

RATE ONE

360° VIEW ON AVIATION

NL FR

EDITIE 5 | JAAR 3 | JULI 2018

WWW.RATEONE.BE

f /RATEONE.BE

Nationale feestdag:
Luchtdefilé 21 juli

Fête Nationale:
**Le défilé aérien du
21 juillet**



SPECIAL JOBS

**NIKY TERZAKIS,
CEO AIR BELGIUM**

25 JAAR GELEDEN · 25 ANS DÉJÀ

**KONING BOUDEWIJN, ZIJN LAATSTE VLUCHT
LE DERNIER VOL DU ROI BAUDOIN**

moonwood[®]


making moods with scents



Professionele geurbeleving

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

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

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



Beste lezer

Na de lancering van elke nieuwe editie, waar onze redactie weer aan het flirten was met de deadline, maken we goede voornemens. U kent dat wel... volgende keer zorgen we dat alle teksten minstens een week op voorhand klaar zijn. Maar we zitten in de vliegerij en er beweegt wat in die wereld!

De activiteitenkalender van Knokke-Heist bijvoorbeeld, die viel last-minute in het water... het zeewater! Dus, een interview met burgemeester Leopold Lippens moest aangepast worden. Waar we in onze tekst – iets te voorbarig – hadden geschreven over twee succesvolle luchtvaartevenementen, moesten we dit toch even herzien.

Een ander verhaal dat u kunt lezen is de getuigenis van kolonel Axel Vermeesch. Hij was zendingsoverste bij de repatriëring van het lichaam van koning Boudewijn. We gingen 25 jaar terug in de tijd, al waren de herinneringen van de kolonel aan die vlucht nog zeer levendig.

Uiteraard willen wij u, beste lezer, ook steeds verrassen. Zo lanceren we in dit nummer een nieuwe rubriek: 'Kunst- en vliegwerk'. Verder stuiten we op een bepaald moment onverwacht op vliegtuigonderdelen, u raadt het nooit... in tractoren.

Ik wens u alvast veel leesplezier!

Caroline

Caroline Ostyn

Uitgever - Éditeur



Chère lectrice, cher lecteur

Après le lancement de la précédente édition, où notre rédaction a de nouveau flirté avec les dates limites de parution, nous avons pris de bonnes intentions. Vous savez ce dont il s'agit : la prochaine fois, nous ferons en sorte que tous les textes soient prêts au moins une semaine à l'avance. Mais nous avons à faire à l'aviation, un monde caractérisé par ses mutations rapides !

Ainsi les activités à Knokke-Heist qui, à la dernière minute, sont tombées à l'eau ... l'eau de mer ! Conséquence : une interview avec le bourgmestre Leopold Lippens a dû être adaptée. Nous avons été amenés à refondre notre article initial où nous avons parlé de deux événements aéronautiques réussis.

Une autre histoire dans la nouvelle édition est le témoignage du colonel Axel Vermeesch. Il était chef de mission lors du rapatriement de la dépouille du roi Baudouin. Bien que nous ayons voyagé 25 ans en arrière, le colonel en avait encore des souvenirs très nets.

Il est évident que nous voulons aussi continuer à vous surprendre, cher lecteur. Ainsi, nous lançons dans cette édition une nouvelle rubrique « Une rencontre de l'art et du vol ». Et, par hasard, nous avons aussi rencontré des composants d'avion dans – vous ne devinez jamais – des tracteurs.

Je vous souhaite déjà bonne lecture !

www.RateOne.be

www.RateOne.fr

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



- 07** Koning Boudewijn /
Le roi Baudouin
- 10** Past vs. Future:
SV-4 vs. Diamond DA-62
- 18** Special Jobs:
CEO Air Belgium
Niky Terzakis
- 22** A(i)rtistic
- 26** Kristof Cloetens
- 28** Club in de kijker /
club sous les projecteurs
- 30** Nationale Feestdag /
Fête Nationale
- 36** Whispering Giant
- 39** IACE:
Royal Belgian Air Cadets
- 42** Opinie/opinion:
Pierre Dardenne
- 43** Knokke-Zoute
- 52** Adieu Mirage
- 55** Frisian Flag
- 58** Helikopter: kopen of huren?
Hélicoptère: louer ou
acheter?
- 60** Drones
- 64** Kalender / Calendrier

25 jaar geleden

De laatste vlucht van koning Boudewijn

25 ans déjà

Le dernier vol du roi Baudouin

Op 22 juli vertrekt een bemanning van het 21 Smaldeel met de Boeing 727 CB-01 naar Granada, gelegen op 70 km van Motril. Aan boord koning Boudewijn, zijn echtgenote koningin Fabiola en hun personeel, die naar jaarlijkse gewoonte hun zomervakantie doorbrengen in Spanje. Amper 10 dagen later komt er een abrupt einde aan het verblijf, want op zaterdagavond 31 juli 1993 overlijdt de koning in zijn vakantieverblijf.

's Anderendaags wordt het stoffelijk overschot van de koning door de 15 Wing naar België teruggevlogen. Zendingsoverste Kolonel Axel Vermeesch herinnert zich de repatriëring alsof het gisteren was.

Le 22 juillet 1993, un Boeing 727 et son équipage de la 21e Escadrille s'envolaient à destination de Grenade, en Espagne. À bord de l'avion immatriculé CB-01, le roi Baudouin, la reine Fabiola et leur personnel s'apprêtaient à rejoindre Motril où le couple royal avait l'habitude de passer l'été. À peine dix jours plus tard, le séjour se termine brusquement : le soir du 31 juillet, le Roi décède dans sa résidence de vacances.

Sa dépouille sera rapatriée le lendemain par le 15e Wing. Chargé de cette mission particulière, le colonel Axel Vermeesch s'en souvient comme si c'était hier.



“Op de vraag van de officier WOC wie die vlucht zou betalen antwoordde ik “noch jij noch ik.” Een uur later steeg de jet op richting Granada.”

“Lorsqu'il me demande qui va payer, je lui réponds : « Ni toi ni moi. » Une heure plus tard, l'avion s'envolera pour Grenade.”

Kolonel Vermeesch in gesprek met de vorst.

Le colonel Vermeesch s'entretient avec le roi.



Op zondag 1 augustus stond er een vlucht met C-130 naar Boekarest gepland om weeskinderen op te halen die hun vakantie in Belgische families zouden doorbrengen. Maar die ochtend werd ik rond 5u wakker gebeld. De officier van het operatiecentrum van de 15 Wing, een jonge kapitein lichtjes overstuur, zei me: "Kolonel, u vliegt niet naar Boekarest maar met de B-727 naar Granada. Koning Boudewijn is gestorven en moet teruggebracht worden naar België. Ik heb een hoger officier nodig als zendingsoverste en u bent de eerste die ik kan bereiken! Kom zo vlug mogelijk naar hier in uitgangsuniform astublieft."

In de auto, op weg van Zemst naar Melsbroek, hoorde ik waarschijnlijk als een van de eerste Belgen die morgen dat koning Boudewijn tijdens de avond van 31 juli op vakantie in Montril onverwacht aan een hartstilstand gestorven was; hij werd amper 62 jaar.

Bij aankomst in het WOC (Wing Operations Center) bleek dat er ook een aanvraag voor de twee Falcon-20 (DA-20) vliegtuigen was binnengekomen met bestemming Granada. Een eerste toestel om prins Albert en prinses Paola, die op vakantie waren in Zuid-Frankrijk, op te halen. Het tweede vliegtuig om premier J-L. Dehaene, minister van Justitie M. Wathelet en de kabinetchef van de koning J. Van Ypersele de Strihou naar Granada te brengen.

De officier WOC en zijn onderofficier trokken zich de haren uit het hoofd: vakantieperiode! De ene helft van het personeel was nog met verlof en zou dus op maandag 2 augustus terug aan de slag gaan; voor de andere helft begon het zomerverlof op 1 augustus. Een eerste bemanning DA-20 was vlug gevonden en was reeds opgestegen naar Marignane (bemanning: piloten Heyvaert en Verhaegen en steward Almey). Het bleek echter onmogelijk twee piloten voor de tweede bemanning DA-20 te vinden.

Met mijn vijf jaar lange ervaring als hoofd van het Bureau Luchttransport (VS3/Tpt) op de Staf van de Luchtmacht kon ik de officier WOC met raad en daad bijstaan. Ik raadde hem aan de maatschappij ABELAG in Zaventem op te bellen om een zakenjet ter beschikking te stellen voor de premier. Op de vraag van de officier WOC wie die vlucht zou betalen antwoordde ik: "noch jij noch ik." Een uur later steeg de jet op richting Granada.

En ce dimanche 1er août, je devais voler en C-130 à destination de Bucarest. La mission : convoyer des orphelins qui devaient passer leurs vacances dans des familles belges. Mais ce matin-là, je suis réveillé vers 5 heures par la sonnerie persistante du téléphone. Au bout du fil, l'officier du centre des opérations du 15e Wing m'explique la raison de cet appel très matinal. « Colonel, vous n'allez plus à Bucarest, mais à Grenade, en B-727 », me dit ce jeune capitaine légèrement bouleversé. « Le roi Baudouin est décédé et doit être rapatrié en Belgique. J'ai besoin d'un officier supérieur comme chef de mission et vous êtes le premier que j'ai pu contacter ! Pourriez-vous venir ici le plus rapidement possible avec votre uniforme de sortie ? »

Dans la voiture, sur le chemin de Zemst à Melsbroek, je suis alors probablement l'un des premiers Belges à entendre que le roi Baudouin, 62 ans, a soudainement succombé à un arrêt cardiaque dans la nuit.

À mon arrivée au Wing Operations Center (WOC), je constate que deux Falcon 20 (DA-20) ont également été réquisitionnés pour Grenade. Le prince Albert et la princesse Paola sont en vacances dans le sud de la France. Un avion doit aller les chercher à l'aéroport de Marseille et les emmener en Espagne. L'autre est prévu pour le Premier ministre Jean-Luc Dehaene, le ministre de la Justice Melchior Wathelet et le chef de cabinet du Roi, Jacques van Ypersele de Strihou.

En cette période de vacances, l'officier WOC et son adjoint s'arrachent les cheveux. C'est qu'une moitié du personnel a pris congé en juillet et ne sera de retour que le lundi 2 août. Pour les autres, le congé d'été commençait en ce dimanche 1er. Un premier équipage DA-20 est finalement rapidement trouvé et décolle vers Marseille-Marignane. Aux commandes, les pilotes Heyvaert et Verhaegen ; en cabine, M. Almey. Difficile, par contre, de trouver deux pilotes pour le second DA-20.

Je profite de mes cinq ans d'expérience comme chef du Bureau Transport Aérien (VS3/Tpt) à l'état-major de la Force Aérienne pour donner de précieux conseils à l'officier WOC. Je lui recommande de téléphoner à la compagnie ABELAG, à Zaventem, pour mettre un jet d'affaires à la disposition du Premier. Lorsqu'il me demande qui va payer, je lui réponds : « Ni toi ni moi. » Une heure plus tard, l'avion s'envolera pour Grenade.



HEGRYBO
totaalinrichting



INTERIEUR

alle maatmeubilair | binnendeuren
keukens | dressings | parket

EXTERIEUR

ramen & deuren | gevelbekleding
dakconstructies | terrassen

Rond 7u was de voltallige bemanning voor de B-727 CB-02 in de 15 Wing aanwezig. Opnieuw was commandant D. De koninck de boordcommandant, met tweede piloot J-L. Jacquemin, flight engineer L. Baurin en stewards J. Van Looy en P. De Keulenaar. Zelf was ik navigator tijdens die vlucht en als zendingsoverste was ik ook verantwoordelijk om alle problemen op de grond op te lossen. We namen brandstof voor heen- en terugvlucht om zo weinig mogelijk tijd te verliezen in Granada, want we zouden zo vlug mogelijk terugkeren naar België. Het draaide echter anders uit.

Het was 9u toen wij opstegen met de grootmaarschalk van het hof en enkele personeelsleden van het koninklijk paleis aan boord. Twee uur later landden wij op het vliegveld van Granada. 's Middags kwam iemand ons melden dat er vóór 16u niets zou gebeuren. We namen een taxi naar het centrum van de stad om te eten en bezochten de tuinen van het Alhambra. Om 15u30 waren we terug op het vliegveld, waar niemand ons kon zeggen wat er te gebeuren stond. Rond 17u kwam de eerste passagier aan: de trouwe hond van ons koningspaar. Daar we het brave beest niet aan boord konden opsluiten, wisselden wij elkaar af om ermee rond te wandelen op de tarmac!



À 7 h, l'équipage du B-727 CB-02 est au grand complet. Le commandant D. De Koninck sera commandant de bord, avec J-L. Jacquemin en second pilote, L. Baurin au poste de flight engineer, ainsi que J. Van Looy et P. De Keulenaar en cabine. Pour ma part, je serai le navigateur et, en tant que chef de mission, je suis chargé de résoudre tous les problèmes sur le terrain. Nous prévoyons suffisamment de carburant pour l'aller-retour afin de perdre un minimum de temps à Grenade. Nous devons en effet revenir en Belgique dans les meilleurs délais. Mais cela ne se passera pas comme prévu...

Il est 9 h lorsque nous décollons avec le grand maréchal de la cour et quelques membres du personnel du Palais royal. Deux heures plus tard, nous atterrissons à Grenade. À midi, on nous fait savoir que rien ne se passera avant 16 h. Nous prenons donc un taxi vers le centre-ville pour y manger et visiter les jardins de l'Alhambra. À 15 h 30, de retour à l'aérodrome, nous ne sommes pas plus au fait de ce qui va advenir.

Vers 17 h, on nous amène alors le premier passager... le fidèle chien de notre couple royal. Ne pouvant enfermer cette brave bête à bord, nous nous relayons pour le promener sur le tarmac !

Toen rond 19u een groot militair eredetachement en een militaire muziekkapel opdaagden werd ons door de Spaanse veiligheidsmensen medegedeeld dat het wachten was op het Spaanse koningspaar dat er aan hield officieel afscheid te nemen van onze overleden koning en zijn weduwe.

Het was rond 20u dat de Falcon-900 met koning Juan-Carlos en koningin Sophia landde uit Madrid en niet ver van onze B-727 geparkeerd werd. Een helikopter van de Guardia Civil met onze koningin en prins Albert landde kort daarna bijna gelijktijdig met de aankomst van de lijkwagen met het stoffelijk overschot van koning Boudewijn.

Na het weerklinken van de nationale hymnes van Spanje en België werd de kist aan boord gebracht door jonge Spaanse soldaten. De kist werd bedekt met de Belgische vlag en een bloemenkrans van paarse Bougainvillea die door koningin Fabiola was gemaakt.

Het afscheid van Spanje was plechtig en toch zeer intiem. Pers en TV waren niet te bespeuren, al publiceerde Paris Match achteraf toch enkele foto's van ons vertrek op Granada.

Aan de trap van de B-727 waren de bemanningsleden bij de aller-eerste Belgen om koningin Fabiola en prins Albert hun medeleven te betuigen. Veel werd er echter niet gezegd, want we moeten ons houden aan de standaard begroeting 'Welkom aan boord', zoals voorgeschreven door het protocol.

Het was kort na 21u toen commandant J-L. Jacquemin met de CB-02 koers zette naar het noorden. De luchtverkeerscontrole meldde ons dat twee F-18's van de Spaanse Luchtmacht ons vliegtuig zouden escorteren tot boven de Pyreneeën. Inderdaad, enkele minuten later zagen wij de twee toestellen heel dichtbij aan onze rechter en linker kant. Ik verliet de cockpit om dit mee te delen aan prins Albert die mij dankte en aan beide kanten door een venster ging kijken. Boven de Pyreneeën dankte commandant D. De Koninck de twee F-18 piloten en zette koers richting Melsbroek.



Enfin, vers 19 h, un détachement d'honneur arrive à grand renfort de musique militaire. Les forces de sécurité nous font alors savoir qu'elles attendent le couple royal espagnol. Celui-ci tient à prendre officiellement congé de notre défunt souverain et de sa veuve.

C'est vers 20 h que le Falcon 900 venant de Madrid avec le roi Juan Carlos et la reine Sofia se parquera finalement non loin de notre Boeing. Un hélicoptère de la Guardia Civil atterrira peu après avec notre reine et le prince Albert. Le corbillard transportant la dépouille du roi Baudouin les suivra de peu.

Il est alors temps de faire retentir les hymnes nationaux d'Espagne et de Belgique. Et c'est au tour de jeunes soldats espagnols de monter le cercueil à bord. Il est recouvert du drapeau belge et d'une gerbe de bougainvilliers violets confectionnée par la reine Fabiola.

L'adieu de l'Espagne sera solennel et pourtant très intime. On n'y verra ni presse ni télévision, même si Paris Match publiera quelques photos de notre départ de Grenade.

Au pied du B-727, les membres d'équipage sont alors les tout premiers Belges à présenter leurs condoléances à la reine Fabiola et au prince Albert. En réalité, cela se fera sans un mot ou presque. Protocole oblige, seule la phrase « bienvenue à bord » raisonnera.

Il est finalement 21 h lorsque le commandant Jacquemin met le cap vers la Belgique, escorté jusqu'aux Pyrénées par deux F-18 de la Force Aérienne espagnole. Je quitte le cockpit pour en informer le prince Albert qui les observera à travers les hublots de chaque côté de l'avion.

Peu après 23 h, le commandant De Koninck pose enfin le CB-02 à Zaventem. Une dizaine de minutes plus tard, notre avion s'immobilise sur le tarmac de l'aérodrome militaire avec, pour la dernière fois, le fanion du roi Baudouin à la fenêtre gauche du cockpit.

Il fait noir et silencieux à Melsbroek, en cette soirée du 1er août 1993. La famille royale et les membres du gouvernement fédéral ont fait le déplacement. Une certaine confusion règne pour savoir qui grimpera à bord pour saluer la dépouille du roi Baudouin et la reine Fabiola. Quelques proches finiront par monter, tandis que les membres du gouvernement attendront que huit militaires descendent le cercueil de l'avion. Le corbillard partira alors vers le Palais royal de Bruxelles avec la gerbe de bougainvilliers violets sur la porte arrière.

Pour les membres d'équipage du CB-02, ce vol du dimanche 1er août 1993 reste particulier. Tous ont réalisé qu'ils avaient participé à un moment historique. Le colonel Vermeesch, qui avait rencontré et parlé plusieurs fois au Roi lors de précédents vols vers l'Espagne, a suivi les funérailles à la télévision.

lets na 23u landde commandant D. De Koninck op Zaventem. Een tiental minuten later kwam ons vliegtuig op de parking van de militaire luchthaven tot stilstand, met voor de laatste keer de fanion van koning Boudewijn uit het linker raam van de cockpit.

Het was donker en stil. De koninklijke familie en de leden van de federale regering maakten hun opwachting. Er heerste wat verwarring: wie zou aan boord komen om de kist met het stoffelijk overschot van koning Boudewijn en koningin Fabiola te begroeten? Enkel familieleden kwamen aan boord; de leden van de regering dienden te wachten tot acht militairen de lijk kist uit het vliegtuig naar beneden brachten. Met de paarse krans van Bougainvillea op de achterdeur vertrok de lijkwagen naar het koninklijk paleis van Brussel.

Voor de bemanningsleden van de CB-02 blijft deze vlucht van zondag 1 augustus 1993 bijzonder. Iedereen beseft dat hij deel uitmaakte van een historisch moment.

Kolonel Vermeesch, die de koning al enkele keren had ontmoet en gesproken tijdens eerdere vluchten naar Spanje, volgde de begrafenis mee op de televisie.

Axel Vermeesch is momenteel actief bij de vzw Dakota in Melsbroek, het documentatiecentrum van de 15 Wing.

Aujourd'hui, Axel Vermeesch est actif au sein de l'ASBL Dakota, le centre de documentation du 15 wing à Melsbroek.



Op 2 en 3 augustus werd koning Boudewijn opgebaard in het koninklijk paleis in Brussel waar duizenden Belgen hem een laatste groet brachten. Een officier en drie onderofficieren van de 15 Wing hielden er op dinsdag 3 augustus de erewacht: luitenant A. Gerardy, eerste sergeant-majoor J. Van Asch, korporaal G. Ghekiere en adjudant Johnny Nys.

Les 2 et 3 août, le roi Baudouin a été exposé au Palais royal de Bruxelles où des milliers de Belges lui ont témoigné un dernier hommage. Un officier et trois sous-officiers du 15e Wing ont monté la garde d'honneur le 3 août. Il s'agit du lieutenant A. Gerardy, du premier sergent-major J. Van Asch, du caporal G. Ghekiere et de l'adjudant Johnny Nys.



TECHNISCHE FICHE/FICHE TECHNIQUE

TYPE	BOEING 727-09C
MOTOR/MOTEUR	3 X PRATT & WHITNEY JT8D
STUWKRACHT/PUISSANCE	14.000 LBF X 3
CAPACITEIT/CAPACITÉ	131
AFMETINGEN (L, H, B)/DIMENSIONS (L, H, E)	40,59M - 10,44M - 32,92M
GEWICHT (LEEG, MAX.)/POIDS (À VIDE, MAX.)	39.800KG - 76.700KG
PRESTATIES (TOP, RADIUS, PLAFOND)	917KM/U - 4,170KM - 11.000M
PERFORMANCES (VITESSE MAX., RAYON D'ACTION, PLAFOND)	



**Salens
motors**



Salens Motors is uw officiële dealer in Jaguar en Land Rover voor de regio midden West-Vlaanderen.

Al meer dan 35 jaar staan we onze klanten met raad en daad bij tijdens hun zoektocht naar de ideale wagen.



Bruggesteenweg 227 - 8830 Gits - 051/61.69.00 - sales@salensmotors.be

Past vs Future

Stampe Vertongen SV-4 versus Diamond Aircraft DA62

Back to 1930. Met de SV-4, een legendarisch toestel in de Belgische luchtvaartgeschiedenis duiken we het verleden in. Voor wat de toekomst betreft kijken we over de landsgrenzen heen. In Oostenrijk lopen we op de Diamond DA62, een veelbelovend vliegtuig met de toekomst voor zich, voorzien van luxe in combinatie met technologie van de bovenste plank. Fasten your seatbelt voor een nieuwe past versus future.

Ze zijn een vaste waarde. De tweedekkers met een zacht zoemende motor die je op alle luchtvaartevenementen tegenkomt. Met een oldtimer SV-4, op lage hoogte vliegend over ons landschap op een mooie zomerdag, een belgitude die menig piloten kan bekoren.

