

Tielt-Winge / Halle

Morsum Magnificat slaat terug via Morsum Magnificat

22e jaargang

Heli Service Belgium klopt met zware VALSE beschuldigingen aan bij de Raad voor de Journalistiek

De huidige hoofdredacteur stond bij de geboorte van Morsum Magnificat in 1983 aan de wieg, de oude versie verdween bij het overlijden van de stichter, wijlen Rinus Hellemans. In 1998 kreeg de huidige hoofdredacteur de publicatierechten en diende, wegens gebrek aan interesse en het uitsterven van radiotelegrafisten, de inhoud te wijzigen. Sindsdien, nu 22 jaar, publiceert Morsum Magnificat meer dan 8.000 online artikels en meer dan 2.000 bladzijden artikels in Morsum Magnificat Professioneel. Omdat Morsum Magnificat zich totaal onafhankelijk opstelt is de hoofdredacteur het lijdend voorwerp van de Raad voor de Journalistiek waarvoor elke klacht tegen Morsum Magnificat welkom is, uit enkele dossiers blijkt dat er geen eerlijke behandeling is. Na de klacht van "madam X", een politie-inspecteur, kan Morsum Magnificat bewijzen dat de RvdJ opnieuw oneerlijk besliste en daarom heeft de hoofdredacteur, verantwoordelijke uitgever, beslist om zich bij klachten bij de RvdJ niet meer te verdedigen, dat zal nu ook zo zijn.

Klacht van Heli Service Belgium over de BCAA.

De contacten die Morsum Magnificat had met Heli Service Belgium kaderen in een vraag van een lezer van Morsum Magnificat over het toepassen van de veiligheid bij de tussenlanding en het bijtanken van hun Airbus helikopter OO-HSA op 5 april 2020 tijdens de Corona toer uitgevoerd te Tielt-Winge. Als gevolg daarvan stuurde Heli Service Belgium, Thierry S., op 15 april 2020 om 12:40u een e-mail waarin wordt geklaagd over de feitelijke laksheid van de overheid, in die mail lezen we deze passage : "*Verder, zoals ik het al beschreven heb, zijn er tal van bedrijven die echt zonder enige vergunning AOC (taxi vluchten en luchtdopen) of SPO (luchtarbeid), zonder dat er daarop wordt gereageerd door de overheid (inspectie van de luchtvaart)*", einde citaat.

Heli Service Belgium zet in die passage de BCAA in haar hemd dat de BCAA een aantal mistoestanden oogluikend zou toelaten.

NVDR.

Uit die passage moeten wij de conclusie trekken dat onze bron om vragen te stellen over de toepassing van de veiligheid, vooral bij tanken, gelijk heeft. Als een helikopterbedrijf -Heli Service Belgium- zelf de werking van de BCAA al in vraag stelt, dan is het toch normaal dat wakkere burgers vragen stellen over de veiligheid bij het tanken van helikopters.

Geklaag van Heli Service Belgium over andere helikopterbedrijven.

In datzelfde e-mail bericht van 15 april 2020 om 12:40u haalt Thierry S. uit naar andere



De OO-HSA van Heli Flight Belgium 5 april 2020 om 15:24u aan de grond, nu inzet van een klacht bij de RvdJ

dere helikopterbedrijven, erger, noemt zelfs de namen ervan! Hier de passage : "*... veel andere bedrijven bieden Luchtdopen of taxi vluchten aan zonder enige vergunning. Test het: Gewoon eens een mail sturen met de vraag voor een taxi vlucht bv een restaurant vlucht men wil naar het hof van Clevee bv. Voor twee personen. Enkele voorbeelden van bedrijven: Helicoptersflights (heeft één*

helikopter op een Duitse AOC (een EC135), al de andere helikopters, waaronder de OO-EYP, hun EC120, enz heeft zelfs geen vergunning voor luchtarbeid. Bedrijf heeft wel veel connecties in hogere sferen. Toran helicopters, Heli promotion ..", einde citaat.

Concessie wielervedstrijden.

Vanuit de helikopterwereld ontvangen we op 17 april een reactie over de toekenning van de concessie voor het filmen van wielervedstrijden in Vlaanderen, de passage: "*... bleek (denk dat het aangepast is) dat enkel bepaalde type helikopters van een bepaald merk en type met bepaalde serie nummers inclusief de serie nummers van de speciale camera's waarmee ze dat mochten doen. De serienummers van de camera's waren zelfs gelinkt aan de serie nummers van de helikopters. maw. 1 firma in België mocht dat doen ..",* einde citaat.

