisse partageant une même passion pour l'aviation, se sont lancés sur une mission. Tous deux des pilotes expérimentés, ils étaient frustrés de voir leurs collègues se débattre avec les chocks traditionnels : ils étaient trop lourds, trop encombrants, et souvent ils étaient perdus ou abandonnés sur un aérodrome lointain. Ils étaient convaincus qu'on pouvait faire différemment, et surtout, faire mieux. Le résultat de leurs efforts ? Alphachocks. Ces cales de roues innovantes et pliables sont légères, compactes, sûres et durables. Elles peuvent sans problème être utilisées sur la plupart des avions, et même être emmenées à bord sans que cela n'impose un encombrement supplémentaire à l'équipage.

SOUTIEN DE LA PART DE L'INDUSTRIE

Les avantages de cette nouvelle approche sont déjà évidents. Erik Vermeersch, directeur général de North Sea Aviation Center (NSAC), un FBO et prestataire de services au sol belge qui exploite le terminal d'aviation générale et d'affaires de l'aéroport international d'Ostende-Bruges depuis mai 2019, a adopté Alphachocks très tôt. Il est tellement impressionné par les nouvelles cales qu'il les distribue désormais en Belgique. Il est convaincu que tous les pilotes devraient bénéficier de ces chocks pratiques.

ALPHACHOCKS : SÛRS, COMPACTS ET DURABLES

En plus d'être légers et compacts, les Alphachocks sont également sûrs et durables. Ils sont disponibles en trois tailles différentes, ce qui permet de les adapter aux besoins spécifiques de chaque avion. Ils sont donc parfaitement adaptés à plusieurs tailles d'avion et indispensables dans chaque environnement : les MRO, les ATO, les clubs, les bagagistes, les aéroports, etc. Et le comble dans tout cela ? Ils sont maintenant disponibles via NSAC ou via la boutique en ligne de www.theflyingtwins.be.

L'AVENIR DE LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE

L'histoire des Alphachocks est une parfaite illustration de la façon dont l'innovation peut transformer l'industrie aéronautique, même dans les domaines les plus inattendus. Portés par l'engagement et la passion infatigables d'un père suisse et sa fille, ils ont le potentiel d'établir une nouvelle norme pour la manière dont les avions sont sécurisés au sol - une partie petite mais cruciale de l'aviation. ■



NSAC
NORTH SEA AVIATION CENTER



ALPHA
CHOCKS

DÉ SPECIALIST VOOR UW DAK EN GEVEL

Wat begon met één enkele camionette en een deur-aan-deurverkoop, groeide uit tot een hecht familiebedrijf. Al 33 jaar is Dakwerken Durieux gespecialiseerd in dak en gevelwerken. Van hellende tot platte daken en van nieuwbouw tot renovaties. Door hun ervaring in isolatie helpen ze bovendien de energiefactuur te verlagen én onder controle te houden. Daarnaast is het bedrijf gespecialiseerd in de verwijdering van asbest. “Ons doel is vooral goede relaties uitbouwen en een kwalitatieve dienstverlening bieden aan onze klanten, op maat en in harmonie met de omgeving.”

Naast dakwerken en isolatie is de verwijdering van asbest een steeds belangrijkere pijler geworden binnen Dakwerken Durieux, in het kader van het engagement om tegen 2040 alle Vlaamse woningen asbestvrij te maken. “Al onze medewerkers beschikken over de nodige certificaten erkend door het WTCB om handelingen uit te voeren voor het verwijderen van asbest. Bovendien biedt de vernieuwde verbouwpremie een extra steun voor wie zijn gevel of dak isoleert en ondertussen ook asbest laat verwijderen. Op die manier dragen we niet alleen bij aan de vermindering van de energiefactuur, maar ook aan de gezondheid van onze klanten.”

MENSEN CENTRAAL

“Omdat je in onze huidige maatschappij het meeste van de tijd doorbrengt op je werk, willen we deze tijd voor iedereen zo aangenaam mogelijk maken. We hechten dan ook veel belang aan het algemeen welzijn. Wanneer onze mensen zich goed voelen in hun job, creëren we een duurzaam team en garanderen we continuïteit in ons werk. Automatisch zorgt dit voor tevreden klanten.” Teambuildings, brainstormsessies en open gesprekken zorgen ervoor dat ze tijdig opmerken waar de motor sputtert. Een hands-on mentaliteit én een persoonlijke aanpak van het individu met de nodige zorg en flexibiliteit, dit beschrijft het humane personeelsbeleid van deze kmo.

NAAR EEN DUURZAME TOEKOMST

Duurzaamheid en ecologie gaan voor dit bedrijf hand in hand. Een recente verhuis van de woonwijk waarin ze gestart zijn naar een groene industriezone op de Gentse buitenring toont dan ook het engagement van Durieux Dak en Gevelrenovatie. “Uiteraard is deze eigen bedrijfsvestiging volledig geïsoleerd en hebben we geïnvesteerd in zonnepanelen. Ook de elektrificatie van het wagenpark is inmiddels in gang gezet. Onze bezoeken om onze klanten in hun zoektocht naar een duurzame oplossing te begeleiden, zullen stelselmatig worden uitgevoerd met elektrische fietsen en ook het woon-werkverkeer zal kunnen gebeuren door de aanschaf van zo'n fiets bovenop het loonpakket. Op de middellange en lange termijn is het de bedoeling om volledig circulair te zijn. Alles wat we gebruiken, willen we kunnen hergebruiken.”



Kymé Durieux

Bron: Sterck Magazine

DURIEUX

dak- en gevelrenovatie

Durieux Dak- en Gevelrenovatie

Palinghuizen 111

9000 Gent

T. 09 236 56 31

info@dakdurieux.be

WWW.DAKWERKENDURIEUX.BE



VAN AUTOMECHANICUS TOT HOOGVLIEGENDE INNOVATOR UN MÉCANICIEN AUTOMOBILE DEVENU INNOVATEUR EN AVIATION

In het landelijke Merkem, tussen Ieper en Diksmuide, ligt de onwaarschijnlijke thuisbasis van een pionier in paramotoren. Een hangar, onopvallend onder het opschrift 'Auto's Luc Fonteyne', doet niemand vermoeden dat achter de poorten een fabrikant van trike paramotoren schuilt. Zo verrassend de ontdekking van de activiteit in het pand, zo verrassend is de autodidact die vol levenslust en onbegrensde leergierigheid evolueerde van een eenvoudige automechanicus tot innovator in de paramotorenwereld. En omdat leeftijd geen vat op hem lijkt te hebben werkt Luc op zijn zeventigste verder met als motto: voortdoen tot het licht uitgaat.

Dans la campagne de Merkem, entre Ypres et Diksmuide, se trouve le surprenant port d'attache d'un pionnier du paramoteur. Un hangar, discret sous l'inscription 'Auto's Luc Fonteyne', ne laisse pas soupçonner que derrière ses portes se trouve un fabricant de paramoteurs trike. Aussi surprenante que la découverte de l'activité dans la propriété, est celle de l'autodidacte plein de joie de vivre et d'une curiosité sans limite qui a évolué d'un simple mécanicien automobile à un innovateur dans le monde du paramoteur. Et parce que l'âge ne semble pas avoir de prise sur lui, Luc continue de travailler à 70 ans avec pour devise : continuer jusqu'à ce que les lumières s'éteignent.

INNOVATOR



Niemand zou vermoeden dat achter de poorten een fabrikant van trike paramotoren schuilt.

Personne ne soupçonnerait que derrière ces portes se cache un fabricant de paramoteurs trike.

IMMER NIEUWSGIERIG

Luc Fonteyne is een selfmade man, geboren en getogen als boerenzoon in een gezin van elf kinderen. Opgegroeid tussen oud ijzer en brommers, voedde Luc zijn onverzadigbare nieuwsgierigheid naar techniek. Zijn kinderlijke fascinatie leidde hem naar een carrière als automechanicus. Hij begon als mekanieker bij Touring, maar zijn leven nam een spannende wending toen hij op 27-jarige leeftijd de garage van zijn buurman kon overnemen. Luc greep deze kans met beide handen aan en zette zijn eerste stappen in de wereld van het ondernemerschap.

VAN SNELHEIDSDUIVEL TOT ZEEVAARDER

Klanten uit de rallysport rekenden op Luc voor het onderhoud van hun auto's. "Het is door hen dat ik op mijn 33ste aan een wedstrijd deelnam. Ik behaalde de elfde plaats op ongeveer tweehonderd deelnemers." Zeven jaar lang werd dit Lucs nieuwe passie: racen, tuning en zelf aan de motoren sleutelen. "Er volgden vele wedstrijden in Ieper, Midden-Vlaanderen, Ierland... waardoor ik in de top vijf op provinciaal niveau belandde. Maar waar je in het begin met zo'n 25.000 euro een deftige racewagen had, gingen de prijzen van rallywagens snel stijgen." Luc verruilde zijn racehelm voor een zwemvest en zocht nieuwe uitdagingen op een zeilboot.

CURIOSITÉ INSATIABLE

Luc Fonteyne est un self-made-man, né et élevé comme fils d'agriculteur dans une famille de onze enfants. Luc a grandi parmi la ferraille et les mobylettes, ce qui n'a fait que nourrir sa curiosité insatiable pour la mécanique. Cette fascination de son enfance le conduisit à une carrière de mécanicien automobile. Il a commencé comme mécanicien chez Touring, mais sa vie a pris un tournant passionnant lorsque, à l'âge de 27 ans, il a pu reprendre le garage de son voisin. Luc a saisi cette opportunité à bras-le-corps et a fait ses premiers pas dans le monde de l'entrepreneuriat.

MANIAQUE DE LA VITESSE, PUIS MARIN

Les clients du rallye comptaient sur Luc pour l'entretien de leurs bolides. « C'est grâce à eux que j'ai participé à ma première course, à l'âge de 33 ans. J'ai fini onzième sur environ deux cents participants. » Pendant sept ans, c'est devenu la nouvelle passion de Luc : courir, régler et bricoler lui-même les moteurs. « Il y a eu un tas de compétitions, à Ypres, en Flandre, en Irlande... et je me suis retrouvé parmi le top cinq au niveau provincial. Mais tandis qu'au début, un budget de 25 000 euros était suffisant pour se procurer une voiture de compétition, le prix des voitures de rallye a commencé à augmenter rapidement. » Luc a échangé son casque de course contre un gilet de sauvetage et a cherché à relever de nouveaux défis sur un voilier.

NIEUWE AVONTUREN IN DE WOLKEN

Toen de golven Luc niet langer konden bekoren, richtte hij zijn blik naar nieuwe horizonten. Hij begon met valschermspringen, maar hij verlangde naar meer: meer tijd in de lucht, meer vrijheid. En dus ontdekte hij paramotoren, een sport die zijn dorst naar avontuur en technische uitdagingen perfect combineerde. Maar Luc wilde niet alleen vliegen; hij zou ook verbeteren en innoveren. Luc stortte zich op het bouwen en optimaliseren van paramotoren, een passie die hem tot een van de meest gerespecteerde figuren in de sector maakt. Zijn eindeloze nieuwsgierigheid en drang naar innovatie zorgde ervoor dat hij zelf paramotoren ontwikkelt en deze over de hele wereld verkoopt.



Het frame van de trike die van a tot z ontworpen werd door Luc. Een compleet toestel heb je vanaf € 15.000. | Le cadre du trike conçu de A à Z par Luc. Un appareil complet vous coûte à partir de 15 000 €.

TRIKE PARAMOTOREN

In de afgelopen decennia heeft Luc zijn vaardigheden en passie gebruikt om paramotoren te transformeren. Hij ontwikkelde een eigen trike paramotor op drie wielen, waardoor hij niet alleen de ervaring van het vliegen kon delen met anderen, maar ook de sport toegankelijker maakte. De piloot en zijn passagier kunnen in een zittende positie opstijgen en landen, vergelijkbaar met een ultralicht vliegtuig. Trikes zijn ideaal voor piloten die niet in staat zijn om de voetstart uit te voeren vanwege fysieke beperkingen, of voor piloten die lange afstanden willen afleggen. "Het is ook leuker om de rust in de wolken met iemand te kunnen delen," vertelt Luc, "daarboven worden de meest diepgaande gesprekken gevoerd."

De ontwikkeling van dat eerste toestel zette Luc aan om te blijven innoveren in zowel kooi als motor. Hij blijft zoeken naar manieren om de sport te verbeteren en nieuwe technologieën te implementeren. Een motor op waterstof? Of een op elektriciteit... Luc is er al lang mee vertrouwd.

DE NOUVELLES AVENTURES DANS LES NUAGES

Lorsque les vagues ne pouvaient plus charmer Luc, il tourna son regard vers de nouveaux horizons. Il s'est lancé dans le parachutisme, mais il voulait plus : plus de temps dans les airs, plus de liberté. Et donc, il a découvert les paramoteurs, un sport qui combinait parfaitement sa soif de l'aventure et celle des défis techniques. Mais Luc ne cherchait pas seulement à voler, il voulait également améliorer et innover. Il se lança dans la construction et l'optimisation de paramoteurs, une passion qui fait de lui l'une des figures les plus respectées de l'industrie. Sa curiosité sans fin et sa volonté d'innovation l'ont amené à développer ses propres paramoteurs et à les vendre dans le monde entier.



Deze paraglider, die de trike in de lucht houdt, is 40m2 en kost ongeveer € 4000. | Ce parapente, qui maintient le trike en l'air, a une surface de 40m2 et coûte environ 4 000 €.

PARAMOTEURS TRIKE

Au cours des dernières décennies, Luc a utilisé ses compétences et sa passion pour transformer les paramoteurs. Il a développé son propre paramoteur trike à trois roues, ce qui lui a permis non seulement de partager l'expérience du vol avec d'autres, mais aussi de rendre le sport plus accessible. Le pilote et son passager peuvent décoller et atterrir en position assise, tout comme dans un ULM. Les trikes sont idéaux pour les pilotes qui ne peuvent pas décoller à pied en raison de limitations physiques, ou pour les pilotes qui souhaitent parcourir de longues distances. « C'est aussi tellement plus agréable de pouvoir partager la paix des nuages avec quelqu'un, » dit Luc, « c'est là-haut qu'on a les conversations les plus profondes. »

Le développement de ce premier appareil a amené Luc à continuer d'innover aussi bien le châssis que le moteur. Il continue de rechercher des manières d'améliorer le sport et d'y introduire de nouvelles technologies. Un moteur sur hydrogène ? Ou sur l'électricité ... Il y a longtemps que Luc s'est familiarisé avec ces systèmes.

INNOVATOR



MENTORSCHAP IN DE LUCHT

Maar voor Luc is de wereld van de paramotoren niet alleen een veld van technische innovatie. Het is ook een gemeenschap, een plek van vriendschap en gedeelde passie. Als instructeur en mentor geeft hij zijn kennis en ervaring door aan anderen, en draagt hij via de Belgische Paramotor Federatie BPMF actief bij aan de groei en regelgeving van de sport in België en daarbuiten.

NOG LANG NIET KLAAR

Onlangs zijn vele succesvolle noviteiten en bijdragen aan de sport, blijft Luc bescheiden en toegewijd aan zijn passie. Er geldt aan verdienen is geen doel, het is een bijkomstigheid. Hij is een geliefd figuur in de wereld van de paramotoren, niet alleen vanwege zijn technische vaardigheden, maar ook vanwege zijn hartelijke persoonlijkheid en zijn bereidheid om anderen te helpen en te inspireren.

