

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

14 JUNI 1951.

14 JUIN 1951.

WETSONTWERP

betreffende de begroting van de Regie der
Luchtwegen voor het dienstjaar 1950.

PROJET DE LOI

relatif au budget de la Régie des Voies Aériennes
pour l'exercice 1950.

WETSONTWERP

betreffende de begroting van de Regie der
Luchtwegen voor het dienstjaar 1951.

PROJET DE LOI

relatif au budget de la Régie des Voies Aériennes
pour l'exercice 1951.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER LOOS.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. LOOS.

INHOUD.

SOMMAIRE.

1. Inleiding	2
2. Werken van eerste aanleg — begroting 1950	4
3. Werken van eerste aanleg — begroting 1951	4
4. Taalregime te Melsbroek	5
5. Materiële verwezenlijkingen op de luchthavens gedurende het jaar 1950... ..	6
6. Technische verwezenlijkingen van de Dienst der Televerbin- dingen... ..	15
7. Verwezenlijkingen van de Radiodienst sedert 1 Januari 1950 ...	17
8. Brandweer- en reddingsdienst en eerste hulpverlening aan ge- kwetsten ter luchthaven Brussel-Nationaal (Melsbroek) ...	18
9. De landingsradar te Melsbroek	23
10. Het Wettelijk Statuut van de R. L. W.	24
11. Bezoeken aan de luchthaven Brussel-Melsbroek	25
12. Bespreking in de Commissie	27
13. Bijlage: Vragen en antwoorden	30

1. Introduction	2
2. Travaux de premier établissement — budget 1950	4
3. Travaux de premier établissement — budget 1951	4
4. Le régime linguistique à Melsbroeck	5
5. Réalisations matérielles aux aéroports durant l'exercice 1950... ..	6
6. Réalisations techniques du service des Télécommunications depuis le 1 ^{er} janvier 1950	15
7. Réalisations du Service Radio depuis le 1 ^{er} janvier 1950	17
8. Service d'incendie et de sauvetage et premiers soins aux bles- sés à l'Aérodrome national de Bruxelles (Melsbroeck)	18
9. Le Radar d'atterrissage à Melsbroeck	23
10. Le Statut légal de la R. V. A.	24
11. Visites à l'aéroport de Bruxelles-Melsbroeck	25
12. Examen en Commission	27
13. Annexe: Questions et réponses	30

(1) Samenstelling van de Commissie: de heren Brunfaut, voorzitter; De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

123 (1949-1950) en 372: Wetsontwerpen.

(1) Composition de la Commission: MM. Brunfaut, président; De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir:

123 (1949-1950) et 372: Projets de loi.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Aangezien wij tenvolle midden in het dienstjaar 1951 staan, heeft uwe Commissie gemeend slechts éne bespreking te moeten wijden aan de beide wetsontwerpen onder rubriek. Het heeft inderdaad weinig zin nog uit te weiden over kredieten die lopen over vervlogen jaren en die reeds tenvolle opgebruikt werden.

Uwe Commissie heeft er zich dan ook toe beperkt de algemene politiek van de Regie der Luchtwegen onder de loupe te nemen aan de hand van de jongst ingediende begroting, deze van 1951.

Zij heeft niet zozeer acht geslagen op de cijfers van de begroting dan wel op de zeer verschillende technische en materiële en zelfs politieke aspecten van de Regie.

De uitgaven voor de begroting van 1950 beliepen 285.698.700 frank waarvan 91 miljoen frank voor aankopen van terreinen en onteigeningen 62 miljoen voor werken van eerste aanleg en 135.698.700 frank voor de uitbatingkosten.

De uitgaven voor de begroting van 1951 belopen tot 279.294.000 frank, waarvan 45 miljoen voor aankopen van terreinen en onteigeningen, 84.900.000 frank voor werken van eerste aanleg, 149 miljoen frank voor de uitbatingkosten.

Op eerste zicht lijken die uitgaven zeer hoog, inzonderheid de sommen voorzien voor de uitbatingkosten, doch wanneer wij nagaan dat de exploitatie en de uitbouw van onze luchthavens op zichzelf een gans nieuwe industrie uitmaken die moet kunnen beschikken over technici, beambten en werklieden in wier handen practisch gans het veiligheidsdispositief van ons vliegwezen berust, alsmede het Belgisch prestige inzake luchtvaartcommoditeiten ten overstaan van het buitenland, dan zijn deze uitgaven ten volle verantwoord. Het past dat uw verslaggever een gemeend « satisfecit » uitspreke over de prachtige « service » die gans het personeel van de R. L. W. presteert in een sector waar ons land rang moet houden en gelijke tred met het beste wat op gebied van luchthavenexploitatie elders wordt verwezenlijkt. Dit geldt vanzelfsprekend inzonderheid voor de nationale Luchthaven te Melsbroek.

De regie der Luchtwegen heeft het beheer over tien luchthavens te weten : Melsbroek, Gent, Deurne, Grimbergen, Zoute, Oostende, Bierset, Spa, St-Hubert en Gosselies. Het komt uwe Commissie voor dat dit aantal te groot is en aanleiding geeft tot al te hoge uitgaven in verhouding tot het practisch nut dat zekere luchthavens opleveren. Het ligt trouwens in de bedoeling van het departement dit aantal tot vijf of zes vliegvelden te herleiden. Men moet er inderdaad rekening mee houden dat zekere veiligheidsprincipes voor de luchtvaart de verplichting opleggen zogenaamde afleidingsvliegvelden in stand te houden om bij slechte wedergesteldenis op Melsbroek de lijnvliegtuigen behouden te doen landen op andere luchthavens hetzij in het Noorden hetzij in het Zuiden van het land, al naargelang de climatologische omstandigheden.