Back to 1930. On se plonge dans l'histoire avec le SV-4, un appareil légendaire dans l'histoire aéronautique belge. Pour l'avenir, on franchit les frontières. En Autriche, on est tombé sur le Diamond DA62, un avion plein d'avenir combinant le luxe et le high-tech. Fasten your seatbelt pour ce nouveau Past versus Future.

Ils sont devenus une valeur solide, les biplans oranges ronronnant que l'on peut rencontrer à chaque événement aéronautique. Voler par une belle journée d'été, à basse hauteur au-dessus de notre pays, à bord d'un avion rétro SV-4 est une belgitude qui peut séduire plus d'un pilote.



Maar wat is nu ook weer de geschiedenis van deze legendarische oldtimer?

Jean Stampe, na vele omwegen uiteindelijk toch vlieger geworden bij het Belgisch leger, dient ons land van 1916 tot 1922. Hij vliegt tijdens luchtgevechten en wordt daarna de persoonlijke piloot van de koning. In 1922 besluit hij om het leger te verlaten en samen met zijn collega-piloot Maurice Vertongen een vliegschool op te richten in Deurne. Bij gebrek aan een geschikt lesvliegtuig op de markt, besluiten ze om er zelf een te laten bouwen. Het is de jonge Brusselse ingenieur Alfred Renard die hen uiteindelijk helpt bij het tekenen en ontwikkelen van de tweezitter-tweedekker RSV 32/90. Enige tijd later, in 1930, richtten ze hun eigen fabriek Stampe-Vertongen op in Deurne. Hun eerste toestellen kregen het label RSV opgeplakt: Renard Stampe Vertongen. Renard, die andere plannen had, verliet de firma en werd vervangen door de jonge ingenieur Ivanow. De nieuwe kracht bracht verbeteringen aan aan de oorspronkelijke tweedekkers en ontwierp uiteindelijk de SV-4, die voor het eerst vloog in mei 1933. Tussen 1933 en 1938 werden 6 toestellen gebouwd.

Later, met Demidoff, een nieuwe ingenieur in dienst, vergelijken ze de SV-4 met de Tiger Moth. De bestaande versie wordt aangepast op de drie assen. Zo is de SV-4b ontstaan. De militairen, op dat moment op zoek naar nieuwe opleidingstoestellen ter vervanging van de Avro-504N tonen interesse en plaatsen een bestelling van 30 vliegtuigen. Ook de Franse luchtmacht besliste om voor deze toestellen te kiezen.

Rappelons l'histoire de cet avion rétro légendaire.

Jean Stampe, enfin devenu, après de longs détours, aviateur de l'armée belge, a servi notre pays de 1916 à 1922. Après avoir volé lors des combats de l'air, il est devenu pilote personnel du roi. En 1922, il a décidé de quitter l'armée pour cofonder avec son collègue pilote Maurice Vertongen une école de pilotage à Deurne. Comme il n'y avait pas d'avion d'écolage approprié sur le marché, ils en ont fait construire un eux-mêmes. C'est le jeune ingénieur bruxellois Alfred Renard qui les a aidés à dessiner et développer le biplan biplace RSV 32/90. Un peu plus tard, en 1930, ils ont constitué leur propre usine Stampe-Vertongen à Deurne. Leurs premiers appareils ont reçu la désignation RSV : Renard Stampe Vertongen. Renard, qui avait d'autres projets, a quitté l'entreprise et a été remplacé par le jeune ingénieur Ivanow. Ce nouveau collaborateur a apporté des corrections aux biplans originaux pour concevoir finalement le SV-4, qui a fait son premier vol en mai 1933. Entre 1933 et 1938, on a construit six appareils.

Plus tard, avec Demidoff, le nouvel ingénieur engagé, ils ont comparé le SV-4 avec le Tiger Moth. La version existante a été adaptée sur les trois essieux et ainsi est né le SV-4b. À la recherche de nouveaux appareils d'écolage pour remplacer les Avro-504N, les militaires ont passé une commande de 30 avions. La force aérienne française elle aussi a opté pour ces appareils.





Wereldoorlog II gooide roet in het eten van de Belgische vliegtuigfabrikant. De fabriek in Deurne werd compleet vernield en zijn zakenpartner Vertongen had geen zin meer in een nieuw zakelijk avontuur. Dankzij een hernieuwde samenwerking met Renard in 1947 werd de productie van de SV4-B terug opgestart. Vele piloten hebben hun eerste vluchten gedaan op deze toestellen, eerst in Schaffen, daarna in Goetsenhoven.

In 1970 komt er einde aan het SV-verhaal, de fabriek en bedrijfsvoering waren niet langer competitief genoeg om de strijd aan te gaan met de concurrentie. Het SV-verhaal is ongetwijfeld een van de mooiste uit de Belgische vliegtuigindustrie. De gerestaureerde kisten behoren intussen tot de meest zeldzame oldtimer vliegtuigen ter wereld.

La Seconde Guerre mondiale a gâché le plaisir du constructeur aéronautique belge. L'usine à Deurne a été complètement détruite et son partenaire Vertongen n'a plus été prêt pour une nouvelle aventure en affaires. Grâce à une collaboration renouvelée avec Renard en 1947, la production du SV4-B a été reprise. Beaucoup de pilotes ont fait leurs premiers vols sur ces appareils, d'abord à Schaffen et ensuite à Gossoncourt.

En 1970, l'histoire de SV s'est terminée, parce que l'usine et la gestion n'étaient plus suffisamment compétitives pour affronter la concurrence. L'histoire de SV est sans aucun doute l'une des plus belles de l'industrie aéronautique belge. Maintenant, les zincs restaurés comptent parmi les avions rétro les plus rares du monde.

TECHNISCHE FICHE/FICHE TECHNIQUE

FABRIKANT/FABRICANT

FUNCTIE/FUNCTION

BEMANNING/ÉQUIPAGE

LENGTE/LONGUEUR

HOOGTE/HAUTEUR

SPANWIJDTE/ENVERGURE

TOPSNELHEID/VITESSE MAX.

MAX. GEWICHT/POIDS MAX.

MOTOR/MOTEUR SV4-B:

MOTOR/MOTEUR SV4-C

STAMPE EN VERTONGEN

OPLEIDINGSVLIEGTUIG/AVION D'ENTRAÎNEMENT

2

6.5M

2.6M

8.4M

250 KM/U

780KG

PRODUCTIE/PRODUCTION 1933-1938:

DE HAVILLAND GIPSY MAJOR I 130PK

PRODUCTIE/PRODUCTION 1947:

BLACKBURN CIRRUS MAJOR

RENAULT 4-PEI MOTOR/MOTEUR 140PK

Past vs Future

Future: Diamond Aircraft DA62

In tegenstelling tot vroeger is luchtvaart toegankelijker geworden. De vele kleine vliegveldjes in Europa spelen hier gretig op in en bieden steeds meer troeven voor de vliegende toeristen. Ook de nieuwe rijken vinden de weg naar de vliegclubs en hun interesse zorgt voor een heropleving van de recreatieve luchtvaart in ons land.

Vliegtuigconstructeurs zijn blij met deze trend en gooien alles in de strijd om aan de wensen van de klanten te voldoen. Zo is er bijvoorbeeld Diamond Aircraft uit Oostenrijk. Met hun DA62 brachten ze een hoog technologisch luxebeestje op de markt, een Rolls Royce met vleugels! Uitgerust met 2 krachtige en zuinige dieselmotoren, G1000 NXi, autopilot, etc...

Het prototype DA52, ontworpen in 2011, was gebaseerd op de romp van de DA50 en werd voorzien van twee Austro AE300 dieselmotoren. Na 6 maanden, op 3 april 2012, maakte het prototype de eerste vlucht en werd het tijdens AERO Friedrichshafen 2012 voorgesteld aan het grote publiek. Door vertragingen in het ontwikkelingsproces kwam het toestel niet tijdig op de markt, maar intussen werd een nog meer gefosticeerde versie gelanceerd.

De DA62 kwam er in 2014 en beschikt over de modernste technologieën. Het toestel behaalde op 16 april 2015 zijn EASA certificatie en in september van datzelfde jaar produceerden ze de eerste exemplaren. Tijdens de luchtvaartbeurs AERO Friedrichshafen 2016, kondigde de constructeur een verhoging van de productie aan naar 62 vliegtuigen per jaar om aan de grote vraag te kunnen voldoen.

Comparé au passé, l'aviation est devenue plus accessible. Les nombreux petits aérodromes en Europe satisfont à cette tendance et offrent toujours plus de possibilités aux touristes volants. Les nouveaux riches eux aussi trouvent la voie vers les aéroclubs et leur intérêt entraîne une relance de l'aviation récréative dans notre pays.

Les constructeurs aéronautiques se réjouissent de cette tendance et ils mettent tout en œuvre pour réaliser les désirs des clients. Un bel exemple est le Diamond Aircraft de l'Autriche. Avec le DA62 on a lancé sur le marché un avion de luxe high-tech, une Rolls Royce avec des ailes, équipée de 2 puissants moteurs diesel à basse consommation, de G1000 NXi, d'autopilot etc.

Le prototype DA52, conçu en 2011, a été basé sur la coque du DA50 et a été pourvu de deux moteurs diesel Austro AE300. Six mois plus tard, le 3 avril 2012, le prototype a fait son premier vol et à l'AERO de Friedrichshafen 2012 il a été présenté au grand public. À cause des retards dans le processus de développement, cet appareil n'a pas pu être mis à temps sur le marché, mais on avait entre-temps lancé une nouvelle version encore plus sophistiquée.

Le DA62 a été lancé en 2014 et est équipé des technologies les plus modernes. Le 16 avril 2015, l'appareil a reçu sa certification EASA et en septembre de cette même année, on a produit les premiers exemplaires. Lors de la foire de l'aviation AERO à Friedrichshafen en 2016, le constructeur a annoncé une augmentation de la production vers 62 avions par an pour pouvoir répondre à la demande importante.



RESTAURANT WITH A VIEW @ AIRPORT KORTRIJK-WEVELGEM

Beleef het vlieggebeuren vanop de eerste rij terwijl u geniet van onze verfijnde en verse keuken.
Vernieuwd interieur - Gezellig zomerterras - Take-Off-Experience - M-EATING (meeting & eating)





De DA62 is een tweemotorig vliegtuig en biedt plaats aan vijf (Europese markt) tot maximum zeven passagiers (Amerikaanse markt). Het is ontworpen om aan de piloot en de passagiers alle comfort te bieden. De ruime en ultramoderne cockpit en passagiersruimte, vergelijkbaar met een luxe SUV, zorgen voor een goed gevoel en comfortabele houding tijdens de vlucht en bestendigen nieuwe normen en waarden in de luchtvaart. Dit 2-motorige dieselloestel verbruikt amper 50 liter per uur.

Met de DA62 bracht Diamond Aircraft een topper op de markt, klaar voor de toekomst. Het vliegtuig is geschikt voor zowel zakelijke als familiale vluchten doorheen Europa.

Weet dat je met je gezin (4 pax) met volle bagage vanuit België op 3 u naar de Côte D'Azur vliegt!

Officieel verdeler voor België + Luxemburg:

www.GillAviation.be

Le DA62 est un avion à deux moteurs et peut accueillir cinq (marché européen) jusqu'à 7 personnes au maximum (marché américain). Il est ainsi conçu pour offrir tout le confort au pilote et aux passagers. L'habitacle et le compartiment passagers spacieux et ultramodernes, comparables à un SUV luxueux, garantissent un bon sentiment et une position confortable pendant le vol et confirment les nouvelles normes et valeurs dans l'aviation. Cet appareil à 2 moteurs diesel ne consomme que 50 litres par heure.

Avec le DA62, Diamond Aircraft a lancé un super avion plein d'avenir. Il est le choix parfait autant pour les vols d'affaires que pour les vols en famille à travers l'Europe.

Sachez que vous ne volez avec votre famille (max. 4) et tous les bagages de la Belgique à la Côte d'Azur qu'en 3 heures !

Distributeur officiel pour la Belgique et le Luxembourg:

TECHNISCHE FICHE/FICHE TECHNIQUE

FABRIKANT /FABRICANT	DIAMOND AIRCRAFT
TYPE	DA62
LENGTE/LONGUEUR	9.19M
HOOGTE/HAUTEUR	282M
VLEUGELWIJDTE/ENVERGURE	14.5M
MOTOR/MOTEUR	2 X AE330 180PK
VERBRUIK/CONSOMMATION	44.7L/U
TOPSNELHEID/VITESSE MAX.	370 KM/U
MAX RANGE	2300KM



GILL AVTIATON SERVICES BVBA

THE DIAMOND DA62 MOVES MORE PASSENGERS AND EQUIPMENT
FURTHER AND FASTER THAN ANYTHING ELSE IN ITS CLASS,
WITH EXCEPTIONAL FUEL EFFICIENCY, LUXURY AND TWIN-ENGINE SECURITY.



Maintenance: aircraft - helicopter - turbine aircraft
All repairs: sheetmetal - composites
All avionics maintenance - upgrades
Camo all aircraft
Service center for Diamond
Austro engines sales
EASA & FAA maintenance

Airport 60 - Wevelgem - Belgium (EBKT)
Phone +32 56 415 648 - Mail: bertrand@gillaviation.be
www.gillaviation.be





Luc & The Lady

SV-4B

"Ze mag dan wel al 67 jaar zijn, het blijft een pittige dame met af en toe haar grillen," vertelt Luc Coussement. Samen met een vriend is hij de trotse eigenaar van een SV-4B. "Met haar vliegen is echt het mooiste wat er is. Het is terugkeren naar de essentie van het vliegen. Je ruikt en voelt het toestel in vlucht, zo puur en zalig perfect."

De SV-4B met call sign OO-SVG was ooit een van de opleidingstoestellen in Goetsenhoven. Ze werd gebouwd in 1951 en werd na haar actieve dienst, lange tijd op een standaard geplaatst voor de kazerne. Ze pronkte er jaren als mascotte van de opleiding.

"Toen we het toestel kochten werd het volledig gerestaureerd door Raymond Aircraft Restoration in Deurne (R.A.R.). Hier in Koksijde is ze begonnen aan een tweede leven. Ieder weekend, als de meteo het toelaat, zijn we trouw aanwezig op de flight line voor onze vliegclub. Ook bij tal van evenementen zijn we graag present. Niets is leuker dan met onze SV-4B deel te nemen aan de vele airshows of met een formatie SV4's een belangrijk moment in de Belgische luchtvaartgeschiedenis te vertegenwoordigen. Met onze Lady worden we overal warm ontvangen door de lokale luchtvaartgemeenschap en geloof me; elke vlucht opnieuw beleef ik onvergetelijke momenten met dit vliegtuig. Het is voor mij absoluut de fijnste Lady en mooiste hobby die er bestaat."



« Bien qu'elle ait déjà 67 ans, elle est toujours une femme de caractère ayant de temps en temps ses caprices, » raconte Luc Coussement. Avec un copain, il est l'heureux propriétaire d'un SV-4B. « Voler avec la Lady, il n'y a rien de mieux au monde. C'est un retour à l'essence pure du vol. On perçoit et sent l'appareil en vol : tant de pureté et de perfection divine. »

Autrefois, le SV-4B avec le call sign OO-SVG servait d'appareil d'entraînement à Gossoncourt. Il a été construit en 1951 et après son service actif, il a été mis sur un socle devant la caserne où il est resté longtemps comme mascotte de l'école.

« Après avoir acheté l'appareil, il a été complètement restauré par Raymond Aircraft Restoration à Deurne (R.A.R.). Ici à Coxyde, il a recommencé sa vie. Chaque week-end, si le temps le permet, nous sommes présents sur la piste devant notre aéroclub. Nous aimons aussi participer à beaucoup d'événements. Rien de mieux que de participer avec notre SV-4B à de nombreux spectacles aériens ou de contribuer, avec une formation de SV4, à un moment important dans l'histoire aéronautique belge. Partout, accompagnés de notre Lady, nous sommes chaleureusement accueillis par les amateurs d'aviation locaux et, croyez-moi, à chaque vol cet avion me fait vivre des moments inoubliables. Je ne connais aucune Lady plus chouette et voler avec elle est le plus beau hobby du monde. »



BOSE

AVIATION

A20 AVIATION HEADSET

**Technology
developed
over 30 years.**

**Appreciated
in seconds.**

The A20 offers the right combination of noise reduction, clear communication and comfort. With *Bluetooth*[®] for streaming audio and communication, auto-on*, auto-off, side-swappable mic and FAA TSO / EASA ETSO certification, the A20 is the choice of pilots the world over. Hear the A20 difference today.

**in select models*



Pilotshop - CAE Aviation
617 Rue de Neudorf
L-2220 Luxembourg

Tel: +352 26 00 89 96
info@pilotshop.lu
www.pilotshop.lu

Connect with us @BoseAviation

© 2018 Bose Corporation

The *Bluetooth*[®] word mark and logos are registered trademarks owned by Bluetooth SIG, Inc. and any use of such marks by Bose Corporation is under license.



Niky Terzakis

CEO van/d'Air Belgium

Interview: Michaël Lesent

Niky Terzakis, nagenoeg geboren op een Sabenavlucht tussen België en Congo, heeft een heel bijzondere band met de luchtvaart. Twee jaar geleden lanceerde deze voormalige baas van TNT Airways het idee om een nieuwe Belgische luchtvaartmaatschappij op te richten. In juni steeg het eerste vliegtuig van Air Belgium op in Charleroi met bestemming Hongkong. Een volgende stap in het avontuur van deze veelzijdige man die even kosmopolitisch als verknocht aan België is. Al brengt dat heel wat stress, inspanningen en werk met zich mee, deze 57-jarige ondernemer blijft even gepassioneerd als op de eerste dag.

“Ik wou iets doen voor mijn land.”

Was het oprichten en leiden van uw eigen vliegtuigmaatschappij een jongensdroom?

Ik droomde ervan om piloot te worden en verder te groeien in de luchtvaart, niet in het bijzonder om een maatschappij op te richten en te leiden. Ik werd piloot en deed veel ervaring op, maar vliegen alleen zou voor mij gewoonweg niet voldoende geweest zijn. Ik wou al altijd een luchtvaartbedrijf runnen. Het is een complexe, snel veranderende en vooral boeiende branche. Vliegen is voor mij een fantastisch moment en telkens een soort van beloning.

Welke opleiding hebt u genoten?

Die is nogal gevarieerd. Gezien zeilen mijn hobby was, ging ik eerst de kant op van de koopvaardij en vervolgens van de handel, de luchtvaart en de logistiek ... Heel veelzijdig dus. Ik deed alles met passie en als die doodbloedde, zocht ik iets anders.

Quasi né dans un vol de la Sabena entre la Belgique et le Congo, Niky Terzakis a un lien forcément particulier avec l'aviation. Il y a deux ans, cet ancien patron de TNT Airways lançait l'idée d'une nouvelle compagnie aérienne belge. En juin dernier, le premier vol d'Air Belgium décollait de Charleroi à destination de Hong-Kong. Un pas de plus dans l'aventure initiée par ce touche-à-tout aussi cosmopolite qu'attaché à la Belgique. Et si cela engendre beaucoup de stress, d'efforts et de travail, l'homme de 57 ans reste passionné comme au premier jour.

“Je voulais faire quelque chose pour mon pays.”

Fonder et diriger votre propre compagnie aérienne, un rêve d'enfant ?

Je rêvais de devenir pilote et d'évoluer dans l'aviation, pas spécialement de fonder et diriger une compagnie. Je suis devenu pilote et j'ai une bonne expérience, mais je n'aurais pu simplement me limiter à voler. La gestion d'une exploitation aérienne m'a toujours passionné. C'est un domaine complexe, changeant et surtout fascinant. Piloter est pour moi un superbe moment et à chaque fois une sorte de récompense.

Quel est votre parcours éducatif ?

Il est bien hétéroclite. La voile étant mon hobby, je me suis d'abord orienté vers la marine marchande, ensuite le commerce, l'aviation et la logistique... Bref, grand touche-à-tout, j'ai toujours entrepris les choses avec passion et quand celle-ci s'estompait, je passais à autre chose.

En hoe kwam u aan het hoofd van Air Belgium?

Ik heb de sector goed geobserveerd, veel mensen ontmoet, ideeën uitgewisseld en had vooral zin om iets te doen voor mijn land en mijn streek. Na veel onderzoek was ik overtuigd en ben ik ervoor gegaan!

Waarmee houdt u zich dagelijks bezig?

Ik zal u moeten teleurstellen, want het dagelijkse bestuur van een maatschappij is niet echt aantrekkelijk: heel veel vergaderingen en stress. Elke dag zijn er tal van nieuwe problemen die opgelost moeten worden. Ik moet 24 uur beschikbaar zijn, zowel fysiek als mentaal. Ik mag vooral niet met het hoofd in de wolken lopen, maar moet met beide voeten op de grond blijven. Maar ondanks alles ben ik enorm trots en tevreden, zowel voor mezelf als voor het personeel, wanneer ik onze vliegtuigen zie opstijgen en de wereld doorkruisen met een gelukkige bemanning en klanten die tevreden onze diensten ontdekken.

Gezien de ingewikkelde context bij Ryanair en Brussels Airlines, was het lanceren van Air Belgium dan geen onbezonnen plan?

Dat is het ongetwijfeld voor velen. Ik zie me gelukkig niet als onbezonnen (glimlacht), maar wel als ambitieus voor de groep die we vertegenwoordigen. Schrik voorkomt geen gevaar. Als je vooruit wil en dingen realiseren in je leven, dan moet je ondernemend zijn. Ik denk dat mijn medewerkers evenmin onbezonnen zijn en toch zijn ze bij Air Belgium gekomen voor het project zelf, niet voor het comfort of het geld.

Et comment êtes-vous devenu patron d'Air Belgium ?

J'ai beaucoup observé le secteur, fait des rencontres, échangé des idées et j'avais surtout envie de faire quelque chose pour mon pays et ma région. J'ai fait beaucoup de recherches et d'analyses et une fois convaincu, je suis parti au front !

Quel est votre quotidien ?

Au risque de vous décevoir, la gestion quotidienne d'une compagnie n'est pas très glamour. Il y a beaucoup de réunions et de stress. Chaque jour a son lot de nouveaux problèmes auxquels il faut apporter des solutions. On est disponible de corps ou d'esprit à H24. On ne doit surtout pas avoir la tête dans les nuages, mais les pieds bien ancrés sur le plancher des vaches. Malgré cela, le fait de voir nos avions décoller et traverser la planète avec un équipage heureux et des clients satisfaits de découvrir nos services représente une grande fierté et de la satisfaction, autant pour moi que pour tout le personnel.

Vu le contexte compliqué chez Ryanair ou Brussels Airlines, lancer Air Belgium est un projet un peu fou, non ?!