Zijn gedrevenheid op professioneel maar ook op persoonlijk vlak brengen hem steeds naar nieuwe hoogten. Naast zijn succes met zijn paramotoren, blijft Luc ook investeren in zichzelf. Op 65-jarige leeftijd begon hij met helikopterlessen en haalde hij binnen zestien maanden zijn licentie. Nu, op 70-jarige leeftijd, blijft Luc vliegen, zowel met de paramotor als met de helikopter. En of hij nog plannen heeft? "Grote spelers zijn de productie van tweetaktmotoren gestopt. Ze worden vervangen door viertaktmotoren met een stevig prijskaartje. De viertaktmotor die ik nu met mijn team ontwikkel zal betaalbaarder zijn en zal ook een innovatieve stap zijn in de wereld van de paramotoren", besluit Luc op intrigerende toon. ■

Tekst & foto's: CO

LE MENTORAT DANS L'AIR

Mais pour Luc, le monde des paramoteurs n'est pas seulement celui des innovations techniques. C'est aussi une communauté, un endroit d'amitié et de passion commune. Dans le rôle d'instructeur et de mentor, il partage ses connaissances et son expérience avec d'autres, et par le biais de la Fédération belge de Paramoteurs, la BPMF, il contribue activement au développement et à la réglementation du sport en Belgique et à l'étranger.

LOIN D'ÊTRE TERMINÉ

Malgré ses nombreuses nouveautés et contributions au sport, Luc reste humble et continue de se consacrer à sa passion. Gagner de l'argent n'est pas son objectif, c'est plutôt un aspect secondaire. Il est une figure bien-aimée du monde du paramoteur, non seulement pour ses compétences techniques, mais aussi pour sa personnalité chaleureuse et sa volonté d'aider et d'inspirer les autres.

Son engagement, tant sur le plan professionnel que sur le plan personnel, lui permet toujours d'atteindre de nouveaux sommets. Outre son succès avec les paramoteurs, Luc continue d'investir dans son développement personnel. À l'âge de 65 ans, il a commencé à suivre des cours d'hélicoptère et il a obtenu sa licence en seize mois. Aujourd'hui, à 70 ans, il continue de voler, tant en paramoteur qu'en hélicoptère. S'il nourrit encore des ambitions ? « Les grands joueurs ont arrêté la production des moteurs deux-temps, et les ont remplacés par des moteurs quatre-temps, à un prix nettement plus élevé. « Le moteur quatre-temps que je développe actuellement avec mon équipe sera meilleur marché et marquera une nouvelle étape innovante dans le monde des paramoteurs », conclut Luc d'un ton intrigant. ■



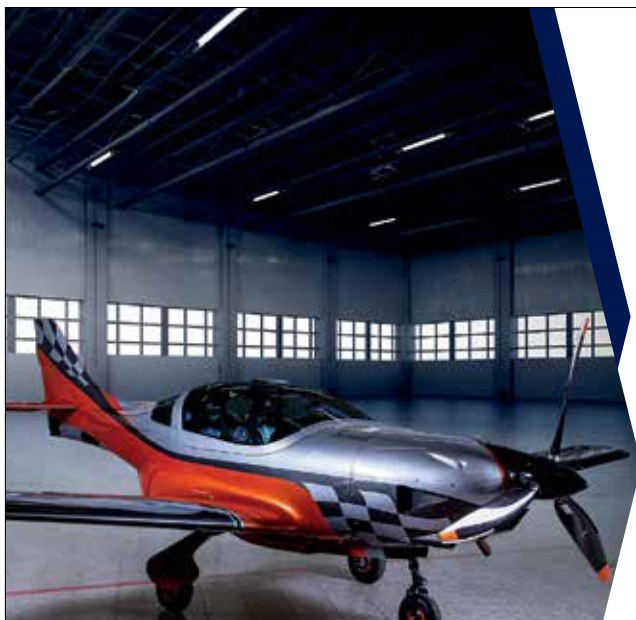
SPROEIWERKEN VOOR BEDRIJVEN EN PRIVÉTUINEN

- Onkruidbestrijding parking en gazon
- Behandeling groene aanslag en mos
- Behandeling bomen

Hedekensdriesstraat 7d • 9770 Kruisem • T. 09 278 01 26
peter@c-services.be



WWW.C-SERVICES.BE



Uw specialist voor:
ULM, Gliders, Hot air balloons en
General aviation.

Hillewaere

VERZEKERINGEN

Een vliegtuigverzekering
even uniek als uw flight.

Maak nu een afspraak
met onze experts.

sam.laureyssens@hillewaere.be

Hillewaere Verzekeringen | Hoofdkantoor
Parklaan 46 • 2300 Turnhout

BE 0891.696.561 - RPR Turnhout, afdeling Turnhout

SPECIAL JOBS



SAMIRA MOUTAWAKIL

NOG GEEN MINUUT SPIJT...

PAS MÊME UNE MINUTE DE REGRET ...

Samira Moutawakil werkt sinds 2000 als luchtverkeersleider bij skeyes. Als Air Traffic Control Officer (ATCO) leidt ze op de luchthaven van Charleroi het luchtverkeer in goede banen en als ervaren Expert werkt ze mee aan nieuwe ideeën om dat verkeer nog veiliger, economischer en milieubewuster te maken. In een openhartig gesprek vertelt ze enthousiast over de fantastische job die ze nu al bijna een kwarteeuw beoefent, waar ze nog geen seconde spijt van heeft en die ze graag nog zo lang mogelijk beoefent.

EEN DROOM DIE UITKOMT

Samira: "Als kind was ik al geïnteresseerd in de luchtvaart. Ik vind dat wauw, een aparte wereld die je voortdurend doet dromen. Als luchtverkeersleider leef je met je hoofd in de wolken, maar blijf je wel met beide voeten stevig op de grond. Je draagt immers een grote verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de bemanningen en de passagiers aan boord van de vliegtuigen die je begeleidt. Je scherm is geen computerspel, het gaat om echte mensen, vergeet dat niet! Maar je mag gerust even meedromen met die leuke piloot of met die blijde reiziger op weg naar een leuke vakantiebestemming, die tevreden zakenman op terugweg van het afsluiten van een nieuwe deal, die blijde ouders onderweg naar hun kinderen ver van huis..."

Als Approach Controller op de verkeerstoren van Charleroi heb ik bovendien een super kantoor, a room with a view op de vliegtuigen die er opstijgen en landen, vliegtuigen waar ik verantwoordelijk voor ben. Ik heb de luchthaven door de jaren heen ook zien groeien, van een handvol based aircraft tot een hele vloot aan low-cost vliegtuigen, van enkele tientallen tot vele honderden bewegingen per dag. Het is een beetje zoals een mama die haar kindje ziet opgroeien. Kortom, een droom."

EEN PITTIGE OPLEIDING

De vereisten om ATCO te worden? "Je moet vooral geïnteresseerd zijn, maar ook tussen 18 en 30 jaar oud zijn, over een diploma secundair onderwijs beschikken en vlot Engels spreken. Maturiteit is ook belangrijk: je moet klaar zijn om te werken en verantwoordelijkheid te nemen. Dat wordt bij de aanwerving allemaal onderzocht. De kandidaten worden beoordeeld door psychologen, human resources experts én operationele luchtverkeersleiders. Zo vinden we de gepaste profielen wel.

Je opleiding duurt ongeveer twee jaar. Ze wordt in Steenokkerzeel gegeven, in het trainingscentrum Entry Point North Belgium, een samenwerking tussen skeyes en Entry Point North. Je leert er alles wat nodig is om luchtverkeersleider te worden. Gedurende 13 à 14 maanden krijg je een ruime theoretische basis over zeer gevarieerde thema's zoals luchtvaartreglementering, meteo, aerodynamica, navigatie en natuurlijk luchtvaart-Engels.

Samira Moutawakil travaille depuis 2000 comme contrôleuse aérienne chez skeyes. En tant que Air Traffic Control Officer (ATCO), elle gère le trafic aérien à l'aéroport de Charleroi et, en tant qu'Experte expérimentée, elle collabore à de nouvelles idées pour rendre ce trafic encore plus sûr, plus économique et plus écologique. Lors d'une conversation à cœur ouvert, elle parle avec enthousiasme du travail fantastique qu'elle accomplit depuis près d'un quart de siècle, qu'elle ne regrette pas une seconde et qu'elle souhaite poursuivre le plus longtemps possible.

UN RÊVE DEVIENT RÉALITÉ

Samira : « L'aviation m'intéresse déjà depuis mon enfance. Pour moi, c'est un monde fantastique, à part, qui fait rêver. Dans le rôle de contrôleur aérien, on vit la tête dans les nuages, mais tout en maintenant les deux pieds fermement sur terre. Après tout, vous portez une grande responsabilité pour la sécurité des équipages et des passagers à bord des avions que vous guidez. Votre écran n'est pas un jeu vidéo, il ne faut jamais oublier qu'il s'agit de personnes réelles ! Mais rien ne vous empêche de partager le rêve de ce pilote sympa ou de ce voyageur joyeux, en route vers sa jolie destination de vacances, de cet homme d'affaires revenant de conclure une nouvelle affaire, de ces parents en route pour rendre visite à leurs enfants dans quelque pays lointain ...

En tant que Approach Controller dans la tour de contrôle de Charleroi, j'ai en outre le bénéfice d'un bureau super, a room with a view sur les avions décollants et arrivants, les avions dont je porte la responsabilité. J'ai également vu l'aéroport se développer au fil des ans, passant d'une poignée de based aircraft à toute une flotte d'avions low-cost, de quelques dizaines à plusieurs centaines de mouvements par jour. C'est un peu comme une maman qui voit son bébé grandir. Un rêve, quoi. »

UNE FORMATION EXIGEANTE

Les conditions à remplir pour devenir ATCO ? « Il faut surtout que vous y soyez intéressé, mais aussi que vous ayez entre 18 et 30 ans, que vous soyez titulaire d'un diplôme de l'enseignement secondaire et que vous parliez couramment l'anglais. La maturité est aussi très importante : il faut être prêt à travailler et à prendre des responsabilités, des aspects que l'on examine lors du recrutement. Les candidats sont évalués par des psychologues, des experts en ressources humaines et des contrôleurs aériens opérationnels. Ainsi nous sommes sûrs de trouver les bons profils.

L'entraînement dure environ deux ans, et cela se passe à Steenokkerzeel, dans le centre d'entraînement Entry Point North Belgium, une collaboration entre skeyes et Entry Point North. On y apprend tout ce qu'il faut savoir pour devenir contrôleur aérien.

SPECIAL JOBS



Het grootste deel van je opleiding bestaat uit het veilig, efficiënt en duurzaam leren beheren van de flow aan vliegtuigen in je toegewezen zone door de piloten correct aan te sturen. Dat gebeurt deels theoretisch en deels praktisch op een simulator. Als je deze "schoolse" opleiding met succes afsluit, ga je naar een unit voor een on-the-job-training onder begeleiding van een stagemeester. Dat kan op de luchthaven van Antwerpen, Brussel, Charleroi, Luik of Oostende of in het luchtverkeersleidingscentrum CANAC 2 (Computer Assisted National Air traffic control Centre) in Steenokkerzeel. Als je stage goed verloopt, krijg je na ongeveer een jaar je licentie en ben je operationeel luchtverkeersleider of ATCO. Slechts 60% van de kandidaten slaagt daarin. Het is dus een erg selectieve opleiding. Per slot van rekening: our mission is safety en die wordt voor niets ingeruild."

JE WERKPLEK

"Met je licentie op zak, ga je naar een vrije plaats in een unit", vervolgt Samira. "Zelf ben ik in Brussel als assistent-verkeersleider begonnen en in Charleroi verkeersleider geworden. Na een tijdje als radarist bij CANAC 2 gewerkt te hebben, ben ik omwille van een tekort aan Franstalige verkeersleiders terug naar Charleroi gegaan.

Als verkeersleider werk je in ploegen, dag en nacht, 365 dagen per jaar. Dat heeft nadelen, maar ook voordelen. Vóór de aanvang van je dagtaak krijg je een uitgebreide briefing over het weer, de werken aan je uitrusting of aan de infrastructuur van de luchthaven, specifieke zones in het luchtruim die actief zijn, tijdelijke procedures die toegepast moeten worden, info over bezoekers die bijzondere aandacht vereisen, enz. Je gaat dus goed voorbereid naar je werkplek. Op Charleroi Airport is de toren je werkplek. Je doet er de Ground, Tower of Approach.

Pendant 13 à 14 mois, vous recevez une large base théorique sur des sujets très variés, tels que la réglementation aérienne, la météorologie, l'aérodynamique, la navigation et, bien sûr, l'anglais de l'aviation. L'essentiel de votre formation consiste à apprendre à gérer de manière sûre, efficace et durable le flux d'aéronefs dans la zone qui vous est attribuée en dirigeant correctement les pilotes. Cela se fait en partie de manière théorique et en partie de manière pratique sur un simulateur. Après avoir terminé avec succès cette formation "scolaire", vous rejoignez une unité pour une formation en cours d'emploi sous la supervision d'un maître de stage. Cela peut se passer à l'aéroport d'Anvers, de Bruxelles, de Charleroi, de Liège ou d'Ostende, ou dans le centre de contrôle aérien CANAC 2 (Computer Assisted National Air traffic control Centre) à Steenokkerzeel. Si votre stage se passe bien, vous recevez après environ un an votre brevet et vous devenez contrôleur aérien opérationnel, ou bien ATCO. Seulement 60 % des candidats réussissent. Il s'agit donc d'une formation très sélective. Après tout : our mission is safety, et il ne peut y avoir de compromis sur ce point. »

LE POSTE DE TRAVAIL

« Avec votre brevet en poche, vous prenez une place libre dans une unité », continue Samira. « Moi, j'ai commencé en tant qu'assistante-contrôleuse aérienne à Bruxelles, et ensuite je suis devenue contrôleuse aérienne à Charleroi. Puis, après une période comme radariste chez CANAC 2, je suis retournée à Charleroi, parce qu'il y avait un manque de contrôleurs aériens francophones.

Le travail de contrôleur aérien se fait en équipes, jour et nuit, 365 jours par an. Cela présente des désavantages, mais il y a aussi des avantages. Avant de commencer sa journée de travail, on reçoit



De ground controller laat een vliegtuig aan zijn gate opstarten en loodst het vervolgens veilig doorheen al het andere grondverkeer tot aan de startbaan. Daar wordt het aan de tower controller overgedragen. Die geeft de piloot de toestemming om de startbaan op te taxiën, op te stijgen en in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven uit te klimmen. De volgende in de rij is de approach controller. Hij begeleidt het vliegtuig verder in de richting van zijn luchtweg en kruishoogte. Op een regionale luchthaven zoals die van Charleroi kan je als ATCO switchen tussen Ground, Tower en Approach, wat extra afwisseling in je dagtaak brengt.

De luchthaven van Brussel heeft drie start- en landingsbanen en heel wat meer verkeer. Daarom zit de approach controller er niet meer in de toren, maar bij CANAC 2. Daar bevindt zich ook het Area Control Centre dat het luchtverkeer van de Approach van Brussel en van de regionale luchthavens overneemt om het uiteindelijk in de wereldwijde luchtverkeersstroom te integreren.”