Anderzijds weerhoudt het toeristisch en sportief luchtverkeer op gelukkige wijze de aandacht van de openbare besturen. Ook deze sector neemt ernstig uitbreiding evenals het zeilvliegen.

Dit legt aan de R. L. W. de verplichting op voor al deze activiteiten aangepaste en veilige terreinen ter beschikking van het publiek te stellen.

Het zou verkeerd zijn dat wij in België ten overstaan van een sector, die in het domein van het verkeerswezen geroepen is een fabelachtige toekomst tegemoet te gaan, op al te krenterige wijze zouden te werk gaan bij het toewijzen van de nodige kredieten dienstig voor de aanbouw, de veiligheid en het comfort van deze luchthavens wier aanleg en instandhouding ten volle gerechtvaardigd is.

MESDAMES, MESSIEURS,

Etant donné que nous sommes déjà arrivés au milieu de l'exercice 1951, votre Commission a estimé ne devoir consacrer qu'une seule discussion aux deux projets de loi en question. Il ne s'indiquerait pas, en effet, de s'attarder encore à des crédits relatifs à des années écoulées et déjà entièrement épuisés.

C'est la raison pour laquelle votre Commission s'est bornée à examiner de près la politique de la Régie des Voies Aériennes en se basant sur le dernier budget présenté, celui de 1951.

Elle a été moins attentive aux chiffres du budget qu'aux différents aspects techniques et matériels, voire politiques de la Régie.

Les dépenses du budget de 1950 se sont élevées à 285 millions 698.700 francs, dont 91 millions pour acquisition de terrains et expropriations; 62 millions pour travaux de premier établissement et 135.698.700 francs pour frais d'exploitation.

Les dépenses du budget de 1951 s'élèvent à 279.294.000 francs, dont 45 millions pour l'acquisition de terrains et expropriations, 84.900.000 francs pour travaux de premier établissement, 149 millions de francs pour frais d'exploitation.

A première vue, ces dépenses paraissent très élevées, notamment les sommes prévues pour frais d'exploitation, mais lorsqu'on considère que l'exploitation et l'établissement de nos aéroports constituent une industrie toute nouvelle, qui doit pouvoir disposer de techniciens, d'employés et d'ouvriers ayant pratiquement en main tout le dispositif de sécurité de notre aviation, ainsi que le prestige belge quant aux commodités de navigation aérienne par rapport à l'étranger, ces dépenses se révèlent entièrement justifiées. Votre rapporteur saisit cette occasion pour souligner par un sincère « satisfecit » le magnifique « service » fourni par tout le personnel de la R. V. A. dans un secteur où notre pays doit tenir son rang et se maintenir au niveau de ce qui est réalisé ailleurs dans le domaine de l'exploitation des aéroports. Il est évident que cela vaut surtout pour l'aéroport national de Melsbroeck.

La régie des Voies aériennes assume la gestion de dix aérodromes, à savoir : Melsbroeck, Gand, Deurne, Grimbergen, Le Zoute, Ostende, Bierset, Spa, St-Hubert et Gosselies. Votre Commission estime que ce nombre est trop élevé et qu'il entraîne de trop fortes dépenses comparativement à l'utilité pratique que présentent certains aérodromes. Il entre d'ailleurs dans les intentions du département de ramener ce nombre à cinq ou six champs d'aviation. Il convient, en effet, de tenir compte du fait que certains principes de sécurité imposent à l'aviation l'obligation du maintien de champs d'aviation dits de dérivation, pour permettre aux avions de ligne, en cas de mauvaises conditions atmosphériques à Melsbroeck, d'atterrir sur d'autres aérodromes, soit dans le Nord, soit dans le Sud du pays, selon les circonstances climatologiques.

D'autre part, l'aviation touristique et sportive retient, de façon heureuse, l'attention des administrations publiques. Ce secteur prend également une extension sérieuse, de même que le vol à voile.

Ceci impose à la R. V. A. l'obligation de mettre, pour toutes ces activités, des terrains adéquats et sûrs à la disposition du public.

On aurait tort, en Belgique, de se montrer, à l'égard d'un secteur appelé, dans le domaine des communications, à un avenir fabuleux, trop parcimonieux dans l'attribution des crédits nécessaires, utiles à la construction, la sécurité et au confort de ces aérodromes, dont l'établissement et le maintien sont entièrement justifiés.

De voorbeelden die wij, in deze, rondom ons zien in de ons omringende landen, moeten ons een aansporing zijn om ten minste gelijke tred te houden in de ontwikkeling van het luchtvaartwezen en zijn infrastructuur, willen wij niet binnen enkele jaren ervaren dat ons land voor de Europese en intercontinentale luchtverbindingen van geen betekenis meer zou zijn.

In sommige pers heeft men gewag gemaakt van personeelsinflatie bij de R. L. W. Zulks getuigt slechts van een verregaande onwetendheid op het stuk van de werking en de uitrusting van een moderne vlieghaven. Het volstaat hieraan toe te voegen dat wij gerust in dit opzicht de vergelijking kunnen doorstaan met de gelijkaardige diensten in Nederland, Engeland en Frankrijk, waarbij de cijfers in geringheid telkens in ons voordeel zullen uitvallen. Als het erom gaat de veiligheid in het luchtruim te verzekeren bij een trafiek dat van jaar tot jaar uitbreiding neemt, dan rust op de verantwoordelijke besturen de verplichting deze diensten zo degelijk mogelijk uit te bouwen, te vervolledigen en er het nodige personeel bij te voorzien.

Uwe Commissie heeft een bezoek gebracht aan de nationale Luchthaven van Melsbroek ten einde zich te vergewissen of de toegewezen kredieten doelmatig aangewend worden. Dit uitgebreid bezoek waarbij alle installaties op gebied van veiligheid, meteorologie, terreinaanleg, gebouwen en exploitatie hun beurt kregen, heeft vele misopvattingen rechtgezet, en deed bij de leden uwer Commissie een rechtmatige fierheid oprijzen voor het ernstige en flinke werk dat aldaar gepresteerd wordt.