De firma Heli Service Belgium heeft inderdaad die concessie voor Vlaanderen binnengehaald.

meer vop p2

In een e-mail van 16 april 2020 om 09:10u schrijft Heli Service Belgium dat het Waalse helikopterbedrijf Helt & C° het exclusiviteitscontract voor Waalse koersen heeft.

Overheidsopdrachten.

Als het klopt, en iemand uit de helikopterwereld aan deze

Art. 24. De aanbesteders zorgen voor de plaatsing en uitvoering van concessies overeenkomstig de beginselen van niet-discriminatie en gelijke behandeling van de ondernemers en handelen op transparante en evenredige wijze.

redactie vragen stelt over de toekenning van het exclusieve contract om wielervedstrijden te filmen, dan verwondert ons dat niet. De wet van 24 december 1993 en 7 juni 2016 is dan met de voeten getreden. Hoe dan ook, mag een lastenboek geen passages bevatten die bepaalde ondernemingen bevoordelen of andere benadelen. Zo mogen ook geen merken of typenummers in de offerteaanvraag worden opgenomen. Artikel 24 van de wet op de overheidsopdrachten van 7 juni 2016 is qua discriminatie en gelijke behandeling duidelijk -zie inzet-. Artikel 25 § 1 van dat KB is eveneens duidelijk.

Maar echt duidelijk daarover is artikel 41 § 3 dat expliciet zegt: " ... *technische functionele specificaties mogen geen verwijzing bevatten naar een bepaald fabricaat of een bepaalde herkomst of een bijzondere werkwijze die kenmerkend is voor de producten of diensten van een bepaalde ondernemer; noch naar een merk, een octrooi, een type of een bepaalde productie waardoor bepaalde*

Helicoptersflights (heeft één helikopter op een Duitse AOC (een EC135), al de andere helicopters, waaronder de OO-EYP, hun EC120, enz heeft zelfs geen vergunning voor luchtarbeid. Bedrijf heeft wel veel connecties in hogere sferen.

ondernemingen of bepaalde producten zouden worden bevoordeeld of uitgesloten ... "

In België is het schering en inslag dat overheidsopdrachten niet op een eerlijke en wettelijke manier worden afgehandeld. Als concurrenten zich door dergelijke passages in lastenboeken benadeeld voelen dan kunnen zij stappen ondernemen bij de CDBC tegen die wijze van aanbesteden.

NVDR.

Uit reacties die de redactie ontvangt blijkt, dat het exclu-

siviteitscontract door de VRT / RTB aan Heli Service Belgium is toegekend, bevestiging daarvan zal in het kader van het Bestuursdecreet aan de VRT worden opgevraagd.

Connecties in hogere sferen.

In zijn e-mail van 15 april

2020 om 12:40u meet Thierry S. van Heli Service Belgi-



foto EVER 3/07/16

OO-RFF van Heliventure FTO / Helicopterflights hier in juli 2016 voor een promotievlucht aan de Kapelstraat in Keerbergen, vlucht die toen aandacht kreeg in Morsum Magnificat.

um de firma Helicopterflights aan veel connecties te hebben in hogere sferen. De feitelijke aanwijzing van sjoemelen volgt op de bewering dat Helicopterflights zelfs geen vergunning zou hebben voor luchtarbeid -zie inzet passage e-mail-. Thierry S. beschuldigt niet alleen de hoofdredacteur van Morsum Magnificat, maar

ook andere bedrijven die hij met naam en toenaam noemt zoals Helicopterflights, Toran en Heli Promotion. We hebben Helicopterflights om een officiële reactie gevraagd, Toran en Heli Promotion -nog- niet.

Eerste reactie van Heliventure FTO / Helicopterflights.

Heli Service Belgium noemt de betreffende firma " Helicopterflights ", maar volgens de KBO -Kruispuntbank ondernemingen- is de naam Heliventure FTO. Op hun website wordt inderdaad de

naam Helicopterflights gebruikt, lezers kunnen de activiteiten van Helicopterflights op hun website volgen <https://helicopterflights.be/>.

Helicopterflights reageert I:

Ik ben niet van plan veel negatieve energie te steken in "Heli Service Belgium" (welke graag heliflights en zelfs helicopterflights gebruikt :-)) en kom ook niet graag in de pers als klager die een concurrent aanvalt.

nvdr: Wat Heli Service Belgium wel degelijk zelf doet.

Helicopterflights reageert II:

Wij -Helicopterflights, red- hebben inderdaad geen machtiging luchtarbeid meer ... haha ... deze werd in België opgeheven sinds 2017, deze vergunning bestaat gewoon niet meer ... ik begrijp niet dat TS dat niet weet ...

nvdr : Het blijkt dat Heli Service Belgium, Thierry S., nog van andere zaken niet op de hoogte is. Zo blijkt de firma Heli Promotions waar Thierry S. naar verwijst, sinds 2016 in falen te zijn, Heli Service Belgium blijkt het niet nodig te vinden haar marktspelers op te volgen.