JE TAKEN

Volgens Samira zijn de taken van ATCO's drieledig: ze staan in de eerste plaats in voor de vliegveiligheid, maar vergeten daarbij de economische en ecologische aspecten niet. Wachten kosten immers tijd en geld en leidt tot onnodig brandstofverbruik.

“Vliegverkeer verloopt veilig als het zowel horizontaal en verticaal als in de tijd een veilige afstand bewaart. Zo voorkom je botsingen en vermijd je dat een toestel in de gevaarlijke turbulentie van een voorganger terechtkomt. Een goede ATCO denkt altijd vooruit. Hij is de vliegtuigen steeds een stap voor zodat hij ze vloeiend in een veilige en meest efficiënte volgorde aan zijn collega kan overdragen. Soms is dat moeilijk puzzelwerk, maar als

un briefing complet sur les conditions météorologiques, les travaux sur votre équipement ou à l'infrastructure de l'aéroport, les zones spécifiques de l'espace aérien qui sont actives, les procédures temporaires en vigueur, les informations sur les visiteurs demandant une attention particulière, etc. Ainsi, on est bien préparé lorsqu'on se rend sur le lieu de travail. À Charleroi, c'est la tour qui est votre lieu de travail. Vous y effectuez le Ground, le Tower ou l'Approach.

Le ground controller ou contrôleur au sol permet à un avion de démarrer à sa porte d'embarquement et le guide ensuite en toute sécurité à travers tout l'autre trafic au sol jusqu'à la piste de décollage. Là, il est transféré au tower controller, le contrôleur de la tour. Ce dernier donne au pilote l'autorisation d'entrer sur la piste de décollage, de décoller et de monter à altitude dans la proximité immédiate de l'aéroport. En suite, c'est la tour à l'approach controller, ou bien le contrôleur d'approche. Il continue le guidage de l'avion en direction de sa voie aérienne et son altitude de croisière. Sur un aéroport régional comme celui de Charleroi, vous pouvez passer de Ground à Tower et Approach en tant que ATCO, ce qui ajoute de la variété à la journée de travail. L'aéroport de Bruxelles a trois pistes d'atterrissage et de décollage et beaucoup plus de trafic. Pour cette raison, l'approach controller ne se trouve plus dans la tour, mais à CANAC 2. C'est là que se trouve également l'Area Control Centre qui reprend le trafic aérien d'Approach de Bruxelles et des aéroports régionaux pour ensuite l'intégrer dans le trafic aérien mondial. »

LES TÂCHES

Selon Samira, les tâches de l'ATCO sont triples : ils sont principalement responsables de la sécurité des vols, mais n'oublient pas les aspects économiques et écologiques. En effet, attendre coûte

SPECIAL JOBS



alle stukjes goed passen, geeft het veel voldoening. Wij werken deels op zicht, maar vliegtuigen die door slecht weer of om een andere reden niet zichtbaar zijn vanop de toren worden met camera's en radars in beeld gebracht. Des te verder je werkgebied zich van de luchthaven bevindt, des te meer je van radarbeelden gebruik maakt."

DOORGROEIEN

"Je kan je hele loopbaan als operationeel ATCO in je oorspronkelijke unit blijven of je kan in functie van lokale noden en persoonlijke voorkeuren van werkplek veranderen. Je kan ook andere dingen gaan doen. Met meer dan 20 jaar operationele ervaring heb ik de kans gekregen om naast mijn operationele taken half-tijds als Expert te werken. Als Expert ondersteun je de dagelijkse operaties van de luchtverkeersleiding. Als uit analyses blijkt dat bepaalde aspecten van de verkeersleiding in de voortdurend veranderende wereld van de luchtvaart minder optimaal verlopen, help je mee zoeken naar oplossingen. Dat kan om procedures gaan, om personeelsaangelegenheden of om onderhandelingen met stakeholders.

Momenteel kampen we met een groot tekort aan luchtverkeersleiders. We zijn ook bezig met een super uitdagend project, de digital towers. Als alles naar plan verloopt, worden de verkeersstores van Luik en Charleroi in 2026 vervangen door een verkeersleiding die enkel nog met digitale beelden van beide luchthavens werkt. Het luchtverkeer wordt dan vanuit een gezamenlijk digital centre in Namen begeleid, ver weg van de luchthavens. Zulk een revolutionair project vereist natuurlijk heel wat nieuwe hulpmiddelen en procedures. Het zal spijtig zijn dat je de vliegtuigen dan niet meer fysiek kan zien, maar je zal ze wel veel beter kunnen zien. Ogen hebben immers meer beperkingen dan moderne camera's en radars die dag en nacht en bij alle weer in detail op alles kunnen inzoomen."

Auteur: Jos Schoofs

Foto's: Jos Schoofs & archief skeyes

du temps et de l'argent, et entraîne une consommation inutile de carburant. « Le trafic aérien se déroule en toute sécurité, tant qu'il maintient une distance de sécurité, aussi bien horizontalement que verticalement, que dans le temps. Ainsi, on évite les collisions et on évite qu'un engin passe dans la turbulence dangereuse d'un autre. Un bon ATCO anticipe toujours. Il a toujours une longueur d'avance sur les avions afin de pouvoir les remettre à son collègue en toute sécurité et dans l'ordre le plus efficace. Parfois, c'est un travail de puzzle difficile, mais lorsque toutes les pièces s'emboîtent bien, c'est très satisfaisant.

Nous travaillons en partie à vue, mais les avions qui ne sont pas visibles depuis la tour en raison du mauvais temps ou pour toute autre raison sont imagés à l'aide de caméras et de radars. Plus votre zone d'opération est éloignée de l'aéroport, plus vous utilisez l'imagerie radar. »

FAIRE PROMOTION

« Vous pouvez rester dans votre unité d'origine tout au long de votre carrière de ATCO opérationnel, ou changer de lieu de travail en fonction des besoins locaux et de vos préférences personnelles. Vous pouvez également occuper d'autres postes. Avec une expérience opérationnelle de plus de 20 ans, j'ai eu l'opportunité de travailler à mi-temps en tant qu'experte, en plus de mes fonctions opérationnelles. L'experte apporte son support aux opérations quotidiennes de contrôle du trafic aérien. Si des analyses montrent que certains aspects du contrôle aérien ne sont pas optimaux dans le monde en constante évolution de l'aviation, vous contribuez à trouver des solutions. Il peut s'agir des procédures, de questions de personnel ou de négociations avec les parties prenantes.

Pour le moment, nous sommes confrontés à une grave pénurie de contrôleurs aériens. Et nous sommes également en train de travailler sur un projet très ambitieux, les digital towers ou tours numériques. Si tout se passe comme prévu, les tours de contrôle de Liège et Charleroi seront remplacées en 2026 par un contrôle aérien qui travaillera uniquement avec des images numériques des deux aéroports. Le trafic aérien sera alors guidé à partir d'un digital centre commun à Namur, à une distance considérable des aéroports. Un projet tellement révolutionnaire nécessite naturellement beaucoup de nouveaux outils et procédures. Ce sera dommage que l'on ne voie plus physiquement les avions, mais on pourra les voir beaucoup mieux. Après tout, l'œil humain a des limitations que les caméras et radars modernes n'ont pas, comme le fait qu'ils peuvent zoomer sur tous les détails, de jour comme de nuit et par tous les temps. »

AIRCRAFT ENGINES

JOIN US!



**With our engines,
your career really takes off!**

SAFRAN AIRCRAFT ENGINE SERVICES BRUSSELS IS HIRING.

We are looking for **Mechanics, Inspectors, Technicians and Engineers.**

www.safran-group.com

[in](https://www.linkedin.com/company/safran-propulsion) : @Safran-Propulsion





ANATOLIAN EAGLE 2023

VERBINDT OOST EN WEST

RELIE L'EST ET L'OUEST

Turkije organiseerde de zevende editie van Anatolian Eagle, een grote complexe multinationale tactische trainingsoefening met 'red' en 'blue' strijdkrachten, in een oefengebied (300 x 400 km) boven Turkije en een deel van het Middellandse Zeegebied. Konya was de 'gastbasis' onder het bevel van luitenant-kolonel Hakan Girgin. Er heerste, volgens het draaiboek, een 'hoge dreiging'.

AMBITIEUZE TRAININGSOPZET

Omringende staten als Pakistan, de Verenigde Arabische Emiraten, Qatar, Azerbeidzjan maar ook West-Europese naties namen deel met de bijdrage van Royal Air Force Typhoons en NATO E-3A AWACS vliegtuigen. Deze early warning toestellen werkten naast Turkse 131 Filo E-7T's in de commando- en controlerol. Doel was om tactische onder-

La Turquie organisa la septième édition de Anatolian Eagle, un exercice d'entraînement tactique complexe, multinational et d'envergure dans lequel les forces 'red' et 'blue' s'opposent dans une zone d'entraînement (300 x 400 km) au-dessus de la Turquie et une partie de la Méditerranée. Konya figurait de 'base d'accueil' sous le commandement du lieutenant-colonel Hakan Girgin. Le scénario proposait une situation de 'menace élevée'.

UNE CONCEPTION AMBITIEUSE DE L'EXERCICE

D'autres états, tels que le Pakistan, les Émirats Arabes Unis, le Qatar, l'Azerbaïdjan, mais aussi les pays d'Europe occidentale participèrent à l'opération avec la contribution des Typhoons de la Royal Air Force et des avions AWACS E-3A



Flight Line Anatolian Eagle 2023

schepping, elektronische oorlogsvoering en ongelijksoortige luchtgevechtstraining (DACT) te oefenen. In een luchtgevechtssituatie kunnen piloten te maken krijgen met vijandelijke vliegtuigen die verschillende eigenschappen hebben, zoals snelheid, wendbaarheid, en bewapening. DACT stelt piloten in staat om te oefenen tegen deze 'ongelijke' vliegtuigen, zodat ze bekend raken met de specifieke uitdagingen en tactieken die nodig zijn om te kunnen omgaan met verschillende vijandelijke vliegtuigen. Vanaf de grond loerden er de dreiging van SAM-luchtafweerraketten. Deze Surface-to-Air Missile wapensystemen die specifiek dienen om het luchtruim te verdedigen tegen vijandelijke aanvallen.

Een doelstelling was om te werken in gecombineerde luchtoperaties (COMAO) en de gevechtsvaardigheden met partners en hun vliegtuigen op peil te brengen, zeer belangrijk voor Turkije zelf. Het land zoekt naar de beste upgrade (blok 60 of 70 up-

de l'OTAN. Ces avions de détection lointaine ont travaillé aux côtés des 131 Filo E-7T turcs dans le rôle de commandement et de contrôle. L'objectif était de s'entraîner sur le plan de l'interception tactique, la guerre électronique et le DACT (Dissimilar Air Combat Training). Dans une situation de combat aérien, les pilotes peuvent devoir faire face à des engins ennemis avec des caractéristiques bien différentes, telles que la vitesse, la manœuvrabilité et l'armement. DACT permet aux pilotes de s'entraîner contre ces avions 'dissimilaires', pour qu'ils se familiarisent aux défis spécifiques et aux tactiques nécessaires pour faire face à différents types d'aéronefs ennemis. Depuis le sol menaçaient des missiles antiaériens SAM. Ces systèmes d'armement Surface-to-Air Missile servent spécifiquement à défendre l'espace aérien contre les attaques ennemies.

L'un des objectifs était celui de travailler dans des opérations aériennes combinées (COMAO - COMposite Air Operations) et



131 Filo E-7T

gradekits) voor hun F-16-jagers. RAF Typhoons werden verwelkomd, alsook die van de Qatarrese luchtmacht. De bewezen capaciteiten van de Typhoon, kan nu de interesse van Turkije zelf op wekken voor een toekomstige aanschaf van dit type.

SU-25 WERKT SAMEN MET WESTERSE VLIEGTUIGTYPES

Interoperabiliteit is een sleutelwoord bij grootschalige Composite Air Operations. Zestig toestellen kunnen tegelijkertijd opereren. Bemanningen konden hun vaardigheden met bekende vliegtuigen verfijnen en specifieke rollen leren. In de praktijk deden zich nieuwe elementen voor en van bijzonder belang was de deelname van de Sukhoi Su-25 van de Azeri's die hun nieuwste afstandsvermogen toonden bij het bedienen van Turkse zweefbommen. De Su-25 droeg ook de Talisman-zelfbeschermingscapsule voor elektronische oorlogsvoering. Volgens een woordvoerder van de Azerbeidzjaanse Luchtmacht voerden de Su-25's na het behalen van luchtoverwicht samen met verschillende andere gevechtsvliegtuigen complexe gevechtsmanoeuvres uit op zowel middelhoge als grote hoogte om gecamoufleerde gronddoelen in bergachtige gebieden te vernietigen. De Turkse firma

de mettre à niveau les compétences de combat avec les partenaires et leurs avions, ce qui est très important pour la Turquie elle-même. Le pays cherche à trouver la meilleure mise à niveau pour ses chasseurs F-16 (kits de mise à niveau block 60 ou 70). Des Typhoons de la RAF furent accueillis, tout comme ceux des forces aériennes du Qatar. Les capacités éprouvées du Typhoon pourraient désormais susciter l'intérêt de la Turquie elle-même pour un futur achat de ce type.

LE SU-25 COOPÈRE AVEC LES TYPES D'AVIONS OCCIDENTAUX

L'interopérabilité est un mot-clé dans les opérations aériennes combinées à grande échelle. Soixante aéronefs peuvent opérer simultanément. Les équipages ont pu perfectionner leurs compétences avec des appareils familiers et apprendre des rôles spécifiques. Dans la pratique, de nouveaux éléments se sont présentés et la participation des Sukhoi Su-25 azéris, qui ont fait la démonstration de leur dernière capacité en matière de distance en utilisant des bombes volantes turques, a été particulièrement intéressante. Le Su-25 était aussi muni de la capsule d'autoprotection Talisman pour la guerre électronique. Selon un porte-pa-



SU-25 Frogfoot Azerbeidzjan



Crew chiefs

TÜBİTAK-SAGE ontwikkelde de KGK wing assisted guidance kit en werd met succes gebruikt door een Su-25. De bom werd gelanceerd vanaf 25 kilometer en raakte het doel met hoge nauwkeurigheid. Die KGK-suite stelt de Su-25 in staat om MK-82- en MK-83-bommen te lanceren met de mogelijkheid om een doel vanaf honderd kilometer afstand te raken, waardoor vliegtuigen de missie veilig kunnen voltooien zonder de vijandelijke luchtverdedigingszone binnen te gaan.

ALLE DEELNEMERS BEHALEN HUN TRAININGSDOELEN

De Turkse Phantom F-4E-2020 is nog steeds actief dankzij up-



Eurofighter Typhoon

role de l'armée de l'air azerbaïdjanaise, après avoir obtenu la supériorité aérienne, les Su-25, ainsi que plusieurs autres avions de chasse, ont effectué des manœuvres de combat complexes à moyenne et haute altitude afin de détruire des cibles au sol camouflées dans des zones montagneuses. L'entreprise turque TÜBİTAK-SAGE a développé le KGK wing assisted guidance kit, utilisé avec succès par un Su-25. La bombe fut lancée à une distance de 25 km et atteignit son objectif avec une grande précision. Cette suite KGK permet au Su-25 de lancer des bombes MK-82 et MK-83 avec la possibilité d'atteindre un objectif à une distance de cent kilomètres, offrant ainsi aux avions la possibilité d'accomplir leur mission en toute sécurité, sans le besoin d'entrer dans la zone de défense aérienne ennemie.