Een bezoek aan de luchthaven Schiphol (Nederland) bewees ons dat, zo wij inzake nationale luchthaven, mischien op het stuk van gebouwen en comfort, enig achterstal hebben in te lopen ten aanzien van onze Noorderburen, wij op gebied van veiligheidsdispositieven en technische uitbouw een kleine voorsprong hebben op de eerste luchthaven van Nederland.

De verdeling van de aangevraagde kredieten voor werken van eerste aanleg geeft respectievelijk voor 1950 en 1951 de volgende cijfers per artikel en per vliegveld :

Les exemples que nous voyons, à ce sujet, chez nos voisins doivent nous inciter à marcher de pair dans le développement de l'aviation et de son infrastructure, pour ne pas être amenés, dans quelques années, à constater que notre pays aurait perdu toute importance dans le domaine des liaisons aériennes européennes et internationales.

Dans certains journaux, on a signalé l'existence d'une inflation de personnel à la R. V. A. Cela ne prouve qu'une ignorance très grande du fonctionnement et de l'équipement d'un aérodrome moderne. Qu'il suffise d'ajouter qu'en ce domaine nous pouvons soutenir la comparaison avec les services similaires existant aux Pays-Bas, en Angleterre et en France, avec des chiffres dont le caractère réduit apparaît toujours à notre avantage. Lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité dans les airs pour un trafic qui s'étend d'année en année, les administrations responsables sont tenues d'étendre et de compléter comme il convient ces services et de les doter du personnel nécessaire.

Votre Commission a visité l'aéroport national de Melsbroeck afin de se rendre compte si les crédits alloués sont utilisés rationnellement. Cette visite minutieuse, consacrée successivement à toutes les installations de sécurité et de météorologie, à l'aménagement de terrains, aux bâtiments et à l'exploitation, a permis de redresser beaucoup de malentendus et a provoqué chez les membres de votre Commission une fierté légitime pour le sérieux travail qu'on a réalisé.

Une visite à l'aéroport de Schiphol (Pays-Bas) nous a permis de constater qu'en ce qui concerne notre aéroport national, nous avons peut-être à rattraper quelque retard du point de vue des bâtiments et du confort par rapport à nos voisins du Nord; nous enregistrons, quant aux dispositifs de sécurité et à la réalisation technique, une légère avance sur le premier aéroport néerlandais.

La répartition des crédits sollicités pour travaux de premier établissement donne, respectivement pour 1950 et 1951, par article et par aérodrome, les chiffres suivants :

BEGROTING 1950. — BUDGET 1950.

Artikel 11: Werken van eerste aanleg. — Article 11: Travaux de premier établissement.

	Voorzien bedrag — Montant prévu	Melsbroek	Grimbergen	Antwerpen — Anvers	Gent — Gand	Oostende — Ostende	Zoute	Bierset	Spa	St-Hubert	Gosselies
1. Mobilair (1). — Mobilier (1)	280.000	50.000	—	230.000	—	—	—	—	—	—	—
2. Werktuigen. — Outillage	6.000.000	5.980.000	—	—	—	—	—	—	20.000	—	—
3. Brandweermateriaal. — Matériel d'incendie	1.760.000	1.760.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Terreinen. — Terrains	87.910.000	25.500.000	4.550.000	11.780.000	35.990.000	1.300.000	—	2.660.000	—	—	6.130.000
5. Aanlegkosten. — Frais d'aménagement ...	15.300.000	9.500.000	100.000	100.000	—	1.500.000	50.000	2.250.000	300.000	1.500.000	—
6. Gebouwen. — Bâtimens	1.950.000	1.950.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Taxi-wegen. — Taxitracks	4.600.000	—	—	3.600.000	—	—	—	—	—	—	1.000.000
8. Loodsen. — Hangars	18.500.000	11.000.000	—	7.500.000	—	—	—	—	—	—	—
9. Instijvlakken. — Plates-formes	1.000.000	—	—	1.000.000	—	—	—	—	—	—	—
10. Meteorologie. — Météorologie	1.700.000	1.700.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. Signalisatie. — Signalisation	3.000.000	3.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12. Televerbindingen. — Télécommunications.	8.000.000	8.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	150.000.000	68.440.000	4.650.000	24.210.000	35.990.000	2.800.000	50.000	4.910.000	320.000	1.500.000	7.130.000

(1) De verdeling dezer bedragen is aangeduid in de hierbij gevoegde lijst.

(1) La répartition de ces montants figure à la liste ci-jointe.

BEGROTING 1951. — BUDGET 1951.

Artikel 11: Werken van eerste aanleg. — Article 11: Travaux de premier établissement.

	Voorzien bedrag — Montant prévu	Melsbroek	Grimbergen	Antwerpen — Anvers	Gent — Gand	Oostende — Ostende	Zoute	Bierset	Spa	St-Hubert	Gosselies
1. Mobilair. — Mobilier	200.000	200.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Werktuigen. — Outillage	520.000	260.000	50.000	50.000	50.000	50.000	20.000	—	20.000	—	20.000
3. Brandweermateriaal. — Matériel d'incendie	120.000	120.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Terreinen. — Terrains	45.100.000	37.100.000	—	—	4.000.000	—	—	—	—	—	4.000.000
5. Aanlegkosten. — Frais d'aménagement ...	18.050.000	11.250.000	1.500.000	—	3.500.000	200.000	—	—	500.000	100.000	1.000.000
6. Gebouwen. — Bâtimens	11.000.000	9.500.000	1.500.000	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Banen. — Taxitracks	8.000.000	8.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Loodsen. — Hangars	36.840.000	36.640.000	—	200.000	—	—	—	—	—	—	—
9. Meteorologie. — Météorologie	1.700.000	1.700.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Signalisatie. — Signalisation	6.000.000	6.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. Televerbindingen. — Télécommunications.	2.470.000	2.470.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	130.000.000	113.240.000	3.050.000	250.000	7.550.000	250.000	20.000	—	520.000	100.000	5.020.000

Taalregime te Melsbroek.