Helicopterflights reageert III:

Over de toewijzing van contracten zoals hiervoor in dit artikel voor wielervedstrijden beschreven, reageert Helicopterflights: "... *inderdaad, de*

aanbestedingen van de wielervedstrijden VRT/ RTBF vermelden zelfs de serienummers waarvan de helikopter moet voldoen !!! Zolang je dus niet in het bezit bent van een dergelijke helikopter kan je gewoon niet mee doen !!!

Morsum Magnificat : En de AOC ?

Helicopterflights reageert IV:

De reden dat wij onder een Duitse AOC vliegen is gewoon omdat wij er na 3 jaar nog niet in geslaagd zijn een Belgische AOC te verkrijgen ! Had- den wij invloed in hogere sferen zouden wij deze al lang gehad hebben. Wie heeft er invloed in hogere sferen?

VEILIGHEID
daar -s-preekt
men veel over

UITSPITTEN
TOT OP HET BOT

De feiten, de chronologie.

Actie 1- Zondag 05 april 2020 17:45u:

De redactie ontvangt van een lezer een bericht met bedenkingen over de veiligheid bij de landing en het bijtanken van de in opdracht van VTM vliegende helikopter, die zich in Tielt-Winge in een weide aan de grond zette. Morsum Magnificat kan niet meteen starten met het opzoeken van de nodige informatie, we zijn VTM of DPG media -met haar 400 journalisten- niet.

Actie 2- Woensdag 08 april 2020 09:09u:

De redactie informeert bij de gewezen milieuschepen van Tielt-Winge over die landing, echter zonder resultaat, de man maakt er zich botweg vanaf door te stellen geen Schepen van milieu meer te zijn.

Actie 3- Woensdag 08 april 2020 16:06u:

Onze bron levert een screenshot aan van Facebook van een post van Nico J.

meer op p3

waarop is aangegeven dat de heli bij zijn ouders is geland om te tanken. Met die informatie waren we een stap vooruit, we gaan aan de slag.

Witte Gids.

Het was een klein kunstje om René J, te vinden, zijn gegevens, zoals naam, adres en telefoonnummer zijn gewoon te vinden in de publieke telefoongids, de Witte Gids, dat is ook het geval met de buurman, E.N. de eigenaar van de grond.

Het gesprek van Morsum Magnificat met zakenman René J.

Actie 4- Woensdag 8 april 2020 om 16:17:

We nemen contact met René J, eerst mevrouw aan de telefoon, die vertelt dat de helikopter van VTM niet in hun tuin is geland, de mevrouw vraagt ons telefoonnummer om haar echtgenoot die in de loods is, terug te laten bellen, het gesprek duurt drie minuten.

Actie 5- Woensdag 8 april 2020 om 16:25u : René J, belt zelf terug

René J, : u heeft daarnet met mijn vrouw gebeld via de huistelefoon, wat woude gij weten , zegt René

Morsum Magnificat : We hadden graag, als u die heeft, een foto gehad van de landing van de helikopter.

René J, : ja we hebben filmkes en zo, ik zal eens naar mijn kameraden bellen want die is hier achter bij ons in de tuin geland hé .

Morsum Magnificat : Was dat uw tuin?

René J, : nee, nee, dat was eigenlijk te tuin van de buurvrouw hoe zit da in mekaar, vroeger heb ik altijd voor die mensen gevlogen gehad, een helikopter mag eenmaal per jaar mits de toestemming van de grondeigenaar buiten de agglomeratie landen en daarom zijn die mannen hier geland om te refuelen, maar



Screenshot van facebookvuilbak van Nico J, waar staat de heli in Tiel- Winge bij zijn ouders zou geland zijn, was een bruikbare aanwijzing. Echter de heli is niet "op" de grond van zijn ouders, maar die van de burens, geland, een kleine nuance en toont de waarde van facebookvuilbak aan.

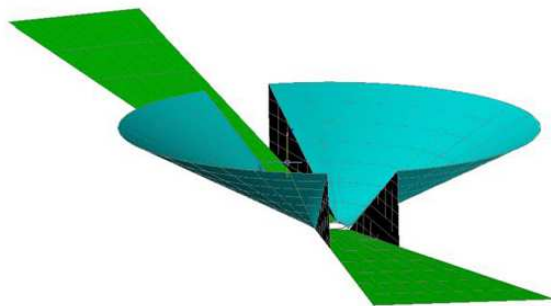


Figure 1 : hindernisbepalende vlakken, 3D aanzicht
Figure 1 : surfaces de détermination d'obstacles, vue 3D
FOD Mobilit Circulaire GDF02

De BCAA moet nagaan of dit bij de landing aan de positie van de foto van OO-HSA gerespecteerd werd

hoe kom de gij eigenlijk bij ons terecht.

