



ANGLO BELGIAN CORPORATION

Een geschiedenis van innovatie
Une histoire d'innovation

DOVO | SEDEE

Onderwaterhelden
Héros sous-marins

MARITIME LADY

Katrien Brackx

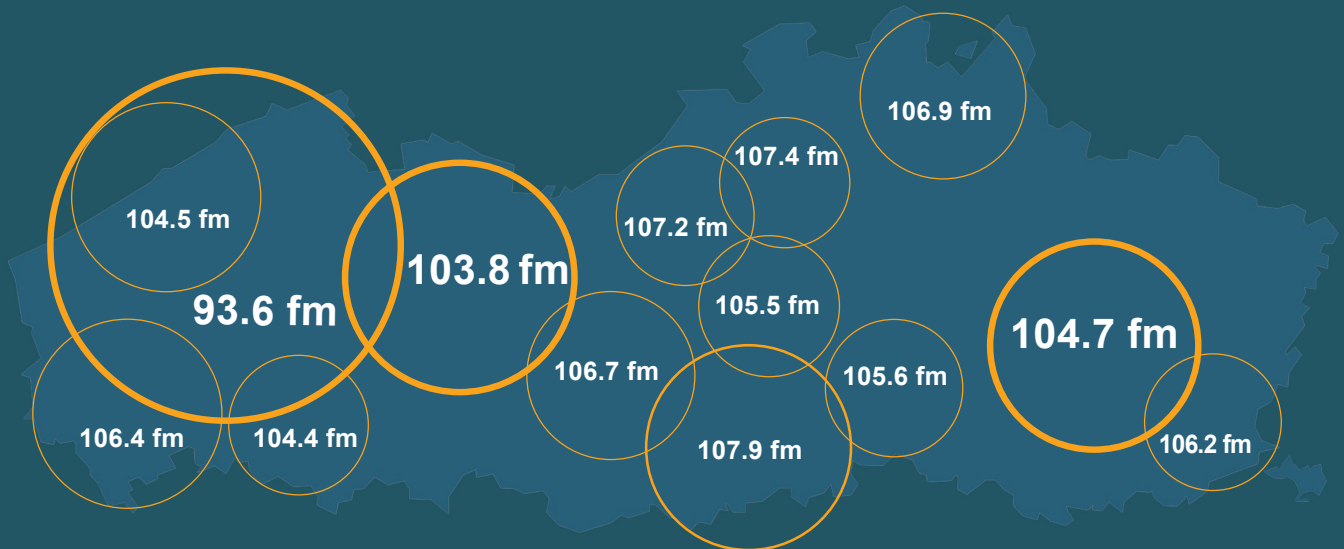


DE RADIO VAN JOUW STAD!

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

- 01 VOORWOORD
- 02 BRIEFING
- 06 ONDERWATERHELDEN
HÉROS SOUS-MARINS
- 12 MCA COMMUNITY
DEEPAK MEHTA

16 MARITIME LADY KATRIEN BRACKX



- 22 ABC ENGINES
JEAN-CHRISTOPHE VAN ACKER

28 SV MERCATOR



- 34 ARTSEA
CHARLES E. SCHELFHOUT

38 BOLUDA TOWAGE BELGIUM STEVEN DE NIJS



- 44 PORTRET JORN URBAIN
- 48 MCM LAB
- 52 BETONNEN VLOOT
LA FLOTTE DE BÉTON
- 55 AGENDA
- 56 SEATALK COMMUNITY
COLOFON | COLOPHON



Beste lezer

Toen minister van Noordzee Vincent Van Quickenborne op zaterdag 22 april in Oostende het startschot gaf van de campagne 'Mei, maand van de pleziervaart', drong het tot me door dat we aan het begin van de zomer staan. Zowel pleziervaarders, watersporters als toeristen zullen ook dit jaar weer genieten langs, in én op het water.

Katrien Brackx wacht niet op de zomermaanden om zich aan en op de zee te begeven. Als telg uit een schippersfamilie kon ze de lokroep van het ruime sop niet weerstaan. Deze *maritime lady* maakte van haar passie niet alleen haar beroep, ook al haar hobby's lokken haar naar het water. Je leest haar verhaal op pagina 16.

Omdat de wateren in ons land zoveel mogelijkheden bieden, zowel op recreatief als op economisch vlak, liggen er ook voor de maritieme sector een pak uitdagingen op tafel om onze ecologische voetafdruk te reduceren en onze activiteiten duurzamer te maken. ABC Engines, een Belgische wereldspeler op vlak van motorenbouw, combineert daarom de dieselmotoren met aandrijvingssystemen op hernieuwbare energie. Lees pagina 22.

Deepak Mehta, de ecosystem developer van MCA Community ziet voor elk probleem zelfs meerdere oplossingen, zolang we research en development democratiseren in plaats van alles op een competitieve manier te willen ontwikkelen.

Niet alleen op recreatief en industrieel vlak valt er veel te verwachten in de nabije toekomst, ook bij de Marine is er veel in beweging. In maart legde minister van Defensie Ludivine Dedonder de kiel van het tweede mijnenbestrijdingsschip de 'Doornik', genoemd naar de Waalse gemeente in Henegouwen waar haar echtgenoot Paul-Olivier Delannois burgemeester van is.

Veel leesplezier!

Chère lectrice, cher lecteur

Lorsque le ministre de la Mer du Nord, Vincent Van Quickenborne donna le coup de départ de la campagne 'Mai, mois de la navigation de plaisance', samedi 22 avril à Ostende, je me suis réalisée que nous nous retrouvons au début de l'été. Les plaisanciers, les amateurs de sports nautiques et les touristes pourront cette année encore se divertir sur, dans et au bord des eaux.

Katrien Brackx n'attend pas les mois d'été pour s'aventurer sur la mer. Issue d'une famille de pêcheurs, elle n'a pas su résister à l'appel du grand large. Non seulement cette 'grande dame de la mer' a fait de sa passion son métier, tous ses passe-temps l'attirent également à la mer. Lisez son histoire à la page 16.

Comme les eaux de notre pays offrent d'abondantes opportunités, tant récréatives qu'économiques, le secteur maritime doit également relever de nombreux défis pour réduire son empreinte écologique et rendre ses activités plus durables. ABC Engines, acteur mondial dans le domaine de la construction de moteurs, combine dès lors les moteurs diesel avec des systèmes de propulsion à énergie renouvelable. Apprenez-en plus à la page 22.

Deepak Mehta, ecosystem developer chez MCA community, voit même plusieurs solutions à chaque problème, à condition qu'on démocratise la recherche et le développement, au lieu de vouloir tout développer de manière compétitive.

Ce n'est pas seulement sur le plan récréatif et industriel qu'on peut s'attendre dans un avenir proche à bon nombre de nouveautés, à la Marine aussi, les choses sont en pleine effervescence. En mars la ministre de la Défense Ludivine Dedonder a posé la quille du deuxième navire de lutte contre les mines, le 'Tournai', du nom de la commune wallonne du Hainaut dont son mari Paul-Olivier Delannois est bourgmestre.

Bonne lecture !



CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR

01
BRIEFING

BNS Tournai komt eraan: munt is al in haar kiel gelast

Le BNS Tournai arrive : la pièce est déjà soudée dans sa quille



Net als bij het nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuig de 'Oostende' werd ook het begin van de bouw van de 'Tournai' gevierd. Bij de Marine gebeurt dat met een officiële ceremonie en de bijhorende gelaste munt. Die munt wordt in de kiel aangebracht, een traditie die voortvloeit uit de Romeinse tijd. Toen werd onder de mast een munt geplaatst, voor voorspoed.

De BNS Tournai is een van de zes nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen, waarbij de naam gekozen werd naar aanleiding van het belang van de stad in de Belgische maritieme wereld. Doornik ligt namelijk aan een belangrijke rivier voor de scheepvaart.

Daarnaast speelt ook de geschiedenis een rol, er bestond namelijk al een Belgische mijnenveger met de naam Doornik, maar dat dateert van de decennia na de Tweede Wereldoorlog.

Een kleine bijzonderheid ten opzichte van de Oostende: het achterste deel van de Doornik wordt gebouwd in Concarneau en een megablok van het boegdeel wordt gebouwd in Polen, bij CRIS.

Het rMCM-programma is een binationaal project met Nederland onder Belgische leiding en in uitvoering door het consortium Belgium Naval Robotics. De oplevering van de Doornik is gepland voor het eerste kwartaal van 2026. ■

Comme pour le nouveau navire de lutte contre les mines "Oostende", le début de la construction du "Tournai" a également été célébré. Dans la marine, cela se traduit par une cérémonie officielle et la pièce de monnaie soudée qui l'accompagne. Cette pièce est insérée dans la quille, une tradition qui remonte à l'époque romaine. À l'époque, une pièce était placée sous le mât, pour la prospérité.

Le BNS Tournai est l'un des six nouveaux navires de lutte contre les mines, dont le nom a été choisi en réponse à l'importance de la ville dans le monde maritime belge. En effet, Tournai est située sur une rivière importante pour la navigation.

En outre, l'histoire joue également un rôle, puisqu'un dragueur de mines belge portant le nom de Tournai existait déjà, mais il datait des décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale.

Petite particularité par rapport à l'Oostende : la partie arrière du Tournai est construite à Concarneau et un gros bloc de la section avant est construit en Pologne, à CRIS.

Le programme rMCM est un projet binational avec les Pays-Bas, mené par la Belgique et mis en œuvre par le consortium Belgium Naval Robotics. La livraison du Tournai est prévue pour le premier trimestre 2026. ■

Oscar-winnares Sophia Loren doop- meter van MSC Euribia

La lauréate des Oscars Sophia Loren marraine du MSC Euribia



Het meest milieuvriendelijke schip van MSC tot nu toe, de MSC Euribia, wordt op 8 juni 2023 gedoopt in Kopenhagen. De Scandinavische hoofdstad is gekozen als lanceringslocatie voor het schip vanwege haar rijke maritieme erfgoed en toewijding aan duurzaamheid. Sophia Loren zal voor de 19de keer een schip van MSC Cruises dopen.

MSC Euribia is "Built for the future". Frank Van Den Steen, CEO MSC Cruises Benelux, beklemtoont: "MSC Euribia is op vele vlakken een bevestiging van ons engagement naar duurzaamheid en we zijn vastbesloten hierin een leidende rol te spelen."

De MSC Euribia is het tweede schip in de vloot van MSC Cruises dat wordt aangedreven door LNG, de schoonste en meest efficiënte brandstof die momenteel op commerciële schaal beschikbaar is. Ze zal ook beschikken over verdere geavanceerde milieutechnologieën, waaronder 'Baltic Standard' geavanceerde afvalwaterbehandelingssystemen aan boord, afvalverwerking, energie-efficiënte maatregelen en innovatieve systemen voor het beheer van onderwaterstraling om de potentiële impact op het mariene milieu te verminderen.

Na het evenement begint MSC Euribia deze zomer met het varen van tochten van 7 nachten in Noord-Europa vanuit Kiel in Duitsland en Kopenhagen naar de betoverende Noorse fjorden, waaronder Geiranger, Ålesund en Flaam. ■

Auteur: CO | Foto: MSC Cruises

Le navire jusqu'à présent le plus écologique de MSC, le MSC Euribia, sera baptisé à Copenhague le 8 juin 2023. La capitale scandinave a été choisie comme lieu de mise à l'eau du navire en raison de son riche patrimoine maritime et de son dévouement à la durabilité. Ce sera le 19e navire de MSC Cruises à recevoir le baptême de la main de Sophia Loren.

Le MSC Euribia est un navire 'Built for the Future'. Frank Van Den Steen, CEO MSC Cruises Benelux, insiste sur ce fait: « Le MSC Euribia confirme sur un tas d'aspects notre engagement pour la durabilité, et nous sommes déterminés à continuer de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine. »

Le MSC Euribia est le deuxième navire de la flotte de MSC Cruises à être propulsé à l'aide du GNL, le carburant le plus écologique et le plus efficace qui soit actuellement disponible à l'échelle commerciale. Il sera aussi équipé de technologies environnementales plus avancées, comme les systèmes 'Baltic Standard' pour le traitement des eaux usées à bord, pour le traitement des déchets, puis les mesures en matière d'efficacité énergétique ainsi que des systèmes innovants de gestion des radiations sous-marines, dans le but de réduire l'influence potentielle sur l'environnement maritime.

Après l'événement, le MSC Euribia commencera cet été à effectuer des croisières de sept nuits en Europe du Nord, au départ de Kiel en Allemagne et de Copenhague, en direction des ravissants fjords norvégiens tels que Geiranger, Ålesund et Flaam. ■

03
BRIEFING

Leerlingen houtbewerking aan de slag op de M477 Oudenaarde

Des apprentis en menuiserie au travail sur le M477 Oudenaarde



Als dank voor hun inzet nodigde MPM de leerlingen op 6 mei 2023 uit voor de viering en de receptie ter gelegenheid van 65^{ste} verjaardag van de Oudenaarde. ■

Depuis le début de cette année scolaire, les bénévoles du chasseur de mines M477 Oudenaarde peuvent compter sur une aide supplémentaire. Les élèves de la sixième année section bois du Stedelijk Lyceum Eilandje à Anvers se sont engagés à rénover et à reconstruire les éléments en bois du navire : la base du compas, les escaliers, les parois, etc. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre de leur projet de fin d'études.

Sinds het begin van dit schooljaar kunnen de vrijwilligers van de mijnveger M477 Oudenaarde rekenen op extra helpende handen. De leerlingen van de klas 6 hout van het Stedelijk Lyceum Eilandje in Antwerpen engageerden zich voor de renovatie en heropbouw van de houten compartimenten van het schip: de voet van het kompas, de trappen, wanden etc. Deze opdrachten kaderen binnen hun eindwerk.

Dieter Van Dooren, coördinator van de afdeling hout vertelt: "Het leuke aan dit project is dat onze leerlingen in het atelier op school de opdrachten uitvoeren, waarna ze hun werkstuk mogen plaatsen op het schip. Ze zien waar hun creaties terecht komen en dat werkt heel motiverend. Ze leren bovendien veel van de expertise van de vrijwilligers en deze samenwerking zorgt ervoor dat er heel veel respect is ontstaan voor elkaar."

Dieter Van Dooren, coordonnateur de la section bois, nous raconte : « Ce qui est vraiment satisfaisant dans ce projet, c'est que nos élèves réalisent les travaux dans l'atelier de l'école, et qu'ils peuvent ensuite aller installer leur propre œuvre sur le bateau. Ils peuvent voir où leurs créations aboutissent, ce qui est très motivant. De plus, grâce à leur expertise, les volontaires peuvent leur apprendre des tas de choses, et cette collaboration permet de créer un grand respect mutuel. »

Pour exprimer sa gratitude pour leur engagement, MPM a invité les étudiants à la célébration et à la réception du 6 mai 2023, à l'occasion du 65^e anniversaire de l'Oudenaarde. ■

Auteur: CO | Foto's: Stedelijk Lyceum Eilandje

04 BRIEFING

SeaTalk zoekt talent! Seataalk recherche des talents !



In SeaTalk brengen we verhalen en reportages over diverse nautische onderwerpen, over boten en schepen, over het leven aan boord of in de haven, over kunstwerken of maritieme innovaties...

Samen met The Belgian Navy brengen we jaarlijks vier edities van dit unieke Belgische magazine op de markt. Heb je ideeën, tips of misschien beschik je zelf over een vlotte pen? Wil je deel uitmaken van onze redactie, ons foto- of social mediateam?

Wij bieden ook stageplaatsen aan!

Neem contact op met :
caroline@seataalk.be (NL)
elise@expeels.com (FR)
en kom alles te weten over de samenwerkingsmogelijkheden en opportuniteiten. ■

Dans SeaTalk, nous proposons des histoires et des reportages à propos de différents sujets nautiques, de bateaux et navires, de la vie à bord ou dans les ports, d'œuvres d'art ou d'innovations maritimes...

En collaboration avec la Belgian Navy, nous réalisons chaque année quatre éditions de ce magazine belge unique en son genre. Avez-vous des idées, des tuyaux, ou êtes-vous doté d'une plume facile ? Voulez-vous faire partie de notre équipe éditoriale, photographique ou des médias sociaux ?

SeaTalk offre également des places de stagiaires !

Contactez :
caroline@seataalk.be (NL)
elise@expeels.com (FR)
et apprenez-en plus sur les possibilités de collaboration et les opportunités. ■

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

ONDERWATERHELDEN HÉROS SOUS-MARINS

**Het leven van een duiker-ontmijner
La vie des plongeurs-démineurs**



Explosieven onschadelijk maken zoals in de films, daar doen de duiker-ontmijners bij Defensie niet aan mee. In plaats van een rood draadje door te knippen, hangen ze juist een extra hoeveelheid springstof aan een mijn en laten die zo ontploffen. Dat klinkt allemaal zeer heftig, sommigen zouden het zelf gevaarlijk durven noemen, maar hoe zit dat nu precies in elkaar?

Wie beter dan Commandant Boulanger van de Dienst voor Opruiming en Vernietiging van Oorlogstuigen Zeebrugge, kort gezegd DOVO Zeebrugge, om een blik achter de schermen te werpen in het leven van een duiker-ontmijner. Commandant Boulanger raakte als recreatief duiker eind de jaren '80 enorm gefascineerd door de professionele duikers aan boord van de toen gloednieuwe mijnenjagers. En al snel ontdekte hij zelf het leven van een duiker-ontmijner aan boord: "Op een schip ben je niet enkel duiker-ontmijner, je staat ook in voor vele andere opdrachten. Je bent verantwoordelijk als pompier, doet karweien, moet soms de wacht lopen en werkt mee aan dek."

Désamorcer des explosifs comme dans les films, ça n'est pas le travail des plongeurs-démineurs de la Défense. Au lieu de couper un fil rouge, ils attachent une quantité supplémentaire d'explosifs à une mine et la font exploser. Tout cela semble très intense, certains oseraient même le qualifier de dangereux, mais en quoi cela consiste exactement ?

Le commandant Boulanger, du Service d'Enlèvement et de Destruction d'Engins Explosifs (SEDEE Zeebrugge), est le mieux placé pour nous faire découvrir les coulisses de la vie d'un plongeur-démineur. À la fin des années 1980, alors qu'il pratiquait la plongée de loisir, le commandant Boulanger a été extrêmement fasciné par les plongeurs professionnels à bord des chasseurs de mines, alors tout neufs. Et il ne tarde pas à découvrir lui-même la vie d'un plongeur-démineur à bord: "Sur un navire, on n'est pas seulement plongeur-démineur, on est aussi chargé de beaucoup d'autres missions. On est responsable comme pompier, on fait des corvées, on doit parfois assurer le quart et aider sur le pont."



Van 1994 tot 2005 zat Boulanger als duiker aan boord van verschillende schepen, om daarna onderrichter te worden op de duikschool. Tijdens zijn carrière scheert hij hoge pieken, wordt hij commandant van de duikschool, Eerste Officier van mijnenbestrijdingsvaartuigen Bellis en Lobelia, raadgever op gebied van militair duiken en commandant van mijnenbestrijdingsvaartuig Lobelia. Na dat indrukwekkend palmares komt hij terecht op zijn huidige stoel, commandant van DOVO Zeebrugge: "Hoewel DOVO geen onderdeel is van de Marine, is er toch sprake van een hechte band. Wij moeten regelmatig duikers leveren aan boord en schepen soms gespecialiseerde duikers in. Daarnaast vinden alle opleidingen en vormingen van duikers hier in de marinekazerne van Zeebrugge plaats."

EXPLOSIEVEN TOT EEN TON VERNIETIGEN

Er zijn dus duiker-ontmijners bij de Marine, maar ook bij DOVO. Op zee wordt de opdracht eerst door het schip uitgevoerd, de bemanning zoekt met hun sonarteam naar mijnen en classificeert die: "Dat wil eigenlijk zeggen dat ze beslissen of het de moeite is om het contact te identificeren. Hier komen de duiker-ontmijners in het verhaal. Zij doen eerst een conningrun en plaatsen een touw niet ver van de mijn. Het is dan aan de duikers om dit touw te volgen en in een cirkelbeweging de mijn op te zoeken. Als er veel zicht is, is dat allemaal geen probleem. Als er geen zicht is,

De 1994 à 2005, Boulanger a été plongeur à bord de plusieurs navires, avant de devenir instructeur à l'école de plongée. Au cours de sa carrière, il a gravité les échelons, devenant commandant de l'école de plongée, commandant en second (XO / EO) des chasseurs de mines Bellis et Lobelia, conseiller en plongée militaire et commandant du chasseur de mines Lobelia. Après ce parcours impressionnant, il est arrivé à son poste actuel, commandant du SEDEE Zeebrugge : "Bien que le SEDEE ne fasse pas partie de la Marine, il existe une relation étroite. Nous devons régulièrement fournir des plongeurs à bord et parfois faire venir des plongeurs spécialisés. En outre, tous les entraînements et formations de plongeurs ont lieu ici, dans la base navale de Zeebrugge".

DÉTRUIRE DES EXLOSIFS JUSQU'À UNE TONNE

Il y a donc des plongeurs démineurs à la Marine, mais aussi au SEDEE. En mer, le travail est d'abord effectué par le navire, l'équipage utilisant son sonar pour rechercher les mines et les classifier : "Cela signifie qu'ils décident s'il vaut la peine d'identifier le contact. C'est là qu'interviennent les plongeurs-démineurs. Ils effectuent d'abord une plongée de reconnaissance et placent une corde non loin de la mine. Ensuite, les plongeurs vont suivre cette corde et de rechercher la mine en effectuant un mouvement circulaire. Si la visibilité est bonne, il n'y a pas de problème. S'il n'y a pas de visibilité, il faut tourner en rond jusqu'à ce que l'on entre en

dan is het rondjes draaien tot je op een bepaald moment fysiek contact maakt met de mijn.” Wanneer het gaat om een gevaar in een kanaal of rivier, is het vaak de politie die DOVO zal contacteren. Dan is het aan hen om de opzoekingsfase zelf uit te voeren, maar ze kunnen ook de hulp van de Marine inroepen met hun Very Shallow Water Unit. Zij gaan dan met een onderwaterrobot de precieze positie geven van een eventueel explosief.