F-4 Phantom

grades van Israëlische bedrijven zoals ELTA en Elbit. De F-4E's droegen ook verbeterde lucht-grondcapaciteiten, waaronder de Israëlische AGM-142 Popeye afstandsraaket, Agm-65A/B Maverick lucht-grondraketten en GBU-10/12 Paveway lasergeleide bommen. Zowel Pakistan als de Emiraten die met de nieuwste F-16-varianten deelnamen, prezen Anatolian Eagle als een zeer nuttig trainingsmoment. Deze oefening is één van de grootste en meest complexe gezamenlijke luchtmachtoefeningen ter wereld en beoogt naast interoperabiliteit ook kennisdeling. Beide landen staan te popelen om de nieuwste tactieken te leren en hun operationele paraatheid te testen. ■

Auteurs & foto's: Wim Das & Kees Otten

TOUS LES PARTICIPANTS ACCOMPLISSENT LEURS OBJECTIFS D'ENTRAÎNEMENT

Le Phantom F-4E-2020 turc est toujours en service, grâce aux mises à niveau par des entreprises israéliennes telles que ELTA et Elbit. Les F-4E étaient aussi équipés de capacités air-sol améliorées, telles que le missile israélien AGM-142 Popeye, les missiles air-sol Agm-65A/B Maverick et les bombes guidées par laser GBU-10/12 Paveway. Le Pakistan et les Émirats, qui participèrent avec les variantes de F-16 les plus récentes, saluèrent Anatolian Eagle comme une opportunité d'entraînement très utile. Cet exercice de combat aérien est l'un des plus grands et plus complexes au monde qui, en plus d'améliorer l'interopérabilité, vise à partager les connaissances. Les deux pays sont désireux d'apprendre les dernières tactiques et de tester leur réactivité opérationnelle. ■

KUNST OP REIS: HET VERVOER VAN MEESTERWERKEN PER VLIEGTUIG

L'ART EN VOYAGE : TRANSPORTER DES CHEFS-D'ŒUVRE EN AVION

"'t Is druk, sinds Corona gaat het drie keer zo hard," lacht zaakvoerder Tommy Catteeuw ons toe. Intussen rijdt een handvol medewerkers van hot naar her met wel speciale goederen in de laadruimte. Art handlers, zo noemt men een firma als Blackbirds. Het behandelen en vervoeren van kunst, en regelmatig gebeurt dit via de luchthaven.

"Ons klantenbestand is verscheiden: kunstgalerijen, musea, privéverzamelaars. Die kostbare stukken moeten ook van A naar B vervoerd worden – soms van de ene spijker aan de muur waar het schilderij aan hangt, naar de andere. En als daar een oceaan tussen ligt, gebeurt dat met het vliegtuig. Wanneer de eindbestemming buiten de Eurozone ligt, komt daar heel wat papierwerk bij kijken," zucht Tommy. "Bij de opmaak van een offerte moet je dus met zoveel zaken rekening houden. Het verpakken is voor ons natuurlijk dagdagelijkse kost. Maar we moeten ook het hele traject uitdokteren, de vlucht organiseren, verzekeringen regelen, douaneformaliteiten... Onze klanten zijn veeleisend, en aangezien we zelf kunstliefhebbers zijn, is ook onze betrokkenheid groot."

« On est très affairé, depuis Corona nos activités ont triplé, » nous confie Tommy Catteeuw avec le sourire. Pendant ce temps, une poignée de collaborateurs se rendent d'un endroit à l'autre avec dans la soute des marchandises bien spéciales. Art handlers, voilà comment on appelle une entreprise telle que Blackbirds. La gestion et le transport d'œuvres d'art, qui régulièrement s'effectue via l'aéroport.

« Nous avons une clientèle très diverse : galeries d'art, musées, collectionneurs particuliers. Ces pièces précieuses doivent parfois être transférées d'un point A à un point B — parfois d'un clou sur le mur où le tableau est accroché, à un autre. Mais lorsqu'il y a un océan entre ces deux clous, le transfert se fait en avion. Si la destination se trouve en dehors de l'Eurozone, cela engendre un tas de papiers à remplir, » soupire Tommy. « Alors, pour faire une offre de prix, il faut tenir compte d'un tas de choses. L'emballage est bien sûr une activité quotidienne pour nous. Mais nous devons également mettre au point l'itinéraire complet, organiser le vol, contracter les assurances, assurer les formalités de douanes ...

"Ik studeerde interieurarchitectuur, maar op professioneel vlak kwam het nooit zo ver – tijdens mijn stage belandde ik in het atelier van Arne Quinze waar ik hielp bij het maken van de maquettes. Stilaan groeide ik in het productieproces van de soms monumentale werken van de man, en zo leidde ik uiteindelijk de realisaties ervan. Het werk, of onderdelen ervan, moesten dan op transport richting Sao Paulo, Rio, Shanghai. Een pijnpunt in het proces was het bekisten van werken, zodat die veilig vervoerd konden worden. 't Was iets waarop ik me toelegde, en intussen wist ik ook al wat van logistiek af. Dat zette me aan om de stap te nemen naar een eigen firma, naar Blackbirds. Daarnaast legden we ons ook toe op het construeren van de werken van kunstenaars, alsook op scenografie voor exposities en musea."

RICHTER NAAR BRUCARGO

Kunst verpakken is een aparte stiel, en het volstaat niet om een schilderij in een rol noppenfolie te draaien, of de doos vol te gieten met verpakingschips. "Wij gebruiken vooral Tyvek, dat ook wel gekend is als een stof die verwerkt wordt in overalls. Maar belangrijk voor ons is dat dit materiaal ademend is, waterafstotend en dat er geen gevaarlijke beestjes of schimmels in kunnen leven. En Tyvek laat ook geen krassen na. Schilderijen op doek worden in een op maat getimmerd frame geplaatst, als ze onder glas zijn kleven we daar een speciale folie op die geen lijmresten achterlaat, zodat het glas bij een accidentele breuk niet nog meer schade aanricht. Zware beelden fixeren we met balkjes die dan ook weer met Tyvek bedekt zijn. Alles belandt in een speciaal op maat gebouwde kist, die binnenin versterkt wordt met foams zodat er geen puntbelasting kan ontstaan, en die een kantbeweging kan opvangen.



Met de camionette geraken we lang niet overal, en dan doen we een beroep op derde partijen. Ook die worden zorgvuldig uitgekozen. Voor het luchtvervoer werken we met United Airlines, die hiervoor een speciale afdeling in de portefeuille houdt. We kunnen het niet hebben dat een zorgvuldig verpakt kunstwerk zomaar in de hall van Brucargo naast een kist levende kuikentjes staat of met de eerste de beste vorkheftruck rondgereden wordt. Dergelijk pakket belandt ook niet zomaar tussen de dozen van pakweg DHL. In Brucargo weten we dat het transport in



Nos clients sont exigeants, et comme nous sommes nous-mêmes des amateurs d'art, il y a également un engagement personnel considérable. »

« J'ai fait des études en architecture d'intérieur, mais sur le plan professionnel, j'ai pris une autre direction. Pendant mon stage je me suis retrouvé dans l'atelier d'Arne Quinze, où j'aidais à créer les maquettes. Petit à petit je me suis développé dans le processus de production des œuvres parfois monumentales de l'artiste, et finalement je me retrouvais à en diriger la réalisation. Ensuite, il fallait transporter l'œuvre d'art, ou des parties de l'œuvre, à São Paulo, Rio, Shanghai. Un point névralgique dans le processus était la mise en caisse des œuvres, pour qu'elles puissent être transportées en toute sécurité, un aspect auquel je me suis appliqué, et dans la foulée j'en ai aussi beaucoup appris sur la logistique. Cela m'a inspiré à me lancer dans la création de ma propre entreprise, Blackbirds. Nous nous sommes également concentrés sur la construction d'œuvres d'art, ainsi que sur la scénographie d'expositions et de musées. »

RICHTER À BRUCARGO

L'emballage d'œuvres d'art est un métier très spécifique, et il ne suffit pas de simplement emballer une peinture dans du plastique à bulles, ou de remplir la boîte avec des particules de calage. « Nous utilisons surtout le Tyvek, un matériau surtout connu pour son application dans les combinaisons de protection. Ce qui importe beaucoup pour nous, c'est que le matériau soit respirant, hydrofuge et qu'aucune créature dangereuse ou infection fongique ne puisse s'y propager. De plus, le Tyvek ne laisse pas de rayures. Nous emballons les peintures dans un cadre en bois, fabriqué sur mesure ; si elles sont sous verre, nous y collons un film spécial qui ne laisse aucun résidu de colle, de sorte que si le verre est accidentellement brisé, il ne cause pas de dommages supplémentaires. Les statues lourdes sont fixées à l'aide de bois de calage couvert de Tyvek. Le tout est ensuite mis dans une caisse construite sur mesure, avec un intérieur renforcé à l'aide de films mousses pour éliminer les charges concentrées et absorber un éventuel mouvement de basculement.

Avec la camionnette, nous n'arrivons pas partout, et nous faisons donc souvent appel à des tiers, que nous sélectionnons soigneu-



handen komt van een geselecteerd en goed geïnstrueerd team. Het gaat soms over onwaarschijnlijk dure stukken – zo moesten we laatst twee monochromen van de Duitse kunstenaar Gerhard Richter verzenden. De verzekeringswaarde per tekening bedroeg 1,5 miljoen, en dat voor werkjes van 50 bij 50 centimeter... Dergelijke dozen zetten onze mensen op Brussels Airport af in een speciale ruimte. Er worden dan ook heel wat paperassen afgetekend, zodat we met een relatief gerust gevoel achterblijven. Op dat moment neemt de luchtvaartmaatschappij immers de verantwoordelijkheid op zich. Maar toch is het steeds stressen – we weten dat we van dan af een drietal dagen nauwelijks controle hebben over het vertrouwen dat onze klant ons schonk. Eenmaal het vliegtuig geland in New York, Los Angeles of Shanghai wacht een collega van een gespecialiseerde firma als de onze het transport op. Met hen hadden we al voor het vertrek in Brussel contact, dus ze weten perfect wat te verwachten. En als we bericht krijgen dat het kunstwerk netjes aan de muur hangt van die andere galerij, zijn we opgelucht.

Want soms gaat het wel eens de andere richting uit. Vorig jaar viel vanuit de V.S. een claim in de bus met de melding dat een zwaar getaxeerd kunstwerk beschadigd was. Als je zoiets aan de hand hebt binnen Europa, weet je dat de discussie op een beschaafde manier via de rechtbank zal verlopen. Maar in Amerika kan dat anders gaan. De tegenpartij had een batterij advocaten ingeschakeld die me tweemaal de waarde van het werk wilden afhandig maken – wat betekende dat ik levenslang failliet zou zijn. Dan pas gaan de poppetjes aan 't dansen. Gelukkig was het hele papierwerk netjes verlopen, de controles bij ontvangst waren correct uitgevoerd, en de handtekeningen stonden op papier. Waarschijnlijk was het een lepe truc van een kunstverzamelaar om de verzekeringspremie binnen te rijden. Maar ik verzeker je, zoiets vreet aan je tot wanneer de uitspraak van de rechter klonk, die ons volledig in het gelijk stelde. Het was een pluim die vooral op de hoed van het hele transportwezen mocht gestoken worden." ■

Auteur: Cynrik De Decker
Foto's: Blackbirds



sement. Pour les transports aériens, nous travaillons avec United Airlines, qui a un département spécial pour ce genre de projet. Il serait impensable de voir une œuvre d'art soigneusement emballée se retrouver dans le hall de Brucargo à côté d'une caisse de poussins vivants, ou qu'elle soit transportée par un chariot élévateur quelconque. Pareil colis ne se retrouve pas non plus parmi les cartons de DHL, par exemple. À Brucargo, nous sommes sûrs de voir le transport pris en charge par une équipe sélectionnée et bien formée. Parfois il s'agit de pièces incroyablement précieuses, telles que les deux monochromes de l'artiste peintre Gerhard Richter que nous avons transportés récemment. La valeur assurée par œuvre s'élevait à 1,5 million d'euros, et cela pour des dessins qui mesuraient à peine 50 centimètres par 50 centimètres... Nos collaborateurs déposent ce genre de colis dans un endroit spécialement réservé à Brussels Airport. Il y a bien sûr un tas de documents à signer pour que nous puissions avoir le cœur tranquille. À partir de ce moment, c'est la compagnie aérienne qui assume la responsabilité. Mais cela reste énervant : nous savons qu'à partir de ce moment suivent trois jours dans lesquels nous n'avons presque aucun contrôle sur le matériel que le client nous a confié.

Une fois l'avion atterri à New York, Los Angeles ou Shanghai, un collègue d'une autre entreprise spécialisée comme la nôtre attend le transport. Nous les avons déjà contactés avant le départ de Bruxelles, et ils savent donc parfaitement à quoi s'attendre. Et ensuite, c'est le soulagement lorsque nous recevons la confirmation que la pièce est bien accrochée au mur de cette autre galerie.

Car parfois, l'issue est différente. L'année passée, nous avons reçu des États-Unis une réclamation concernant une œuvre d'art lourdement taxée qui avait été endommagée. Si un cas pareil se produit en Europe, on sait qu'on pourra mener la discussion d'une manière civilisée au tribunal. Mais en Amérique, les choses peuvent se passer tout à fait différemment. L'autre partie avait fait appel à une batterie d'avocats qui voulaient me soutirer deux fois la valeur de la pièce — ce qui signifiait que je serais complètement ruiné. Vous imaginez la bagarre que cela a donnée. Heureusement, nous étions en ordre avec tous les documents, les contrôles à la réception avaient été bien menés, et toutes les signatures étaient en place. Il s'agissait probablement d'une astuce douteuse d'un collectionneur d'art pour encaisser la prime d'assurance. Mais je vous assure qu'une telle chose vous ronge jusqu'à ce que retentisse le verdict du juge, qui nous a donné entièrement raison. En fin de compte, c'était un vrai coup de chapeau à l'ensemble du secteur des transports. » ■



VLIEGTUIGLOODS

OP INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE-BRUGGE?

'NSAC PRESENTEERT DE NIEUWE GA HANGARS'

UN HANGAR

À L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OSTENDE-BRUGES ?

NSAC PRÉSENTE LES NOUVEAUX HANGARS AG'

ACHT HANGARS VAN 440M² EN TWEE VAN 880 M². DE AFGEWERKTE UNITS WORDEN TE HUUR OF TE KOOP AANBODEN. AANWEZIGE BEDRIJVEN WORDEN MET BEDRIJFSLOGO'S OP EEN UNIFORME MANIER AANGEKONDIGD LANGS DE STRAATZIJDE VAN DE HANGARS. DIVERSE ACTIVITEITEN MOGELIJK: VAN STALLING VAN VLIEGTUIGEN TOT ONDERHOUD VAN LICHTE GA TOESTELLEN, MAINTENANCE VOOR DRONES ETC.

DÉ MEEST MODERNE GA HANGARS IN HET LAND OP DE 24/24U INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE-BRUGGE, MET 3,2 KM RUNWAY, INTERESSANTE FUEL PRIJZEN, ATC EN TOEGANG TOT DE NSAC PRIVÉ TERMINAL. ZIE JE ZELF OPPORTUNITeiten IN DIT PROJECT ALS INVESTEERDER OF HUURDER, VRAAG VRIJBLIJVEND INFO BETREFFENDE VOORWAARDEN EN PRIJZEN.