Pour beaucoup, ça l'est sans doute. Je ne me considère heureusement pas comme fou (il sourit), mais sans doute ambitieux pour la collectivité que nous représentons. La peur n'évite pas le danger. Si on veut avancer et réaliser des choses dans sa vie, il faut entreprendre. Je ne pense pas non plus que mes collaborateurs soient fous, et pourtant ils ont rejoint Air Belgium pour le projet, pas pour le confort ou l'argent.



U beschrijft uzelf als polyvalent, energiek, met zin voor innovatie en handeldrijven. Er zit belgitude achter dat alles ...

Beslist! Al is mijn vader Griek en mijn moeder Belgische, ik hou van België! Hoewel ik trots ben op mijn Griekse roots, voel ik me wel Belg. België is tot het beste in staat. Belgen worden erg gewaardeerd in het buitenland, in het bijzonder voor hun belgitude. Ik heb het altijd moeilijk om het doemdenken van sommigen tegenover ons land te begrijpen, terwijl er een overstelpend aantal bekwame mensen zijn, die elke dag en overal ter wereld haar knowhow en haar kwaliteit verdedigen en verkopen.

Waarom was het zo belangrijk om deze belgitude aan Air Belgium te geven?

Een vliegtuigmaatschappij verbindt niet alleen verschillende landen met elkaar, ze is ook een goede weerspiegeling van haar eigen land. Ze is eveneens één van de eerste visitekaartjes van een land. We zijn een Belgische luchtvaartmaatschappij en het is dan ook vanzelfsprekend dat ons imago en onze dienstverlening een afspiegeling van onze vlag moeten zijn.

Is België volgens u slecht vertegenwoordigd in de lucht? Waarom?

België is gastland van Europese instellingen, geklemd tussen grote naties, en er zijn gewoonweg niet voldoende vliegtuigverbindingen met andere landen buiten de EU. Alle moderne economische centra ter wereld beschikken over goede luchtverbindingen. Ons land moet die ook hebben om al haar kwaliteiten te kunnen tonen.

Waarvan droomt u voor Air Belgium?

Van een maatschappij die erkend en gewaardeerd wordt voor haar kwaliteitsvolle service, haar betrouwbaarheid en haar efficiëntie. Ik droom ervan dat ze een positief en toekomstgericht beeld van België en haar inwoners propageert.

Vous vous définissez comme polyvalent, énergique, avec un sens de l'innovation et du commerce. Il y a de la belgitude derrière tout ça...

Absolument ! J'ai beau être né d'un père grec et d'une mère belge, j'aime la Belgique ! Bien que fier de mes racines grecques, je me sens bien belge. La Belgique est capable du meilleur. Les Belges sont fort appréciés à l'étranger, en particulier pour leur belgitude. J'ai toujours du mal à comprendre le défaitisme de certains vis-à-vis de notre pays alors qu'il y a pléthore de gens compétents qui, tous les jours à travers le monde, défendent et vendent avec fierté son savoir-faire et sa qualité.

En quoi était-ce important de donner cette belgitude à Air Belgium ?

Par le biais de son exploitation, une compagnie aérienne représente un lien physique et de représentation fort avec d'autres nations. C'est également l'une des premières vitrines d'un pays. Nous sommes une compagnie aérienne belge et, dès lors, il est évident que notre image et notre service se doivent de refléter notre pavillon.

Selon vous, la Belgique manque de représentation dans le domaine aérien. Pourquoi ?

La Belgique est l'hôte des institutions européennes, coincée entre de grandes nations, et n'est simplement pas suffisamment desservie en termes de liaisons aériennes au-delà des frontières de l'UE. Dans le monde, les grandes places économiques modernes sont bien connectées par les airs. Notre pays doit l'être tout autant pour montrer toutes ses qualités.

De quoi rêvez-vous pour Air Belgium ?

D'une compagnie reconnue et appréciée pour sa qualité de service, sa fiabilité et son efficacité. Je rêve qu'elle propage une image positive et d'avenir de la Belgique et de ses habitants.



Al 40 jaar streven wij ernaar om kwaliteit te leveren!
Jaren geleden kozen wij voor MAURICE LACROIX ROBYEK
die perfect past in onze filosofie.



JUWELIERS

DEPUYDT

Grote Markt 16 - 8600 Diksmuide



info@juwelendepuydt.be | www.juwelendepuydt.be | T.051 50 28 66
open van 9u.30 - 12u. en van 14u. - 18u. | gesloten op dinsdag & zondag



39

JAAR

Waar dromen versmelten tot kunstwerken

Une rencontre de l'art et du vol

Gefascineerd door fenomenale vliegtuigen, fotografen met reusachtige telelenzen, het geluid van de radio's dat door de luidsprekers galmde... De passie voor luchtvaart van Jimmy De Clercq is zoals bij vele jongens ontstaan tijdens een bezoek aan een airshow toen hij elf jaar was. 'Ik vond het knap wat die piloten deden. Die voor mij totaal onbekende wereld deed me dromen, ik associeerde het vliegwerk onmiddellijk met kunst.'

Inmiddels vele jaren later spreken we af met Jimmy (47) in een omgeving die voor ons totaal onbekend is. In zijn kunstbronsgieterij in Oostakker vertelt de man over zijn jongensdroom, zijn artistieke passies en zijn doorzettingsvermogen om toch te verwezenlijken wat volgens anderen niet haalbaar zou zijn voor hem.

Bronsgieten is een oude ambacht, je leert het niet op school.

Toen de onderwijzer me vroeg wat ik wou worden, antwoordde ik 'piloot'. Hij grijnsde en zei op sarcastische toon: 'Gij zult geen piloot worden, vrees ik!' Ook al was ik geen primus in de lagere school, toch was ik er zeker van dat de man op termijn zijn woorden zou moeten terugnemen.

Tijdens mijn jeugd stierven mijn ouders. Weinig kon me nog boeien en al zeker niks meer op school. In een beroepsschool volgde ik dan maar mechanica en constructielassen. Na verloop van tijd voelde ik wel dat ik meer zou kunnen, maar toen ik de draad van mijn studies echt weer wou opnemen, was het helaas te laat. De achterstand bijbenen was niet langer een optie.

“Gij zult geen piloot worden, vrees ik!”

Fasciné par les avions sensationnels, par les photographes munis de leurs gigantesques téléobjectifs, par le son des radios retransmis par les haut-parleurs ... La passion de l'aviation est née pour Jimmy De Clercq, comme chez beaucoup d'autres garçons, lors d'une visite à un spectacle aérien quand il avait onze ans. « J'ai adoré ce que ces pilotes faisaient. Ce monde totalement inconnu m'a fait rêver : j'ai immédiatement associé le vol à l'art. »

De nombreuses années plus tard, nous prenons rendez-vous avec Jimmy (47) à un endroit qui ne nous est pas du tout familier. Dans sa fonderie d'art à Oostakker, il raconte son rêve de jeunesse, ses passions artistiques et sa persévérance qu'il lui a fallu pour réaliser tout de même ce que les autres ne le jugeaient pas capable de faire.

La coulée de bronze est un ancien métier que l'on n'apprend pas à l'école.

« Lorsque l'instituteur m'a demandé ce que je voulais devenir, j'ai répondu pilote. En ricanant, il a dit sur un ton sarcastique : « Je crains que tu ne le deviennes jamais ! » Même si je n'étais pas le premier de ma classe dans le primaire, j'étais quand même certain que cet homme aurait à revenir sur son jugement.

Mes parents sont morts quand j'étais encore jeune. Rien ne pouvait alors retenir mon attention, certainement pas l'école. J'ai décidé de suivre une formation de mécanique et de soudage de construction dans une école professionnelle. Après un certain temps, je me suis rendu compte que je pouvais étudier davantage, mais lorsque j'ai voulu reprendre le fil de mes études, c'était malheureusement trop tard. Rattraper le retard n'était plus une option.





Na mijn schoolcarrière vond ik mijn draai ook niet onmiddellijk. Ik moest tegen mijn zin in een fabriek werken om de kost te verdienen. Ik sukkelde van de ene job in de andere, twaalf stielen, dertien ongelukken. Ik bleef wel altijd avondles volgen: fotografie, video, grafische programma's: zaken waar ik mijn artistieke ei kwijt kon.

Een man van de VDAB die mijn situatie kende, stuurde me naar een kunstbronsgieterij. Volgens hem zou dat iets voor mij kunnen zijn. Toen ik het atelier binnenstapte en de gloeiende kroes uit de oven zag komen, kreeg ik eenzelfde gevoel als tijdens die airshow jaren geleden. Ik had mijn nieuwe passie ontdekt.

De periode van twintig jaar die daarop volgde ben ik in de gieterij gebleven om het ambacht te leren van de meester zelf. Mijn nieuwsgierigheid en liefde voor het werk motiveerde mijn werkgever om me werkelijk alles te leren.

Samen met een vriend die actief was in de muziek, een compleet andere tak in de kunstwereld, heb ik het bedrijf uiteindelijk overgenomen van mijn patron. Nog elke dag ervaar ik mijn vak als een van de mooiste ter wereld, elke dag een nieuwe uitdaging: creatief, spannend, soms zelfs spectaculair.

Tijdens de vaak complexe creaties van kunstwerken, ideeën van onszelf of werken van andere kunstenaars, hebben we pittige gesprekken over kunst: wat is goed, wat is kunst, wat zou ik als klant zelf in huis willen halen?

We zijn niet alleen vennoten, we zijn ook vrienden die elkaar dingen toevertrouwen. Zo wist mijn collega ook af van mijn jongensdroom om piloot te worden. Het was hij die me er drie jaar geleden van overtuigde om het ongelijk van die leraar te bewijzen.

Met beperkte kennis stapte ik het leslokaal van de vliegclub in Ursel binnen. Veel meer dan de vier windstreken kende ik niet. Fysica had ik niet gekregen op de beroepsschool en vliegtuigtypes wist ik ook helemaal niks af. Na de eerste les slenterde ik met mijn pak boeken onder de arm een beetje moedeloos naar huis. Maar ik ben een volhouder! Dankzij de hulp van mijn lesgevers en medestudenten slaagde ik erin om alle theorie te verwerken.

'Je crains que tu ne le deviennes jamais !'

Après ma période scolaire, je n'ai pas immédiatement trouvé ma place. À contrecœur, j'ai dû aller travailler dans une usine pour gagner ma vie. Je traînais d'un job à un autre : douze métiers, treize malheurs. Cependant, j'ai toujours continué à suivre des cours du soir : la photographie, la vidéographie, des programmes graphiques, toutes des disciplines où je pouvais donner libre cours à mes talents artistiques.

Un collaborateur du VDAB qui connaissait ma situation, m'a invité à me rendre dans une fonderie de bronze, croyant bien que ce serait mon truc. En entrant dans l'atelier et en voyant sortir le gobelet ardent du four, j'ai eu le même sentiment que lors de ce spectacle aérien des années auparavant. J'avais trouvé une nouvelle passion.

Je suis resté dans la fonderie pendant les vingt années suivantes pour apprendre le métier du maître lui-même. Ma curiosité et mon amour pour le métier ont motivé mon employeur à vraiment tout m'apprendre.

Avec un copain actif dans la musique, une autre branche différente du monde artistique, j'ai finalement repris l'entreprise de mon patron. Chaque jour encore, je ressens mon métier comme l'un des plus beaux du monde, avec à chaque fois de nouveaux défis. Un métier créatif, captivant et parfois même spectaculaire.

En créant nos œuvres d'art souvent complexes, en élaborant nos idées ou en discutant d'œuvres d'autres artistes, nous avons des conversations animées sur l'art : qu'est-ce que l'art, qu'est-ce qui est bon, qu'achèterions-nous nous-mêmes ?

Nous ne sommes pas seulement des associés, mais aussi des copains qui se confient l'un à l'autre. Ainsi, mon collègue était aussi au courant de mon rêve de jeunesse de devenir pilote. C'est lui qui m'a convaincu il y a trois ans de contredire le jugement de cet instituteur.

Muni d'une connaissance limitée, je suis entré dans l'aéroclub à Ursel. Je ne connaissais rien de plus que les quatre points cardinaux. Je n'avais jamais eu de cours de physique à l'école professionnelle et



Naarmate de opleiding vorderde lukte het studeren steeds beter. Ik behaalde een score van 83% tijdens mijn theorie-examen in Brussel en 5 op 6 voor mijn Engelse taaltest. Niet slecht voor een bronsgieter, niet? Dat zijn van die momenten waar ik mijmer over de tijd met mijn ouders. Wat zouden ze fier zijn op me.

Momenteel heb ik 62 uur in mijn logboek en werk ik de laatste praktijkoefeningen af bij Alfako in Wevelgem om op korte termijn mijn PPL-licentie te behalen. Vliegen is voor mij vooral een hobby. En een reisje in het buitenland zal er in de toekomst ook misschien wel inzitten. Ik amuseer me en het inspireert mij. De luchtvaart sijpeld sindsdien ook verder binnen in mijn hoofd en in mijn werk."

Graag een woordje uitleg over enkele kunstwerken die je maakte?

METAR, de halve propeller die schuin gemonteerd op een sokkel staat vertelt zijn eigen verhaal. De sierlijkheid van de gepolijste prop toont een code, onmiddellijk te begrijpen door de piloot. Voor een buitenstaander blijft het een serienummer of een mysterieuze boodschap.

ICARUS mag dan een van de meest geschilderde of gebeeldhouwde figuren zijn uit de Griekse mythologie, die van mij heeft een echte karakterkop met een komisch trekje. Het is een eigentijdse superheld met uitgestrekte vleugels over de volle spanwijdte, getuned met extra motoren.

Wie denkt dat alles al gemaakt is, zal de komende tijd ongetwijfeld nog versteld staan. Ik heb nog een hoop ideeën, eens de molen maalt is hij moeilijk te stoppen. Liefhebbers van kunst en luchtvaart zullen zeker geboeid zijn door mijn creaties en combinaties die de volgende jaren uit onze bronsgieterij zullen komen.

**Wolfputstraat 46
9041 Oostakker (Gent)
www.bronsgieterij.be**

je ne savais rien des types d'avion. Après la première leçon, un peu découragé, j'ai traîné à la maison avec mon paquet de livres sous le bras. Mais je suis persévérant ! Grâce à l'aide de mes enseignants et mes condisciples, j'ai réussi à assimiler toute la théorie. Plus la formation avançait, mieux j'étudiais. J'ai obtenu un score de 83 % pour mon examen théorique à Bruxelles et un 5 sur 6 pour mon test d'anglais. Pas mal pour un fondeur de bronze, n'est-ce pas ? C'est à ces moments-là que je pense à mes parents, et comme ils auraient été fiers de moi.

Aujourd'hui, j'ai 62 heures dans mon carnet de vol et je suis en train d'achever les derniers exercices pratiques à Wevelgem pour obtenir bientôt ma licence PPL. Voler est surtout un hobby pour moi. Et un voyage à l'étranger est peut-être aussi une option à l'avenir. Je m'amuse et le vol m'inspire. Entre-temps, l'aviation a aussi infiltré dans mon esprit et dans mon travail. »

Voudriez-vous donner un peu d'explications sur quelques œuvres d'art que vous avez faites ?

METAR, la demi-hélice montée obliquement sur un socle raconte sa propre histoire. L'élégance de l'hélice polie montre un code que le pilote comprend immédiatement. Pour un profane, ce code n'est pas plus qu'un numéro de série ou un message mystérieux.

Bien qu'Icarus soit l'une des figures les plus peintes ou sculptées de la mythologie grecque, la mienne a une vraie tête de caractère et des traits comiques. C'est un super-héros contemporain avec des ailes étendues sur toute l'envergure, équipées de moteurs supplémentaires.

Qui pense que tout est déjà fait, restera sans doute pantois dans les temps à venir. J'ai encore un tas d'idées. Quand je suis lancé, c'est difficile de m'arrêter. Les amateurs de l'art et de l'aviation seront certainement captivés par mes créations et par les œuvres qui couleront de notre fonderie de bronze dans les années à venir.





VANTYGHM
FASHIONABLE FLOORING



Tapjten Dosters Design Modern Klassiek | Vasttapjt | Tapjttegels | Traplopers | Parket | Laminaatparket | Vinyl



*Breng vrijblijvend een bezoek
aan onze showroom,
wij presenteren uw
selectie van tapijten aan huis
in uw interieur.*

Vantygheem nv
Torhoutbaan 1
B- 8480 Ichtegem
+32 (0)51 58 29 92
www.vantygheem.com



Belgisch kampioen kunstvliegen 2018 Champion de Belgique de voltige aérienne 2018

Zowel letterlijk als figuurlijk een piloot om naar op te kijken!

Un pilote à respecter dans l'air et sur terre !

Tijdens de zonnige editie van het Belgische Kampioenschap aerobatics in Koksijde begin juli, maakte Kristof Cloetens (38), de nummer één in het kunstvliegen in ons land, graag tijd voor een interview voor Rate-One. In 2017 won de atleet de titel van Belgisch Kampioen Kunstvliegen in de categorie "unlimited", het hoogste niveau dat je in deze sport kunt bereiken. Na een adembenemend staaltje acrobatie, wist hij zijn titel te verlengen en mag hij zich opnieuw de absolute topper van ons land noemen.

Lors de l'édition ensoleillée du Championnat de Belgique de voltige aérienne à Coxyde début juillet, Kristof Cloetens (38), le numéro un belge de la voltige aérienne, a réussi à se libérer pour une interview. En 2017, cet athlète a remporté le titre de champion de Belgique de voltige aérienne dans la catégorie "illimitée", le niveau le plus élevé à atteindre dans ce sport. Grâce à une acrobatie sensationnelle, il a pu prolonger son titre et est de nouveau le meilleur voltigeur de notre pays.



Met zijn Extra 330 SC, een vliegtuig van amper 600 kilogram, voorzien van een hoogtemeter, twee vleugels van carbon, een snelheidsmeter en een enorme motor met 315 pk, boort de atleet zich door het luchtruim terwijl hij de meest adembenemende figuren uitvoert voor de jury. Het is niet alleen tijdens het vliegen een piloot om naar op te kijken, hij is ongetwijfeld een charismatisch man voor jongeren die dromen van een carrière als piloot.

Kristof proefde van het militaire leven toen hij zweefvliegpiloot werd bij de Royal Belgian Air Cadets (Prom 1995). Hij slaagde erin om gevechtspiloot te worden op F-16, het ultieme doel van veel jongeren die gepassioneerd zijn door luchtvaart. Toen hij in 2008, na een carrière van acht jaar, uit zijn rendementsperiode kwam als jachtpiloot, was het tijd om zijn skills door te geven aan jonge piloten. In Beauvechain begon hij als instructeur op Marchetti. 'Dat was best wel een boeiende job,' zegt Kristof, 'maar al snel miste ik de power en de sensatie van de G-krachten.'

Via Daniel Poelman kwam hij uiteindelijk bij het kunstvliegen terecht. Poelman, een gerenommeerde instructeur in de Urselse vliegclub VCU, begeleidde Kristof bij zijn conversie van vlieger op neuswiel-toestellen naar vliegtuigen met staartwiel. In enkele uren werd hij volledig geïntroduceerd in de wereld van het acrovliegen.

'Tijdens de opleiding tot F-16 piloot leren we onze leerlingen ook acrobatische manoeuvres aan, maar deze dienen om wendbaar te zijn tijdens gevechtvluchten. Figuren vliegen voor een jury is een totaal andere discipline', legt Cloetens uit.

Avec son Extra 330 SC, un avion d'à peine 600 kilos, doté d'un altimètre, de deux ailes en carbone, d'un compteur de vitesse et d'un puissant moteur de 315 CV, l'athlète fend l'air en exécutant les figures les plus captivantes devant le jury. Il est non seulement un pilote digne de respect, mais il est aussi un homme charismatique pour les jeunes rêvant d'une carrière de pilote.

Kristof a goûté à la vie militaire lorsqu'il était pilote de vol à voile auprès des Royal Belgian Air Cadets (Prom 1995). Il a réussi à devenir pilote de chasse sur F-16, le but ultime de nombreux jeunes passionnés de l'aviation. Lorsqu'en 2008, après une carrière de huit ans, il a achevé sa période de rendement comme pilote de chasse, c'était alors le moment de passer le relais à la jeune génération de pilotes. Il a commencé comme instructeur sur Marchetti à Beauvechain. « C'était un job fascinant, c'est sûr, » dit Kristof, « mais la puissance et la sensation des forces g m'ont rapidement manquées. »

Enfin, par Daniel Poelman il a fait connaissance avec la voltige aérienne. Poelman, un pilote renommé dans l'aéroclub VCU à Ursel, a suivi Kristof lors de sa formation. En effet, les pilotes formés sur avions équipés d'un train avant doivent suivre une formation avant de voler sur avions à roulettes de queue. En quelques heures, il a été complètement introduit dans le monde de l'acrobatie aérienne.

« Lors de la formation de pilote de F-16, nous apprenons aussi des manoeuvres acrobatiques à nos élèves, mais celles-ci servent à être manoeuvrables lors des vols de combat. Voler des figures devant un jury est une discipline totalement différente », explique Cloetens.

La faculté de concentration, la préparation mentale, la visualisation et la mémorisation sont des compétences qu'il a apprises lors de sa carrière de pilote militaire. « Toute ma vie tourne autour du vol, » raconte Kristof. « Outre mon job à la Défense, je m'entraîne environ 40 heures par an. À cet effet, je me rends en France pendant la saison acro qui commence vers Pâques pour se terminer mi-septembre. Je peux compter sur le soutien mental de mes collègues et de ma famille. Ils me soutiennent à 100 % dans tout ce que je fais et veux atteindre. Deux sponsors m'appuient financièrement, vu que c'est un sport qui coûte évidemment très cher. »

Pendant que l'homme raconte sa carrière, je me demande si, avec un tel palmarès, il a encore des rêves. Pilote de chasse, instructeur sur Marchetti et maintenant aussi sur F-16, double champion de Belgique de voltige aérienne, n'a-t-il pas tout atteint ? Le Red Bull Air Race sera-t-il une nouvelle étape ? « Non, parce que c'est une discipline totalement différente. Mon but ultime est de remporter le titre de champion du monde. Je ferais tout pour cela, » dit-il d'un large sourire et d'un regard ambitieux.