Eens ze hebben bevestigd dat het om een explosief gaat, komen de grote middelen naar boven. Hoe de duiker-ontmijners reageren op een situatie, verschilt natuurlijk naargelang de grootte, de positie en de hoeveelheid springstof. De vondsten kunnen variëren van een explosief van een ton tot een artillerieprojectiel met minder dan 500 gram springstof. “Wij hebben ooit een grote zeemijn gevonden naast een kabel van kritieke infrastructuur. Dan moeten wij eerst de mijn voorzichtig wegslepen van zijn huidige positie, om die daarna op een veilige plaats te laten ontploffen. In het kanaal halen we het meestal eerst aan de oppervlakte, om dan te zien of we het ter plaatse vernietigen of kunnen meenemen om later te vernietigen.”

Dat vernietigen gebeurt dus niet op de meest delicate manier. Als het kan, kiezen ze ervoor om het te laten ontploffen en dus niet om een draadje door te knippen: “Anders is het te moeilijk en te gevaarlijk. Het vergt ook enorm veel tijd om zo’n ontmiijner te vormen. We doen dat wel indien een persoon in gevaar zou zijn, maar dat gebeurt bijna nooit.”

ZELFS ALS PROFESSIONAL ERVAAR JE STRESS

Wat dan weer wel veel gebeurt, zijn schepen op de Noordzee die in contact komen met oude munitie: “Baggerschepen zuigen regelmatig oude munitie op en die komt dan vast te zitten in de zuigkop. Dan moeten wij ter plaatse gaan en de situatie analyseren. Als het te gevaarlijk is om de munitie mee te nemen, vernietigen we die op zee. Maar meestal kunnen we die meenemen en wordt dat later vernietigd. Ook vissers komen frequent in contact met munitie. In het verleden werd niet echt omgekeken naar de veiligheid en een schip op zee stoppen kost ook veel geld. Ze smeten

contact fysiek met de mine à un moment donné. Lorsqu’un danger survient dans un canal ou une rivière, c’est souvent la police qui contacte le SEDEE. C’est alors à elle d’effectuer la phase de recherche elle-même, mais elle peut aussi demander l’aide de la Marine avec son unité “Very Shallow Water”. Ils utiliseront alors un robot sous-marin pour donner la position précise d’un éventuel engin explosif.

Une fois qu’ils auront confirmé qu’il s’agit bien d’un explosif, c’est au tour des grands moyens. La réaction des plongeurs-démineurs varie naturellement en fonction de la taille, de la position et de la quantité de l’explosif. Les découvertes peuvent aller d’un explosif d’une tonne à un projectile d’artillerie contenant moins de 500 grammes d’explosif. “Une fois, nous avons trouvé une grosse mine marine à côté d’un câble d’infrastructure critique. Nous devons d’abord déplacer la mine avec précaution, puis la faire exploser dans un endroit sûr. Dans le canal, nous commençons généralement par ramener la mine à la surface, puis nous déterminons si nous la détruisons sur place ou si nous pouvons l’emporter pour la détruire plus tard.

La destruction n’est donc pas effectuée de la manière la plus délicate qui soit. S’ils le peuvent, ils choisissent de la faire exploser plutôt que de couper un fil de contact : “Sinon, c’est trop difficile et trop dangereux. Il faut aussi beaucoup de temps pour former un démineur. Nous le faisons si une personne est en danger, mais cela n’arrive presque jamais”.

MÊME EN TANT QUE PROFESSIONNEL, ON EST STRESSÉ

Ce qui arrive souvent, ce sont des bateaux qui entrent en contact avec de vieilles munitions en mer du Nord : “Les bateaux de dragages aspirent régulièrement de vieilles munitions qui restent coincées dans la tête d’aspiration. Nous devons alors nous rendre sur place et analyser la situation. S’il est trop dangereux d’emporter les munitions, nous les détruisons en mer. Mais en général, nous pouvons les emporter et elles sont détruites plus tard. Les pêcheurs sont également souvent en contact avec ces explosifs.





de munitie dan gewoon terug overboord, tot er een ongeval is gebeurd. Er was een lading ontploft op het achterdek van een vissersboot en daarbij zijn doden gevallen, opeens beseften de mensen hoe gevaarlijk het eigenlijk wel is. Nu maken de vissers een touw vast aan de baken, smijten ze de munitie overboord en sturen ons de gps-positie.”

Met die constante dreiging en spanning moeten de duiker-ontmijners ook wel goed kunnen omgaan. Sowieso ondergaan zij een stevige psychologische screening, maar dat resulteert volgens Boulanger niet per se tot een afwezigheid van stress: “Wij kunnen rustiger blijven onder water en dat komt door de ervaring, we worden daar ook voor gekozen. Uit ons psychologisch profiel blijkt nu eenmaal dat wij graag onder water gaan en ontmijnen, wat de meerderheid van de mensen juist zou willen vermijden. Toch is er in geval van een probleem onder water ook stress bij een professional. Het belangrijkste is dan dat je je stress kan controleren. Dat leer je door veel te blijven duiken en regelmatig geconfronteerd te worden met stresssituaties, zoals een probleem met je materiaal of een onverwachte situatie.”

ELKE DAG BLIJFT EEN UITDAGING

Naast het mentale, lijkt voor een buitenstander het fysieke toch ook wel een grote rol te spelen. Maar daar gaat de commandant niet per se mee akkoord: “Het duiken zelf is zwaar en de fysieke conditie is natuurlijk zeer belangrijk, maar wij zijn geen sportbeesten. Het belangrijkste voor ons is de controle onder water en de controle over het materiaal die in geval van problemen je leven kan redden. Wij proberen dan ook altijd zoveel mogelijk op materiaalkennis te werken, want het is de bedoeling dat we zo weinig mogelijk inspanning doen onder water. Anders kan dat een tweede probleem veroorzaken zoals CO₂-vergiftiging of decompressie.”

Dans le passé, ils ne se souciaient pas vraiment de la sécurité, et arrêter un navire en mer coûte également beaucoup d'argent. Ils rejetaient donc simplement les munitions par-dessus bord, jusqu'à ce qu'un accident se produise. Une charge a explosé sur le pont arrière d'un bateau de pêche et a tué des gens. Aujourd'hui, les pêcheurs attachent une corde à une balise, rejettent les munitions par-dessus bord et nous envoient leur position GPS”.

Face à cette menace et à cette tension constantes, les plongeurs-démineurs doivent également être capables de faire face à la situation. En tout état de cause, ils sont soumis à un examen psychologique rigoureux, mais selon M. Boulanger, cela ne se traduit pas nécessairement par une absence de stress : “Nous pouvons rester plus calmes sous l'eau et c'est grâce à l'expérience, nous sommes choisis pour cela. Notre profil psychologique montre simplement que nous aimons aller sous l'eau et déminer, ce qui est exactement ce que la majorité des gens aimeraient éviter. Néanmoins, en cas de problème sous l'eau, il est important de faire appel à un professionnel. Le plus important est donc de pouvoir gérer son stress. On l'apprend en continuant à plonger beaucoup et en étant régulièrement confronté à des situations de stress, comme un problème d'équipement ou une situation inattendue.”

CHAQUE JOUR RESTE UN DÉFI

Outre le mental, pour quelqu'un d'étranger à ce monde, le physique semble jouer un rôle important. Mais le commandant n'est pas tout à fait d'accord : “La plongée elle-même est difficile et la condition physique est bien sûr très importante, mais nous ne sommes pas des sportifs. La chose la plus importante pour nous est notre maîtrise sous l'eau et le contrôle de l'équipement qui peut vous sauver la vie en cas de problème. Nous essayons donc toujours de travailler sur la connaissance de l'équipement autant

En niet alleen de kennis van het materiaal lijkt een veeleisend aspect van het beroep, ook de technische kennis over het vak is niet voor iedereen weggelegd: "Duiker-ontmijner is alleszins niet de gemakkelijkste vorming binnen Defensie. Wij verwachten van de kandidaten veel karakter, ze moeten duiken in de koude en soms voor een lange periode in het koud water blijven. De opleiding inclusief de stage duurt ongeveer drie jaar en je moet veel materie op korte termijn kennen. Het duiken zelf is een harde cursus en het ontmijnen is een zeer moeilijke cursus. Je moet veel vanbuiten leren, alle veiligheidsaspecten kennen en vanaf de eerste tot de laatste dag elke avond studeren."

Toch lijkt het voor de commandant allemaal de moeite waard en hij sluit dan ook af met een mooie boodschap: "Ik ben blij met de evolutie van mijn carrière en vind die persoonlijk prachtig. Er is heel wat diversiteit binnen Defensie, heb heel veel mensen leren kennen en kan elke dag leren van anderen. Je leert ook denken en leert continu bij. Daarbovenop blijf je met jonge mensen en je eigen kennis werken. Je wordt steeds uitgedaagd, dat maakt het allemaal zo mooi!" ■

Auteurs: Sten Maelfeyt & Luc Vermeersch
Foto's: Jorn Urbain

que possible, car l'idée est de faire le moins d'efforts possible sous l'eau. Sinon, cela peut entraîner un second problème, comme l'empoisonnement au CO2 ou la décompression".

Il n'y a pas que les connaissances matérielles qui semblent être un aspect exigeant de la profession, même les connaissances techniques ne sont pas à la portée de tous : "La formation de plongeur-démineur est loin d'être la plus facile au sein de la Défense. Nous attendons beaucoup de caractère de la part des candidats, qui doivent plonger dans le froid et parfois rester dans l'eau froide pendant une longue période. La formation, stage inclus, dure environ trois ans et comporte beaucoup de matière à assimiler en peu de temps. La plongée elle-même est un cours difficile et le déminage est un cours très difficile. Il faut apprendre beaucoup par cœur, connaître de nombreux aspects de la sécurité et étudier tous les soirs, du premier au dernier jour."

Pourtant, pour le commandant, le jeu en vaut la chandelle et il conclut par un beau message : "Je suis heureux de l'évolution de ma carrière et personnellement, je l'aime. Il y a beaucoup de diversité au sein de la Défense, j'ai rencontré beaucoup de gens et je peux apprendre des autres tous les jours. On apprend aussi à réfléchir et à apprendre en permanence. En outre, vous continuez à travailler avec des jeunes et avec vos propres connaissances. Vous êtes constamment mis au défi, et c'est ce qui rend tout cela si formidable !" ■




De Zeeman PRO presents: HK-P Model 2

Exclusive to the market, fully EN 15333-1:2008 certified diving system for 2 divers, developed by De Zeeman PRO.


The HK-P Model 2 Diving Panel has a flow rate per diver of 900 ltr./minute and is available in 200 and 300 bar versions. All components are standardized and available internationally. The Exclusive Walther Prätz quick connectors are specially designed and certified for underwater use. HK-P Model 2 is mounted in a durable Pelicase 1600 and can be carried by one person.


Inclus


- 2 x Kirby Morgan helmet (SL27, KM37 or KM37SS)
- 3 x Umbilical configured up to 120m
- 1 x HK-P panel
- 1 x video system (Axsub Axview2-P)
- 2 x camera (AxSEE30)
- 2 x light (AxLIGHT35)
- 1 x Combox with black box recording (AxTALK)
- 2 x Aquavest diver's harness
- 2 x 7ltr. 300bar Bailout kit with Quick Disconnect
- 2 x High Flow Oxygen Reducer (Frost resistant)
- 12 x 3kg lead
- Option:
 - > 2 x HP hose optional up to 30m length
 - > 2 x LP-hose for oxygen optional up to 30m length


Already sold to several governmental entities.









BELGIUM
info@dezeeman.be




FRANCE
info@dezeeman.fr



GERMANY
info@dezeeman.de



ITALY
info@dezeeman.it



SPAIN
info@dezeeman.es

DEEPAK MEHTA

Pleitbezorger van maritieme innovatie bij MCA

Avocat de l'innovation maritime au sein de MCA

Energietransitie, digitalisering, autonomie... de uitdagingen zijn enorm en in bijna alle sectoren is het alle hens aan dek. We moeten bruggen bouwen, samenwerken en actie ondernemen. Ook bij de maritieme sector is die beweging ingezet. De nood aan innovatie en ondernemerschap is hoog. Deepak Mehta richtte samen met Bart Huybrechts MCA Community op. Een vzw met focus op maritieme innovatie die actoren van binnen en buiten de maritieme sector niet naast, maar mét elkaar laat werken.

Transition énergétique, numérisation, autonomie... les défis sont énormes et c'est le branle-bas général dans presque tous les secteurs. Il faut construire des ponts, entamer des collaborations et prendre des initiatives. C'est un mouvement qui vient également d'être amorcé dans le secteur maritime, et le besoin d'innovation et d'esprit d'entreprise est important. Avec Bart Huybrechts, Deepak Mehta a fondé MCA Community, une ASBL qui se concentre sur l'innovation maritime et qui aide toutes les parties prenantes du secteur maritime à travailler ensemble, plutôt qu'à côté l'un de l'autre.

SYNERGIEËN BOUWEN

Deepak, van opleiding master Toegepaste Economische Wetenschappen, had eigenlijk geen band met de maritieme wereld. Hij kwam er mee in aanraking tijdens zijn job bij Flanders Technology International. Via Technopolis bracht hij jongeren in contact met wetenschap en technologie. "Niet alleen binnen de lucht- en ruimtevaart moeten we kansen voor jongeren zichtbaar maken. Ook de blauwe economie, wat er op zee gebeurt... Vaak lijkt het alsof mensen zich nog onvoldoende realiseren hoeveel economische groei dit in de toekomst met zich meebrengt."

Vooraf het ondernemerschap pur sang dat doorheen de geschiedenis van de scheepvaart aan de oppervlakte drijft, deed hem kiezen om verder de richting van de maritieme wereld in te slaan.

"De wereld gaat fundamentele veranderingen tegemoet, technologie is daarbij een zeer belangrijke hefboom. De problemen die op dit moment op ons afkomen in de scheepvaart zijn te groot en te urgent om deze competitief op te lossen. Als ecosystem developer is het mijn hoofddoel om mee te zoeken naar oplossingen en de juiste partijen samen aan tafel te brengen. Bij MCA LABS aan De Gerlachekaai brengt MCA Community iedereen fysiek samen, zowel in onze co-working als tijdens meerdere inspiratiesessies rond maritieme uitdagingen. Denk maar aan autonome scheepvaart, de toepassingsmogelijkheden van IoT sensoren, cybersecurity, ...

COALITION OF THE WILLING

Er zijn meerdere organisaties die zich bekommeren om de problemen en uitdagingen in de scheepvaart, maar MCA legt het accent op concrete actie. Deepak is duidelijk: "MCA community is breder dan lid worden en af en toe een lezing bijwonen. Wij vragen meer engagement. De focus ligt op het bevorderen van het innovatievermogen en 'futureproof' maken van de maritieme sector als onderdeel van de bredere logistieke en transportsector.

De aanpak? Als er een specifieke uitdaging is, zoeken we of er al een gedeeltelijke oplossing voor bestaat. Met de community overbruggen we de grenzen van organisaties en maken we de link met andere sectoren en hun oplossingen. De maritieme geschiedenis leert dat er vastberaden dappere beslissingen nodig zijn; denk bijvoorbeeld aan de stap van zeilschepen naar dieselschepen. Keuzes waarvan men pas veel later kan oordelen of het toen de juiste waren."

CRÉER DES SYNERGIES

Au fait, Deepak, qui a un master en sciences économiques appliquées, n'avait aucun lien avec le monde maritime, mais il a pu faire sa connaissance pendant son emploi au sein de Flanders Technology International. Par le biais de Technopolis, il mettait des jeunes en contact avec le monde des sciences et de la technologie. « Ce n'est pas seulement dans l'aviation et dans la navigation spatiale que nous devons faire connaître les opportunités aux jeunes. Il y a aussi l'économie bleue, tout ce qui se passe sur mer... On a souvent l'impression que les gens ne se réalisent pas suffisamment la capacité de croissance économique de ce secteur à l'avenir. »

C'est surtout l'esprit d'entreprise pur sang, qui caractérise tellement l'histoire entière du transport maritime, qui a poussé Deepak à s'engager davantage dans la voie du monde maritime.

« Le monde se dirige vers des changements fondamentaux, et la technologie est un levier important dans cette évolution. Les problèmes auxquels nous devons faire face actuellement dans le transport maritime sont trop importants et trop urgents pour les résoudre de manière compétitive. Dans mon rôle de développeur d'écosystème, mon objectif principal est d'aider à trouver des solutions et de réunir les parties pertinentes autour de la table. MCA Community réunit tout le monde physiquement chez MCA LABS au quai De Gerlache, tant à l'occasion de notre coworking que lors de multiples sessions d'inspiration autour des défis maritimes. Il suffit de penser à la navigation autonome, aux possibilités d'application des capteurs IoT, à la cybersécurité, etc.

LA COALITION DE VOLONTAIRES

Il existe plusieurs organisations qui s'intéressent aux problèmes et aux défis du transport maritime, mais MCA met l'accent sur les actions concrètes. Deepak est clair : « MCA Community ne se limite pas à devenir membre et à assister à une conférence occasionnelle, nous recherchons un engagement plus poussé. L'accent est mis sur le développement des capacités d'innovation et de la pérennité du secteur maritime en tant que composante du secteur plus large de la logistique et du transport.

L'approche ? Dans le cas d'un défi spécifique, nous examinons d'abord s'il existe déjà une solution partielle. Avec la communauté, nous allons au-dessus des limites des organisations et nous allons à la recherche du lien avec les autres secteurs et leurs solutions. L'histoire maritime nous apprend qu'il y a besoin de prendre des décisions fermes et audacieuses ; il suffit de penser à la transition des navires à voiles aux bateaux à vapeur. Des choix dont on ne peut juger que beaucoup plus tard s'ils étaient corrects à l'époque. »



INNOVATION

OPEN INNOVATIE STIMULEREN

In tijden van transitie moeten we telkens opnieuw durven kijken welke de technologische evoluties zijn en hoe we het oorspronkelijke idee kunnen bijsturen. "Om duurzame systemen voor de sector te realiseren, is samenwerking cruciaal. Bereidwilligen samenbrengen die stappen durven zetten naar een toekomst die totaal niet helder is. Niemand zal het probleem alleen oplossen; daarom the coalition of the willing."

De vraagstukken die zich binnen eenzelfde sector stellen zijn al zo divers. Denk bijvoorbeeld aan de uitdagingen van de binnenscheepvaart en vergelijk dit met die waar de internationale scheepvaart voor staat. "Niet elke oplossing is in elke context geschikt. Ook al hopen we de ultieme succesformule te vinden, die bestaat helaas niet. We zullen tot evenveel of zelfs meer oplossingen moeten komen als er problemen zijn, en die zullen verschillen per maritieme deelmarkt en per regio."

MATCHMAKER

Het is wellicht de generalist in Deepak die bruggen kan bouwen door analogieën te zoeken. En de match hoeft voor hem niet honderd procent te zijn. "Als je een probleem slechts voor 40% kunt invullen met een idee dat in andere sectoren al bestaat, dan moet je niet alles zelf willen ontwikkelen. Denk aan Lego en Playmobil: twee spelers die ervoor zorgen dat kinderen kunnen spelen. Wat als dat Playmobilmannetje nu ook eens op dat Legoblokje zou passen? Ideaal toch, dan hebben we dubbel zoveel speelgoed."

Elektrificatie kan nooit de enige oplossing zijn, want scheepvaart gaat van watertaxi's tot containerschepen. Wat zijn de voordelen van waterstof? Biedt ammoniak het antwoord? Wat als we een maatschappelijk draagvlak kunnen creëren en de denkoefening durven maken over kernenergie voor scheepvaart? Uiteindelijk zal een oplossing die futureproof is gevonden worden door samen te werken en verschillende keuzes te combineren.

Bij MCA Community gaat het niet alleen om denken, maar ook om doen. Wij durven het debat openen met actoren in Europa en daarbuiten. We moeten wereldwijd de handen in elkaar slaan," besluit Deepak. ■

mca.be/nl/community

ENCOURAGER L'INNOVATION OUVERTE

En temps de transition, nous devons oser réexaminer chaque fois de nouveau quelles sont les évolutions technologiques et comment nous pouvons améliorer l'idée originale. « Pour la réalisation de systèmes durables pour le secteur, la collaboration est essentielle. Réunir les gens disposés à faire des pas vers un avenir qui, à l'instant, est loin d'être clair. Personne ne saura résoudre le problème à lui tout seul ; dès lors la coalition de volontaires. »

Les problèmes qui se posent dans un seul secteur sont déjà très divers. Pensez à la multitude de défis de la navigation fluviale et comparez-les à ceux qui se posent au transport maritime international. « Toute solution n'est pas valable dans toute circonstance. Nous avons beau espérer trouver la formule de réussite ultime, elle n'existe tout simplement pas. Il faudra trouver autant ou même plus de solutions qu'il n'y a de problèmes, et ces solutions seront différentes selon les sous-marchés maritimes et les régions. »

MÉDIATEUR

Sans doute, le généraliste qu'est Deepak saura construire des ponts en cherchant les similitudes. Et pour lui, pas besoin que l'appariement soit à cent pour cent complet. « Si on ne sait résoudre un problème que pour 40 % avec une idée déjà en vigueur dans d'autres secteurs, il ne faut pas vouloir tout développer soi-même. Pensez à Lego et Playmobil : deux acteurs dans le monde du jouet. Et si le petit bonhomme Playmobil pouvait aussi se monter sur la brique Lego ? Parfait, non ? Ainsi nous avons deux fois plus de jouets.