Het feit dat de Minister van Verkeerswezen besloten heeft de wet op het gebruik der talen in de administratie toe te passen op de nationale luchthaven heeft van alle kanten, in de pers, in politieke kringen, in de administratie en niet minder in uwe Commissie zelf commentaar doen ontstaan in verscheidene richtingen al naargelang de opvattingen van dezen die meenden hierop commentaar te moeten uitbrengen.

Bijlage C gehecht aan dit verslag geeft het volledig statuut van de nieuwe taalregeling, die er slechts naar streeft « geleidelijk » de volledige toepassing van de taalwetten op Melsbroek in voege te brengen. Hierbij werd terecht in ruime mate rekening gehouden met feiten en toestanden, en niemand, die objectief de getroffen maatregelen inziet, zal durven beweren dat de belangen van het personeel niet in acht werden genomen, of dat men, zowel in de tijd als in de toepassing, niet breed zou geweest zijn te zijnen opzichte.

Deze taalregeling werd evenwel door de betrokken diensten van de R. L. W. verkeerd geïnterpreteerd. De minister heeft dan ook ter verduidelijking volgende bijkomende uitleg verstrekt in een nota aan de bevoegde directeur-generaal :

« Uit de examens over de behoorlijke kennis van een taal moet blijken dat de agenten in staat zijn om in een eentalige dienst te fungeren.

» Tot op het ogenblik dat de Franstalige agenten onderworpen worden aan een examen over de behoorlijke kennis van de Nederlandse taal, mogen de bevorderingsexamens in het Frans worden afgenomen, met dien verstande dat de bevorderingsexamens van al de agenten (Nederlands- en Franstalige) globaal moeten beoordeeld worden en dat nooit meer dan de helft der op het kader van de luchthaven vermelde betrekkingen, waarvoor de bedoelde bevorderingsexamens werden uitgeschreven, aan Franstalige agenten mogen worden toegekend.

» Tijdens dezelfde overgangperiode mogen de zaken die uitsluitend Franstalige agenten betreffen in de Franse taal worden behandeld.

» Na het uitschrijven der examens over de behoorlijke kennis van de Nederlandse taal, moeten al de zaken in het Nederlands behandeld worden en de examens in die taal worden afgenomen.

» De Regie zal de nodige maatregelen treffen om het examen over de elementaire kennis van de Nederlandse taal voor het einde van dit jaar uit te schrijven. »

Ten einde de overgang naar het nieuwe regime zo soepel mogelijk te maken, worden nu zelfs ten gerieve van de personeelsleden taalcursussen ingericht.

Van de Franstalige functionarissen en agenten wordt verwacht dat zij een inspanning zullen doen om de Nederlandse taal behoorlijk aan te leren. Te dien opzichte worden ze trouwens slechts op dezelfde voet gesteld als hun Nederlandstalige collega's die het Frans moeten aanleren.

Wat vooral onderstreept dient te worden is het feit, dat het taalregime op Melsbroek slechts de binnendiensten treft, de zogenaamde interne administratie. Alle dienstbetrekkingen met het publiek geschieden in drie talen : Nederlands, Frans en Engels. Het ware voorzeker gewenst indien daarbij ook alle mededelingen in het Duits zouden worden doorgegeven. Wat de technische contacten met piloten, radiocommunicaties, codes, en meteorologie betreft, hiervoor wordt slechts ene taal aangewend, die internationaal is, het Engels. Zulks is logisch om reden van vereenvoudiging en veiligheid. Het jongste bezoek

Le régime linguistique à Melsbroeck.

Le fait que le Ministre des Communications a décidé d'appliquer à l'aéroport national, la loi sur l'emploi des langues en matière administrative, a provoqué partout dans la presse, dans les milieux politiques, dans l'administration et au sein même de votre commission des commentaires en sens divers selon les conceptions de ceux qui ont cru devoir émettre des observations à ce sujet.

L'annexe C au présent rapport contient le statut complet du nouveau régime linguistique, qui ne vise qu'à l'application intégrale « progressive » des lois linguistiques à Melsbroeck. Il y a été tenu largement compte, à juste titre, de faits et de situations, et quiconque ayant examiné objectivement les mesures prises n'osera prétendre que les intérêts du personnel n'aient pas été ménagés et que, tant du point de vue durée que de l'application, on ne se soit pas montré large à l'égard de celui-ci.

Ce régime linguistique fut toutefois mal interprété par les services intéressés de la R. V. A. Le ministre a dès lors cru devoir fournir les explications complémentaires ci-dessous dans une note adressée au directeur général compétent :

« Les examens sur la connaissance satisfaisante d'une langue doivent faire apparaître que les agents sont en mesure de fonctionner dans un service unilingue.

» Jusqu'au moment où les agents d'expression française seront soumis à un examen au sujet de la connaissance satisfaisante de la langue néerlandaise, les examens de promotion pourront être subis en français, étant entendu que les examens de promotion de tous les agents (d'expression néerlandaise et française) devront être appréciés globalement et que jamais plus de la moitié des emplois figurant au cadre de l'aéroport et pour lesquels sont organisés les examens de promotion en question ne pourront être attribués à des agents d'expression française.

» Pendant la même période transitoire, les affaires intéressant exclusivement des agents d'expression française pourront être traitées en français.