Zijn concentratievermogen, de mentale voorbereiding, het visualiseren en memoriseren zijn competenties die hij wel al meekreeg via zijn carrière als militair piloot. 'Mijn hele leven draait rond vliegen', vertelt Kristof. Naast mijn job bij Defensie train ik ongeveer 40 uur per jaar. Ik ga hiervoor naar Frankrijk tijdens het acroseizoen dat start rond Pasen en eindigt medio september. Ik kan rekenen op de mentale steun van mijn collega's en ook van mijn gezin en familie. Ze steunen me voor 100% in wat ik doe en wat ik wil bereiken. Via twee sponsors krijg ik ondersteuning op financieel vlak, want het is een sport die uiteraard handen vol geld kost.'

Terwijl de man vertelt over zijn carrière vraag ik me af of hij met dergelijk palmares nog dromen kan hebben. Gevechtspiloot, instructeur op Marchetti en nu ook op F-16, tweemaal Belgisch Kampioen Kunstvliegen, heeft hij nu al niet alles bereikt? Is Red Bull Air Race een volgende stap? 'Nee, want dat is eigenlijk een totaal andere discipline. Het ultieme wat ik nog wil behalen is de titel van wereldkampioen. En ik heb er veel voor over,' vertelt hij met een brede glimlach op zijn gezicht en een ambitieuze blik in zijn ogen.

Grip Graphics
Grafisch vormgeving | Sociale media

GRAFISCHE
VORMGEVING
OP MAAT
VOOR IEDERS
BUDGET

www.gripgraphics.be



Keiheuvel in de kijker!

Ooit was de Keiheuvel een verlaten stukje Balen (provincie Antwerpen), maar sinds 1956 kwam daar langzaam verandering in. Tweeënzestig jaar geleden stond Mon Van Gestel (88) mee aan de wieg van de Koninklijke Aeroclub Keiheuvel en baatte hij er ook jarenlang de kantine van het clubhuis uit. Sinds de herinrichting van het pilotenlokaal dit jaar, siert een gedenkplaat voor Mon het lokaal, als dank voor zijn inzet voor de club en zijn levenswerk.

In de cafetaria van de club heeft de man er nog altijd zijn vaste stamtafel. Elke week drinkt hij er zijn pintjes en komt hij bijpraten met de clubleden. Zijn carrière begon in 1951 als Rode Duivel en ook in de atletiekwereld stond hij bekend als spurter en verspringer. Om geen twee jaar te verliezen met zijn legerdienst, koos Mon ervoor om een opleiding voor militair piloot te volgen. In 1954 ging hij aan de slag op de luchtmachtbasis van Koksijde waar hij met een van de eerste straaljagers vloog, de Meteor VII. Toen hij in 1958 het leger verliet, werd hij vliegveldcommandant op het vliegveld van Keiheuvel. Naast baruitbaater was hij er ook zweef- en motorvlieg instructeur, pleinoverste en organisator van verschillende vliegmeetings en –wedstrijden.

Hoewel Mon op zijn gezegende leeftijd niet langer zelf vliegt, zal hij ongetwijfeld aanwezig zijn tijdens de Fly-In op 28 en 29 juli aanstaande. Je kunt ook proeven van de gemoedelijke sfeer die er heerst in deze vliegclub die maar liefst 56 motorvliegers en 116 zweefvliegpiloten telt. Naast de Fly-In waar jaarlijks heel wat bezoekers op afkomen, organiseren ze er nog tal van andere activiteiten: Pilot for one day, een fly for charity, een zomer zweefkamp en de zweefvliegwedstrijd 'Keiheuvelcup'.

Ga of vlieg er gerust eens langs!

www.motorvliegen.be

PRAKTISCHE INFORMATIE

LANDINGSPISTE	GRAS, RUNWAY 07-25
GROOTTE	2264' X 59'
TOELATING LANDING VOOR VLIEGTUIGEN	TOT 5700 KG/
LANDINGSTAKS VOOR NIET-LEDEN	€5
REFUELING	NIET MOGELIJK
OPENINGSUREN	WOENSDAG TOT ZONDAG VAN 11:00 LT TOT SUNSET + 30 MIN.
VAKANTIES	10:00 LT TOT SUNSET +30 MIN.
MAANDAG EN DINSDAG GESLOTEN	

Wist je dat...

één van de leden een Pilatus P11 en een Beachcraft Staggeewing bezit? Je kunt de toestellen zien tijdens de Fly-In.



Keiheuvel sous les projecteurs !

Autrefois, Keiheuvel était une partie désolée de Balen (province d'Anvers), mais depuis 1956 cela a peu à peu changé. Il y a soixante-deux ans, Mon Van Gestel (88) a été cofondé le Koninklijke Aeroclub Keiheuvel où il a aussi exploité la cantine pendant des années. Depuis la rénovation du local des pilotes, une plaque commémorative pour Mon rappelle et honore son travail et son engagement pour le club.

Dans la cafétéria, Mon a toujours sa table habituelle. Chaque semaine, il y boit ses demis en faisant la causerie avec d'autres membres. Sa carrière a commencé en 1951 comme Diable Rouge et aussi dans l'athlétisme, il s'est fait connaître comme sprinter et sauteur en longueur. Pour ne pas perdre deux ans en faisant son service militaire, Mon a décidé de suivre une formation de pilote militaire. En 1954, il a commencé sa carrière à la base aérienne de Coxyde où il a volé sur l'un des premiers chasseurs, le Meteor VII. Après avoir quitté l'armée en 1958, il est devenu commandant d'aérodrome à Keiheuvel. Il y a exploité non seulement le bar, mais il a aussi été instructeur de vol à voile et à moteur, commandant d'aérodrome et organisateur de plusieurs meetings et concours aériens.

Bien que, vu son âge respectable, Mon ne vole plus lui-même, il sera certainement présent au Fly-In le 28 et le 29 juillet prochain. Lors de cet événement, on pourra aussi ressentir l'ambiance cordiale de cet aéroclub qui compte pas moins de 56 pilotes d'avion à moteur et 116 pilotes de planeur. On y organise non seulement ce Fly-In qui accueille chaque année de nombreux visiteurs, mais aussi plusieurs autres activités : Pilot for One Day, un Fly for Charity, un stage de vol à voile en été et le concours de vol à voile « Keiheuvelcup ».

N'hésitez pas à le visiter, en avion ou non !

www.motorvliegen.be



INFORMATIONS PRATIQUES

PISTE D'ATERRISSAGE	EN HERBE, RUNWAY 07-25
DIMENSIONS	2264' X 59'
AUTORISATION D'ATERRISSAGE POUR AVIONS	JUSQU'À 5700 KG
REDEVANCE D'ATERRISSAGE POUR NON-MEMBRES	€5
RAVITAILLEMENT	PAS POSSIBLE
HEURES D'OUVERTURE	DU MERCREDI AU DIMANCHE DE 11:00 LT JUSQU'AU SUNSET + 30 MIN.
VACANCES	DE 10:00 LT JUSQU'AU SUNSET + 30 MIN.
FERMÉ LE LUNDI ET LE MARDI.	

Saviez-vous que ...

l'un des membres possède un Pilatus P11 et un Beachcraft Staggerwing ? Vous aurez l'occasion de voir ces appareils lors du Fly-In.



*U houdt van gastronomie?
Wij ademen gastronomie!*

Welkom bij

't Gisthuis

Geniet op ons zonnig terras van:

- verfijnde lunchgerechten
- seizoensgebonden gastronomie
à la carte of in menuvorm
- hemelse desserts bij een kopje koffie



Dagelijks open vanaf 11 uur (maandag gesloten)

60 zitplaatsen, dus ideaal als rustpunt voor
fietsers en groepen.

*Baronielaan 28, 8760 Meulebeke
Tel. 051 48 76 02 · www.gisthuis.be*



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

WWW.THEFLYINGTWINS.BE



**Pilot Backpack
Design 4 Pilots**

€99,00



**Logbook JAR / FCL
by Design 4 pilots**

€29,00



**Headset
David Clark
H10-13.4**

€398,00



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

f [facebook.com/oottf](https://www.facebook.com/oottf)
@ [theflyingtwins](https://www.instagram.com/theflyingtwins)



21.07

Belgische tricolore boven Brussel Le tricolore belge au-dessus de Bruxelles

Waarom vieren we op 21 juli?

De Belgische Revolutie in 1830 leidde tot de Belgische onafhankelijkheid. Het Nationaal Congres besloot om van België een koninkrijk te maken en Leopold van Saksen-Coburg-Gotha aan te stellen als eerste Koning der Belgen. Na zijn aanstelling op 4 juni 1831, legde Koning Leopold I de grondwettelijke eed af op het Koningsplein in Brussel op 21 juli van datzelfde jaar.

Que fêtons-nous le 21 juillet ?

La Révolution belge de 1830 a mené à l'indépendance de la Belgique. Le Congrès national a décidé que la Belgique devait être une monarchie et a appelé Léopold de Saxe-Cobourg-Gotha à devenir le premier roi des Belges. Après sa désignation le 4 juin 1831, il a prêté le serment constitutionnel sur la Place royale à Bruxelles le 21 juillet de la même année.



*“Kijk naar boven...
we zijn niet toevallig een magazine
over luchtvaart!”*

*“Levez les yeux au ciel ...
RateOne est un magazine sur
l'aviation n'est-ce pas !”*

De militaire parade van de land- en zeemacht siert de Brusselse straten, al moeten we toegeven dat onze voorkeur toch wel uitgaat naar het luchtdefilé van de Belgische Luchtmacht.

“De planning ervan is werkelijk een enigma.”

Coördinator van het luchtgebeuren geeft een woordje uitleg:

“Ongeveer drie maand op voorhand starten we met de organisatie van het luchtdefilé. Het is voor de Luchtmacht een ideale gelegenheid om zowel onze Koning als onze landgenoten te tonen waarmee we dagelijks bezig zijn. We zijn fier om onze Luchtcomponent te promoten en jongeren te inspireren voor een toekomst bij Defensie.

De grootste uitdaging ligt voor ons bij de coördinatie met de luchtverkeersleiding in Zaventem. Voor de repetities en het defilé zelf moet het luchtruim gesloten worden. Daarnaast is het op elkaar afstemmen van de verschillende vliegtuigen geen evidentie. Elk type toestel vliegt met een andere snelheid en op een verschillende hoogte. Een adequate timing is dus van cruciaal belang. We houden ook rekening met het zicht dat de Koning zal hebben op de vliegtuigen. Op de tribune krijgt de koninklijke familie de indruk dat de toestellen op eenzelfde lijn vliegen. We werken met drie aanvliegroutes, waardoor er een optische illusie gecreëerd wordt. Mochten we dat niet doen, dan zouden de grote toestellen dichter lijken en de kleine verder. Perfectie is ons doel!”

Wat kan er fout lopen?

In eerste instantie kunnen de weersomstandigheden de spelbreker zijn. Afhankelijk van de hoogte van het wolkendeck kunnen bepaalde formaties afgelast worden. Met de helikopters lopen we dat risico niet. Ze kunnen te allen tijde vliegen.

Een tweede factor is uiteraard de veiligheid. Elk noodscenario wordt daarom ook duidelijk uitgeschreven. We laten sommige grote vliegtuigen zoals de C-130's en de F-16's iets hoger vliegen, zodat ze bij motorpanne bijvoorbeeld, toch nog perfect kunnen landen op Zaventem.

Lors du défilé militaire, les Composantes Terre et Marine colorent les rues bruxelloises, bien que, nous l'avouons, notre préférence aille au défilé aérien de la Composante Air belge.

“Le planning en est une vraie énigme.”

Le coordinateur de ce spectacle aérien donne un mot d'explication :

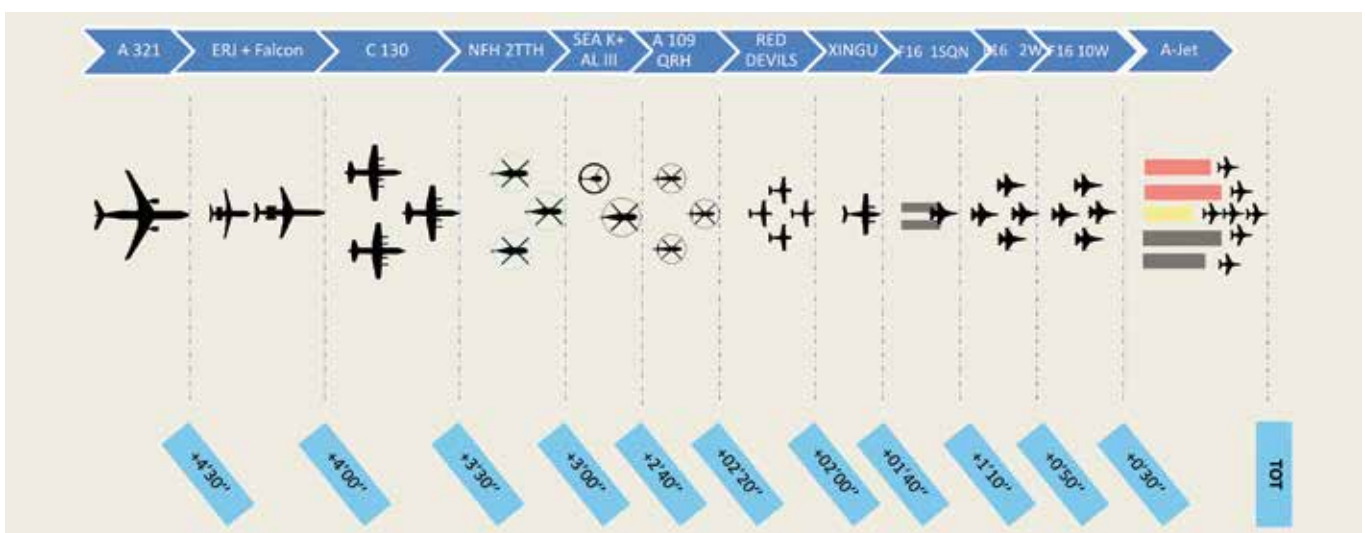
« Environ trois mois à l'avance, nous commençons à organiser le défilé aérien. Pour la Composante Air, c'est l'occasion idéale de montrer ses activités quotidiennes au Roi et aux compatriotes. Nous sommes fiers de la promouvoir et de sensibiliser les jeunes à un avenir au sein de la Défense.

Le plus grand défi pour nous est la coordination avec le contrôle de la circulation aérienne à Zaventem. Pour les répétitions et le défilé même, l'espace aérien doit être fermé. En outre, il n'est pas évident de faire voler ensemble des avions différents. Chaque type d'appareil vole à une autre vitesse et à une hauteur différente. Un timing parfait est donc primordial. Nous tenons aussi compte de la vue que le Roi aura sur les avions. Dans la tribune, la famille royale a l'impression que tous les appareils volent sur une même ligne. Nous faisons usage de trois routes aériennes pour créer ainsi une illusion d'optique. Sinon, les plus grands appareils sembleraient être plus proches et les plus petits, à leur tour, plus lointains. Nous visons à la perfection! »

Qu'est-ce qui pourrait mal tourner ?

Tout d'abord, les intempéries pourraient tout gâcher. Selon la hauteur de la couche de nuages, certaines formations pourraient être annulées. Ce risque n'existe pas pour les hélicoptères. Ils peuvent toujours voler.

Un deuxième facteur est évidemment la sécurité. C'est pourquoi, tout scénario d'urgence a été clairement défini à l'avance. Nous laissons voler certains avions plus grands, comme les C-130 et les F-16, un peu plus haut, de sorte qu'en cas de panne de moteur par exemple, ils pourraient encore parfaitement atterrir à Zaventem.





Hoe ervaren de piloten deze dag?

Elke piloot kan die dag in principe ingezet worden. De toestellen vliegen in formaties. De vlieger die hiervoor over de vereiste kwalificaties beschikt, krijgt de verantwoordelijkheid. Meevliegen op 21 juli is en blijft een speciale ervaring voor ons vliegend personeel. Het mag voor de gevechtspiloten misschien wel niet meteen de meest spectaculaire zending zijn, toch is het een uitdaging om laag boven Brussel te vliegen en een eer om deel uit te maken van het gebeuren.

Comment les pilotes vivent-ils cette journée ?

En principe, chaque pilote peut être appelé ce jour-là. Les appareils volent en formations. L'aviateur disposant des qualifications requises en porte la responsabilité. Voler le 21 juillet est et reste une expérience spéciale pour notre personnel volant. Pour les pilotes de chasse, ce n'est sans doute pas la mission la plus difficile, mais participer à un tel événement et voler si bas au-dessus de Bruxelles restent quand même un défi ainsi qu'un honneur.

vives
hogeschool
design your future
vives.be

STUDEER LUCHTVAART AAN ZEE!

bachelor in de luchtvaart:

- aspirant-lijnpiloot
- luchtvaarttechnologie
- Unmanned Aircraft Systems / drones



**BRUGGE
KORTRIJK
OOSTENDE
ROESELARE
TORHOUT**

Worden de verwachtingen van het publiek ingelost?

Dat proberen we toch! Onze nationale feestdag brengt jaarlijks duizenden bezoekers naar de hoofdstad. Ook de vliegtuigspotters zijn talrijk aanwezig. Een passage boven onze hoofdstad, vliegen op slechts enkele 'meters' van elkaar brengt voor onze piloten wel extra spanning met zich mee. De camera's staan flitsklaar en we willen de toeschouwers op de grond elk jaar opnieuw naar een WOW-gevoel bezorgen.

Répondra-t-on aux attentes du public ?

Du moins on essaie ! Chaque année, la fête nationale mène des milliers de visiteurs à notre capitale. Il y a aussi de nombreux spotters. Les pilotes sont un peu plus tendus par ce passage au-dessus de la capitale en volant à seulement quelques « mètres » l'un de l'autre. Chaque année, nous voulons étonner les spectateurs, armés d'appareils prêts à photographier.



Vliegroute

De vliegtuigen vertrekken vanop hun eigen basis: die van Bevekom, Kleine Brogel, Koksijde en Brussel. Ter hoogte van Aalst komen ze samen en vliegen dan op één lijn richting Brussel. Na het defilé vliegt elk toestel terug naar zijn vertrekbasis.



Ann Van Broeck:

"Een paar jaar geleden mocht ik meevliegen met de Seaking. Ik beleefde het luchtdefilé dus mee 'in de lucht'. Wat een ervaring!

We vertrokken uit Koksijde en hadden meteen zicht op de hele kustlijn en Plopsaland. We vlogen in formatie met de NH-90.

Na ongeveer een uur werden we vergezeld door de andere toestellen en vlogen we allen samen Brussel binnen. Hoe dichter we bij het paleis kwamen, hoe drukker de mensenmassa. Na een passage van 4 minuten werd de formatie verbroken en vlogen alle toestellen terug naar hun eigen thuisbasis. Het was spectaculair op zo'n dag over Brussel te mogen vliegen. Met de farewell tour van de Seaking in gedachten, zal dit voor altijd een memorabel moment blijven."



Ann Van Broeck:

"L'année passée, j'ai accompagné un vol en Sea King. J'ai alors vécu le défilé aérien ... dans l'air. Quelle expérience !

Aussitôt décollés à Coxyde, nous avons pu voir tout le littoral ainsi que Plopsaland. Nous avons volé en formation avec le NH-90.

Après une heure environ, les autres appareils nous ont rejoints et tous ensemble, nous sommes arrivés à Bruxelles. Plus on s'approchait du palais, plus il y avait de foules. Après un passage de 4 minutes, la formation a été rompue et tous les appareils ont rejoint leur base. C'était spectaculaire de pouvoir survoler Bruxelles à une telle journée. Pensant au Farewell Tour du Sea King, cela restera toujours un moment mémorable."



Route aérienne

Les avions partent de leur base respective à Beauvechain, Kleine Brogel, Coxyde ou Bruxelles. À hauteur d'Alost, ils se rejoignent pour voler en ligne vers Bruxelles. Après le défilé, chaque appareil repart vers sa base de départ.



Vliegveld 51/ 8560 Wevelgem / Belgium

Tel: + 32 (0)56 43 80 40

WWW.AIRTECHNOLOGY.BE



OFFICAL ROBINSON SERVICE CENTER & DEALER

TRUCK & TRACTORPULLING

inclusief TRUCKSHOW
15 AUGUSTUS
❖ ZELE - BELGIË ❖



DINSDAG
14/8

BBQ EN
LES FOLLES DE GAND

TP TERREINEN
LOKERENBEEKSTRAAT
ZELE

INFO & TICKETS
WWW.TRACTORPULLINGZELE.BE

Whispering Giant

Krachtexplosie dankzij
helikoptermotoren
La puissance de moteurs
d'hélicoptère

Wat heeft tractor-pulling in hemelsnaam met ons magazine te maken? Dat dachten wij ook toen we een uitnodiging kregen voor het Power Weekend medio juni in Made, een dorpje in Noord-Brabant (NL). Bij deze van oorsprong Amerikaanse motorische krachtsport moet een tractor een sleepbak met ballast voorttrekken. Toen we de bulderende machines aan het werk zagen en begrepen hoe hun enorme kracht tot stand komt, werd de link met luchtvaart helemaal duidelijk.

Au nom du ciel, le tractor pulling qu'a-t-il à voir avec notre magazine ? C'est ce que nous avons pensé en recevant une invitation pour assister au Power Weekend mi-juin à Made, un petit village du Brabant-Septentrionale (Pays-Bas). Le but de ce sport de force motorisé, d'origine américaine, est de tracter une remorque lestée au moyen d'un tracteur. En voyant en action ces machines vrombissantes, tout en découvrant l'origine de leur énorme puissance, nous avons aussitôt compris le lien avec l'aviation.

TECHNISCHE FICHE

BENAMING	WHISPERING GIANT IV
TYPE MOTOR	4 X ISOTOV TV3-117
VERMOGEN	1900 HP
GEWICHT MOTOR	294KG
BEMANNING	1

FICHE TECHNIQUE

NOM	WHISPERING GIANT IV
TYPE DE MOTEUR	4 X ISOTOV TV3-117
PUISSANCE	1900 HP
POIDS MOTEUR	294KG
EQUIPAGE	1

Tijdens de wedstrijd raken we aan de praat met het team van de "Whispering Giant". Voor hun ontstaan gaan we terug naar de jaren '70. Door de oliecrisis kwamen veel turbomotor van vliegtuigen op de markt terecht. De eigenaar van het Tractor Pulling Team Egmond beslist in 1979 om twee Bristol Proteus turbomotoren afkomstig van de Bristol Britannia, een Brits passagiersvliegtuig, aan te kopen. Deze motoren hebben elk een vermogen van 4000 pk en worden wereldwijd beschouwd als het hoogtepunt van het turbopropeller-ontwerp. Dankzij het beperkte lawaai van de motoren kreeg het vliegtuig de Bristol Britannia de bijnaam "The Whispering Giant" of fluisterende reus.