L'électrification ne pourra jamais être la seule et unique solution, puisque le transport maritime couvre aussi bien les taxis nautiques que les porte-conteneurs. Quels sont les avantages de l'hydrogène ? L'ammoniac apporte-t-il la réponse ? Et si nous pouvions susciter le soutien public pour les recherches dans le domaine de l'énergie nucléaire pour le transport maritime ? En fin de compte, c'est en travaillant ensemble et en combinant différents choix que nous saurons trouver une solution à l'épreuve du temps.

Chez MCA Community, il ne s'agit pas simplement de réfléchir, mais aussi d'agir. Nous osons ouvrir le débat avec des acteurs en Europe et au-delà. Nous devons nous serrer les coudes au niveau mondial », conclut Deepak. ■

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





ANGLO BELGIAN CORPORATION

We power your future

NEW DISCOVER EVOLVE 20EV23

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



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



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

MARITIME LADY



KATRIEN BRACKX

Leven op, aan en in het water

Vivre sur l'eau, au bord
de l'eau et dans l'eau

Ze was amper een jaar of zes toen ze gefascineerd luisterde naar de vissersverhalen van haar grootvader. Al snel wist ze dat haar leven er ook een op zee zou worden. Als je de stamboom van de familie Brackx bekijkt, zal je de liefde voor het water meteen begrijpen. We ontmoeten Katrien in het Maritiem Instituut Mercator in Oostende, de school die een belangrijke rol speelt doorheen haar nautische carrière.

“Toen ik zeven was ging ik naar de zeescouts. Samen met mama maakte ik tijdens een editie van Oostende voor Anker kennis met de Marinekadetten en ik was meteen verkocht. De kadetten worden gesteund door Defensie en hierdoor maak je ook kennis met militaire discipline, drill, het nationaal defilé, het legeruniform... . Het moet rond mijn twaalfde geweest zijn dat ik me aansloot bij de vereniging, een gedreven groep waar ik op mijn 34^{ste} nog steeds deel van uitmaak,” vertelt Katrien enthousiast.

OP HET WATER

De lokroep van de zee en de drang naar reisavontuur brachten Katrien voor haar twee laatste jaren van de humaniora bij de school waar ze vandaag lesgeeft. “Ik volgde Maritieme Wetenschappen met de ambitie om stuurman te worden op schepen tot 3.000 gros ton.” Met haar diploma op zak startte ze op jonge leeftijd bij rederij Exmar. “Ik houd mooie herinneringen over aan die periode,” mijmert Katrien. “Een tijd lang voer ik mee op de LPG-tanker Eupen, we meerden om de twee weken aan in Mexico. De zon, de collegiale sfeer en de gigantische golven op het strand zullen me altijd bijblijven. We vierden zelfs ooit kerst en nieuwjaar op het strand in de Golf van Mexico.”

Elle avait à peine six ans quand elle écoutait avec fascination son grand-père raconter des histoires de pêcheurs. Elle a su très vite qu'elle passerait, elle aussi, sa vie en mer. Si l'on regarde la généalogie de la famille Brackx, on comprend tout de suite sa passion pour l'eau. Rencontre avec Katrien au Maritiem Instituut Mercator d'Ostende, l'école qui a joué un rôle majeur dans sa carrière nautique.

« À l'âge de sept ans, je fréquentais les scouts marins. C'est lors d'une édition du festival Oostende voor Anker auquel j'ai assisté avec ma mère que j'ai découvert les Cadets de la Marine, et j'ai tout de suite été conquise. Les cadets étant soutenus par la Défense, ils abordent également la discipline militaire, le drill, le défilé national, la tenue militaire... Vers l'âge de douze ans, j'ai rejoint l'association, un groupe de passionnés dont je fais toujours partie aujourd'hui, à 34 ans, » confie Katrien avec enthousiasme.

SUR L'EAU

L'appel du large et l'envie de voyager ont conduit Katrien, pour les deux dernières années de ses humanités, vers l'école où elle enseigne aujourd'hui. « J'ai étudié les sciences maritimes avec l'ambition de devenir commandante sur des navires jusqu'à 3 000 tonnes. » Son diplôme en poche, et encore très jeune, elle entame sa carrière dans la société d'armateurs Exmar. « Je garde de merveilleux souvenirs de cette période, » songe Katrien. « J'ai navigué quelque temps sur le méthanier Eupen, qui amarrait toutes les deux semaines au Mexique. Le soleil, l'ambiance collégiale et les vagues gigantesques sur la plage demeureront toujours dans ma mémoire. Nous avons même une fois fêté Noël et le Nouvel An sur la plage dans le golfe du Mexique. »



MARITIME LADY



Marinekadetten tijdens drill. | Cadets de la marine lors d'un exercice.



Marinekadetten op zee met hun 'Westhinder'. | Cadets de la marine en mer avec leur «Westhinder».

De medaille had natuurlijk ook een keerzijde, want door haar werkschema was ze telkens ongeveer drie maand weg van huis. Net iets te lang voor Katrien om haar grote liefde Frederick, die ze trouwens leerde kennen bij de Marinekadetten, te moeten missen.

De planning in haar volgende job bij Ahlers vond ze comfortabeler: twee maand op zee, twee maand thuis. Ze werkte aan boord van een chemicaliëntanker en voer mee op trajecten op de Noordzee en de Baltische zee. "Een ideale termijn om de heimwee niet al te sterk te laten toeslaan," lacht Katrien. Een tijdje werkte ze ook samen met Frederick bij eenzelfde reder. "Het komt wel voor dat koppels voor hetzelfde bedrijf werken en soms zelfs samen aan boord zijn, al staan werkgevers daar niet voor te springen. Zeker niet als er kinderen zijn. Als het schip met man en muis vergaat, vallen meteen beide ouders weg."

Niettegenstaande de uithuizigheid en het zware werk aan boord, vond ze de job bij Ahlers ideaal. Maar, werkdagen van vaak meer dan twaalf uur, en dat 7 op 7, in combinatie met de deining van het schip bij ruige weersomstandigheden maken het leven en werken aan boord fysiek best pittig. Rugklachten dwongen haar om haar carrière een nieuwe wending te geven.

AAN HET WATER

Tijdens haar nieuwe job als planner bij OXL, een Zeebrugs bedrijf dat gespecialiseerd was in zwaarladingvervoer, zat ze aan de werktafel. "De vraag van voormalig directeur Jan Denys van het Mercatorinstituut om in het onderwijs aan de slag te gaan, kwam goed uit. Ik deel graag kennis met jongeren, dat deed ik trouwens al jaren bij de Marinekadetten. Het gaf me ook de kans om niet



Katrien tijdens een activiteit met haar Marinekadetten bij RelyOn Nutec. | Katrien lors d'une activité avec ses Cadets de la marine à RelyOn Nutec.

Cependant, toute médaille a son revers : avec de tels horaires de travail, Katrien reste absente de chez elle pendant de longues périodes de trois mois, sans voir son grand amour Frederick, qu'elle a d'ailleurs rencontré chez les Cadets de la Marine.

Son emploi suivant chez Ahlers lui permet d'avoir des horaires plus confortables : deux mois en mer, deux mois à la maison. Elle travaille alors à bord d'un chimiquier qui navigue en Mer du Nord et en Mer Baltique. « Un délai idéal pour ne pas avoir le mal du pays, » dit Katrien en riant. Elle a également travaillé quelque temps avec Frederick pour la même société d'armateurs. « Il arrive que des couples soient employés par la même entreprise et que par conséquent les deux conjoints se retrouvent à bord ensemble, même si les employeurs expriment quelques réticences face à cette situation. Surtout s'ils ont des enfants. Si le navire devait sombrer, les deux parents disparaîtraient en même temps. »

Malgré ses fréquentes absences et le travail lourd à bord, son emploi chez Ahlers est, pour elle, idéal. Mais avec des journées de plus de douze heures, 7 jours sur 7, sur une mer parfois agitée, la vie et le travail à bord sont particulièrement exigeants sur le plan physique. Des maux de dos la contraignent à donner un nouveau tournant à sa carrière.

AU BORD DE L'EAU

Pour son emploi suivant en tant que planificatrice chez OXL, une entreprise de Zeebrugge spécialisée dans le transport de charges lourdes, elle peut rester assise à sa table de travail. « La demande de Jan Denys, ancien directeur du Mercatorinstituut, pour une carrière dans l'enseignement est venue à point nommé. J'aime



Katrien en Frederick delen dezelfde passies. | Katrien et Frederick partagent les mêmes passions.

alleen aan het water, maar ook terug op het water te werken, dankzij de theorie die we vaak in de praktijk omzetten. Tijdens de schooluren ga ik geregeld met mijn leerlingen varen met de Westhinder, die eigendom is van de Marinekadetten.”

In 2014 startte ze als leerkracht. Wat aanvankelijk een tijdelijke vervanging bleek te zijn, werd al snel een fulltime job. “Ik geef maritieme vakken in alle graden,” bevestigt Katrien. “Jongeren kunnen bij ons starten vanaf het eerste middelbaar en blijven tot het zesde en dit zowel in de technische als de beroepsopleidingen. Onze school telt momenteel 135 leerlingen, van over heel Vlaanderen. Ongeveer 70% verblijft op internaat. Het zijn niet alleen jongens, we hebben ook tien ambitieuze meiden die een carrière op zee ambiëren. Ik tracht hen te boeien met een gevarieerd aanbod aan vakken: zeemanschap, veiligheid, zee- en weerkunde, veiligheidstechnieken, simulator, navigatie... Onze school biedt ook duaal leren aan, dus deeltijds studeren kan ook bij ons.”

En of dat lesgeven op school nog niet genoeg lijkt, blijft Katrien nog steeds actief als XO (tweede verantwoordelijke) bij de Marinekadetten afdeling Oostende. “Heel wat van onze studenten kennen me dus vanop school én ook van bij de jeugdvereniging. Vaak krijg ik het gevoel dat ik niet alleen een lesgever ben, maar ook een beetje een plaatsvervangende moederrol te vervullen heb,” lacht Katrien.

De Marinekadetten zijn voor haar zo goed als familie, niet alleen figuurlijk, maar ook letterlijk. Katriens vader vervoegde de organisatie en haar echtgenoot Frederick, die beroepshalve bij Boluda Towage vaart, is de hoofdverantwoordelijke. En wat doet het koppel tijdens het weekend? Juist ja, leiding geven bij de Marinekadetten van Oostende. Zou er dan nog tijd overblijven voor andere hobby's?

IN HET WATER

Samen met Frederick doet ze aan flesduiken. En terwijl Frederick een fervent wapenliefhebber is en lid is van een schietclub, gaat

partager mes connaissances avec les jeunes, je l'avais d'ailleurs déjà fait pendant des années chez les Cadets de la Marine. Cela a été pour moi l'opportunité non seulement de travailler au bord de l'eau, mais aussi de revenir sur l'eau quand nous mettons la théorie en pratique. Pendant les heures scolaires, je vais régulièrement naviguer avec les élèves à bord du Westhinder, qui appartient aux Cadets de la Marine. »

En 2014, elle fait ses débuts comme enseignante. Ce qui était initialement un remplacement temporaire est rapidement devenu un travail à plein temps. « J'enseigne les disciplines maritimes dans tous les cycles, » explique Katrien. « Les jeunes peuvent commencer chez nous dès la première année de l'enseignement secondaire et continuer jusqu'à la sixième année, et ce dans les formations tant techniques que professionnelles. Notre école compte actuellement 135 élèves provenant de toute la Flandre. Environ 70 % logent à l'internat. Il n'y a pas que des garçons, nous avons aussi dix filles qui ambitionnent une carrière en mer. J'essaie de les passionner en leur proposant un éventail varié de cours : l'art de la navigation, la sécurité, l'océanographie et la météorologie, les techniques de sécurité, la simulation, la navigation... Notre école propose aussi une formation duale, on peut donc aussi étudier à mi-temps chez nous. »

En plus de son job dans l'enseignement, Katrien travaille encore comme XO (responsable en second) aux Cadets de la Marine, pour la division d'Oostende. « De nombreux élèves me connaissent donc à la fois par l'école et par le mouvement de jeunesse. J'ai souvent l'impression de ne pas seulement être une enseignante, mais également une sorte de mère de substitution, » conclut Katrien en riant.

Les Cadets de la Marine sont pratiquement la famille pour elle, au sens propre comme au figuré. Le père de Katrien a fait partie de l'organisation et son conjoint Frederick, qui est employé chez Boluda Towage, en est le responsable principal. Et que fait le couple pendant le week-end ? Il dirige les Cadets de la Marine d'Oostende. Resterait-il à Katrien du temps pour d'autres hobbies ?

MARITIME LADY



Katrien met vrienden vrijduiken. “Het is goed om niet alles samen te doen,” merkt ze op. Na een kennismaking met het vrijduiken bij Freediving Duikpunt-duikschool Oostende-Brugge was ze ook daaraan meteen verkocht. “Duiken zonder fles is intenser en geeft me meer rust. Wat startte als een nieuwe hobby, is op vandaag al meer dan dat. Freediven is te mooi om het niet met andere mensen te delen. Ik groeide in de verschillende disciplines en ben sinds een jaar instructeur.”

Niks anders dan water dus in haar leven? “Mijn andere hobby is fotografie,” vertelt ze, “ik neem mijn camera mee tijdens activiteiten met mijn Marinekadetten en tijdens het duiken. Maar ja... onderwaterfotografie, telkens kom ik uit bij mijn passie voor het water”, lacht Katrien.

“Sinds 2020 presenteer ik ook af en toe op de lokale radiozender Melinda FM. Als je tijdens ‘Oostende voor Anker’ een radioprogramma hoort dat wordt gepresenteerd vanop een schip door een vrouwelijke presentatrice, dan is het mijn stem die je hoort weerklinken.” ■

Auteur: CO

Foto's: SeaTalk, archief Katrien

DANS L'EAU

Frederick et elle pratiquent la plongée avec bouteille. Et pendant que Frederick, grand amateur d'armes, se rend au club de tir, Katrien va plonger en apnée avec ses amis. « C'est une bonne chose de ne pas tout faire ensemble, » souligne-t-elle. Elle a pris goût à la plongée en apnée après une initiation au centre Freediving Duikpunt-duikschool Oostende-Brugge. « Plonger sans bouteille est plus intense et me détend davantage. Ce qui a commencé comme un nouveau hobby est devenu aujourd'hui bien plus qu'un simple loisir. La plongée en apnée est trop magique pour ne pas la partager avec d'autres. Je me suis perfectionnée dans les différentes disciplines et depuis un an, je suis instructrice. »

N'y a-t-il donc rien d'autre que de l'eau dans sa vie ? « Mon autre passe-temps, c'est la photographie, j'emmène mon appareil photo pendant les activités des Cadets de la Marine et lors de mes plongées. Je vous l'accorde, c'est de la photographie sous-marine, j'en reviens donc toujours à ma passion pour l'eau, » conclut Katrien, le sourire aux lèvres.

« Depuis 2020, je présente de temps en temps une émission à la radio locale Melinda FM. Si à l'occasion du festival Oostende voor Anker, vous écoutez l'émission radio présentée par une femme depuis un navire, ce sera ma voix que vous entendrez. » ■



**BEKIJK DE VIDEO VAN DEZE
REPORTAGE OP YOUTUBE!
REGARDEZ LA VIDÉO DE CE
REPORTAGE SUR YOUTUBE !**



Dichtbij bankieren
doe je bij Fintro



FINTRO
BNP PARIBAS GROEP
MIDDELKERKE



Dirk De Jonghe

Uw bank- en verzekeringsagent

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

WWW.DE-JONGHE.BE

INNOVATION



ANGLO BELGIAN CORPORATION

Een geschiedenis van innovatie
Une histoire d'innovation



De geschiedenis van de Anglo Belgian Corporation liet zich optekenen in een vuistdik boek. Al langer dan een eeuw bouwt deze Gentse firma dieselmotoren met wereldfaam. Nu zetten ze de stap naar emissievrije aandrijving. SeaTalk trok in het kielzog van Sales Manager Jean-Christophe Van Acker doorheen de immense fabriekshallen in de Gentse haven.

Maar laten we toch maar bij die geschiedenis beginnen, en wel in 1913, aan boord van het stoomschip SS Dresden dat van Antwerpen naar Harwich voer. Een van de passagiers was Rudolf Diesel, die patenthouder was van een nieuw soort motor: lucht wordt onder een dusdanig hoge druk gecompriëerd met als gevolg dat die heet wordt. Je spuit er brandstof in die onder druk en hitte tot zelfontbranding komt, zonder ingewikkeld ontstekingsmechanisme. Diesel zijn motor zou een revolutie betekenen, in het bijzonder in de scheepvaart. Nu was de uitvinder op weg om in het Verenigd Koninkrijk een Dieselfabriek op te starten. Maar na een diner aan boord verdween hij. Wie zijn bed in zijn kajuit onbeslagen vond, was Georges Carels, een Gents ingenieur en stoommachinebouwer die als eerste een licentie verkreeg om nu ook dieselmotoren te construeren. Net omdat uit de werkhallen van zijn Anglo Belgian Corporation (ABC) de sterkste en grootste diesels rolden, stond hij in nauw contact met de uitvinder. Was het omdat de Duitser en zijn Belgische kompaan motoren voor de onderzeeërs voor de Britse marine zou verkopen, dat de Duitse geheime dienst op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog op doortastende manier haar landgenoot overboord gooide?

L'histoire de l'Anglo Belgian Corporation est déjà longue. Depuis plus d'un siècle, cette entreprise gantoise construit des moteurs de réputation mondiale. Aujourd'hui, elle passe à la propulsion sans émissions. Dans le sillage du Sales Manager Jean-Christophe Van Acker, SeaTalk a parcouru les immenses halls de l'usine installée dans le port de Gand.

Faisons un retour dans le temps, en 1913, à bord du bateau à vapeur SS Dresden qui naviguait d'Anvers à Harwich. L'un de ses passagers, Rudolf Diesel, détenait le brevet d'un nouveau type de moteur, où l'air est comprimé sous une pression tellement élevée qu'il s'échauffe. Le carburant est injecté et la pression et la chaleur provoquent une combustion spontanée, sans mécanisme d'allumage complexe. Le moteur de Diesel fera figure de révolution, en particulier dans la navigation. L'inventeur était sur le point de faire construire une usine Diesel au Royaume-Uni. Mais il disparut après un dîner à bord. Celui qui découvrit qu'il n'avait pas dormi dans sa cabine, c'est Georges Carels, un ingénieur et constructeur de machines à vapeur de Gand qui fut le premier à obtenir une licence pour construire des moteurs diesel. C'est précisément parce qu'il construisait les moteurs diesel les plus puissants et les plus gros dans les halls de l'usine de son entreprise Anglo Belgian Corporation (ABC) qu'il était en contact étroit avec l'inventeur. On peut se demander si c'est parce que l'Allemand et son compagnon belge avaient l'intention de vendre des moteurs pour sous-marins à la marine britannique que les services secrets allemands ont jeté leur compatriote par-dessus bord à la veille de la Première Guerre mondiale ?



Sales Manager Jean-Christophe Van Acker

DUURZAAM EN GROEI

Hoedanook, al die jaren bleef ABC aan de wereldtop als het op dieselmotoren voor grote schepen aankomt. “Vandaag zijn we de oudste, private motorenbouwer in Europa”, vertelt Jean-Christophe ons in het bedrijfsmuseum. “We maken deel uit van de Ogepar groep die zo’n 1900 mensen tewerkstelt. Binnen die groep beheersen we het hele productieproces. In onze Franse en Duitse fabrieken gieten we de blokken.” Onze gids wrijft over de vlakken met de gaten waarin de cilinders komen en toont ons markeringen met potlood. “Die blokken staan nog ruw, zoals ze uit de gieterij komen. Hier in Gent worden ze netjes vlak gefreesd zodat de stukken naadloos in mekaar passen en gemonteerd worden. Elke motor is een project op zich, want afhankelijk van het schip waarin die belandt moeten er aanpassingen voor de koeling en filtering aangebracht worden. Een puur mechanische dieselmotor blijft de meest geschikte aandrijving voor een schip: relatief eenvoudig. Als die midden op zee tijdens een storm stilvalt, is er altijd een machinist aan boord die hem weer aan de praat krijgt. Je kan die dus niet vergelijken met de complexe motoren in onze auto’s die volgestouwd zitten met snuffes. Bovendien moeten onze motoren minstens dertig jaar draaien, dag in, dag uit. Duurzaamheid is primordiaal, en die kunnen we alleen bieden omdat we het principe van de diesel als geen ander kennen. Het aantal spelers waarmee we op wereldvlak in competitie gaan, kun je op één hand tellen.”

“Onze producten zijn voornamelijk voor de export. Helaas zijn er in België geen grote scheepswerven overgebleven. Belgische firma’s als Jan De Nul en DEME zijn met onze motoren vertrouwd maar wij exporteren tot in het verre Oosten.

