



SEATALK

Dries Van der Veken

Wie blust de brand aan boord?
Qui éteint le feu à bord ?

Piet Smet

Acht keer de oceaan over
Huit traversées de l'océan

SeaBlue

De Marine in een nieuw jasje
La Marine fait peau neuve



19

OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

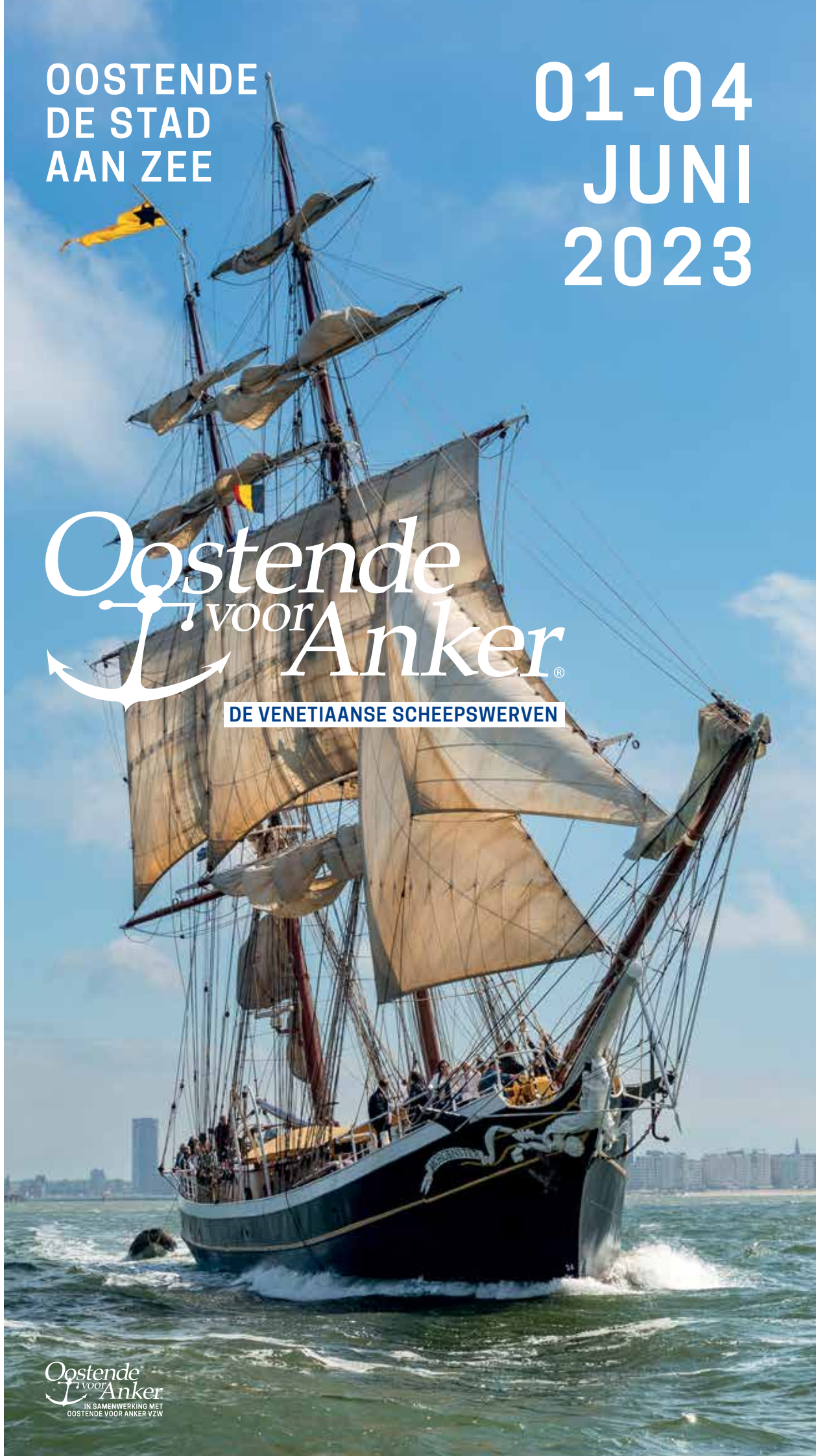
01-04
JUNI
2023

Oostende
voor
Anker®

DE VENETIAANSE SCHEEPSWERVEN

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE

Oostende
voor
Anker
IN SAMENWERKING MET
OOSTENDE VOOR ANKER VZW



01 VOORWOORD
02 BRIEFING

10 SAFETY DRIES VAN DER VEKEN



14 SEABLUE
20 PIET SMET
26 MCM LAB

32 GIRL POWER



36 QUENTIN DERAEDT
42 RESERVE
48 EMMA SCHEIRIS | EXMAR

54 RUITERS VAN DE ZEE LES CAVALIERS DE LA MER



60 CHARITY: CLAUDE SCHMIDT
63 AGENDA
64 SEATALK COMMUNITY
COLOFON | COLOPHON



Beste lezer

De oorlog tussen Rusland en Oekraïne, de ellende door de aardbevingen in Turkije en Syrië, overall ter wereld worden mensen op de proef gesteld. Maar noodsituaties brengen ook uitdagingen met zich mee. We moeten sneller naar oplossingen zoeken dan we eerst van plan waren om het tij te doen keren.

Maar mensen houden van uitdagingen. Is het niet op professioneel vlak, dan zoeken ze het in de persoonlijke sfeer.

Emma Scheiris klimt gestaag op de carrière ladder bij Exmar. De 33-jarige biologe startte als milieuverantwoordelijke en staat na zes jaar aan het hoofd van de afdeling HSEQ (Health Safety Environment Quality). Ze maakt een vertaalslag van maritieme wetgeving en implementeert deze bij de zeelieden.

Veiligheid op zee garanderen is dan weer een uitdaging voor de Marine. Het MCM Lab (Mine Counter Measures) is een triple helix organisatie die bestaat uit academici, onderzoekcentra en industriëlen. Ze bundelen middelen, kennis en risico's om nieuwe mijnenbestrijdingsplatformen te ontwikkelen.

Uitdagingen ontstaan gelukkig ook niet altijd uit probleemsituaties. Quentin Deraedt is een jonge powerboat piloot die zich volledig smijt voor zijn sport en de toekomst van het familiebedrijf.

En tenslotte is er Piet Smet. Na een professionele carrière als zeiler is het zijn doel om amateurs op te leiden om stress-loos te leren varen. Zelfs onervaren bekende Vlamingen coacht hij om de Oceaan over te steken, geen zee gaat hem te hoog.

Met enthousiasme stelde het team van SeaTalk deze editie voor u samen. Rest mij enkel nog u uit te dagen om het te lezen.

Veel leesplezier!

Chère lectrice, cher lecteur

La guerre entre la Russie et l'Ukraine, la misère à la suite des tremblements de terre en Turquie et en Syrie, partout dans le monde des gens sont soumis à dure épreuve. Mais les situations d'urgence emportent aussi des défis. Nous sommes contraints de chercher des solutions pour remédier aux problèmes plus vite que nous ne l'avons prévu au départ.

Mais les gens aiment les défis. S'ils ne les trouvent pas sur le plan professionnel, ils les cherchent dans la vie privée.

Emma Scheiris gravit en continu les échelons de sa carrière chez Exmar. La biologiste de 33 ans a débuté en tant que responsable environnementale et après six ans, elle se retrouve à la tête du département HSEQ (Health Safety Environment Quality). Elle traduit en pratique la législation maritime et en assure la concrétisation auprès des marins.

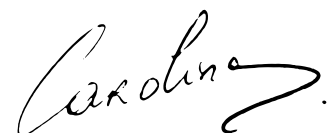
Assurer la sécurité en mer pose d'autre part aussi un défi à la Marine. Le MCM Lab (Mine Counter Measures — Lutte contre les mines) est une organisation à triple hélice composée d'universitaires, de centres de recherche et d'industriels. Ils unissent leurs ressources, leurs connaissances et leurs risques pour développer de nouvelles plateformes de lutte contre les mines.

Heureusement, les défis ne naissent pas uniquement de situations problématiques. Quentin Deraedt est un jeune pilote de powerboat entièrement dévoué à son sport et à l'avenir de l'entreprise familiale.

Et finalement, il y a Piet Smet. Après une carrière de navigateur professionnel, il veut maintenant former les amateurs à pratiquer la voile sans stress. Il accompagne même des célébrités flamandes inexpérimentées pour traverser l'Atlantique, aucune mer ne lui est trop forte.

L'équipe de SeaTalk vous a composé cette édition du magazine avec beaucoup d'enthousiasme. Il ne me reste plus qu'à vous lancer le défi de la lire.

Bonne lecture !



CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR

De Officiële Marine Schilders, de nominaties voor 2023

Les nominés 2023 des Peintres Officiels de la Marine

Op initiatief van de voorzitter van de Belgian Society of Maritime Artists, Stéphan Aelterman, kwam op 14 december in de Brussels Royal Yacht Club (BRYC) een toelatingscommissie bijeen, voorgezeten door de commandant van de Marine, divisieadmiraal Jan De Beurme. Hun objectief: de artistieke en technische kwaliteiten beoordelen van de werken die verschillende kandidaten indienden teneinde de prestigieuze titel van Officiële Marine Schilders te bekommen.

Aan het eind van de debatten, waarin rekening gehouden wordt met de academische kwaliteiten, de technische uitvoering en de kennis en de praktijk van het maritieme milieu van de voorgestelde werken, werd Philippe Bon definitief benoemd tot Officiële Schilder van de Marine. Verder werden Marianne Plissart en Bernard Carette... toegelaten tot het tweede jaar als aspiranten, en werd aankomend talent Christine Palffy toegelaten tot het eerste jaar.

De vereniging van de Belgische Marine Schilders werd in 1991 opgericht, op initiatief van de kunstschilder Georges Remi Jr. en een kleine groep artiesten. Zij wilden opnieuw aanknopen met de traditie van de vermaarde Société Belge des Peintres de la Mer (Belgische vereniging van schilders van de zee). Die werd in 1930 opgericht op initiatief van Henry De Vos, op dat ogenblik directeur van de Administratie van de Marine, van kapitein-ter-lange-omvaart Louis Royon en van Maurice Pauwaert, kunstschilder en oprichter van het tijdschrift Sur l'Eau, die in 1967 zijn activiteiten stopzette.

Tien jaar later ondertekende divisieadmiraal Michel Verhulst, op dat ogenblik Chef van de Generale Staf, een protocol dat de Marine en de Belgische Marine Schilders – onder de nieuwe naam Belgian Society of Maritime Artists – met elkaar verbond. Het was de bedoeling om die laatste een culturele en sociale betekenis voor het land toe te kennen en tegelijk kwaliteitsvolle artiesten te bevorderen tot de rang van Officiële Schilders van de Marine. Na een proefperiode wordt de titel toegekend op grond van een aantal essentiële criteria, zoals hoogstaande artistieke en technische kwaliteit gepaard aan bewezen ervaring op maritiem vlak. Op die manier wil men de geloofwaardigheid van de onderneming verzekeren en de deuren niet al te wijd openzetten voor marinisten, zoals Georges Remi het omschreef. ■

A l'initiative du président de la Belgian Society of Maritime Artists, Stéphan Aelterman, un jury d'admission, présidé par le commandant de la Marine, l'amiral de division Jan De Beurme, s'est réuni le 14 décembre au Brussels Royal Yacht Club – BRYC pour jauger des qualités artistiques et techniques d'œuvres proposées par plusieurs candidats au prestigieux titre de Peintre Officiel de la Marine - POM.

A l'issue des délibérations, qui tiennent compte des qualités académiques, de justesse d'exécution technique, de connaissance et



de pratique du milieu maritime des œuvres présentées, Philippe Bon fut reçu définitivement comme Peintre Officiel de la Marine – POM, tandis que Marianne Plissart et Bernard Carette furent ... admis en 2^e année comme Aspirants et Christine Palffy, un talent in progress, fut agréée en première année.

L'association des Peintres de Marine Belges fut créée en 1991, à l'initiative du peintre Georges Remi Jr. et d'un petit groupe d'artistes. Leur but était de renouer avec les origines de la renommée Société Belge des Peintres de la Mer, qui fut créée en 1930 à l'instigation de Henry De Vos, à l'époque directeur-général de l'Administration de la Marine, par le capitaine au long cours Louis Royon et Maurice Pauwaert, peintre et fondateur de la revue Sur l'Eau et qui cessa toute activité en 1967.

Une décennie plus part, l'amiral de division Michel Verhulst, alors Chef d'État-major, signa un protocole liant la Marine avec les Peintres de Marine Belges, -renommés actuellement Belgian Society of Maritime Artists-, afin d'assurer une implication culturelle et sociale de celle-ci au sein de la nation, tout en promouvant des artistes de qualité, au grade de Peintres officiels de la Marine - POM. Après une période probatoire, ce titre est attribué en fonction de critères essentiels tels que qualités artistiques et techniques de haut niveau, alliées à une expérience maritime prouvée. Ceci afin d'œuvrer à la crédibilité de l'entreprise et de ne point ouvrir trop largement l'écoutille à des marinistes, comme disait Georges Rémi. ■

Auteur & foto: Freddy Philips

02
BRIEFING

Bezoek het Blauw Innovatiedorp

Visitez le Village bleu de l'innovation

De zee wordt meestal geassocieerd met traditionele economische activiteiten zoals visserij en scheepvaart. In de praktijk wordt de zee steeds belangrijker voor andere economische sectoren die inzetten op een circulaire economie en mogelijkheden tot 'blauwe groei' zien. Onder blauwe economie verstaan we alle economische activiteiten die verbonden zijn aan oceanen, zeeën en kusten.

Het bekendste voorbeeld is de bouw van windmolenparken op enkele kilometers van de kust, maar dat is slechts het topje van de ijsberg. Zo is men ook bezig met het kweken van zeewier, mosselen en oesters in een zeeboerderij, en denkt men na over nieuwe manieren van kustbescherming waarbij meer natuur en minder beton aan de pas komt.

Ook bedrijven uit andere sectoren ontwikkelen activiteiten in relatie tot de blauwe economie. Tal van koplopers in deze ontwikkelingen zijn Belgische bedrijven. Deze economische innovaties zijn heel divers, maar op dit moment vaak nog onvoldoende gekend bij het grote publiek.

Tijdens het weekend van Oostende voor Anker, van donderdag 1 t.e.m. zondag 4 juni 2023 kan je in het Blauwe Innovatiedorp uitgebreid kennismaken met de bedrijven en andere organisaties die hierop inzetten. Het dorp zal gelegen zijn op het einde van de handelsdokken (tegenover het stadhuis). Het event is vrij toegankelijk voor het grote publiek. ■

D'habitude, on associe la mer aux activités économiques traditionnelles telles que la pêche et la navigation commerciale. La mer devient en réalité de plus en plus importante pour les autres secteurs de l'économie qui misent sur une économie circulaire et voient des possibilités de 'croissance bleue'. Par économie bleue, nous entendons toutes les activités économiques associées aux océans, aux mers et aux côtes.

L'exemple le plus connu est la construction de parcs éoliens à quelques kilomètres de la côte, mais ce n'est que la partie visible de l'iceberg. Il y a notamment aussi la culture des algues, des moules et des huîtres dans une ferme maritime, et on envisage également de nouvelles méthodes de protection des côtes faisant appel à plus de nature et moins de béton.

Des entreprises d'autres secteurs développent également des activités liées à l'économie bleue, et de nombreux précurseurs dans ces développements sont des entreprises belges. Ces innovations économiques sont très diverses, mais pour le moment souvent encore trop peu connues du grand public.

Pendant le week-end d'Ostende à l'Ancre, du jeudi 1er au dimanche 4 juin 2023, vous pouvez faire amplement connaissance avec les entreprises et autres organisations qui y travaillent dans le Village bleu de l'innovation. Le village sera situé au bout des 'Handelsdokken' (en face de l'Hôtel de Ville). L'événement est gratuit pour le grand public. ■

EEN INITIATIEF VAN:
UNE INITIATIVE DE :



Wereldkampioenschap Cadetklasse 2023 in Nieuwpoort

Championnats du monde 2023 en CLASSE CADET à Nieuwpoort



Van 20 tot 28 juli ontvangen de Belgische Cadetklasse, de Watersportkring van de Luchtmacht en Stad Nieuwpoort de beste jeugdzeilers uit verschillende landen. Er wordt gestreden voor de wereldtitel in een van de meest iconische eenheidsklassebootjes, de Cadet tweezitter.

De Cadet tweezitter is in meer dan twintig landen de instapboot waarin toekomstige zeilkampioenen (van 8 tot 17 jaar) worden gevormd. Het is een eer voor het zeiloord Nieuwpoort dat het prestigieuze zeilkampioenschap er zal plaatsvinden. Zowel de werking als de infrastructuur van de Watersportkring van de Luchtmacht als de omkadering van Nieuwpoort waren doorslaggevende factoren om het WK hier te laten doorgaan. De Belgische Cadetklasse is bovendien een van de actiefste eenheidsklassen in ons land.

De organisatie verwacht een honderdtal boten. België mag als organiserend land tien boten afvaardigen. Andere landen zetten telkens zeven boten in en bovendien hoopt men dat enkele teams uit Oekraïne zullen deelnemen.

De selectiewedstrijden om in het nationaal team te kunnen opkomen starten in april. Ondertussen traint een wintervaste groep van Cadetzeilers op binnenwater in Antwerpen, in Oostende en in Zeeland. De voorbereidingsfase voor de Belgische Cadetzeilers transfereert naar WK-modus na de laatste selectierace: de populaire Nieuwpoortweek (1 t/m 5 juli 23) waar de winnaar de titel van Belgisch kampioen kan binnenhalen. ■

Meer info: www.cadet2023.com

Du 20 au 28 juillet, la Classe cadet belge, le Watersportkring van de Luchtmacht (Cercle nautique de l'armée de l'air) et la ville de Nieuwpoort accueillent les meilleurs jeunes navigateurs de différents pays. On y disputera le titre mondial dans l'un des bateaux les plus emblématiques de la série monotype, le Cadet biplace.

Dans plus de vingt pays, le Cadet biplace est le bateau d'entrée de gamme dans lequel sont formés les futurs champions de voile (âgés de 8 à 17 ans). Pour la station de voile Nieuwpoort, c'est un honneur d'être attribué l'organisation de ce prestigieux championnat de voile. Tant le fonctionnement et l'infrastructure du Watersportkring van de Luchtmacht que l'encadrement de la ville de Nieuwpoort ont été des facteurs décisifs qui ont permis aux Championnats du monde de se dérouler ici. En outre, la classe Cadet belge est l'une des classes de monotype les plus actives de notre pays.

L'organisation compte sur une centaine de bateaux, et en tant que pays organisateur, la Belgique peut déléguer dix bateaux. Les autres pays alignent sept bateaux chacun, et en outre, on espère que quelques équipes d'Ukraine participeront.

Les régates de sélection pour l'équipe nationale se dérouleront à partir du mois d'avril. Pendant ce temps, un groupe de marins cadets s'entraîne en hiver sur les eaux intérieures à Anvers, à Ostende et en Zélande. La phase préparatoire pour les marins cadets belges passe en mode Championnat du monde après la dernière régata de sélection : la populaire Nieuwpoortweek (Semaine de Nieuwpoort du 1er au 5 juillet 2023), à l'occasion de laquelle le vainqueur pourra emporter le titre de Champion de Belgique. ■

04 BRIEFING

Het galabal van de Marine was ... eindelijk weer, hoera!

Le bal de gala de la Marine était... enfin de retour, hourra !



Terwijl op een steenworp afstand het Filmfestival Oostende een verwoede poging deed haar aantrekkingskracht uit te oefenen, togen op 3 februari 2023 maar liefst 1000 marine minnende mensen met een vaste blik vooruit naar het indrukwekkende Hippodroom voor een traditionele avond vol vertier en ontspanning, zoals alleen de Belgische marine dat kan! Vooruit, de Nederlandse marine is goede tweede...

Feestelijk uitgedoste gasten, rijkelijk gevulde buffetten, opgepoetste instrumenten van de trappelend gereedstaande Big Band van de Royal Band of the Belgian Navy met solisten Stefanie Demeulemeester en Tom Olaerts, laat de avond maar komen!

Hartelijk welkom geheten door divisie-admiraal Jan de Beurme en zijn echtgenote, nodigde de zaal daarna uit tot een natuurlijke verspreiding van de gasten, waardoor eenieder al snel zijn plekje gevonden had.

De Nederlandse marine was met een indrukwekkende delegatie vanuit Den Helder naar het Oostendse afgereisd. Admiraal Benelux vice-admiraal René Tas, de directeur Operaties brigadegeneraal Jan Hut én de directeur Personeel & Organisatie commandeur Paul Willemse van het Commando Zeestrijdkrachten (zoals de marine in Nederland officieel wordt genoemd) maakten met hun wederhelften hun opwachting deze avond. En genoten hebben ze!

Tandis qu'à deux pas de là, le Festival du film d'Ostende tentait frénétiquement d'exercer son attrait, le 3 février 2023, pas moins de 1000 amoureux de la Marine se dirigèrent les yeux rivés vers l'impressionnant Hippodrome, pour une traditionnelle soirée de divertissement et de détente, comme seule la Marine belge sait l'organiser. Allez, la Marine néerlandaise le fait presque aussi bien...

Des invités en tenue de fête, des buffets somptueux, les instruments rutilants du Big Band de la Musique Royale de la Marine belge, avec les solistes Stefanie Demeulemeester et Tom Olaerts... Que la fête commence !

Après un accueil chaleureux par l'amiral de division Jan De Beurme et son épouse, les invités ont ensuite naturellement comblé la salle, si bien que chacun a rapidement trouvé sa place.

Une imposante délégation de la Marine néerlandaise avait fait le voyage de Den Helder à Ostende. Le vice-amiral René Tas, Amiral Benelux, le général de brigade Jan Hut, directeur Opérations et le commandeur Paul Willemse, directeur Personnel & Organisation, du "Commando Zeestrijdkrachten" (comme on appelle officiellement la marine aux Pays-Bas) étaient présents ce soir avec leurs épouses. Et ils se sont régalingés !

BRIEFING



Het walking dinner werd aanschrijven bij de vele uitgestalde heerlijkheden, maar het onderweg bijbabbelen met vrienden en bekenden verkortte de tijd aanzienlijk. Men kon zich vervolgens tegoed doen aan onder andere garnaalkroketten, hartige tiramisu, oesters en oh lala... een diversiteit aan desserts om van te watertanden! Voor die "toetjes", zoals we dat in Nederland zeggen, offerde schrijver dezès zich graag op!

De fotoshoot hoek was een groot succes: een selfie-drieluik als tastbare herinnering aan dit zo lang verwachte maritieme avondje uit.

Met een gouden achtergrond poseren voor de enthousiaste gelegenheidsfotograaf was eveneens een inkopper. Geliefden en goede oude vrienden, gewaardeerde collega's en nieuwkomers, iedereen kon zich op de gevoelige plaat laten vastleggen.

Fantastisch om te zien hoe blij men was elkaar (soms na vele jaren) weer eens te zien en te spreken in deze mooie ambiance.

Na Stefanie en Tom die met de uitgelaten Big Band onder de bezielende leiding van de onvolprezen Bjorn Verschoore de sterren van de hemel hadden gezongen, deden de spetterende Green Onions en Dr T, who else, voor de volop dansende en genietende gasten tot in de vroege uurtjes nog een fikse muzikale duit in het zakje.

Kursaal was jaren the place to be, dus de gewijzigde locatie was al een uitdaging op zich.

Petje af dus voor de organisatie voor deze succesvolle try-out in een hele nieuwe omgeving.

Wees verzekerd dat deze avond tevens volop ideeën werden opgedaan om zoiets leuks voor "alle hens" ook eens in Nederland op touw te zetten!