Morsum Magnificat:

Ik had gehoord dat die daar geland was, ook men omdat op VTM zei dat de helikopter was geland omdat er een probleem was met een toestel voor de communicatie, ze zijn dan geland omdat er ergens een toestelletje oververhit was en later hoorde ik dat hij geland was om te tanken.

René J.: Nee, er was geen enkel probleem.

Morsum Magnificat: Maar u ben ook ex...?

René J.: Ik heb altijd gevlogen gehad ja.

Morsum Magnificat: Maar als je gaat tanken moet je toch een aantal maatregelen nemen.

René J.: Die zijn allemaal genomen geweest, er is een tapijt onder gelegd dat er niks op de grond kan komen, een aarding is voorzien geweest, dat zijn geen amateurs - doelend op HSB, red- , dat zijn professionelen.

Morsum Magnificat: Ik weet

het, dat was een van de bekendste piloten van België. Ik ben gaan zoeken omdat de reporter van VTM zei dat ze moesten landen omdat er een toestelletje oververhit was.

René J.: Wat is uiteindelijk de bedoeling van ons gesprek.

Morsum Magnificat: Ik heb gewoon achterhaald wat er aan de hand was, u hebt toestemming gegeven om daar te landen, dus niks abnormaals. Maar als u er een foto van hebt wil ik die graag hebben.

René J.: Ik heb alleen het filmpje.

Morsum Magnificat: Ik heb via de Regie der Luchtwezen gezien wanneer hij is opgestegen en wanneer gedaald.

René J.: Het is eigenlijk niet moeilijk, er is zondag maar één helikopter in de lucht geweest, voor de rest mocht er niemand nie vliegen uiteraard. Zij maar gerust, die mensen van Sint-Pieters-Leeuw hebben alles in samenwerking met de Regie der Luchtwezen en alles is geregeld geweest.

Morsum Magnificat: Uw zoon heeft op facebook gezet dat er op een voetbalveld De Mare, geland was, en uw adres.

René J.: Mijne zoon, dat zal niet zijn. De Mare dat is in vogelvlucht maar 150m. van hier. Maar hoe was uwe naam?

Morsum Magnificat: Mijn naam is Erik Verbeeck.

René J.: En van waar zijt ge?

Morsum Magnificat: Ik woon in Aalter.

René J.: Oei, das efkes van hier

Morsum Magnificat: Ja, ie-

mand stuurde mij een berichtje over een doos oververhit en ik koppelde dat aan die landing.

René J.: Het enige dat oververhit was, waren de jongens die er in zaten. Er is wel airco maar ook apparatuur die warmte af geeft en het zonnetje op de cockpit, dus het was warm, maar verder niks aan de hand, alles is goed verlopen.

Morsum Magnificat: Meneer J...., bedankt voor het bellen en misschien tot later eens.

René J.: Ge zijt gij altijd welkom, en als ik voor u moet een vluchteke organiseren dan weet ge dat maar te zeggen.

Morsum Magnificat: Ik vrees dat ik dat niet kan betalen, ik ben VTM niet.

René J.: Wat is betaalbaar, ge moet niet met een helikopter waar 6 - 7 personen in kunnen gaan vliegen. Ik vlieg alleen nog maar voor het plezier met dubbele bediening uiteraard want ik ben 70 jaar en heb geen vergunning meer. Twee/drie jaar geleden heb ik mijn helikopter verkocht en nu ben ik met legervoertuigen bezig. Ge zou korter moeten wonen want we hebben een goed gesprek verdikke.

Geen Airco!

Een reactie van de piloot Thierry Soumagne van Heli Service Belgium via e-mail van 15 april 2020 om 16:34u die het volgende schrijft:

Thierry Soumagne :

" De temperatuur kan wel oplopen door de zon op de plexi van de cockpit. Er is geen Airco in de heli, de temperatuur verlaging gebeurt door Ram air -lucht die gewoon van buiten langs opening in de neus in de cockpit komt-.

Soumagne beweert :

" Verder ten titel van inlichtingen: de moderne transmissie apparaten geven heel weinig warmte af, de temperatuur in de cockpit wordt niet beïnvloed door deze apparatuur ", einde citaat.