De groeicijfers zijn in elk geval even indrukwekkend als hun motoren – tussen 2012 en 2022 groeide de omzet van 60 naar 165 miljoen €. “2012 was inderdaad een kenterpunt. We hadden door dat we door onze loonkost niet konden concurreren met Azië. En dus putten we maar uit de grondstof die alleen wij hier in Gent hebben: een eeuw ervaring en kennis in samenwerking met Gentse universiteit en hogescholen. Vanaf 2012 richtten we ons

DURABILITÉ ET CROISSANCE

Quoi qu’il en soit, ABC est depuis toutes ces années une référence mondiale en matière de moteurs diesel pour les grands navires. « Nous sommes à ce jour le plus ancien constructeur privé de moteurs en Europe », nous explique Jean-Christophe dans le musée de l’entreprise. « Nous faisons partie du groupe Ogepar qui emploie quelque 1 900 personnes. Ce groupe gère tout le processus de production. Les blocs sont coulés dans nos usines en France et en Allemagne. » Notre guide passe la main sur les faces comprenant les trous dans lesquels les cylindres seront montés et nous indique les marquages au crayon. « Ces blocs sont encore rugueux, comme quand ils sortent de la fonderie. Ici à Gand, ils sont soigneusement fraisés, de sorte que les pièces s’emboîtent parfaitement. Chaque moteur est un projet total en soi, parce qu’en fonction du navire dans lequel il sera monté, il faut apporter des adaptations pour le refroidissement et le filtrage. Un moteur diesel purement mécanique reste la propulsion la plus appropriée pour un navire, parce que son fonctionnement est assez simple. Si le moteur s’arrête en pleine mer au milieu d’une tempête, il y a toujours un machiniste à bord qui réussira à le remettre en marche. Ce n’est en rien comparable aux moteurs complexes de nos voitures qui regorgent d’innovations technologiques. En outre, nos moteurs doivent pouvoir tourner pendant au moins trente ans, jour après jour. La durabilité est d’une importance capitale et nous pouvons la garantir parce que nous connaissons mieux que personne le principe d’un moteur diesel. Le nombre d’acteurs auxquels nous faisons concurrence sur le plan mondial se compte sur les doigts d’une seule main. »

« Nos produits sont surtout destinés à l’exportation. Malheureusement, la Belgique ne compte plus de grands chantiers navals. Des grandes entreprises belges comme Jan De Nul et DEME connaissent bien nos moteurs, mais nous exportons également jusqu’en Extrême-Orient. »

Le taux de croissance est aussi impressionnant que les moteurs : entre 2012 et 2022, le chiffre d’affaires est passé de 60 à 165 millions



ook toe op de markt van de grotere motoren." Jean-Christophe troont ons mee naar de zoveelste, pas afgewerkte hal. Hier verrijzen motoren, haast zo groot als een huis, met het ABC-logo in gegoten. "Dit doen ons weinigen na. Al onze kennis bundelden we om de aandrijvingen voor de grootste schepen – nodig voor de almaar groeiende scheepvaart te krijgen. Vandaag zijn we niet meteen de grootste producent van motoren, maar wel die met de mooiste klanten."

Sinds enkele jaren ligt een volgende uitdaging op de route. Dieselmotoren hebben een naam vervuilend te zijn. "En eigenlijk is dat niet helemaal correct. We zijn zeker niet ongevoelig voor de emissieproblematiek. De filtersystemen worden alsmaar performanter zodat die vervuiling echt wel meevalt, zeker als je weet dat onze motoren duurzaam zijn, en non-stop draaien om enorme hoeveelheden en volumes vracht over de hele wereld te brengen. En diesel blijft, rekening houdend met het volume, nog steeds veruit de meest praktische brandstof. Maar goed, als de markt vraagt om ook motoren en schepen op waterstof, gas, methanol of biodiesel aan te drijven, gaan onze ingenieurs aan de slag. Maar het publiek moet zich wel rekenschap geven van de beperkingen waar je niet omheen kan."

ABC werkt hiervoor intensief samen met de UGent. Jonge gepassioneerde ingenieurs lopen hier stage, terwijl de academische wetenschappers kennis aanleveren. De laatste computerprogramma's laten toe om simulaties als het ware op het scherm te genereren, wat de testfasen aanzienlijk verkort.

PRO EN CONTRA

Maar wat volgt is een ontvullend overzicht van nieuwe aandrijfprincipes waarmee geëxperimenteerd wordt. "Elektriciteit is voorlopig voor de verre scheepvaart nog niet aan de orde. Die batterijen zijn zo groot dat je aan boord nauwelijks plaats over hebt voor vracht. En er zijn issues met veiligheid. We kennen al het gegeven van elektrische auto's die onblusbaar blijken – daarom dat er al een aantal ferrymaatschappijen beperkingen opleggen

euros. « 2012 a été une année charnière. Nous nous sommes rendu compte qu'à cause des coûts salariaux, nous ne pourrions jamais concurrencer l'Asie. Il ne nous restait donc qu'une seule chose à faire : utiliser les matières premières que nous avons ici à Gand, c'est-à-dire un siècle d'expérience et de connaissance en collaboration avec l'université et les hautes écoles de Gand. À partir de 2012, nous nous sommes également orientés vers le marché des moteurs plus gros. » Jean-Christophe nous entraîne vers un autre hall de fabrication, tout juste terminé. Y sont rangés des moteurs presque aussi grands qu'une maison, estampillés du logo ABC. « Peu de gens en font autant que nous. Nous réunissons toutes nos connaissances pour construire des propulsions pour les plus grands navires, une nécessité face à la croissance continue de la navigation. Aujourd'hui, nous ne sommes pas le fabricant de moteurs le plus important, mais nous avons quand même les plus beaux clients. »

Depuis quelques années, nous sommes confrontés à un nouveau défi. Les moteurs diesel ont la réputation d'être polluants. « Ce qui n'est pas tout à fait correct. Nous ne sommes certainement pas insensibles à la problématique des émissions. Les systèmes de filtrage sont toujours plus performants, de sorte que la gestion de la pollution est plus efficace qu'attendu, surtout sachant que nos moteurs sont durables et tournent sans interruption pour transporter d'énormes quantités et volumes de marchandises partout dans le monde. Et, compte tenu du volume, le diesel reste de loin le carburant le plus pratique. Mais comme le marché demande que la propulsion des moteurs et des navires se fasse à l'hydrogène, au gaz, au méthanol ou au biodiesel, nos ingénieurs s'y attèlent. Il faut toutefois rester conscient des limites inévitables. »

Pour y arriver, ABC collabore étroitement avec l'UGent. De jeunes ingénieurs passionnés font leur stage ici, pendant que des chercheurs universitaires partagent leurs connaissances. Les logiciels de dernière génération permettent de générer des simulations à l'écran, ce qui raccourcit considérablement les phases de test.



Hydrotug 1

aan elektrische voertuigen aan boord te nemen. En wat velen vergeten: die elektriciteit moet ook ergens vandaan komen...

Momenteel werken we aan motoren die draaien op methanol. Als je deze vloeibare brandstof met hernieuwbare energie produceert, is ze CO₂-neutraal. Nadeel is wel dat het goedje giftig is, en je het niet eens ruikt. Om de veiligheid van de bemanning te garanderen moeten delen van het schip herbouwd worden – alle leidingen en de tanks voorziet men van een dubbele wand. Het voordeel is dan weer dat je een bestaande ABC-motor met enkele beperkte ingrepen kan "retrofitten" zodat die draait op zowel methanol als diesel. Dit jaar gaat in de Antwerpse haven een sleepboot op deze CO₂-neutrale brandstof in de vaart. Je vaart voor dit soort taken over kleine afstanden en je bent nooit ver weg om te bunkeren. En als het schip dan toch in een omgeving aan de slag moet, zeg maar Afrika, dan kan men moeiteloos switchen naar diesel. Voor ammoniak hebben wij omwille van veiligheidsredenen bewust niet gekozen, het is een technologie die nog lang niet op punt staat."

WETTEN VAN DE FYSICA

Waar ABC écht hoge ogen mee scoort, is met de nieuwe BeHydrolijn. "Iedereen heeft de mond vol over waterstof, dat geen schadelijke uitstoot produceert. Maar men vergeet er ook hier bij te vermelden dat het produceren van waterstof erg veel energie – lees: elektriciteit – vereist. Eind 2020 presenteerden we als eerste

LE POUR ET LE CONTRE

Mais ce qui suit est un sobre aperçu des nouveaux principes de propulsion qui font l'objet d'expérimentations. « Pour l'instant, l'électricité n'est pas encore une option pour des trajets longue distance. Les batteries sont tellement grosses qu'il reste fort peu de place pour la cargaison. Et puis, il y a des problèmes de sécurité. Nous avons tous déjà entendu parler des voitures électriques que l'on n'arrive pas à éteindre en cas d'incendie ; c'est aussi pour cette raison que plusieurs sociétés de ferries ont mis en place des restrictions visant à limiter les véhicules électriques à bord. Et puis on a tendance à oublier que l'électricité doit bien venir de quelque part ...

Nous travaillons actuellement sur des moteurs qui tournent au méthanol. Si ce carburant liquide est produit avec de l'énergie renouvelable, il est neutre en CO₂. Son inconvénient est d'être toxique et inodore. Pour garantir la sécurité de l'équipage, certaines parties du navire doivent être réaménagées et toutes les conduites et tous les réservoirs doivent être équipés d'une double paroi. L'avantage est qu'il est possible de « rétrofiter » un moteur ABC existant moyennant quelques petites interventions, pour qu'il tourne à la fois au méthanol et au diesel. Un remorqueur utilisant ce carburant neutre en CO₂ sera lancé cette année dans le port d'Anvers. Pour ce genre de missions sur de courtes distances, le navire n'est jamais loin pour faire le plein. S'il doit partir à plus

ter wereld een scheepsmotor die op waterstof én diesel werkt - het Dual-Fuel-principe. Net als een diesel is hij makkelijk in onderhoud. Daarenboven maakt hij geen gebruik van conflictmaterialen of zeldzame materialen zoals lithium, zink, kobalt, platina, zeldzame aardmetalen die je in batterijen wel nodig hebt. Binnenkort is een sleepboot klaar, de Hydrotug 1. Maar ook hier kan je niet omheen de wetten van de fysica: om eenzelfde hoeveelheid energie met waterstof op te wekken heb je aan boord vele malen het volume aan diesel nodig. Je tankt onder drukvaten een product dat hoog ontvlambaar is. Er mogen nergens vonken aan te pas komen. Dus vooraleer je zo'n waterstofschip te water laat, gaat er heel wat research en development aan vooraf. Maar de motor, die staat hier bij ons al klaar."

Moraal van het verhaal: er is voor de scheepvaart niet één soort brandstof voor de toekomst. Met de laatste katalysatoren en filters behoort diesel nog lang niet tot het verleden. Methanol en waterstof zullen een aanvulling zijn, vooral op kortere afstanden. ABC heeft dan ook met de EVOLVE motortype ervoor gekozen om de klanten de nodige flexibiliteit te bieden naar brandstof keuze toe. Maar de bakens voor de toekomst van een schone scheepvaart zijn wel uitgezet, in Gent. En dat kon enkel dankzij de ervaring uit een rijk verleden. ■

longue distance, par exemple en Afrique, il peut alors facilement passer au diesel. Nous avons résolument choisi de ne pas utiliser l'ammoniac, pour des raisons de sécurité. C'est une technologie qui est loin d'être au point. »

LOIS DE LA PHYSIQUE

La nouvelle ligne BeHydro est un domaine d'excellence pour l'entreprise ABC. « Tout le monde ne parle que de l'hydrogène qui ne génère aucune émission nocive. Mais on oublie de préciser que la production d'hydrogène demande énormément d'énergie, c'est-à-dire de l'électricité. Fin 2020, nous étions les premiers au monde à présenter un moteur de bateau qui tournait à la fois à l'hydrogène et au diesel, le principe du Dual-Fuel. Comme un diesel, il est facile à entretenir. Il ne contient pas de matériaux conflictuels ou de matériaux rares comme le lithium, le zinc, le cobalt, le platine, des terres rares dont on a en revanche besoin pour fabriquer des batteries. Le premier remorqueur, baptisé Hydrotug 1, est bientôt terminé. Mais on ne peut pas contourner les lois de la physique : pour générer une même quantité d'énergie à l'aide d'hydrogène, on a besoin d'un volume d'énergie qui dépasse largement la quantité normale à bord. Le produit hautement inflammable est prélevé depuis des réservoirs sous pression. Une seule étincelle peut donc être fatale. Le lancement d'un navire fonctionnant à l'hydrogène doit donc être précédé de nombreux travaux de recherche et de développement. Mais le moteur est déjà prêt chez nous. »

Morale de l'histoire : il n'y aura pas qu'un seul carburant à l'avenir pour la navigation. Grâce aux derniers catalyseurs et filtres, le diesel n'appartient assurément pas encore au passé. Le méthanol et l'hydrogène viendront le compléter, surtout pour de courtes distances. Pour son moteur EVOLVE, l'entreprise ABC a choisi d'offrir à ses clients la flexibilité quant au type de carburant. Les jalons d'une navigation plus propre pour l'avenir ont déjà été posés à Gand. Rien de tout cela n'aurait été possible sans l'expérience d'un riche passé. ■

Auteur: Cynrik De Decker
Foto's: archief ABC



BIERKASTEEL

VANHONSEBROECK



BEZOEK, PROEF EN ONTDEK IN BIERKASTEEL VANHONSEBROECK

-  **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
BEGINNEN VERBODEN

KASTEEL

BRIGAND

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

HERITAGE

SV MERCATOR

Verplaatsen voor renovatie
À déhaler pour le rénover

Op 28 maart jl. heerste een koortsachtige activiteit in het dok voor het stadhuis van Oostende. Het was immers hoog tijd om de sv Mercator, het opleidingsschip dat al decennialang 'met de kont naar de kade' afgemeerd lag, te verhalen zodat hij aan stuurboord langsijde kade van het Jan Piersplein komt te liggen en makkelijker bereikbaar is voor het uitvoeren van een uitgebreide restauratie. Het is algemeen geweten dat ieder drijvend schip, in actieve dienst of niet, geregeld een groot onderhoud moet ondergaan. Dat geldt dus ook voor onze driemastbarkentijn die onlangs nog zijn 90ste verjaardag vierde.

Il régnait une activité fébrile le 28 mars dernier, dans le bassin en face de l'hôtel de ville d'Ostende. Il convenait en effet de déhaler l'emblématique navire-école sv Mercator, embossé depuis des décennies « cul à quai », pour venir l'amarrer à tribord, au quai de la place Jan Piers, afin d'y entreprendre plus aisément de grands travaux de restauration. Comme on le sait, tout navire à l'eau, en activité ou non, doit subir un grand entretien à intervalles réguliers. Ainsi en va-t-il également de notre trois-mâts barquentin qui vient de fêter allègrement ses 90 ans.



Na weken van voorbereiding, werd dit precisiemanoeuvr vlot uitgevoerd, dankzij de medewerking van talloze professionals en vrijwilligers en met de hulp van de Zeemeeuw, de sleepboot van de Marine, waarvan men beweerde dat dit zijn laatste missie zou zijn.

Deze opvolger van de viermastbark L'Avenir werd ontworpen door de poolreiziger Adrien de Gerlache (1866-1934) en te water gelaten in 1932 bij Ramage & Fergusson in Leith (Schotland). Hij heeft een gemengde tuigage, met dwarsgetuigde zeilen aan de fokkenmast, d.w.z. vierkante zeilen bevestigd aan horizontale ronde houten ra's, terwijl de andere twee masten langsscheeps getuigd zijn.

Après des semaines de préparation, cette manœuvre de précision fut rapidement menée à bien, grâce à la collaboration de nombreux professionnels, de bénévoles et l'assistance du remorqueur Zeemeeuw de la Marine, dont on dit que ce fut la dernière mission.

Ce successeur du quatre-mâts barque L'Avenir, fut conçu par l'explorateur polaire Adrien de Gerlache (1866-1934), et lancé en 1932 chez Ramage & Fergusson de Leith (Écosse). Son gréement est mixte, c'est-à-dire constitué d'un mât de misaine (à l'avant), qui porte des voiles rectangulaires traditionnelles, établies sur des vergues, tandis que les deux autres portent des voiles longitudinales, dites auriques ou à corne.



2009: Officiële overhandiging van de documenten aan de directeur van het Rijksarchief Brugge door minister-president Kris Peeters, in aanwezigheid van commandant R. Ghys. | Remise officielle des documents au directeur des Archives de l'Etat à Bruges par le ministre-président Kris Peeters, en présence du commandant R. Ghys.

Van 1932 tot 1955 stond het schip onder bevel van commandant Rémi Van de Sande (1893-1969) en daarna van Roger Ghys (1923-2012), en werkte niet minder dan 41 campagnes af, waarbij het onder andere meewerkte aan verschillende wetenschappelijke projecten. Eén daarvan was het project van de Belgische professor H. Lavachery, die in 1934 de mysterieuze beelden op Paaseiland bestudeerde. Hij bracht er ook een terug mee, genaamd Moai Pou Hakanononga, God van de tonijnvissers, die sindsdien bewaard wordt in de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis in Brussel. Twee jaar later is het de Mercator die de stoffelijke resten van Pater Damiaan terugbrengt naar België van het eiland Molokai (Hawaii), waar hij in 1889 overleden is tussen de melaatsen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vaart hij onder Britse vlag als ondersteuningsschip voor onderzeeërs; pas vanaf 1947 zal hij weer onder Belgische vlag terugkeren naar zee. Vanaf 1956 wordt hij nog ingezet tijdens de allereerste tall ships regatta's, en in 1961 beëindigt hij zijn loopbaan op zee en als Belgisch ambassadeur tijdens de vele buitenlandse trips. Op dat ogenblik heeft de Mercator 337.742 nautische mijlen afgelegd (625.000 km, ofwel 16 keer de omtrek van de aarde ter hoogte van de evenaar. Hij leidde niet minder dan 1.325 cadetten op in de harde leerschool die de zee is, net als 414 leerlingmatrozen, 221 koks en 58 leerlingtechnici.

Daarna werd hij omgebouwd tot museum en lag eerst een tijdlang aangemeerd in Antwerpen, om vanaf 27 juni 1964 naar Oostende te verkassen, dat hij maar zelden nog zou verlaten, ten gevolge van de strenge vereisten van de International Maritime Organization – IMO. Toch waren er uitzonderingen: in 1993 bijvoorbeeld als boegbeeld van de Cutty Sark Tall Ships Race, die naar Antwerpen kwam. In oktober 1996 maakte hij de trip naar Brussel, 60 jaar nadat hij er de stoffelijke resten van Pater Damiaan had afgeleverd, en in juli

De 1932 à 1955 sous les ordres du commandant Rémi Van de Sande (°1893-1969) et de Roger Ghys (°1923-2012) ensuite, il effectua pas moins de 41 campagnes, au cours desquelles il prêta son concours, e.a. à de multiples entreprises scientifiques. Comme celle menée par le professeur belge H. Lavachery qui étudia en 1934, les mystérieuses statues de l'île de Pâques. Il en ramena une, dénommée Moai Pou Hakanononga, Dieu des pêcheurs de thon, conservée depuis aux Musées royaux d'Art et d'Histoire à Bruxelles. Deux ans plus tard, c'est à son bord que la dépouille du Père Damien, décédé parmi ses lépreux à Molokai (Hawaii), fut rapatriée en Belgique.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il passa sous pavillon anglais pour servir de navire-support aux sous-marins, et ne reprit la mer sous pavillon belge qu'en 1947. Dès 1956, il fut encore engagé dans les toutes premières régates internationales de grands voiliers, avant de terminer sa carrière maritime en 1961, et aussi celle d'ambassadeur de Belgique au cours d'escales à l'étranger. Il avait alors parcouru au total 337.742 nautiques (625.500 km), soit 16 fois le tour de la planète au niveau de l'équateur, et formé pas moins de 1.325 cadets, 414 apprentis matelots, 221 cuisiniers et 58 élèves mécaniciens à la dure école de la mer.

Transformé ensuite en musée, il fut d'abord amarré à Anvers, puis rallia Ostende le 27 juin 1964, qu'il ne quitta plus que sporadiquement, étant confronté avec les strictes exigences de mer de l'International Maritime Organization - IMO. Il y eut cependant quelques exceptions : en 1993 par exemple, pour présider la Cutty Sark Tall Ships Race de passage à Anvers ; pour faire escale à Bruxelles en octobre 1996, 60 ans après y avoir débarqué la dépouille du Père Damien et une ultime fois, à Dunkerque, en juillet 2001, pour fêter le centenaire du voilier trois-mâts carré Duchesse Anne, ex-Grossherzogin Elisabeth.

Toutefois à la fin du XX^e siècle, en raison de la volonté de personnalités du cluster maritime, des solutions furent trouvées pour permettre à ce voilier de (re) naviguer 90 jours par an et de le doter pour cela, de nouvelles voiles et autres apparaux pour sa sécurité de navigation. Las, suite à un funeste concours de circonstances, cette noble initiative avorta.

UN GOÉLAND PASSA AU-DESSUS DES DOCKS...

Après de nombreux et de longs débats politiques, le sv Mercator devint la propriété de la Reine des plages en 2017, et est depuis géré par la vzw Toerisme Oostende. Il fait désormais partie d'un vaste projet de conservation, englobant le chalutier des mers d'Islande O.129 Amandine, le Fort Napoléon et le Musée J. Ensor, l'ensemble étant géré par Sam Lauwers, coordinateur du projet.

Pour connaître l'état de santé de cette Old Lady, nous rencontrâmes l'ami Philippe Vanthournout (°1958) qui, après avoir navigué à la Marchande pendant des années, saisit l'opportunité en 1992, d'y officier full time, comme bosco. Et depuis 30 ans, celui-ci veille quotidiennement à l'entretien du grément et des œuvres mortes ; faisant ainsi partie d'un noyau permanent, comprenant un responsable technique, un électricien et un Chief Engineer, assistés par quelques volontaires-bénévoles.