Kijkt u ook al uit naar volgend jaar? Noteer alvast 2 februari '24. ■

Auteur: Katja van As (LTZ1, Koninklijke Marine)
Foto's: Jorn Urbain

Bien qu'il fallût faire la queue pour les nombreuses friandises du buffet, retrouver des amis et des connaissances en cours de route raccourcit considérablement le temps. On put ensuite se régaler de croquettes de crevettes, de tiramisu bien relevé, d'huîtres et oh la-la... une diversité de desserts à s'en lécher les babines! Pour ces "toetjes" (gâteries), comme on dit aux Pays-Bas, l'auteur de cet article s'est volontiers sacrifiée!

Le coin photo a été un grand succès : un triptyque de selfies comme souvenir tangible de cette soirée maritime tant attendue.

L'occasion de jouer au modèle photo professionnel devant une toile de fond dorée pour l'enthousiaste photographe de service se révéla un des succès de la soirée. Les amoureux et les bons vieux amis, les collègues connus et les nouveaux venus, tous purent profiter de l'occasion de se faire prendre en photo.

C'était fantastique de voir combien les gens étaient heureux de se revoir et de se reparler (parfois après de nombreuses années) dans cette belle ambiance.

Stefanie et Tom ayant chanté les étoiles du ciel, accompagnés par l'exubérant Big Band sous la direction inspirée de l'inégalable Bjorn Verschoore, ce fut au tour des éblouissants Green Onions et Dr T – who else?! – d'animer musicalement la piste de danse, sur laquelle les invités se sont amusés jusqu'au petit matin.

Pendant des années, le Kursaal avait été le lieu de prédilection pour le bal de la Marine, donc le changement de lieu était déjà un défi en soi.

Alors, chapeau bas à l'organisation pour cet essai réussi dans un environnement tout nouveau.

Soyez assurés que cette soirée en a inspiré plus d'un pour organiser un événement semblable ouvert à tous et à toutes aux Pays-Bas!

Attendez-vous aussi avec impatience l'édition de l'année prochaine? Prenez note du 2 février 2024. ■

Very Food Catering



Very Food Catering vertelt het catering verhaal op een vernieuwende en innovatieve wijze. Elk feest wordt behandeld als een uniek hoofdstuk met een geheel eigen invulling.

Onze chefs wenden al hun talenten aan om recepten van traditionele gerechten te herinterpreteren en zo uw genodigden onder te dompelen in een levende herinnering aan gastronomie. Gekenmerkt door edele grondstoffen en zachte technologie streven we naar pure smaken en uniciteit.

We perfectioneren smaken door samen te werken met authentieke partners uit eigen buurt en uitsluitend met seizoensgebonden kwaliteitsproducten te werken.

WANT TAKING CARE OF PEOPLE IS WHAT WE DO... AND LOVE TO DO

SAFETY

WIE BLUST DE BRAND AAN BOORD?



QUI ÉTEINT LE FEU À BORD ?



'Zware brand verwoest motorjacht in Oostendse haven' kop-te een krant in december. Begin januari verschenen filmpjes op sociale media van een hevige brand in de jachthaven van Marbella die ongeveer tachtig luxueuze boten vernielde. Spontaan denk je dan aan de brandweer om de klus te klaren. Maar is dat ook zo? In hoever is de brandweer hiervoor bevoegd en heeft die ook een speciaal opgeleid team om dergelijke incidenten aan te pakken? SeaTalk zocht het voor je uit en ging te rade bij kapitein Dries Van der Veken, post-verantwoordelijke in Oostende van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen.

Dries: "In de volksmond worden we nog altijd 'de brandweer' genoemd, maar die titel dekt de lading niet. Onze officiële benaming is Hulpverleningszone, omdat we veel meer doen dan brandbestrijding. Naast dringende medische hulpverlening met onze ambulancedienst, bieden we ook technische bijstand aan. Denk bijvoorbeeld aan de bevrijding of redding van mensen of dieren, toegang verschaffen voor politiediensten... Ook incidenten waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, behoren ook tot ons takenpakket. Soms zijn er wel watergebonden incidenten, al zijn die ten opzichte van de totaliteit van onze inzet een minderheid."

En décembre, un journal titra : « Un violent incendie détruit un yacht à moteur dans le port d'Ostende. » Début janvier, des vidéos sont apparues sur les médias sociaux montrant un violent incendie dans la marina de Marbella, qui détruisit environ quatre-vingts bateaux de luxe. Spontanément, on pense aux pompiers pour résoudre ce genre de problème. Mais, est-ce bien correct ? Dans quelle mesure les pompiers sont-ils compétents pour cela et disposent-ils d'une équipe spécialement formée pour faire face à de tels incidents ? SeaTalk s'est penché sur la question pour vous et a consulté le capitaine Dries Van der Veken, responsable de la station d'Ostende de la Zone d'assistance 1 Flandre occidentale.

Dries : « On continue de nous appeler communément 'les pompiers', mais ce pavillon ne couvre pas la marchandise. Notre nom officiel est Zone d'assistance, parce que nous faisons beaucoup plus que combattre les incendies. Outre l'assistance médicale urgente avec notre service d'ambulance, nous proposons également une assistance technique. Pensez, par exemple, à la libération ou au sauvetage de personnes ou d'animaux, assurer l'accès des forces de police... Les incidents impliquant des substances dangereuses font également partie de l'ensemble de nos tâches. Il y a parfois des incidents liés au monde maritime, mais par rapport à la totalité de nos déploiements, ils sont minoritaires. »

SAFETY



VEEL MEER DAN BRANDEN BLUSSEN

“Wat onze taken op en rond het water betreft gaat het lang niet alleen over brandbestrijding op vaartuigen in havens en binnenwateren, maar ook de reiniging van binnenwateren, havens en stranden, het aanleggen van olieschorten, interveniëren bij overstromingen, mensen redden als gevolg van een scheepsongeval of personen die met een voertuig in het water zijn beland. Verder zijn de Zone Westhoek en Zone 1 (zones aan de Kust) ook inzetbaar bij het opsporen van drenkelingen. Bijvoorbeeld: tijdens de zomer is een persoon vermist op het strand. De redderspost IKWV (Intercommunale Kustreddingsdienst West-Vlaanderen) treedt als eerste op, ze zijn een filter die fantastisch werkt levert. Blijft de persoon spoorloos, dan kan het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum) beslissen om een beroep te doen op onze diensten. Wij zorgen dan voor de coördinatie aan landzijde en communiceren hierover aan hen.

In geval van vermiste personen op het land of in een waterweg zijn wij bevoegd zolang de situatie acuut te noemen is, lees: zolang er dus hoop is op leven. Berging van materialen of personen is het de taak van de civiele bescherming.”

MULTIDISCIPLINAIR SAMENWERKEN

“Onze bevoegdheid op en rond het water beperkt zich tot incidenten aan wal, binnen de havenmuren en een beperkt gebied op zee tot ongeveer 200 meter vanaf de laagwaterlijn. Stel dat een schip in moeilijkheden komt in volle zee, dan zal het MRCC eerst de SAR-diensten oproepen of de MIRG (Maritime Intervention Response Group) van Zeeland.

BEAUCOUP PLUS QUE LE COMBAT DES INCENDIES

« En ce qui concerne nos tâches sur et autour de l'eau, il ne s'agit pas uniquement du combat d'incendies sur les bateaux dans les ports et les eaux intérieures, mais aussi du nettoyage des voies navigables, des ports et des plages, de l'installation de tabliers d'huile, des interventions en cas d'inondations, du sauvetage de personnes à la suite d'un accident de bateau ou de personnes qui se sont retrouvées dans l'eau avec un véhicule. En outre, la Zone Westhoek et la Zone 1 (zones du littoral) peuvent également être utilisées pour la recherche de naufragé(e)s. Un exemple : C'est l'été et une personne est portée disparue sur la plage. Le poste de sauvetage IKWV (Intercommunale Kustreddingsdienst West-Vlaanderen - Le Service intercommunal de sauvetage côtier Flandre-Occidentale) est le premier à agir ; c'est une sorte de filtre qui fait un travail magnifique. Si la personne reste introuvable, le MRCC (Maritiem Reddings- en coördinatiecentrum - Centre maritime de sauvetage et de coordination) peut décider de faire appel à nos services. Nous assurons ensuite la coordination pour la partie terrestre et la communication avec eux.

Dans le cas de personnes perdues sur terre ou sur une voie navigable, nous sommes compétents tant que la situation reste qualifiée comme pressante, c'est-à-dire tant qu'il y a donc un espoir de vie. S'il s'agit de récupération de matériaux ou de personnes décédées, cela ressort de la compétence de la protection civile. »

COOPÉRATION MULTIDISCIPLINAIRE

« Notre compétence sur et autour de l'eau se limite aux incidents à terre, à l'intérieur des murs du port et à une zone en mer limitée jusqu'à environ 200 mètres de la laisse de basse mer. Si un navire

Eenmaal de toestand aan boord van het vaartuig onder controle is, dan kan het mits toestemming van de havenkapitein de haven binnenkomen. Pas daarna is de civiele brandweer aan zet om het probleem verder op te lossen. We werken dus multidisciplinair samen,” aldus Van Der Veken.

BRANDWEERLUI: MULTI-INZETBAAR

Standaard krijgt iedereen de basisopleiding tot brandweer-ambulancier, omdat de interventies die ze uitvoeren zo divers zijn. Elke brandweerman of -vrouw is in principe inzetbaar bij incidenten met vaartuigen, al kan er soms enkel gehandeld worden door brandweerdikers. Deze 48 manschappen hebben duiken als specialisatie gekozen. Naast de basisinterventies die ze aan land uitvoeren, trainen ze wekelijks om hun duikerskills op peil te houden. De duikerspost Oostende heeft als vaste trainingslocaties het Oostendse Mercator- en Vuurtorendok en het kanaal Plassendaele. Moet er geoefend worden in diepere wateren, dan wijken ze meestal uit naar de haven van Zeebrugge of naar de steengroeve van Barges in Doornik.

a des problèmes en haute mer, le MRCC appellera d’abord les services SAR ou le groupe d’intervention maritime de Zeeland (MIRG - Maritime Intervention Response Group).

Une fois la situation à bord du navire maîtrisée, celui-ci peut entrer dans le port sous réserve de l’autorisation du capitaine du port. Ce n’est qu’à partir de ce moment qu’il appartient aux pompiers civils de s’occuper du problème. Il s’agit donc d’une coopération multidisciplinaire », explique Van der Veken.

LA POLYVALENCE DES POMPIERS

Par défaut, tous reçoivent une formation de base de pompier-ambulancier, car les interventions qu’ils effectuent sont très diverses. En principe, chaque pompier ou pompière peut être déployé(e) lors d’incidents impliquant des navires, bien que parfois les plongeurs soient les seuls à agir. Cette partie du corps comprend 48 effectifs qui ont pris la plongée comme spécialité. Outre les interventions de base qu’ils effectuent à terre, ils s’entraînent chaque semaine pour maintenir à niveau leurs compétences en plongée. La station de plongée d’Ostende a pour lieux d’entraînement permanents les bassins Mercator et Vuurtorendok d’Ostende et le canal de Plassendaele. S’ils doivent s’entraîner en eaux plus profondes, ils se détournent généralement vers le port de Zeebrugge ou vers la carrière de Barges à Tournai.



SAFETY



Zware brand verwoest motorjacht in Oostendse haven.



Un violent incendie détruit un yacht à moteur dans le port d'Ostende.

FLASHBACK NAAR 2022

Het was dus wel degelijk de Oostendse brandweer die opgeroepen werd in december om de brand op het motorjacht BlinerA te blussen, aangezien het jacht aan wal lag? De kapitein van Zone 1 bevestigt: "Het zijn onze mensen die de brand hebben geblust. Bij dergelijke incidenten bestaat onze taak er in eerste instantie in om de brand te beheersen en te compartimenteren. En hoewel het vaartuig in het water ligt, moet er heel doordacht gehandeld worden. Afhankelijk van de te blussen materialen moet de juiste keuze gemaakt worden: water heeft een verkoelend effect, maar voor het blussen van brandstoffen, oliën of vetten moet geopteerd worden voor schuim als blusmiddel; in geval van metaalbranden of elektriciteits-issues gebruiken we bluspoeder. Bovendien kan te veel water of watermassa op de verkeerde plaats voor instabiliteit zorgen, met kapseizen of zinken van de boot tot gevolg. Een verkeerde aanpak kan een milieuramp tot gevolg hebben.

Wat watertoevoer betreft hebben we de drie voorzieningen. Eerst en vooral doen we beroep op het water dat we ter beschikking hebben in onze autopomp (ongeveer 2500 liter per voertuig) en in de tankwagens (+/- 8000 liter per voertuig) of op het leidingwater via het netwerk van het openbaar terrein. Secundair zijn er de reserves uit daarvoor voorziene waterbekkens. Pas tertiair doen we beroep op water uit kanalen of desnoods zeeewater. Al doen we dat liever niet, want het zout beschadigt onze materialen. Het vergt extra onderhoud en nazorg, dus als het echt niet anders kan maken we hiervan gebruik.

Na onderzoek bleek dat de brand op de motorboot in Oostende vermoedelijk te wijten was aan een defect van een verwarmingselement. Uiteindelijk werd het schip geborgen en heeft het geen verdere impact gehad op het milieu of op de omliggende vaartuigen. Enkel het motorjacht was door de brand reddeloos verloren." ■

Auteur: CO

Foto's: Kim Vanbesien | Mercator Marina | Archief Zone 1

FLASH-BACK JUSQU'EN 2022

C'est donc bien le corps de pompiers ostendais qui fut appelé en décembre pour éteindre l'incendie du yacht à moteur, le BlinerA, puisque le yacht était amarré? Le capitaine de la Zone 1 confirme: « Ce sont nos gens qui ont éteint le feu. Lors de tels incidents, notre tâche principale est de contrôler et de compartimenter l'incendie. Et bien que le navire soit dans l'eau, il faut procéder de manière bien réfléchie. En fonction des matériaux à éteindre, il faut faire le bon choix: l'eau a un effet refroidissant, mais pour éteindre des carburants, des huiles ou des graisses, il faut opter pour la mousse comme agent d'extinction; en cas de feux de métaux ou de problèmes d'électricité, on utilise la poudre d'extinction. De plus, une trop grande quantité d'eau ou une masse d'eau placée au mauvais endroit peut provoquer une instabilité, entraînant le chavirement ou le naufrage du bateau. Une mauvaise approche pourrait entraîner une catastrophe environnementale.

En matière d'approvisionnement en eau, nous avons trois dispositions. Tout d'abord, nous nous appuyons sur l'eau dont nous disposons dans notre pompe à voiture (environ 2 500 litres par véhicule) et dans les camions-citernes (+/- 8 000 litres par véhicule) ou sur l'eau du réseau public. Les réserves des réservoirs d'eau prévus à cet effet sont secondaires. Ce n'est qu'en troisième lieu que nous recourons à l'eau des canaux ou même à l'eau de mer, bien que nous préférerions ne pas le faire, car le sel endommage notre équipement. Cela nécessite un entretien et un suivi supplémentaires, donc nous n'y prenons recours que s'il n'y a vraiment pas d'autre solution.

Les enquêtes ont révélé que l'incendie du bateau à moteur à Ostende serait dû à la défaillance d'un élément de chauffage. En fin de compte, le navire a été retiré de l'eau et n'a pas eu d'impact supplémentaire sur l'environnement ou les navires voisins. Seul le yacht à moteur fut complètement perdu à cause de l'incendie. » ■

Naam: Dries Van der Veken
Leeftijd: 40 jaar
Woonplaats: Oostende
Gezin: Heeft een partner en 2 zonen van 5 & 8 jaar
Opleiding: licentiaat Bewegingswetenschappen

Loopbaan: 2007 tot 2010: federale Politie
Vanaf 2010 : bij Brandweer Gent
Officiersexamen in 2013
Operationeel officier sinds 2014
2020: postverantwoordelijke Oostende
en stafofficier Hulpverleningszone 1 WV

Taakomschrijving: dagdagelijkse coördinatie van een brandweerkorps met 125-tal medewerkers. Coördinatie van grootschalige incidenten op het terrein.

Hobby: in zijn vrije tijd beoefent Dries samen met zijn partner verschillende watersporten: wind- en foilsurfen, triathlon,...

Op de bucketlist: de oceaan oversteken

Nom : Dries Van der Veken
Âge : 40 ans
Domicile : Ostende
Famille : Un partenaire et deux fils de 5 et 8 ans.
Formation : Licencié en sciences du mouvement

Carrière : De 2007 à 2010 : Police fédérale
À partir de 2010 : Pompiers de Gand
Examen d'officier en 2013
Officier responsable des opérations depuis 2014
2020 : Commandant de poste à Ostende et officier d'état-major de la Zone d'assistance 1 Flandre occidentale

Description de fonction : coordination au quotidien d'un corps de pompiers de 125 personnes. Coordination sur le terrain des incidents de grande envergure.

Loisirs : pendant son temps libre, Dries pratique divers sports nautiques avec son partenaire : planche à voile et foil, triathlon, etc.

Son grand rêve : traverser l'océan



WEETJES:

Hulpverleningszone 1

- omvat 17 steden en gemeenten: van Middelkerke tot Knokke en landinwaarts begrensd door Brugge, Oostkamp en Torhout
- telt 317 beroepsbrandweerlieden, waarvan 48 brandweerderduikers
- beschikt over 450 vrijwilligers en een honderdtal externe ambulanciers

INFOS:

Zone d'assistance 1

- comprend 17 villes et communes : de Middelkerke à Knokke et délimitée à l'intérieur des terres par Brugge, Oostkamp et Torhout
- compte 317 pompiers professionnels, dont 48 pompiers-plongeurs
- dispose de 450 volontaires et environ 100 ambulanciers externes

DE MARINE IN EEN NIEUW JASJE

LA MARINE FAIT PEAU NEUVE

Afgelopen november kregen de eerste bemanningsleden van de Marine hun nieuwe werkplunje, die de naam Seablue meekreeg. De outfit, die moderner en beter aangepast is aan de behoeften van onze bemanningsleden, zal binnenkort onder alle personeelsleden van de Marine verdeeld worden.

Bij haar oprichting in 1946, droeg de Zeemacht, die de erfenis van de Royal Navy Belgian Section met zich meedroeg, vanzelfsprekend het Britse uniform. Waarom zelf het warm water uitvinden? Door de jaren heen is de werkkledij mee geëvolueerd met de behoeften, de uitrusting en de taken. Tijdens de eerste Golfoorlog in 1987-88 ontvingen de bemanningsleden het huidige grijze werkhemd, waarna de hele Marine dit uniform in ontvangst mocht nemen.

En novembre dernier, les premiers membres d'équipage de la Marine recevaient leur nouvelle tenue de travail, baptisée Seablue. Plus moderne et mieux adaptée aux besoins de nos équipages, elle sera prochainement distribuée à tout le personnel travaillant pour la Marine.

Lors de la fondation de la Force Navale en 1946, emportant dans ses bagages l'héritage de la Royal Navy Belgian Section, notre nouvelle Force a bien entendu porté l'uniforme britannique. On ne réinvente pas l'eau chaude. Au fil du temps et des besoins, le matériel et les fonctions évoluant, la tenue de travail a aussi évolué. Lors de la première Guerre du Golfe, en 1987-88, les équipages y ont reçu l'actuelle chemise grise de travail, et ça s'était ensuite généralisé à toute la Marine.

1

Na de oorlog nam de Belgische Marine de uniformen over van de Royal Navy. Aanvankelijk waren er weinig verschillen tussen de uniformen van de twee marines. De werkuniformen bestonden uit een jumper, broek en matrozenmuts en werden gedragen met of zonder col.

Après la guerre, la Marine belge a repris les uniformes de la Royal Navy. Au départ, il y avait peu de différences entre les uniformes des deux marines. Les uniformes de travail se composaient d'un jumper, d'un pantalon et d'un béret de marin. Ils se portaient avec ou sans col roulé.

2

Later werd er een andere werkkledij ingevoerd in de late jaren 1950, die meer geschikt was voor het werk. Deze was soepeler. De broek was dezelfde snit als de toenmalige kledij.

Plus tard, à la fin des années 1950, un uniforme de travail différent, plus adapté au travail, a été introduit. Celui-ci était plus souple. Le pantalon était de la même coupe que ceux de la période précédente.

Het gaat dus om een tenue dat al oud is en waarvan de functionaliteiten weinig aangepast zijn aan het moderne militaire leven. Textuur, zakken, badgesystemen, versterkte delen, alles is van belang.

Op 28 april 2015 diende de Marine een aanvraag voor een nieuw werktenu in bij Defensie. Sinds 1996 zijn het bevel en een deel van de vorming en werking van onze Marine geïntegreerd met de Nederlandse Marine. Op 18 december 2018 werd dan ook beslist om het uniform te vervangen naar analogie met het project in Den Helder. Het project werd DOKS (Defensie Operationeel Kleding Systeem) gedoopt. In België kreeg de nieuwe outfit de naam Seablue.

Ondertussen werd ook voor alle Belgische strijdkrachten het programma ter vervanging van de gevechtskleding, het BDCS (Belgian Defence Clothing System), gelanceerd. Seablue en BDCS hebben een gelijkaardige aanpak: modulaire kleding die verdeeld wordt als korpsuitrusting (in bruikleen) en in een aantal dat varieert naargelang van de functie van het betrokken personeelslid. Afhankelijk van het kwartier van de militair zal hij of zij een BDCS- of Seablue-uniform in ontvangst mogen nemen.

De militairen dienen hun oude uniformen – korpsuitrusting en werkkleding – in te ruilen voor de nieuwe outfit. Van recyclage gesproken! Het is wettelijk verboden om militaire kledij door te verkopen, ook al is die aangekocht met de maandelijkse

C'est donc une tenue déjà ancienne, aux fonctionnalités peu adaptées à la vie militaire moderne. Texture, poches, systèmes de badges, points de résistance aux efforts, tout cela a un impact.

Le 28 avril 2015, la Marine introduisait une demande auprès de la Défense pour une nouvelle tenue de travail. Depuis 1996, notre Marine a son commandement, une partie de sa formation et de son fonctionnement qui sont intégrés avec leurs équivalents de la Marine des Pays-Bas. Aussi le 18 décembre 2018, il a été décidé que ce changement de tenue se ferait en accord avec le projet équivalent lancé à Den Helder, sous l'acronyme DOKS (Defensie Operationeel Kleding Systeem, Système de vêtements opérationnels de la Défense). En Belgique, il a été décidé d'appeler cette nouvelle tenue Seablue.

Et entre-temps, pour toute la Défense belge, le programme de remplacement des tenues de combat était aussi lancé, le BDCS (Belgian Defence Clothing System). Seablue & BDCS ont une approche analogue : un système modulaire de vêtements, distribué en tant qu'équipement de corps (c'est-à-dire en prêt) et en nombre différent selon la fonction du personnel concerné. Et c'est selon le quartier dont dépend le militaire qu'il recevra l'habillement BDCS ou Seablue.

Le principe est que le militaire restitue ses anciennes tenues – équipement de corps et tenue de travail – avant de se voir remettre la nouvelle tenue. Il y a du recyclage dans l'air ! D'autant que la Loi



3

In de jaren '60 werd er een nieuw uniform geïntroduceerd. Deze bestond uit een blauwe werkvest (jumper) met borstzakken binnenin en een broek. De blauwe getten en de riem werden geïntroduceerd na de oorlog op de werkkledij. En deze worden gedragen tot begin jaren '70.

Un nouvel uniforme a été introduit dans les années 1960. Il se composait d'un gilet de travail bleu (jumper) avec des poches intérieures sur la poitrine et d'un pantalon. Les guêtres bleues et la ceinture ont été introduits après la guerre sur les vêtements de travail. Ils ont été portés jusqu'au début des années 1970.