Het duurt meer dan tien jaar voor de motoren hun nieuwe bestemming krijgen. Begin jaren 90 worden de turbopropmotoren uit het magazijn gehaald en op een tractor gemonteerd. In navolging van het vliegtuig is het nu de tractor die gedoopt wordt onder de naam 'Whispering Giant'. Tot einde de jaren negentig bewijzen de motoren hun diensten aan het tractorteam.

Begin 2000 zijn de propellers aan het einde van hun kracht en koopt het team, na enkele omwegen op de Russische helikoptermarkt, in Tsjechië terecht. Ze leggen er de hand op 4 Isotov TV3-117M motoren van de Mi-24 Hind gevechtshelikopter, motoren met elk een vermogen van 1900 pk. In de winter van 2002 bouwen ze de motoren op de tractor en de Whispering Giant kon aan zijn een nieuw leven beginnen. De vier krachtpaters zorgen ervoor dat de tractor momenteel een totaal vermogen heeft van 7600 pk (een Mi-24 Hind helikopter heeft slechts 2 motoren). Het verbruik tijdens één run is 40l kerosine voor de 4 motoren samen, het maximale verbruik per motor bedraagt 500l kerosine per uur.

Wie het Tractor-Pulling Team Egmond en de Whispering Giant aan het werk wil zien kan op 15 augustus 2018 terecht op de tractor-pulling in Zele.

www.whisperinggiant.nl

Lors du concours, nous sommes entrés en conversation avec l'équipe du Whispering Giant. Son origine remonte aux années '70. Suite à la crise pétrolière, beaucoup de turbomoteurs d'avions ont été mis en vente. En 1979, le propriétaire de la Tractor Pulling Team Egmond a décidé d'acheter deux turbopropulseurs Bristol Proteus provenant d'un Bristol Britannia, un avion britannique de transport de passagers. Ces moteurs avaient une puissance de 4000 CV chacun et étaient universellement considérés comme les meilleurs turbopropulseurs. Grâce au bruit réduit des moteurs le Bristol Britannia a été surnommé The Whispering Giant ou le géant qui murmure.

Il faut encore attendre plus de 10 ans avant que les moteurs reçoivent une nouvelle destination. Au début des années '90, les turbopropulseurs ont été sortis du dépôt pour être montés sur un tracteur. À l'exemple de l'avion, le tracteur a été baptisé Whispering Giant. Jusqu'à la fin des années '90, ces moteurs ont fait leurs preuves de bons services.

Début 2000, les propulseurs étaient à bout de force et après quelques détours sur le marché d'hélicoptère russe, l'équipe est arrivée en République tchèque où elle a pu mettre la main sur 4 moteurs Isotov TV3-117M d'un hélicoptère d'attaque Mi-14 Hind, dotés d'une puissance de 1900 CV chacun. Dans l'hiver de 2002 on a monté ces moteurs sur le tracteur et le Whispering Giant a pris un nouveau départ. Grâce à ces quatre monstres, le tracteur a maintenant une puissance totale de 7600 CV (un hélicoptère Mi-24 Hind n'a que 2 moteurs). La consommation maximale par course est de 40 l de kérosène pour les 4 moteurs et la consommation maximale par moteur est de 500 l de kérosène par heure.

Pour voir la Tractor Pulling Team Egmond et le Whispering Giant en action, on peut se rendre au tractor pulling à Zele le 15 août 2018.

www.whisperinggiant.nl





R.C.B. bvba
renovatie - coördinatie - bouw
dé bouwkunstenaar

Op onze ervaring en vakkennis kunt u bouwen!

www.rcb-bouw.be - info@rcb-bouw.be
+32 473 40 88 28 - +32 475 48 43 30

TAVAT: THE **PILOT'S**
CHOICE FOR EYEWEAR

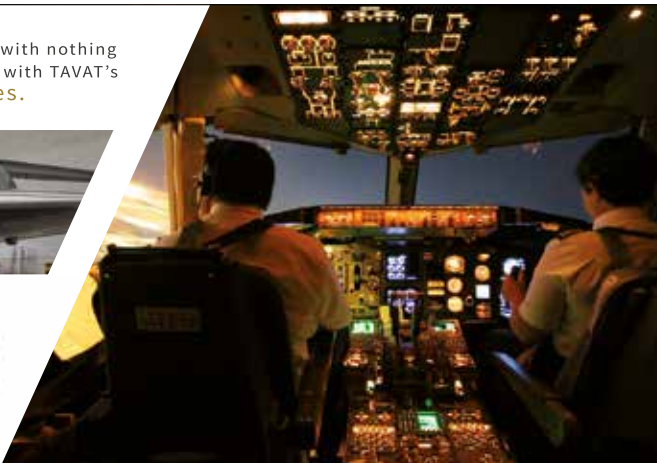
Protect your eyes with nothing less than the best with TAVAT's Melanin Lenses.



TAVAT



www.tavat-eyewear.com



Het luchtruim in veilige handen
l'Espace aérien en de bonnes mains

Belgocontrol guarantees the **safety of air navigation** in Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, as well as at the five Belgian public airports. Besides air traffic management, Belgocontrol offers a panoply of other services which are essential to civil aviation, such as accurate, reliable and real-time **aeronautical and meteorological information**.

Technical experts and engineers are responsible for managing all **communication, navigation and surveillance** systems vital to our activity and that of our customers. Over 800 staff, 300 of which are air traffic controllers, work on five main sites, day and night, 365 days a year.

OUT NOW!





Belgische luchtcadetten slaan vleugels uit in het buitenland

Les cadets de l'air prennent leur vol à l'étranger

Jongeren met ambitie voor luchtvaart kunnen, na het slagen in de selectieproeven, een zweefvliegopleiding volgen via de organisatie Royal Belgian Air Cadets. Tijdens hun derde jaar maken enkelen onder hen kans om de vleugels uit te slaan naar het buitenland. Coördinator van International Air Cadet Exchange is Cdt. v/h Vliegwezen Karla Persyn.

Des jeunes ambitieux peuvent, après avoir réussi les épreuves de sélection, suivre une formation de vol à voile auprès de l'organisation Royal Belgian Air Cadets. Lors de la troisième année de leur formation, quelques-uns ont l'occasion de prendre leur vol à l'étranger. La coordinatrice de l'International Air Cadet Exchange est la Commandante d'aviation Karla Persyn.

“IACE of hoe de wereld wat dichter bijeen komt”

“IACE ou comment le monde s'approche”

Commandant Persyn: Het oorspronkelijk initiatief van een uitwisseling kwam van de Britten en de Canadezen eind jaren 40. Langzamerhand kregen ook andere landen interesse in het project, zoals USA met de Civil Air Patrol, maar ook Europese landen wilden meewerken. Midden jaren 50 werd duidelijk dat er nood was aan een overkoepelend orgaan voor de administratie en coördinatie en zo werd de International Air Cadet Exchange Association in het leven geroepen rond 1955. Ook België werd in die jaren lid.

La Commandante Persyn : À la fin des années '40, les Britanniques et les Canadiens ont pris l'initiative d'un échange. Peu à peu, d'autres pays se sont aussi intéressés au projet, comme les États-Unis avec son Civil Air Patrol et quelques pays européens. Au milieu des années '50, il était clair que l'on avait besoin d'une organisation centrale pour l'administration et la coordination et c'est ainsi que l'International Air Cadet Exchange Association a été créé en 1955. C'est aussi à cette époque que la Belgique a adhéré.

Momenteel zijn er wereldwijd een twintigtal landen aangesloten. Hiervoor betaalt elk land een jaarlijkse bijdrage en komen de afgevaardigden samen tijdens een 'planning conference'. We bespreken alle programma's voor het komende jaar en maken afspraken over het aantal begeleiders en cadetten dat we gaan uitsturen. Elk land is verantwoordelijk voor zijn eigen programma en draagt hiervoor de kosten.

Maintenant, une vingtaine de pays du monde entier sont membres. À cet effet, chaque pays paie une contribution annuelle et les représentants se réunissent chaque année lors d'une planning conference. Nous discutons tous les programmes de l'année à venir et nous convenons du nombre de cadets et d'accompagnants à envoyer. Chaque pays s'occupe de son propre programme et en supporte les frais.

Zelf ben ik geleidelijk aan in het project gerold. Mijn eerste deelname aan een conferentie was in 2010 in Seattle. Ik leerde mensen kennen met dezelfde drijfveren. Ik kreeg ook meer en meer vat op de organisatie in België. Vanaf 2012 werd ik verantwoordelijk voor

Moi, je suis rentrée peu à peu dans le projet. Ma première participation à la conférence date de 2010 à Seattle. J'y ai fait la connaissance de gens ayant les mêmes motivations. Depuis lors, j'ai eu toujours plus de prise sur l'organisation en Belgique. En 2012, je suis devenue



het Belgische programma en het uitsturen van alle cadetten. Door mijn goede contacten met mijn collega's in de andere landen, kon ik ook nieuwe uitwisselingen concretiseren. Zo ontstond er in 2012 een uitwisseling met Nieuw-Zeeland en daarna ook met Australië en Hongkong. In 2013 reisde ik als begeleider naar Australië. Het was een fantastische ervaring. Sindsdien doe ik nog altijd alle organisatie en wordt hiervoor bijgestaan door 2 medewerkers van de vereniging en 2 senior cadetten.

In 2016 werd ik verkozen tot voorzitter van IACE. Ik vind het een eer om deze internationale organisatie te leiden. De nachtelijke skype meetings met de andere bestuursleden uit onder andere Australië, Canada en Hong Kong neem ik er graag bij. Zo kan ik alle projecten opvolgen en bijsturen waar nodig, zoals het implementeren van een nieuwe website en de screening van kandidaat-leden.

In België wordt het IACE programma ondersteund door verschillende partijen. Bij de Luchtmacht kan ik aankloppen voor logement, bezoeken aan verschillende basissen en een vlucht met een A109. Onze eigen organisatie van de Luchtcadetten biedt zweefvliegvluchten aan en de Lion's Club Hannuit zorgt jaarlijks voor een aanzienlijke bijdrage die helpt bij de aankoop van de vliegtickets. Ook andere commerciële partners sponsoren het project. Onze luchtcadetten organiseren jaarlijks een galabal en met de opbrengst hiervan dragen zij ook hun steentje bij. En last but not least zijn de gastfamilies een heel belangrijke spil in de organisatie. Zij vangen de gasten op tijdens de weekends, zodat de buitenlandse jongeren en begeleiders kunnen kennismaken met het Belgisch gezin en zijn gewoontes. Uiteraard moeten de cadetten en begeleiders die zelf op uitwisseling gaan hiervoor ook een bijdrage betalen. Zo kan het hele project zichzelf onderhouden.

In 2018 vertrekken er opnieuw 17 cadetten en 3 begeleiders naar Australië, Hongkong, Canada, USA, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland en UK. De programma's zijn stuk voor stuk interessant. Je leert nieu-

responsable du programme belge et de l'envoi de tous les cadets. Mes bons contacts avec mes « partenaires » dans les autres pays m'ont permis de concrétiser de nouveaux échanges. Ainsi, en 2012, j'ai réalisé un échange avec la Nouvelle-Zélande et après aussi avec l'Australie et avec Hong-Kong. En 2013, j'ai voyagé comme accompagnant en Australie : une expérience inoubliable. Maintenant, je m'occupe toujours de toute l'organisation et à cet effet, je suis assistée de 2 collaborateurs de l'association et de 2 cadets senior.

En 2016, j'ai été élue présidente de l'IACE. C'est pour moi un honneur de mener cette organisation internationale. Je ne recule pas devant les réunions Skype nocturnes avec les autres membres du comité de l'Australie, du Canada et de Hong Kong par exemple. Ainsi, je peux suivre et, éventuellement, adapter tous les projets, tel que la réalisation d'un nouveau site web et la sélection des candidat-membres.

En Belgique, le programme IACE est soutenu par des partenaires différents. Je peux frapper à la porte de la Composante Air pour le logement, les visites à de différentes bases et un vol avec un A109. Notre propre organisation des Cadets de l'Air offre des vols en planeur et le Lions Club de Hannut verse annuellement une somme importante qui nous permet d'acheter les billets d'avion. Il y a aussi des partenaires commerciaux qui sponsorisent le projet. Nos cadets de l'air eux aussi y apportent leur obole en organisant un bal dont la recette bénéficie à l'IACE. Et, last but not least, il y a les familles d'accueil, un pivot très important de l'organisation. Elles accueillent les hôtes pendant les week-ends, de sorte que les jeunes et les accompagnants étrangers peuvent faire connaissance avec les familles et la culture belges. Il est évident que les cadets et leurs accompagnants partant en échange paient aussi une contribution. Le projet peut ainsi subvenir à ses besoins.

En 2018, 17 cadets et 3 accompagnants partent de nouveau en Australie, à Hongkong, au Canada, aux États-Unis, en Suisse, en France,



we culturen kennen, ziet hoe anderen even gepassioneerd zijn door luchtvaart en je bouwt vriendschappen op doorheen alle barrières van taal, geloof en cultuur. De cadetten worden geselecteerd op basis van inzet en attitude tijdens hun jaren als cadet, maar ze moeten ook slagen voor een test Engels, gezien dat de voertaal is in alle landen.

Ik ben elk jaar weer onder de indruk als eind juli, op de afgesproken dagen, de hele IACE gemeenschap in beweging komt en cadetten letterlijk wisselen met een leeftijdsgenoot, hoe ze het vliegtuig nemen naar al deze mooie bestemmingen en hoe, in een mum van tijd, nieuwe vriendschappen worden gesloten over de landsgrenzen heen.

Wil je meer lezen over de IACE? Surf naar www.icaea.com of volg ons op facebook: IACE Belgium

en Allemagne et au Royaume-Uni. Chaque pays offre un programme intéressant. On s'initie à de nouvelles cultures, on voit comment les autres vivent aussi leur passion de l'aviation et on noue des amitiés au-delà des barrières linguistiques, religieuses et culturelles. Ces jeunes sont sélectionnés sur la base de leur motivation et de leur attitude pendant leur période comme cadets, mais ils doivent aussi réussir un test d'anglais, la langue véhiculaire lors de l'échange.

Chaque année, je suis impressionnée lorsque, fin juillet, au moment venu, toute la communauté IACE s'active et comment les cadets s'échangent littéralement entre jeunes du même âge, comment ils prennent l'avion à destination de toutes ces beaux endroits et comment, en un rien de temps, de nouvelles amitiés sont nouées au-delà des frontières.

Pour en savoir plus sur l'IACE, surfez sur www.icaea.com ou suivez-nous sur facebook: IACE Belgium



JLT BELGIBO AVIATION INSURANCE

For aerospace companies, risk management and insurance planning form important pillars of any robust business plan. With centres of excellence in Europe, Asia, North America and Latin America, we are well placed to address all of your aviation insurance, drone insurance and aviation risk management requirements.

For more information, contact:

JLT Belgibo
De Gerlachekaai 20
2000 Antwerpen
Belgium
aviation@belgibo.be
www.jltbelgibo.com

JLT Belgibo is a trading name of Belgibo NV. Belgibo NV is a Lloyd's Broker.
Belgibo NV: RPR Antwerp 0416.986.865 | FSMA 13236 A



PILOTENOPLEIDING FORMATION DES PILOTES

Waar loopt het mis? Quel est le problème ?

Het rommelt in het pilotenwereldje. Enerzijds voel je ongenoegen bij de piloten die aan het werk zijn: de werkdruk is te hoog. Anderzijds stellen we vast dat jongeren die als ATPL-piloot afstuderen vaak moeilijk of zelfs helemaal niet aan de bak komen. De lening die hun opleiding financierde moet afbetaald worden. Dan maar een andere job zoeken zeker? Waar loopt het mis? Beantwoorden de huidige opleidingen niet meer aan de verwachtingen van de luchtvaartmaatschappijen?

RateOne zoekt een antwoord en gaat langs bij Pierre Dardenne, sinds 1987 eigenaar en CEO van Alfako, een opleidingscentrum voor piloten in Wevelgem. Pierre, die zelf piloot is en al jaren in de wereld van de opleidingen vertoeft, kan ongetwijfeld een correcte analyse maken van de pijnpunten.

Vanwaar uw motivatie om een vliegschool op te richten in 1987?

Vliegen is mijn leven. Ik begon met zweefvliegen in Gent toen ik 14 jaar oud was. Op mijn zeventiende was ik al zweefvlieg instructeur. Mijn opleiding tot beroeps piloot volgde ik in Genève bij 'Ecole IFR les Ailes'. In 1974 ging aan de slag als taxipiloot op het vliegveld van Gent. Toen het vliegveld in 1985 werd gesloten, gaf ik mijn carrière een nieuwe wending. Ik startte mijn eigen vliegschool Alfako, toen Cidra, op de luchthaven van Wevelgem.

Ça bouge dans le monde des pilotes. D'une part, il y a du mécontentement chez les pilotes actifs : la pression de travail est trop élevée. D'autre part, on constate que les jeunes terminant leur formation de pilote ATPL réussissent difficilement, ou même pas, à trouver du travail. Mais comme l'emprunt pour financer leur formation doit être remboursé, ils doivent chercher un autre job. Quel est le problème ? Les formations actuelles ne répondent-elles plus aux attentes des compagnies aériennes ?

RateOne part à la recherche et passe chez Pierre Dardenne, depuis 1987 propriétaire et PDG d'Alfako, un centre de formation de pilotes à Wevelgem. Pierre, pilote lui-même et fréquentant le monde des formations depuis des années, peut certainement faire une analyse correcte des points névralgiques.

D'où votre motivation à fonder une école de vol en 1987 ?

Voler est ma vie. À l'âge de 14 ans, j'ai commencé à faire du vol à voile à Gand. À 17 ans, j'étais déjà instructeur de vol à voile. J'ai suivi ma formation de pilote professionnel à « École IFR les Ailes » à Genève. En 1974, j'ai commencé à travailler comme pilote d'avion taxi à l'aéroport de Gand. Lorsque l'aéroport s'est fermé en 1985, ma vie a pris un autre tournant. J'ai fondé ma propre école de vol Alfako, autrefois Cidra, à l'aéroport de Wevelgem.

In die tijd bestond in België alleen de school van Sabena. De plaatsen waren beperkt. Je kon ook wel les volgen bij private instructeurs, maar zonder heldere structuur. Er was geen enkele onafhankelijke school waar je voor lijnpiloot kon studeren. Het systeem dat ik had gezien tijdens mij opleiding in Zwitserland vond ik perfect en bracht ik naar België.

Hoe verschillend zijn de opleidingen anno 2018 t.o.v. vroeger?

Volledig anders! Vroeger lag de focus op het vliegen. De competenties van de leerling-piloot waren de prioriteit van de school. Voor je aan de opleiding tot lijnpiloot kon starten, moest je over een PPL-licentie beschikken. Het lessenpakket was ook uitgebreider, zo moest je veel meer vlieguren opbouwen en misschien nog het belangrijkste verschil: het praktijkexamen werden afgenomen door een onafhankelijk examiner van het Bestuur der Luchtvaart. Nu zijn er veel vakken afgeschaft, zijn er minder vlieguren vereist en het praktijkexamen gebeurt bij een 'door de school te kiezen' examiner. Moet ik meer vertellen?! (Pierre grijnst en draait de ogen sluw omhoog in zijn ooghoeken. Zijn blik verklaart alles!)

Waardoor is alles veranderd?

Ten eerste werd EASA ingevoerd in het jaar 2000. (European Aviation Safety Agency, de gestandaardiseerde regelgeving voor Europa). Dit bracht veel verandering met zich mee. De focus lag niet langer op de opleiding van de piloot, de scholing werd tot een minimum herleid wat vaak resulteert in onvolwaardige kennis en kunde. Verplichte modules zoals altitude flight, acro, banner towing, simulatortraining... werden uit het lessenpakket geschrapt. Met een minimum aan ervaring voor de leerling-piloot, maar met een maximum aan paperassen moeten ze mensen laten afstuderen. Totaal zinloos! Vliegenscholen gebruikten vroeger hun centen om goede instructeurs te betalen, te investeren in het beste materiaal, om extra vlieguren te geven. Nu wordt datzelfde geld gebruikt om mensen te betalen die alle administratieve rompslomp moeten afhandelen. De leerling betaalt evenveel, maar vliegt uiteindelijk veel minder.

Verder hebben we uiteraard ook nog de belasting op de toegevoegde waarde in België. Een student betaalt 21% btw. U leest het goed, een vijfde van zijn lesgeld gaat naar onze staat. Gevolg van dat alles is dat de leerling veel betaalt, om weinig te vliegen.

Uiteindelijk zijn de jonge piloten het slachtoffer van het vernieuwde systeem?

Niet alleen de piloten. Hun echte examen doen ze in feite pas als ze gaan solliciteren bij vliegtuigmaatschappijen. Daar wordt vastgesteld dat bijna de helft van de afgestudeerde kandidaten niet voldoet aan de eisen. Ze krijgen geen job, moeten de lening afbetalen, zoeken werk in een andere sector en komen uiteindelijk nooit meer aan de bak.

Ook de vliegenscholen hebben het niet makkelijk. Het is bikkelharde concurrentie. De hoge kosten en lasten moeten betaald worden, dus elke potentiële student is welkom, ook al beweren ze dat je door een selectie moet. Ze zien iedereen graag komen, zolang de kassa maar rinkelt! De examens gebeuren toch niet meer bij een onafhankelijke examiner, dus slagen zullen ze!

Uiteindelijk zijn ook de vliegtuigmaatschappijen en het grote publiek het slachtoffer. De werkgevers vinden geen goed geschoold personeel en reizigers vliegen mee met jongeren die opgeleid werden om op automatische piloot te vliegen. Bij het minste incident missen ze de nodige kennis en ervaring.

Als er niet dringend maatregelen worden getroffen, dan vrees ik dat het er niet goed uitziet. Scholen blijven met een pak extra kosten

À cette époque, il n'y avait que l'école de la Sabena. Les places y étaient limitées. On pouvait aussi suivre des cours chez des instructeurs privés, mais il n'y avait pas de structure claire. Il n'y avait aucune école indépendante où on pouvait faire des études de pilote de ligne. Le système que j'avais vu en Suisse était parfait et je l'ai apporté en Belgique.

Dans quelle mesure diffèrent les formations de l'époque et de 2018 ?

Elles sont tout à fait différentes ! Autrefois, on se concentrait sur le vol. Les compétences des élèves pilotes étaient les objectifs prioritaires de l'école. Avant de commencer la formation de pilote de ligne, on devait disposer d'une licence PPL. Le programme des cours était aussi plus étendu et on devait réaliser plus d'heures de vol. Et la différence peut-être la plus importante : on passait l'examen pratique devant un examinateur indépendant de l'Administration de l'Aéronautique. Entre-temps, on a supprimé beaucoup de cours, on exige moins d'heures de vol et on passe l'examen pratique devant un examinateur « à choisir par l'école ». Je dois raconter plus ? (Pierre ricane et a les yeux révoltés. Son regard nous explique tout !)