Il nous précisa que « sa belle maîtresse » comme il l'appelle, devait subir un grand entretien à peu près tous les lustres. « Ainsi dit-il, en 2008, la Région Flamande, alors propriétaire légitime, libéra un budget de € 1.000.000 pour rénover ses mâts et une partie de lattis du pont, procéder au deckcoating de l'ensemble et autres réparations, exécutés aux chantiers ostendais I.D.P.- Shipyard et Lowyck, qui furent épaulés par des spécialistes hollandais ès grément. Le 9 avril 2009, elle réintégra son bassin éponyme. »



De sleepboot van de Marine A954 Zeemeeuw klaart de klus en verplaatst de Mercator. | Déhalage du sv Mercator par le remorqueur de la Marine A 954 Zeemeeuw.

2001 was er een laatste reis naar Duinkerke, om de honderdste verjaardag te vieren van het driemastvolschip Duchesse Anne, voorheen Grossherzogin Elisabeth.

Aan het einde van de 20ste eeuw groeide onder prominenten van de maritieme wereld de interesse om het zeilschip toch weer 90 dagen per jaar te laten varen, en hem daarom uit te rusten met nieuwe zeilen en andere apparatuur om veilig te kunnen navigeren. Jammer genoeg stierf dit initiatief een stille dood door een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

EEN ZEEMEEUW VLOG OVER DE DOKKEN...

Na ontelbare, langdurige politieke debatten werd de sv Mercator in 2017 eigendom van de Koningin der Badsteden, en sedertdien wordt hij beheerd door de vzw Toerisme Oostende. Momenteel maakt hij deel uit van een uitgebreid conserveringsproject, samen met de IJslandvaarder O.129 Amandine, het Fort Napoleon en het Ensormuseum, dat alles onder leiding van projectcoördinator Sam Lauwers.

Voor een update over de gezondheidstoestand van deze Old Lady, hadden we een ontmoeting met Philippe Vanthournout (°1958). Hij voer jarenlang bij de koopvaardij en greep in 1992 met beide handen de kans om fulltime op de Mercator te dienen, als bootman. Al 30 jaar verzorgt hij het dagelijkse onderhoud van de tuigage en het bovenwaterschip, en maakt zo deel uit van een permanente kern bestaande uit een technisch verantwoordelijke, een elektricien en een Chief Engineer, bijgestaan door enkele vrijwilligers.

Il nous est revenu à cette époque que lors de ces travaux, de nombreux panneaux intérieurs furent démontés, divers mobiliers déplacés pour raisons d'inspection, et que d'anciens side-pockets, de grands équipets presque oubliés, furent découverts.

Et, dans l'un de ceux-ci, oh surprise!, on trouva pêle-mêle de vieux dossiers relatifs à la construction et la livraison du Mercator (1928-1932), des rapports des premiers essais en mer du navire (Ostende, 2 juin et Anvers, 8 octobre 1932), de son manque de stabilité sous certaines allures; des modifications requises et d'autres documents officiels et courriers datés entre 1928 et 1952. Et aussi les résultats de tests de natation des cadets, qui devaient obligatoirement savoir nager avant d'entreprendre la carrière! En tout, plus de quatre mètres courants d'archives inédites qui furent officiellement remises aux Archives Générales du Royaume.

Questionné à l'époque quant à cette découverte, le capitaine a.l.c. Roger Ghys, qui navigua pendant plus de vingt ans à bord, nous avoua ignorer totalement comment ces dossiers avaient échoué dans ces équipets.

Sept ans plus tard, en 2015, 3,4 millions d'euros furent encore débloqués pour remplacer des tôles de la coque et une partie des ponts, moderniser la tuyauterie et l'installation électrique et rénover les puisards de cale (bilges).

Et cette année il est prévu de renouveler une partie des agrès courants, ainsi que le mât de hune, et de remplacer des vergues et espars en bois, par d'autres en acier, plus faciles à entretenir, tout en préservant l'aspect visuel. Non sans oublier d'envisager un indispensable grand carénage, selon certains.



Philippe Vanthournout

Hij legt uit dat zijn 'knappe geliefde', zoals hij haar noemt, normaal zowat om de vijf jaar een onderhoudsbeurt moet krijgen. 'Daartoe', legt hij uit, 'maakte het Vlaams Gewest – op dat ogenblik wettelijk eigenaar – een budget vrij van € 1.000.000 om de masten en een deel van de dekbeplanking te vernieuwen, voor een nieuwe deckcoating van het geheel en voor enkele andere herstellingen, uit te voeren op de Oostendse scheepswerf I.D.P.- Shipyard en Lowyck, met de ondersteuning van Nederlandse tuigagespecialisten. Op 9 april 2009 keerde hij terug naar zijn vaste stek, in het dok met zijn naam.'

We vernamen dat tijdens de werkzaamheden in die periode voor de inspectie verschillende binnenpanelen werden verwijderd, evenals een aantal meubelstukken, waaronder oude side-pockets – grote, bijna vergeten berguimtes – werden ontdekt.

In een ervan vond men tot zijn grote verbazing een wanordelijk gestapelde verzameling oude dossiers met als onderwerp de constructie en de levering van de Mercator (1928-1932), rapporten over de eerste proeven op zee van het schip (Oostende, 2 juni en Antwerpen, 8 oktober 1932), over de gebrekkige stabiliteit bij bepaalde snelheden,

Interrogé sur ses meilleurs souvenirs comme bosco, Philippe répondit sans hésiter : « Les embarquements de cadets de la Hogere Zeevaartschool, l'actuelle Antwerp Maritime Academy, à l'occasion de transits d'Ostende vers Dunkerque, Anvers, Zeebrugge ou Bruxelles. De voir leur motivation à apprendre la mer, leur coopération et leur team-spirit sur le pont. D'apprécier leur capacité d'émerveillement lorsque la barque, sous voiles, gîte un peu pour prendre ses marques et se lancer dans un franc galop sous une brise de force 4 ou 5. Des instants intenses de vie que je n'oublierai jamais », dit-il. Et nous non plus d'ailleurs, pour les avoir aussi vécus.

Arrivé à présent à l'âge de la retraite, Philippe ne peut « légalement » plus œuvrer dans la mâture. « Soit, dit-il, il faut savoir quand sonne l'heure de « descendre de quart » ; mais ce qui me chagrine le plus, c'est qu'actuellement on ne parle pas de me remplacer, ni mes trois compagnons. Et par-dessus tout, j'éprouve comme une frustration, ne pas pouvoir transmettre mon know-how acquis au cours de 45 ans de mer à une plus jeune génération. Lorsque nous, les Anciens, ne serons plus là, il ne se trouvera plus personne pour comprendre l'intimité de ce navire d'exception ! »

Suite à quoi, nous posâmes la question de leur succession au coordinateur Sam Lauwers, qui nous répondit que recruter des experts expérimentés comme eux était actuellement difficile, mais que cela restait une de ses principales préoccupations. Tout en ajoutant que diverses options étaient encore à l'étude, voire le recours à des sociétés privées.

En attendant un dénouement, et tout en sachant que trois ou quatre bénévoles procèdent sporadiquement à des tâches de routine à bord, reste à savoir si leur bonne volonté, sans feed-back, sera suffisante pour assurer la maintenance de ce vénérable voilier, même si celui-ci reste amarré à quai... ■

over de nodige aanpassingen, en andere officiële documenten en correspondentie uit de periode 1928-1952. Verder waren er nog de uitslagen van de zwemtesten van de cadetten, die verplicht moesten kunnen zwemmen vooraleer ze hun carrière mochten aanvatten. Alles samen, zo'n vier strekkende meter onuitgegeven archieven, die officieel werden overgedragen aan het Belgische Rijksarchief.

Kapitein t.l.o. Roger Ghys die meer dan 20 jaar op het schip diende, moest desgevraagd toegeven dat hij helemaal geen idee had hoe het kwam dat die dossiers daar vergeten waren geraakt.

Zeven jaar later, in 2015, werd nog eens 3,4 miljoen euro vrijgemaakt om de beplating van de romp en een deel van de dekken te vervangen, en het buizenwerk en de elektrische installatie te vernieuwen, evenals het onderruim (bilges).

En dit jaar is het plan om een deel van het lopend want en de bramsteng te vernieuwen, en een aantal houten ra's en gieken te vervangen door ijzeren die zich makkelijker laten onderhouden, terwijl het visuele aspect toch behouden blijft. En, niet te vergeten, een volgens sommigen hoognodige grote kalefaterbeurt.

Gevraagd naar zijn mooiste herinneringen als bootsman, antwoordt Philippe zonder aarzelen: 'Het aanmonteren van de cadetten van de Hogere Zeevaartschool, tegenwoordig de Antwerp Maritime Academy voor de oversteek naar Duinkerke, Antwerpen, Zeebrugge of Brussel. Die motivatie om alles te leren over de zee, hoe ze samenwerkten en de teamspirit op de brug, dat alles vond ik onvergetelijk. Je moest ook hun verwondering waarderen, wanneer de bark onder zeil een beetje overhelde en zich klaarmaakte om in gestrekte draf bij 4 of 5 Beaufort voor de wind af te lopen. Dat waren mooie momenten die ik nooit zal vergeten', vertelt hij. En wij, die dit ook mochten meemaken, zullen dit ook niet gauw vergeten.

Nu hij de pensioenleeftijd bereikt heeft, kan Philippe 'wettelijk gezien' niet meer in de tuigage werken. 'Anders gezegd', vertelt hij, 'een mens moet weten wanneer het zijn tijd is om "op afgaande wacht te gaan"; maar waar ik het meest moeite mee heb, is dat niemand het er momenteel over heeft om mij noch mijn drie collega's te vervangen. Bovendien voel ik me enigszins gefrustreerd dat ik de kennis, die ik in de loop van 45 jaar op zee heb vergaard, niet kan doorgeven aan een jongere generatie. Als wij, de oude garde, er niet meer zullen zijn, zal er ook niemand meer zijn om de intimiteit van dit uitzonderlijke schip te begrijpen!'

Dus gingen wij met de vraag over hun opvolging naar projectcoördinator Sam Lauwers, die ons antwoordde dat het niet eenvoudig is om ervaren experts zoals hen aan te werven, maar dat het een van zijn belangrijkste bekommernissen is. Hij voegde hieraan toe dat verschillende opties overwogen worden, tot zelfs een beroep doen op een privéfirma.

In afwachting van een ontknoping en wetende dat drie of vier vrijwilligers af en toe wat routinetaken uitvoeren aan boord, blijft de vraag of dat vrijwilligerswerk zonder feedback zal volstaan voor het onderhoud van dit illustere zeilschip, ook al blijft het dan aan de kade liggen... ■

Auteur: Freddy Philips

Foto's: Freddy Philips & Kain Lin Pei

MUZIEK STREAMEN IN ELKE KAMER VAN JE WONING



► BATHROOM 🎵



► LIVING ROOM 🎵

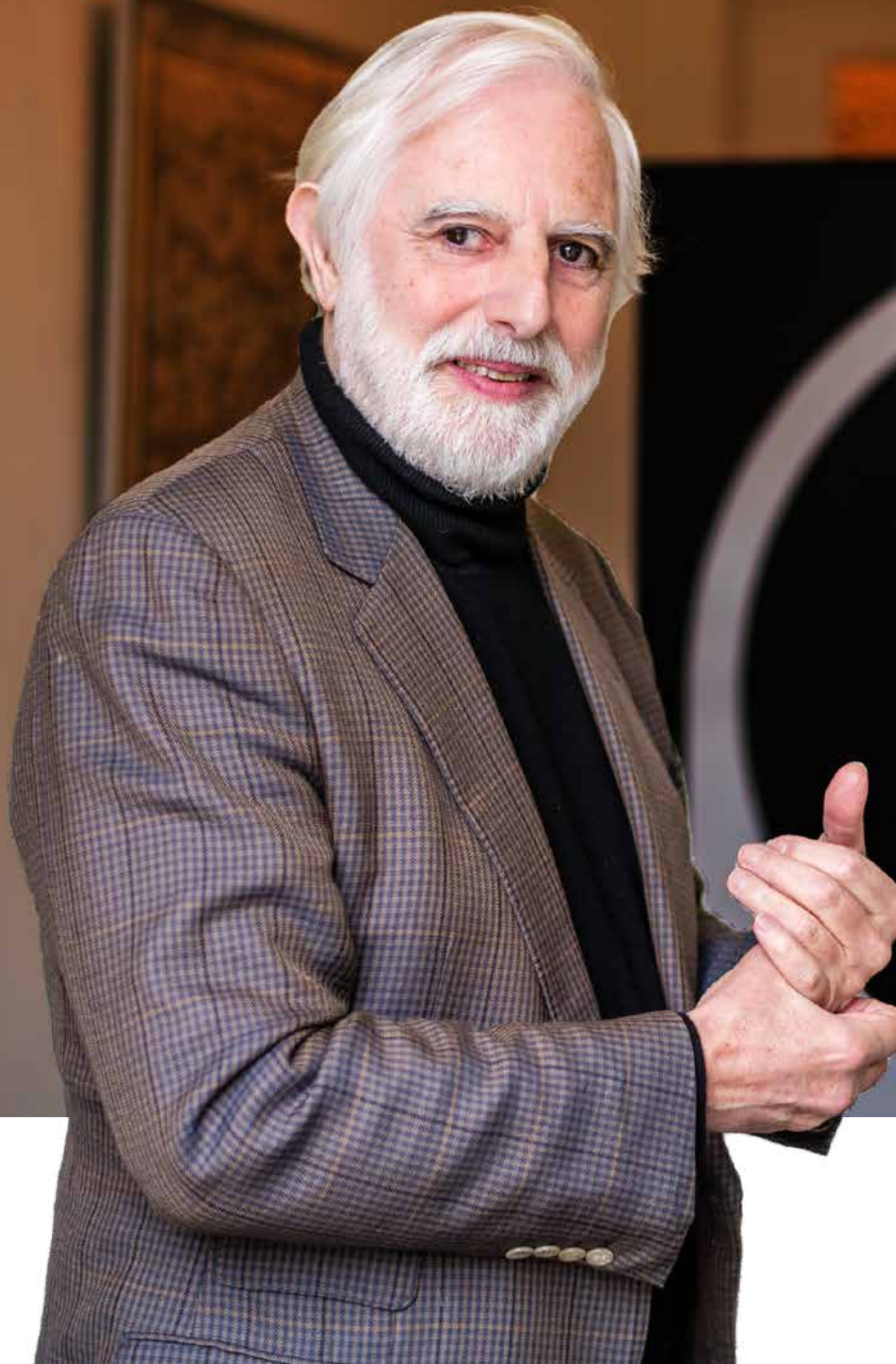


► KITCHEN 🎵


CASAMUSIC
Multiroom Music



WWW.CASAMUSIC.BE
INFO@CASAMUSIC.BE





CHARLES EMMANUEL SCHELFHOUT

wanneer de zee kunst
inspireert voorbij
de handicap
quand la mer inspire
l'art au-delà du handicap

Charles Emmanuel Schelfhout is een getalenteerde Belgische kunstenaar met een passie voor de zee. Als officieel schilder van de Belgische marine met een gevarieerd verleden heeft hij zijn passie voor de zee weten om te zetten in een ware inspiratiebron, ondanks zijn visuele handicap. Ook al kan hij niet meer zeilen, hij blijft ons meenemen op een reis door zijn schilderijen en zijn inzet voor anderen.

Charles Emmanuel Schelfhout est un artiste belge de talent, passionné de mer. Peintre officiel de la Marine belge au passé multiple, il a su transformer sa passion pour la mer en une véritable source d'inspiration malgré son handicap de malvoyance. Même s'il ne peut plus naviguer aujourd'hui, il continue à nous faire voyage engagement pour les autres.



Het atelier van een kunstenaar binnengaan is niet alleen de deur van een fysieke plaats binnengaan. Het is het betreden van zijn universum. Charles Emmanuel Schelfhout verwelkomt ons hartelijk. Voor ons staat de tafel waarop hij zijn schilderijen maakt. Het zijn assemblages van verschillende geometrische vormen, in zwart en wit. Een concept dat hij als tiener ontwikkelde. "Op 15-jarige leeftijd vroeg ik mijn ouders of ik naar de School voor Decoratieve Kunsten in Brussel mocht", vertelt hij. "Daar raakte ik geïnteresseerd in de constructivistische schilderijen van Victor Vasarely, die bestaan uit verschillende geometrische vormen. Maar ik hield niet van de kleuren die hij gebruikte. Ik begon alleen zwarte en witte vormen te gebruiken." Deze composities werden gepresenteerd op een eerste tentoonstelling in Brussel in 1972.

Maar de gevaren van het kunstenaarsleven zetten een tijdelijke stop op deze eerste impuls. Charles Emmanuel Schelfhout kwam in de zakenwereld terecht en daarvan maakte hij gebruik om te investeren in zijn tweede passie: de zee. "Mijn twee ooms waren marineofficieren geweest. Een van hen was tijdens de oorlog radio-officier aan boord van de schepen die de Atlantische konvooien begeleidde. Omdat ik altijd over de zee had gehoord, raakte ik gepassioneerd door boten."

Hij profiteerde van deze jaren om regelmatig te zeilen en bouwde midden jaren zeventig zelfs zijn eigen boot. In deze periode begon zijn tweede artistieke carrière. Als fervent zeiler begon hij artikelen te schrijven voor een nautisch tijdschrift over de regatta's in de omgeving en over amateurbouwers. Zijn gezichtsvermogen ging echter verder achteruit en hij kon niet meer zeilen.



Entrer dans l'atelier d'un artiste n'est pas juste passer la porte d'un lieu physique. C'est rentrer dans son univers. Charles Emmanuel Schelfhout nous y reçoit chaleureusement. Devant nous, se trouve la table sur laquelle il conçoit ses tableaux. Il s'agit d'assemblage de différentes formes géométriques, en noir et blanc. Un concept qu'il avait développé quand il était encore adolescent. « A l'âge de 15 ans, j'ai demandé à mes parents de pouvoir aller à l'École des Arts Décoratifs à Bruxelles », relate-t-il. « C'est là que je me suis intéressé aux peintures constructivistes de Victor Vasarely, composées de plusieurs formes géométriques. Mais je n'aimais pas les couleurs qu'il employait. J'ai commencé à utiliser des formes en noir et blanc uniquement. » Des compositions qu'il a présentées lors d'une première exposition remarquée à Bruxelles en 1972.

Mais les aléas de la vie ont mis une parenthèse à ce premier élan. Charles Emmanuel Schelfhout rentre dans la carrière des affaires. Il en profite alors pour s'investir dans sa deuxième passion : la mer. « Mes deux oncles avaient été officiers de marines. L'un d'eux avait été radio à bord des navires qui escortaient les convois de l'Atlantique pendant la guerre. C'est parce que j'ai depuis toujours entendu parler de la mer que j'ai eu la passion des bateaux ».

Il profite de ces années pour naviguer régulièrement et construit même son propre bateau au milieu des années 1970. C'est à cette période que sa deuxième carrière artistique prend naissance. Assidu amateur de la mer, il se met à rédiger des articles pour une revue nautique sur les régates qui se déroulent à l'entour et sur les constructeurs amateurs de bateaux de plaisance. C'était sans compter avec sa vue qui se détériorait davantage, au point de ne plus pouvoir naviguer.

Délaissant la navigation, il se met à rédiger des bouquins sur la mer. Il publie entre autres la biographie de l'architecte belge Hugo Van Kuyck, connu pour avoir cartographié les plages de Normandie en préparation du débarquement de 1944 et pour avoir possédé l'Askoy, le voilier qu'acheta par la suite Jacques Brel. Il écrit également sur la famille de Gerlache et l'expédition de la Belgica, l'une des premières expéditions antarctiques belges. Mais la vue l'oblige à nouveau à se réinventer.

Tout en nous parlant, Charles Emmanuel Schelfhout nous montre au fond de son atelier une sorte de table rétroéclairée surmontée d'un écran, une vidéo-loupe. « Cet appareil me permet de voir un sixième de page A4 à la fois. Il me permettait de lire, mais cela n'était pas suffisamment confortable

Hij gaf het zeilen op en begon boeken te schrijven over de zee. Hij publiceerde onder meer een biografie van de Belgische architect Hugo Van Kuyck, die bekend stond om het in kaart brengen van de stranden van Normandië ter voorbereiding van de landing in 1944 en als eigenaar van de Askoy, de zeilboot die Jacques Brel later kocht. Hij schrijft ook over de familie de Gerlache en de Belgica-expeditie, een van de eerste Belgische Antarctica-expedities. Maar zijn zicht dwingt hem om zichzelf opnieuw uit te vinden.

Terwijl hij met ons praat, toont Charles Emmanuel Schelfhout ons achteraan zijn atelier een soort verlichte tafel met daarop een scherm, een video-loep. "Met dit apparaat kan ik een zesde van een A4-pagina tegelijk zien. Vroeger kon ik wel lezen, maar het was niet comfortabel genoeg om hele boeken te lezen. Ik begon te schilderen."

Als kenner van de maritieme wereld vindt hij hier zijn inspiratie. En het is merkwaardig dat, terwijl hij tijdens zijn studie moeite had met figuratief werk, hij nu probleemloos "zeegezichten" maakt. "Dat is het bijzondere: ik kende boten goed vanuit mijn liefde voor het zeilen. Terwijl ik ze alleen heel vaag kon zien, kon ik ze heel duidelijk tekenen."

Als gevolg daarvan nam hij de draad van de tentoonstellingen weer op waar hij ze als tiener had achtergelaten. De exposities volgden elkaar op in België en Europa. In de loop der jaren stelde hij zijn schilderijen op vele prestigieuze plaatsen tentoon, waaronder het Musée de la Marine in Toulon. Het was ook in deze jaren dat hij werd toegelaten als officieel schilder van de Belgische Vereniging van Maritieme Kunstenaars.