4

Medio jaren 70 werden de eerste dames bij de Marine ingelijfd. De Marine zorgde voor een vrouwelijke versie van de kledij, zonder zakken op de vest (en ook geen vermelding van de Macht: ZM – FN). De blauwe 'Bob' werd vervangen door een werkpetje.

Au milieu des années 1970, les premières dames ont rejoint la Marine. La Marine a distribué une version féminine de l'uniforme, sans poches sur le gilet (et également sans mention de la force : ZM - FN). Le "Bob" bleu est remplacé par une casquette de travail.



SEABLUE

kledijvergoeding. Om deze teruggaven vlot te laten verlopen, werd een aanmoedigingsysteem bedacht. Afhankelijk van het aantal teruggebrachte stukken zal de militair een badge, riem, Victorinox-mes... krijgen.

De Seablue-uniformen van de Marine hebben een nieuw blauw camouflagepatroon, NFP (Netherlands Fractal Pattern) genaamd, dat door het Nederlandse bedrijf TNO ontworpen werd. Andere marines, zoals die van Roemenië, Australië, Estland, India en China, kozen eveneens voor een blauwe camouflageprint. Dit NFP-patroon zal voor de definitieve versie van de Seablue-uniformen behouden blijven.

Nu wordt nog een tijdelijke versie gedragen, in afwachting van het definitieve model dat in 2025 beschikbaar zal zijn. Door de gunning van de aanbesteding werd de Marine ertoe gebracht voor deze oplossing te kiezen. Er diende een wijziging doorgevoerd te worden die gelijkaardig was aan deze van de andere componenten van Defensie en deze tussentijdse oplossing beantwoordde daaraan. In de loop van de volgende maanden zal de opdracht aan een onderneming toegewezen worden. Ondertussen zullen ons naast de hemdjasjes en de broeken, ook gevechtsshirts – voor militairen die een functie uitoefenen waarvoor die noodzakelijk zijn –, thermische onderkleding en regenjassen in Gore-Tex geleverd worden.

veille – il est interdit de revendre des vêtements militaires, même si on les a achetés grâce à l'allocation d'équipement mensuelle. Et pour favoriser cette bonne restitution, un système d'incitatifs a été mis au point. En fonction du nombre de pièces d'équipement rapportées, le militaire recevra badge national, ceinture, couteau Victorinox, etc.

Les tenues Seablue de la Marine comportent un nouveau schéma de camouflage bleuté développé par TNO, une société néerlandaise : le NFP (Netherlands Fractal Pattern). D'autres Marines du monde ont aussi adopté un camouflage bleuté, entre autres la Roumanie, l'Australie, l'Estonie, l'Inde, la Chine. Le NFP restera le même pour la version définitive des tenues Seablue.

En ce moment, la version portée est une version intermédiaire, en attendant l'arrivée en 2025 du modèle définitif. C'est une question d'attribution de marché qui a poussé à la Marine à adopter cette solution. Il fallait effectuer un changement pareil à celui des autres composantes de la Défense, et cette solution intermédiaire y répondait. Dans les prochains mois, l'attribution du marché à une entreprise sera réalisé. Entre-temps, en plus des chemises-vestes et pantalons, nous seront livrées les chemises de combat pour ceux qui ont une fonction qui nécessitent ce vêtement, ainsi que la sous-couche thermique et la veste de pluie en gore-tex.



5

Einde jaren '80 wordt een nieuwe outfit ingevoerd met een grijs hemd dat tot begin jaren 2022 zal worden gedragen. De korte broek is ideaal aan boord in de warme gebieden zoals in de Arabisch-Perzische Golf gedurende de jaren 1990. De baret vervangt de pet in 1999.

A la fin des années 1980, de nouveaux vêtements de travail sont adoptés. Ils se composent de la chemise grise portée jusqu'au début des années 2022 et d'un pantalon bleu marine. Le short reproduit ici est celui porté à bord dans les régions chaudes comme lors de l'intervention dans le golfe arabe-persique dans les années 1990. Le baret remplace la casquette dès 1999.



6

Eind 2022 wordt er een gevlekte werkkledij ingevoerd. Deze is gemeenschappelijk gedragen aan boord van Belgische en Nederlandse schepen.

Un uniforme de travail bariolé bleu est introduit à la fin 2022. Il est porté à bord des navires belges et néerlandais.

Een nieuwe **BRIEVENBUS** nodig?

Zoek niet verder en profiteer van onze all-in-leveringservice



- ✓ Gratis thuislevering van uw brievenbus
- ✓ Uitpakken en op de plaats zetten van uw brievenbus
- ✓ Gratis terugname oude brievenbus

Alle info op: www.postboxstore.be

Meer dan 300 modellen
vind je op onze site!



ANGLO BELGIAN CORPORATION

We power your future

Tell us
your plans,
we'll be proud
to power
your future.



**NEW
DISCOVER
EVOLVE 20EV23**

DOWNLOAD
BROCHURE



SCAN ME



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43
9000 Gent, BELGIUM

T. +32 (0)9 267 00 00
E. info@abc-engines.com

FOLLOW US

OPV

POM

MCMV

SEABLUE

Deze tijdelijke kledij zal niet weggegooid of gerecycleerd worden wanneer de definitieve Seablue-uniformen voorhanden zijn. De rekruten zullen die namelijk tijdens hun opleidingsperiode dragen.

Het personeel van het Reservekader van de Marine wordt ook niet vergeten. De reservisten zullen één of drie volledige pakketten ontvangen en dit niet in functie van hun graad of rol, maar van het soort prestaties, namelijk wederoproeping onder het wettelijke minimumstelsel of van lange duur.

Op 22 november 2022 ontving de bemanning van het patrouillevaartuig Castor een eerste Seablue-uitrusting om op zee te testen. Talrijke lovende commentaren, zowel aan boord als op sociale media, waren het resultaat. En dit niet alleen door de bekoring van het nieuwe, maar ook door het modulaire aspect, het gebruiksgemak en de visuele impact. De oude 'grijze' kledij leek voor velen immers verouderd en vernieuwing was dus bijzonder welkom. Een modern ontwerp heeft de Marine-uniformen in een nieuw tijdperk geloodst. Het zal enige aanpassing vergen, maar aangezien de outfit aan de nieuwe behoeften beantwoordt, zal iedereen er wel bij varen. ■

Auteur: Jean-Michel Dossogne

Foto's: Jorn Urbain

Ces tenues intermédiaires ne seront pas pour autant jetées ou recyclées à l'arrivée des tenues Seablue définitives. Elles seront utilisées pour les recrues pendant leur période de formation.

Et le personnel de la Réserve de la Marine n'est pas oublié : il recevra un ou trois paquets complets en fonction non pas de son grade ou rôle, mais du type de prestations – rappels sous le régime du minimum légal ou longues durées.

Le 22 novembre 2022, l'équipage du patrouilleur Castor recevait un premier équipement Seablue pour essais en mer. Les commentaires positifs ont été nombreux, tant à bord que sur les réseaux sociaux. Et ce n'est pas que l'attrait de la nouveauté, c'est l'aspect modulaire, le confort d'utilisation, ainsi que l'impact visuel. Car la vieille tenue « grise » semblait pour beaucoup désuète, et le changement apporté est particulièrement bienvenu. Une nouvelle ère s'ouvre pour les tenues de la Marine, avec une nouvelle conception. Ça demandera de l'adaptation mais comme cela répond aux nouveaux besoins, ça sera pour le mieux. ■

OOK BEROEMDSTE BRUSSELAAR WERD EVEN ZEEMAN

Op 16 januari 2023 kreeg ook de kleine "Julien" - de folkloristische naam van Manneken Pis – een SeaBlue uniform. Een delegatie van de Marine trok, onder leiding van divisieadmiraal Jan De Beurme, naar het Brusselse stadhuis. Op de tonen van het volkslied van "Kleine Julien" en in aanwezigheid van een talrijk publiek werd het standbeeldje in uniform onthuld. Het marine-uniform werd de 1107^e outfit voor Manneken Pis.

LE BRUXELLOIS LE PLUS CÉLÈBRE PORTE LUI AUSSI LA TENUE DE MARIN

Le 16 janvier 2023, le petit "Julien" - le nom folklorique du Manneken Pis - a lui aussi reçu un uniforme bleu marine. Le chef de la Marine, l'amiral de division Jan De Beurme s'est rendu avec une délégation de la Marine à l'hôtel de ville de Bruxelles. Au son de l'hymne du "Petit Julien" et en présence d'un nombreux public, la statue en uniforme a été dévoilée. L'uniforme de la Marine est devenu la 1107^e tenue du Manneken Pis.



MUZIEK STREAMEN IN ELKE KAMER VAN JE WONING



► BATHROOM 🎵



► LIVING ROOM 🎵



► KITCHEN 🎵


CASAMUSIC
Multiroom Music



WWW.CASAMUSIC.BE
INFO@CASAMUSIC.BE



BIERKASTEEL

VANHONSEBROUCK



BEZOEK, PROEF EN ONTDEK IN BIERKASTEEL VANHONSEBROUCK

- 📍 **BEZOEKERSCENTRUM:**
Rondleiding met gids van ma-za om 10u30, 14u30 & 16u30
- 🍷 **MICHELLES PUB & BRASSERIE:**
Onze bruine kroeg is open van ma-vr van 11u30 tot ...
- 🛒 **BIERBOETIEK:**
Koop al onze speciaalbieren en gadgets van ma-za van 10u00-18u30
- 📍 **EVENTLOCATIE:**
Zalen voor 16 tot 300 personen voor trouw- of bedrijfsfeesten




FILOU
BELGICH STRAENBIER


KASTEEL

BRIGAND

Brouwerijstraat 1 - 8870 Izegem - info@bierkasteel.be
www.bierkasteel.be - Visits & Events: +32 (0)51/62 27 30

VOOR DE ACHTSTE KEER DE ATLANTISCHE OCEAAN OVER — HUITIÈME TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

Medio januari startte het tweede seizoen van het programma 'Over de Oceaan' op Play4. Acht weken lang volgde televisiekijkend Vlaanderen de oversteek van zeiler Piet Smet (60) met aan boord van het zeiljacht PolyGala zes bekende Vlamingen en een opnamecrew. Piet, die als kind opgroeide in België maar al meer dan twintig jaar in Nederland woont, leidde de expeditie in goede banen. Over de ervaringen van de bv's vulden de kranten al meerdere pagina's. Maar SeaTalk is vooral benieuwd naar het verhaal van de kapitein. Hoe kwam dat productiehuis bij jou terecht, Piet?

Zijn kindertijd speelde zich af de Kempen, vooral op het water aan de Miramar in Mol. De nonkels Smet hadden er elk een zeilboot liggen, vier schepen aan één ponton. Piet slaagde erin om van zijn hobby zijn beroep te maken. Hij focuste zich op het wedstrijdzeilen en slaagde hier bijzonder wel in. Op zijn vierentwintigste al had hij met het team van Staf Versluys de wereld rond gevaren, deze bemanning had samen al meer dan 30.000 mijl op de teller staan. In 1986 stond de elfkoppige bemanning als vijfde in het eindklassement van de zeilwedstrijd Whitbread Round the World. Bovendien wonnen ze de «Joshua»-prijs voor «the Most Outstanding Seamanship».

NAAR DE ZEEMACHT

Toen Bredenaar Staf Versluys en zijn crew met het wedstrijdship Rucanor Tristar de Oostendse haven binnenvoer na de wereldreis, werd hij verwelkomd door een enthousiaste menigte van zo'n dertigduizend mensen. Ook de Bredense burgemeester Roger Eerebout en korvetkapitein Roger Van Ransbeeck stonden hen op te wachten om het team uitvoerig te feliciteren met hun prestatie. Commandant Van Ransbeeck herinnerde de jonge Piet aan zijn legerplicht en nodigde hem uit om die bij de Zeemacht te doen. Niet veel later kreeg de jongeman zijn opleiding in de kazerne van Peutie en voltooide hij zijn diensttijd in Kallo.

À la mi-janvier, la deuxième saison du programme 'Over de Oceaan' (À travers l'Océan) a commencé sur Play4. Pendant huit semaines, les téléspectateurs en Flandre ont pu suivre la traversée du navigateur Piet Smet (60 ans) avec six célébrités flamandes et une équipe de tournage à bord du voilier PolyGala. Piet, qui a grandi en Belgique, mais vit aux Pays-Bas depuis plus de 20 ans, a dirigé l'expédition. Les journaux ont déjà rempli plusieurs pages sur l'expérience des célébrités, mais SeaTalk était plutôt curieux d'en apprendre plus sur l'histoire du capitaine. Qu'est-ce qui a amené la maison de production à faire appel à vos services, Piet?

Son enfance se déroula en Campine, notamment sur l'eau au Miramar à Mol, où ses oncles possédaient chacun leur propre voilier, quatre bateaux amarrés au même ponton. Piet a réussi à faire son métier de sa marotte. Il se concentra sur la voile de compétition, ce qui lui réussit particulièrement bien. À vingt-quatre ans il avait déjà fait le tour du monde avec l'équipe de Staf Versluys, un équipage qui allait totaliser pas moins de 30 000 miles nautiques. En 1986, cet équipage de onze personnes finit cinquième au classement final de la course à la voile Whitbread Round the World. En outre, ils ont remporté le prix 'Joshua' pour le meilleur matelotage.

DANS LA MARINE

Lorsque Staf Versluys, originaire de Bredene, et son équipage entrèrent dans le port d'Ostende avec le bateau de course Rucanor Tristar après leur tour du monde, ils furent accueillis par une foule enthousiaste de quelque trente mille personnes. Le maire de Bredene, Roger Eerebout, et le capitaine de corvette, Roger Van Ransbeeck, furent également parmi ceux qui souhaitaient féliciter amplement l'équipe pour son exploit. Le commandant Van Ransbeeck rappela au jeune Piet son devoir militaire et l'invita à s'engager dans la marine. Un peu plus tard, le jeune homme reçut sa formation dans la caserne de Peutie, et il effectua son service à Kallo.

A man wearing a dark cap with "CENTER" on it and sunglasses is smiling while steering a boat. He is wearing a dark polo shirt. In the background, a sign with the text "SY POLYGA" is visible. The entire image has a blue color cast.

PIET SMET

TRAVEL

TOPSPORTER

Na zijn legertijd koos Piet opnieuw voor het wedstrijdzeilen. "In die tijd was er ruimte om van wedstrijdzeilen je beroep te maken. De goede oude tijd, waar er nog sponsorbudgetten waren...", lacht Piet. Tot zijn 39ste ging Piet door op het hoogste niveau, een leven van opofferingen doen op alle vlakken, vooral sociaal.

"Het was een intensieve tijd. De wedstrijd rond de wereld bijvoorbeeld duurde negen maanden, dat wil zeggen dat je meer dan anderhalf jaar in teamverband aan het werken bent. Als wedstrijdzeiler moet je 'weten van waar de wind komt'. Zowel fysiek als mentaal moet je in topconditie zijn. Op een wedstrijdboot zit je lange tijd met je collega's in een isolement en voelt iedereen de druk van de race. Ook het werkritme is hoog, we voerden ongeveer om de twee uur een zeilwissel uit om onze prestatie te optimaliseren," getuigt Piet.

GEEN WEG TERUG

"Net voor mijn veertigste had ik het gevoel dat het genoeg was geweest, ik had lang genoeg op het water doorgebracht. Ik kapte met topsport, een radicale beslissing waar ik achteraf toch wel af en toe eens spijt van had, maar er was geen weg terug."

De liefde voor het zeilen bleef, al was het dan eerder recreatief. De ondernemer in Piet haalde de bovenhand en maakte van hem een makelaar en een coach. Voortaan zou hij tweedehands zeilboten verkopen en later ook verdeler worden van het merk Italia Yachts in de Benelux. Naast het coachen van wedstrijdzeilers ging hij ook steeds vaker aan boord bij particuliere zeilers om hen de kneepjes van het vak aan te leren.

SPORTIF DE HAUT NIVEAU

Après son service militaire, Piet choisit de reprendre la voile de compétition. « À l'époque, c'était parfaitement faisable de faire son métier de la voile de compétition. Le bon vieux temps, où il y avait encore des budgets de sponsoring... », rit-il. Piet continua au plus haut niveau jusqu'à l'âge de 39 ans, une vie faite de sacrifices dans tous les domaines, en particulier sur le plan de la vie sociale.

« C'était une période intense. La course autour du monde, par exemple, durait neuf mois, ce qui signifie qu'on travaillait en équipe pendant plus d'un an et demi. En tant que marin de compétition, il faut 'savoir de quel côté souffle le vent'. Tant physiquement que mentalement, vous devez être en pleine forme. Sur un voilier de course, on est isolé avec ses collègues pendant longtemps et chacun ressent le stress du sportif. Le rythme de travail est également élevé, nous faisons des changements de voile toutes les deux heures environ pour optimiser nos performances », témoigne Piet.

PAS DE RETOUR

« Juste avant de passer les 40 ans, j'avais le sentiment que cela suffisait, que j'avais passé assez de temps en mer. J'ai arrêté le sport de haut niveau, une décision radicale que j'ai tout de même regrettée de temps à autre, mais il n'y avait pas de retour. »

L'amour de la voile est resté, bien que ce soit sur le niveau récréatif. L'entrepreneur en Piet prit le dessus, et il devint courtier et entraîneur. Dorénavant, il vendrait des voiliers d'occasion et plus tard, il deviendrait même distributeur de la marque Italia Yachts au Benelux. À côté du coaching pour voiliers de compétition, il embarquait aussi de plus en plus souvent sur des voiliers de plaisance, pour apprendre les ficelles du métier aux occupants.

VISIT OUR SHOWROOMS

10.000M² FULL OF RIBS & BOATS



BRUGGE MARINE CENTER NV
PATHOEKEWEG 126
8000 BRUGGE





STRESSLESS ZEILEN

“Zeilen in familieverband is het mooiste wat er is,” zegt Piet. “Maar zag je op een bootshow ooit een folder met een boot in slechte weersomstandigheden? Nee, de vrouw in bikini op het dek en de man met een biertje in de hand. Verleidelijk allemaal... Helaas maken kopers vaak dezelfde fout: ze kopen een zeilboot die te groot is en dat bezorgt hen achteraf een hoop stress. Op hun vraag begeleid ik hen gedurende een dag of vier om hen vertrouwd te maken met het vaartuig. Na de opleiding slagen de meeste paren of gezinnen erin om zonder angst de touwtjes in handen te nemen.”

SALONZEILEN MET BV'S

Willem, stuurman tijdens de laatste oversteek en programmamaker bij het productiehuis Woestijnvis is ook een fervent recreatief zeiler. Hij haalde het programma format van 'Over de Oceaan' uit Finland. “Piet, zou je het zien zitten om met zes bekende Vlamingen de Atlantische Oceaan over te steken?”, stelde Willem voor. “Het klonk aantrekkelijk, zeker toen ik wist dat ik als schipper de vrijheid kreeg om beslissingen te nemen op vlak van koers en veiligheid. Ik had toen al zes keer de Oceaan overgestoken en wou graag onervaren zeilers coachen om de overtocht te maken. Van Gran Canaria tot Saint Lucia, een tocht van zo'n 5000 km op drie weken. Na de opnames van het tweede seizoen in november 2021, durf ik stellen dat alles vlekkeloos is verlopen. Natuurlijk



LA VOILE SANS STRESS

« La voile en famille, c'est la plus belle chose au monde », nous raconte Piet. « Mais, en visitant un salon nautique avez-vous jamais vu un dépliant montrant un navire par mauvais temps ? Non, ce qu'on vous montre, c'est la femme en bikini sur le pont, et l'homme à la barre, une bière à la main. Très séduisant, tout cela... Malheureusement, les acheteurs répètent souvent la même faute : ils achètent un voilier trop grand, et cela leur cause beaucoup de stress par la suite. À leur demande, je les accompagne pendant environ quatre jours pour les familiariser avec le navire. Après cette formation, la plupart des couples ou des familles parviennent à prendre les rênes sans crainte. »

VOILE DE LUXE AVEC CÉLÉBRITÉS

Willem, timonier lors de la dernière traversée et réalisateur de programmes pour la maison de production Woestijnvis, est également un navigateur de loisir passionné. Il a repris le format du programme 'À travers l'Océan' de la Finlande. « Piet, cela te dirait de faire la traversée de l'Atlantique avec six célébrités flamandes ? » proposa Willem. « Cela semblait séduisant, surtout lorsque j'apprenais qu'en tant que skipper, j'aurais la liberté de prendre des décisions en ce qui concerne cap et sécurité. J'avais déjà fait six traversées atlantiques et je souhaitais entraîner des marins inexpérimentés à faire la traversée. De la Grande Canarie à Sainte-Lucie, une traversée d'environ 5 000 km en trois semaines. Après



Crew 'Over de Oceaan' | 'À travers l'Océan'

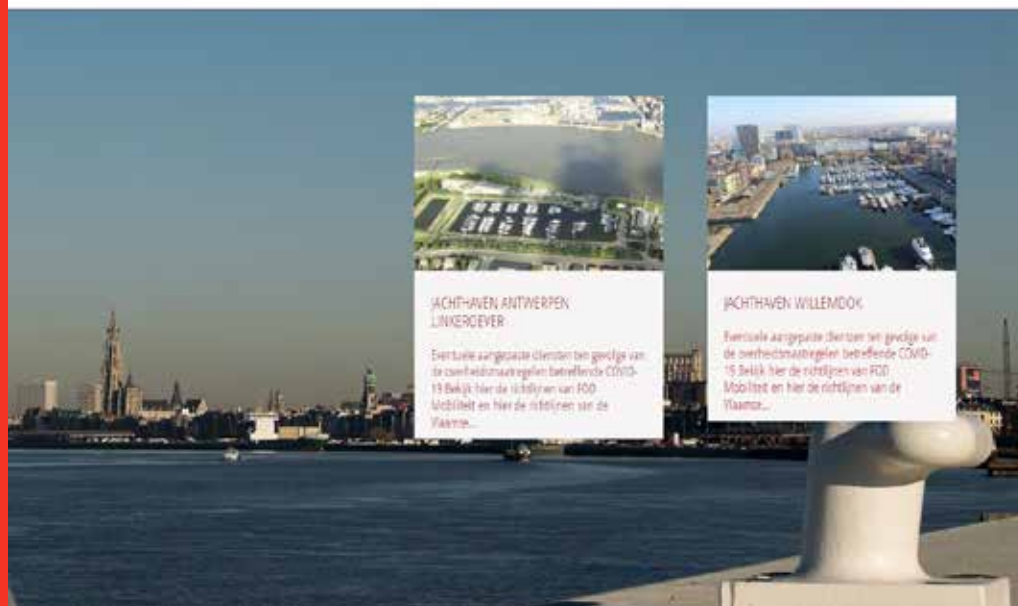
heb je wel eens wat miserie aan boord: de weersomstandigheden, opvarenden die last hebben van zeeziekte, de vermoeidheid die toeslaat...". Piet spreekt in dit geval toch over salonvaren: "Ah, als je situaties meegemaakt hebt op wedstrijdboten, dan is dit luxe! De PolyGala is een cruisebak, wedstrijdshippen zijn veel nerveuzer, veel complexer met meerdere lijnen... We zaten wel met twaalf man aan boord, maar we hadden alle comfort, voldoende eten en je kunt douchen en voldoende rusten, de werkdruk is laag." Het blijft kriebelen bij Piet om toch nog eens de oversteek te maken met een vinniger schip en dat met een ervaren bemanning. "Wie weet krijg ik in de toekomst nog wel eens die opportuniteit?" zegt de nog altijd competitieve schipper.