» Après l'organisation des examens relatifs à la connaissance satisfaisante de la langue néerlandaise, toutes les affaires devront être traitées en néerlandais et les examens subis en cette langue.

» La Régie prendra les mesures nécessaires en vue de l'organisation, avant la fin de l'année, d'un examen relatif à la connaissance élémentaire de la langue néerlandaise. »

En vue d'assouplir autant que possible la transition vers le nouveau régime, des cours linguistiques sont même organisés actuellement à l'intention des agents.

L'on attend des fonctionnaires et agents d'expression française qu'ils fassent un effort en vue d'acquérir une connaissance suffisante de la langue néerlandaise. A cet égard, ils sont d'ailleurs placés sur un pied d'égalité avec leurs collègues d'expression néerlandaise qui doivent apprendre le français.

Ce qu'il convient de souligner surtout, c'est que le régime linguistique à Melsbroeck ne concerne que les services intérieurs, c'est-à-dire l'administration dite interne. Toutes les relations de service avec le public se font en trois langues : le néerlandais, le français et l'anglais. Il serait certainement souhaitable que toutes les communications puissent également être transmises en allemand. Quant aux contacts techniques avec les pilotes : communications par radio, codes et météorologie, il n'est fait usage que d'une seule langue, qui est internationale, à savoir l'anglais. Ceci est logique pour des raisons de simplification et de sécurité.

van uwe Commissie aan de vlieghaven van Schiphol (Nederland) heeft trouwens bewezen dat de Nederlandse taal evengoed geschikt is voor de administratie van het vliegwezen als welke andere ook. Op Schiphol gebeurt alles in de binnendiensten uitsluitend in het Nederlands, wat niet wegneemt dat aldaar een voorbeeldig beheersapparaat functioneert.

Verslag over de materiele verwezenlijkingen op de luchthavens gedurende het jaar 1950.

Benevens het gewoon onderhoud aan de gebouwen, startbanen, rijwegen en inschepingsvloeren, het schilderen der signalisatie op startbanen, en allerhande kleine verwezenlijkingen, merendeels door het personeel van de Regie der Luchtwezen zelf uitgevoerd, werden de hierna vermelde werken aan de privé-nijverheid toevertrouwd:

I. — Luchthaven Brussel-Nationaal.

a) Werken die reeds in 1949 werden aangevangen en voortgezet in 1950.

1° Terreinen.

— Aanleggen van een 32 m. lange rioolleiding in asbest-cement-buizen van 30 cm. binnenmiddellijn:

Deze werken werden uitgevoerd, ten einde de sanitaire inrichtingen van de loods in voorgespanssen beton in dienst te kunnen stellen ... fr. 27.000

— Terug in staatstelling der goten langsheen de startbaan n° 3 en verschillende rolbanen:

De werken bestonden in het volledig schoonmaken en het terug in staat stellen, inbegrepen het nazien en de recht-trekking der hellingen en het dichtten der voegen, van ongeveer 2.400 m. goten langs de startbaan n° 3, het vervaardigen van ongeveer 2.400 m. afneembare uitgeholde deksels in trilbeton kunende weerstaan aan een overbelasting van 7 Kg/cm² en het plaatsen van deze deksels op de goten langsheen de startbaan n° 3 en op de goten van zekere rolbanen... fr. 366.400

2° Gebouwen.

— Oprichten van een gebouw om het Radio-Centrum te beschermen:

Dit stenen gebouw met geraamte in gewapend beton heeft een oppervlakte van 50 m. × 10 m. en bevat kelder en gelijkvloers ... fr. 2.496.403

— Centrale verwarming met warmwaterleiding in Radio-en Electriciteitscentrum:

De installatie voorzien voor het stoken met vloeibare brandstof bevat twee ketels in staal van 240.000 cal. elk fr. 719.973

— Aanbrengen aan de buitenzijde van borstweringen, leuning en keldermonden in de loods in voorgespanssen beton:

Deze werken waren niet voorzien in de aanbesteding betreffende het bouwen van de loods, maar waren onontbeerlijk om eventuele ongelukken van het personeel Sabena te vermijden... fr. 53.156

— Geluidloos maken van muren en zoldering in de burelen van het Teletype-Exploitation.

Het werk bestond in het aanbrengen van ongeveer 100 m² geluidopslopende platen (Paxtiles) van 25 mm. dikte ... fr. 46.435

La récente visite de votre Commission à l'aéroport de Schiphol (Pays-Bas) a d'ailleurs prouvé que la langue néerlandaise convient aussi bien à l'administration de l'aviation que n'importe quelle autre. A Schiphol, tout se fait en néerlandais en service intérieur, ce qui n'empêche que l'appareil administratif y fonctionne d'une façon exemplaire.

Rapport sur les réalisations matérielles aux Aéroports durant l'exercice 1950.

En dehors de l'entretien normal aux bâtiments, pistes, taxi-ways et aires d'embarquement, le repeinturage des signaux sur les pistes et divers petits travaux exécutés pour la plupart par le personnel de la R. V. A. même, les travaux ci-après ont été confiés à l'industrie privée.

I. — Aéroport de Bruxelles-National.

a) Travaux déjà entamés en 1949 et continués en 1950.

1° Terrains.

— Pose d'une canalisation d'égout d'une longueur de 32 m., tuyau en asbeste-ciment de 30 cm. de diamètre intérieur:

Ces travaux ont été exécutés en vue de pouvoir mettre en service les installations sanitaires du hangar en béton précontraint ... fr. 27.000

— Remise en état des caniveaux le long de la piste n° 3 et de différents taxi-ways:

Ces travaux comprenaient le nettoyage et la remise en état y compris la vérification et la rectification des pentes ainsi que le rejointoyage d'environ 2.400 m. de caniveaux le long de la piste n° 3 et la fourniture d'environ 2.400 m. de couvercles évidés amovibles en béton vibré pouvant résister à une surcharge de 7 kg./cm² et la pose de ces couvercles sur les caniveaux le long de la piste n° 3 et sur les caniveaux de certains taxi-ways ... fr. 366.400

2° Bâtiments.