Qu'est-ce qui a tout changé ?

D'abord, en 2000, on a introduit EASA (European Aviation Safety Agency, la réglementation standardisée pour l'Europe). Cela a entraîné de nombreux changements. On n'a plus mis l'accent sur la formation des pilotes et celle-ci a été réduite au minimum, ce qui a entraîné souvent des connaissances et compétences insuffisantes. Plusieurs modules, comme l'altitude flight, l'acro, le banner towing, l'entraînement sur simulateur... ont été supprimés du programme. Avec un maximum de paperasses et un minimum d'expérience, les élèves terminent leurs études. Sans aucun sens ! Autrefois, les écoles de vol investissaient dans de bons instructeurs, dans le meilleur matériel et dans des heures de vol supplémentaires. Maintenant, cet argent est réservé à ceux qui doivent suivre toute cette paperasserie. L'élève paie autant, mais vol beaucoup moins.

Ensuite, il y a évidemment aussi la taxe sur la valeur ajoutée en Belgique. Un élève paie 21 % de TVA. Vous lisez bien, un cinquième du prix des cours coule vers l'État. La conséquence de tout cela est que l'élève paie beaucoup pour voler peu.

Et, enfin, les jeunes pilotes sont la victime du nouveau système ?

Pas seulement les pilotes. En effet, ils ne passent leur vrai examen que quand ils postulent auprès des compagnies aériennes. À ce moment-là, on constate que presque la moitié des candidats diplômés ne remplissent pas les conditions. Ils ne trouvent pas de travail, doivent rembourser l'emprunt, cherchent du travail dans un autre secteur et ne réussissent finalement pas à trouver du travail.

Les écoles de vol n'ont pas non plus la tâche facile. Il y a une concurrence impitoyable. Comme les frais et les charges élevés doivent être payés, chaque élève potentiel est le bienvenu, même si on prétend qu'il faut passer une sélection. On accueille tout le monde, tant que la caisse se remplit ! Et comme on ne passe plus les examens devant un examinateur indépendant, on est sûr de réussir !

Finalement, les compagnies aériennes et le grand public sont aussi victimes. Les employeurs ne trouvent pas de personnel bien formé et les voyageurs volent avec des jeunes formés pour voler en automatique. Lors du moindre incident, la connaissance et l'expérience nécessaires leur manquent.

Si on ne prend pas vite des mesures, je crains que cela ne se termine pas bien. Les écoles ont un tas de frais supplémentaires qui seront



zitten die uiteindelijk toch doorgerekend moeten worden aan de kandidaat-piloten. Opleidingscentra worden ontmoedigd, er wordt lesgegeven om de rekeningen te kunnen betalen en niet om perfect opgeleide jonge piloten af te leveren op de arbeidsmarkt.

Het eerste wat moet veranderen is de examenprocedure. Stel onafhankelijke examinatoren aan van een overheidsinstelling. Zo zal het kaf van het koren gescheiden worden en zullen alleen de jongeren die de vergunning waard zijn afstuderen. Piloten zullen zich vol zelfvertrouwen kunnen aanbieden en de werkgevers zullen terug vissen in een vijver waar kwaliteit bovendienrijft.

Hoe ziet u de toekomst tegemoet?

Verder moeten ze de lesmodules die door EASA geschrapt werden, opnieuw invoeren. Het raakt me als jongeren, die een pak geld geïnvesteerd hebben, nooit de job van hun dromen kunnen uitvoeren. De basis van het vliegen werd honderd jaar geleden gelegd. Het is onverklaarbaar dat alles in deze wereld geëvolueerd en gedigitaliseerd is, terwijl jongeren met de helft van de oorspronkelijke opleiding een volwaardig piloot zouden kunnen worden. Bij Alfako pleiten we voor degelijke opleidingen en collega-vliegscholen zullen, als ze eerlijk willen zijn, ons standpunt alleen maar bekrachtigen. Wil je piloot worden? Kies dan voor een school waar het vliegen primeert in plaats van de show en de administratie rond de job van beroeps-piloot. Kies voor de inhoud, niet voor de verpakking!

Dat is mijn opinie!

Pierre DARDENNE

finalement répercutés sur les élèves pilotes. Les centres de formation sont découragés. On y donne des cours pour pouvoir régler les factures, pas pour livrer de jeunes pilotes parfaitement formés au marché du travail.

La première chose à changer est la procédure d'examen. Il faut désigner des examinateurs indépendants employés par un organisme public. On pourrait ainsi séparer le bon grain de l'ivraie et seuls les jeunes dignes d'une licence réussiraient. Pleins de confiance, les pilotes pourraient se présenter alors chez les employeurs qui disposeraient de nombreux candidats de qualité.

Comment voyez-vous l'avenir ?

Pour le reste, il faut réintroduire les modules supprimés par l'EASA. Je suis touché par des jeunes qui ont investi beaucoup d'argent mais ne peuvent jamais faire leur job de rêve. Les bases du vol ont été établies il y a cent ans. Il n'est pas compréhensible, qu'alors que tout dans ce monde évolue et se digitalise, les jeunes puissent encore parfaitement devenir pilote avec seulement la moitié de la formation initiale. Alfako plaide pour des formations de bonne qualité et les autres écoles de vol, si elles sont sincères, confirmeront notre point de vue. Voulez-vous devenir pilote ? Choisissez alors une école ou le vol prime sur le cinéma et sur l'administration entourant le job de pilote professionnel. Optez pour le contenu, pas pour l'emballage !

Voilà mon opinion !

Pierre DARDENNE

*Heb je zelf ook een sterke opinie omtrent een problematiek inzake luchtvaart, laat het ons weten, wij zijn uw stem!
Avez-vous aussi une forte opinion sur une problématique relative à l'aviation, faites-nous savoir. On vous donne une voix !*

redactie@rateone.be



EUROCONTROL

YOUR CAREER IS CLEARED FOR TAKE-OFF



Apply to become a student air traffic controller.
Join our international team and receive high-quality training.
And did we mention the fact that we will pay for the entire training programme?

Find out more on atco.eurocontrol.int
Follow us on Instagram [@maastricht_atc](https://www.instagram.com/maastricht_atc)



KNOKKE-ZOUTE

Nieuwe luchtvaartevenementen moesten de glorie van weleer doen herleven

De nouveaux événements aériens auraient dû faire revivre la splendeur de l'époque

In januari verschenen de eerste berichten op sociale media over twee nieuwe luchtvaartevenementen die in de zomer van 2018 zouden plaatsvinden in Knokke. Tijdens de Zoute Air Trophy in juni werd het strand omgetoverd tot een internationale luchthaven en op onze Nationale Feestdag 21 juli zou de zee het decor vormen voor het North Sea Air Festival. Beide aankondigingen klonken alvast veelbelovend, al verliep het eerste evenement niet feilloos: er zouden meer dan honderd vliegtuigjes kunnen landen op het strand, het waren er uiteindelijk een stuk of 50. Ook de berichtgeving over de annulatie van het NSAF was voor veel van onze lezers een tweede teleurstelling, want zo'n airshow boven zee was echt wel een unicum geweest voor België.

Waarom was Knokke-Heist aanvankelijk zo happig om twee luchtvaartevenementen te organiseren? We gingen op zoek of de badplaats meerdere linken had met vliegrij.

De informatie die we op het internet vonden over het oude vliegveld van Knokke was vaag en mager. Dus gingen we te rade bij Burgemeester Leopold Lippens en zijn broer graaf Maurice Lippens. Zij vertellen me over de carrière van hun moeder als zweefvliegpiloot. Hun verhaal, gestaafd aan de hand van twee boeken en foto's uit hun persoonlijk archief, brach het verleden weer tot leven.

Moeder Lippens aan de wieg van het vliegveld van Knokke

In 1927 wordt de jonge dame – Suzanne 'Susi' Lippens – tijdens een banket in aanwezigheid van koning Albert I voorgesteld aan Charles Lindbergh, de piloot die als eerste de Atlantische Oceaan solo en non-stop overvlog. Susi was zo gefascineerd door het verhaal dat ze op eigen initiatief, zonder het medeweten van haar vader graaf Maurice Lippens, die toen actief was als staatsminister voor transport en

adviseur vande toenmalige koning, vlieglessen ging volgen in de vliedschool van Jean Stampe in Deurne. In 1928 behaalde ze haar brevet van piloot voor motorvliegtuigen.

Vader Maurice, die pas achteraf op de hoogte werd gebracht over de opleiding, was allesbehalve gelukkig met de keuze van zijn dochter. Het kostte Susi heel wat moeite om haar vader – die vooral schrik had – te overtuigen, maar eenmaal dit gelukt was, was hij haar ware steun en promotor voor het vliegen.

In het jaar 1929, ongeveer een decennium voor de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, legt het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur der Luchtmacht, een vliegveld aan op gronden van de Compagnie Het Zoute, een vennootschap in handen van de familie Lippens. De Staat huurde het terrein van veertig hectare voor de som van 30.000 Belgische Frank per jaar. Op 18 juli 1930 omstreeks 11:30 landde

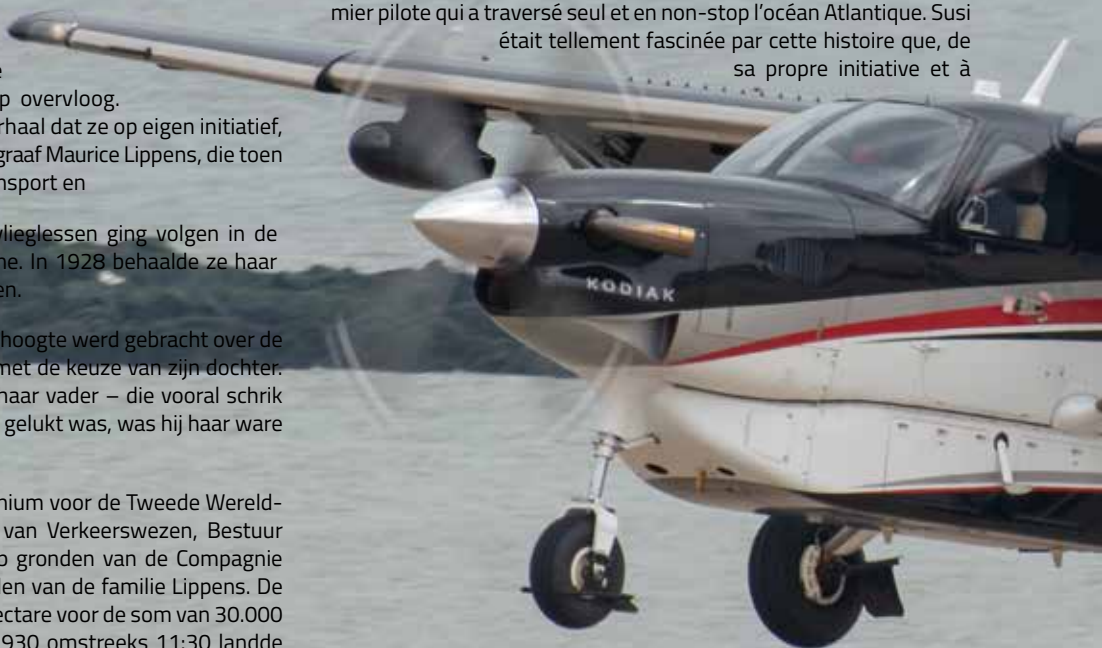
En janvier, les premières annonces de deux nouveaux événements aériens qui auraient dû avoir lieu dans l'été de 2018 à Knokke, ont paru sur les médias sociaux. Lors du Zoute Air Trophy en juin, la plage a été transformée en un aéroport international et à la Fête nationale du 21 juillet, la mer aurait dû être le décor du North Sea Air Festival. Cela s'annonçait bien. Cependant, ce premier événement ne s'est pas déroulé comme on l'avait espéré : plus de cent petits avions auraient dû atterrir sur la plage, mais il n'y en a eu qu'environ cinquante. L'annulation du NSAF a été une autre nouvelle décevante pour beaucoup de nos lecteurs, parce qu'un tel spectacle aérien au-dessus de la mer aurait été unique en Belgique.

Pourquoi Knokke-Heist a-t-elle été au début tellement avide d'organiser deux événements aériens ? On est parti à la recherche des liens de cette station balnéaire avec l'aviation.

Les informations sur l'ancien aéroport de Knokke trouvées sur Internet étaient vagues et restreintes. C'est pourquoi, nous nous sommes renseignés chez le bourgmestre Leopold Lippens et chez son frère, le comte Maurice Lippens. Ils racontent la carrière de leur mère comme pilote de planeur. Leur histoire, appuyée de deux livres et de photos de leurs archives personnelles, a fait revivre l'histoire.

Madame Lippens à la base de l'aéroport de Knokke

En 1927, lors d'un banquet en présence du roi Albert Ier, la jeune Suzanne « Susi » Lippens a été présentée à Charles Lindbergh, le premier pilote qui a traversé seul et en non-stop l'océan Atlantique. Susi était tellement fascinée par cette histoire que, de sa propre initiative et à



een driemotorige Fokker OO-AIK van SABENA, vergezeld door vier tweedekkers op het terrein en hiermee was het vliegveld officieel geopend.

Knokke, pionier van de zweefvliegsport in België

Dochter Susi, die in maart 1930 in Duitsland ook haar brevet behaalde als zweefvliegpiloot, werd een echte propagandiste voor het zweefvliegen in België. Ze was de eerste Belgische vrouwelijke

l'insu de son père, le comte Maurice Lippens, ministre d'État pour le transport et conseiller du roi de l'époque, elle s'est mise à suivre des cours de vol à l'école de pilotage Jean Stampe à Deurne. En 1928, elle a obtenu son permis pour piloter des avions à moteurs.

Son père Maurice, qui n'a été informé de la formation qu'après coup, était tout sauf heureux du choix de sa fille. Il a fallu beaucoup de peine à Susi pour convaincre son père, qui avait surtout peur, mais une fois convaincu, il lui a été d'un grand soutien en promouvant le vol.



zweefvliegpiloot met een brevet op zak. In alle grote steden van ons land ging ze in universiteiten en athenea spreekbeurten geven over de sport. Haar werk wierp vruchten af, want ook in Brussel, Gent, Luik, Charleroi en Verviers werden er zweefvliegclubs opgericht.

In september van dat jaar werd er zelfs voor het eerst een zweefvlieggkamp georganiseerd, waarbij de cursisten, ongeveer twintig tijdens de eerste stage, gedurende veertien dagen een opleiding volgden. In die tijd betaalden ze driehonderd frank voor de lessen en logeerden ze in het Pavillon du Zoute.

Zwevers werden toen nog niet in de lucht getrokken door motorvliegtuigen. Er werd gebruikgemaakt van de sandowstart, een techniek waarbij drie gespierde mannen het toestel achteraan vasthielden, terwijl twee groepen trekkers voor-

En 1929, une dizaine d'années avant que la Seconde Guerre mondiale n'éclate, le ministère des Communications, Administration de la Navigation aérienne a fait construire un aéroport sur les terrains de la Compagnie Het Zoute, une société détenue par la famille Lippens. L'État louait le terrain de quarante hectares moyennant 30.000 francs belges l'an. Le 18 juillet 1930 vers 11 h 30, un Fokker OO-AIK trimoteur de la Sabena, accompagné de quatre biplans, ont atterri sur le terrain, événement qui a officiellement inauguré l'aérodrome.

Knokke, le pionnier du vol à voile en Belgique

Susi, qui a également obtenu son brevet de pilote de planeur en mars 1930 en Allemagne, est devenue une vraie propagandiste du vol à voile en Belgique. Elle a été la première femme belge à obtenir un brevet de pilote de planeur. Elle a donné de nombreuses conférences sur ce sport dans les universités et les athénées de toutes les grandes villes de notre pays. Ses efforts ont été couronnés de succès, étant donné que les écoles de vol à voile ont poussé comme des champignons à Bruxelles, Gand, Liège, Charleroi et Verviers.



waarts liepen met de uiteinden van de sandow (n.v.d.r. rubberband) in hun hand. Na dertig passen bereikte de elastiek de grens van de tractie en ging het zweefvliegtuig onder een hoek van ongeveer veertig graden de lucht in. Op iets meer dan tien

En septembre de cette même année, on a organisé pour la première fois un stage de vol à voile, lors duquel environ vingt élèves ont suivi une formation pendant quinze jours. En ce temps-là, on payait trois cent francs pour les cours et on logeait au Pavillon du Zoute. À cette époque-là, il n'y avait pas encore d'avions à moteurs pour lancer les planeurs. On utilisait le décollage au sandow, une technique par laquelle trois hommes musclés tenaient l'appareil à l'arrière, pendant que deux groupes de tireurs couraient en avant en tenant

meter hoogte legde men een afstand van zo'n tweehonderd meter af. Er werd later ook gestart vanop de zeeduin om aan hoogte te winnen.

Vliegveld het Zoute beleefde hoogdagen

Vele luchtvaartmaatschappijen maakten gebruik van het vliegveld van Knokke, vaak als tussenstop om daar passagiers op te pikken. Verlichting noch afbakening van de baan waren toen aanwezig, dus communiceerde men via een spandoek. Piloten van Sabena, K.L.M. en verschillende andere Britse luchtvaartmaatschappijen waaronder Hillman's Airways wisten aan de hand van de vorm die het spandoek aannam of ze een tussenlanding moesten maken of niet. Het luchtvaartverkeer van en naar de luchthaven van Knokke leefde. In 1934 brachten 552 vliegtuigen van Sabena en K.L.M. 1039 reizigers naar Knokke en namen er 1076 terug mee.

Ook aan recreatieve luchtvaart was er geen gebrek. Naast de opleidingen tot zweefvliegpiloot kon je er ook terecht voor luchtdopen. Er werd toen zelfs al een vliegfeest georganiseerd, waarbij op één zaterdagmiddag 68 sportvliegtuigen van verschillende landen naar het evenement kwamen gevlogen.

Zelfs de koninklijke familie, die een stuk grond had gekregen van de Compagnie Het Zoute en een villa had laten bouwen nabij het Zwin, bracht vaak hun vakantie door aan de Belgische kust en waren graag geziene gasten op het vliegveld. Susi Lippens, bevriend met de royals, vloog op nieuwjaarsdag 1931 over het koninklijk paleis in Laken om haar nieuwjaarsboodschap te parachuteren, iets wat Prins Leopold en Prinses Astrid bijzonder wisten te appreciëren.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was alle plezier snel voorbij. Het vliegveld werd ingenomen door de militairen. Op 10 mei 1940 vond er een eerste zwaar bombardement plaats. Hierbij werden zo goed als alle vliegtuigen die er stonden vernield.

Einde van een tijdperk in zicht

Na de oorlog werden er opnieuw lessen gegeven om te leren vliegen op motorvliegtuigen en zweefvliegtuigen. In 1954 richtten enkele enthousiastelingen de Zoute Aviation Club op. Het succes van de Z.A.C. duurde helaas niet lang, want einde 1959 kregen ze te horen dat ze een nieuwe locatie moesten zoeken voor de club. Omdat in 1960 de concessie ten einde liep en de Regie der Luchtwegen had besloten de huurovereenkomst niet te hernieuwen, eindigde het luchtvaartverhaal in Knokke. Wat restte kwam onder de sloophamer terecht.

Als vliegen geen passie is

Hoe gepassioneerd moeder Susi Lippens ook was geweest voor de luchtvaart, toch gaf ze de microbe niet door aan haar vier kinderen.



les bouts du sandow (n.d.l.r. : corde au caoutchouc) dans les mains. Après trente pas, le caoutchouc atteignait la limite de traction et le planeur décollait sous un angle de quarante degrés. À une hauteur d'un peu plus de dix mètres, on avait parcouru une distance d'environ deux cent mètres. Plus tard, on a aussi lancé des planeurs depuis les dunes maritimes pour gagner en hauteur.

L'aérodrome du Zoute fleurissait

De nombreuses compagnies aériennes utilisaient l'aéroport de Knokke, souvent comme escale pour y prendre des passagers. Par manque d'éclairage et de bornage, on communiquait par des banderoles. Les pilotes de la Sabena, de la KLM et de différentes compagnies aériennes britanniques, dont Hillman's Airways, savaient sur la base de la forme de la banderole s'ils devaient faire escale ou pas. Le trafic aérien depuis et vers l'aéroport de Knokke fleurissait. Ainsi, en 1934, 552 avions de la Sabena et de la KLM ont amené 1039 voyageurs à Knokke et en ont emmené 1076.

L'aviation récréative était aussi bien représentée. Outre pour les formations de pilote de vol à voile, on pouvait aussi s'y rendre pour des baptêmes de l'air. À cette époque, on a même organisé un meeting d'aviation lors duquel, dans un seul samedi après-midi, 68 avions de sport de différents pays ont volé.

Même les membres de la famille royale, qui avait obtenu de la Compagnie Het Zoute une parcelle de terrain et y avait fait construire une villa près du Zwin, passaient souvent leurs vacances sur la côte et visitaient l'aéroport. Le jour de l'An 1931, Susi Lippens, amie des membres de la famille royale, a survolé le palais à Laken pour parachuter son message de nouvel an, un acte qui a été énormément apprécié par le prince Léopold et la princesse Astrid.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, tout plaisir a vite disparu. L'aéroport a été occupé par les militaires. Le premier bombardement a eu lieu le 10 mai 1940, qui a détruit presque tous les avions.

La fin d'une ère est proche

Après la guerre, on a recommencé les cours de pilotage sur avions à moteurs et à voile. En 1954, quelques fans ont fondé le Zoute Aviation Club. Malheureusement, le succès du Z.A.C. n'a pas duré longtemps, parce que fin 1959, ils ont appris qu'ils devaient chercher un nouveau site pour le club. Lorsqu'en 1960, la concession s'est achevée et que la Régie des Voies aériennes a décidé de ne pas renouveler le bail, le chapitre de l'aviation à Knokke s'est définitivement terminé. Tout ce qui restait, a été démolit.

Si voler n'est pas une passion

Même si Madame Susi Lippens était une passionnée d'aviation, elle n'a quand même pas réussi à contaminer ses quatre enfants. Elle la leur a même déconseillée.

Le comte Maurice fait la réflexion suivante : « N'est-ce pas un bel exemple de Do as I say, don't do as I did ? Elle croyait aussi que tout était devenu trop compliqué et elle s'est rendue compte qu'elle avait pris d'assez grands risques dans les années trente, surtout en faisant du vol à voile. À cette époque, il y avait environ 2 à 3 accidents



Floors for hangars

 **CERTO**
creative resin lab by Ivo Buys

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

Ze raadde het hen zelfs af.