Of er een derde seizoen komt van het programma, dat staat nog niet vast. "Alles hangt af van de kijkcijfers," zegt Piet. Op onze vraag wie hij dan wel eens aan boord zou willen hebben, moet hij toch even nadenken: "Premier De Croo zou ik wel willen meenemen... of koningin Mathilde (lacht), maar in het geval van de vorstin zou het wellicht niet binnen de opnames van een tv-programma kunnen." ■

Auteur: CO
Foto's: Piet Smet & Woestijnvis

le tournage de la deuxième saison en novembre 2021, j'ose dire que tout s'est bien passé. Bien sûr, un peu de drame à bord est inévitable : conditions météorologiques, marins souffrant du mal de mer, la fatigue qui frappe, etc. » Mais pour Piet, il s'agit tout de même de voile de luxe : « Ah, après avoir vécu sur les voiliers de compétition, ceci était le grand luxe ! Le PolyGala est un voilier de croisière, les navires de compétition sont beaucoup plus nerveux, beaucoup plus complexes avec des lignes multiples... Nous avons bien douze personnes à bord, mais nous avons tout le confort, beaucoup de nourriture et on pouvait se doucher et se reposer, la charge de travail était faible. » L'envie de faire la traversée avec un navire plus nerveux et avec un équipage expérimenté ne cesse tout de même de démanger Piet. « Qui sait, peut-être que l'opportunité se présentera à l'avenir ? » se demande le skipper, toujours aussi compétitif.

S'il y aura une troisième saison du programme n'est pas encore décidé. « Tout dépend des chiffres de l'audimat, » dit Piet. Lorsque nous lui demandons qui il aimerait avoir à bord alors, il doit réfléchir un moment : « J'aimerais bien emmener le Premier ministre De Croo... ou la reine Mathilde (rit), mais dans ce dernier cas, ce ne serait probablement pas possible d'organiser cela dans le cadre d'un programme de télévision. » ■



JACHTHAVEN ANTWERPEN
LINKERVEER

Eventuele aangepaste documenten gevolgd van de aanvullende regels betreffende COVID-19. Bekijk hier de richtlijnen van FOD Mobiliteit en hier de richtlijnen van de Vlaamse...



JACHTHAVEN WILLEMIDOK

Eventuele aangepaste documenten gevolgd van de aanvullende regels betreffende COVID-19. Bekijk hier de richtlijnen van FOD Mobiliteit en hier de richtlijnen van de Vlaamse...

www.jachthavenantwerpen.be
info: management@jachthavenantwerpen.be



LICHTSCHIP 3
WEST-HINDER

MSI M477
OUDENAARDE

HERITA: BE 30 7440 8462 4611 met vermelding WEST HINDER (fiscaal attest vanaf € 40)
www.mpmstichting.be

MARITIEM PATRIMONIUM
NATIONAAL & GEWESTELIJK
Private Stichting



PATRIMOINE MARITIME
NATIONAL & REGIONAL
Fondation Privée



MCM LAB :

**DE TOEKOMST
VAN DE MIJNENBESTRIJDING**

**LE FUTUR DE LA LUTTE
CONTRE LES MINES**



Het MCM Lab werd in november 2021 opgericht met als doel onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten uit te voeren in het kader van mijnenbestrijding, samen met de Marine. MCM staat voor Mine Counter Measures of mijnenbestrijding in het Nederlands. De deelgenoten van het MCM Lab vormen een netwerk van academici, onderzoekscentra en industrielen.

De oprichting van het MCM Lab volgt uit het rMCM-contract dat Naval Group en Exail aangingen met de Belgische en Nederlandse Staten. De bedrijven leveren 12 schepen met bijhorende drones die zullen worden ingezet om mijnen te bestrijden. De nieuwe schepen vervangen de vorige generatie mijnenjagers, vanwaar de term replacement Mine Counter Measures of rMCM.

Christian Lainé is Directeur Technische Innovatie van Naval Group Belgium. Hij is directeur van het MCM Lab, waarvan Exail Belgium en de Universiteit Gent de codirecteur zijn.

Le MCM Lab a été créé en novembre 2021. Son objectif est de faciliter la poursuite de projets de recherche et de développement avec la Marine dans le domaine de la lutte contre les mines. MCM signifie Mine Counter Measures ou mesures contre les mines en Français. Le MCM Lab constitue un réseau d'académiques, de centres de recherche et d'industriels.

Cette création fait suite au contrat rMCM de fourniture par Naval Group et Exail aux états Belges et Néerlandais de 12 navires de lutte contre les mines et de leurs drones. Ces navires remplaceront l'ancienne génération des chasseurs de mines, d'où le terme replacement Mine Counter Measures ou rMCM.

Christian Lainé est Directeur Innovation Technique de Naval Group Belgium. Il est Directeur du MCM Lab. Exail Belgium et l'Université de Gand en sont codirecteurs.

RESEARCH & DEVELOPMENT



Verschillende soorten zeemijnen, te bezichtigen in de Navy Academy in Oostende. | Différents types de mines marines, exposées à l'Académie navale d'Ostende.

NAVAL GROUP BELGIUM

Naval Group is een Frans bedrijf met 17.000 collaborateurs dat onderzeeërs en oppervlaktevaartuigen ontwerpt, bouwt en onderhoudt. Ze doet dit voor de Franse marine, maar ook voor 50 internationale marines. Naval Group kent een 400 jaar oude maritieme geschiedenis. De hoofdzetel bevindt zich in Parijs, maar de vele constructie- en onderhoudssites verdelen zich over gans Frankrijk.

Christian: "We zijn een historische scheepsbouwer in Frankrijk wat betreft de nationale marine. We zijn een Frans bedrijf, ten dienste van de Marine nationale, maar we hebben ook een internationale bestelboek."

Naval Group verkoopt schepen onder andere in België, Nederland en Argentinië en onderzeeërs in India, Brazilië en Chili.

Christian: "Ik heb zes jaar in India verbleven als verantwoordelijke voor de technologische overdracht."

De Directie Techniek en Innovatie staat centraal in Naval Group. Ze wijdt haar kennis toe aan een belangrijke missie: constant innoveren om de meest complexe industriële producten te leveren en zo de superioriteit in het gevecht van de marines te waarborgen.

Christian : "We besteden budgetten aan R&D (research and development), want innovatie is zeer belangrijk in de militaire wereld. De markt wordt ook alsmat competitiever. We moeten dus constant vernieuwen om de hoogstand van onze marines te garanderen."

De vernieuwingsstrategie van Naval Group richt zich op zes overkoepelende concepten, namelijk Smart naval force, Invulnerable ship, Smart ship, Blue ship, Smart availability en Smart industry.

Christian : "Wij zetten onze projecten op poten met eigen middelen of in samenwerking met onze partners. We nemen deel aan Europese projecten die toelaten om de middelen van de deelnemende landen gemeenschappelijk te gebruiken. Bepaalde projecten vertrouwen we toe aan universiteiten, onderzoekscentra en industrie."

NAVAL GROUP BELGIUM

Naval Group est une entreprise française de 17.000 collaborateurs qui conçoit, réalise et maintient en service des sous-marins et des navires de surface au service de la Marine française et de 50 marines à l'international. Naval Group est héritière de 400 ans d'histoire navale. Sa direction générale se situe à Paris, mais ses sites de construction et d'entretien de navires et ses centres d'ingénierie sont répartis dans toute la France.

Christian : « Nous sommes un constructeur historique en France pour ce qui est de la marine nationale. Nous sommes une entreprise française, au service de la Marine nationale, mais également avec un carnet de commandes à l'international. »

En effet, Naval Group vend ses bâtiments de surface en Grèce, en Belgique et aux Pays-Bas ou encore en Argentine entre autres ; ses sous-marins en Inde, au Brésil ou au Chili.

Christian : « Je suis resté en Inde pendant six ans en tant que responsable du transfert de technologie. »

La Direction Technique et Innovation est importante au sein de Naval Group. Elle met son expertise au service d'une mission : innover sans cesse pour réaliser les produits industriels les plus complexes au monde et garantir la supériorité des marines au combat.

Christian : « Des financements sont consacrés à la R & D (la recherche et le développement) car dans le domaine militaire, l'innovation est très importante. De plus, le marché devient de plus en plus compétitif. Nous devons sans cesse innover pour garantir la supériorité technologique de nos marines. »

La stratégie d'innovation du constructeur naval s'oriente autour de six axes fédérateurs, à savoir Smart naval force, Invulnerable ship, Smart ship, Blue ship, Smart availability, Smart industry.

Christian : « Nous construisons les projets, soit avec nos propres ressources, soit avec nos partenaires. Nous participons à des projets européens qui permettent de mutualiser les différentes ressources des pays participants. Nous confions également des projets aux universités, aux centres de recherches et aux industriels pour nos besoins. »

CHRISTIAN IS TROTS OP DE KENNIS VAN NAVAL GROUP

Christian: "We zijn erg toekomstgericht en spitsen ons toe op innoverende oplossingen. In de jaren '80 hebben Frankrijk, België en Nederland ook een project ondernomen: de Tripartite mijnenjagers. Het was een erg vernieuwend project. De romp werd uit composiet vervaardigd, wat toen baanbrekend was. Dat leidde ook tot de ontwikkeling van technieken voor "magnetische immunisatie" [om de magnetische signatuur van schepen te dempen]. Het is dankzij die ervaring van de Tripartite mijnenjagers dat Naval Group nieuwe oplossingen heeft kunnen aanbieden in het rMCM-programma van de Belgische Marine."

Samen met zijn partner Exail vervangt Naval Group de Belgische en Nederlandse mijnenjagers. Ze hebben daarom een nieuwe vestiging in België geopend.

Christian: "Al onze activiteiten rond mijnenbestrijding spelen zich af in België, dicht bij de Belgische marine en haar ervaring. Ik heb niet lang getwijfeld om in Brussel te komen werken. Het leven in Brussel spreekt me zeker aan, maar daarbovenop kreeg ik een buitenkans op professioneel vlak. Ik innoveer de mijnenjagers waarop ik 30 jaar geleden zelf mijn militaire dienst uitvoerde. Ik krijg de gelegenheid om bij te dragen aan de ontwikkeling van nieuwe technieken voor de volgende generaties mijnenjagers. De oplossingen die in het rMCM-programma ontwikkeld werden zijn nu al uitstekend."

CHRISTIAN EST FIER DU SAVOIR-FAIRE DE NAVAL GROUP.

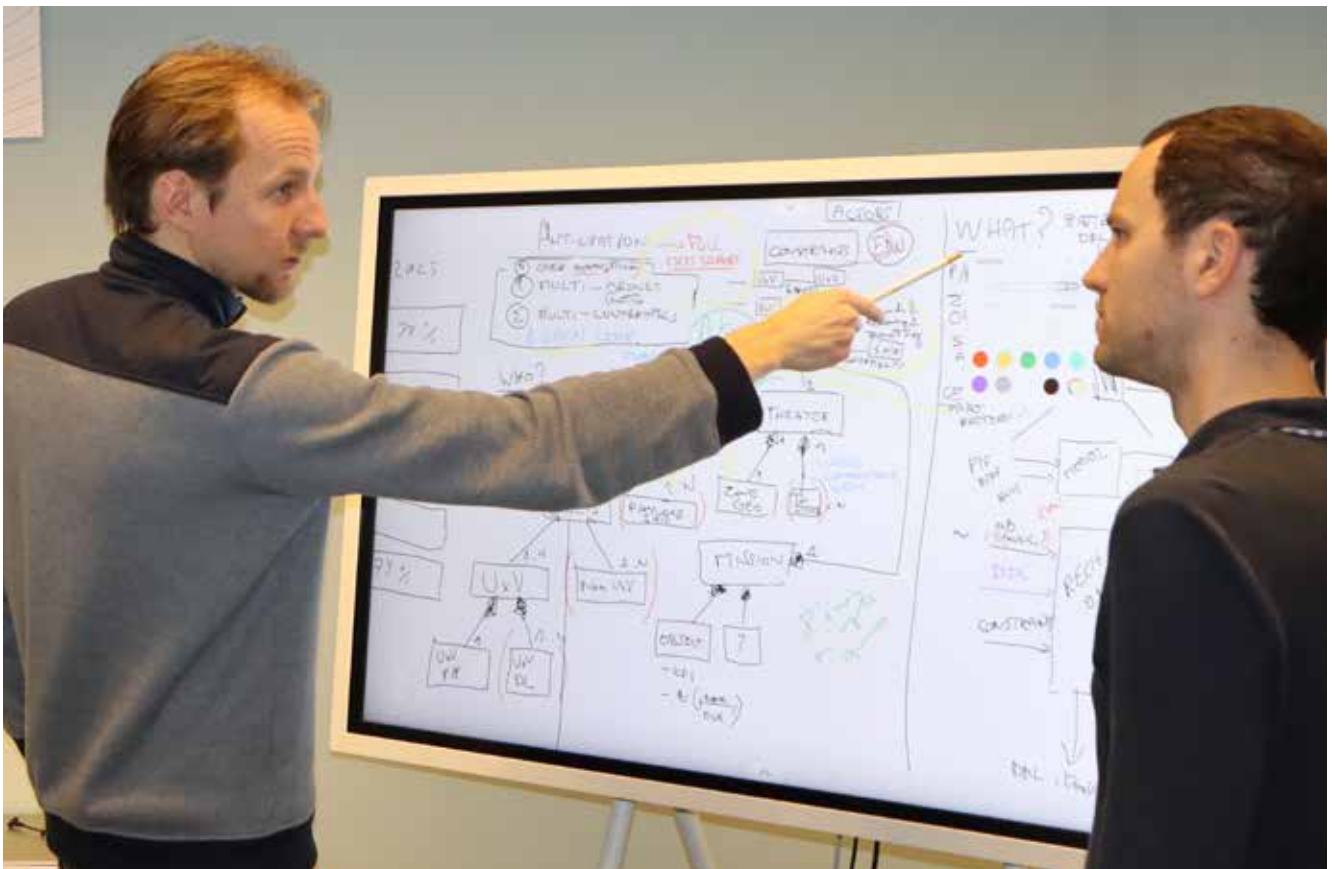
Christian : « Nous sommes tournés vers le futur et vers des solutions innovantes. Dans les années 80, la France, la Belgique et les Pays Bas ont mené le projet des navires chasseurs de mines Tripartite, un produit très innovant à l'époque. La coque a été construite en composite, ce qui était précurseur. Ceci a permis de développer des technologies d'immunisation [magnétique, pour réduire la signature magnétique des bateaux]. C'est grâce à l'expérience acquise avec les bateaux Tripartite que Naval Group a été en capacité de proposer des solutions dans le programme rMCM de la Marine belge. »

Naval Group a remporté, avec son partenaire Exail, le marché du remplacement des chasseurs de mines belges et néerlandais et a ouvert ses portes en Belgique.

Les locaux de Naval Group Belgium se situent au cœur du centre Européen de Bruxelles.

Christian : « Nous localisons toutes nos activités de chasse aux mines en Belgique, proche de l'expérience de la Marine belge. »

« Entre vivre à Bruxelles et innover avec les chasseurs de mines sur lesquels j'ai fait mon service militaire il y a trente ans, il n'y a pas besoin d'hésiter longtemps. La vie en Belgique m'a attirée, mais au-delà de cela il y a l'aspect professionnel de ce travail qui me permet de contribuer à développer des solutions techniques pour les futures générations de chasseurs de mines. Les solutions développées pour le programme rMCM sont déjà formidables. »



Medewerkers in overleg bij het MCM Lab. | Les employés du MCM Lab en consultation.

RESEARCH & DEVELOPMENT

HET RMCM-PROJECT VAN DE BELGISCHE MARINE

Het nieuwe MCM-systeem is volgens Christian volkomen origineel en vernieuwend: "De nieuwe schepen dragen zeven verschillende types drones die samen in drie dimensies kunnen werken: in de lucht, op het zeeoppervlak en onder water. Dat is echt een première. Niemand is zo ver durven gaan op gebied van industrialisatie en ontwikkeling."

België wil nog verder gaan en in de MCM-technologie investeren. Daarom heeft Naval Group Belgium het MCM Lab en het Cyber Lab op poten gezet.

Christian: "We willen een netwerk creëren die nadenkt over de volgende stap die ons competitief voordeel bewaart. Het MCM Lab concentreert zich op de mijnenjachttechnieken, terwijl het Cyber Lab zich toespitst op het ontwikkelen van de Marine op vlak van cybersecurity in een ruimere context."

MCM LAB

Het MCM Lab is een samenwerking tussen de gebruiker, de industrie en academici, zowel universiteiten als onderzoekscentra.

Christian: "Men noemt dit een triple helix model. Wij zetten het om in de praktijk. En het werkt."

Christian is ervan overtuigd dat het een onderzoeksnetwerk voor maritieme mijnenbestrijding zal worden en blijven.

Christian: "Het doel van MCM Lab is een lange-duur-relatie op te bouwen tussen de partners. Het moet het MCM-programma blijven begeleiden en de Belgische Staat een ecosysteem bieden voor de ontwikkeling van zijn MCM-programma."

Wat het MCM Lab uniek maakt, is de aanwezigheid van de gebruiker in de dialoog.

Christian: "De eerste ontmoeting met de Marine vond plaats in juli 2022. Ze heeft haar behoeftes uitgedrukt voor het rMCM-project. Commandant Filip Goussaert begeleidt ons constant als vertegenwoordiger van de material resources. De Marine speelt dus een belangrijke rol [als eindgebruiker in het triple helix model] en deelt haar behoeftes met ons. Dat is wat het MCM Lab uniek maakt."

Het MCM Lab telt nu 12 partners die elkaar aanvullen in hun capaciteiten en in hun kennis. De leden zijn: Naval Group, Naval Group Belgium, Exail, Exail Belgium, Universiteit Gent, Université Libre de Bruxelles (ULB), Koninklijke Militaire School (KMS), DotOcean, Space Applications Services, Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), Royal Belgian Institute of Natural Science (RBINS) en Anglo Belgian Corporation (ABC).

Onder het motto "Creating together the future of mine countermeasures" trachten die partners samen de taken en de ambities van het MCM Lab te volbrengen. ■

Auteur: Lucie Vandemaele
Foto's: NAVAL Group

LE PROJET RMCM DE LA MARINE BELGE

La nouvelle solution MCM est absolument originale et innovante, selon Christian: « Ces bateaux portent sept types de drones différents, qui opèrent dans trois dimensions : en air, en surface et en sous-marin. Je pense que c'est vraiment une première. Personne n'a osé aller aussi loin aujourd'hui en termes d'industrialisation et de développement. »

La Belgique veut aller encore plus loin et investir dans la technologie MCM. C'est pourquoi Naval Group Belgium a développé un MCM Lab et un Cyber Lab.

Christian : « L'idée est de créer un réseau qui réfléchit au next step pour garder notre avantage compétitif. Le MCM Lab se concentre sur la technique de la chasse aux mines, alors que le Cyber Lab a été créé pour que la Marine belge puisse se développer dans la cybersécurité, au-delà du contexte de la chasse aux mines. »

MCM LAB

Le MCM Lab est une association entre l'utilisateur final, des industriels et des académiques, y compris les universités et centres de recherches.

Christian : « C'est ce qu'on appelle en théorie le modèle triple hélix. Nous le concrétisons. Et cela fonctionne. »

Christian est convaincu que le MCM Lab deviendra et restera un réseau de recherche sur les mesures navales de lutte contre les mines.

Christian : « L'objectif du MCM Lab est de construire une relation entre ses partenaires au long terme. Il doit continuer à accompagner le programme MCM et fournir à l'Etat belge un écosystème pour soutenir le développement du programme MCM par la Belgique. »

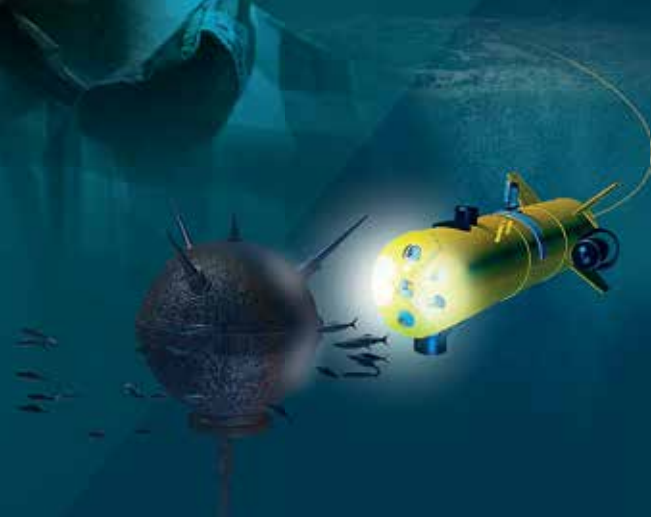
Ce qui rend le MCM Lab unique, c'est la participation de l'utilisateur final au dialogue.

Christian : « La première rencontre avec la Marine était en juillet 2022. Elle nous a présenté ses besoins pour le projet MCM. Le commandant Filip Goussaert nous accompagne en permanence en tant que représentant des ressources matérielles. La Marine joue donc un rôle important [de l'utilisateur final dans le modèle triple hélix] et nous communique ce dont elle a besoin. C'est cela qui apporte l'originalité du MCM Lab. »

Le MCM Lab compte à présent 12 partenaires qui se complètent dans leurs capacités et leur expertise. Les membres sont : Naval Group, Naval Group Belgium, Exail, Exail Belgium, Universiteit Gent (Université de Gand), ULB (Université Libre de Bruxelles), ERM (Ecole Royale Militaire), DotOcean, Space Applications Services, VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee), RBINS (Royal Belgian Institute of Natural Science) et ABC (Anglo Belgian Corporation).

Sous la bannière « Creating together the future of mine countermeasures », ces partenaires s'efforcent ensemble d'accomplir les tâches et de réaliser les ambitions du MCM Lab. ■

exail



*Join our crew
to build a
safer world*

JOIN US AT [JOINOURCREW.BE](https://joinourcrew.be)

**EXAIL ROBOTICS BELGIUM IS
LOOKING FOR THE FOLLOWING
PEOPLE TO BUILD DRONES**

WAREHOUSE OPERATOR OOSTENDE

QUALITY INSPECTOR OOSTENDE

LOGISTIC BUYER OOSTENDE

PRODUCTION OPERATOR OOSTENDE

R&D PROJECT LEADER MOESKROEN

Sloepenstraat 9, 8400 Oostende

hr-erb@exail.com

GIRL POWER

U dacht dat de Belgische Marine iets voor mannen is? Vergeet het maar! De tijden zijn veranderd en genderdiversiteit maakt integraal deel uit van de organisatie. Bijna 13% van het personeelsbestand bestaat uit vrouwen, die in alle sectoren werken, van logistiek tot een functie op de brug, van technicus tot commandant! De Belgische Marine biedt boeiende mogelijkheden voor iedereen, ongeacht het geslacht.

Voor tweede meester Charlotte was de Marine een vanzelfsprekende keuze, geïnspireerd door haar passie voor duiken en reizen.

“Voordat ik bij de Marine kwam, ging ik in mijn vrije tijd al geregeld duiken, vaak samen met mijn vader op zee. De zee is voor mij een boeiende omgeving en ik wilde buitenlandse havens zien en reizen”, verduidelijkt Charlotte. “Ik heb absoluut geen spijt van mijn keuze. Integendeel.”

COMPETENTIE BOVEN ALLES

Sinds haar aanwerving is ze naar buitenlandse havens gevaren en heeft ze aan boord een positie opgebouwd als tweede bootsman, de verantwoordelijke voor de ploegen op het dek. Gender speelt volgens Charlotte geen rol van betekenis in de werking van de Marine.

“Eerder dan graad of geslacht vormen de competenties van iemand en zijn of haar vermogen om samen te werken met collega’s de belangrijkste criteria om gerespecteerd te worden als leidinggevende. Onafhankelijk van gender moeten we bewijzen dat we ons werk kennen. Respect van onze collega’s volgt dan automatisch”, zegt ze.