— Construction d'un bâtiment pour abriter le centre radio:

Ce bâtiment en briques avec ossature en béton armé a une superficie de 50 × 10 m. et comprend caves et rez-de chaussée ... fr. 2.496.403

— Installation du chauffage central avec distribution d'eau chaude dans le centre radio-électricité:

L'installation prévue pour le chauffage au moyen de combustible liquide comprend 2 chaudières en acier de 240.000 calories chacune ... fr. 719.973

— Placement à l'extérieur de balustrades, rampes et soupirails dans le hangar en béton précontraint:

Ces travaux n'étaient pas prévus dans l'adjudication relative à la construction du hangar mais étaient indispensables pour éviter des accidents au personnel de la Sabena ... fr. 53.156

— Insonorisation des murs et plafonds dans le bureaux télétypes-exploitation:

Le travail consistait dans le placement de plaques absorbant les sons (Paxtiles) de 25 mm. d'épaisseur sur environ 100 m² ... fr. 46.435

— *Leuningen in de Aankomstzaal van het Luchthavenstation :*

Werken nodig geoordeeld om de doortocht der reizigers te bespoedigen aan de winketten van Toldienst en Staatsveiligheid fr. 19.850

b) *Werken die in 1950 werden aangevangen en beëindigd.*

1° *Terreinen.*

— *Betonbekleding nabij de ingang van de kelder van het Luchthavenstation :*

Het werk bestond in het betonneren van 172 m² platen van 15 cm. dikte en was noodzakelijk om gemakkelijke doorgang te verlenen aan de Containers en Tractoren door de Sabena in dienst gesteld voor het vervoer van de goederen fr. 30.750

— *Verbinding in asphaltbeton tussen de loods in voorgespannen beton en de startbaan n° 3 :*

Deze rijweg van 75 m. lengte op 20 m. breedte bestaat uit een 30 cm. dikke fundering in blokstenen, waarop 10 cm. begrinting uit steenslag en daarna een asphaltische betonbekleding van 5 cm dikte werden aangebracht fr. 525.850

— *Keibestrating over een oppervlakte van 320 m² in de Philippartstraat fr. 38.561*

— *Herkasseiing van 300 m² te Zaventem ... fr. 17.100*

— *Verbinding in asphaltbeton op fundering in blokstenen tussen startbaan n° 1 en evenwijdige Noordelijke rijweg :*

Voor het normaal luchtverkeer was een verbinding tussen startbaan n° 1 en de Noordelijke rijweg onontbeerlijk op de hoogte van het nieuw op te richten Hulpcentrum.

Die verbinding heeft 105.50 m. lengte op 20 m. breedte en werd verwezenlijkt zoals deze tussen de loods in voorgespannen beton en startbaan n° 3 en waarvan hoger sprake fr. 862.578

— *Ondoordringbaar maken van een rijbaan uitgaande van de startbaan n° 1 :*

De werken (nodig geoordeeld voor het vrijwaren van een asphaltbekleding op een door Strabed gestabiliseerd terrein door middel van cimentinjectie gepaard met trillen van de grond) bestonden in het bedekken van circa 1.700 m² asphaltbekleding door middel van een dunne laag bitumix fr. 19.550

— *Nivelleringswerken :*

Zuidelijk gedeelte van het terrein... .. fr. 136.000

Westelijk gedeelte van het terrein fr. 237.300

Deze werken werden uitgevoerd bij middel van gehuurde bull-dozers. Ongeveer 20 Ha. grond werden geniveleerd, wat een verplaatsing van circa 75.000 m³ grond noodzaakte.

2° *Gebouwen.*

— *Afbraak van woningen (opbrengst voor R. L. W.) fr. 94.700*

— *Omvormen der 1^{ste} verdieping van het gebouw Flying-Control voor A. T. C. :*

Benevens het plaatsen van menigvuldige beglaasde scheidswanden en het omvormen zelf van de 1^{ste} verdieping van het gebouw die een oppervlakte van circa 300 m² omvat, bestonden die werken in het hernieuwen van zoldering en vloer en het verwezenlijken van nieuwe sanitaire installaties. Insgelijks werden geluidopslopende platen aangewend op de zoldering van de berichtenzaal, van O. N. B. en A. T. C. fr. 435.500

— *Placement de rampes dans la salle d'arrivée de l'Aéroport :*

Travaux jugés nécessaires pour activer le passage des voyageurs au guichet de la douane et de la sûreté fr. 19.850

b) *Travaux commencés et terminés en 1950.*

1° *Terrains.*

— *Revêtement de béton près de l'entrée de la cave de l'aérogare :*

Ce travail comprenait le bétonnage de 172 m², plaques de 15 cm. d'épaisseur, et était nécessaire pour faciliter le passage des containers et tracteurs mis en service par la Sabena pour le transport des bagages fr. 30.750

— *Bretelle en béton asphalté entre le hangar en béton armé et la piste n° 3 :*

Ce taxi-way de 75 m. de longueur sur 20 m. de largeur consiste en une fondation de 30 cm. d'épaisseur en moellons, ballasté de pierrailles et un revêtement en béton asphalté de 5 cm. d'épaisseur fr. 525.850

— *Pavement d'une superficie de 320 m² dans la rue Philippart fr. 38.561*

— *Repavement de 300 m² à Saventhem fr. 17.100*

— *Bretelle en béton asphalté sur fondation en moellons entre la piste n° 1 et le taxi-way nord parallèle :*

Cette bretelle entre la piste n° 1 et le taxi-way nord à hauteur du centre de secours, à conduire, était nécessaire pour la circulation aérienne normale.