HUIT HANGARS DE 440 M² ET DEUX DE 880 M². LES UNITÉS FINIES SONT À VENDRE OU À LOUER. LES ENTREPRISES PRÉSENTES SONT ANNONCÉES AVEC LEUR LOGO DE MANIÈRE UNIFORME LE LONG DU CÔTÉ RUE DES HANGARS. DIVERSES ACTIVITÉS SONT POSSIBLES : DE L'ENTREPOSAGE D'AVIONS À L'ENTRETIEN D'ENGINS AG, LA MAINTENANCE DE DRONES, ETC.

LES HANGARS AG LES PLUS MODERNES DU PAYS, À L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OSTENDE-BRUGES, AVEC UNE PISTE DE 3,2 KM, DES PRIX DE CARBURANT INTÉRESSANTS, ATC ET L'ACCÈS AU TERMINAL PRIVÉ DU NSAC.

SI VOUS VOYEZ DES OPPORTUNITÉS DANS CE PROJET EN TANT QU'INVESTITSEUR OU LOCATAIRE, DEMANDEZ DES INFORMATIONS SUR LES CONDITIONS ET LES PRIX, SANS ENGAGEMENT.

CONTACT:
MANAGING DIRECTOR ERIK VERMEERSCH
E-MAIL: EVE@NSAC.AERO

WWW.NSAC.AERO

NSAC
NORTH SEA AVIATION CENTER



LUC CLOETENS

WIL VVMV NAAR GROTERE BEKENDHEID NAVIGEREN

VEUT GUIDER LA VVMV VERS UNE PLUS GRANDE NOTORIÉTÉ

Begeef je je geregeld in het luchtruim als recreatief piloot van een motorvliegtuig? Dan ben je wellicht lid van VVMV vzw, de Vereniging Vlaamse MotorVliegclubs. Mocht dit nog niet het geval zijn, dan is het raadzaam om kennis te maken met deze overkoepelende federatie die diensten verleent aan clubs en piloten in de Vlaamse motorluchtvaart. Met als doel de associatie naar een nog grotere bekendheid te leiden, werd Luc Cloetens op 10 juni 2023 aangeduid als nieuwe ondervoorzitter.

VLIEGEN ZIT IN ZIJN BLOED

Luc (77) is een man wiens leven diep verbonden is met de luchtvaart. De passie voor vliegen zit al meerdere decennia in de familie. Zijn vader was onderluitenant piloot in opleiding toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Zoon Kristof (Belgisch kampioen kunstvliegen, red.) en schoonzoon Karel Boes zijn beiden militair piloten. Kleindochter Maud staat aan het begin van haar carrière bij de Koninklijke Belgische Luchtcadetten.

Vous envolez-vous régulièrement en tant que pilote récréatif d'un avion motorisé ? Alors, vous êtes probablement membre de la VVMV ASBL, la Vereniging van Vlaamse MotorVliegclubs, ou bien l'Association flamande d'aéroclubs motorisés. Si ce n'est pas encore le cas, il pourrait être intéressant de faire la connaissance de cette fédération faitière qui offre des services aux clubs et pilotes de l'aviation motorisée flamande. Dans le but de guider l'association vers une plus grande notoriété, Luc Cloetens fut installé le 10 juin 2023 comme nouveau vice-président.

L'AVIATION DANS LE SANG

Luc (77) est un homme dont la vie est étroitement liée à l'aviation, issu d'une famille dont la passion pour l'aviation figure au premier plan depuis plusieurs décennies. Son père était sous-lieutenant pilote en formation lorsque la Seconde Guerre mondiale éclata. Son fils Kristof (champion de Belgique en vol artistique, ndlr) et son gendre Karel Boes sont tous deux pilote



Voorzitter Michel Sinove & kersvers ondervoorzitter Luc Cloetens. | Président Michel Sinove & tout nouveau vice-président Luc Cloetens.

EIGEN TRAJECT

Luc begon zijn vliegavontuur bij Sotramat in Deurne. Onder het toezien van Jos Vermeiren en Pussy Cunha, de eerste vrouwelijke lijnpiloot van Europa, behaalde hij zijn PPL-licentie in 1971. Niet lang daarna was hij mede-oprichter van de "Didac Flying School" in Grimbergen. Hun vloot bestond uit twee Piper Cubs, één Cessna 150 en één Jodel.

LEVENDIGE (LUCHTVAART-)LOOPBAAN

Ook zijn professionele leven bleef altijd sterk verbonden met de luchtvaart. Hij bouwde een indrukwekkende carrière op, van directeur van Belgavia's catering & bonded stores tot Executive Vice-President Passenger Services bij Sabena en CEO van chartermaatschappij Sobelair. Ondanks de uitdagingen waarmee Sabena en Sobelair werden geconfronteerd, koos Luc ervoor zijn loopbaan verder te zetten als consultant bij PriceWaterhouseCoopers (PwC), een wereldvermaarde dienstverlener op het gebied van assurance (financiële audit) en belastingadvies.

ACTIEVE PARTICIPATIE

Naast zijn professionele carrière, die zich niet in een vliegtuig afspeelde, bleef Luc regelmatig de cockpit opzoeken. De piloot ging vaak op vakantie met zijn Socata TB-20, vertegenwoordigde op verzoek van Gilbert Buekenberghs de Koninklijke Aero-club Sanicole bij de VVMV en kocht zelfs onlangs nog een Piper PA-28 Turbo Arrow III die gestationeerd staat in Deurne. Luc's betrokkenheid bij de vlieggemeenschap is nog altijd groot, en dat is ongetwijfeld één van de redenen waarom hij onlangs werd voorgedragen als nieuwe ondervoorzitter voor VVMV.

VISUAL ON TARGET

Luc heeft ambitieuze plannen. Hij is vastbesloten om de vereniging meer zichtbaarheid te geven in de wereld van recreatieve piloten. "Het belang van onze vereniging is niet voor iedereen even duidelijk en dat moet veranderen," zegt Luc. "Zonder voldoende draagkracht en gemeenschappelijke inzet kan de snel wijzigende regelgeving onmogelijk opgevolgd worden. Piloten, clubs en zelfs federaties moeten een sterk front vormen om een stem te hebben in de uitdagingen waarmee de recreatieve luchtvaart nu en in de toekomst te maken krijgt. Met een groeiend ledenaantal, verenigde krachten en duidelijke communicatie kunnen we VVMV naar nieuwe hoogten brengen. Met mijn passie en ervaring wil ik ook jongeren bereiken en overtuigen van de belangrijke rol die ze kunnen spelen in onze organisatie." Met de benoeming van Luc Cloetens als ondervoorzitter is de Vereniging Vlaamse MotorVliegclubs goed gepositioneerd om haar doelen te bereiken. Zijn verbondenheid met de luchtvaart, zowel persoonlijk als professioneel, en zijn expertise en enthousiasme zorgen ervoor dat hij een duidelijke visie heeft: de belangen van recreatieve piloten en vliegclubs in Vlaanderen behartigen. ■

militaire. Sa petite-fille Maud est au début de sa carrière chez les cadets de l'air royaux belges.

SA PROPRE VOIE

Luc entama son aventure en aviation chez Sotramat à Deurne. Sous l'œil attentif de Jos Vermeiren et de Pussy Cunha, première femme pilote de ligne en Europe, il obtint sa licence PPL en 1971. Peu après il devint le cofondateur de la 'Didac Flying School' à Grimbergen, avec une flotte de deux Piper Cubs, un Cessna 150 et un Jodel.

UNE CARRIÈRE MOUVEMENTÉE (EN AVIATION)

Sa vie professionnelle est également toujours restée fortement liée à l'aviation. Il mena une carrière impressionnante, passant de directeur du service de restauration et des magasins sous douane de Belgavia à Vice-président exécutif des services aux passagers de Sabena et PDG de la compagnie aérienne charter Sobelair. Malgré les défis auxquels Sabena et Sobelair durent faire face, Luc choisit de poursuivre sa carrière en tant que consultant chez PriceWaterhouseCoopers (PwC), un prestataire de services d'assurances (audit financier) et de conseil fiscal de renommée mondiale.

PARTICIPATION ACTIVE

En dehors de sa carrière professionnelle, qui ne se déroula pas dans un avion, Luc continua à fréquenter régulièrement le cockpit. Le pilote partait souvent en vacances avec son Socata TB-20, repré-senta à la demande de Gilbert Buekenberghs le Royal Aero-club Sanicole à la VVMV et acheta même récemment un Piper PA-28 Turbo Arrow III stationné à Deurne. L'engagement de Luc envers la communauté des pilotes reste fort, et c'est sans doute l'une des raisons pour lesquelles il a récemment été nommé vice-président de la VVMV.

VISUAL ON TARGET

Luc nourrit des plans ambitieux. Il est déterminé à donner à l'association une plus grande visibilité dans le monde des pilotes de loisir. « L'importance de notre association n'est pas claire pour tout le monde, et il faut que cela change, » dit Luc. « Sans un soutien suffisant et un engagement commun, il est impossible de suivre l'évolution rapide de la réglementation. Les pilotes, les clubs et même les fédérations doivent présenter un front fort pour avoir une voix dans les défis auxquels l'aviation de loisir se voit confrontée aujourd'hui et à l'avenir. Grâce à l'augmentation du nombre de membres, à l'union des forces et à une communication claire, nous pouvons amener la VVMV à de nouveaux sommets. Avec ma passion et mon expérience, je veux aussi atteindre les jeunes et les convaincre du rôle important qu'ils peuvent jouer dans notre organisation. »

Avec l'installation de Luc Cloetens en tant que vice-président, la Vereniging Vlaamse MotorVliegclubs est bien placée pour atteindre ses objectifs. Son lien avec l'aviation, tant sur le plan personnel que professionnel, son expertise et son enthousiasme lui permettent d'avoir une vision claire : représenter les intérêts des pilotes de loisir et des aéroclubs en Flandre. ■



RAID MERMOZ
DE AMBITIEUZE VLUCHT VAN PILOTE
VALÉRIE GOFFE
LE VOL AMBITIEUX DE LA PILOTE
VALÉRIE GOFFE



Bij het ochtendgloren op 7 mei 2023 leek de startlijn van de vierde editie van Raid Mermoz iets weg te hebben van een krioelend bijennest. Vliegteams uit België, Frankrijk, Duitsland, Tsjechië, Zwitserland en Spanje liepen druk rond, deden een laatste check van hun vliegtuig, bekeken weerkaarten, en voerden de finale veiligheidscontroles uit. Onder hen was een bijzondere dame, Valérie Goffe.

Met haar vierenvijftig jaar, moeder van twee volwassen kinderen en zelfstandig ondernemer, heeft Valérie niet de typische achtergrond van een piloot. Maar zoals ze zelf zegt: "Het vliegvirus kan plots toeslaan en eenmaal je het hebt... je geraakt er nooit meer van af."

Ze kreeg de smaak te pakken in 2021, na enkele vluchten als passagier in een ULM van een vriend. Deze ervaringen waren de eerste vonken die haar passie aanwakkerden.

Bij een kleine, gemoedelijke vliegclub in Avernas begon ze in het eerste semester van 2022 aan haar opleiding. Daar leerde Valérie de kneepjes van het vliegen en ontdekte ze dat het weer een bepalende factor is op de vliegplannen van de piloten. De opleiding kende haar uitdagingen, maar ook haar charmes. "Het was een leerrijke ervaring en een kans om jezelf te overtreffen," vertelt Valérie.

A l'aube du 7 mai 2023, la ligne de départ de la quatrième édition du Raid Mermoz ressemblait à une ruche bourdonnante. Des équipes d'aviateurs de la Belgique, la France, l'Allemagne, la République tchèque, la Suisse et l'Espagne se hâtaient, effectuaient un dernier contrôle de leur avion, examinaient les cartes météorologiques et réalisaient les dernières vérifications de sécurité. Parmi eux se trouvait une dame spéciale, Valérie Goffe.

A cinquante-quatre ans, mère de deux enfants adultes et entrepreneur indépendante, Valérie n'a pas le profil typique d'un pilote. Mais comme elle le dit elle-même : "La passion de l'aviation peut frapper soudainement et une fois que vous l'avez... vous ne vous en débarrassez jamais."

Elle a pris goût en 2021, après plusieurs vols en tant que passager dans l'ULM d'un ami. Ces expériences ont été les premières étincelles qui ont enflammé sa passion.

Elle a commencé sa formation au premier semestre 2022 dans un petit club d'aviation convivial à Avernas. C'est là que Valérie a appris les ficelles du pilotage et a découvert que la météo est un facteur déterminant dans les plans de vol des pilotes. La formation a eu ses défis, mais aussi ses charmes. "C'était une expérience enrichissante et une occasion de se surpasser," raconte Valérie.

FLYADVISOR

OP HET VERLANGLIJSTJE

De Raid Mermoz stond bij de start van haar training al stiekem op haar radar. Deze prestigieuze rally, vernoemd naar de Franse luchtvaartpionier Jean Mermoz, is een reis met meerdere deelnemers die een afstand van ongeveer 12.000 km afleggen over onbekende en diverse omgevingen - van de Pyreneeën en de Atlasbergen tot de duinen en woestijnen van Afrika.

Ze wist dat het een enorme onderneming zou worden en dat het voor haar – als onervaren pilote – misschien nog te vroeg was om zich hieraan te wagen. Haar instructeur, Philippe Hendrickx, had zelf twijfels voordat hij ermee instemde om haar in dit avontuur te vergezellen. "Tijdens de voorbereidingsfase van de reis herhaalde mijn instructeur keer op keer: ik kan je niet beloven dat er niets zal gebeuren, maar we zullen er alles aan doen om Murphy op afstand te houden." Na wikken en wegen, grondige testvluchten en voorbereidingen, vertrokken ze uiteindelijk samen in de Maverick, geregistreerd F-JCKX.

De piloten werden op 6 mei verwacht voor een inspectie van hun vliegtuigen en de administratieve papiermolen. Daarna volgden de eerste briefings, de crewleden maakten kennis met elkaar en brachten stickers aan op hun toestel... de toon was meteen gezet.

DAAR IS MURPHY AL

Zevenendertig vliegtuigen, die telkens per vier tot vijf toestellen samen vertrekken, zouden op 7 mei 2023 vanuit Challes Les Eaux via Frankrijk en Spanje naar het betoverende Marokko vliegen. Maar dat was buiten Murphy gerekend, die tijdens de eerste etappe al de kop op stak. Een uitlaat onder de carburateur brak onverwacht, waardoor uitlaatgassen met een temperatuur van ongeveer 800°C ontsnapten, niet oké dus... Dankzij hun goede voorbereiding en het geluk dat ze in de buurt van het vliegveld waren, konden ze veilig en zonder al te veel stress landen. Na reparatie vertrokken ze met enige vertraging opnieuw voor de grote tocht.