Maar al snel volstond de video-loep niet meer. Hij liet de figuratieve wereld achter zich en keerde terug naar zijn eerste liefde en zijn geometrische vormen. Alleen worden de vormen voortaan uitgeknipt en gemonteerd in afwisselend zwart en wit papier. "Het wordt grappig, want als je naar de oogarts gaat, moet je zwarte letters op wit lezen. Ik keek naar een soortgelijk onderwerp, gerelateerd aan slechtziendheid," zegt hij. Hij wil dat zijn geometrische vormen zo precies mogelijk zijn. "Precies zijn voor een visueel gehandicapte is als het winnen van de Tour de France: het is een veeleisend doel". Gezien de omvang van de composities die hij maakt, is het een Sisyphosarbeid, want bij elke imperfecte snede moet je weer van voren af aan beginnen.

Maar Charles Emmanuel Schelfhout laat het er niet bij zitten. Hij wil andere visueel gehandicapten aanmoedigen om hun passie te beleven. In 2023 organiseert hij voor de zesde keer een internationale schilderwedstrijd voor slechtzienden, die steeds populairder wordt. Voorzitter van de jury is professor oogheelkunde aan de Universiteit Gent, Bart Leroy.

Charles Emmanuel Schelfhout's passie voor boten sinds zijn kindertijd en zijn slechtziende handicap deden hem op zoek gaan naar alternatieve manieren om zijn passie te vervullen. Ondanks de moeilijkheden die hij ondervond, slaagde hij erin een manier te vinden om te zeilen, te schrijven en te tekenen met behulp van technologieën en technieken die aan zijn handicap waren aangepast. Zijn voorbeeld van doorzettingsvermogen is een waar testament voor de kracht van passie en vastberadenheid bij tegenslagen. ■

Voor meer informatie over de teken- en schilderwedstrijd voor slechtzienden: www.artandlowvision.be



pour lire des bouquins entiers. Je me suis mis à peindre. » Fin connaisseur du monde maritime, c'est là qu'il prend sa source d'inspiration. Et fait particulier, alors qu'il lui était difficile de faire du figuratif alors qu'il étudiait, il crée maintenant des « marines » sans problème. « C'est ce qui est extraordinaire : Par mon amour de la voile, je connaissais bien les bateaux. Tandis que je ne voyais plus que de façon très floue, je pouvais les dessiner très clairement. »

Du coup, Les expositions reprennent là où il les avait laissées à l'adolescence et s'enchaînent en Belgique et en Europe. Au fil des ans, il expose ses peintures dans de nombreux endroits prestigieux, dont le musée de la Marine à Toulon. C'est lors de ces années aussi qu'il est admis en tant que peintre officiel des de l'Association belges des peintres de Marine (Belgian Society of Maritime Artists).

Mais bientôt, la vidéo-loupe ne suffira plus. Délaissant le monde figuratif, il revient vers ces premières amours et ses formes géométriques. Sauf que, dorénavant, les formes sont découpées et assemblées dans du papier alternativement noir ou blanc. « Cela devient amusant car quand on va chez l'ophtalmologue, on doit lire des lettres en noir sur du blanc. Je me suis situé dans un sujet proche, en rapport avec la malvoyance, » raconte-t-il. Ses formes géométriques, il les veut les plus précises possibles. « Être précis pour un malvoyant, c'est comme gagner le tour de France : c'est un objectif exigeant ». Vu les tailles des compositions qu'il fait, cela demande un travail de Sisyphe, car à chaque découpage imparfait, il faut reprendre le découpage de zéro.

Mais Charles Emmanuel Schelfhout ne s'arrête pas là. Il veut encourager les autres malvoyants à vivre leur passion. Pour la sixième fois en 2023, il organise un concours international de peinture pour les malvoyants qui rencontre un succès grandissant. Le président du jury est un professeur en ophtalmologie de l'Université de Gand, Bart Leroy.

La passion des bateaux depuis son enfance et son handicap de malvoyance ont poussé Charles Emmanuel Schelfhout à chercher des moyens alternatifs pour réaliser sa passion. Malgré les difficultés auxquelles il a été confronté, il a réussi à trouver un moyen de naviguer, d'écrire et de dessiner en utilisant des technologies et des techniques adaptées à son handicap. Son exemple de persévérance et de créativité est un véritable témoignage de la force de la passion et de la détermination face à l'adversité. ■

Pour en savoir plus sur le concours de dessin et de peinture pour malvoyants: www.artandlowvision.be

Auteur: Charles Colot
Foto's: Jorn Urbain

A portrait of Steven De Nijs, a man with short brown hair and a light beard, wearing a blue blazer over a white shirt. He is smiling and looking towards the camera. The background is a blurred grey wall.

STEVEN DE NIJS

Aan het roer van Boluda Towage Belgium
Au gouvernail de Boluda Towage Belgium

Om als maritiem bedrijf een goede koers te varen, zijn niet alleen de werknemers aan boord van belang. Steven De Nijs (46) staat sinds anderhalf jaar aan het roer, weliswaar meestal vanop kantoor, van Boluda Towage Belgium, de Belgische tak van de wereldleider in maritieme sleepdiensten. Tijdens een aangename babbel geeft hij ons een inblik in het bedrijf en in zijn eigen carrière. Hij vertelt hoe hij de titel General Manager Area Scheldt & Zeebrugge op zijn naamkaartje kreeg.

Hoe groot is het aandeel van de Belgische afdeling in de totaliteit van Boluda Towage?

Boluda Towage is ontstaan in Valencia in 1920. Doorheen de jaren is het bedrijf fors geëxpandeerd, eerst in de Spaanssprekende wereld, maar zeker sinds de overname van Les Abeilles in 2007. We zijn aanwezig in 100 havens en 18 landen op vier continenten van Europa, Afrika, Azië en Latijns-Amerika. Door de aangekondigde overname van Smit Lamnalco, wordt onze vloot het komende jaar uitgebreid van 400 naar meer dan 600 schepen. Voor België hebben we 26 schepen in de vaart, acht in Antwerpen, acht in Zeebrugge en tien in North Sea Port.

Julie hoofdactiviteit is sleepdiensten aanbieden?

Het aanbod van Boluda Corporación Marítima is ruimer dan dat. Er zijn twee strategische divisies binnen de groep: Boluda Shipping en Boluda Towage. Voor deze laatste is het begeleiden van schepen bij het aanmeren en bij het in- of uitvaren van havens de hoofdactiviteit. Of er op onze diensten een beroep wordt gedaan, hangt niet altijd af van de grootte van het schip. Het gaat in eerste instantie over de wendbaarheid van het vaartuig en ook externe factoren zijn bepalend: weersomstandigheden, stroming, diepgang en airdraft van het schip... De meeste reders hebben een vast contract en doen dus, indien nodig, beroep op ons. Uiteindelijk is het de loods die aan boord komt die bepaalt hoeveel sleepers er nodig zijn.

We bieden we nog andere diensten aan. Denk maar aan het aanmeren van gastransporten, een activiteit die in Zeebrugge bijna verdubbeld is sinds de oorlog in Oekraïne. We begeleiden ook speciaal transport zoals platformen of het vervoer van special cargo zoals onlangs de sluisdeuren van de nieuwe sluis in Terneuzen of de nieuwe containerkranen voor de terminal in Antwerpen. Als laatste voeren we brandbestrijdingsoperaties uit en staan we paraat om noodhulp te bieden of bergingsopdrachten uit te voeren bij calamiteiten.

In Zeebrugge zijn alleen sleepboten van Boluda Towage te zien? Een weinig concurrentiele markt?

Helemaal niet, het totaalplaatje ziet er anders uit. Wereldwijd zijn er ongeveer 20.000 sleepboten. De concurrentiestrijd is bikkelhard en de tarieven staan hierdoor onder druk. Wat mijn regio betreft ziet het er nog anders uit. Antwerpen en North Sea Port zijn 'open havens', m.a.w. ieder bedrijf kan met slepen beginnen, al moet je in Antwerpen wel voldoen aan bepaalde licentievoorwaarden. Antwerpen beschikt daarbovenop ook nog over een eigen sleepdienst die opereert achter de sluisen. In de haven van Zeebrugge is het een volledig ander verhaal. Daar wordt een openbare aanbesteding voor sleepdiensten uitgeschreven om de vijf tot acht jaar. We hebben de concessie gewonnen in 2020 en zijn er inderdaad als enige aan de slag de komende jaren en hopelijk daarna ook nog. De concurrentiestrijd in Zeebrugge speelt zich dus om de paar jaar af, maar is daarom niet minder scherp.

Pour garder le bon cap en tant qu'entreprise maritime, ce ne sont pas seulement les collaborateurs à bord qui importent. Depuis un an et demi, Steven De Nijs (46 ans) est au gouvernail de Boluda Towage Belgium, la branche belge du leader mondial des services de remorquage maritime, même si c'est essentiellement depuis le bureau. Au cours d'un agréable entretien, il nous offre un tour d'horizon de l'entreprise et de sa carrière. Il nous raconte comment il obtient le titre de General Manager Area Scheldt & Zeebrugge.

Quelle est l'importance de la branche belge dans la totalité de Boluda Towage ?

Boluda Towage fut créé à Valence (Espagne) en 1920. Au fil des années, la compagnie s'est considérablement développée, d'abord dans le monde hispanophone, mais récemment bien au-delà, surtout depuis l'acquisition des Abeilles en 2007. Nous sommes présents dans 100 ports et 18 pays sur quatre continents : l'Europe, l'Afrique, l'Asie et l'Amérique latine. Avec l'acquisition annoncée de Smit Lamnalco, notre flotte passera de 400 à plus de 600 navires au cours de l'année prochaine. En Belgique, nous avons 26 navires en activité, huit à Anvers, huit à Zeebrugge et dix à North Sea Port.

Votre activité principale, c'est le remorquage maritime ?

L'offre de Boluda Corporación Marítima est bien plus large que cela. Il existe deux divisions stratégiques au sein du groupe : Boluda Shipping et Boluda Towage. L'activité principale du dernier consiste à assister les navires lors de l'amarrage et de l'entrée ou de la sortie des ports. Ce n'est pas seulement la largeur du vaisseau qui joue un rôle dans la décision de faire appel à nos services ou non. Il s'agit tout d'abord de manœuvrabilité du vaisseau, mais il y a également des facteurs extérieurs qui sont déterminants : les conditions météorologiques, le courant, le tirant d'eau et d'air du vaisseau... La plupart des armateurs ont un contrat fixe et, en cas de besoin, ils font appel à nos services. En fin de compte, c'est le pilote qui monte à bord qui décide du nombre de remorqueurs nécessaires.

Mais nous offrons d'autres services. Pensez à l'accostage des transports de gaz, une activité qui a presque doublé depuis la guerre en Ukraine. Nous assistons aussi avec les transports spéciaux, comme les plateformes pour le transport de cargaisons spéciales. Récemment, il y avait par exemple les portes d'écluse pour la nouvelle écluse à Terneuzen, ou les nouvelles grues de conteneur pour le terminal d'Anvers. Finalement, nous effectuons aussi des opérations de lutte contre les incendies et sommes prêts à fournir une assistance d'urgence ou des missions de sauvetage en cas d'urgence.

On ne voit que des bateaux-remorqueurs de Boluda Towage à Zeebrugge ? Il s'agit donc d'un secteur sans beaucoup de compétition ?

Pas du tout, la vue d'ensemble est beaucoup plus compliquée. Il existe à peu près 20 000 bateaux-remorqueurs dans le monde. La concurrence est féroce et les taux sont donc sous pression. Dans ma région, les choses sont encore différentes. Anvers et North Sea Port sont des 'ports ouverts', ce qui signifie que n'importe quelle entreprise est autorisée à commencer le remorquage, bien qu'à Anvers il existe certaines conditions pour obtenir une licence. De plus, Anvers a son propre service de remorquage, actif derrière les écluses. À Zeebrugge, la situation est complètement différente, car là, on lance un appel d'offres pour services de remorquage tous les cinq ou huit ans. Nous avons remporté la concession en 2020 et



Als je de markt in handen hebt, blijf je dan nog wel op scherp?

Zeker! Contracten tussen rederijen en Boluda Towage worden zowel op wereldniveau, maar ook op regionaal niveau afgesloten. Onze lokale binding en verankering zijn altijd zeer belangrijk geweest. Klanten streven naar duurzaamheid en eisen dat ook van de toeleveranciers. We vergroenen onze vloot en dragen klanttevredenheid hoog in het vaandel. We hebben trouwens een innovation manager in dienst die wereldwijd monitort welke de trends zijn en hoe we hier op een duurzame manier aan kunnen bijdragen.

Zo ontwikkelden we in Zeebrugge samen met ABC Engines een systeem waardoor we de stikstof uitstoot van onze schepen significant hebben verminderd. We hebben ondertussen ook een systeem om het brandstofverbruik per direct op te volgen vanop de brug van de sleepboot. De bewustwording alleen al van het verbruik zorgde voor een besparing van 260.000 liter brandstof in Zeebrugge vorig jaar. Daarnaast levert dit systeem ons veel waardevolle data die we in vele andere bedrijfsprocessen kunnen gebruiken.

Het is niet omdat we in Zeebrugge momenteel als enige aan de bak zijn, dat dit onze ondernemersspirit doet afnemen. In North Sea Port en vooral in Antwerpen strijden we dagelijks om marktaandeel, maar zijn we vooral bezig met de vergroening en verduurzaming.

Op welk vlak onderscheidt Boluda Towage zich dan van de concurrentie?

(lacht) Ha, dat moet je aan onze klanten vragen! We bieden marktconforme tarieven aan voor een kwalitatief hoogwaardige en veilige dienstverlening. Bovendien zijn de skills van onze bemanning een niet te onderschatten sleutel tot succes. Het is niet omdat je jaren kapitein op een tanker, bulk carrier of cruiseschip bent

en effet, nous sommes les seuls à y opérer dans les années à venir, et, espérons-le, au-delà. La compétition à Zeebrugge se passe à intervalles réguliers, mais n'en est pas moins féroce pour autant.

Est-ce qu'on reste vigilant quand on a le marché en main ?

Bien sûr ! Les contrats entre les armateurs et Boluda Towage se concluent aussi bien sur le plan mondial qu'au niveau régional. Nos liens et notre enracinement locaux ont toujours été très importants. Les clients cherchent à atteindre la durabilité, et ils en exigent de même de leurs fournisseurs. Nous mettons notre flotte au vert et faisons de la satisfaction du client une priorité absolue. Nous employons d'ailleurs un innovation manager, qui surveille les tendances mondiales et la manière dont nous pouvons y contribuer de manière durable.

Ainsi, nous avons développé à Zeebrugge, en collaboration avec ABC Engines, un système qui réduit considérablement les émissions d'azote de nos navires. Nous avons aussi déjà un système pour surveiller la consommation de carburant depuis la passerelle du bateau-remorqueur. La sensibilisation à la consommation a permis à elle seule d'économiser 260 000 litres de carburant à Zeebrugge l'année dernière. De plus, ce système nous offre des données précieuses qui nous sont utiles dans de nombreux autres processus opérationnels.

Ce n'est pas parce que nous sommes actuellement les seuls à Zeebrugge que cela diminue notre esprit d'entreprise. À North Sea Port et surtout à Anvers, nous luttons chaque jour pour notre part du marché, mais nous sommes avant tout préoccupés par l'écologisation et la durabilité.

Comment Boluda Towage se distingue-t-il de la concurrence?

(Rit) Hé bien, ça, c'est à nos clients qu'il faudrait le demander ! Nous proposons des tarifs conformes au marché pour des services sûrs et de haute qualité. De plus, les compétences de nos

geweest, dat je een sleepboot kunt besturen. Het vergt ervaring en precisie. Vergeet niet dat je met je sleepboot onder de boeg van cruise- of containerschepen kruipt. Je pakt aan bij zes knopen, dat is dus niet zonder gevaar. De job krijg je alleen aan boord onder de knie, dus als je het geduld kunt opbrengen om je tijd hierin te investeren, dan vind je de job van je leven. Dankzij een aantrekkelijk werkschema kan je je werk perfect combineren met een sociaal leven aan de wal. We bieden twee werksystemen aan (dagelijks of wekelijks aflossen) en na één week aan boord ben je twee weken thuis. Varend personeel vinden is mede daarom niet zo moeilijk voor ons, met enige terughoudendheid bij de kapiteinsfunctie, aangezien die eerst een intern opleidingstraject dienen te volgen. Je merkt wel dat op een bepaalde leeftijd een deel van de zeemannen en -vrouwen ter lange omvaart graag dicht bij huis willen werken en minder lange tijd op zee verblijven.

U spreekt uit ervaring?

Tot mijn 33ste voer ik op sleepopperzuigers bij Jan De Nul. Na een jaar bij Cobelfret waar ik vooral bezig was met HSEQ en bedrijfsprocessen, koos ik voor DEME. Gedurende tien jaar heb ik veel naar Afrika gereisd, waar ik, als Area Manager, verantwoordelijk was voor alle activiteiten, eerste in West-Afrika en nadien in Zuid- en Oost-Afrika. Daarnaast zetelde ik bij CTOW, de sleepafdeling van DEME, in het directiecomité. Binding met sleepdiensten had ik dus al.

Toen een headhunters kantoor me benaderde en ik de vraag kreeg om mijn huidige functie op te nemen, heb ik niet lang getwijfeld. Ik had wel zin in een nieuwe professionele uitdaging en was klaar voor een volgende stap in mijn carrière.

Het is dan wel niet meer Afrika, maar uiteindelijk ben ik nog vaak onderweg. Ik werk vanuit Antwerpen, maar ik bezoek geregeld onze kantoren in Zandvliet, Zeebrugge en Terneuzen. Ik ga ook geregeld aan boord bij de bemanning, de vinger aan de pols houden is belangrijk. Dat is ook de reden waarom ik netwerk met de havencommunities en onze ketenpartners. Ik wil weten wat er leeft in onze sector, zodat we tijdig kunnen anticiperen.

General Manager van Boluda Towage was dus uw laatste carrièreswitch?

Ik ben blij dat ik met een jong en gedreven team kan werken. We staan dagelijks voor nieuwe uitdagingen. Het gaat van meedenken over kleine problemen tot het nemen van belangrijke beslissingen in een breed operationeel spectrum. We geven in België werk aan ongeveer 340 mensen, vormen met ons bedrijf een existentiële schakel in de toegang naar onze havens en staan continu paraat om in te grijpen en te assisteren wanneer er aan onze kust of op de Schelde een schip in nood is. Dat brengt een enorme verantwoordelijkheid mee.

De kroon op ons werk was de toekenning van de award "Tug Owner of the Year 2022". Daarnaast werden we voor onze duurzame projecten begin dit jaar als 1 van de 4 finalisten geselecteerd voor de "Sustainable Port Award".

Samen met het team hebben we onlangs ook nog de ISO-certificaten 9001 en 14001 binnengehaald. We zijn daar zeer trots op en ik beschouw dat als een knappe realisatie, maar beseft tegelijkertijd dat we hiermee een nulmeting zetten en we de procedures moeten blijven optimaliseren en verbeteren. Dit en vele andere dagelijkse en toekomstige uitdagingen, maken deze job heel boeiend.

Équipages forment un atout inestimable pour notre entreprise. Ce n'est pas parce qu'on a été capitaine pendant des années sur un pétrolier, sur un vraquier ou sur un paquebot de croisière, qu'on sait comment commander un bateau-remorqueur. Cela demande de l'expérience et de la précision. N'oubliez pas qu'un remorqueur doit se faufiler juste en dessous de l'étrave d'un paquebot de croisière ou d'un porte-conteneurs. On aborde à six nœuds, ce qui n'est pas sans danger. C'est un métier qu'on ne peut apprendre qu'à bord, donc si vous avez la patience et vous êtes prêt à y consacrer le temps nécessaire, vous trouverez l'emploi de votre vie. Grâce à un horaire de travail attrayant, il est parfaitement possible de combiner ce travail avec une vie sociale à terre. Nous offrons deux régimes différents (relève quotidienne ou hebdomadaire), et après une semaine à bord, vous avez deux semaines de repos. C'est en partie pour cette raison qu'il ne nous est pas difficile de trouver du personnel navigant, avec quelques réticences pour le poste de capitaine, comme il doit d'abord suivre un programme de formation interne. On remarque bien qu'à partir d'un certain âge une partie des marins (h/f) au long cours souhaitent travailler plus près de chez eux et passer moins de temps en mer.

Vous parlez d'expérience ?

Jusqu'à mes 33 ans, j'ai travaillé sur des dragues suceuses portueuses chez Jan De Nul. Après une année passée à Cobelfret, où j'étais principalement impliquée dans le HSEQ et les processus d'entreprise, j'ai choisi DEME. Pendant dix ans, j'ai fait des voyages en Afrique, où j'étais responsable en tant que Area Manager pour toutes les activités, d'abord en Afrique de l'Ouest, après en Afrique du Sud et de l'Est. De plus, j'avais un siège au comité de direction de CTOW, la division de remorquage de DEME. J'avais donc déjà une affinité avec les services de remorquage.

Lorsqu'un bureau de chasseurs de têtes me contacta avec la proposition de la fonction que j'occupe à présent, je n'ai pas vraiment hésité. J'avais bien envie d'un nouveau défi professionnel et j'étais prêt à entamer un nouveau chapitre dans ma carrière.

Ce n'est peut-être plus l'Afrique, mais je continue de voyager fréquemment. Je travaille depuis Anvers, mais je visite régulièrement nos bureaux à Zandvliet, Zeebrugge et Terneuzen. Je monte aussi régulièrement à bord, avec les équipages, car il est important de tâter le pouls sur le terrain. C'est aussi la raison pour laquelle je maintiens un vaste réseau de contacts avec les communautés portuaires et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Je veux savoir ce qui se passe dans notre secteur pour pouvoir anticiper à temps.