Cette bretelle a 105,50 m. de longueur sur 20 m. de largeur et a été réalisée comme celle entre le hangar en béton précontraint et la piste n° dont question ci-dessus fr. 862.578

— *Imperméabiliser un taxi-way partant de la piste n° 1 :*

Ces travaux (jugés nécessaires pour protéger le revêtement en asphalte sur un terrain stabilisé par Strabed au moyen d'injection au ciment et vibration du sol) consistaient dans le recouvrement d'environ 17.000 m² de revêtement en asphalte au moyen d'une légère couche de bitumix fr. 19.550

— *Travaux de nivellement :*

Partie sud du terrain fr. 136.000

Partie ouest du terrain fr. 237.300

Ces travaux ont été exécutés au moyen d'un bull-dozer loué. Environ 20 Ha. de terrain ont été nivelés, ce qui a occasionné le déplacement de ± 75.000 m³ de terre.

2° *Bâtiments.*

— *Démolition d'habitations (rapport pour la R. V. A.) fr. 94.700*

— *Transformation du premier étage du bâtiment Flying-control pour A. T. C. :*

En plus du placement de plusieurs cloisons vitrées et la transformation même du premier étage du bâtiment qui a une superficie d'environ 300 m², ces travaux consistaient dans le renouvellement du plafond et du parquet et la réalisation de nouvelles installations sanitaires. En même temps, des plaques amortissant le son ont été placées sur le plafond de la salle d'informations de O. N. B. et A. T. C. fr. 435.500

— *Uitgietskak voor vliegtuigen, door de Sabena aangevraagd* ... fr. 96.771

— *Wijzigen en ombouwen der centrale verwarming van gebouw n° 1 :*

Een bestaande ketel gestookt met kolen werd vervangen door een ketel van 136.000 cal. uitgerust met brander voor vloeibare brandstoffen en nieuwe radiatoren, en leidingen werden geplaatst op de 1^{ste} verdieping voor A. T. C. bestemd ... fr. 207.970

— *Bouwen van sas op 1^{ste} verdieping van Flying Control (in het weerkundig kaartenbureau)* ... fr. 8.740

— *Kabelkast en herbezetten van plafond in verkeers-toren* ... fr. 16.435

— *Geluidemping in het lokaal teletype-Meteo van het gebouw II (zelfde werken als deze uitgevoerd in het lokaal Teletype-Exploitation en waarvan hoger sprake)* fr. 32.745

— *Oprichten van scheidswand en deur in de telefoon-centrale* ... fr. 6.245

— *Hydrofugering van de Westelijke gevelmuur van de toren* ... fr. 4.748

— *Versteving der scheidingsmuren en deurposten in het gebouw n° II (galerij) :*

De scheidingsmuren van de middencorridor in een halve steen gebouwd bleken na indienststelling onvoldoende, gezien de menigvuldige deuren die er in uitgeven en die niet altijd met de gepaste voorzichtigheid worden toegedaan. De dikte van de muren werd op 1 steen gebracht ... fr. 120.900

— *Inrichten van kamers in het gebouw n° IV, verwarming inbegrepen :*

Het gebouw met een oppervlakte van 375 m² werd op het gelijkvloers en het eerste verdiep omgevormd in 24 kamers voor één en twee personen, twee badkamers, twee stortbaden, een vergaderzaal en de nodige sanitaire inrichtingen ... fr. 442.397

— *Omvorming van het gebouw n° V (Oud restaurant) centrale verwarming inbegrepen :*

Dit gebouw van 480 m² oppervlakte werd op het gelijkvloers ingericht als modern restaurant en bevat in 't bijzonder een spijszaal van 130 m², een keuken van 60 m² en een rustzaal van 62 m² ... fr. 624.505

— *Oprichten van een hoogspanningscabine aan de metalen loods :*

Dit gebouw heeft een oppervlakte van 85 m² en bevat alleen en gelijkvloers ... fr. 256.511

— *Bouwen van trappen in kelder van de loods in voorgespannen beton en afdekken van twee schouwen* ... fr. 14.130

— *Oprichten van een nieuw meteorologisch centrum, centrale verwarming inbegrepen :*

Het gebouw heeft een oppervlakte van 500 m² en bevat kelder, gelijkvloers en eerste verdieping.

De kelder is onderverdeeld in autobergplaats, werkplaats, laboratorium, stookkamer keuken en kleedkamer.

Het gelijkvloers en de 1^{ste} verdieping bevatten de verschillende burelen ... fr. 4.054.125

— *Allerhande bijkomende werken in het Electriciteits-centrum* ... fr. 40.782

— *Un vidoir pour avions, demandé par Sabena* ... fr. 96.771

— *Modification et transformation du chauffage central du bâtiment n° 1 :*

Une chaudière existante chauffée au charbon a été remplacée par une chaudière de 136.000 calories équipée d'un brûleur pour combustible liquide et de nouveaux radiateurs et conduites ont été placés au 1^{er} étage, destinés à l'A. T. C. ... fr. 207.970

— *Construction d'un sas au 1^{er} étage du Flying-control (au bureau cartographique du temps)* ... fr. 8.740

— *Coffre de protection de câbles et replafonnage de la tour de contrôle* ... fr. 16.435

— *Amortissement du son au local télétypes-météo du bâtiment n° 2 (mêmes travaux que ceux exécutés dans le local télétypes-exploitation dont question ci-dessus)* ... fr. 32.745

— *Construction d'une cloison et d'une porte dans la centrale téléphonique* ... fr. 6.245