Het werd een onvergetelijk avontuur voor Valérie. Ze vlogen over bergketens, woestijnen en eindeloze vlakten, waarbij ze adembenemende landschappen ontdekten in landen zoals Mauritanië en Senegal. Het was een reis van bijna 55 uur vliegen, verspreid over twee weken, die elke piloot tot het uiterste dreef. Een echte beproeving voor de deelnemers van

SUR LA LISTE DE SOUHAITS

Le Raid Mermoz était secrètement sur son radar dès le début de sa formation. Ce rallye prestigieux, nommé d'après le pionnier de l'aviation française Jean Mermoz, est un voyage avec plusieurs participants qui couvrent une distance d'environ 12 000 km à travers des environnements inconnus et variés - des Pyrénées et des montagnes de l'Atlas aux dunes et déserts d'Afrique.

Elle savait que ce serait une énorme démarche et qu'il était peut-être encore trop tôt pour elle, en tant que pilote inexpérimentée, de s'y lancer. Son instructeur, Philippe Hendrickx, avait lui-même des doutes avant d'accepter de l'accompagner dans cette aventure. "Pendant la phase de préparation du voyage, mon instructeur répétait encore et encore : je ne peux pas te promettre qu'il ne se passera rien, mais nous ferons tout pour tenir Murphy à distance." Après réflexion, des vols d'essai approfondis et des préparatifs, ils ont finalement pris leur envol ensemble dans le Maverick, enregistré F-JCKX.

Les pilotes étaient attendus le 6 mai pour une inspection de leurs avions et la paperasserie administrative. S'ensuivirent les premiers briefings, les membres de l'équipage se rencontrèrent et collèrent des autocollants sur leur appareil... le ton était immédiatement donné.

VOICI DÉJÀ MURPHY

Trente-sept avions, qui décollaient en groupes de quatre à cinq, devaient voler le 7 mai 2023 de Challes Les Eaux à travers la France et l'Espagne jusqu'au magnifique Maroc. Mais Murphy avait d'autres projets, se manifestant dès la première étape. Un échappement sous le carburateur a soudainement cassé, laissant échapper des gaz d'échappement à une température d'environ 800°C, ce qui n'était pas bon... Grâce à leur bonne préparation et au fait qu'ils étaient à proximité de l'aéroport, ils ont pu atterrir en toute sécurité et sans trop de stress. Après réparation, ils ont repris leur voyage avec un peu de retard.

Ce fut une aventure inoubliable pour Valérie. Ils ont survolé des chaînes de montagnes, des déserts et des plaines sans fin, découvrant des paysages à couper le souffle dans des pays comme la Mauritanie et le Sénégal. C'était un voyage de près de 55 heures de vol, réparties sur deux semaines, qui a poussé chaque pilote à ses limites. Un véritable test d'endu-





LOMA AIR



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

**THE BEST
SERVICE AT THE
BEST PRICE**

Info@loma-air.com

Did you receive a better offer?
Let us know.

LYCOMING



SUPERIOR
XP-Engines

BELGIUM Headquarters

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 60 244 01 33 - Info@loma-air.pl

www.loma-air.com



hun uithoudingsvermogen en navigatievaardigheden in heel wisselende omstandigheden.

De RAID MERMOZ is toegankelijk voor vliegtuigen die in uitstekende werk- en onderhoudsconditie verkeren, over een autonomie van +/- 6 uur vliegen (800 zeemijl zonder bijtanken mogelijk) beschikken en een effectieve kruissnelheid van min 120 knopen halen (type VL3, DYNAMICS, SHARKS, XL8, ...). De toestellen moeten uitgerust zijn met een gps, een 2-kanaals radio en een transponder in Mode S. Deze instrumenten moeten tijdens de hele Raid operationeel zijn.

DAT SMAAKT NAAR MEER

De rally is toegankelijk voor alle gedisciplineerde piloten met een beetje luchtvaartervaring, navigatie en die perfect vertrouwd zijn met het gebruik van de radio in het Frans en Engels.

Valérie houdt niks dan positieve herinneringen over aan de trip die eindigde op 21 mei, al had ze vaak graag wat meer tijd gehad om te genieten van de adembenemende landschappen en de cultuur van de locaties. Ze koestert ook de vriendschappen die ze er sloot en de ontelbare uren die ze in de lucht doorbracht. En zoals ze zelf zegt: "Volgend jaar kunnen we opnieuw deelnemen. En er zullen zeker andere reizen komen, niet allemaal ver weg, er zijn genoeg vliegvelden om dicht bij huis te ontdekken." ■

Auteur: CO en Foto's: Valérie Goffe

rance et de compétences en navigation dans des conditions très variées.

Le RAID MERMOZ est accessible aux avions en excellent état de fonctionnement et d'entretien, avec une autonomie de +/- 6 heures de vol (800 miles nautiques sans possibilité de ravitaillement) et une vitesse de croisière effective minimale de 120 nœuds (type VL3, DYNAMICS, SHARKS, XL8, ...). Les appareils doivent être équipés d'un GPS, d'une radio à deux canaux et d'un transpondeur en Mode S. Ces instruments doivent être opérationnels pendant toute la durée du Raid.

ÇA DONNE ENVIE DE PLUS

Le rallye est accessible à tous les pilotes disciplinés avec un peu d'expérience aéronautique, de navigation et qui maîtrisent parfaitement l'utilisation de la radio en français et en anglais.

Valérie ne garde que des souvenirs positifs du voyage qui s'est terminé le 21 mai, bien qu'elle aurait souvent aimé avoir plus de temps pour profiter des paysages époustouflants et de la culture des lieux visités. Elle chérit aussi les amitiés qu'elle a noué et les innombrables heures qu'elle a passé dans les airs. Et comme elle le dit elle-même : "L'année prochaine, nous pourrions participer à nouveau. Et il y aura certainement d'autres voyages, pas tous loin, il y a assez d'aéroports à découvrir près de chez soi." ■

BRASSERIE & BIERRESTAURANT



- Vlakbij het vliegveld van Ursel
- Keuze uit +500 bieren
- Restaurant & tea-room
- Feest- en vergaderzaal
- Ideale uitvalbasis voor een wandeling in de bossen
- Grote speeltuin voor kinderen

Maandag en dinsdag gesloten
 Woensdag t/m vrijdag 10u00 – 21u00
 Weekend 9u00 – 23u00

Drongengoedweg 11
 9910 Ursel
 T. 050 71 68 61

HET *Jagershof* BE
WWW.HET-JAGERSHOF.BE

Belgisch maritiem tijdschrift
 over militaire, civiele
 en recreatieve scheepvaart

Magazine maritime belge
 sur la navigation militaire,
 civile et de plaisance

SEATALK
 Maritime leafy
 De laatste ontwikkelingen
 in de maritieme wereld
 De laatste ontwikkelingen
 in de maritieme wereld

De laatste ontwikkelingen
 in de maritieme wereld

De laatste ontwikkelingen
 in de maritieme wereld

WWW.SEATALK.BE

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

WWW.THEFLYINGTWINS.BE

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

AND THE WINNER IS...



DE OSCAR- WINNENDE PIONIER VAN LUCHTOPNAMES

L'OSCARISÉ PIONNIER DE L'AÉRIEN

De Amerikaanse actrice Jamie Lee Curtis pronkt in haar schitterende galajurk en frommelt de gouden enveloppe open. "EMMANUEL PRÉVINAIRE" schreeuwt ze door de microfoon. De overgelukkige winnaar stormt het podium op en mag het felbegeerde beeldje in ontvangst nemen. RateOne had een lange babbel met een man die niet één, maar twee Oscars in de wacht sleepte. En een Emmy Award. Zijn trofeeën blinken in zijn kantoor te Hermalle-sous-Argenteau, bij Luik. Misschien doet zijn naam niet meteen een belletje rinkelen, maar elke lezer van dit magazine heeft de voorbije dertig jaar meermaals van zijn adembenemende beelden genoten. De Belg Emmanuel Prévinaire is de man die drones en cinema bij elkaar bracht, en op het internationale toneel bakens verzette.

L'actrice américaine Jamie Lee Curtis dans sa superbe robe de gala ouvre l'enveloppe dorée. « EMMANUEL PRÉVINAIRE », crie-t-elle dans le micro. L'heureux gagnant monte sur scène et reçoit la statuette tant convoitée. RateOne a eu un long entretien avec un homme qui a remporté non pas un, mais deux Oscars. Et un Emmy Award. Ses trophées brillent dans son bureau à Hermalle-sous-Argenteau, près de Liège. Son nom ne vous dit peut-être rien, mais chaque lecteur de ce magazine a pu apprécier ses images à couper le souffle à de nombreuses reprises au cours des trente dernières années. Le Belge Emmanuel Prévinaire est l'homme qui a réuni les drones et le cinéma et qui a établi de nouveaux standards sur la scène internationale.



OSCAR for the Motion Picture Industry (USA) Los Angeles, Hollywood, California. February 14th 2014. Jan Sperling, Emmanuel Prévinaire, Etienne Band, Tony Postiau.

Hij bladert door het oude familiealbum. Op een vergeelde foto wijst hij naar een man, gehurkt bij een modelvliegtuigje. Daar rond kijken jonge kerels in golfbroeken, typisch voor de jaren '50, aandachtig toe. "Kijk, en daar m'n mama, op dat moment was ze in verwachting van me. Vader was een Luikse notaris van de negende generatie - een beroep dat haast eeuwenlang van vader op zoon overgedragen wordt. Maar m'n pa was liever ingenieur geworden. Bovendien was hij gepassioneerd door de vliegerij. Tijdens die jaren '50 experimenteerde hij met radiobesturing. Weet wel: er waren nog geen transistors, laat staan chips. Een radio werkte op lampen, en het was een heel gedoe om zo'n model in de lucht te besturen. Later kocht hij een echt vliegtuig, een Piper Cherokee 6 (OO-BPA) waarmee ons hele gezin op reis ging. En natuurlijk zat ik regelmatig achter de stuurknuppel. Moeder daarentegen was meer van het artistieke type: piano, klassieke muziek. Van beide heb ik de genen: als kind was ik gek op vliegtuigtechniek, maar ik geniet eveneens van mooie beelden.

DE LUCHT IN

Ik volgde een opleiding als professioneel piloot, maar wat me evenzeer boeide, waren modelhelikopters die opgang maakten. Begin jaren '80 waren er slechts enkelen die zich hieraan waagden, die dingen waren erg moeilijk te besturen en je had voortdurend brokken, die je dan zelf moest repareren. Maar ik werd er goed in, won kampioenschappen en kreeg alles onder de knie. Intussen studeerde ik verder, ver weg van de luchtvaart. In Louvain-la-Neuve behaalde ik het diploma filmregie. En met mijn eindwerk wist ik mijn beide passies op één spoor te zetten: professionele, cinematografische luchtopnamen maken vanuit een modelhelikopter.

Tot eind jaren '80 gebeurden luchtopnamen enkel vanuit een echte helikopter. Het waren kosten die zwaar wogen op het filmbudget. Tijdens mijn laatste studiejaar ontwikkelde ik een modelhelikopter die voldoende stabiel was om een professionele 16mm-filmcamera een boord te nemen. Ook die moest ik verbouwen, want zo'n ding weegt al snel 25 kilo, wat veel te zwaar

Il feuillette le vieil album de famille. Sur une photo jaunie, il montre un homme accroupi près d'une maquette d'avion. Autour de lui, de jeunes hommes en pantalon de golf, typiques des années 50, l'observent attentivement. « Regardez, et voilà ma mère, à l'époque enceinte de moi. Mon père était un notaire liégeois de la neuvième génération — une profession qui se transmet de père en fils depuis des siècles. Mais mon père aurait préféré devenir ingénieur. De plus, il était passionné par l'aviation. Dans les années 1950, il expérimentait avec la radiocommande. Rappelez-vous : il n'y avait pas encore de transistors, et encore moins de circuits intégrés. Une radio fonctionnait sur des lampes, et il était assez difficile de contrôler un tel modèle en l'air. Plus tard, il acheta un vrai avion, un Piper Cherokee 6 (OO-BPA) avec lequel toute notre famille a voyagé. Et bien sûr, je prenais régulièrement place aux commandes. Ma mère, en revanche, était plus du genre artistique : piano, musique classique. J'ai les gènes des deux : enfant, j'étais passionné par la technologie aéronautique, mais j'aime aussi les belles images.

VERS LES CIEUX

J'ai suivi une formation de pilote professionnel (IFR), mais ce qui me fascinait tout autant, c'était les modèles réduits d'hélicoptères qui faisaient leur apparition. Au début des années 1980, rares étaient ceux qui s'aventuraient dans cette voie, car ces engins étaient très difficiles à conduire et étaient sujets à des pannes fréquentes, qu'il fallait ensuite réparer soi-même. Mais je suis devenu doué, j'ai gagné des championnats et j'ai réussi à tout maîtriser. Pendant ce temps, je continuais mes études, loin de l'aviation. À Louvain-la-Neuve, j'ai obtenu un diplôme en réalisation de films. Et avec ma mémoire, j'ai su combiner mes deux passions sur une même piste : réaliser des enregistrements aériens professionnels et cinématographiques à partir d'un modèle réduit d'hélicoptère.

Jusqu'à la fin des années 1980, la photographie aérienne ne se réalisait qu'à partir d'un véritable hélicoptère. Ces coûts pesaient lourdement sur le budget d'un film. Pendant ma dernière année d'études, j'ai mis au point un modèle d'hélicoptère suffisam-

AND THE WINNER IS...



Emmanuel Prévenaire

is voor een model. Ik demonteerde een Bell & Howell van het Amerikaanse leger uit de Tweede Wereldoorlog en reduceerde het gewicht gevoelig. Die combinatie werd m'n Flying Cam I. In datzelfde jaar 1988, trok ik m'n stoute schoenen aan en plaatste ik m'n helikopter ergens in een hoekje van de Keulse fotovakbeurs Photokina. Ernaast stond een tv-scherm met de resultaten. Het publiek reageerde stomverbaasd. Kenners beseften dat voor de eerste maal professionele luchtopnamen zonder een piloot waren gedraaid. Meteen werden we uitgenodigd om ons toestel op de filmbeurs van Monaco te showen. En dan ging het snel. In 1989 vierde Frankrijk de tweehonderdste verjaardag van de Revolutie, en men vroeg ons om de parade op de Champs Élysées in beeld te brengen. Maar daar stuitten we op een hindernis die alle drone-ontwikkelaars kennen. Onze zware modelhelikopter vond geen plaats in de regelgeving van luchtvaarttuigen. De Parijse burgemeester Jacques Chirac wilde het risico niet nemen, hij vreesde voor de veiligheid. Stel je voor dat onze helikopter in het publiek zou smakken. Maar het was president Mitterrand zelf die uitzonderlijk de toestemming verleende. We zoefden over de militaire kolonne, onderdoor de Arc de Triomphe. En onze beelden werden rechtstreeks uitgezonden. Het was dan dat ons concept op poten stond. De piloot bestuurt de helikopter, de cineast volgt rechtstreeks de beelden en samen zorgen ze er voor dat de beelden perfect gekadreerd worden, zoals het hoort.

ment stable pour embarquer une caméra professionnelle de 16 mm. Il fallait également adapter cette dernière, car un tel objet pèse facilement 25 kilos, ce qui est beaucoup trop lourd pour un modèle réduit. J'ai démonté un Bell & Howell de l'armée américaine de la Seconde Guerre mondiale et j'ai réduit le poids considérablement. Cette combinaison devint mon Flying Cam I. La même année, en 1988, j'ai risqué le tout pour le tout et j'ai garé mon hélicoptère dans un coin du salon de la photo Photokina à Cologne, flanqué d'un écran avec les résultats. Le public fut ébahi. Les connaisseurs ont compris que, pour la première fois, des images aériennes professionnelles avaient été tournées sans pilote. Nous avons immédiatement été invités à présenter notre appareil à la Foire du Film de Monaco. Et puis les choses ont évolué rapidement. En 1989, la France célébra le bicentenaire de la Révolution, et on nous a demandé de photographier le défilé sur les Champs Élysées. Mais nous nous sommes heurtés à un obstacle que tous les développeurs de drones connaissent bien. Notre modèle d'hélicoptère lourd ne trouvait pas sa place dans la réglementation aérienne. Le maire de Paris, Jacques Chirac, n'a pas voulu prendre le risque, il craignait pour la sécurité. Imaginez-vous que notre hélicoptère s'écrase sur le public. Mais c'est le président Mitterrand lui-même qui a exceptionnellement accordé l'autorisation. Nous survolâmes la colonne militaire, nous passâmes sous l'Arc de Triomphe. Et nos images furent diffusées en direct. C'est à ce moment-là que notre concept était complet. Le pilote conduit l'hélicoptère, le directeur de photographie suit directement les images et ensemble, ils veillent à ce que les images soient parfaitement cadrées, selon les règles de l'art.