Graaf Maurice maakt volgende bedenking: "Is het geen mooi voorbeeld van "Do as I say, don't do as I did."? Ze vond ook dat het te ingewikkeld werd en ze realiseerde zich misschien dat ze nogal grote risico's had genomen in de jaren dertig, voornamelijk met het zweefvliegen dan. In die tijd gebeurden er toch maandelijks 2 tot 3 ongevallen, vaak met dodelijke afloop."

De twee broers hielden beiden van 'vliegen', maar lieten dat over aan de vogels in het prachtige reservaat Het Zwin. Net zoals hun vader hadden ze meer interesse in de natuur dan in de vliegtuigtechniek. Graaf Leopold nam later wel nog enkele vlieglessen in Alaska, maar besloot ermee te stoppen toen hij vernam dat hij medisch niet geschikt was om ooit passagiers mee te nemen aan boord.

Meer dan enkel meevliegen met privéjets voor hun zakelijke en private aangelegenheden is het nooit geweest, trouwens bij geen enkele nakomeling van de Lippens dynastie.

Nieuwe toekomst voor Knokke en luchtvaart?

De twee evenementen die deze zomer gepland werden, vielen – als we eerlijk mogen zijn – toch wel deels in het water. Maar niks is verloren, tegenwind krijg je immers altijd bij nieuwe realisaties. De helihaven is er ook niet zonder slag of stoot gekomen. En uiteindelijk draagt de verwezenlijking ervan toch bij aan de lokale economie. Welgestelde toeristen en zakenlui landen nabij de mondaine badplaats en dat brengt extra omzet voor de handelaars en restaurants met zich mee. Tijdens ons gesprek merkt burgemeester Leopold Lippens op dat er nog heel wat opportuniteiten zijn die in de toekomst vorm zullen krijgen. Hij zal dan ook geen kans laten liggen om Knokke opnieuw sterker op de kaart te zetten in de pilotenwereld.

Een ding is zeker... gravin Suzanne 'Susi' Lippens heeft hoe dan ook haar bijdrage geleverd aan de luchtvaart en zowel de badstad als het vliegveld Het Zoute op haar manier in de geschiedenisboeken* gezet.

par mois, souvent à issue fatale. »

Les deux frères aimaient « voler », mais ils préféraient laisser cela aux oiseaux dans le magnifique parc naturel du Zwin. Tout comme leur père, ils étaient plus intéressés par la nature que par la technique d'avions. Plus tard, le comte Leopold a quand même pris quelques cours de vol en Alaska, mais il a décidé d'arrêter lorsqu'il a appris qu'il n'avait pas l'aptitude physique pour pouvoir transporter des passagers.

Ils n'ont pas fait plus qu'être passagers dans des jets privés pour des affaires professionnelles ou privées. D'ailleurs, aucun descendant de la dynastie Lippens n'a attrapé le microbe de l'aviation.

Nouvel avenir pour Knokke et l'aviation ?

Les deux événements prévus pour cet été sont, à parler franc, tombés un peu dans l'eau. Mais rien n'est perdu. Les nouvelles réalisations ont toujours du « vent contraire ». L'héliport n'a pas non plus été réalisé sans coup férir. Et, finalement, sa réalisation est favorable à l'économie locale. Des touristes aisés et des hommes d'affaires atterrissent près de la station balnéaire mondaine, ce qui entraîne des recettes supplémentaires pour les commerces et les restaurants. Lors de notre conversation, le bourgmestre Leopold Lippens signale qu'il y a encore de nombreuses opportunités à élaborer dans l'avenir. Il ne laissera échapper aucune occasion pour promouvoir Knokke dans le monde des pilotes.

Une chose est sûre : la comtesse Susi Lippens a de toute façon contribué à l'aviation et, à sa manière, elle a inscrit tant la station balnéaire que l'aérodrome Het Zoute dans les livres d'histoire.

1* Luchthaven en Golf te Knokke-Zoute
Auteur : Constant Devroe. Édition limitée 1986

2* Zweefvliegen in Vlaanderen, een fascinerend avontuur in stilte
Auteur : Bert Sr. Schmeizer





The PME-333 compact collection pays homage to the authentic garments worn by classic cargo pilots flying their legendary cargo planes, like the Douglas DC-3.

The rugged style of the cargo pilot is once again brought to life through the release of PME-333, a limited premium line by PME Legend. The life of a cargo pilot is anything but straightforward. As a one-man team flying over unknown terrain, cargo pilots take their planes through constantly changing weather conditions, to destinations carved out solely by nature so they require work-gear they can depend on.

The premium PME-333 collection is a limited and numbered collection, ranging from premium cotton t-shirts to the iconic leather flight jacket. The PME-333 collection will be exclusively sold in selected stores.

PME-333



**ICONIC CLASSIC
AVIATION GEAR**



ADIEU

Mirage 2000N

Donderdag 21 juni 2018 gaat de Franse geschiedenis in als de dag waarop afscheid werd genomen van de Mirage 2000N. Meer dan duizend genodigden waren aanwezig op de luchtmachtbasis BA125 Istres-le-Tubé, gelegen in het arrondissement Bouches-du-Rhône, om deze ceremonie bij te wonen. Ook een dertigtal luchtvaartfotografen en de gespecialiseerde luchtvaartpers kregen hiervoor een uitnodiging in de bus.

Onder een stralende zon en bij zuiderse temperaturen kwamen autoriteiten, piloten, technici en andere oudgedienden, samen voor de laatste vlucht van deze jachtbommenwerper die 30 jaar dienst op zijn conto mag schrijven. In de zomer van 1988 werd het toestel in gebruik genomen door het 2/4 smaldeel 'La Fayette'. Het verouderde strategische nucleaire wapen AN22 van de Mirage III E moest wijken voor het nieuwe AN 52 wapen dat bruikbaar was onder alle omstandigheden: goed en slecht weer, dag- en nachtoperaties, luchtlucht en lucht-grond operaties... De Mirage 2000N, een gevechtsvliegtuig van Dassault Aviation, was hiermee uitgerust.

Dertig jaar later en na meer dan 1300 operationele opdrachten in onder andere Libië, Irak en Ex-Joegoslavië worden de nieuwe opdrachten nu overgenomen door de Dassault Rafale B. Met het verdwijnen van de Mirage 2000N komt ook een einde aan de gevechtscapaciteit op de basis van Istres. De militaire luchthaven dient nu als thuisbasis voor het tankervliegtuig Boeing C-135 voor air refueling en binnenkort verwachten ze er ook de nieuwe Airbus MRTT 'Phénix' (Multi Role Tanker and Transport Aircraft).

De memorabele dag werd afgesloten met een intieme airshow van de "Ambassadeurs van de Franse Luchtmacht" zijnde Equipe Voltige de l'Armée de l'Air, Alpha Jet Solo Display, Rafale Solo Display, Couteau Delta, Patrouille de France en natuurlijk verschillende formaties van de legendarische Mirage 2000.

Le jeudi 21 juin 2018 entre dans l'histoire de la France comme le jour d'adieu au Mirage 2000N. Plus de mille invités étaient présents à la base aérienne 125 Istres-le-Tubé dans le département des Bouches-du-Rhône pour assister à cette cérémonie. Il y avait aussi une trentaine de photographes d'aviation ainsi que la presse spécialisée.

Sous un soleil resplendissant et dans une chaleur du sud, les autorités, pilotes, techniciens et autres anciens se sont réunis pour assister au dernier vol de ce bombardier qui a servi pendant 30 ans. Dans l'été de 1988, l'appareil avait été mis en service par l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette ». L'arme nucléaire stratégique AN-22 dépassée du Mirage III E avait été remplacée par la nouvelle arme AN-52 qui pouvait être engagée dans toutes les circonstances : quand il faisait beau ou mauvais, pour des opérations de jour et de nuit, pour des opérations air-air et air-sol ... Le Mirage 2000N, un avion de chasse de Dassault Aviation, en était équipé.

Trente ans plus tard et après plus de 1300 missions opérationnelles, entre autres, en Libye, en Irak et en ancienne Yougoslavie, les missions sont reprises par le Dassault Rafale B. La disparition du Mirage 2000N signifie aussi la fin de la capacité de combat sur la base d'Istres. Maintenant, l'aéroport militaire est la base de l'avion ravitailleur Boeing C-135 pour le ravitaillement en vol et bientôt il accueillera aussi le nouvel Airbus MRTT « Phénix » (Multi Role Tanker and Transport Aircraft).

La journée mémorable s'est terminée par un spectacle aérien intime des « Ambassadeurs des Forces aériennes françaises », c'est-à-dire l'Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air, l'Alpha Jet Solo Display, le Rafale Solo Display, Couteau Delta, la Patrouille de France et, évidemment, plusieurs formations du Mirage 2000 légendaire.





TECHNISCHE FICHE/FICHE TECHNIQUE

TYPE	DASSAULT MIRAGE 2000N
MOTOR/MOTEUR	1 X SNECMA M53-P2
STUWKRACHT (ZONDER/MET NAVERBRANDING) PUISSANCE (SANS/AVEC POST-COMBUSTION)	14.500/21.400 LBF
CREW/EQUIPAGE	1-2
AFMETINGEN (L, H, B)/ DIMENSIONS (L, H, E)	14,36M - 5,2M - 9,13M
GEWICHT (LEEG, MAX.)/POIDS (À VIDE, MAX.)	7.600KG - 10.680KG
PRESTATIES (TOP, RADIUS, PLAFOND) RÉALISATIONS (VITESSE MAX., RAYON D'ACTION, PLAFOND)	MACH 1.4 - 3.340KM - 18.000M

SDC



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


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



DOMAINE 10

LEKESTRAAT 10 - 8433 SCHORE

www.domaine10.be

volg ons ook op 

50 SHADES OF GREY HOTEL

Een onvergetelijk moment op een stijlvolle manier
voor koppels die blij zijn met
een beetje ondeugendheid...

- Discreet • 24/7
- Overnachting of per 3 uur
- Full automatisch • 18+
- Secret butler



Frisian Flag is in Europa een goed gekend begrip bij wie interesse toont in militaire luchtvaart. Deze internationale oefening voor gevechtsvliegtuigen vindt plaats op de vliegbasis van Leeuwarden in Nederland. Ook in april dit jaar zakten honderden luchtvaartfotografen en spotters van over heel Europa af om vanop de bekende 'spottersheuvel van Marssum' unieke beelden te schieten van de tientallen opstijgende of aankomende gevechtsvliegtuigen.

En Europe, Frisian Flag est bien connu par tous ceux qui s'intéressent à l'aviation militaire. Cet exercice international pour des avions de combat se tient depuis la base aérienne de Leeuwarden aux Pays-Bas. En avril dernier, des centaines de photographes d'aviation et de spotters de toute l'Europe étaient présents pour chasser, depuis la fameuse « colline des spotters de Marssum », des images de dizaines d'avions de combat uniques qui y décollent ou arrivent.



FRISIAN FLAG

Hoogdagen voor vliegtuigspotters Un haut-lieu pour les spotters

Tijdens deze oefening, die georganiseerd wordt door het 323 Tactical Training Evaluation and Standardization (TACTES) Squadron van de vliegbasis van Leeuwarden, voeren gevechtsvliegtuigen uit diverse landen gedurende twee weken missies uit in het luchtruim van Nederland, Duitsland en Denemarken. Een grote oefening als Frisian Flag is voor piloten en bijbehorende ondersteuning zoals technici en vluchtleiding de ideale kans om te leren van anderen en hun eigen vakmanschap te tonen. Twee keer per dag vertrekken er ongeveer vijftig straaljagers om complexe trainingsmissies uit te voeren boven de Noordzee, de Waddeneilanden en Friesland. Er worden luchtgevechten gesimuleerd, men oefent op het NAVO oefenterrein "De Vliehors" met Laser Guided Training Rockets en men leert omgaan met elektronische oorlogsvoering.

Lors de cet exercice, organisé par l'escadron 323 Tactical Training Evaluation and Standardization (TACTES) de la base aérienne de Leeuwarden, des avions de combat de différents pays réalisent des missions pendant deux semaines dans l'espace aérien des Pays-Bas, de l'Allemagne et du Danemark. Les pilotes et leur assistance, comme les techniciens et la direction de vol, voient dans un tel grand exercice la chance idéale d'apprendre et de montrer leur propre maîtrise. Environ cinquante chasseurs décollent deux fois par jour pour réaliser des missions d'entraînement complexes au-dessus de la mer du Nord, des îles des Wadden et de la Frise. On simule des combats aériens, on s'exerce avec des Laser Guided Training Rockets sur le terrain de manœuvres de l'OTAN, De Vliehors, et on apprend à manier les systèmes de guerre électronique.





Om dit mogelijk te kunnen maken, staat samenwerking op vlak van planning, luchtverkeersleiding en gevechtsleiding dan ook centraal. Tegenwoordig wordt er geen enkele grote militaire missie nog uitgevoerd door één speler, maar vormen diverse landen coalities. Een mooi voorbeeld van een dergelijke internationale missie is de Baltic Air Policing waarbij de Baltische Staten sinds 2004 beroep doen op NAVO-partners om hun luchtruim te bewaken. Een ander voorbeeld is de anti-IS-coalitie, waarbij tal van Europese gevechtsvliegtuigen, waaronder ook Nederlandse en Belgische, ingezet worden boven Irak en Oost-Syrië in de strijd tegen Islamitische Staat.

Dergelijke samenwerkingen besparen heel wat geld en middelen, zijn bijzonder leerrijk en geven een belangrijk signaal van luchtoverwicht aan mogelijke vijanden en bedreigingen. Om internationale coalities tijdens militaire missies zo effectief en succesvol mogelijk te houden, moet er natuurlijk voldoende geoefend worden.

Door de grootsheid van deze oefening is de deelnemerslijst dan ook steeds zeer indrukwekkend en aantrekkelijk voor luchtvaartfotografen en spotters. Naast F-16 gevechtsvliegtuigen van de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht, afkomstig van de luchtmachtbases van Leeuwarden en Volkel (312, 313 en 322 Squadron's), deden er dit jaar ook acht Eurofighter Typhoon's van de Duitse Luchtmacht mee afkomstig van het Taktisches Luftwaffengeschwader 71 'Richthofen'. Frankrijk stuurde een delegatie van vijf Mirage 2000D's en acht Rafale straaljagers en ook de Spaanse luchtmacht was van de partij met zeven McDonnell Douglas F-18 Hornet gevechtsvliegtuigen die normaal gestationeerd zijn op de Base Aérea de Zaragoza. De meest tot de verbeelding sprekende deelnemers dit jaar waren ongetwijfeld de twaalf McDonnell Douglas F-15's van de United States Air Force (USAF) afkomstig van de 104th Fighter Wing en van het 142nd Fighter Wing die onderdeel zijn van de Massachusetts Air National Guard en de Oregon Air National Guard. Polen was tijdens deze editie van Frisian Flag vertegenwoordigd met drie MiG-29 Fulcrum's en vijf F-16C's.

À cet effet, en ce qui concerne le planning, une collaboration entre les contrôles aériens civil et militaire est primordiale. De nos jours, aucune grande mission militaire n'est encore accomplie par un seul joueur, mais par des coalitions de différents pays. Un bel exemple d'une telle mission internationale est la Baltic Air Policing, lors de laquelle, depuis 2004, les pays baltes font appel aux partenaires de l'OTAN pour surveiller leur espace aérien. Un autre exemple est la coalition anti-Daech, pour laquelle de nombreux avions de combat européens, dont aussi des avions néerlandais et belges, sont déployés au-dessus de l'Irak et de la Syrie orientale dans la lutte contre l'État islamique.

De telles collaborations permettent d'économiser beaucoup d'argent et de moyens, sont très instructives et envoient un signe fort de supériorité aérienne aux ennemis potentiels et aux éventuelles menaces. Pour tenir les coalitions internationales les plus efficaces et fructueuses possible lors des missions militaires, il est évident qu'il faut s'entraîner suffisamment.

Par l'ampleur de cet exercice, la liste des participants est toujours très impressionnante et attractive pour les photographes d'aviation et pour les spotters. Cette année, parmi les participants il y avait non seulement les avions de combat F-16 de la Koninklijke Nederlandse Luchtmacht, provenant des bases aériennes de Leeuwarden et de Volkel (escadrons 312, 313 et 322), mais aussi huit Eurofighter Typhoon du Taktisches Luftwaffengeschwader 71 « Richthofen » de la Luftwaffe. La France a amené une délégation de cinq Mirage 2000D et de huit chasseurs Rafale et la force aérienne espagnole était aussi présente avec sept avions de combat McDonnell Douglas F-18 Hornet, normalement basés sur la Base Aérea de Zaragoza. Cette année, les participants ayant frappé le plus l'imagination étaient sans aucun doute les douze McDonnell Douglas F-15 de la United States Air Force (USAF), provenant du 104th Fighter Wing et du 142nd Fighter Wing faisant partie de la Massachusetts Air National Guard et de l'Oregon Air National Guard. Lors de cette édition du Frisian Flag, la Pologne était représentée par trois MiG-29 Fulcrum et cinq F-16C.

Er nam ook een zogeheten 'verstoringsvliegtuig' deel aan deze oefening, dat geleverd werd door het Britse bedrijf Cobham plc en als doel had om de ontvangst van onder andere radiosignalen te verstoren tijdens het uitvoeren van de missies. Naast de internationale luchtmachten nemen aan Frisian Flag ook heel wat andere partners deel. Zo leverden het luchtverdedigings- en commandofregat Zr. Ms. Evertsen van de Koninklijke Marine en de NATO met een AWACS-vliegtuig eveneens een belangrijke bijdrage aan deze oefening.

Frisian Flag is voor fotografen steeds weer een fantastische gelegenheid om de vele gevechtsvliegtuigen op relatief korte afstand te spotten. Op de welbekende spottersheuvel tref je jaar na jaar vele honderden dagjestoeristen en 'die hard' fotografen geladen met ladders en lenzen. Op de spottersheuvel worden er ook een eet- en drankkraampje en enkele verkoopstandjes voorzien. De organisatie van deze hoogdagen is in handen van de Aviation Group Leeuwarden spottersvereniging die er elk jaar alles aan doet om er een onvergetelijk evenement van te maken.

On retrouvait aussi un soi-disant « avion de perturbation » qui a été livré par l'entreprise britannique Cobham plc et qui avait pour but de perturber la réception, entre autres, des signaux radio lors des missions. Non seulement les forces aériennes internationales mais aussi beaucoup d'autres partenaires ont participé au Frisian Flag. Ainsi la frégate antiaérienne et de commandement Zr. Ms. Evertsen de la Koninklijke Marine et l'avion AWACS de l'OTAN ont également eu un apport important à cet exercice.

Pour les photographes, Frisian Flag est toujours une occasion unique pour observer les nombreux avions de combat à une distance assez proche. Sur la fameuse colline des spotters, on retrouve chaque année des centaines d'excursionnistes et de photographes inconditionnels munis d'échelles et d'objectifs. Sur cette colline, on retrouve aussi un point de restauration et quelques stands de vente. Cet événement sans précédent est organisé par l'association de spotters Aviation Group Leeuwarden qui fait tout ce qu'elle peut pour réaliser chaque année un événement inoubliable.

Ga voluit. Wij doen de rest!

**Specialist in
aviation**

KNOKKE-HEIST | OOSTKAMP | ANTWERPEN | GEEL | TONGEREN

www.callant.be

aviation@callant.be

CALLANT VERZEKERINGSKANTOOR BVBA | FSMA 031173 A-cb | Ondernemingsnr: 0443.681.364

MEUBELN ■ VERANDA'S

WEYNE

daar komt iets van in huis! ZARREN



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

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

ROLF BENZ **leclux** **durlet** **HAY**

Beka
Since 1935

joli
Programmeren in
de slaapkamer

Strobes
De slaapkamer in de slaapkamer

TEMPUR

laltoflex
De ruggengraat van uw bed.



GRATIS
levering + plaatsing



OPENINGSUREN

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

WEYNE MEUBELN

Stadenstraat 60 - 8610 Zarren
051/56.60.94

www.weyne.be

HELIKOPTER HÉLICOPTÈRE

Kopen of huren? Louer ou acheter?

*Een helikopterbrevet behalen is één ding, maar om een eigen toestel te hebben moet je nog dieper in je buidel tasten. We vroegen ons af welke kosten er op je afkomen eenmaal je een toestel in je bezit hebt. Barbara Stichelbout, eigenares van de helikopterschool **STB-Copter** was de perfecte persoon om ons wegwijs te maken. Zelf beschikt ze over een uitgebreide vloot helikopters. Haar Robinson Raven I R-44 met call sign OO-STD kwam net terug van een grote revisie, in vaktermen 'overhaul' genoemd.*

De OO-STD werd gebouwd in 2009. De onderhoudsvoorschriften, opgelegd door de constructeur, dien je strikt na te leven. Standaard is er een oliewissel gepland om de 4 maanden en een jaarlijkse inspectie. Vliegt het toestel veel, dan hangt de onderhoudsbeurt af van de vlieguren op de teller: om de 50, 100, 300 en 500 uur is er een check voorzien. Heb je 2200 vlieguren op de teller of is je toestel 12 jaar oud, houd je dan maar klaar voor een volledige revisie met een stevig prijskaartje. Per constructeur en zelfs per type kan een andere serviceregeling van toepassing zijn.

Aangezien de OO-STD 2200 vlieguren op de teller had, werd het toestel afgeleverd bij Air Technology in Wevelgem. Ze demonteren de helikopter en reviseren alle dynamische componenten. Enkele andere onderdelen zoals het landing gear en de frames worden gestript. Na een NDT inspectie (Non Destructive Testing = scheuronderzoek) kunnen de componenten opnieuw gecoat en gemonteerd worden. Vele onderdelen worden ook volledig vervangen: de schroefbladen, de pitch control, de veiligheidsriemen... De servicebeurt neemt ongeveer 450 werkuren in beslag.

Optioneel vervangen ze ook het interieur. Een aanrader voor de klant, want dat is eigenlijk het enige merkbare als hij zijn toestel terug krijgt na de revisie. En geef toe, als je een paar honderdduizenden euro's spendeert, wil je toch tenminste de indruk hebben dat er wat gewijzigd werd aan je toestel. Het oog wil namelijk ook wat.