Geen duidelijkheid.

meer op p4

Op deze link hoort u de inhoud van dat telefoongesprek van 9 april 20 om 10:34u
<https://www.saulsplacehq.com/post/617648106574577665/bovenstaand-audiofragment-wordt-u-aangeleverd>

Na het telefoongesprek is het niet duidelijk of René J, in naam van de eigenaars van hun grond toelating gaf, of voor eigen perceel, dat is wel een groot verschil. De zoon van René, plaatste immers op zijn facebook " **geland bij mijn ouders om te tanken** ", terwijl de heli naast zijn terrein op iemands anders perceel is geland, René was niet duidelijk, een toelating was, er maar de manier waarop?

Geo Vlaanderen.

We kijken op de website van GEO Vlaanderen en stellen daar vast dat het perceel 83C



OO-HSA aan de grond in Tiel - Winge Glabbeeksesteenweg 22 - 05 april 2020 om 15:24 Zal het onderzoek van de BCAA kunnen uitmaken of de landing en het tanken volgens de regels is verlopen? De Heli staat hier wel heel dicht bij de perceelgrens, buren hielden het door het lawaai buiten niet uit.



De OO-HSA helikopter is niet op het terrein van René maar op dat van de buur geland, hoe de communicatie met de Regie der lichtwegen is verlopen is nog altijd onduidelijk.

waar de helikopter is geland, niet dat van René J, -83W- is - inzet -.

Actie 6- Donderdag 9 april 2020 om 09:45, we proberen telefonisch contact op te nemen met Heli Service Belgium, we krijgen een vrouwelijke medewerker aan de telefoon. De dame luistert naar onze vraag en reageert " *alles is volledig volgens de wet en de toelating van de eigenaar* ", nogal wieses

Wanneer we over de aarding bij het tanken spreken, wordt het moeilijk en verzoekt ze om een mail te sturen, men zal dan wel antwoorden, maar dat gebeurde natuurlijk niet.

Actie 7- Op 9 april 2020 om 10:22 sturen we zoals gevraagd een e-mail naar ops@hsb.be. In dat bericht zetten we onze vragen op een rijtje, zie inzet op deze pagina.

Actie 8- Donderdag 9 april 2020 om 10:34u : Telefoongesprek met de eigenaars van het perceel 83C waar de OO-HSA is geland.

de veiligheid is verlopen, zoeken we een foto, die moeten er zeker zijn. Het relaas van René J, is te mooi, het klinkt ongeloofwaardig. Als volgens René het tanken toch allemaal volgens de regels is verlopen, waarom toont hij dan het filmpje niet, dan was iedereen tevreden geweest. Daarom gaan we verder op zoek naar een foto die we vrij snel gevonden hebben.

Actie - 9 april 2020 20:39u hadden we de foto die René niet kon / wilde geven, de foto toont aan, dat de heli wel heel dicht bij de perceelscheiding is geparkeerd.

regels gerespecteerd te worden, onder meer de beschikbaarheid van twee "Assen", dat heeft verband met de "meest dominante windrichtingen"- illustratie inzet op p3-, dat zal hier wel in orde zijn geweest.

MB 24 december 1970.

Dit ministerieel besluit gaat over het landen en opstijgen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen - zie link website Morsum Magnificat -, het is de taak van de FOD Mobiliteit om na te gaan of deze regels gerespecteerd werden. Aangezien we op het terrein geen duidelijkheid krijgen, nemen we dan maar contact met de BCAA, dat is de luchtvaartinspectie.

Actie 10 - Op 6 april 2020 hebben we om 11:03u telefonisch contact gehad met de BCAA. In eerste instantie niet het juiste nummer.

Actie 11 - Op 6 april 2020 om 11:09u hadden we Caroline Van Pelt aan de telefoon, maar als journalist kan / wil ze ons niet informeren. Als de BCAA een melding ontvangt gaan we dat wel onderzoeken zegt ze. Caroline Van Pelt mag niet met journalisten praten, verwijst naar het perscontact. Indien derden bij Morsum Magnificat een klacht hebben geplaatst, dan kan Morsum Magnificat die "klacht" doorsturen naar het directoraat en gaan die dat onderzoeken.

Actie 12 - Op 9 april 2020 om 10:32 forward Morsum Magnificat de e-mail die op 9 april 2020 om 10:23 u aan HSB



Na een poging om telefonische inlichtingen waren we bij de redactie reeds van oordeel dat HSB niet zou meewerken. Een e-mail werd op 9 april 2020 om 10:23 naar HSB gestuurd, maar ook daarop reageerde HSB niet, de mail werd later ook naar de BCAA gestuurd, lees verder.

De inhoud van dat telefoongesprek is online op Morsum Magnificat te beluisteren en op de link - zie inzet bovenaan de pagina-.

Een foto.