General Manager de Boluda Towage sera donc la dernière étape dans votre carrière ?

Je suis heureux d'avoir l'occasion de travailler avec une équipe jeune et motivée. Nous devons faire face chaque jour à de nouveaux défis, de la réflexion sur les petits problèmes à la prise de décisions importantes dans un large spectre opérationnel. En Belgique, nous employons environ 340 personnes, notre entreprise est un lien existentiel pour l'accès à nos ports et elle est constamment prête à intervenir ou assister lorsqu'un navire est en danger sur nos côtes ou sur l'Escaut. Cela entraîne d'énormes responsabilités.

La cerise sur le gâteau fut l'attribution du titre de "Tug Owner of the Year 2022". En outre, nos projets durables nous ont valu la sélection comme l'un des quatre finalistes pour le "Sustainable Port Award".

De volgende professionele stappen zijn dus duidelijk?

Kijk, je weet nooit wat er je te wachten staat. Na mijn humaniora wou ik naar de Zeevaartschool. Ik deed mijn ingangsexamen en slaagde. Echter, een voormalig kapitein raadde me dit af. Volgens hem was er weinig toekomst voor Europeanen op zee, alles zou op termijn worden overgenomen door bemanning uit andere werelddelen. Ik besliste toen om zijn raad te volgen en studeerde rechten. Na het slagen in mijn kandidaturen, koos ik uiteindelijk toch voor mijn passie. Ik ging Nautische Wetenschappen studeren in Antwerpen, met succes! En de voorspelling van die brave kapitein is nooit uitgekomen. We hebben de Europese zeemannen 25 jaar na datum nog steeds zeer hard nodig.

Zo zie je dat een carrière onvoorspelbaar is en een vreemde wending kan nemen. Maar wat voor mij wel duidelijk is: het zal zeker altijd een functie in de maritieme sector zijn. ■

Avec notre équipe, nous avons également obtenu récemment les certificats ISO 9001 et 14001, et nous en sommes très fiers. Je considère cela comme une belle réussite, mais je suis conscient qu'il s'agit là d'une base de référence, et que nous devons continuer à optimiser et améliorer nos procédures. Tout cela, en combinaison avec les défis quotidiens et futurs, rend ce métier extrêmement passionnant.

Vos prochaines étapes professionnelles sont donc claires ?

Bon, on ne sait jamais ce qui nous attend. Après l'école secondaire, je voulais entrer à l'École supérieure maritime. J'ai réussi mon examen d'admission, mais un ancien capitaine me l'a déconseillé. À son avis, les Européens n'avaient pas d'avenir en mer, car tout serait repris par des équipages d'autres continents. J'ai ensuite choisi de suivre son conseil et de faire des études en droit. Après avoir réussi mes candidatures, j'ai finalement choisi ma passion, et je suis allé étudier les sciences nautiques à Anvers, avec succès ! Et la prédiction du bon capitaine ne s'est jamais réalisée. 25 ans plus tard, nous avons toujours grandement besoin des marins européens.

Tout cela pour illustrer qu'une carrière est imprévisible, et qu'elle peut prendre une tournure tout à fait inattendue. Or, voilà ce qui est parfaitement clair : pour moi, ce sera toujours un rôle dans le secteur maritime. ■



Auteur: CO
Foto's: archief Boluda Towage Milke Louagie



Koninklijke
Belgische
Redersvereniging

EEN PORTRET VAN... DE FOTOGRAAF

UN PORTRAIT DU ... PHOTOGRAPHE

Jorn Urbain

Op onze cover prijken topzeilschoener Jantje en driemastbark Artemis, twee trouwe bezoekers van Oostende voor Anker. Het beeld werd vastgelegd in 2022 door Jorn Urbain. Menig lezer van SeaTalk kent Jorn als 'de fotograaf van de Marine'. Op bijna elke protocollaire aangelegenheid duikt hij op met zijn fotoestel in de aanslag. Voor wie van fotografie houdt, een leuke job. Maar hoe kom je in deze functie terecht?

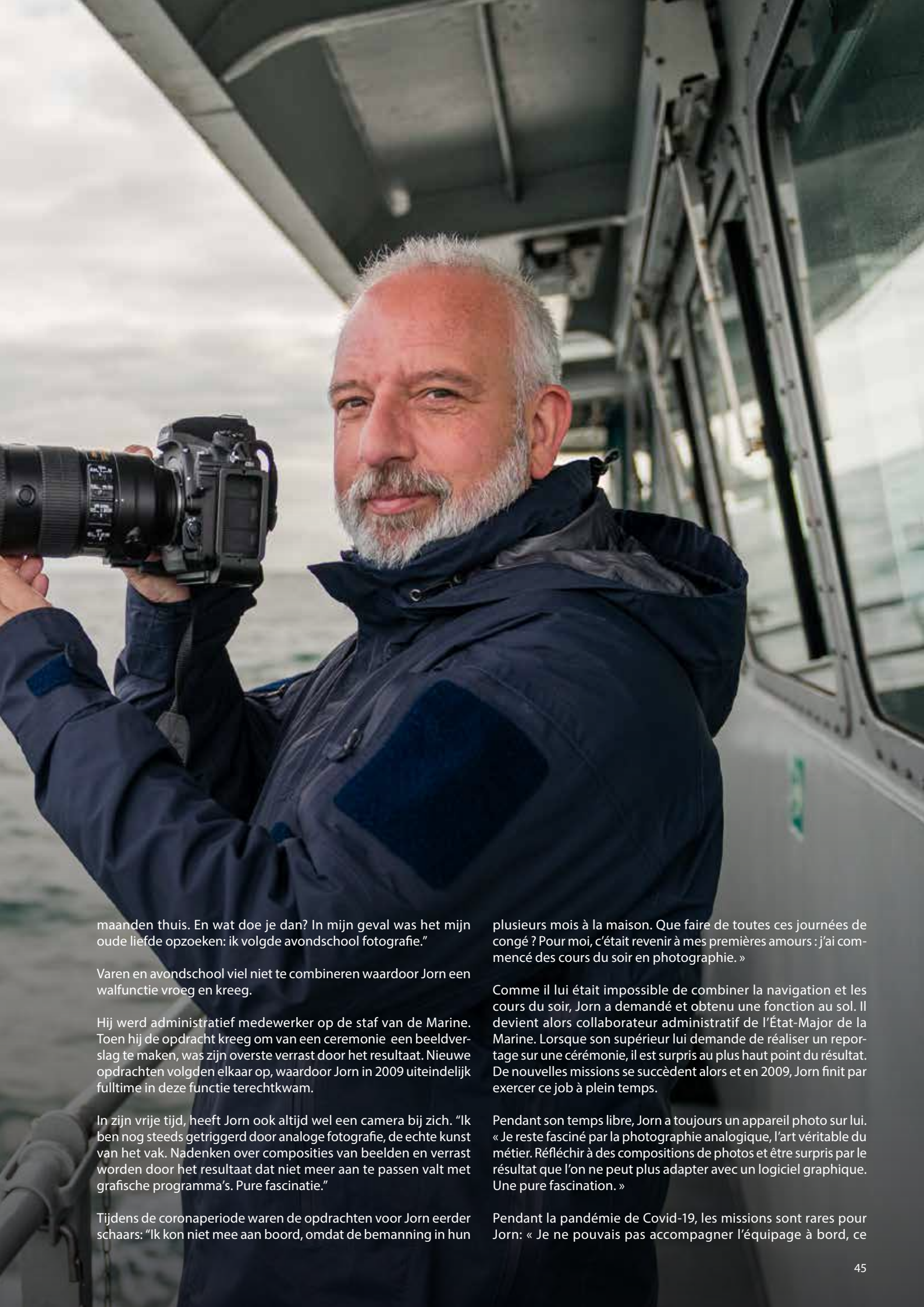
"De liefde voor het beeld kwam als eerste in mijn leven. Het moet in '91 geweest zijn dat ik aan het VISO Mariakerke (op de Higr-campus) de vakrichting analoge fotografie studeerde. Maar de wetenschapsvakken die bij deze opleidingen hoorden boeiden me niet. Ik stopte mijn studies en ging mijn dienstplicht doen bij de Zeemacht," vertelt Jorn.

Het leven aan boord beviel hem danig waardoor hij bij de Marine bleef plakken. Als matroos nam hij deel aan verschillende operaties en oefeningen, ook voor lange periodes weg van huis. "Ik moest mijn overuren opnemen en daardoor zat ik enkele

Sur notre couverture trônent la goélette à huniers Jantje et la barque à trois mâts Artemis, deux participants fidèles à Oostende pour Anker. La photo a été prise en 2022 par Jorn Urbain. Les lecteurs de SeaTalk connaissent Jorn comme étant le photographe de la Marine. Son appareil photo à la main, on le voit à pratiquement tous les événements protocolaires. Un super job pour ceux qui aiment la photographie. Mais comment en faire son métier ?

« J'ai toujours aimé la photo. Vers 1991, je me suis inscrit en photographie analogique à l'institut VISO de Mariakerke (sur le campus Higr). Mais les matières scientifiques, obligatoires dans cette formation, ne m'intéressaient pas. J'ai donc arrêté mes études pour effectuer mon service militaire dans la Marine, » nous explique Jorn.

La vie à bord lui plaît tellement qu'il décide de rester dans la Marine. En tant que matelot, il participe à plusieurs opérations et exercices, notamment pour de longues périodes. « J'avais des heures supplémentaires à récupérer, je me suis donc retrouvé



maanden thuis. En wat doe je dan? In mijn geval was het mijn oude liefde opzoeken: ik volgde avondschool fotografie.”

Varen en avondschool viel niet te combineren waardoor Jorn een walfunctie vroeg en kreeg.

Hij werd administratief medewerker op de staf van de Marine. Toen hij de opdracht kreeg om van een ceremonie een beeldverslag te maken, was zijn overste verrast door het resultaat. Nieuwe opdrachten volgden elkaar op, waardoor Jorn in 2009 uiteindelijk fulltime in deze functie terecht kwam.

In zijn vrije tijd, heeft Jorn ook altijd wel een camera bij zich. “Ik ben nog steeds getriggerd door analoge fotografie, de echte kunst van het vak. Nadenken over composities van beelden en verrast worden door het resultaat dat niet meer aan te passen valt met grafische programma’s. Pure fascinatie.”

Tijdens de coronaperiode waren de opdrachten voor Jorn eerder schaars: “Ik kon niet mee aan boord, omdat de bemanning in hun

plusieurs mois à la maison. Que faire de toutes ces journées de congé ? Pour moi, c’était revenir à mes premières amours : j’ai commencé des cours du soir en photographie. »

Comme il lui était impossible de combiner la navigation et les cours du soir, Jorn a demandé et obtenu une fonction au sol. Il devient alors collaborateur administratif de l’État-Major de la Marine. Lorsque son supérieur lui demande de réaliser un reportage sur une cérémonie, il est surpris au plus haut point du résultat. De nouvelles missions se succèdent alors et en 2009, Jorn finit par exercer ce job à plein temps.

Pendant son temps libre, Jorn a toujours un appareil photo sur lui. « Je reste fasciné par la photographie analogique, l’art véritable du métier. Réfléchir à des compositions de photos et être surpris par le résultat que l’on ne peut plus adapter avec un logiciel graphique. Une pure fascination. »

Pendant la pandémie de Covid-19, les missions sont rares pour Jorn: « Je ne pouvais pas accompagner l’équipage à bord, ce

SPECIAL JOBS





bubbel leefde. Het enige wat overbleef waren plechtigheden en bezoeken aan de Marine. Gelukkig is die tijd voorbij en ga ik weer aan boord van de schepen om onze mensen te portretteren. Want geef toe, de Marine is op zee en dat is wat getoond moet worden. Varend personeel tijdens operaties en oefeningen, met de zee als prachtig decor.”

Het is best druk, en daar is Jorn blij om. “In bijberoep voer ik ook opdrachten uit: van trouwfeesten over evenementen tot bedrijfsreportages.” En bij de Marine is er werk aan de winkel, want sinds de invoering van het SeaBlue-uniform, worden medewerkers in beeld gebracht in het nieuwe plunje. Het immense archief dat Jorn doorheen de jaren bij elkaar klikte kan niet meer worden gebruikt voor de nieuwe campagnes. “Het is de toekomst van de Marine die ik in beeld breng, niet het verleden,” zegt Jorn.

Dankzij deze man beschikt SeaTalk over schitterend beeldmateriaal. Ook in onze vorige edities kan je zijn werk bewonderen. ■

Auteur: CO
Foto Jorn: Sten Maelfeyt

dernier devant rester dans sa bulle. La seule chose que je pouvais de temps en temps photographier, c'était des cérémonies protocolaires. Heureusement que tout cela est fini et que je peux à nouveau monter à bord des navires pour faire le portrait de notre personnel. La Marine se joue en mer et c'est cela qu'il faut montrer. Le personnel navigant en action lors des opérations et des exercices, avec la mer en superbe toile de fond. »

Jorn est très occupé, et il aime ça. « Comme indépendant à titre complémentaire, je suis également chargé de missions qui vont des mariages et événements à des reportages pour des entreprises. » À la Marine aussi, je ne manque pas de travail, car depuis l'introduction de l'uniforme SeaBlue, les collaborateurs doivent être photographiés dans leur nouvelle tenue. Les nombreux clichés réalisés par Jorn au fil du temps ne peuvent plus être utilisés pour les nouvelles campagnes. « C'est l'avenir de la Marine que je mets en images, pas le passé » explique-t-il.

C'est grâce à cet homme que SeaTalk dispose d'excellentes photos. Son travail s'illustre également dans nos éditions précédentes. ■

MARINE SHOP

SPECIAL OFFER





T-Shirt
wit anker | ancre blanche
S-M-L-XL-2XL – UNISEX
€ 10 i.p.v. € 12,50

Vlag Marine (50x35cm)
Drapeau Marine petit
€ 10 i.p.v. € 15





Pin
Hulpbetoon | Entraide
€ 2 i.p.v. € 3

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

Promo prijzen geldig tot 31 Juli 2023 – Prix promo valable jusqu'au 31 juillet 2023





MCM Lab bezocht de sleeptank voor manoeuvres in ondiep water (samenwerking Waterbouwkundig Laboratorium en Universiteit Gent) tijdens de AI workshop in Ostend Science Park.
Lors du AI Workshop qui s'est déroulé au Parc Scientifique d'Ostende, MCM Lab a visité le bassin de carène pour la manoeuvrabilité en eau peu profonde et confinée (collaboration Flanders Hydraulics et Université de Gand).

UNIVERSITEIT GENT INNOVEERT de technieken van de mijnenjacht

L'UNIVERSITÉ DE GAND INNOVE les techniques de la lutte contre les mines

Het Mine Counter Measures Lab of MCM Lab werd in 2021 opgericht, met als doel onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten uit te voeren in het kader van mijnenbestrijding, samen met de Marine. De deelgenoten van het MCM Lab vormen een netwerk van academici, onderzoekscentra en industriëlen. De Universiteit Gent is codirecteur van het MCM Lab.

Ljiljana Platisa is business ontwikkelaar aan de Universiteit Gent, in het Innovatie Centrum voor Intelligente Gegevensverwerking, i-Know. Haar doel is de kennis en het universitaire onderzoek ten

Le Mine Counter Measures Lab ou 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. Le MCM Lab constitue un réseau d'académiques, de centres de recherche et d'industriels. L'Université de Gand est codirectrice du MCM Lab.

Ljiljana Platisa est développeur d'affaires à l'Université de Gand pour le Centre d'Innovation sur le Traitement Intelligent d'Information, i-Know. Elle a pour mission de mettre l'expertise et la



dienste te stellen van de industrie en de maatschappij. Ljiljana's expertise bevindt zich in het domein van gegevensvergarig, -verwerking en -analyse.

ONDERZOEK IN HET MCM LAB

In het kader van een goede samenwerking, vergaderen de partners van het MCM Lab maandelijks en organiseren ze thematische uitstappen en seminars.

Ljiljana: "Vorige zomer hebben alle partners het Naval Mine Warfare Center Of Excellence van de NAVO in Oostende bezocht. De Belgische Marine heeft ons daar haar visie van het MCM-concept gepresenteerd. In oktober hebben we een seminarie over artificiële intelligentie gehouden in het Wetenschapspark van Oostende. We plannen ook een seminarie over robotica in de Université Libre de Bruxelles begin dit jaar. Dit soort evenementen vormen gelegenheden om samen te komen, kennis uit te wisselen en de contacten te vernauwen."

Een andere activiteit die het MCM Lab organiseert zijn de brainstorming sessies. Hier denken de partners na over de vragen naar innovatie en onderzoek. In september 2022 organiseerde de Universiteit Gent een brainstorming over het analyseren van big data, bathymetrie en standaardisering.

Ljiljana: "Het MCM Lab is een flexibel platform voor het opstarten van projecten. We zijn niet beperkt in het type project of het samenwerkingsmechanisme. De ideeën die we identificeren tijdens de vergaderingen worden verder ontwikkeld in wat we "incubator testen" noemen. We gaan het nut en de haalbaarheid van een concept na alvorens een uitgebreide studie te voeren. Een voorbeeld van zo'n concept dat nuttig bleek na een incubator test is het detecteren van drijvende mijnen met vliegende drones. We voeren nu een gestructureerd onderzoek in samenwerking met de Belgische Marine. De informatie van de Marine is essentieel om ons te begeleiden naar ons streefdoel om een globaal innovatiecentrum te worden in MCM."

DE MCM-TECHNOLOGIE VAN DE TOEKOMST

De industrie, de onderzoekscentra en des universiteiten perfecti- oneren de technieken van de mijnenjacht.

recherche universitaires au profit de l'industrie et de la société. Le domaine d'expertise de Ljiljana est la collecte, le traitement et l'analyse de données.

LA RECHERCHE AU SEIN DU MCM LAB

Dans le cadre de la collaboration, les partenaires du MCM Lab se réunissent mensuellement avec la direction, mais organisent également des visites thématiques et des séminaires.

Ljiljana : « Nous avons visité le Centre d'Excellence de la Guerre des Mines de l'OTAN avec tous les partenaires l'été passé. La Marine belge nous y a présenté sa vision du concept MCM. En octobre, nous avons organisé un séminaire sur l'intelligence artificielle au Parc des Sciences   Ostende. Un autre séminaire sur la robotique est planifié à l'Université Libre de Bruxelles au le début de cette année. Ces  v nements créent des occasions pour les partenaires de se réunir, d'échanger ses connaissances et de renforcer les contacts. »

Un autre type d'activité qu'organise le MCM Lab sont des séances de remue-méninges ou de brainstorming où des partenaires intéressés se penchent sur des besoins d'innovation et de recherche identifiés. En septembre 2022, l'Université de Gand a organisé des séances de brainstorming sur l'analyse de méga données, la bathymétrie et la normalisation.

Ljiljana : « Le MCM Lab est une plateforme très flexible pour d mar- rer de nouveaux projets. Nous ne sommes pas restreints dans le type de projets que nous pouvons entreprendre ou dans le méca- nisme de collaboration. Les idées que nous identifions pendant les réunions sont développés dans ce que nous appelons des tests « incubateurs ». Nous vérifions l'utilité et la possibilité de déve- lopper un concept avant de lancer une recherche approfondie. Un exemple de projet que nous avons lancé après un test incu- bateur réussi est la détection de mines flottantes par des drones aériens. Nous effectuons maintenant une recherche structur e et approfondie en collaboration avec la Marine belge. L'information de la Marine est essentielle pour nous guider vers notre objectif de devenir un centre d'innovation MCM global. »

LES TECHNOLOGIES MCM DE L'AVENIR

Les industriels, les centres de recherches et les universités perfec- tionnent les technologies de chasse aux mines.

Ljiljana : « L'Université de Gand est une institution académique comprenant 11 facultés et 85 départements. Nous travaillons dans divers domaines scientifiques et sujets de recherche. »

L'Université de Gand a présenté un ensemble de technologies qu'elle juge pertinentes pour le concept MCM dans la réunion du MCM Lab en septembre.

Ljiljana : « La plus grande partie des sujets de recherches pré- sent s sont menés par le groupe de recherche Image Processing and Interpretation (IPI). C'est un groupe UGent – Imec dirigé par le Professeur Wilfried Philips. La technologie clé est la fusion de données de senseurs, c'est-à-dire l'intégration, l'analyse et l'inter- prétation de différents senseurs de perception, comme le RADAR, le LIDAR et différents types de caméras. Nous utilisons ces tech- niques pour aborder des défis dans plusieurs domaines, comme les automobiles, les drones, le recyclage, la santé et d'autres. »

RESEARCH & DEVELOPMENT



MCM Lab partners @ Zeebrugge Naval Base.

Ljiljana : “De Universiteit Gent is een academisch instituut met 11 faculteiten en 85 departementen. We werken in diverse wetenschapsdomeinen en onderzoeken.”

De Universiteit Gent presenteerde een aantal technologieën gerelateerd aan MCM tijdens de MCM Lab vergadering in september.

Ljiljana : “Het grootste deel van de voorgestelde onderzoeken worden gevoerd door het onderzoeksteam Image Processing and Interpretation (IPI). Dat is een UGent – Imec groep onder leiding van Professor Wilfried Philips. De sleuteltechnologie is de fusie van sensorgegevens. Dat behelst de integratie, de analyse en de interpretatie van verschillende waarnemingsensoren zoals RADAR, LIDAR en camera's. We gebruiken die technieken om uitdagingen in verschillende domeinen aan te gaan, zoals de automobiele sector, drones, recycling, gezondheid en vele andere.”