PRÊT POUR LE TOURNAGE? ACTION

C'est le réalisateur Philippe de Broca qui nous a engagés pour notre premier projet de film. Avec *Les 1001 Nuits* (1990 – le début sur le grand écran pour Catherine Zeta-Jones), il tenta d'apporter de nouvelles techniques dans les salles de cinéma. Nous avons filmé les séquences aériennes, et un tapis volant a été monté numériquement dessus. » À partir de ce moment, Emmanuel et son équipe sont demandés pour toutes les grandes productions cinématographiques : James Bond (*Tomorrow Never Dies*, *Die Another Day*, *Skyfall*), trois films de la série Harry Potter (entre autres pour la séquence où la voiture bleue passe à côté du train de Hogwarth), et maintenant aussi *Game of Thrones*. Lorsque



André en Monique Prévenaire, ouders van Emmanuel. | André et Monique Prévenaire, parents d'Emmanuel. Haren-Evere Airfield, 1956.



KLAAR VOOR OPNAME? ACTIE!

Het was regisseur Philippe de Broca die ons inhuurde voor ons eerste filmproject. Met Duizend-en-Eén Nacht (1990 – het came-radebuut van Catherine Zeta-Jones) trachtte hij nieuwe technieken in de cinemazalen te brengen. Wij filmden de luchtopnamen, en digitaal werd hierop een vliegend tapijt gemonteerd.” Van dan af worden Emmanuel en zijn team gevraagd bij alle grote filmproducties: James Bond (Tomorrow Never Dies, Die another Day, Skyfall), de drie Harry Potter-films (ondermeer wan-

neer het blauwe autootje langsheen de Hogwarth-stoom-trein zoekt), en nu Game of Thrones. Als je die draken over dat bucolische landschap ziet zeilen, weet dan dat die beelden gedraaid werden met materiaal dat bedacht werd in Luik. Het levert hem maar liefst tweemaal een Oscar op in de categorie Scientific & Engineering, zeg maar de grootste technische verwezenlijking dat jaar in de cinematografie.

TURBULENTIE

Maar niet alles gaat zonder hindernissen. “Intussen had ik een kantoor in Los Angeles, op het vliegveld van Santa Monica. Daar stallen die sterren ook hun toestellen. Harrison Ford heeft er een aantal, Tom Cruise – erg fijne kerel om mee te werken – had er zelfs een P-51 Mustang staan. Tot in 2004 daar een officieel schrijven op m’n bureau belandt, onder de hoofding van de FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Het was een donderslag bij heldere hemel: met één pennentrek beslisten de luchtvaartautoriteiten dat dergelijke zware drones voortaan verboden waren in de V.S. én Europa. Zelfs de onze, die enkel aangewend werden voor filmopnamen. Meteen opende ik een kantoor waar er wel nog mocht gevlogen worden: in Hong Kong. De Chinese filmin-

vous verrez ces dragons survoler ce paysage épique, sachez que ces images ont été réalisées avec des matériaux inventés à Liège. Cela lui a valu pas moins de deux Oscars dans la catégorie Scientific & Engineering, c’est-à-dire : la plus grande réalisation technique de l’année en matière de cinématographie.

TURBULENCES

Mais tout ne se passe pas sans accroc. « Pendant ce temps, j’avais un bureau à Los Angeles, à l’aéroport de Santa Monica. C’est aussi là que les stars entreposent leurs engins. Harrison Ford en a plusieurs, Tom Cruise – quelqu’un de vraiment agréable à travailler avec – y avait même un P-51 Mustang. Jusqu’au moment où, en 2004, je reçois sur mon bureau une lettre avec l’en-tête de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale). C’était un coup de tonnerre : d’un trait de plume, les autorités aériennes décidèrent que ces drones lourds seraient désormais interdits aux États-Unis et en Europe. Même les nôtres, que nous utilisons uniquement pour le tournage. J’ai immédiatement ouvert un bureau là où il était encore permis de voler : à Hong Kong. L’industrie cinématographique chinoise était en plein développement et commençait à gagner une reconnaissance internationale. J’ai pu travailler avec les plus grands réalisateurs et tourner des images à couper le souffle dans les plus beaux paysages asiatiques. Jusqu’au moment où Donald Trump décida que toutes les entreprises de technologie de pointe devaient couper leurs liens avec la République populaire, sur quoi je suis retourné à Liège. Entre-temps, le règlement de la FAI avait été modifié à nouveau pour que nous puissions reprendre le travail dans l’industrie cinématographique.

DRONES: OPPORTUNITÉS INATTENDUES

Mais dans l’intervalle, on m’avait fait remarquer que notre Flying Cam offrait beaucoup plus de possibilités. Il est important de savoir que notre hélicoptère est très fiable et a été équipé d’un pilote automatique. Nous pouvons également le déployer en zone urbaine, sans compromettre la sécurité publique. Et la technolo-



AND THE WINNER IS...



dustrie groeide en kreeg internationale erkenning. Ik mocht er met de grootste cinéasten werken en adembenemende beelden draaien boven de mooiste Aziatische landschappen. Tot Donald Trump besliste dat alle high-tech-bedrijven hun banden met de Volksrepubliek moesten doorknippen, en ik naar Luik terugkeerde. De FAI-regelgeving was intussen terug gewijzigd zodat we terug de slag mochten in de filmindustrie.

DRONES: ONVERWACHT KANS

Maar intussen had men me er op gewezen dat onze Flying Cam nog veel meer mogelijkheden bood. Belangrijk om weten is dat onze helikopter erg betrouwbaar is, en intussen uitgerust is met autopilot. Hij kan ook in stedelijk gebied ingezet worden zonder dat de veiligheid van het publiek in het gedrang komt. De cameratechnologie gaat ook met rasse schreden vooruit. We voeren visuele inspecties uit aan windmolens, schoorstenen. De beelden zijn zo scherp en stabiel dat we het menselijke oog evenaren, net alsof je er met de neus zelf op zit. Intussen verkopen we het hele systeem, en onderrichten we de kandidaat-bestuurder. COVID hield nogal wat lijnpiloten aan de grond, maar een aantal van hen leerden onze heli besturen en houden er nu een boeiende baan op na. We hebben al volledige trainstations, ja zelfs een volledig eiland in een digitale puntenwolk omgezet zodat nu alles in 3D gevat is. Wat ook opvalt: een professionele piloot heeft slechts de helft van de tijd nodig om "gelost" te worden. Hij kent alles van winden, heeft discipline, gaat nooit buiten het venster."

Flying Cam telt vijftien werknemers, en Emmanuel Prévenaire is dé wereldautoriteit in zijn vakgebied. Met de kleine drones, die met vier schroeven, die we in de supermarkt om de hoek aanschaffen, heeft hij niets vandoen. "Die markt is volledig in handen van de Chinezen, ze zijn onklopbaar hierin. Wij blijven inzetten op de ontwikkeling en verfijning van zware drones, van meer dan 25 kilo. Er ligt een marktpotentieel van wel 50 miljard voor ons uit: fotogrammetrie, grensbewaking, LIDAR, noem maar op. Tegen 2035 zoemen de cargodrones door ons luchtruim." ■

gie des caméras continue de progresser à une vitesse étonnante. Nous effectuons des inspections visuelles sur des éoliennes, des cheminées. Les images sont si nettes et si stables que nous égalons l'œil humain, comme si vous étiez là, le nez dessus. À présent, nous vendons le système complet et nous formons le candidat conducteur. La COVID a cloué au sol un certain nombre de pilotes de ligne, mais certains d'entre eux ont appris à piloter notre hélico et occupent désormais un emploi passionnant. Nous avons déjà converti des gares entières, oui, même une île entière, en nuage de points numériques, de sorte que tout est désormais en 3D. Ce qui est également frappant : un pilote professionnel n'a besoin que de la moitié du temps pour être prêt au déploiement. Il connaît tout des vents, a de la discipline, ne sort jamais du cadre. »

Flying Cam compte quinze collaborateurs et Emmanuel Prévenaire est l'autorité mondiale dans sa discipline. Il n'a rien à voir avec les petits drones à quatre hélices, que nous achetons au supermarché du coin. « Ce sont les Chinois qui dominent complètement ce marché, ils y sont imbattables. Nous continuons d'investir dans le développement et le perfectionnement des drones lourds, qui pèsent plus de 25 kilos. Il existe pour nous un marché potentiel de 50 milliards d'euros : photogrammétrie, surveillance des frontières, LIDAR, etc. D'ici 2035, les 'cargodrones' bourdonneront dans nos cieux. » ■

Auteur: Cynrik De Decker
Photos: CDD & E. Prévenaire



Ken je de coolste groothandel in diepvriesproducten al?

Cold & Tasty Frozen Food

Uitgebreid productassortiment

Van hartige hapjes tot vis en schaaldieren, en zelfs een breed scala aan desserts.
We bieden niet alleen kwaliteit, maar ook diversiteit voor fijnproevers.

Voor iedereen

Of je nu een horecaondernemer bent, een grootkeuken runt, of een particuliere klant bent die op zoek is naar diepvriesproducten van topkwaliteit, wij bedienen je!

Flexibiliteit en gemak

Plaats je bestellingen waar en wanneer je wilt. Bestel via onze webshop en profiteer van onze uitstekende service!



Cold & Tasty
FROZEN FOOD

T. +32 474 62 07 19
info@coldandtasty.be

www.coldandtasty.be





OLIESLAGERS, DE DUIVEL OLIESLAGERS, LE DIABLE



Dit jaar vierde de luchthaven van Antwerpen haar honderdste verjaardag. Al decennialang bewaakt een standbeeld van de man die mee aan de wieg van Deurne als vliegveld stond, de toegang. Zijn naam klinkt als een klok in onze nationale luchtvaartgeschiedenis. Het werd hoog tijd dat Frans Mielants en Dirk Buytaert nog eens het verhaal van Jan Olieslagers te boek stellen.

Om de levensloop van deze flamboyante sinjoor te kennen moesten we het tot nu toe stellen met de biografie die zijn oorlogsmakker Willy Coppens in 1935 te boek stelde (*Un Homme Volant Jan Olieslagers*) en enkele kleinere publicaties. Frans en Dirk houden nu een flink boek vast, temidden van een rijke collectie memorabilia van Den Antwerpschen Duivel.

FENOMEEN

't Was Frans die ooit het vuur aanstak van dit project. "Ik groeide op in Sint-Job-in-'t-Goor. Mijn grootvader vertelde me nog over de meetings die baron Pierre de Caters voor de Eerste Wereldoorlog op zijn domein organiseerde – vooral het kletterende geluid van die eerste vliegtuigmotoren is hem altijd bijgebleven. Wie ik als kind ook nog door ons dorp zag rondpeddelen op zijn fiets, was Max Olieslagers, de broer van Jan. Die was toen al lang overleden (1942, n.v.d.s.). Ook zijn echtgenote Fien kende ik goed, en zo raakte ik helemaal verslingerd aan dat kleurrijke verhaal van de familie Olieslagers. Halfweg jaren '70 begon ik met postkaarten en documenten te verzamelen over de illustere Jan

Cette année, l'aéroport d'Anvers fête son centenaire. Depuis des décennies, une statue de l'homme qui fut l'un des fondateurs de l'aérodrome de Deurne garde l'entrée. Son nom résonne dans l'histoire de notre aviation nationale. Il était donc grand temps que Frans Mielants et Dirk Buytaert retracent à nouveau l'histoire de Jan Olieslagers.

Si on voulait connaître l'histoire de ce flamboyant Anversois, il fallait jusqu'ici se contenter de la biographie écrite en 1935 par son compagnon de guerre Willy Coppens (*Un Homme Volant Jan Olieslagers*), et quelques écrits moins importants. Frans et Dirk présentent aujourd'hui un livre volumineux, au milieu d'une riche collection de souvenirs de ce 'Diable anversois'.

UN PHÉNOMÈNE

C'est Frans qui à un moment donné lança le projet. « J'ai grandi à Sint-Job-in-'t-Goor. Mon grand-père me racontait des histoires sur les rencontres organisées avant la Première Guerre mondiale par le baron Pierre de Caters sur son domaine – il se rappelait surtout le bruit caractéristique de ces premiers moteurs d'avion. Je me rappelle aussi de mon enfance de voir parcourir Max Olieslagers notre village à vélo. C'était le frère de Jan, qui lui-même était décédé depuis longtemps (1942, note de l'auteur). J'ai aussi bien connu son épouse Fien, et de cette façon je suis devenu un passionné de l'histoire haute en couleur de la famille Olieslagers. Au milieu des années 1970, j'ai commencé à collectionner des cartes postales et autres documents concernant l'homme illustre et ses frères. Nous



jan olleslagers

1883 - 1942

luchtvaartpionier

W. Weitz



en zijn broers. We kennen hem vooral als luchtvaartpionier, maar zijn carrière daarvoor was minstens even belangrijk.”