Gezien volgens een lezer van Morsum Magnificat het vermoeden bestaat dat het tanken bij de landing niet volgens

De toelating .

Aan de hand van de foto, zien we dat de helikopter OO-HSA van Heli Service Belgium niet op het eigendom van René J, maar op het naastliggend terrein is geland. Volgens de luchtvaartreglementering en de "Circulaire GDF-02-P en de GDF-02-T - dienen een aantal

werd gestuurd - inzet op p5 -

Geen klacht.

In zijn klacht van 05 mei 2020 aan de RvdJ beweert Thierry Soumagne van Heli Service Belgium -HSB-, dat Morsum Magnificat een klacht heeft ingediend bij de luchtvaartinspectie -BCAA-, Dat is een flagrante leugen. HSB reageerde aanvankelijk niet op onze vragen.

Van: Morsum Magnificat [mailto:info@morsum-magnificat.be]
Verzonden: donderdag 9 april 2020 10:32
Aan: 'bcaa.inspect.saf@mobilit.fgov.be'
Onderwerp: FW: Bijtanken OO-HSA

Aan Caroline Van Pelt
Hallo,
Onderstaand ter info.
Groeten
Erik Verbeeck



de eerder op 9 april aan HSB gestuurde mail werd gewoon doorgestuurd aan de BCAA

Van: Morsum Magnificat [mailto:info@morsum-magnificat.be]
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 17:32
Aan: 'ops@hsb.be'
Onderwerp: REMINDER - FW: Bijtanken OO-HSA

Hallo,
Geen reactie op onderstaand bericht ontvangen??
Groeten
Erik Verbeeck

Van: Morsum Magnificat [mailto:info@morsum-magnificat.be]
Verzonden: donderdag 9 april 2020 10:22
Aan: 'ops@hsb.be'
Onderwerp: Bijtanken OO-HSA



Na twee telefoonoproepen en twee e-mails reageerde HSB niet op onze vragen, deze mail als reminder

Actie 13 - op 9 april om 10:23u werd er eerder aan HSB gestuurde e-mail met vragen, doorgestuurd werd aan de BCAA - inzet -, daarin staat nergens dat het om een klacht gaat.

Actie 14 - op 14 april 2020 om 17:24u neemt Morsum Magnificat na de oproep van 9 april 2020 om 09:45u - zie Actie 6 - opnieuw telefonisch contact op met HSB met de melding dat er geen reactie is gekomen op de e-mail van 09 april 2020 om 09:23u. De persoon aan de telefoon zegt "Heli Service bonjour" en verder "ik ben niet van de operaties, maar onderhoud en kan niet antwoorden" zijn collega is niet aanwezig en vraagt om een e-mail te stu-

ren, wat we reeds hadden gedaan.

Actie 15 - op 14 april 2020 om 17:32 stuurt Morsum Magnificat een "reminder" e-mail - inzet -

Actie 16 - op 15 april 2020 om 11:34u krijgen we iemand aan de telefoon, duidelijk van Franstalige origine, de man zegt zijn naam niet. Hij zegt wel dat ze een AOC - uitba-

heeft de helikopter zich verplaatst om te tanken ?".

NVDR :

In plaats van op onze vraag te antwoorden, reageert de man die achteraf Thierry Soumagne blijkt te zijn als volgt :

Thierry Soumagne : " ... als ge toch een onderzoeks-journalist bent zijn er belangrijker dingen waar u in feite een onderzoek kunt op stellen omdat er zo veel inbreuken gedaan worden van taxivluchten en dergelijke van mensen die dat niet mogen doen ... ".

Morsum Magnificat : " dat mag u mij altijd zeggen, ik doe niets anders dan onderzoeken en hoe belangrijker hoe liever, maar dan moet ik wel de informatie krijgen ..".

Thierry Soumagne : "... wel, ik zal uw mail terugvinden en zal u dat opsturen".

Morsum Magnificat : "... de reporter van VTM zit zelf te kakelen dat ze wegens oververhitting van een toestel zijn uitgevallen, dat is toch niet erg slim ... "

Thierry Soumagne : "... nee op een ogenblik is er ook geland ... allez, aan de kanten van Genk, dat er een probleem hadden met de transmissie en die reporter zei we gaan hier een noodlanding maken, maar dat was geen noodlanding, maar een gewone landing, dan heeft hij dat wel verbeterd, zo'n reporters die kennen niets van luchtvaart ... ".

NVDR.

Het is Soumagne die het over de "noodlanding" Morsum Magnificat daarvoor bij de RvdJ beschuldigt.