DIVERSITEIT VERANKERD IN DE GENEN VAN DE MARINE

Ondertussen is het meer dan 40 jaar geleden dat de Belgische Marine voor het eerst vrouwen in haar rangen verwelkomde. Diversiteit zit in het DNA van de Marine en mannen en vrouwen werken samen om de goede werking van de dienst te garanderen.

Vous pensez que la Marine belge est uniquement réservée aux hommes? Détrompez-vous! Les temps ont changé et la mixité fait partie intégrante de l’organisation. Près de 13% de ses effectifs sont constitués de femmes, qui exercent dans tous les domaines, de la logistique à une fonction à la passerelle, et de la mécanique à commandant! La Marine belge offre des opportunités passionnantes à tous, quel que soit le sexe.

Pour la second maître Charlotte, la Marine était un choix évident, nourri par sa passion pour la plongée et le voyage.

« Avant de venir à la Marine, je plongeais déjà pendant mon temps libre, et nous étions souvent à la mer avec mon père, justement pour aller plonger. La mer est pour moi un environnement passionnant, et je voulais voir les ports étrangers, voyager », évoque-t-elle. « Je ne regrette pas du tout mon choix. Au contraire. »

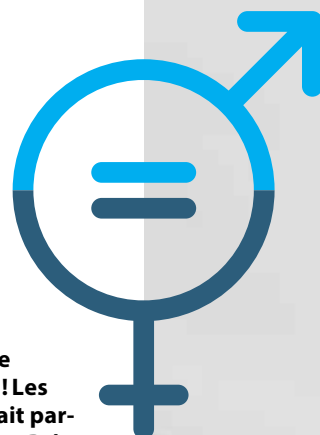
LA COMPÉTENCE AVANT TOUT

Depuis son incorporation, elle a navigué vers des ports étrangers et s’est forgé une place à bord en tant que responsable d’équipes de pont. Le genre ne joue aucun rôle particulier dans le fonctionnement de la marine, selon Charlotte.

“Plutôt que le grade ou le genre, les compétences d’une personne et sa capacité à travailler avec ses collègues sont les critères les plus importants pour être respecté en tant que chef d’une équipe. Quel que soit le sexe, nous devons prouver que nous connaissons notre travail. Le respect de nos collègues suit alors immédiatement”, dit-elle.

LA DIVERSITÉ INSCRITE DANS LES GÈNES DE LA MARINE

La Marine belge a accueilli dans ses rangs les premières femmes il y a plus de 40 ans. La diversité fait partie de l’ADN de la Marine et les hommes et les femmes travaillent ensemble pour assurer le bon fonctionnement du service. Pour les matelots comme Hannah, la Marine représente





THE BELGIAN NAVY



Voor matrozen zoals Hannah vertegenwoordigt de Marine een unieke kans om de professionele ambities te verwezenlijken. Als kersverse marinevrouw wil ze graag duiker-ontmijner worden, een van de beroepen waarvan de opleiding tot de meest veeleisende bij Defensie gerekend mag worden. "Ik weet dat de tests moeilijk zullen zijn", omdat de fysieke vaardigheden die vereist zijn, dezelfde zijn voor alle kandidaten duiker-ontmijner. In afwachting van deze kans zet matroos Hannah haar training voort tot ze wordt toegewezen aan een eenheid.

DIVERSITEIT, RESPECT EN TOLERANTIE

Samenwerking tussen vrouwen en mannen is een sleutelement voor het succes van de Belgische Marine. Elke matroos brengt zijn eigen ervaring, vaardigheden en unieke persoonlijkheid met zich mee. Wanneer deze kwaliteiten worden samengevoegd, dragen ze bij aan de verbetering van de operationele efficiëntie van de Marine.

Bovendien bevordert samenwerking tussen vrouwen en mannen diversiteit en inclusie. Wanneer mensen van verschillende geslachten, culturen, religies en achtergronden samenwerken aan een gemeenschappelijk doel, versterkt dat de samenhang en het wederzijds begrip. Het kan ook helpen genderstereotypen te doorbreken en mensen aanmoedigen een loopbaan te kiezen die vroeger werd beschouwd als voorbehouden aan één sekse.

Ten slotte helpt samenwerking tussen vrouwen en mannen ook om een cultuur van respect en tolerantie te ontwikkelen. Door samen te werken leren zeevarenden verschillen te waarderen en elkaars keuzes te respecteren. Deze cultuur van respect is essentieel voor een gezonde en productieve werkomgeving, waarin iedereen zich kan ontwikkelen en het beste van zichzelf kan geven.

Dankzij de moedige dames die als pionier het pad hebben geëffend aan het einde van vorige eeuw, kunnen vrouwen zich nu volledig ontplooiën in hun functie bij de Belgische Marine. De zee maakt geen onderscheid tussen mannen of vrouwen. Aan boord zijn er alleen professionals die samenwerken voor het algemeen belang. ■

une opportunité unique de réaliser leurs aspirations professionnelles. Fraîchement arrivée à la Marine, elle rêve de devenir plongeur-démineur, l'un des métiers de la Défense dont la formation est parmi les plus exigeantes. « Je sais que les tests seront difficiles », car les aptitudes physiques requises sont les mêmes pour tous les candidats plongeurs-démineurs. En attendant, cette opportunité, le matelot Hannah poursuit sa formation avant d'être affectée à une unité.

DIVERSITÉ, RESPECT ET TOLÉRANCE

La coopération entre femmes et hommes est un élément clé de la réussite de la Marine belge. En effet, chaque marin apporte sa propre expérience, ses compétences et sa personnalité unique. Lorsque ces qualités sont mises en commun, elles contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle de la Marine.

En outre, la collaboration entre femmes et hommes favorise la diversité et l'inclusion. Lorsque des personnes de différents sexes, cultures, religions et origines se réunissent pour travailler vers un objectif commun, cela renforce la cohésion et la compréhension mutuelle. Cela peut également aider à briser les stéréotypes de genre et à encourager les individus à poursuivre des carrières qui étaient autrefois considérées comme étant réservées à un seul sexe.

Enfin, la coopération entre femmes et hommes permet également de développer une culture de respect et de tolérance. En travaillant ensemble, les marins apprennent à valoriser les différences et à respecter les choix de chacun. Cette culture de respect est essentielle pour maintenir un environnement de travail sain et productif, où chacun peut s'épanouir et donner le meilleur de lui-même.

Grâce aux pionnières qui ont ouvert la voie au siècle dernier, les femmes peuvent aujourd'hui s'épanouir pleinement dans leur métier à la Marine belge. La mer ne fait pas de différence entre hommes et femmes : il n'y a à bord que des professionnels qui travaillent ensemble pour le bien commun. ■

Auteur: Jean-Michel Dossogne
Foto's: Jorn Urbain

POWERBOATS

QUENTIN DERAEDT



Quentin A+

DE POWERGENEN VAN VADER KRIS

LA PUISSANCE DES GÈNES PATERNELS

Met volle snelheid scheurt een knalgele offshore rib over het Brugse Boudewijnkanaal. Aan boord de jongste powerboatpiloot van België: Quentin Deraedt (18). Samen met zijn copilote Kalinka Vermeulen (17) vormt hij het huidige *Flanders Offshore Racing Team*. Vader Kris aanschouwt het spektakel vanop het ponton aan zijn zaak Brugge Marine Center. De man is niet weinig trots dat zijn zoon niet alleen zijn ondernemersbloed, maar ook de racemicrobe van hem heeft geërfd.

Kris was jarenlang zelf een succesvol racepiloot. In 1996 won hij *Le Championnat Offshore de France* en vanaf 2006 nam hij met zijn *Flanders Offshore Racing team* deel aan verschillende professionele offshore races. Met de Europese Powerboat P1-competitie is hij vertrouwd en in 2006 slaagde hij er zelfs in om op de Grand Prix van Italië (Anzio) goud te behalen, dit als enige met een rib met buitenboordmotor tegen alle andere racers die met krachtige binnenboordmotoren streden. Hij legde ook de fundamenten voor het Belgische Kampioenschap Offshore, momenteel verdergezet door Koenraad Van Nieuwenhove.

ZEEWATER IN DE PAPPLES

Al van toen Quentin een ukkepek was voer hij mee. Een door Kris vervaardigde constructie liet hen toe om de babysit veilig mee aan boord te nemen. "Tijdens het varen was hij altijd uitermate rustig, hij viel zelfs meestal in slaap. Eenmaal terug aan wal, liet hij van zich horen," lacht Kris.

Quentins hele leven speelt zich af op en tussen de boten. Sinds zijn zevende sleutelde hij aan zijn eigen bootjes in de werkplaats, reed hij met de heftruck en vond je hem met zijn jetski op het water. Op jonge leeftijd testte hij ook alle boten die op onderhoud kwamen, dus met speedboten varen en ze ook aanleggen was voor hem kinderspel. "Ik studeer elektromechanica, maar dat is bijzaak. Ik ben blij dat het einde van mijn schoolcarrière in zicht is," vertelt Quentin, "ik leer veel meer thuis op de werkvloer dan op de schoolbanken. Alhoewel, mijn vader heeft me wel kunnen overtuigen om nog een paar jaar nautisch management te gaan volgen aan de Business Academy IVA in Dribergen." Zowel voor Kris als voor Quentin is het logisch dat de zaak in de familie zal blijven.

SPORT EN ONDERNEMEN COMBINEREN

Quentin heeft de carrière van zijn vader van dichtbij gevolgd. Hij wist hoeveel rooibouw het racen op het lichaam van een piloot pleegt, maar toch hielden de rugproblemen van Kris Quentin niet tegen om ook voor de sport te kiezen.

Vader als voorbeeld en alle materiaal in huis, niet moeilijk dat hij voor deze hobby kiest, zou je denken! En dan die wedstrijden, dat moet nogal wat kosten? Quentin corrigeert: "Je kunt ook low level starten met een eenvoudig bootje, plezier maken op het water hoeft niet duur te zijn." Infeite evolueert het bij iedere hobby of sport, hoe beter je wordt, hoe meer je ervoor over hebt en wilt investeren. Bij wielrennen is dat net hetzelfde."

Quentin benadrukt wel uitdrukkelijk dat er met zijn sport geen centen te verdienen zijn, toch zeker niet op het niveau waarmee hij nu bezig is. "Ervan leven is pas mogelijk dankzij sponsoring als je op wereldniveau meespeelt," aldus de jonge piloot. "Samen met Kalinka namen we deel aan de vier wedstrijden van het BK Offshore in 2022. Voor races in het buitenland hebben we organisatorisch nog een paar uitdagingen: een rijbewijs, voldoende geld en tijd, maar ik sluit niks uit in de toekomst," vertelt hij gemotiveerd.



Kris & Quentin Deraedt

Un rib offshore jaune vif se lance à toute vitesse sur le Canal Baudouin à Bruges. À son bord le plus jeune pilote de hors-bord de Belgique : Quentin Deraedt (18). Avec sa copilote Kalinka Vermeulen (17) il forme l'actuelle *Flanders Offshore Racing Team*. Son père Kris assiste au spectacle depuis le ponton situé devant son commerce Brugge Marine Center. L'homme n'est pas peu fier que son fils n'ait pas seulement hérité de son esprit d'entreprise, mais également du virus de la course.

Pendant des années, Kris a lui-même été un pilote de course performant. En 1996, il remporte *Le Championnat de France Offshore* et prend part dès 2006, avec sa *Flanders Offshore Racing Team*, à plusieurs courses offshore professionnelles. Il connaît bien la compétition européenne Powerboat P1 et en 2006, il remporte l'or au Grand Prix d'Italie (Anzio), alors même qu'il est le seul à piloter un rib à moteur hors-bord tandis que tous ses autres concurrents sont équipés de moteurs in-board puissants. Il est également à l'origine du Championnat de Belgique Offshore, une mission reprise aujourd'hui par Koenraad Van Nieuwenhove.

BIBERONNÉ À L'EAU DE MER

Quentin portait encore des couches qu'il accompagnait déjà son père sur un bateau. Kris avait procédé à un aménagement lui permettant d'installer le siège bébé à bord en toute sécurité. « Pendant qu'on naviguait, il était toujours extrêmement calme, il s'endormait même le plus souvent. Mais dès que l'on atteignait le quai, il se faisait entendre », dit Kris en riant.

Toute la vie de Quentin se joue sur et au milieu des bateaux. Depuis l'âge de sept ans, il bricole ses propres bateaux dans l'atelier, il conduit le chariot élévateur et il pratique le jet-ski. Quand il était très jeune, il essayait également tous les bateaux qui venaient pour un entretien. Piloter et accoster des hors-bords, ce n'était qu'un jeu d'enfant pour lui. « J'étudie l'électromécanique, mais c'est secondaire. Je suis content que la fin de mon parcours scolaire soit proche, » explique Quentin, « j'apprends beaucoup plus dans l'atelier chez moi que sur les bancs de l'école. Mais mon père m'a quand même convaincu de suivre pendant encore quelques

POWERBOATS



Quentin ziet in zijn sport meer dan een hobby. En het is ook niet dat zomaar uit het magazijn of de showroom van vader te kiezen heeft. Het ondernemersbloed heeft de jonge piloot duidelijk in de aderen, want hij creëerde een kleine business rond zijn sport. "Enerzijds is en blijft het een goede promotie voor de zaak van mijn vader, maar anderzijds gaan Kalinka en ik ook actief op zoek naar sponsors. Afhankelijk van de formule waarvoor ze kiezen, krijgen ze een logovermelding op onze boot of nemen we hen mee op het water. Om de kosten te drukken houden we ons team bewust klein. Zelf sleutel ik aan de motor, dus kosten voor een techniker heb ik ook al niet. We leven niet in Amerika hé, waar op races zelfs personeel aanwezig is om de boot te wassen!", lacht Quentin.

années les cours de management nautique à la Business Academy IVA de Driebergen. » Tant pour Kris que pour Quentin, il va de soi que l'affaire doit rester dans la famille.

COMBINER SPORT ET ENTREPRISE

Quentin a suivi de près la carrière de son père. Il sait à quel point la course impacte la santé d'un pilote, mais les problèmes de dos de Kris n'ont toutefois pas empêché Quentin de faire son choix pour ce sport.

Avec un père comme exemple et disposant de tout l'équipement à portée de main, il n'est pas étonnant qu'il ait choisi ce hobby ! Mais



KLAAR VOOR HET RACSEIZOEN

Ook buiten het seizoen is Quentin vaak op het water te vinden. Is het niet om te trainen, dan is het om klanten vaarles te geven. "Ik kijk uit naar het raceseizoen," vertelt de jonge piloot, "gewoon varen vind ik saai, ik krijg een kick van snelheid." Kalinka staat te popelen om haar taak als copilote uit te voeren. "Al van toen ik acht jaar was doe ik aan watersport. Die microbe heb ik van mijn ouders," vertelt ze.

Tijdens het racen dragen piloot en copilote een speciaal voorziene en gekeurde outfit. Hun speciaal ontworpen racehelm moet om de twee jaar vervangen worden. Deze regels worden opgelegd door

toutes ces courses, ça coûte assez cher, non ? Quentin corrige : « On peut aussi commencer « petit » avec un bateau simple, prendre du bon temps sur l'eau ne doit pas nécessairement être hors prix. » C'est comme pour tous les autres hobbies ou sports, plus vous devenez bon, plus vous êtes prêt à investir. C'est aussi comme ça dans le cyclisme. »

Quentin insiste sur le fait que l'on ne gagne pas d'argent avec ce sport, certainement pas au niveau où il se trouve maintenant. « On ne peut en vivre que grâce au sponsoring quand on se classe au niveau mondial, » explique le jeune pilote. « Kalinka et moi avons participé aux quatre manches du Championnat de Belgique Offshore en 2022. Pour les courses à l'étranger, nous devons encore

POWERBOATS



het UIM. Alleen in boten met een gesloten cockpit wordt er een gordel gedragen, in het geval van Quentin en Kalinka dus niet. Het talent van de piloot meet je vooral af bij moeilijke weersomstandigheden en hevige golfslag. Ook bochtenwerk aan hoge snelheid (maximaal 64 knopen) vergt behendigheid. Terwijl de piloot de zee leest en de golven trotseert, volgt de copilote via gps de tegenstanders die hen mogelijk in een flits passeren. Daarnaast doet ze ook het motormanagement. "Een goed raceteam is een team dat de materiaalschade achteraf beperkt houdt," vertelt Quentin, "het heeft geen zin om te winnen, als je je materiaal kapot hebt gevaren en daarna een hoop kosten hebt."

De piloten staan op scherp voor het nieuwe seizoen. "Er mogen dan wel geen centen mee te verdienen zijn," zegt Quentin, "de eer en het plezier zijn ook belangrijk." Wereldkampioen hoopt hij zeker ooit te worden, al wil hij ook nog bij gelegenheid met vader Kris deelnemen aan de – iets rustigere wedstrijd - Pavia Venetia. En ook Kris zegt hier geen neen tegen. ■

Auteur: CO
Foto's: BMC & SeaTalk



Kalinka, co-pilot.

résoudre quelques défis d'organisation : un permis de conduire, suffisamment d'argent et de temps, mais je n'exclus rien dans l'avenir, » confie-t-il avec une grande motivation.

Quentin considère que son sport est bien plus qu'un hobby. Il ne se limite pas à faire son choix dans l'entrepôt ou le showroom de son père. Le sang de l'entrepreneuriat coule manifestement dans les veines du jeune pilote, il a en effet créé un petit business autour de son sport. « D'une part, c'est une bonne façon de promouvoir le commerce de mon père, mais d'autre part Kalinka et moi cherchons activement des sponsors. En fonction de la formule choisie, leur logo figure sur le bateau ou ils peuvent nous accompagner sur l'eau. Pour limiter les frais, notre équipe est volontairement limitée. Je travaille moi-même sur le moteur, je n'ai donc pas de frais de mécanicien. On n'est pas en Amérique, vous savez, où il y a même du personnel pour laver le bateau pendant les courses !», conclut Quentin en riant.

PRÊT POUR LA SAISON DES COURSES

En dehors de la saison, Quentin est souvent sur l'eau. Si ce n'est pas pour s'entraîner, c'est pour donner des leçons de navigation à des clients. « Je suis impatient de voir arriver la saison des courses, » explique le jeune pilote, « la simple navigation m'ennuie, j'ai besoin de ce coup de fouet que procure la vitesse. » Kalinka n'en peut plus d'attendre de jouer son rôle de copilote. « Je pratique les sports nautiques depuis que j'ai huit ans. J'ai hérité cela de mes parents, » confie-t-elle.

Pendant la course, le pilote et sa copilote portent une tenue agréée, spécialement conçue pour la compétition. Leur casque de course doit être remplacé tous les deux ans, comme l'imposent les règles de l'UIM. Le port de la ceinture n'est obligatoire que sur les bateaux pourvus d'un cockpit fermé, ce qui n'est pas le cas pour Quentin et Kalinka. Le talent du pilote se voit surtout en cas de conditions météorologiques difficiles et de grosses vagues. Les virages à haute vitesse (64 nœuds au maximum) exigent également de l'adresse. Pendant que le pilote scrute la mer et brave les vagues, la copilote suit via GPS les adversaires qui peuvent les dépasser en un éclair. Elle s'occupe également de la gestion du moteur. « Une bonne équipe de course, c'est une équipe qui réussit à limiter les dégâts matériels, » explique Quentin, « cela ne sert à rien de gagner si l'on détruit son matériel en naviguant et que l'on a ensuite des frais considérables. »

Les pilotes sont fin prêts pour la nouvelle saison. « Même si l'on ne gagne pas un centime, » dit Quentin, « l'honneur et le plaisir sont tout aussi importants. » Il aimerait, il est vrai, devenir champion du monde, mais il souhaiterait aussi, si l'occasion se présente, participer avec son père Kris à la Pavia Venetia, une course un peu plus calme. Et Kris ne dit pas non. ■

BRASSERIE & BIERRESTAURANT



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

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

Drongengoedweg 11
9910 Ursel
T. 050 71 68 61

HET *Jagershof*
WWW.HET-JAGERSHOF.BE



SPROEIWERKEN VOOR BEDRIJVEN EN PRIVÉTUINEN

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

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



WWW.C-SERVICES.BE

THE BELGIAN NAVY

**"THE RESERVIST IS TWICE
THE CITIZEN."
WINSTON CHURCHILL**

DE RESERVE VAN DE MARINE: EEN BELANGRIJKE TROEF

LA RÉSERVE DE LA MARINE : UN ATOUT MAJEUR

Kent u nog militairen die slechts enkele weken of maanden per jaar werken en waarbij dat statutair in orde is? Charles Aznavour zong: “Je vous parle d’un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître”. (“Ik vertel jullie over een tijd, wie jonger is dan twintig, kan hem niet gekend hebben” - eerste regel uit “La Bohème”, de vertaling is niet officieel.) En de reserve in de vorm van “militaire dienst” is iets wat de meerderheid van de mensen onder de vijftig nooit heeft meegemaakt.

Een lesje geschiedenis. Vanaf de oprichting van België in zijn huidige vorm was de dienstplicht gebaseerd op een loting. Op 14 december 1909 ondertekende koning Leopold II de wet die de persoonlijke legerdienst invoerde. Dankzij die wet was het Belgische leger 255 000 man sterk op 4 augustus 1914, aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog.

De duur van deze militaire dienst heeft geschommeld in functie van de internationale dreigingen en de lopende oorlogen - Korea, Afrika, enz. En sinds een jaar zien we aan de grenzen van Europa dat de inschatting van deze bedreigingen door de leiders van het land geen exacte wetenschap is.

In 1990 viel de Berlijnse muur, waardoor het optimisme leidde tot een vermindering van de militaire budgetten in West-Europa. Op 3 juli 1992 besloot de regering de dienstplicht af te schaffen. In 1993 werd de wet “tot opschorting van de dienstplicht voor onbepaalde tijd” aangenomen. Vervolgens besloot de Ministerraad op 9 februari 1995 om alle nog onder de wapenen zijnde militieleden, inclusief die van de Marine, per 1 maart 1995 naar huis te sturen. Het was door hen dat de Marine over veel schepen kon beschikken om op zee te gaan... Uiteindelijk hebben de wet van 16 mei 2001 en het Koninklijk Besluit van 3 mei 2003 de voormalige Reserve hervormd en de nieuwe statuten vastgelegd.

Sinds het einde van de militaire dienst is het jaarlijkse budget van Defensie gedaald, waardoor de verschillende componenten een deel van hun uitrusting moesten afstaan. Bij de Marine hebben ze wel altijd de nodige ideeën gehad om met die verlaagde budgetten om te gaan. Zij kon rekenen op een kleine, maar gemotiveerde voormalige Reserve. En de nieuwe Reserve trok geleidelijk aan meer en meer actieve jongeren aan. Dit leidde tot de hervorming

Des militaires qui ne travaillent que quelques semaines ou mois par an, et c’est statutairement normal, ça vous rappelle quelque chose ? “Je vous parle d’un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître” chantait Charles Aznavour. Et la Réserve sous forme de “service militaire”, une majorité des moins de cinquante ans ne l’a pas connue.

Rappel historique. A partir de la création de la Belgique sous sa forme actuelle, le service militaire obligatoire faisait appel à un tirage au sort. Le 14 décembre 1909, le roi Léopold II signait la loi introduisant le service militaire personnel. Cette loi a permis à l’armée belge de compter 255.000 hommes le 4 août 1914, à la veille de la Première Guerre mondiale.

La durée de ce service militaire a fluctué en fonction des menaces internationales et guerres en cours - Corée, Afrique, etc. Et depuis un an déjà, nous voyons aux frontières de l’Europe que l’évaluation de ces menaces par les responsables du pays n’est pas science exacte.