De aankoopprijs en kosten van de onderhoudsbeurten in acht genomen, wat doe je het best? Een toestel kopen of huren? Als je het puur op kostprijs evalueert, dan ben je goedkoper af om een toestel te huren zolang je minder dan 200 uur per jaar vliegt. Maar er is uiteraard ook een ander aspect. Wat is de waarde van je tijd?

Een helikopter is nog altijd het meest efficiënte vervoermiddel voor korte afstanden (tot 300 km). Als time gelijk is aan money, dan beschik je best over een eigen toestel in de nabije omgeving van je woonplaats, zodat de heli ten allen tijde voor je klaarstaat. Houd je het toch liever bij huren? Dan kan je uiteraard bij **STB-Copter** terecht, net zoals voor een perfecte opleiding op maat van je budget en agenda.



*Obtenir son brevet de pilote d'hélicoptère, c'est une chose, mais posséder son appareil propre nécessite encore un plus grand budget. On se demande quels sont les frais à supporter par un propriétaire d'hélicoptère. Barbara Stichelbout, propriétaire de l'école d'hélicoptère **STB-Copter** est la personne indiquée pour nous renseigner. Elle dispose elle-même d'une vaste flotte d'hélicoptères. Son Robinson Raven I R-44 avec le callsign OO-STD vient de subir une révision majeure, appelée « overhaul » en jargon technique.*

L'OO-STD a été construit en 2009. Il faut strictement respecter les instructions de maintenance imposées par le constructeur. Il faut prévoir une vidange tous les 4 mois ainsi qu'une inspection annuelle. Si l'appareil effectue beaucoup d'heures de vol, la révision dépendra du nombre d'heures sur le compteur : toutes les 50, 100, 300 et 500 heures. Si l'appareil a atteint 2200 heures de vol ou l'âge de 12 ans, il faut s'attendre à une révision complète coûtant cher. Les révisions varient selon le constructeur et même selon le type d'appareil.

Ayant déjà 2200 heures de vol sur le compteur, l'OO-STD 2200 a été rentré chez Air Technology à Wevelgem. On y a démonté l'hélicoptère pour réviser toutes les pièces dynamiques. Quelques autres pièces, comme le train d'atterrissage et les châssis, ont été désassemblées. Après une inspection NDT (Non Destructive Testing = examen des fissures) les composants ont été revêtus et remontés. Il y a aussi beaucoup de pièces qui ont été complètement remplacées : les pales, la commande de pas, les ceintures ... Une maintenance prend environ 450 heures de travail.

Le remplacement de l'intérieur est une option. Vivement recommandé pour le client, parce que c'est en effet la seule chose qu'il voit après la révision de son appareil. Et admettez-le, si on dépense quelques cent milliers d'euros, on veut quand même avoir l'impression que l'appareil a un peu changé. Le plaisir des yeux compte aussi.

Compte tenu du prix d'achat et du coût des révisions, quelle est la meilleure option : acheter ou louer un hélicoptère ? Si on se base uniquement sur le coût, la location d'un appareil est « meilleur marché » tant que vous volez moins de 200 heures par an. Mais il y a évidemment aussi un autre aspect. Combien vaut votre temps ?

Un hélicoptère reste toujours le moyen de transport le plus efficace pour de courtes distances (jusqu'à 300 km). Si pour vous le temps est de l'argent, vous aurez tout intérêt à disposer d'un appareil propre dans les environs de votre domicile, de sorte de l'avoir toujours à disposition. Préférez-vous quand même louer un hélicoptère ? N'hésitez pas à contacter **STB-Copter**, tout comme pour une formation parfaite en fonction de votre budget et de votre agenda.

De keuze van Le choix de Sky

Rijdt Sky (5) mee met haar papa van hun woonplaats in Brakel naar hun bedrijf in Wevelgem, dan zijn ze gemiddeld 50 tot 55 minuten onderweg. Vliegt ze mee, dan zijn ze er op amper 12 minuten. Formidabel toch?!

Si elle accompagne son père en voiture depuis leur domicile à Brakel vers leur entreprise à Wevelgem, elle voyage environ 50 à 55 minutes. Si elle l'accompagne en hélicoptère, 12 minutes suffisent. Formidable n'est-ce pas ?





SINCE 1987

EASA ATO

FLIGHT TRAINING • PPL up to ATPL

PPL, CPL, IR, MEP, MEP-IR, NIGHT RATING, FI, IRI, CRI, ATPL. Classroom, Distance learning, Flight Training.

AIRCRAFT MAINTENANCE and Repair EASA PART 145 and CAMO

in partnership with DEDALUS

Beechcraft, Cessna, Diamond, Socata, Mooney, Rockwell Commander, Maule, Tecnam, Aquila, Vulcanair, Robin, SV4, Jodel Single and Multi engine Piston and some accessories.

Scheizer, MD heli, Robinson, Bell, Agusta Helicopters.



GLOBAL MANAGEMENT SOFTWARE

For FLIGHT TRAINING ORGANISATIONS AND CAMO / MAINTENANCE ORGANISATIONS

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

www.alfako.be

www.fliighthub.info

www.pilotsdistancelearning.com

info@alfako.be

+32 56 37.10.15.

Drones bij de politie

Beperkingen zijn nu nog evenredig aan de meerwaarde die een drone kan leveren

Les drones auprès de la police

Limitations encore proportionnées à leur valeur ajoutée



Naar aanleiding van het 25-jarig bestaan van het Luchtsteun Detachment, opgericht om de federale en lokale politiediensten gespecialiseerde luchtsteun aan te bieden, gingen we op bezoek bij Directeur Luchtsteun (DAFA) hoofdcommissaris Tom Smets. Zijn visie over de toekomst van de drones binnen de politie, dat is waar we benieuwd naar zijn.

À l'occasion du 25ème anniversaire du Service d'appui aérien (DAFA), créé pour offrir un soutien aérien spécialisé aux services de police fédéraux et locaux, nous avons rendu visite au directeur de ce service, le commissaire divisionnaire Tom Smets. Nous sommes curieux de connaître sa vision sur l'avenir des drones au sein de la police.

In december 2015 nam de Directie Luchtsteun (DAFA) een eerste politiedrone in gebruik. Vrij snel richtte Smets RPAS@Police op, een multidisciplinaire werkgroep die het oorspronkelijke expertisecentrum meer draagkracht moest geven. Inmiddels beschikt de luchtsteun van Melsbroek over 3 operationele drones waarvan één uitgerust is met een warmtecamera. Ook andere diensten zoals de wegpolitie van Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de federale politie in Limburg en het Brussels Hoofdstedelijk gewest hebben drones in gebruik, net zoals de speciale eenheden. Hoewel Tom Smets hier geen exact aantal wil op kleven, spreekt hij over een vijftwintigtal in het totaal, trainingstoestellen inbegrepen.

Waarvoor gebruiken jullie de drones?

Drones zetten we in voor het toezicht en de bewaking van een mensenmassa tijdens evenementen. Ook wanneer we vermiste personen moeten opsporen maken we er gebruik van, al is dit alleen efficiënt als het gaat om verdwijningen van mensen uit een bejaardentehuis of psychiatrische instelling. We weten dat we bij dergelijke personen slechts in een beperkte perimeter moeten zoeken en daarvoor is een drone perfect: kostenbesparend en snel inzetbaar.

We zetten de drones ook in voor fotogrammetrie. Denk hierbij aan het in kaart brengen van de verkeerssituatie bij een ongeval. Onze huidige drones beschikken nu enkel over een 2D-camera. Wanneer onze toestellen op termijn uitgerust zullen zijn met 3D-camera's zal het ook perfect mogelijk zijn om milieumisdrijven op de voet te volgen. We kunnen de inbreuk op verschillende momenten in kaart brengen en meten of het volume van de stortplaats al dan niet is toegenomen.

Verder gebruiken we drones ook om luchtfoto's te maken, zowel binnen als buiten een gebouw. Dit deden we na de aanslagen van 22 maart 2017 in het luchthavengebouw in Zaventem.

Het toestel dat over een warmtecamera beschikt, geeft ons ook de mogelijkheid om transmigranten op te sporen op parkings langs de snelwegen of in havengebieden.

En décembre 2015, le Service d'appui aérien (DAFA) a mis en service un premier drone. Smets a assez vite mis sur pied RPAS@Police, un groupe de travail multidisciplinaire pour renforcer le centre d'expertise originaire. Entre-temps, le soutien aérien à Melsbroek dispose de 3 drones opérationnels dont l'un est équipé d'une caméra thermique. Il y a aussi d'autres services, comme la Police de la route d'Anvers et de la Flandre orientale, la Police fédérale du Limbourg et de la Région Bruxelles-capitale et les Unités spéciales qui font usage de drones. Ne pouvant pas donner un nombre exact, Tom Smets parle d'environ vingt-cinq drones au total, y compris les engins d'entraînement.

Dans quels cas recourez-vous à des drones ?

Nous engageons des drones pour surveiller et contrôler des foules de gens lors d'événements. Ils sont aussi utiles pour dépister des personnes disparues, bien que cela ne soit efficace qu'en cas de disparitions de personnes d'une maison de retraite ou d'un hôpital psychiatrique. Dans ces cas, nous savons que nous devons chercher dans une zone délimitée et c'est pourquoi un drone est parfait : économique et rapidement disponible.

Nous faisons aussi usage des drones pour la photogrammétrie. Pensons par exemple à la visualisation de la situation de la circulation en cas d'accident. Nos drones actuels ne disposent que d'une caméra 2D. Quand nos engins seront équipés d'une caméra 3D, il sera aussi parfaitement possible de suivre des délits environnementaux de près. Nous pourrions faire des constatations de l'infraction à de différents moments et mesurer si le volume du lieu de déversement a augmenté ou pas.

Les drones nous sont également utiles pour faire des photographies aériennes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur d'un bâtiment. Cela a été le cas après les attentats du 22 mars 2017 à l'aérogare de Zaventem.

L'appareil pourvu d'une caméra thermique nous permet aussi de dépister des transmigrants sur des parkings le long d'autoroutes ou dans des ports.



Helikopterpiloten zullen op termijn moeten vrezen voor hun job?

Zo'n vaart zal het niet lopen. De twee zijn complementair. Met de huidige technologie is de bemande luchtsteun niet te vervangen door de onbemande. In de toekomst zullen de MALE drones (n.v.d.r. medium-altitude long-endurance) dit wel kunnen doen, maar voorlopig worden dergelijke toestellen alleen ingezet bij Defensie.

Op termijn dus, over een jaar of tien, maar momenteel is het niet aan de orde. Door de technische beperkingen van de huidige drones en de voorschriften bepaald door een ministeriële circulaire, zijn de toepassingsmogelijkheden nog bijzonder begrensd.

Weet dat we met een drone amper 1 km ver kunnen vliegen en nog 1 km verder kunnen observeren. Met een range van 2 km kunnen we slechts een summier gebied in kaart brengen. Met een helikopter is de range onbeperkt en het vaartuig is ook binnen de 4 minuten startklaar.

Drones inzetten is wellicht veel goedkoper?

Wel, dat is het nu juist. Mensen hebben hier echt een verkeerd idee over. Voor een helikopter moeten we rekenen op ongeveer 1500€ per uur. Als we met een drone werken, moeten we veel meer kostenposten in rekening brengen. Stel dat we een reconstructie moeten uitvoeren van een moordzaak. Hiervoor moet ik twee mensen een dag op voorhand ter plekke sturen om een voorstudie te laten maken van de situatie. Op de dag van de reconstructie zelf moet ik opnieuw twee mensen naar de locatie sturen. Twee dagen, telkens twee personen met een auto, een drone... leveren me een hogere kost op dan de twee uurtjes die een helikopter nodig heeft om dezelfde taak uit te voeren. Tegenwoordig is het nog altijd voordeliger om een helikopter in te zetten voor dergelijke zaken.

“Het zijn vooral de industrie en de opleidingscentra die er een hype rond creëren. Als burgers zien wat ze er uiteindelijk maar mee kunnen en mogen, dan zal de interesse van die kant snel verdwijnen.”

Les pilotes d'hélicoptère devront-ils craindre pour leur job ?

Cela n'évoluera pas si vite. Les deux sont complémentaires. Vu la technologie actuelle, l'appui aérien équipé ne peut pas être remplacé par l'appui sans équipage. Dans l'avenir, les drones MALE (n.d.l.r. : medium-altitude long-endurance) pourront bien le remplacer, mais à l'heure actuelle, ces appareils sont uniquement engagés par la Défense.

À terme donc, dans une dizaine d'années, mais maintenant ce n'est pas à l'ordre du jour. En raison des limitations techniques des drones existants et des prescriptions stipulées par la circulaire ministérielle, les possibilités d'application sont encore fortement limitées.

Sachez qu'un drone nous permet de voler à peine 1 km et d'observer encore 1 km plus loin. Un rayon de 2 km ne nous permet d'atteindre qu'une région très restreinte. Le rayon d'un hélicoptère est illimité et il est prêt à partir en 4 minutes.

Engager des drones c'est peut-être beaucoup moins cher ?

Eh bien, c'est là le problème. On a vraiment une fausse idée à ce sujet. Pour un hélicoptère, il faut compter environ € 1 500 à l'heure. Pour l'utilisation d'un drone, nous avons beaucoup plus de coûts. Supposons que nous devons faire une reconstruction d'une affaire criminelle. À cet effet, je dois envoyer deux personnes sur place d'avance pour faire une étude préparatoire de la situation. Au jour même de la reconstruction, je dois de nouveau envoyer deux personnes sur place. Deux personnes en voiture pendant deux jours, un drone... me coûtent plus cher qu'un hélicoptère qui n'a besoin que de deux heures pour accomplir la même mission. Aujourd'hui, c'est toujours plus avantageux d'engager un hélicoptère pour de telles affaires.

“Ce sont surtout l'industrie et les centres de formation qui créent une bulle autour des drones. Aussitôt que les citoyens se seront rendus compte des possibilités limitées des drones, l'intérêt disparaîtra vite de leur part.”

TECHNISCHE FICHE

RPAS TYPE X8 MOTOREN
 INKLAPBAAR LANDINGSGESTEL
 AFMETINGEN: 140 CM X 140 CM X 45 CM
 AUTONOMIE P25ER BATTERIJ: MAX 25 – 35 MINUTEN
 MAXIMUM BEREIK: 2 KM
 MAXIMUM SNELHEID: 135 KM / HR
 MAXIMUM WINDSNELHEID: 100 KM / HR
 3D GESTABILISEERDE GIMBAL
 CAMERA: 4K VIDEO EN 16 MP FOTO, DAG / NACHT CAMERA, IR, LASER
 DIGITALE BEELDDOORSTRALING IN FULL HD

FICHE TECHNIQUE

RPAS TYPE X8 MOTEURS
 TRAIN D' ATTERISSAGE RÉTRACTABLE
 DIMENSIONS: 140 CM X 140 CM X 45 CM
 AUTONOMIE PAR BATTERIE: MAX 25 – 35 MINUTES
 PORTÉE MAXIMALE: 2 KM
 VITESSE MAXIMALE: 135 KM / HR
 LIMITE DE VENT: 100 KM / HR
 GIMBAL 3D STABILISÉ
 CAMÉRA: 4K VIDEO, 16 MP PHOTO, JOUR / NUIT, IR, LASER
 TRANSMISSION D' IMAGES DIGITAL EN FULL HD



Mogen we besluiten dat volgens u drones beperkt inzetbaar zullen zijn in de toekomst?

Dat denk ik wel. Het zijn vooral de industrie en de opleidingscentra die er een hype rond creëren. Als burgers zien wat ze er uiteindelijk maar mee kunnen en mogen, dan zal de interesse van die kant snel verdwijnen. De sancties bij overtredingen vloeien voort uit de algemene luchtvaartwetgeving en bestaan uit geldboetes tot duizenden euro's en inbeslagname van het toestel. Voor personen die de drone beroepshalve kunnen inzetten, denk hierbij bijvoorbeeld aan een landmeter, zal het voordeliger zijn om die paar opdrachten uit te besteden aan grote bedrijven, in plaats van zelf te investeren in een opleiding en een toestel.

Bij de politie moeten we drones niet gaan inzetten voor bewaking van locaties, dat doen we met andere middelen die we nu al ter beschikking hebben. Ik ben ervan overtuigd dat de toekomst voor de drones in de vervanging van bemande luchtvaart zit, maar dat zal uiteraard nog niet voor morgen zijn.

Peut-on conclure que, selon vous, les drones seront engagés de façon limitée dans le futur ?

Je pense bien que oui. Ce sont surtout l'industrie et les centres de formation qui créent une bulle autour des drones. Aussitôt que les citoyens se seront rendus compte des possibilités limitées des drones, l'intérêt disparaîtra vite de leur part. Les sanctions pour les infractions proviennent de la législation aérienne générale et consistent en des amendes pouvant atteindre des milliers d'euros et en la confiscation de l'engin. Pour les personnes pouvant utiliser le drone professionnellement, pensons par exemple à un arpenteur, ce sera plus avantageux de confier ces quelques missions à de grandes entreprises au lieu d'investir elles-mêmes dans une formation et un drone.

Auprès de la police, nous ne devons pas engager des drones pour la surveillance des lieux, parce que nous utilisons déjà d'autres moyens disponibles. Je suis convaincu que l'avenir des drones se trouve dans le remplacement de l'aviation équipée, bien que ce ne soit pas encore pour demain.

RÉALISEZ VOTRE RÊVE !

Choisissez 1 de nos deux centres pour réserver votre saut !

join & follow us on Download our apps skydiving promotion

WWW.SKYDIVESPA.BE
 087 26 99 06

WWW.SKYDIVERFONTAINE.BE
 0488 45 35 74

SKYDIVESPA
 & CERFONTAINE
 TAKE OFF 2 FREEDOM

Datum Date	Naam Nom	Land Pays	Locatie Location
JULI			
21/7	Nationale Feestdag	BE	Brussel
28/7 & 29/7	Keiheuvel Fly In	BE	Balen – Keiheuvel
AUGUSTUS			
4/8	Texel Airshow	NL	Texel
4/8 & 5/8	Tailwheel Meet	BE	Overboelare EBGG
11/8 & 12/8	Oldtimer Fly & Drive-In	BE	Schaffen EBDT
11/8 & 12/8	Wings & Wheels	BE	Ursel EBUL
15/8	Rescue Vlissingen	NL	Vlissingen
17/8 > 19/8	APCK Fly In	BE	Oostmalle EBZR

40 JAAR URBANO EN DIT WORDT GEVIERT!

Happy 40 Years URBANO Pack

FEESTPRIJSEN, KORTINGEN, SPECIALE EDITIES...

AUTOSTAR

Nieuwe MOBILVETTA K-Silver 56

ZEFIRO PERFORMANCE+ 285 TL

Happy 40 Years URBANO Pack

1 PERFORMANCE+ LIMITED EDITION

OPEN 7/7

35.000 M²

URBANO Oostende - Torhoutsesteenweg, 581 Tel. 059 55 40 01 info@urbano.be
 URBANO Aarschot - Ter Heidelaan, 51 Tel. 016 35 94 40 aarschot@urbano.be

www.urbano.be

Datum Date	Naam Nom	Land Pays	Locatie Location
22/8	7° Runway Run	BE	Koksijde
25/8 & 26/8	Kiewit Fly-In	BE	Hasselt (Kiewit)
26/8	Fly In	FR	Saint-Quentin
SEPTEMBER			
1/9 & 2/9	Goetsenhoven Open Door	BE	Goetsenhoven
2/9	Meeting Aérien Cambrai	FR	Cambrai



8/9 > 10/9	Belgian Air Force Days	BE	Kleine-Brogel EBBL
15/9 & 16/9	Flying Festival	BE	Brasschaat EBBT
16/9	Flandre Lys Arishow	FR	Lestrem
OKTOBER			
14/10	Remembrance Day	BE	Brussel
DECEMBER			
7/12	Sunset Display 200 jaar	NL	Scheveningen

RateOne per post ontvangen? Dat kan!

Word lid van RateOne en geniet van:

- magazine in jouw brievenbus: editie 6, 7, 8, 9 & 10
- VIP uitnodiging voor onze evenementen
- gratis pet 'Pilot' t.w.v. € 12
- tal van voordelen bij onze partners

Membership* verzending in BE € 29

Membership* verzending naar FR of NL € 59

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

GRATIS · GRATUIT



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

Devenez membre de RateOne et profitez de ce qui suit :

- magazine dans votre boîte aux lettres :
les éditions 6, 7, 8, 9 & 10
- Invitation Vip pour nos évènements
- T-shirt gratuit casquette 'Pilot' valeur de € 12
- de nombreux avantages auprès de nos partenaires

Membership* envoi en BE € 29

Membership* envoi vers la France ou les Pays-Bas € 59

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



COLOFON

Uitgever/Éditeur

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

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

Redactie/Rédaction

Jozef Vanden Broeck, Michaël Lesent, Axel Vermeesch,
Kris Christiaens, CO

Fotografie/Photographie

Jozef Vanden Broeck, Kris Christiaens, Tom Buysse, Aaron
Vancoillie, Arne Lemaire, Nick Vermeesch, Ann Sabbe,
Gert Trachez

BE Defense: Michael Moors, Bart Rosselle, Malek Azoug

Cover

www.2photographers.be
Paul Gheyle & Jürgen de Witte
Met medewerking van: The Flying Twins & PME Legend

Dank aan/Remerciements

Graaf Maurice Lippens, Graaf Leopold Lippens,
Kolonel Axel Vermeesch, Philippe 'Smurf' Van Huyck,
Marc Verougstraete, Stijn De Jaeghere, Bestuur VVMV,
Lut Wille, Jozef Vandevorst

Lay-out/Mise en pages

Gerty Delange, Aaron Vancoillie, Gunther Swerts

Vertaling/Traduction

Dominique Slambrouck, Michaël Lesent

NEXT

Volgende editie: september 2018

Prochaine édition: Septembre 2018

ONLINE

www.RateOne.be

www.RateOne.fr

[f /RateOne.be](https://www.facebook.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.

MINNE GOED WINES

DEGUSTATIE & ONTDEKKINGSDAG *15 augustus 2018*

PROGRAMMA & INSCHRIJVEN:
www.minnegoedwines.be/inschrijven

***“De wijnmakers zelf
zullen speciaal voor
deze gelegenheid
aanwezig zijn.”***



LOCATIE

Zwadderkotmolen
Zwadderkotstraat 2,
9700 OUDENAARDE

HELICOPTER PILOT TRAINING COMMERCIAL AIR TRANSPORT AERIAL PHOTOGRAPHY MAIDEN FLIGHTS



www.stb-copter.com - info@stb-copter.com - Tel. +32 (0)496 27 16 16
STB-COPTER - Vliegveld 7 - 8560 Wevelgem - B/ATO-304 - AOC-3055