Morsum Magnificat :

" .. iemand vertelde mij dat het in de helikopter wel heel warm was, als er meerdere toestellen waren, was de airco misschien niet meer voldoende, een toestel was oververhit. De opmerking die aan Morsum Magnificat werden gemaakt gaan over het mogelijk niet respecteren van de regels bij het landen en bijtanken. Op de foto zie ik ook geen tapijt, terwijl meneer J, mij zegt dat het allemaal in orde was, uit technische interesse ga ik mij toch eens verdiepen in de aarding van die helikopters bij het tanken, wat is een aarding? ... ".

Thierry Soumagne : " is onduidelijk en begint met te vergelijken vliegtuig dat op wielen staat , beweert dat het frame - skills - waarmee de helikopter op de grond staat, ook als aarding kan dienen. Er moet ook een verbinding zijn tussen het pistool en de helikopter, maar dat is een klein draadje, zegt Soumagne, maar gaat niet in op het technische aspect van de aarding zegt dat het niet is zoals bij elektriciteit ".

Besluit landing van de OO-HSA.

Het is heel duidelijk, dat er op onze vragen over de toelating door de eigenaar van het terrein aan de Regie der Luchtwezen, geen duidelijk antwoord is gekomen. De eigenaar heeft wellicht om te landen op zijn perceel 83C niet rechtstreeks aan HSB toelating gegeven. Aangezien René J, als zakenman graag vluchten organiseert - dat aan Morsum Magnificat zelf suggereerde - , zal het wel zo zijn, dat René J, aan HSB de toelating gaf om te landen, het valt dan nog te bezien of René J, niet heeft gehandeld alsof het zijn terrein was. De toelating om te landen heeft de eigenaar N, wel gegeven. Als René J, bij hoog en bij laag beweert dat met de landing alles prima is verlopen, daarvan een filmpje in bezit heeft, waarom heeft hij dat dan niet getoond? Hij heeft het zeggend vernietigd? Ons besluit is dat het allemaal niet is verlopen zoals het zou moeten.

De mail van Thierry Soumagne.

In plaats de vragen van Morsum Magnificat over veiligheid uit te klaren, beschuldigt Soumagne drie andere helikopterbedrijven, die in houd en de reacties hebben we al op pagina 1 behandeld.

Heli Service Belgium, wat mogen zij wel en anderen niet?

Het is HSB die zich door haar houding verdacht heeft opgesteld zodat in het kader van het algemeen belang verder onderzoek door Morsum Magnificat verantwoord is. Er zijn bij de redactie ondertussen ook heel wat reacties binnen gekomen, die ook bij de FOD Mobiliteit worden nagevolgd, vraag aan de minister volgt.

meer op p6

Was de Coronavlucht nodig voor de werking van de staat of de kassa van VTM / DPG media?

NOTAM B1410/20 From: 19 MAR 20 17:22 Till: 05 APR 20 11:00Text: BELGIAN AIRSPACE: VFR FLT PROHIBITED, EXC MEDICAL, POLICE, SAR, STATE, MIL, MAINTENANCE, TECHNICAL INSPECTION FLT AND FLT TO ASSURE FUNCTIONING OF THE STATE

Deze nota van de Regie der Luchtwegen is duidelijk, maar Heli Service Belgium mocht die dag wel vliegen. Was die showvlucht nodig voor de werking van het land?

De minister moet geïnterpelleerd worden over de "derogatie"

In een e-mail aan Morsum Magnificat sneert Heli Service Belgium dat een ander bedrijf relaties zou hebben in hogere sferen maar het lijkt er, aan de hand van enkele dossiers, verdacht veel op dat zij zelf veel meer mogen dan anderen. Voor het feit dat er voor de NOTHAM -inzet- voor HSB een juridische buitenwerkstelling onder het mom van een journalistieke verplaatsing is geweest, dat in het belang van het land zou zijn geweest, is zeer de vraag. VTM/DPG media was de opdrachtgever en iedereen in de pers- en politieke wereld weet met hoeveel kapitaal en invloed Christian Van Thillo kan spelen. Over het vliegverbod dat speciaal voor Heli Service Belgium met een SPACC werd opgeheven, moet de minister geïnterpelleerd worden.

Daarom is HSB vies van het woord "Noodlanding"

In zijn klacht bij de pseudo journalistenrechtbank -sic- had Thierry Soumagne het over valse berichtgeving. Niet Morsum Magnificat, maar hij zelf heeft het woord "Noodlanding" in de mond genomen. Het moet blijken dat Heli Service Belgium eerder al te maken had met verschillende incidenten.