En 1990, le Mur de Berlin chutait, l’optimisme poussa à réduire les budgets militaires en Europe occidentale. Trois juillet 1992, décision gouvernementale de renoncer à la conscription. En 1993 vote de la loi “suspendant le service militaire obligatoire pour une durée indéterminée”. Ensuite le 9 février 1995, le Conseil des ministres décida de renvoyer dans leurs foyers dès le 1er mars suivant tous les miliciens encore sous les armes, y compris ceux de la Marine. Ceux-ci lui permettaient d’avoir de nombreux navires prêts à prendre la mer... Et pour finir, la loi du 16 mai 2001 et l’arrêté royal du 3 mai 2003 réformaient l’ancienne Réserve et fixaient ses nouveaux statuts.

Depuis la fin du service militaire, le budget annuel de la Défense a baissé, ce qui contraignit les différentes composantes à se séparer d’une partie de leur matériel. A défaut de budget, à la Marine, il y a toujours eu des idées pour chercher des solutions. Elle pouvait compter sur une ancienne Réserve, petite mais assez motivée. Et la nouvelle Réserve a attiré progressivement des jeunes fort actifs. Ceci amena petit à petit à la réforme 2022 du fonctionnement de la Marine pour laquelle une division de réserve est adossée à chaque division d’active.

THE BELGIAN NAVY



Eedaflegging van nieuwe Reserveofficiers, in aanwezigheid van de Stafchef. | Prestation de serment des nouveaux officiers de Réserve, avec le Chef d'État Major.
Photo: TBN Jorn Urbain

van de werking van de Marine in 2022, waarbij aan elke actieve divisie een reserveafdeling wordt toegevoegd.

De admiraal wordt bijgestaan door de ComNavRes - Commandant van de marinereserve, die onder meer ook voorzitter van het Koninklijk Korps Marinekadetten is.

De directeur Beleidsondersteuning Marine heeft de steun van de Groep Beleidsreserves. Het geduldige werk achter de schermen, complexe zaken die moeten worden aangepakt, prioriteiten die moeten worden gesteld volgens de Commandoraad, enz. Infrastructuur, samenwerking, innovatie, bestuur, de juridische en technische vaardigheden van de leden zijn essentieel voor de goede werking van het geheel.

De verantwoordelijke van de strategische communicatie (voorlichting en public relations) wordt bijgestaan door de NavDet. De NavDet zijn de provinciale marinedetachementen. Zij zijn de lokale schakel tussen de lokale media, de politieke en sociaal-economische leiders, de onderwijswereld, enz. en de marine. Hun adresboeken zijn van onschatbare waarde, evenals hun eigen vaardigheden en hun lokale aanwezigheid. Binnen NavDet is er ook Navy Youth, de ondersteunende eenheid voor jeugdbewegingen met een "zeevarend" karakter (Sea Scouts & Koninklijk Zeekadetkorps).

De NAC (Navy Academy) wordt ondersteund door de NacSup. Het hele onderdeel vorming en training van de Marine in België verloopt onder supervisie van de NAC. Maar het hoofd van de NacSup is veel meer dan een opleidingsondersteuner: hij is commercieel

Assistant l'Amiral, il y a le ComNavRes - commandant de la réserve de la Marine. Il est aussi, entre autres, président du corps royal des cadets de Marine.

Le directeur du Naval Policy Support a le soutien du groupe de réservistes Policy. Le patient travail de l'ombre, des dossiers complexes à faire avancer, des priorités à établir en fonction du conseil de commandement, etc. Infrastructures, coopération, innovation, gouvernance, les compétences juridiques et techniques de ses membres sont essentielles au bon fonctionnement de l'ensemble.

Le responsable des communications stratégiques (informations et relations publiques), est assisté des NavDet. Les NavDet, ce sont les détachements navals provinciaux. Ils sont le lien local entre les médias locaux, les responsables politiques et socio-économiques, le monde de l'enseignement, etc et la Marine. Leurs carnets d'adresses sont précieux, tout autant que leurs compétences propres et leur implantation locale. Au sein du NavDet, il y a aussi Navy Youth, l'unité de soutien aux mouvements de jeunesse à caractère "navigant" (Sea Scouts & Corps Royal des Cadets de Marine).

La NAC (Navy Academy) est secondée par le NacSup, le support à la NAC. Toute la partie de la formation et entraînement de la Marine réalisés en Belgique l'est sous l'égide de la NAC. Mais le patron de NacSup, est bien plus qu'un simple support aux formations : MSC commercial, il est technicien en prévention incendie, conseiller en prévention, chef de service incendie, directeur financier d'un pôle scolaire, etc. A la Marine, après avoir supervisé la modernisation des techniques de lutte anti-incendie, avec la

MSC, is brandbestrijdingstechnicus, preventieadviseur, chef van de brandweer, financieel directeur van een scholengroep, enz. Bij de Marine zorgde hij eerst voor de modernisering van de brandbestrijdingstechnieken met de single operator procedure voor de brandslang. Daarna was hij verantwoordelijk voor het project van de nieuwe brandweerschool, was hij projectofficier voor grote infrastructuur projecten (Oostende, Brugge, Zeebrugge), de uitdieping van Dok 1, de vernieuwing van de hellende steiger en van de kaaien, de technische controle op afstand van de aangemeerde schepen, enz.

De directie Navy Logistics & Support (DNLS) is verantwoordelijk voor de ondersteuning en de logistiek van de Marine; zonder die ondersteuning zou geen schip ooit de kade verlaten. Ze wordt bijgestaan door een reserveafdeling OpsSup (operationele ondersteuning). Hun ondersteuning is van zijn belang en geniet het vertrouwen dat de Marine heeft in haar Reserve om haar missies ten behoeve van de natie, haar bevolking en haar economie tot een goed einde te brengen. Ze beschikt ook over een afdeling verbindingsofficieren, die instaan voor het goede verloop van de havenbezoeken.

procédure d'opérateur unique pour la lance à incendie, il a été chargé du projet de la nouvelle école des pompiers, officier de projet pour des projets majeurs d'infrastructures (Oostende, Brugge, Zeebrugge), les travaux d'approfondissement du Dock 1, le renouvellement du plan incliné de débarquement ainsi que des quais, le contrôle technique à distance des navires amarrés, etc.

La direction Navy Logistics & Support (DNLS), la direction en charge du support et de la logistique navale sans laquelle aucun navire ne quitterait le quai, est secondée par une division de réserve OpsSup (support opérationnel). Son intitulé vous donne son importance et la confiance de la Marine dans sa Réserve pour parvenir à mener à bien ses missions au profit de la nation, de sa population et de son économie. Elle a aussi sa section des officiers de liaison, qui assurent le bon déroulement des visites portuaires.

Et enfin la direction des opérations. Aux côtés des groupes "surface combattant", "mine countermeasures" et "coastal security & harbour protection", il y a MarOps, la division de la réserve des opérations. Elle comporte une sous-division M2TIC (Military



Er worden ook dagen georganiseerd om reservisten te recruteren. | Des jours pour le recrutement de réservistes sont aussi organisés. Photo : Jorn URBAIN



ObanGame Express - jaarlijkse internationale oefening om West-Afrikaanse marine leden te trainen tegen piraterij, mensen-, wapens- en drugsmokkel. NCAGS Reserveofficieren behoren tot de trainers. | Foto: LTZ Bart Van Reybroeck, NCAGS



ObanGame Express - exercice international annuel pour former les Marines d'Afrique de l'Ouest contre la piraterie, les trafics d'êtres humains, d'armes et de drogue. Des officiers de réserve NCAGS sont parmi les formateurs. Photo : by Petty Officer 2nd Class Tamara Vaughn, Navy Public Affairs Support Element East.

THE BELGIAN NAVY



NavDet, de Marine Detachementen. Aanwezig in heel België, verbinding Marine - Natie. | NavDet, les Détachements Navals. Présents dans toute la Belgique, liaison Marine - Nation. | Photo : LDV Charles-Antoine Uyttenhove

Tot slot is er nog de operationele directie. Naast de groepen “surface combattant”, “mine hunting” en “coastal security & harbour protection”, is er nog MarOps, de afdeling operationele reserve. Zij bevat een onderafdeling M2TIC (Military and Maritime Trade Interaction and Co-operation, waaronder we NCAGS (Naval Cooperation & Guidance for Shipping), evenals AWNIS (Allied Worldwide Navigation Information Service) en BEMTAR (Belgian Maritime Threat Awareness & Reporting) terugvinden; een hele schat aan kennis op maritiem, legaal, commercieel, militair en “intelligence” vlak wordt in dit onderdeel van de MarOps aan het werk gezet ten voordele van de Militaire en commerciële scheepvaart. Een deel van die competenties zijn uitsluitend in handen van het reservepersoneel. Tot slot moeten we het nog over de Marinefuseliers hebben, waarvan de NAVO aan België gevraagd had om ze opnieuw op te richten, omdat de normen eisen dat er een bescherming komt van de havens en de kust, evenals van de binnenlandse installaties. ■

Auteur: Jean-Michel Dossogne
Foto's: Jorn Urbain

and Maritime Trade Interaction and Co-operation. En son sein, on a le NCAGS (naval cooperation & guidance for shipping), AWNIS (allied worldwide navigation information service) et BEMTAR (Belgian maritime threat awareness & reporting); une bonne dose de connaissances maritimes, légales, commerciales, militaires et “intelligence” y est déployée et mise à profit de la Marine militaire et marchande dans cette partie du MarOps. Certaines de ses compétences sont exclusives au personnel de réserve. Et ensuite le personnel embarqué, qui vient comme de l'intérim, pour apporter du soutien ponctuel là où c'est nécessaire. Et enfin, les Fusiliers Marins, que l'OTAN avait demandé à la Belgique de relancer, car les normes prévoient une défense côtière et portuaire, y compris des installations intérieures. ■

Ook interesse in luchtvaart?

Belgisch magazine over militaire, civiele en recreatieve luchtvaart

Van reportages over gepassioneerde piloten, luchtvaartgeschiedenis en pilot lifestyle tot informatie over opleidingen, vliegtuigen en de nieuwste technologie.



Êtes-vous également intéressé dans l'aviation ?

Magazine belge sur l'aviation militaire, civile et récréative

Avec des reportages sur des pilotes passionnés, sur l'histoire de l'aviation et le style de vie des pilotes et en outre des informations sur la formation, les avions et les dernières technologies.

WWW.RATEONE.BE



**MAKING
NAVAL HISTORY**

Naval Group designs, builds and maintains submarines and surface ships all around the world. **Sovereignty, Innovation, Operational excellence:** our common future will be made of challenges, passion & engagement.

Naval Group Belgium supports the development of a dynamic security and defense industry in Belgium. With our **Cyber Lab** and our membership of the **MCM Lab** we foster research projects and capability initiatives for the **Defense sector**.

Naval Group is also a member of **Belgium Naval & Robotics**. This consortium provides 12 mine counter-measure platforms with their **drones systems** to the **Belgian and Dutch Navies**.



A portrait of Emma Scheiris, a woman with light brown hair tied back, smiling warmly. She is wearing a dark blue button-down shirt. The background is a plain, light blue wall.

EMMA SCHEIRIS

**VAART MAKEN IN
REGELGEVING**

**MAÎTRISER LA
RÉGLEMENTATION**

De doelstellingen van de Europese klimaatwet zijn ambitieus, in 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% verminderen ten opzichte van 1990, om vervolgens tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. Geen enkele bedrijfstak ontsnapt eraan. Ook bij de Belgische scheepvaartgroep Exmar*, die transport en diensten verzorgt voor de olie- en gasindustrie, staat deze uitdaging hoog op het lijstje. Emma Scheiris (33) staat in het bedrijf aan het hoofd van de dienst HSEQ (Health Safety Environment Quality) en streeft dagelijks samen met haar team naar duurzaamheid.

De ontmoeting met Emma vindt niet plaats op kantoor, want vandaag werkt ze van thuis uit. Ze woont samen met haar echtgenoot en dochtertje Nora (4,5) op een cohousing site nabij het natuurgebied de Gentbrugse Meersen. "De natuur staat mijn hele leven al centraal. Als kind toen ik met mijn ouders ging wandelen en reizen. Als studente toen ik aan de UGent Master of Science Biology ging studeren. Die keuze maakte ik puur uit interesse voor de exacte wetenschapsvakken."

SPRINGEN EN ZWEMMEN

Omdat een academische carrière niet mijn ding was, solliciteerde ik in 2014 eerder per toeval bij Exmar. Van de scheepvaart kende ik niks, maar de functie medewerker in department HSEQ en meer bepaald als milieudeskundige leek me op het lijf geschreven. Bij aanvang werkte ik vooral rond de Ballastwaterwetgeving (n.v.d.r. ballastwater is water dat schepen gebruiken om stabiel te blijven als ze niet helemaal vol zijn.) die op dat moment geïmplementeerd moest worden. Mezelf inwerken in de sector zag ik als een extra uitdaging."

Ondertussen werd Emma hoofd van het departement en geeft ze leiding aan een team van zeven medewerkers. Ze vertelt over haar dagdagelijkse bezigheden en over de uitdagingen waarvoor ze staat.

MENSENTAAL

"Ik werk voor twee afdelingen van het bedrijf. Enerzijds voor Exmar Ship Management waar we zowel voor onze eigen vloot als die van klanten zorgen voor de bemanning en onderhoud van schepen. Anderzijds ben ik samen met een collega bevoegd voor ESG (Environmental Social Governance). Dit is wetgeving die uit de financiële wereld komt en nageleefd moet worden. Als bedrijf moeten we voldoen aan hun milieu-, sociale en bestuurscriteria en hier transparant over communiceren. Op basis van audits en rapporten verstrekken financiële instellingen beleggersadvies. Exmar is immers een beursgenoteerd bedrijf bij Euronext Brussels. De ESG-rapporten handelen niet over de afdeling Ship Management, maar zijn eerder overkoepelend. Ook voor Exmar Shipping, de bedrijfstak die gewijd is aan het transport van petrochemische gassen, LNG (Liquified Natural Gas) en vloeibare koolwaterstoffen."

Even terug naar de afdeling HSEQ, waar het bij Emma allemaal begon en waar ze samen met haar medewerkers een vertaalslag maakt van de logge maritieme wetgeving voor de medewerkers aan boord. Aan de hand van een Safety management systeem, een verstaanbare handleiding zeg maar, krijgen zeevarenden de correcte instructies. Emma staat erop om ook eenmaal per kwartaal zelf aan boord te gaan om de voeling met de mensen op de werkvloer te behouden.

Emma legt uit: "We hebben 1500 zeevarenden in dienst van alle nationaliteiten. Mensen, ieder met een andere culturele

Les objectifs de la loi européenne sur le climat sont ambitieux : réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 %, par rapport à 1990, d'ici 2030 et atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Aucun secteur n'y échappe. Même Exmar*, le groupe maritime belge spécialisé dans le transport et les services pour les industries pétrolière et gazière a mis ce défi en tête de sa liste de priorités. Emma Scheiris (33) est cheffe du service HSEQ (Health Safety Environment Quality) de l'entreprise et s'engage avec son équipe en faveur de la durabilité.

Nous rencontrons Emma non pas dans son bureau, mais à domicile, là où elle travaille aujourd'hui. Elle vit avec son mari et leur petite fille Nora (4,5 ans) dans un projet de co-housing près du parc naturel des Gentbrugse Meersen. « Depuis toujours, la nature joue un rôle central dans ma vie. Quand j'étais enfant et que j'allais me promener avec mes parents ou que je voyageais avec eux. Et comme étudiante, quand j'ai choisi un Master en sciences biologiques à l'université de Gand. J'ai fait ce choix par pur intérêt pour les sciences exactes. »

SAUTER ET NAGER

Comme je n'envisageais pas vraiment une carrière académique, j'ai postulé en 2014, plutôt par hasard, à une offre d'emploi chez Exmar. Je ne connaissais rien à la navigation, mais la fonction de collaborateur dans le département HSEQ, et plus particulièrement celle d'écologue, semblait taillée pour moi. Au début, j'ai surtout travaillé sur l'implémentation de la législation relative aux eaux de ballast (n.d.l.r. : l'eau de ballast est l'eau utilisée par les navires pour assurer leur stabilité lorsqu'ils ne sont pas pleinement chargés). Me familiariser avec le secteur m'est apparu comme un défi supplémentaire. »

Depuis lors, Emma est devenue cheffe du département et dirige une équipe de sept collaborateurs. Elle nous parle de ses activités quotidiennes et des challenges auxquels elle est confrontée.

LANGAGE COURANT

« Je travaille pour deux départements de l'entreprise. D'une part pour Exmar Ship Management où je m'occupe de l'équipage et de la maintenance des navires tant de notre propre flotte que de celle de nos clients. Et d'autre part, je suis chargée, avec un collègue, de l'ESG (Environmental Social Governance). Cette législation est issue du monde financier et doit être respectée. Les entreprises sont tenues de satisfaire à ses critères environnementaux, sociaux et de gouvernance et de communiquer de manière transparente. Sur la base d'audits et de rapports, des institutions financières donnent des conseils de placements. Exmar en effet est une entreprise cotée à la Bourse Euronext Brussels. Les rapports ESG ne concernent pas uniquement le département Ship Management, mais sont plutôt généraux. Même chose pour Exmar Shipping, la branche de l'entreprise consacrée au transport de gaz pétrochimiques, de LNG (Liquified Natural Gas) et d'hydrocarbures liquides. »

Revenons au département HSEQ, où tout a commencé pour Emma et où elle traduit, avec ses collaborateurs, la législation maritime complexe en langage courant pour les collaborateurs à bord. À l'aide d'un système de gestion de la sécurité, en d'autres termes un manuel compréhensible, les navigateurs reçoivent les instructions correctes. Emma tient également à monter à bord une fois par trimestre pour garder le contact avec les travailleurs.

BUSINESS

achtergrond en moedertaal, die in teams van 15 tot 23 personen voor een hele tijd samen aan boord gaan en samen moeten werken. Onze medewerkers weten dat we aan wal ten allen tijde voor hen klaarstaan. Denk bijvoorbeeld aan de dag dat de oorlog uitbrak in Oekraïne. We hebben onmiddellijk een noodcentrale opgericht. Er werken zo'n 300 Oekraïense zeevarenden bij ons. We moesten zeker zijn dat zowel zij als hun families in veiligheid waren, onderdak hadden, geld om te overleven. Exmar heeft hen onmiddellijk logistiek, emotioneel en financieel ondersteund.

“Maar het is tweerichtingsverkeer”, vertelt Emma. “Onze zeelieden helpen ons ook om nieuwe projecten te lanceren. Enige tijd geleden maakten we een studie over de reductie van afval aan boord van onze schepen. Door de installatie van filtratie-units op onze schepen mikken we op een reductie van 50% plastic afval aan boord. We hebben het systeem eerst uitgetest bij drie vaartuigen. Het systeem is gebaseerd op omgekeerde osmose waarna het water nog tot drie maal gefilterd wordt. De eerste filtering omvat granulaire actieve kool die geur en smaak alsook chlorine uit het water haalt. De tweede filtering maakt gebruik van een membraan dat 95% van alle minerale zouten en de meerderheid van organische chemicaliën filtert. De derde filter is een calciëfilter, die de hardheid in het water verhoogt door kleine hoeveelheden van calciumcarbonaat aan het water toe te voegen. Na de derde filtering kan de crew water tappen in een herbruikbare drinkbus. De feedback van de bemanning leerde ons wat we moesten bijsturen alvorens het overal te installeren.”

Emma nous explique : « Nous employons 1 500 navigateurs de toutes nationalités. Des personnes qui ont chacune leurs propres racines culturelles et leur langue maternelle, et qui doivent vivre et travailler ensemble à bord pendant une longue période, en équipes de 15 à 23 personnes. Nos collaborateurs savent que nous sommes toujours là, à terre, pour les soutenir. On citera par exemple le jour où la guerre a éclaté en Ukraine. Nous avons immédiatement créé une centrale d'urgence. Nous employons quelque 300 navigateurs ukrainiens. Nous devons nous assurer qu'ils étaient en sécurité, qu'ils avaient un logement et de l'argent pour survivre, ainsi que leurs familles. Exmar les a immédiatement soutenus sur le plan logistique, émotionnel et financier. »



NOG ZOVEEL UITDAGINGEN

Na negen jaar bij Exmar voelt Emma zich intussen als een vis in het water in de scheepvaartsector. De ambitieuze dame wil zeker graag verder opklimmen binnen het bedrijf. “Er komt voortdurende nieuwe en aangepaste internationale, Europese en andere lokale wetgeving bij die toegepast moet worden binnen het juiste kader. Dit zorgt ervoor dat onze sector zich continue moet verbeteren zowel op veiligheidsvlak (SOLAS), als op vlak van milieu door minder CO2 uit te stoten (EEXI (Energy Efficiency eXisting ship Index), CII (Carbon Intensity Indicator) en ETS – European Trading Scheme).

Verder heb je de energietransitie die grote uitdagingen en opportuniteiten met zich meebrengt, waaraan ik graag wil meewerken. Op welke stoffen onze schepen zullen varen in de toekomst blijft het vraagstuk van de eeuw. Voorlopig opteren wij voor LPG, al zou ammonia een goede en innovatieve oplossing kunnen zijn op korte termijn. Onze schepen vervoeren ammonia en het verbranden ervan produceert geen koolstofemissies. Bovendien kan ammonia op een hernieuwbare manier – well-to-wake - (via zonne-energie, wind, ...) vervaardigd worden. Vanuit mijn opleiding als bioloog blijf ik nauw toezien op duurzaamheid, want mens en milieu primeren en daarom is vergroening en verjonging van de Exmar-vloot een centraal thema.

« Mais cela fonctionne dans les deux sens », nous explique Emma. « Nos marins nous aident également à lancer de nouveaux projets. Il y a peu de temps, nous avons démarré une étude sur la réduction des déchets à bord de nos navires. Grâce à l’installation d’unités de filtration, nous pouvons espérer une réduction de 50 % des déchets plastiques à bord. Nous avons d’abord testé le système sur trois navires. Il est basé sur l’osmose inverse, après quoi l’eau est encore filtrée à trois reprises. Pour la première filtration, on utilise du charbon actif granulaire qui élimine l’odeur et le goût ainsi que le chlore de l’eau. Pour la deuxième filtration, on utilise une membrane qui filtre 95 % de tous les sels minéraux et la plupart des produits chimiques organiques. La troisième filtration se fait à l’aide d’un filtre à calcite qui augmente la dureté de l’eau en ajoutant de petites quantités de carbonate de calcium. Après la troisième filtration, l’équipage peut remplir une gourde réutilisable. Le feed-back de l’équipage nous a permis de savoir ce qu’il fallait modifier avant d’installer le système sur tous les navires. »

TANT D’AUTRES DÉFIS

Après neuf ans passés chez Exmar, Emma se sent comme un poisson dans l’eau dans le secteur maritime. Cette femme ambitieuse aimerait certainement encore grimper les échelons dans l’entreprise. « De nouvelles lois sont sans cesse édictées et adaptées au niveau international, européen et local ; elles doivent être mises en application dans le cadre adéquat. Ce qui amène notre secteur à s’améliorer en permanence, tant sur le plan de la sécurité (SOLAS) que sur celui de l’environnement en limitant les émissions de CO2 (EEXI (Energy Efficiency eXisting ship Index) - CII (Carbon Intensity Indicator) et ETS (European Trading Scheme)).