Frans vult het tafelblad met oude magazines, affiches en postkaarten. Bijna allemaal tonen ze een besnorde Jan Olieslagers, kromgebogen over het stuur van zijn koersfiets of motocyclette. “Jan was een belhamel, van jongs af aan al. Een makkelijke kindertijd zal hij niet gehad hebben, hij verloor z'n pa al heel vroeg. Toen hij zestien was liep hij van huis weg en kwam bij de motorfabrikant Minerva terecht. Die kerel had een goed inzicht in mechaniek, maar vooral erg veel lef. En vooral dat laatste had je nodig voor die nieuwe sport die opgang maakte: in Zurenborg werd een wielerpiste aangelegd en Olieslagers zou er met zijn motorfiets als gangmaker voor de racefietsers rijden. We kennen dat fenomeen nog altijd als de Wielersdaage van Gent, maar toen was die sport nog veel populairder. En spectaculairder: de wielrenners hingen niet achter zo'n klein motorfietsje als vandaag, maar achter een zware motor die blauwe walmen uitspatte, en een hels kabaal maakte. 't Was de motorrijder die het tempo van de renner in zijn kielzog bepaalde. Beeld je in: die mannen haalden snelheden van 96 km/u, en dat op een kuipvormige houten piste. 't Was erg gevaarlijk werk, en zowel de renner als de motorrijder waren de sterren van het gebeuren. Onze Jan racete ook zo op de velodroom van Parijs. Hij kwam in contact met andere motorrijders en in 1904 nam hij deel aan de race Parijs-Bordeaux-Parijs. In deze wedstrijd die zeven dagen duurde won hij vier ritten, en zo haalde hij behoorlijk wat prijzengeld bij elkaar. Dat liet hij ook graag rollen - zo knalde hij eens met twee vrouwen in de auto “met een stuk in zijn frak” tegen het standbeeld van David Teniers... Tussendoor hield hij zich bezig met pistoolschieten, nog zo een passie van hem. Tijdens zo'n wedstrijd kreeg hij een kogel in z'n kop, gelukkig werden er geen vitale organen geraakt en drie dagen nadien zat hij terug in het zadel voor een volgende motorwedstrijd - die kogel is er trouwens nooit uitgehaald... Jan Olieslagers was toen al een internationaal bekend duivels fenomeen - hij signeerde postkaarten met zijn foto op.”

le connaissons en premier lieu comme pionnier de l'aviation, mais sa carrière antérieure était au moins aussi remarquable. »

Frans couvre la table de vieux magazines, affiches et cartes postales. Presque tous montrent un Jan Olieslagers moustachu, courbé sur le guidon de son vélo de course ou de sa motocyclette. « Jan était un vrai espiègle, depuis son enfance déjà, qui d'ailleurs n'a pas dû être facile, comme il perdit son père à un très jeune âge. À seize ans, il s'est enfui de chez lui et a rejoint le fabricant de motos Minerva. Ce gaillard avait une bonne compréhension de la mécanique, mais surtout beaucoup de culot. Et c'est surtout cette dernière caractéristique dont il avait besoin pour ce nouveau sport qui était en plein essor : à Zurenborg fut construite une piste cycliste, et Olieslagers y faisait figure d'entraîneur pour les cyclistes, avec sa moto. C'est un phénomène qui nous est toujours connu, dans les Six jours de Gand, mais à l'époque ce sport était encore beaucoup plus populaire. Et plus spectaculaire : les cyclistes ne traînaient pas derrière une petite moto comme de nos jours, mais derrière une moto lourde crachant une fumée bleue et faisant un vacarme d'enfer. C'était le motard qui déterminait la vitesse du cycliste dans sa foulée. Imaginez-vous : ces hommes atteignaient des vitesses jusqu'à 96 km/h, et tout cela sur une piste en bois en forme de cuve. C'était un travail très dangereux, et aussi bien le motard que le cycliste étaient les vedettes de l'événement. Ainsi, Jan a aussi couru sur le vélodrome de Paris. Il rencontra d'autres motards et en 1904 il participa à la course Paris-Bordeaux-Paris. Dans cette course, qui dura sept jours, il emporta quatre étapes, et ainsi il gagna un montant considérable en récompense. De l'argent qu'il aimait dépenser ; ainsi il percuta la statue de David Teniers avec deux femmes dans sa voiture et 'fort bourré' ... Entre-temps, il s'adonna au tir au pistolet, une autre de ses passions. Pendant un de ces concours, il reçut une balle dans la tête, heureusement sans qu'elle touche des organes vitaux, et trois jours plus tard il se retrouva en selle pour la prochaine course à moto - cette balle ne fut d'ailleurs jamais retirée ... Jan Olieslagers avait à ce moment déjà une réputation de phénomène diabolique international - il signait des cartes postales avec sa photo. »



VLIEGEND CIRCUS

“Rond 1909 begreep Jan dat er met een nieuwe discipline nog meer geld te rapen viel. Tijdens een verblijf in Frankrijk komt hij in contact met Louis Blériot, die net het Kanaal overwonnen had. De Fransman bouwde toen al in serie vliegtuigen die vrij betrouwbaar waren. “Onze Antwerpenaar legde 25 000 frank op tafel en vervolgens toonde Blériot himself hem hoe hij zo'n motor moest bedienen en hoe het besturingsstelsel werkte – toestellen hadden toen nog geen ailerons, maar werkten volgens het wingwarping-principe, waarbij de vleugels via kabels kromgetrokken werden. Dat hij tijdens die “opleiding” tweemaal crashte deed Jan niet.

Dezelfde zomer van 1910 nam hij deel aan de Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, bij de Franse stad Reims. Zijn deelname leverde hem meteen 56 000 frank op, genoeg om nog een toestel te kopen. Olievlagers joeg op records en primeurs en ging geen moeite uit de weg. Hij laadde zijn Blériot op het dek van een schip, stak zo de Middellandse Zee over om als eerste in Algerije te vliegen. Zijn naam prijkte overal op de affiche: Nice, Genua, Barcelona, Groningen, Amsterdam... In 1910 verkruimelde hij drie wereldrecords op afstand, en het hoogterecord tot 1524 meter. Eind dat jaar had hij er een familiebedrijfje van gemaakt, met drie Blériots, én zijn broers Max en Jules, die ook vlogen, maar niet zoveel aandurfd. Max crashte al gauw in het publiek in Leeuwarden waardoor een toeschouwer een arm verloor. Hij riep dat hij nooit meer zou vliegen, maar natuurlijk zou Max verder het businessplan van z'n broer steunen. En dat draaide als een tierelier: om de twee weken was er wel een meeting, en het hele circus met de drie toestellen, de tenten, het personeel, promotiemateriaal verhuisde van hot naar her.”

CIRQUE VOLANT

« Vers 1909, Jan comprit qu'il y avait encore plus d'argent à gagner avec une nouvelle discipline. Pendant un séjour en France, il rencontra Louis Blériot, qui venait de franchir la Manche en avion. Le Français construisait à cette époque déjà des avions en série, qui étaient très fiables. Notre Anversois déposa la somme de 25 000 francs et ensuite Blériot lui-même lui montra comment conduire un tel engin et comment marchaient les commandes – à l'époque les appareils n'étaient pas encore munis d'ailerons, mais utilisaient le principe du 'wingwarping' ou, en français, le gauchissement, qui consiste en un système de câbles qui sert à tordre les ailes. Le fait de s'être écrasé à deux reprises pendant cette 'formation' n'inquiéta aucunement Jan.

Ce même été de 1910, Jan participa à la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, près de la ville française de Reims. Sa participation lui rapporta immédiatement 56 000 francs, de quoi se procurer un autre avion. Olievlagers chassait les records et les primeurs et ne reculait devant aucun problème. Il chargea son Blériot sur le pont d'un navire, et traversa ainsi la Méditerranée pour devenir le premier à voler en Algérie. Son nom figurait partout sur l'affiche : Nice, Gènes, Barcelone, Groningue, Amsterdam ... En 1910, il pulvérisa trois records du monde sur distance, et porta le record en altitude à 1524 mètres. À la fin de cette année, il en avait fait une entreprise de famille, avec trois Blériots, et ses frères Max et Jules, qui volaient aussi, bien qu'avec moins d'audace. Après peu de temps, Max s'écrasa dans le public à Leeuwarden, et une femme perdit son bras. Il jura qu'il ne volerait plus jamais, mais naturellement Max continuerait à soutenir l'entreprise de son frère. Et cette entreprise tournait comme une



HISTORY



De pijp van Olieslager. | La pipe d'Olieslagers.



In Frans' collectie vonden we de gekste dingen – zelfs een piepkleine fotoreportage van de Antwerpse Duivel die makkelijk kon meegenomen worden. | Dans la collection de Frans, nous avons trouvé les choses les plus folles - même un tout petit reportage photo du Diable d'Anvers qui pouvait être facilement emporté".

PIJP VAN DE OORLOGSHELD

Toen de oorlog uitbrak presenteerde de familie Olieslagers de vloot van drie toestellen met het hele circus erbij aan de Belgische overheid. Ze voerden verkenningsopdrachten uit om de invallende Duitsers te spotten. De jaren nadien nam Jan deel aan tientallen luchtgevechten en mocht hij nog eens een zestal overwinningen op zijn palmares schrijven.

Na de oorlog zou hij zich inzetten om bij zijn geboortestad een heuse luchthaven in te richten, wat hem ook lukte. Zijn geld investeerde hij in een Minervagarage, hij overleed in 1942.

De voorbije vijftig jaar verzamelde Frans een indrukwekkende collectie, en samen met ASA-voorzitter Dirk Buytaert schreven ze een boek waarin chronologisch het leven van de Duivel aan bod komt. En of ze nog nieuwtjes te weten zijn gekomen? "Zowat alle kranten uit die tijd hebben we uitgeplozen. Maggie Olieslagers, zijn weduwe, woonde de rest van haar leven samen met Willy Coppens. Bij haar zijn we nog veel op de koffie geweest, maar 't was geen makkelijke dame. Over Jans records vertelde ze graag, maar niemand mocht haar iets vragen over hun privéleven. Toch kwamen wij later te weten dat Jan voor de oorlog nog een eerste huwelijk had, waar ook een dochter uit voortkwam. Helaas is de hele Olieslagers-tak uitgestorven. Wat rest zijn de memorabilia. Maggie schonk me nog Jans oorlogsmedailles. En in een West-Vlaams museum wist ik een pijp op de kop te tikken die Albert I naar verluidt aan de oorlogsheld geschonken had. Maar of hij er aan gelurkt heeft, weet ik niet!" ■

Meer info: www.ebaw.be

Auteur: Cynrik De Decker
Foto's: Luchtvaartgeschiedenis.be



Dirk Buytaert (links) en Frans Mielants houden Olieslagers' medailles recht, temidden andere memorabilia van de Antwerpse pionier. | Dirk Buytaert (à gauche) et Frans Mielants tiennent les médailles d'Olieslagers droites, au milieu d'autres souvenirs du pionnier anversois.

horloge : il y avait bien quelque part un meeting tous les quinze jours, et tout le cirque avec les trois appareils, les tentes, le personnel et le matériel de promotion se déplaçait d'un événement à l'autre. »

LA PIPE D'UN HÉROS DE GUERRE

Lorsque la guerre éclata, la famille Olieslagers présenta sa flotte de trois appareils et la totalité du cirque au gouvernement belge. Ils firent des vols de reconnaissance pour suivre les mouvements des forces allemandes envahissant notre pays. Dans les années suivantes, Jan participa à des dizaines de combats aériens, résultant en un total de six victoires.

Après la guerre, il s'efforça d'établir un véritable aéroport près de sa ville natale, avec résultat. Il investit son argent dans un garage Minerva, et décéda en 1942.

Au fil des cinquante dernières années, Frans a réuni une impressionnante collection et, avec le président de l'ASA, Dirk Buytaert, il a écrit un livre racontant de façon chronologique la vie du Diable. S'ils ont encore appris de nouvelles choses? « Nous avons épluché presque tous les journaux de l'époque. Maggie Olieslagers, sa veuve, a vécu le restant de sa vie avec Willy Coppens, et nous sommes passés souvent prendre le café chez elle, mais ce n'était pas une femme facile. Elle aimait raconter l'histoire des records de Jan, mais il valait mieux éviter les questions sur leur vie privée. Cependant, nous avons tout de même appris que Jan avait été marié pour la première fois avant la Grande Guerre, et cela lui avait apporté une fille. Malheureusement toute la branche des Olieslagers a disparu. Ce qu'il reste, ce sont les souvenirs. Maggie m'offrit encore les décorations militaires de Jan. Et dans un musée en Flandre-Occidentale, j'ai même su me procurer une pipe qu'Albert Ier aurait offerte au héros de guerre. Mais, je n'ai pas su apprendre s'il l'a effectivement tétée! » ■

2023

Nationale Feestdag	21/07/23	BE
Classic Fly-in	05 & 06/08/23	EBGB Geraardsbergen
Zeeuwse Vliegdagen.....	05 & 06/08/23	Midden-Zeeland (NL)
Oldtimer Fly & Drive in.....	12 & 13/08/23	EBDT Schaffen
Festival des Ballons et des Ailes	13/08/23.....	Le Rœulx
Aalter Air Rally	15/08/2023	EBUL Ursel
Oostmalle Fly In.....	19 & 20/08/23.....	EBZR Zoersel
Dutch Dakota Classic Airlines.....	19 & 20/08/23.....	EBOS Oostende
Opendeurdagen Aero-Kiewit	26 & 27/08/23.....	EBZH Kiewit
Meeting Aérien International de la Somme - Hauts de France	26 & 27/08/23.....	LFAQ Albert-Picardie
Goetsenhoven Open Door	2 & 3/09/2023.....	EBTN Goetsenhoven
RateOne editie édition 19.....	09/09/23	
Belgian Air Force Days	09 & 10/09/23.....	Kleine-Brogel Airbase
Plastic & Steel	13 & 17/09/23.....	Waregem Expo
Flying Festival Brasschaat.....	23 & 24/09/23.....	EBBT Brasschaat
Navy TechnoFest.....	30/09 & 01/10/23.....	Marinebasis Zeebrugge



Updates over de events
vind je op www.RateOne.be
Pour la mise à jour des
derniers évènements
consultez notre site
www.RateOne.be

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

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
- Via rechtstreekse betaling op
KBC BE89 4434 6381 3185
met vermelding 'RateOne', naam,
adres en gewenste maat polo.

Welkomstgeschenk



Cadeau de bienvenue

S - M - L - XL - 2XL - 3XL

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
- En payant la cotisation sur le
compte KBC BE89 4434 6381 3185
en mentionnant 'RateOne' + nom,
adresse et la taille souhaitée.



COLOFON | COLOPHON

Uitgever | Éditeur

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

Werken mee aan deze editie: Ont collaboré à cette édition :

Redactie | Rédaction
Cynrik De Decker, Jos Schoofs, Wim Das, Kees Otten,
Dirk Stouten, Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie
Michael Moors, Arne Lemaire, Jonas Evrard,
Jos Schoofs, Roland De Grootte, mil.be

Coverbeeld | Photo de couverture
Michael Moors

Dank aan | Remerciements
Paul Windey, Michel Sinove, Polydore Stevens

Lay-out | Mise en pages
Jan Becaus

Vertaling | Traduction
Dominique Slambrouck, Johan Feys,
Elise Reynolds

NEXT

Volgende editie: september 2023

Prochaine édition : septembre 2023

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.



Eager to become an air traffic controller?

You too have the dream that one day you will contribute to the safety of air traffic? Ladies and gentlemen, get on board for this exciting job and reach for the sky!

▲
One of our ATCOs
working @ skeyes

Ready for departure?

Air traffic control is in full development. To manage air traffic safely, skeyes is regularly looking for motivated candidates for the job of air traffic controller.

Are you interested?

Subscribe to our job alert via our website. We will notify you as soon as a new application period opens.

Once you have passed the recruitment exam, you will follow a 2-year training in our Training Centre to prepare you for the job.

Ready for landing?

After successful completion of your training and receipt of your licence, you will be entitled to work as an air traffic controller.

About the job

You will be responsible for the safe and efficient air navigation in the controlled airspace above Belgium and the G.D. of Luxembourg. You will be on hand 24/7 to guide pilots about their flight level, flight paths and be in charge of the safe distances between aircraft.



Have a look at skeyes.be
or **scan** the QR code

skeyes nice to
guide
you

RATE ONE

360° VIEW ON AVIATION

ANATOLIAN EAGLE 2023

Verbindt oost en west
Relie l'Est et l'Ouest

MICHAEL MOORS

Portret van de fotograaf
Portrait du photographe

GUY WAUTERS

Nieuwe voorzitter
ULM-federatie
Nouveau président de la
fédération des ULM