Op 25 juni 2006 werden voor het filmen van het Belgisch kampioenschap wielrennen te Antwerpen door HSB twee helikopters ingezet, de OO-SKE en de OO-HSH, de laatste een AS355F1 met twee turbines. Door een fout, die we hier niet verder gaan omschrijven, zijn de twee heli's in botsing gekomen en beiden gecrasht. Van de OO-

HSH vatten de twee turbines



Een gelijkaardige heli Écureuil. Na 35 jaar dienst zou een ongelukje met enkel mechanische schade, verzekeringstechnisch, niet ongelegen aankomen, die toestellen zijn blijkbaar goed verzekerd.

vuur. Van de OO-SKE werd het staartstuk geraakt. De piloot van de OO-SKE werd licht gewond aan het hoofd, zijn passagier mocht de volgende dag al uit het hospitaal, de piloot was toen een man van 48 jaar. De piloot van de OO-HSH was toen 52 jaar, werd met verschillende verwondingen naar het ziekenhuis gebracht, de passagier werd met een rugletsel opgenomen. Het volledige rapport met foto's van FOD Mobilit kan u op deze link vinden <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/AA-6-2.pdf>

Op 23 november 2008 was er een incident met de OO-HSB heli langs de Brugse Steenweg te Houthave/Zuilenkerke, daar diende de helikopter van Heli Service Belgium rond 16u een noodlanding te maken. De MEDEVAC helikopter was betrokken van het AZ Sint Jan in Brugge voor een interventie bij Sun Parks Holiday Centre in De Haan. Dit incident werd in de gazet gebracht, hier de link https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf23112008_043

Ook Helispot.nl bracht er een artikel over <https://www.helispot.be/hs/accidents/detail.asp?id=D6c4>

In januari 2014 was de OO-

HSN, een MUG helikopter van HSB, wegens defect op de markt in Roeselare terecht gekomen. Het "volk" diende een handje toe te steken om de helikopter naar de brandweerkazerne te duwen. Het verhaal verscheen in de gazet, lees het op deze link https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20140109_00920191

Er is daarover op Youtube ook een filmpje verschenen/ te zien !! https://www.youtube.com/watch?v=MIKyJIPY-q7k&feature=emb_logo

De Écureuil 2/Twin van 35 jaar oud.

Op 31 maart 2017 had Heli Service Belgium een ongeval op eigen terrein te Sint-Pieters-Leeuw, volgens het onderzoek van de FOD Mobilit zou het ongeval te wijten zijn aan de moeheid van de piloot! Dat rapport is eveneens te vinden via deze link : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/accidents/aai-u_2017-14-final.pdf

De piloot -TS?- was op dat ogenblik 63 jaar -dus nu 66-



Recente vlucht AZ Sint-Jan. Volgens specialisten voldoet dit niet aan de HEMS - UMS

De helikopter werd in 1982 gebouwd en was dus 35 jaar oud! Kwatongen beweren dat zo'n helikopter goed "Omni-um" verzekerd is en na 35 jaar zo'n crashke misschien goed van pas komt.

De veiligheid en de toekenning van opdrachten, hoe zit het daar mee?

Volgens twee bronnen zijn er vragen over de toekenning van het exclusieve contract bij de toekenning aan HSB voor het filmen van wielervedstrijden, we komen daar later nog op terug. In Vlaanderen heeft de BRT dat aan HSB toegekend, in Wallonië is het de RTBF die het contract aan Heli & C° heeft toegekend. Er worden in de helikopterwereld vragen gesteld over de modaliteiten van de toekenning van die contracten die elementen zouden bevatten waardoor bepaalde bedrijven bevoorrecht worden en andere benadeeld worden, en dat is strijdig met de wet op de aanbestedingen.

Ondanks diverse crashes en incidenten mag HSB van de FOD Mobilit rustig verder boeren. HSB heeft ook een eigen onderhoudsdienst die dus ook hun oude toestellen -zoals de oude Écureuil- mag onderhouden.

HEMS.

Deze afkorting is te vinden in de Europese wetgeving en betekent "Helicopter Emergency Service". Bij HEMS vluchten zoals voor het AZ Sint-Jan te Brugge, moet de heli voldoen aan de "Performance Class 1" dat wil zeggen dat het toestel op één motor moet kunnen verder vliegen en dat met vier passagiers en brandstof voor één uur. Of de helikopter van HSB die in Brugge vliegt daaraan voldoet wordt betwijfeld.

NVDR.

Morsum Magnificat wacht nog steeds op een telefoontje van piloot Johan, men had dat bij de spoeddienst van AZ Sint-Jan te Brugge beloofd.

UMS.

Andere vragen worden gesteld of die heli die voor Sint-Jan vliegt, voldoet aan het Usage Monitoring Systeem, Morsum Magnificat gaat dat aan de FOD Mobilit vragen.

Erik Verbeeck