Il y a également la transition énergétique qui entraîne des défis majeurs et d’importantes opportunités, auxquels j’aimerais apporter ma contribution. La question du siècle reste de savoir avec quels carburants nos navires navigueront à l’avenir. Nous optons provisoirement pour le GPL, même si, à court terme, l’ammoniaque pourrait être une solution appropriée et innovante. Nos navires transportent de l’ammoniaque et sa combustion ne produit pas d’émissions de carbone. En outre, l’ammoniaque peut être produite de manière renouvelable - well-to-wake - (en utilisant l’énergie solaire, le vent etc.). De par ma formation de biologiste, je veille en particulier à la durabilité, parce que l’homme et l’environnement sont d’une importance capitale. L’écologisation et le rajeunissement de la flotte d’Exmar sont donc prioritaires.



BUSINESS

Naast de energietransitie is er ook de geopolitieke situatie. De oorlog in Oekraïne heeft ons commercieel een boost gegeven. Landen willen voortaan onafhankelijk zijn van Russisch gas. Kort na aanvang van de oorlog sloten we contracten af met Gasunie (Nederland) en ENI (Congo) voor de verhuur van FLNG-complexen, drijvende fabrieken zeg maar die aardgas ter plekke gasvormig maken.”

Na een gesprek van twee uur is het duidelijk dat Emma nog uren zou kunnen doorgaan. Scheepvaart mag dan wel een mannenwereld zijn, deze dame weet haar ideeën wel te realiseren. ■

Outre la transition énergétique, il faut également tenir compte de la situation géopolitique. La guerre en Ukraine nous a donné un coup de boost sur le plan commercial. Les pays veulent désormais être indépendants du gaz russe. Peu après le début de la guerre, nous avons conclu des contrats avec Gasunie (Pays-Bas) et ENI (Congo) pour la location de complexes FLNG, des usines flottantes qui gazéifient le gaz naturel sur place. »

Même si notre entretien a duré deux heures, il est clair qu’Emma pourrait encore nous apprendre pas mal de choses sur son métier. Si la navigation est un monde d’hommes, force est de constater que cette femme réussit parfaitement à concrétiser ses idées. ■

Auteur: CO
Foto's: Exmar



Koninklijke
Belgische
Redersvereniging

(*) Exmar is een Belgische scheepvaartgroep opgericht op 19 december 1980 als afsplitsing van de Boelwerf. De hoofdzetel is gevestigd op de De Gerlachekaai te Antwerpen, waar ook de bedrijven Compagnie maritime belge (CMB) en Euronav gehuisvest zijn. Francis Mottrie is de huidige CEO van het bedrijf dat beursgenoteerd is op de aandelenbeurs van Euronext Brussels.

De grootste aandeelhouder is een bedrijf van de Belgische redersfamilie Saverys.

De activiteiten van Exmar kunnen onderverdeeld worden in vier categorieën:

- Shipping: met gespecialiseerde schepen transporteert Exmar petrochemische gassen, LNG en vloeibare koolwaterstoffen.
- Infrastructure: aanbieden van platformen inclusief personeel om aggregatietoestanden van stoffen te wijzigen. Zo kan vloeibaar gas terug in gasvorm gebracht worden en omgekeerd.
- Ship Management: het bemannen en onderhouden van de vloot van derde partijen.
- Supporting Services: afdeling waar consulting diensten worden aangeboden voor het ontwerpen en ontwikkelen van schepen. Daarnaast zijn ze ook actief als reisbureau via Travel Plus, in het vastgoed via Reslea en als producent van touwen voor gebruik op zee via hun dochterbedrijf Bexco.

(*) Exmar est un groupe maritime belge fondé le 19 décembre 1980 après une scission du Boelwerf. Son siège principal est installé De Gerlachekaai à Anvers, où sont également implantées les entreprises Compagnie Maritime Belge (CMB) et Euronav. Francis Mottrie est l'actuel CEO de cette entreprise cotée à la Bourse Euronext Brussels.

Son principal actionnaire est une entreprise de la famille d'armateurs belges Saverys.

Les activités d'Exmar peuvent être divisées en quatre catégories :

- Shipping : à l'aide de navires spécialisés, Exmar transporte des gaz pétrochimiques, du GNL et des hydrocarbures liquides.
- Infrastructure : Exmar propose des plateformes, avec du personnel, pour modifier les états d'agrégation de substances. Le gaz liquide peut ainsi redevenir gazeux et vice versa.
- Ship Management : Exmar fournit du personnel et assure l'entretien de la flotte de tierces parties.
- Supporting Services : Exmar dispose d'un département qui offre des services de consultance pour la conception et le développement de navires. Le département travaille également comme agent de voyage via Travel Plus, comme agent immobilier via Reslea et comme producteur de cordes qui sont utilisées en mer via sa filiale Bexco.

Onze
scheepvaart
de wind in de zeilen
bezorgen,
dat is

S'assurer que
notre
navigation
a le vent en poupe,
c'est

werken voor FOD Mobiliteit

De koopvaardij en de zeevisserij: allemaal moeten ze de scheepvaartreglementering naleven. Daar zorgen onze inspecteurs voor. Ook werken we mee aan het beleid, zowel op nationaal en Europees niveau als op wereldniveau.

DG Scheepvaart zoekt:

- Scheepvaartinspecteurs m/v/x
- Technisch maritieme experts m/v/x
- Beleidsmedewerkers m/v/x

Werken aan onze mobiliteit start op
mobilit.belgium.be

travailler pour le SPF Mobilité

La marine marchande et la navigation de pêche maritime doivent toutes respecter la réglementation de la navigation. Nos inspecteurs y veillent. Nous participons également à l'élaboration de la politique, tant au niveau national qu'aux niveaux européen et mondial.

DG Navigation cherche des :

- Inspecteurs maritimes m/f/x
- Experts techniques maritimes m/f/x
- Conseillers politiques m/f/x

Travailler sur notre mobilité commence ici :
mobilit.belgium.be









RUITERS VAN DE ZEE

LES CAVALIERS DE LA MER



Het tafereel van de garnalvissers te paard kent iedereen. Het mag tegenwoordig bijna een louter toeristische attractie geworden zijn in Oostduinkerke (Koksijde), het bestaan van de garnalvissers en hun ambacht is eeuwenoud. Met zijn tijdslijn in het recent verschenen boek *Garnalvisserij te paard: feiten en feitjes* schetst Jan Huyghe de evolutie van die noeste stiel van visser en paard. Voor het ontstaan ervan keren we zelfs terug tot einde 14de eeuw.

Het garnalvissen te paard is niet enkel een Vlaams verhaal. In de middeleeuwen werd deze pittoreske vorm van strandvisserij ook beoefend aan de Nederlandse, Zuid-Engelse, Duitse en Noord-Franse kust, vertelt Jan Huyghe. Maar eeuwen later overleefde het paardenvissen enkel aan de Vlaamse Westkust en na WO II tot heden alleen nog maar in Koksijde, preciezer in... Oostduinkerke.

Tout le monde connaît la scène des pêcheurs de crevettes à cheval. Bien qu'elle soit presque devenue aujourd'hui une attraction purement touristique à Oostduinkerke (Koksijde-Coxyde), l'existence des pêcheurs de crevettes et de leur artisanat date de plusieurs siècles. S'appuyant sur la ligne du temps publiée dans son récent ouvrage *Garnalvisserij te paard : feiten en feitjes*, Jan Huyghe retrace l'évolution de ce métier laborieux du pêcheur et de son cheval. Pour en découvrir les origines, il faut remonter à la fin du XIVe siècle.

L'histoire de la pêche aux crevettes à cheval ne se limite pas à la Flandre. Au Moyen Âge, cette version pittoresque de la pêche côtière était également pratiquée sur les côtes des Pays-Bas, du sud de l'Angleterre, de l'Allemagne et du nord de la France, comme nous le raconte Jan Huyghe. Cependant, plusieurs siècles plus tard,

Jan: "Het dient gezegd: het werd de garnalvissers te paard niet altijd even makkelijk gemaakt. Door de tijden heen legden nieuwe wetten en decreten van keizers, koningen, hertogen en graven hun doen en laten aan banden, want tegenstanders verweten de vissers dat ze met hun paarden het visbroedsel vernietigden. Bij een tweede overtreding van "de regels", anno 1531, werden ze zelfs bedreigd met tien jaar verbanning! Het mag eigenlijk een wonder heten dat dit unieke vissersambacht die ononderbroken bemoeiingen weerstond, en uiteindelijk (dec. 2013) door Unesco erkend werd als immaterieel cultureel erfgoed van de mensheid."

Langs onze kustlijn, van De Panne tot Knokke, leefde een groot deel van de bevolking van de opbrengst van duinakkertjes én van de visvangst. Aardappelen en groenten, vis en garnalen... het was dagelijkse kost. Wie zich een paard of een muilezel kon veroorloven ging er garnalen mee kruien. De anderen, ook vrouwen, duwden een steeknet door het strandwater bij laagtij.

la pêche à cheval n'a subsisté que sur la côte de Flandre occidentale et depuis la Seconde Guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui, on ne la retrouve qu'à Koksijde, et plus précisément à Oostduinkerke.

Jan : « Il faut dire que l'on n'a pas toujours facilité la tâche des pêcheurs de crevettes à cheval. Au fil du temps, de nouvelles lois et décrets édictés par des empereurs, des rois, des ducs et des comtes ont bridé leurs activités, les opposants reprochant aux pêcheurs de détruire les œufs des poissons. En 1531, s'ils se rendaient coupables d'une deuxième infraction aux règles, ils pouvaient même être punis de dix ans d'exil ! Cela tient du miracle que ce métier unique de la pêche ait résisté à ces ingérences permanentes, pour être finalement reconnu (en décembre 2013) comme patrimoine culturel et immatériel de l'humanité par l'UNESCO. »

Le long de notre littoral, de La Panne à Knokke, une grande partie de la population vivait des récoltes de ses champs dans les dunes,



WET VAN VRAAG EN AANBOD

Jan: "De werkdag van de paardenvisser telde algaaw 7 à 8 uren: eerst het paard uit de wei halen, optuigen en te paard van het dorp naar het strand. Het vissen zelf duurt drie uur: anderhalf uur voor laagtij en anderhalf uur erna. Tijdens zo'n sessie komen ruiter en paard twee à drie keer uit het water om op het harde zand het net te ledigen, de nutteloze bijvangst van wieren, algen, krabbetjes, enz. opzij te gooien, de garnalen en een enkel visje in de mand. Daarna de weg terug stappen naar het dorp, het paard voederen en verzorgen, naar de weide begeleiden, garnalen koken en die dan ook nog verkocht krijgen. Ja, ze zijn er heel de dag mee bezig!"

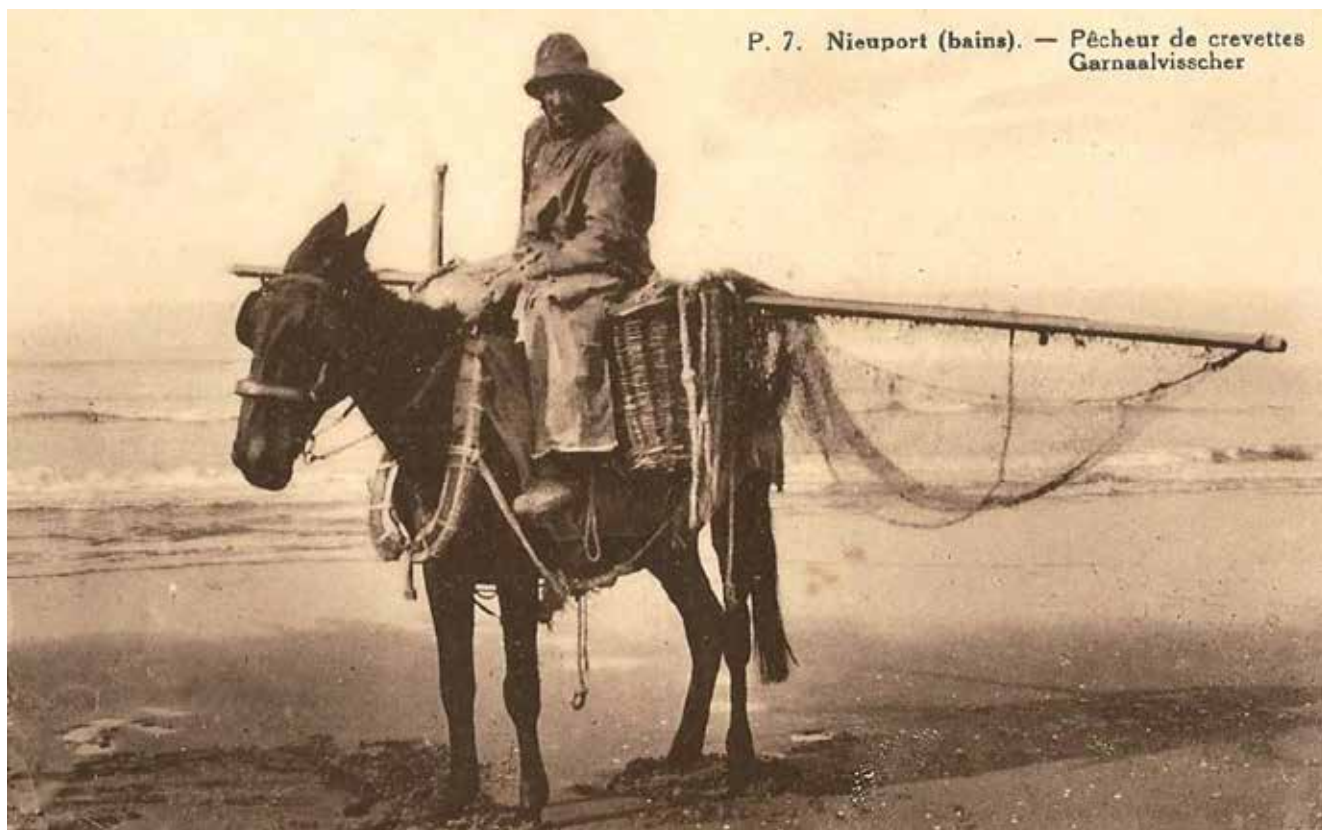
Het garnaalseizoen loopt van eind maart-april tot oktober-november. Juli en augustus leveren geringere vangsten.

mais aussi de la pêche. Des pommes de terre et des légumes, du poisson et des crevettes ... c'était là les ingrédients des repas quotidiens. Celui qui pouvait se payer un cheval ou un mulet l'utilisait pour aller pêcher des crevettes. Les autres, ainsi que les femmes, poussaient leur filet à marée basse sur la plage.

LA LOI DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

Jan : « Une journée de travail du pêcheur à cheval montait aisément dans les 7 à 8 heures : d'abord sortir le cheval de la prairie, le harnacher puis se rendre à cheval du village à la plage. La pêche en elle-même dure trois heures : une heure et demie à marée basse et une heure et demie après. Pendant cette séance de pêche, le cavalier et son cheval sortent deux ou trois fois de l'eau pour vider le filet sur l'estran, pour retirer la prise inutile d'algues et de petits

FOLKLORE



Garnalen worden vandaag als delicatessen beschouwd, maar ooit was het anders. Net zoals mosselen en kabeljauw waren garnalen vroeger 'arme-mensen-kost'. Maar dankzij goede vangsten en trouwe klanten kon de visser met zijn kroost er, tegelijk met zijn zelfgekweekte patatten en groenten, wel redelijk van leven. Doorsnee vangsten beliepen vroeger 20 à 30 kg per sessie. Recordvangsten (sept.-okt. 1944 na twee jaar verbod door de bezetter) bedroegen in één tij 224 kg door visser David Danneel en 180 kg door Kamiel Depotter. Verder is er in het boek van Jan Huyghe een duidelijke afname te merken tot ca. 15 kg per visser per visdag in 1981. Wie vandaag een gemiddelde van 10 kg haalt, mag al heel tevreden zijn.

DE REDDING

Sedert de opkomst van het toerisme ca. 1870 is de paardenvisser een onuitputtelijke inspiratiebron voor het werk van kunstenaars zoals schilders, glazeniers, dichters, fotografen...

Jan: "In 1949 startte Oostduinkerkenaar Honoré Loones(*), hotelbater én secretaris van het toeristisch propagandasynstituut, zijn campagne die de paardenvisserij van de dreigende ondergang zou redden. Als beroep was het sop de kool inderdaad niet meer waard, het unieke tafereel zou op termijn verdwijnen. Loones was er evenwel rotsvast van overtuigd dat de garnalvissers te paard een unieke toeristische troef konden zijn. Terwijl het ambacht op dat moment ook aan de Westkust stelselmatig verdween, spaarde de toen nog onafhankelijke gemeente Oostduinkerke kosten noch moeite om deze traditie in de gemeente zo mogelijk te behouden.

(* Honoré Loones (1910-1981) was burgemeester van Oostduinkerke van 1965 tot 1976. Hij is ook de stichter van het Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke. Honoré is de vader van Jan en de grootvader van Sander Loones.

crabes, et pour mettre les crevettes, et l'un ou l'autre poisson éventuel, dans le panier. Il faut ensuite retourner au village, donner à manger au cheval et le soigner, l'accompagner à la prairie, puis faire cuire les crevettes pour enfin les vendre. Cela leur prend effectivement toute une journée ! »

La saison des crevettes s'étend de fin mars - avril à octobre - novembre. Les prises sont plus petites en juillet et en août.

Les crevettes sont aujourd'hui considérées comme un luxe, mais cela n'a pas toujours été le cas. Comme les moules et le cabillaud, les crevettes étaient des « plats du pauvre ». Mais grâce à des clients fidèles et à de bonnes pêches - combinées à la culture de patates et de légumes - le pêcheur et sa famille pouvaient en vivre assez correctement. À l'époque, les prises moyennes s'élevaient à 20 à 30 kg par séance de pêche. On compte quelques prises record (en sept.-oct. 1944 après une interdiction de deux ans par l'occupant) : David Danneel réussit à prendre 224 kg en une marée et Kamiel Depotter 180 kg. Ensuite, comme on peut lire dans le livre de Jan Huyghe, les quantités ont baissé à 15 kg par pêcheur et par jour de pêche en 1981. Celui qui aujourd'hui récolte une moyenne de 10 kg peut être fier.

SAUVER LA TRADITION

Depuis le développement du tourisme vers 1870, le pêcheur de crevettes est une source d'inspiration inépuisable pour les œuvres d'artistes comme des peintres, des verriers, des poètes, des photographes...

(* Honoré Loones (1910-1981) a été bourgmestre d'Oostduinkerke de 1965 à 1976. Il est également le fondateur du Musée National de la Pêche d'Oostduinkerke. Honoré est le père de Jan et grand-père de Sander Loones.



En zo vond op 6 augustus 1950 het eerste Garnaalfeest plaats. Vanaf toen ontvingen de paardenvissers een vergoeding van de gemeente om tijdens de garnaalarme maanden juli en augustus demoritten uit te voeren. Het bleek het redmiddel voor de paardenvisserij.”

Vanaf ca. 1975 ontstond stilaan ook de merchandising rond hun verschijning. Er bestaat wellicht geen voorwerp waarop de vissers te paard nooit werden afgebeeld: kustaffiches, prentbriefkaarten, kurkentrekkers, handdoeken, postzegels, stripverhalen tot en met asbakken...

Jan: “Oostduinkerke slaagt er tot vandaag nog steeds in om het beeld van het eeuwenoude metier te bewaren. En dat wordt gewaardeerd: zowel door de vele toeristen die naar het kustdorp afzakken om de paardenvissers tijdens de demoritten te bewonderen en om te genieten van de jaarlijkse garnaalfeesten. Verder is er ook de appreciatie van het koningshuis én als hoogtepunt de erkenning (2013) door Unesco als Immaterieel Cultureel Erfgoed van de Mensheid.”

OPLEIDING EN VROUWEN

Die erkenning vanwege Unesco tien jaar geleden heeft snel tot een goed ingekapselde evolutie geleid. Over de handel en wandel van de paardenvisserij waakt sindsdien een borgingscomité. Nieuw zijn alvast twee aspecten: opleiding en vrouwen.



Jan : « En 1949, Honoré Loones(*) d’Oostduinkerke, hôtelier, mais aussi secrétaire du syndicat de propagande touristique, lance sa campagne pour sauver la pêche à cheval d’une disparition imminente. Le métier en lui-même ne valant plus la peine, ce spectacle unique était appelé à disparaître à terme. Mais Loones était convaincu que les pêcheurs de crevettes à cheval pourraient être un atout touristique unique. Alors qu’à l’époque, le métier avait disparu sur la Westkust, la commune d’Oostduinkerke, encore indépendante, n’a pas épargné sa peine pour maintenir cette tradition. C’est ainsi que, le 6 août 1950, eut lieu la première Fête de la crevette. Depuis lors, les pêcheurs de crevettes sont rémunérés par la commune pour faire des tournées de démonstration pendant les mois de juillet et août, des mois durant lesquels les crevettes sont présentes en faible quantité. C’était la seule façon de sauver la pêche à cheval. »

Vers 1975, le merchandising autour de cette tradition est lancé. Il n’existe sans doute plus aucun objet sur lequel les pêcheurs à cheval n’aient pas été représentés : affiches, cartes postales illustrées, tirebouchons, essuie-mains, timbres, bandes dessinées, et même des cendriers...

Jan : « Oostduinkerke a réussi jusqu’à aujourd’hui, à conserver l’image de ce métier séculaire. Pour le plus grand plaisir de tous : tant les nombreux touristes qui se rendent dans cette station balnéaire pour admirer les pêcheurs à cheval quand ils font leurs démos et pour participer aux fêtes annuelles de la crevette, que la maison royale. La reconnaissance par l’UNESCO (en 2013) de la pêche à cheval comme patrimoine culturel et immatériel de l’humanité marque le point d’orgue de ce succès. »

LA FORMATION ET LES FEMMES

Cette reconnaissance par l’UNESCO il y a dix ans a rapidement mené à une évolution soigneusement orchestrée. Depuis lors, un comité de garantie veille à tout ce qui se rapporte à la pêche à cheval. Deux nouveaux éléments ont vu le jour : la formation et les femmes.

* La formation – La mer appartient à tous et tout le monde peut monter à cheval et traîner un filet pour pêcher des crevettes. Mais pour obtenir la reconnaissance de pêcheur à cheval par la commune, il faut effectuer un stage de deux ans chez un pêcheur à cheval agréé et réussir un examen. Avec à la clé, la rémunération de la commune pour chaque séance de démonstration durant l’été.

FOLKLORE

* Opleiding - De zee is van iedereen, en iedereen mag op een paard een net trekken om garnalen te vangen. Maar wie een gemeentelijke erkenning als paardenvisser wil bekomen, moet een proeftijd van twee jaar bij een erkende paardenvisser doormaken, én slagen in een examen. Daaruit volgt dan vanzelf de gemeentelijke vergoeding voor elke gereden zomerse demossessie.

* Vrouwen - De beschikbare bronnen maken geen gewag van paardenvisserinnen lang geleden. Er waren er wel twee tussen ca. 1962-1985: dochter en kleindochter van een paardenvisser. Maar ze werden door de collega's scheef bekeken. Ook het gemeentebestuur omarmde hen niet. De tijd was er blijkbaar niet rijp voor. Vanaf 2014 werd het ambacht evenwel ook voor vrouwen toegankelijk gemaakt. Thans hebben twee dames het statuut van gemeentelijk erkend paardenvisser verworven: Nele Bekaert en Katrien Terryn.

Maar waarom wordt iemand garnaalvisser te paard? Jan: "Niet voor de vangsten, niet voor de vergoeding van de demoritten 's zomers. Absoluut niet! Het is veel meer dan dat. Voor sommigen is het een hobby, anderen willen een familietraditie in ere houden of de activiteit combineren met andere paardenactiviteiten. Maar een ding is zeker: je wordt nooit paardenvissers als je niet houdt van de drie-eenheid: mens-paard-zee!"