Ljiljana verduidelijkt de twee eigenschappen die de methodologie ontwikkeld door IPI uniek maken.

Ljiljana: “De eerste innoverende component van dit onderzoek is de coöperatieve datafusie. In klassieke datafusie wordt elke sensormodaliteit individueel geanalyseerd. De individuele beslissingen vanuit elke modaliteit worden samengebracht tot één finale beslissing. Deze methode vertaalt zich in een verlies van informatie. Een tweede klassieke methode brengt eerst de data van alle modaliteiten samen en maakt een beslissing op basis van al die data. Deze methode heeft dan weer een ander nadeel: het verwerkt een gigantische hoeveelheid gegevens in één keer. Onze technologie is een compromis tussen de vorige twee. Het is een optimalisatiestrategie voor de dataverwerking van elke sensor. Zo kunnen we de nauwkeurigheid en de prestatie in real time verbeteren, wat een kritische eis is in het kader van detectie en opvolging van objecten. Deze technologie geeft onze projecten een concurrentieel voordeel.

Ljiljana explique les deux spécificités de la méthodologie développée par IPI qui la rend unique.

Ljiljana : « La première composante innovatrice de cette recherche est la fusion de données coopérative. Dans la fusion de données classique, chaque modalité de capteur est analysée individuellement et les décisions faites par modalité sont fusionnées en une conclusion. Cette méthode résulte en une perte d'information considérable. Une deuxième méthode de fusion de données conventionnelle est de fusionner les données de tous les capteurs avant de faire une décision. Cette méthode a le désavantage de traiter énormément de données en une fois. Notre technologie est un compromis entre ces deux méthodes précédentes. C'est une stratégie d'optimisation de traitement des données de chaque capteur, adaptée cas-par-cas. Nous pouvons ainsi augmenter l'exactitude et la performance en temps réel, ce qui est une exigence critique dans le cadre de détection et de suivi d'objets. Cette technologie donne un avantage concurrentiel à nos projets.

Une autre composante innovatrice de notre est la détection distribuée. Plusieurs capteurs observent une seule scène de points de vue différents et combinent leurs données de façon intelligente. Par exemple, une caméra pense voir un piéton derrière une voiture et donne la commande à une autre caméra ayant une meilleure vue de cet endroit d'observer le piéton. »

Jusqu'à présent, la recherche de l'Université de Gand sur la fusion de capteurs se concentrait principalement sur des applications automobiles et de trafic, mais maintenant, ils transfèrent les algorithmes existants et les adaptent aux applications maritimes.

Ljiljana : « Nous venons de démarrer deux projets européens pour améliorer la sécurité maritime. En utilisant des capteurs à bord de navires, nous améliorons la perception de l'environnement dans des conditions difficiles. Nous essayons de détecter des objets

De tweede innoverende component is “verdeelde detectie”. Meerdere sensors observeren één enkele scène vanuit verschillende oogpunten en combineren hun informatie op een slimme manier. Bijvoorbeeld, een camera denkt een voetganger te hebben gezien achter een wagen en stuurt een andere camera aan met een beter zicht op de voetganger.”

Tot nu toe spitste het onderzoek van de Universiteit Gent naar sensorfusie zich voornamelijk toe op verkeerstoepassingen en auto’s, maar nu worden bestaande algoritmes aangepast naar mariene toepassingen.

Ljiljana: “We hebben onlangs twee Europese projecten opgestart om de maritieme veiligheid te verbeteren. We verhogen de perceptie van de omgeving in moeilijke omstandigheden door sensoren aan boord van schepen te gebruiken. We proberen bijvoorbeeld verre en half ondergedompelde voorwerpen of zeezoogdieren te detecteren.”

De tweede technologie die tijdens de MCM Lab vergadering werd voorgesteld is de fusie van sensorgegevens en de intelligentie van gegevens voor unmanned aerial vehicles of UAV’s.

Ljiljana – “De focus van het UAV-onderzoekscenarium, onder leiding van Professor Hiep Luong en Professor Wouter Maes, is de industriële prospectie en nauwkeurige agricultuur. Opnieuw is het gedeelte over gegevensverwerking van sensoren in dit project erg relevant voor het MCM-concept.”

De Universiteit Gent verricht ook onderzoek in het optimaal plannen van de trajecten van de drones die deel uitmaken van het MCM-concept.

Ljiljana: “In het nieuwe MCM-concept werken drie types drones samen: lucht-, onderwater- en oppervlakedrones. Het is heel belangrijk dat die verschillende autonome voertuigen samenwerken, en dat op een optimale wijze. Het plannen van de beste trajecten die ze afleggen maakt hier deel van uit. Ook hieraan is een onderzoeksteam van de Universiteit Gent toegewijd. Professor Guillaume Crevecœur, van het Departement Ingenieur Electromechanica, Systemen en Metaal, en Professor Evert Lataire, van de Divisie Maritieme Technologie, leiden een team met veel ervaring in dit domein.”

Volgens Ljiljana heeft de Universiteit Gent ook veel kennis te bieden in het kader van virtuele realiteit en in communicatietechnologieën.

De samenwerking tussen de wetenschap, de industrie en de Marine in het MCM Lab belooft technologische vooruitgang in de mijnenjacht. Ze zal de Belgische expertise in de mijnenbestrijding nog maar eens versterken. ■

Auteur: Lucie Vandemaele
Foto’s: UGent



distants à moitié submergés ou des mammifères marins, par exemple. » La deuxième technologie présentée lors de la réunion du MCM Lab est la fusion des données des capteurs et l’intelligence des données pour les véhicules aériens sans pilote ou UAV.

Ljiljana : « L’attention du centre de recherche UAV, dirigé par les Professeurs Hiep Luong et Wouter Maes, est la prospection industrielle et l’agriculture de précision. A nouveau, le traitement et l’analyse de données de senseurs dans ce projet sont fortement liés au contexte MCM. »

L’Université de Gand mène également des recherches sur la planification optimale des trajectoires des drones des navires MCM.

Ljiljana : « Dans le nouveau concept MCM, des drones de surface, sous-marins, et aériens travailleront ensemble. Il est donc important de synchroniser les différents véhicules autonomes et de prévoir la configuration d’opération optimale. La planification de trajectoire fait partie de cette solution. Ici encore, un groupe de chercheurs de l’Université de Gand dirigé par les Professeurs Guillaume Crevecœur (Département d’Ingénierie d’Electromécanique, de Systèmes et de Métal) et Evert Lataire (Division de Technologie Maritime) a beaucoup d’expérience dans le domaine. »

Selon Ljiljana, l’Université de Gand peut offrir son expertise aussi sur des projets potentiels concernant la réalité virtuelle augmentée et les technologies de communication.

La collaboration du monde scientifique, de l’industrie et de la Marine au sein du MCM Lab augure des avancées technologiques dans la chasse aux mines. Elle confortera l’excellence de la Belgique dans le domaine du déminage. ■



DE BETONNEN VLOOT LA FLOTTE DE BÉTON

't Zal in 2025 een spectaculair zicht zijn op de Schelde. Als alles naar wenst verloopt, vaart een vreemdsoortig vaartuig van zo'n 160 meter lang en 42 meter breed de rivier op richting Antwerpen. En er volgen er zo nog een zevental. Deze operatie kadert in de constructie van een nieuwe Scheldetunnel voor – jawel – het Oosterweeltraject. Maar vooraleer daar gebaggerd wordt, komt er heel wat voorbereidend werk bij kijken. SeaTalk ging aan boord van het survey-schip dat in de haven van Zwijndrecht aangemeerd ligt.

De tunnel naar Antwerpen vindt zijn oorsprong in Zeebrugge. Langsheen het Boudewijnkanaal, in de hoek met het Verbindingsdok, liet Lantis, de organisatie die het hele Antwerpse verkeersproject beheert, speciaal voor het Oosterweelproject een bouwdoek uitgraven. De gigantische kuil, afgeschermd door een wal, blijft voorlopig droog. Eenmaal het droogdok klaar, begint men hier met de constructie van acht tunnelelementen. Dit geschiedt volgens het prefab-principe - ze worden in het dok gebouwd met daarin de vloer en wanden voor de twee autotunnels, een fietstunnel en een vluchtkoker.

En 2025, l'Escaut offrira une vue spectaculaire. Si tout se déroule comme prévu, un étrange navire de 160 mètres de long et de 42 mètres de large naviguera sur le fleuve en direction d'Anvers. Et sept autres le suivront. Cette opération s'inscrit dans le cadre de la construction d'un nouveau tunnel sous l'Escaut pour la liaison Oosterweel. Mais avant les dragages, un travail préparatoire colossal est nécessaire. SeaTalk a embarqué à bord du navire océanographique amarré dans le port de Zwijndrecht.

Le tunnel vers Anvers trouve son origine à Zeebrugge. Le long du canal Baudouin, au croisement avec le Verbindingsdok, Lantis, l'organisation qui gère le projet complet de circulation anversois, a fait creuser une cale de construction spéciale destinée au projet Oosterweel. L'énorme fosse, protégée par un mur, reste pour l'instant au sec. Après l'achèvement de la cale sèche, on lancera la construction des huit éléments du tunnel. Ils seront préfabriqués dans la cale où se trouveront le fond et les murs des deux tunnels routiers, d'un tunnel pour cyclistes et d'un couloir d'urgence.

TUNNEL WORDT VAARTUIG

Het opzet is dus dat deze elementen – eenvoudig gezegd – eenmaal netjes achter elkaar geplaatst, enkel nog moeten voorzien worden van een wegdek en de technische installaties. Voor de beeldvorming: zet je één zo'n element rechtop, dan reikt die nog meer dan veertig meter hoger dan de top van de Onze-Lieve-Vrouwetoren!

Een volgend huzarenstuk is de tunneldelen vanuit Zeebrugge te verschepen naar Antwerpen - over de weg is dat onmogelijk. Daarom wordt een bres gemaakt in de wal van het droogdok waarna het water uit het Boudewijnkanaal in de werfzone stroomt. Eenmaal de waterspiegel stijgt, zullen de tunnelelementen als een caisson beginnen drijven. Via de bres worden ze - rekening houdend met de getijden en buiten het stormseizoen – tussen april en oktober via Zeebrugge, de Noordzee, Breskens en Terneuzen naar het Doeldok gesleept. Daar zal de “betonnen vloot” aangemeerd blijven tot de werkzaamheden op de Scheldebodem voltooid zijn.

De constructie voor de Scheldetunnel werd gegund aan de Tijdelijke Handelsvereniging Combinatie Oosterweeltunnel (COTU), die dan weer samengesteld is uit de Belgische bouwgroepen Jan De Nul, BESIX, DEME en Stadsbader Contractors. Momenteel bereidt COTU de baggerwerken voor de zinksleuf in de Schelde voor.



Het Oosterweeltraject La traversée Oosterweel



QUAND UN TUNNEL DEVIENT NAVIRE

Le projet consiste donc, pour l'expliquer en termes simples, à équiper ces éléments, soigneusement placés l'un derrière l'autre, d'un revêtement de chaussée et d'installations techniques. Imaginez : un seul élément dressé à la verticale dépasse encore de quarante mètres le sommet de la Cathédrale Notre-Dame !

Un autre exploit sera le transport par bateau des éléments du tunnel de Zeebrugge à Anvers ; il sera en effet impossible de le faire par la route. Pour ce faire, une brèche sera réalisée dans le mur de terre de la cale sèche pour faire couler l'eau du canal Baudouin vers le chantier. Avec la hausse du niveau de l'eau, les éléments du tunnel commenceront à flotter, comme un caisson. Compte tenu des marées et en dehors de la saison des tempêtes, entre avril et octobre, ils seront remorqués par cette brèche vers le Doeldok en passant

MOBILITY



Liesbet Van der Burght

SURVEY

Teneinde de verplaatsing van die ontelbare hoeveelheden baggerslib vlot te laten verlopen, dient de rivierbodem op voorhand afgespeurd te worden om te zien of er geen objecten – lees: wrakdelen, tot zelfs onontpofte munitie uit de voorbije wereldoorlogen – moeten worden verwijderd.

De 12 meter lange Smit Waalhaven 5 ligt aangemeerd in de haven van Zwijndrecht, waar DEME haar hoofdkwartier heeft. Liesbet Van der Burght van 360survey gidst ons aan boord. Op de achterplecht staat het A-frame waarlangs de “vis” in het water geleid wordt. Die “vis” is een side scan sonar die de objecten via een akoestische meting in beeld brengt. Dit onderzoek wordt aangevuld met magnetometrie, waarmee ijzerhoudende anomalieën in kaart worden gebracht. “Daarover gooien we nog eens een bathymetrische survey, die in hoge resolutie de bodem scant. Met deze drie lagen informatie weten we al heel veel. Alles wordt immers netjes in GPS-coördinaten gevat. Deze beelden vergelijken we dan weer met wat eerder historisch onderzoek ons kan leren. Verwachten we hier archeologische sporen, scheepswrakken, of zelfs munitie?”

Vooraf dit laatste baart wel eens kopzorgen – je moet ten allen tijde vermijden dat een bom in een baggerschip opgezogen wordt. “Samen met onze partner Bom.be werken we verder aan archiefonderzoek om mijnevelden en bombardementsgegevens in kaart te brengen, met als doel een verwachtingspatroon te creëren en de beelden van het bodemonderzoek te toetsen. Niet alles wat op een bom lijkt, is er ook een. Een goed uitgewerkt vooronderzoek en detectie spaart een hoop geld uit, want verdachte objecten moeten telkens weer door een gespecialiseerd duikteam fysiek onderzocht worden. Je kan je niet voorstellen wat er allemaal in rivieren gedumpt werd.” Op het scherm wijst Liesbet naar een vreemdsoortige vorm. “Dit is het dekluike van een binnenvaartschip. Vraag me niet hoe dat daar belandde.”

Eenmaal dit onderzoek en de baggercampagne achter de rug zal de betonnen vloot vanuit het Doeldok naar de zinksleuf gesleept worden. Elk tunneldeel wordt voorzichtig gepositioneerd, en op ingenieuze manier afgezonken, waarbij de zwaartekracht zal wedijveren met de opdrijvende kracht van water. Maar dan zijn wel al in 2025. ■

Zeebrugge, la Mer du Nord, Breskens et Terneuzen. La flotte de béton y restera amarrée jusqu’à ce que les travaux sur le fond de l’Escaut soient terminés.

La construction du tunnel sous l’Escaut a été adjugée à la Tijdelijke Handelsvereniging Combinatie Oosterweeltunnel (COTU), composée des groupes de construction belges Jan De Nul, BESIX, DEME et Stadsbader Contractors. En ce moment, COTU procède à la préparation des dragages pour la tranchée d’échouage dans l’Escaut.

EXAMENS OCÉANOGRAPHIQUES

Pour faciliter le déplacement de ces énormes quantités de boues de dragage, le fond du fleuve doit être soigneusement examiné pour vérifier si des objets – c’est-à-dire des morceaux d’épave, voire des munitions non explosées datant des deux guerres mondiales – ne doivent pas être éliminés.

Faisant douze mètres de long, le Smit Waalhaven 5 est amarré dans le port de Zwijndrecht, où se trouve le quartier général de DEME. Liesbet Van der Burght de l’entreprise 360survey nous guide à bord. Sur le gaillard d’arrière, on trouve la charpente en A par laquelle le poisson sera conduit dans l’eau. Ce poisson est un sonar à balayage latéral qui permet de visualiser les objets par mesure acoustique. Cet examen est suivi d’une magnétométrie permettant de cartographier les anomalies ferreuses. « On effectue enfin un examen bathymétrique qui balaie le fond en haute résolution. Les informations issues de ces trois examens nous apprennent déjà énormément de choses. Toutes les données sont converties en coordonnées GPS. Nous comparons ensuite ces images aux informations obtenues par l’étude historique. Peut-on s’attendre à trouver des traces archéologiques, des épaves de navires ou même des munitions ? »

Ce sont surtout ces dernières qui inquiètent parfois : il faut en tout cas éviter qu’une bombe soit aspirée dans un dragueur. « Avec notre partenaire Bom.be, nous consultons les archives pour pouvoir localiser les champs de mines et recueillir des données de bombardements, dans le but d’établir un canevas et d’y confronter les images issues de la prospection. Tout ce qui ressemble à une bombe n’en est pas forcément une. Des examens et des détectations préparatoires bien élaborés permettent de gagner beaucoup d’argent car tout objet suspect doit toujours être inspecté physiquement par une équipe de plongeurs spécialisée. Vous n’imaginez pas tout ce qui est déchargé dans les fleuves et les rivières. » Sur l’écran, Liesbet nous montre un objet d’une forme bizarre. « C’est le panneau de pont d’un bateau fluvial. Ne me demandez pas comment il est arrivé là. »

Quand l’étude et la campagne de dragage seront achevées, la flotte de béton sera remorquée depuis le Doeldok vers la tranchée d’échouage. Chaque partie du tunnel sera soigneusement positionnée et ingénieusement immergée, la pesanteur et la poussée verticale de l’eau pourront alors rivaliser. Mais nous serons déjà en 2025. ■

Auteur: CO
Foto’s: SeaTalk

2023

Waterdagen Scheldedelta	9/06 > 11/06.....	Middelburg (NL)
Dronewest	13/06	BlueBridge Oostende
Schelderegatta	17/06.....	Antwerpen
Dag van de Marine	28/06.....	Oostende
Vlootdagen	29/06 > 02/07	Den Helder (NL)
The Tall Ship Races	29/06 > 06/08.....	Antwerpen
BKOffshore races.....	01/07 > 02/07	Blankenberge
Nationale Feestdag.....	21/07	
Paravangfeesten.....	06/08 > 07/08.....	Blankenberge
Zeeslag 1304.....	10/08 > 13/08	Zierikzee (NL)
Mosselrace Yerseke.....	12/08	Yerseke (NL)
BKOffshore races.....	19/08 > 20/08.....	Blankenberge
Preselectie BK Droneracen.....	19/08 > 20/08.....	Koksijde
Breskens Sailing Weekend	25/08 > 27/08	Breskens (NL)
SeaTalk 09.....	15/09	
BKOffshore races.....	16/09 > 17/09	Zeebrugge
Scheldefeesten	16/09 > 17/09	Baasrode
Ostrea Rose Classic Race.....	17/09.....	Blankenberge
Fête du Pardon	23/09 > 24/09.....	Marchienne-au-Pont
Navy Technofest.....	28/09 > 01/10	Zeebrugge
Antwerp Race.....	14/10.....	Antwerpen
SeaTalk 10.....	10/12	

2024

Boot Düsseldorf.....	21 > 29/01	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@seataalk.be met vermelding

'Lidmaatschap SeaTalk' + naam en adres

Via www.seataalk.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@seataalk.be en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse

Via www.seataalk.be

COLOFON | COLOPHON

Uitgever | Éditeur

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

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

Redactie | Rédaction

Charles Colot, Luc Vermeersch, Sten Maelfeyt,
Cynrik De Decker, Freddy Philips, Lucie Vandemaele,
Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie

Jorn Urbain, Kain Lin Pei, Mike Louagie

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 Reynolds

Vidoreportages | Reportages vidéo

B-Concepts

NEXT

Volgende editie: september 2023

Prochaine édition: septembre 2023

ONLINE

 www.seataalk.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.



PLOTS ZIN IN RODE VRUCHTEN?

Het hongertje dat je nu voelt, dat is wat wij de kracht van beelden en papier noemen.

Magazines zijn zoveel meer dan mooie beelden. Want dankzij magazines kom je meer te weten én proef je van vele onderwerpen. Van koken tot duurzaamheid bijvoorbeeld.

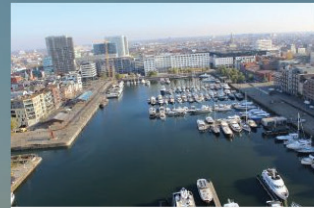
[Lees een magazine en voed je geest.](#)

**WE
MEDIA**
WM



JACHTHAVEN ANTWERPEN LINKEROEVER

Eventuele aangepaste diensten ten gevolge van de overheidsmaatregelen betreffende COVID-19 Bekijk hier de richtlijnen van FOD Mobiliteit en hier de richtlijnen van de Vlaamse...



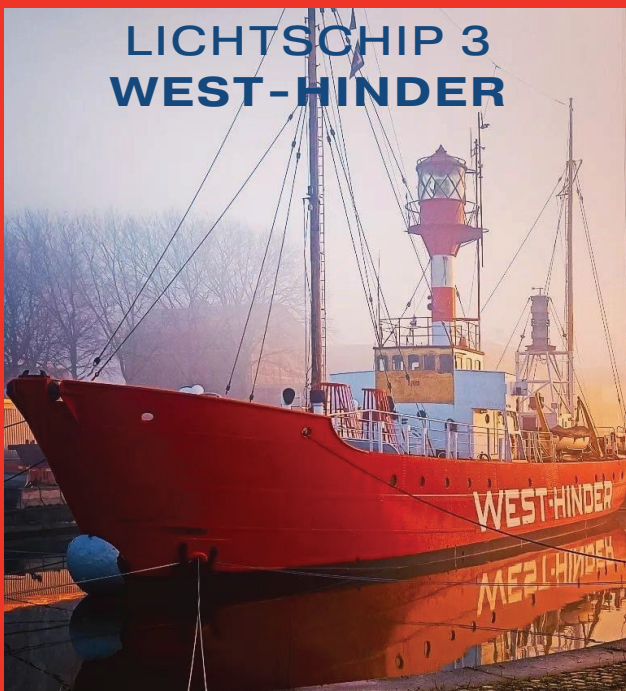
JACHTHAVEN WILLEMDOEK

Eventuele aangepaste diensten ten gevolge van de overheidsmaatregelen 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