Uiteindelijk, het maakt de kijkers niet uit waarom. Voor hen blijft het een exclusief schouwspel om de vijftien erkende paardenvissers aan het werk te zien... ■

Auteur: CO

Foto's: collectie Jan Huyghe & Henri Lemineur

* Les femmes - Les sources historiques disponibles ne font pas mention de « pêcheuses » à cheval aux origines de l'activité. On en dénombre par contre deux entre 1962 et 1985 : la fille et la petite-fille d'un pêcheur à cheval. Mais elles n'étaient pas vues d'un bon œil par leurs collègues. L'administration communale ne les a pas non plus accueillies avec enthousiasme. Les esprits n'étaient manifestement pas encore prêts pour cela. Le métier a cependant été ouvert aux femmes en 2014. Aujourd'hui, deux femmes ont déjà obtenu le statut de pêcheur communal agréé : Nele Bekaert et Katrien Terryn.

Mais pourquoi vouloir devenir pêcheur de crevettes à cheval ? Jan : « Ce n'est pas pour les prises, ni pour la rémunération des tournées de démonstration l'été. Absolument pas ! C'est va bien au-delà de ça. Certains considèrent la pêche aux crevettes comme un hobby, d'autres veulent mettre à l'honneur une tradition de famille ou combiner la pêche avec d'autres activités équestres. Mais une chose est sûre : on ne devient jamais pêcheur à cheval si l'on n'apprécie pas le triple combo : homme - cheval - mer ! »

Au final, pour les spectateurs, peu importe la raison. Cela reste pour eux un spectacle unique de voir à l'œuvre ces quinze pêcheurs à cheval agréés ... ■



De auteur

Jan Huyghe (°Veurne 1956) woont in Oostduinkerke. Hij studeerde Germaanse filologie aan de universiteit van Leuven. Beroepshalve was hij achtereenvolgens journalist voor diverse media, parlementair secretaris en communicatieambtenaar aan de gemeente Koksijde. Van zijn hand verschenen eerder De Rosten Durang vertelt z'n peerdeleven en Zeeman van de Westkust. Rode draad doorheen Jans leven en werk is ongetwijfeld zijn passie voor volks- en heemkundig erfgoed.

À propos de l'auteur

Jan Huyghe (° Veurne 1956) vit à Oostduinkerke. Il a étudié la philologie germanique à l'université de Louvain. Durant sa carrière professionnelle, il a été successivement journaliste pour différents médias, secrétaire parlementaire et fonctionnaire de la communication auprès de la commune de Koksijde. Ses autres ouvrages publiés sont De Rosten Durang vertelt z'n peerdeleven et Zeeman van de Westkust. Le fil rouge de l'œuvre de Jan est sans nul doute sa passion pour le patrimoine folklorique et historique.

Wil je meer weten over de gebeurtenissen en mijlpalen van de paardenvissers? Feiten en feitjes vind je netjes opgelijst en gedocumenteerd in het boek Garnaalvisserij te paard.

Prijs: 25 euro

Verkrijgbaar bij:
boekhandels Westkust en
Veurne / toerismekantoren
Koksijde-Oostduinkerke

Info: 058 51 24 98
jan.huyghe@proximus.be

Vous voulez en savoir plus sur les événements et les faits importants qui concernent les pêcheurs à cheval ? Tout est expliqué et clairement documenté dans le livre Garnaalvisserij te paard.

Prix : 25 euros

Disponible :
dans les librairies du Westkust et
de Veurne (Furnes) / les offices du
tourisme de Koksijde-Oostduinkerke

Info : 058 51 24 98
jan.huyghe@proximus.be



Dichtbij bankieren
doe je bij Fintro



FINTRO
BNP PARIBAS GROEP
MIDDELKERKE



Dirk De Jonghe

Uw bankagent

Kerkstraat 2 - 8430 Middelkerke
T. 059 30 49 49
info@de-jonghe.be

WWW.DE-JONGHE.BE



WAAR IK HET NIET VERWACHTTE, WAS IK BIJNA VERDRONKEN

Dat de vzw Hulpbetoon in de Marine begaan is met mensen blijkt uit de getuigenissen van leden die de steun en de hulp van de organisatie hard nodig hadden. Claude Schmidt uit Verviers is zo iemand. Na jaren dienst bij de Marine, werd zijn onbezorgde pensioenleven van de ene dag op de andere overspoeld door een pak ellende.

LÀ OÙ JE NE L'ATTENDAIS PAS DU TOUT, J'AI FAILLI ME NOYER

Que l'Association d'Entraide de la Marine se soucie des gens, c'est une évidence au vu des témoignages des membres qui se sont vus contraints de faire appel au soutien et à l'aide de l'organisation. Claude Schmidt de Verviers est l'un d'entre eux. Après des années de service au sein de la Marine, sa vie insouciant de retraité fut engloutie du jour au lendemain par un océan de misère.

Het doet Claude deugd als hij terugdenkt aan zijn dienstjaren aan boord: "Na acht jaar bij de Landcomponent, muteerde ik in mei 1988 naar de Marine. Ik zat aan boord van de Fuchsia, daarna de Godetia, gevolgd door vier en een halve maand aan boord van de Zinnia in de Perzische Golf tijdens Southern Breeze in 1991. Ik voer op de Westdiep in 2008 richting de Caraïben, en sloot mijn vaarperiode af aan boord van de Louise-Marie, met de huidige admiraal De Beurme als eerste commandant van het schip. Per 1 juni 2012 ging ik met pensioen."

In juli 2021 kwamen overvloedig berichten in alle media over de watersnood in Wallonië. Na een nooit eerder geziene regenval in de nacht van 14 op 15 juli was het dal van de Vesder met plaatsen als Verviers, Pepinster en Chaudfontaine zeer zwaar getroffen: huizen, wegen en bruggen waren weggespoeld en vele slachtoffers moesten dagenlang op hulp wachten. Claude, die toen in de Rue des Raines in Verviers woonde, was één van hen.

Met de beelden van toen op zijn netvlies gebrand, vertelt Claude geëmotioneerd zijn verhaal: "Ik lag nog niet zo lang in bed, want tot middernacht had ik naar het défilé van de Franse nationale feestdag gekeken op tv. De overmatige regenval maakte me ongerust. Toen ik 's nachts rond een uur of twee plots een auto zag langsrijven in de straat, sprong ik uit mijn bed. Tegen half drie stond ik bijna tot aan mijn kin in het water, ik kon geen kant op. Alle meubelen werden door de kracht van het water tegen mij aangedruwd en ik zat volledig vast. Ik heb mijn hond voor mijn ogen zien sterven." Het wordt stil, Claude slikt en vertelt verder over die fatale nacht. "Pas rond zeven uur 's ochtends zakte het waterpeil geleidelijk en kon ik mezelf rond half acht bevrijden. Vijf uur lang zat ik klem, ik besef dat ik ongelooflijk veel geluk heb gehad. Was dit gebeurd in de winterperiode, had ik geen kans gehad op overleven." Tot vandaag laat de ramp sporen na bij Claude: "Toen ik geklemd zat, slikte ik vervuild water in. Hierdoor ben ik mijn zicht op mijn rechteroog kwijt. Ik neem ook medicatie voor andere aandoeningen op mijn huid als gevolg van de ramp."



Het valt hem zwaar, en na een korte pauze vervolgt hij: "Mijn huis was verwoest, ik had niks meer. Gelukkig kon ik tijdelijk bij mijn nicht logeren en startte Frédéric 'Fred' Van Brande, een oud-collega en reservist, met een inzamelactie. Hij contacteerde mensen van de Marine die in de buurt wonen om me te helpen. Fred informeerde het secretariaat van Hulpbetoon. Ze waren niet op de hoogte van mijn situatie, maar op order van de voorzitter werd er onmiddellijk een dossier aangemaakt en werd de hulp opgestart. Ook al was ik op dat ogenblik geen lid meer, toch besliste de admiraal, als voorzitter van de vereniging, om mij als gepensioneerde van de Marine, toch te helpen. Hulpbetoon betaalde drie



Claude se rappelle avec plaisir ses années de service à bord : « Après huit ans de service au sein de la Composante Terre, j'ai muté en mai 1988 à la Marine. Je me suis retrouvé à bord du Fuchsia, puis du Godetia. J'ai ensuite navigué quatre mois à bord du Zinnia dans le Golfe ARabo-Persique à l'occasion de Southern Breeze, en 1991. En 2008, j'étais embarqué sur le Westdiep à destination des Caraïbes, et j'ai terminé ma période de navigation à bord de la Louise-Marie, avec comme commandant du vaisseau Jan De Beurme, l'actuel amiral. J'ai pris ma retraite le 1er juin 2012. »

Le mois de juillet 2021 a été marqué par de nombreux reportages dans tous les médias sur les inondations en Wallonie. Après une nuit du 14 au 15 juillet de précipitations sans précédent, la vallée de la Vesdre, avec des villes comme Verviers, Pepinster et Chaudfontaine, fut durement touchée : maisons, routes et ponts emportés par les eaux et de nombreuses victimes qui durent attendre les secours pendant des jours. Claude, qui habitait Rue des Raines à Verviers à l'époque, était l'un d'entre eux.

Avec les images de l'époque gravées dans sa mémoire, c'est avec beaucoup d'émotions que Claude raconte son histoire : « Je n'étais pas couché depuis très longtemps, car j'avais regardé le défilé de la fête nationale française à la télévision jusqu'à minuit. Les précipitations excessives m'inquiétaient. Lorsque j'ai soudainement vu une voiture flotter dans la rue vers deux heures du matin, j'ai sauté de mon lit. À deux heures et demie, j'étais dans l'eau presque jusqu'au menton, aucun moyen d'y échapper. La force de l'eau poussait les meubles contre moi et j'étais complètement coincé. J'ai vu mon chien mourir sous mes yeux. » Devenu silencieux, Claude déglutit et continue à raconter cette nuit fatidique. « Ce n'est qu'à partir de sept heures du matin environ que l'eau a commencé à baisser et

CHARITY



maanden huurwaarborg en mijn eerste maand huur, zodat ik op 14 augustus, exact een maand na de ramp, kon verhuizen. Er werd ook een kredietlijn opengesteld.”

Zo wordt Claude nog steeds door de vereniging geholpen bij het betalen van zijn facturen. Is het nu de hospitalisatieverzekering, de aankoop van materiaal of medicatie... de vzw verwerkt en betaalt alles.

Claude besluit: “Ik ben zowel Hulpbetoon als alle collega’s heel dankbaar voor wat ze voor mij gedaan hebben. En volgende gedachte laat me maar niet los: ik heb 18 jaar gevaren en ben nooit in de problemen gekomen aan boord, maar thuis, waar ik het helemaal niet verwachtte, was ik bijna verdronken.” ■

Auteur: Luc Vermeersch
Foto’s: Jorn Urbain

environ une demi-heure plus tard, j’ai réussi à me libérer. Je suis resté coincé pendant cinq longues heures ; je me réalise bien que j’ai eu beaucoup de chance. Si cela s’était passé en hiver, je n’aurais eu aucune chance de survie. » Même aujourd’hui, la catastrophe laisse des traces chez Claude : « Pendant que je me trouvais coincé, j’ai avalé de l’eau polluée, et à cause de ça, j’ai perdu la vue dans mon œil droit. Je prends aussi des médicaments pour d’autres affections de ma peau qui sont le résultat de la catastrophe. »

Épris d’émotions, il doit faire une pause, mais après quelque temps, il continue : « Ma maison était détruite, je n’avais plus rien. Heureusement, j’ai eu la possibilité de vivre chez ma nièce pendant quelque temps, et Frédéric ‘Fred’ Van Brande, ancien collègue et réserviste a pris l’initiative d’une collecte. Il a contacté des gens de la Marine qui habitaient les environs en demandant de m’aider. Fred informa aussi le secrétariat d’Entraide. Ils n’étaient pas au courant de ma situation, mais sur l’ordre du président, ils ont tout de suite ouvert un dossier, et mis en place une aide. Même si je n’étais plus membre à ce moment-là, l’amiral, président de l’association, a décidé de m’aider quand même en tant que retraité de la Marine. L’association Entraide a payé trois mois de garantie locative et mon premier mois de loyer, afin que je puisse déménager le 14 août, exactement un mois après la catastrophe. Une ligne de crédit fut également ouverte. »

Ainsi Claude continue de recevoir l’aide de l’association pour payer les factures. Qu’il s’agisse de l’assurance hospitalisation, de l’achat de matériel ou de médicaments... l’ASBL traite et paie tout.

Claude conclut : « Je suis extrêmement reconnaissant envers association d’Entraide de la Marine et tous les collègues pour tout ce qu’ils ont fait pour moi. La pensée suivante ne me quitte plus : j’ai navigué pendant 18 ans et je n’ai jamais eu de problème à bord, mais à la maison, là où je ne m’y attendais pas du tout, j’ai failli me noyer. » ■

MARINE SHOP

SPECIAL OFFER



Hulpbetoon
T-Shirt Entraide
S-M-L-XL-2XL-3XI – UNISEX
€ 12 i.p.v. € 15



Tafelvlag Marine
Drapeau de table
€ 8 i.p.v. € 10



Wandklok Hulpbetoon
Horloge murale Entraide
Ø 28,5 cm
€ 30 i.p.v. € 35

hulpbetoonmarine@gmail.com
Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine v.z.w. – Association d’Entraide de la Marine a.s.b.l.
Graaf Jansdijk 1 – 8380 Zeebrugge

Promoprijs geldig t.e.m. 30 april 23 - Gratis verzending in BE
Promotion valable jusqu’au 30 avril 23 – Livraison gratuite en BE



2023

Open Scheepvaartdagen	17 > 19/03	Antwerpen
Veteranendag	07/04	Brussel Bruxelles
Journée des Vétérans		
Rotterdam Boat Show ed. 2	07 > 10/04	Rotterdam (NL)
Inhuldiging Pont des Troux	15/04	Doornik Tournai
Inauguration du Pont des Troux		
BKOffshore races	06/05 > 07/05	Inshore
Vlaamse Havendag	07/05	Antwerpen & Gent
Havenfeesten Blankenberge	18 > 21/05	Blankenberge
Nerdland Festival	26 > 28/06	Puyenbroeck,
Wachtebeke		
SeaTalk 08	01/06	
Oostende voor Anker	01 > 04/06	Oostende
Schelderegatta	17/06	Antwerpen
Dag van de Marine	28/06	Oostende
Vlootdagen	29/06 > 02/07	Den Helder (NL)
BKOffshore races	01/07 > 02/07	Blankenberge
The Tall Ship Races	29/06 > 06/08	Antwerpen
Paravangfeesten	06/08 > 07/08	Blankenberge
Mosselrace Yerseke	12/08	Yerseke (NL)
SeaTalk 09	15/08	
BKOffshore races	19/08 > 20/08	Blankenberge
Breskens Sailing Weekend	25/08 > 27/08	Breskens (NL)
BKOffshore races	16/09 > 17/09	Zeebrugge
Fête du Pardon	23/09 > 24/09	Marchienne-au-Pont
Antwerp Race	14/10	Antwerpen
SeaTalk 10	10/12	

2024

Boot Düsseldorf	20 > 28/01	Messe Düsseldorf (DE)
Galabal Marine	02/02	Oostende



Updates over de events
vind je op www.SeaTalk.be

Pour la mise à jour des
derniers événements
consultez notre site
www.SeaTalk.be

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

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

SEATALK COMMUNITY

DANKZIJ DIT LIDMAATSCHAP ONTVANG JE DE VIER VOLGENDE EDITIES IN JE BRIEVENBUS.

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

*Bij verzending van magazine naar adres in België

**Bij verzending naar Nederland of Frankrijk

HOE INSCHRIJVEN?

Via rechtstreekse betaling op KBC BE89 4434 6381 3185 met vermelding 'Lidmaatschap SeaTalk', naam en adres.

Via e-mail: caroline@seatalk.be met vermelding

'Lidmaatschap SeaTalk' + naam en adres

Via www.seatalk.be

WELKOMSTGESCHENK CADEAU DE BIENVENUE TEDDY BEAR SEATALK©



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

Soutenez notre magazine belge nautique en rejoignant notre communauté pour seulement 29 euros* ou 39 euros**

*Envoi en Belgique

**Envoi vers la France ou les Pays-Bas

COMMENT VOUS INSCRIRE ?

En payant la cotisation sur le compte

KBC BE89 4434 6381 3185 en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse.

Via e-mail: caroline@seatalk.be en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse

Via www.seatalk.be

COLOFON | COLOPHON

Uitgever | Éditeur

Expeels bv – Caroline Ostyn
9990 Maldegem – BELGIUM
caroline@seatalk.be
+32 (0)498 46 51 35

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

Redactie | Rédaction

Charles Colot, Olivier Vogels, Luc Vermeersch,
Freddy Philips, Katja van As, Lucie Vandemaele,
Jean-Michel Dossogne, Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie

Jorn Urbain, Kim Vanbesien, Henri Lemineur

Dank aan | Remerciements

Jan de Beurme, Jozef Bergez,
Wilfried Lemmens, VZW Hulpbetoon in de Marine

Lay-out | Mise en page

Jan Becaus

Vertaling | Traduction

Dominique Slambrouck, Johan Feys,
Elise Reyms

NEXT

Volgende editie: juni 2023

Prochaine édition: juin 2023

ONLINE

 www.seatalk.be

 Facebook /SeaTalkMagazine

 Instagram @SeaTalk_Belgium



Alle reproducties, geheel of gedeeltelijk zijn verboden, tenzij de uitgever hiervoor vooraf toestemming heeft gegeven. De uitgever is niet aansprakelijk voor fouten en onvolledigheden in teksten en foto's. Beschrijvingen en prijzen in advertenties vallen onder de verantwoordelijkheid van de adverteerder.

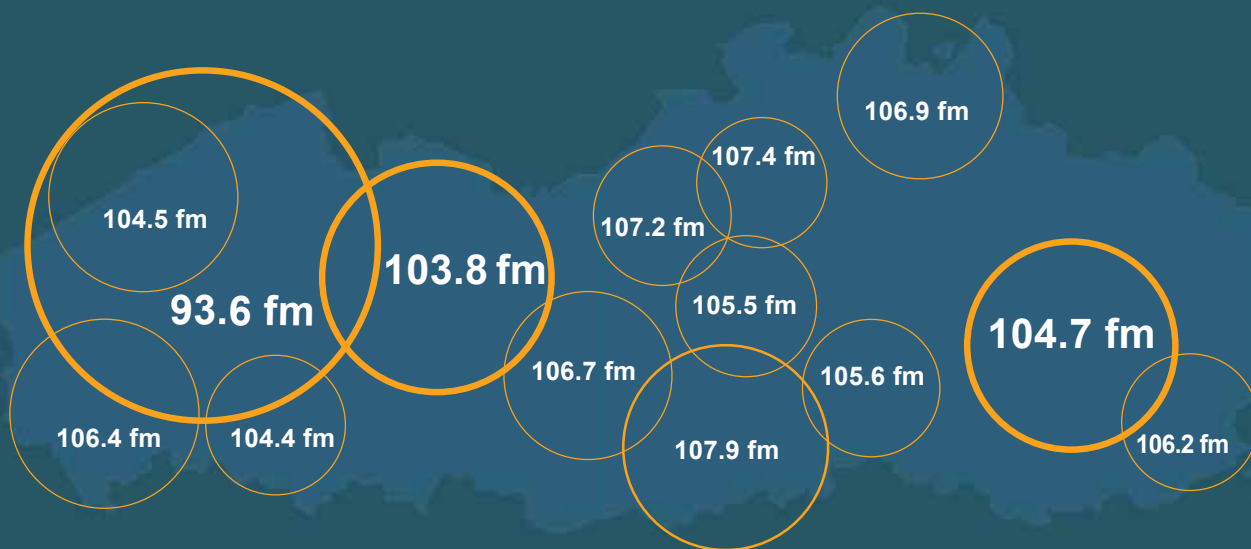
Toute reproduction totale ou partielle est interdite, à moins que l'éditeur ne l'ait autorisée au préalable. L'éditeur ne peut pas être tenu responsable des fautes ou des imprécisions dans les textes et les photos. L'annonceur est responsable des descriptions et des prix dans ses annonces.

DE RADIO VAN JOUW STAD!

Voor radiopubliciteit, bel 0495/38.39.39

De beste hits aller tijden!

In heel Vlaanderen op DAB+ en Telenet digibox.



Aalst	106.7 fm
Brussel	107.9 fm
Leuven	105.6 fm
Mechelen	105.5 fm
Antwerpen	107.4 fm
Waasland	107.2 fm
Turnhout	106.9 fm



Tongeren	106.2 fm
W-Vlaanderen	93.6 fm
Gent	103.8 fm
Hasselt	104.7 fm
Oostende	104.5 fm
Ieper	106.4 fm
Kortrijk	104.4 fm



stadsradiovlaanderen.be

OORVERDOVEND STIL



100% ELEKTRISCHE FORD MUSTANG MACH-E GT

Hij is er: de meest krachtige Ford Mustang Mach-E ooit. Meer vermogen, meer koppel, actieve vering, een hoogwaardig remsysteem, een lagere rijhoogte en een unieke bodykit die knipoogt naar z'n klassieke Mustang GT voorganger. En met een maximaal rijbereik van maar liefst 490 km* moet u zich geen zorgen meer maken. Na slechts 45 minuten is de wagen al voor 80% opgeladen. Zet u schrap, dit wordt een stevige rit. Boek nu een testrit of kom langs in 1 van onze 6 showrooms (nieuwe showroom in Kortrijk!) om hem zelf te ontdekken.



Uw Ford verdeler voor
West-Vlaanderen

Brugge | Diksmuide | Ieper | Kortrijk | Oostende | Roeselare

| unicators

ELEKTRISCH VERBRUIK: 16,5-21,2 KWH/100 KM (GECOMBINEERD) WLTP.

*Gebaseerd op een volledig geladen accu. Het geschatte bereik met behulp van de Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) is van toepassing op RWD-modellen met een accu met vergroot rijbereik. Werkelijk rijbereik varieert naargelang de omstandigheden, zoals de gekozen versie en eventuele opties, externe elementen, rijgedrag, onderhoud van het voertuig en leeftijd van de lithium-ion-accu.

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.nl.ford.be/milieu. De Ford voertuigen zijn sinds 2018 gehomologeerd volgens de WLTP ('World Harmonised Light Vehicle Test Procedure'). Het gaat om een nieuwe testprocedure om op een gestandaardiseerde wijze, in een testlabo, brandstofverbruik, CO₂-uitstoot en elektrisch rijbereik/actieradius van het voertuig te meten. De WLTP-waarden zijn geen 100% correct weergave van de autonomie, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van de voertuigen. Optionele uitrustingen, de rijstijl, de verkeersomstandigheden of bepaalde omgevingsfactoren zoals de buitentemperatuur kunnen de totale CO₂-emissies van het voertuig, zijn verbruik of zijn autonomie beïnvloeden. Het daadwerkelijke verbruik en CO₂-uitstoot alsmede de werkelijke autonomie van het voertuig (met name de afstand die u kunt rijden tussen oplaadbeurten) kunnen dan ook (soms sterk) verschillen van de WLTP-waarden. De verkopende concessiehouder en Ford wijzen elke aansprakelijkheid hieromtrent af. Daarbij heeft de invoering van de WLTP-test gevolgen voor de belastingheffing in verband met de aankoop en het gebruik van het voertuig. Ondanks de invoering van WLTP gebruiken bepaalde overheden (het gaat momenteel over Brussel en Wallonië) nog de oude (lagere) NEDC CO₂/MPAS waarden voor het berekenen van de belasting. Deze waarden worden dan ook voorlopig nog vermeld op onze website. Contacteer ons of bezoek onze website <https://www.nl.ford.be/> om meer informatie te krijgen over de fiscaliteit van het afgebeelde voertuig, het verbruik, de CO₂-uitstoot of autonomie.

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. ford.be