— *Hydrofugeage du mur de façade ouest de la tour* ... fr. 4.748

— *Renforcement des murs de séparation et des jambages de porte dans le bâtiment n° 2 (galerie) :*

Les murs de séparation du couloir central construits en demi-briques ont paru insuffisants après la mise en service, vu le nombre de portes y communicant, qui ne sont pas toujours fermées avec la prudence voulue. L'épaisseur des murs a été portée à une brique ... fr. 120.900

— *Aménagement de chambres dans le bâtiment n° 4, chauffage compris :*

Le bâtiment avec une superficie de 375 m² a été transformé en rez-de-chaussée et au premier étage en 24 chambres pour une ou deux personnes, 2 salles de bain, 2 bains-douches, 1 salle de réunion et les installations sanitaires nécessaires ... fr. 442.397

— *Transformation du bâtiment n° 5 (ancien restaurant) chauffage central compris :*

Ce bâtiment de 480 m² de superficie a été aménagé en restaurant moderne au rez-de-chaussée et comprend principalement une salle à manger de 130 m², une cuisine de 60 m² et une salle de repos de 62 m² ... fr. 624.505

— *Construction d'une cabine haute tension au hangar métallique :*

Ce bâtiment avec une superficie de 82 m² comprend uniquement un rez-de-chaussée ... fr. 256.511

— *Construction d'escaliers dans la cave du hangar en béton précontraint et couronnement de deux cheminées* ... fr. 14.130

— *Construction d'un nouveau centre météorologique, chauffage central y compris :*

Le bâtiment a une superficie de 500 m² et comprend une cave, un rez-de-chaussée et 1 étage.

La cave est subdivisée en garage, atelier, laboratoire, chaufferie, cuisine et vestiaire.

Les divers bureaux se trouvent au rez-de-chaussée et à l'étage ... fr. 4.054.125

— *Divers travaux supplémentaires dans le centre électrique* ... fr. 40.782

— *Allerhande kleine verbeteringen in het stationsgebouw* fr. 56.079

— *Verbeteren der woningen toebehorende aan de Regie der Luchtwezen* fr. 132.704

— *Bouwen van een uiteenneembare hut voor oprichten van I. L. S. :*

Die hut met uitkijktoren is in hout vervaardigd en heeft 12 m² oppervlakte fr. 57.463

— *Gebouw voor Nauwkeurighedsradar :*

Het is een klein stenen gebouw van ongeveer 33 m² oppervlakte, voorzien van een toren voor antenna fr. 231.203

— *Oprichten van cabine voor Calvertvoeding* fr. 50.043

— *Tolcabine* fr. 20.000

— *Plaatsen van metalen deuren in de hoogspanningscabine*... .. fr. 22.832

— *Plaatsen van nieuwe deursluiters in het luchthavenstation* fr. 8.250

c) *Werken die in 1950 werden aangevangen maar waarvan de afwerking in 1951 moet voortgezet worden.*

1° Terreinen.

— *Inrichten van de onmiddellijke omgeving van de loods in voorgespannen beton :*

De uit te voeren werken omvatten :

a) een betonnen weg van 20 cm. dikte over een oppervlakte van 15.700 m² en wegen van betonnen plaveien over een oppervlakte van 1.500 m², om de loodsen en de werkplaatsen van de Sabena alsook om het Radio en Electricisch centrum te bedienen,

b) een rioleringsnet,

c) een waterleidingsnet in stalen buizen... fr. 8.100.000

— *Verlenging van het landingsplatform voor het stationsgebouw :*

De uitbreiding bevat 13.200 m² oppervlakte en wordt voorzien in getrild beton van 27 cm. dikte. De totale lengte van het platform dat 100 m. breed is zal aldus 525 m. bereiken.

Het werk omvat eveneens het aanleggen van goten en een waterleidingsnet over een lengte van ongeveer 1 Km. fr. 5.100.000

2° Gebouwen.

— *Oprichten van een eerste reeks van drie werkplaatsen van 15 × 125 m. voor de Sabena :*

— *Lot I :* De eerste werkplaats (kant Zaventem) bestemd voor het onderhoud en het nazicht der motoren heeft een totale hoogte van 6,50 m. en omvat een grote plaats onderbroken in het midden van het gelijkvloers door enkele burelen voor de werkleiders.

Aan de uiteinden bevinden zich de burelen van het dienstpersoneel.

Het gebouw bestaat uit metselwerk en een betonnen geraamte. Het dak is insgelijks in gewapend beton, bedekt met een 20 mm. dikke laag gietasphalt.

De gevels werden voorzien van maxima mogelijke beglaasde delen fr. 5.105.148

— *Divers travaux d'amélioration dans l'aérogare* fr. 56.079

— *Travaux d'aménagement des maisons appartenant à la R. V. A.* fr. 132.704

— *Construction d'une cabine démontable pour l'installation de I. L. S. :*

Cette cabine avec tour de vigie est construite en bois et a une superficie de 12 m² fr. 57.463

— *Bâtiment pour radar de précision :*

Petit bâtiment en briques d'environ 33 m² de superficie pourvu d'une tour pour antenne fr. 231.203

— *Construction d'une cabine pour alimentation « Calvert »*... .. fr. 50.043

— *Cabine de douane*... .. fr. 20.000

— *Placement de portes métalliques dans cabine haute tension* fr. 22.832

— *Placement de nouveaux ferme-portes dans l'aérogare* fr. 8.250

Travaux entamés en 1950 et dont l'achèvement a été poursuivi en 1951.

1° Terrains.

— *Aménagement des abords immédiats du hangar en béton précontraint :*

Les travaux à exécuter comprennent :

a) un chemin bétonné de 20 cm. d'épaisseur sur une superficie de 15.700 m² — chemin en pavés de béton sur une superficie de 1.500 m², pour desservir les hangars et les ateliers de la Sabena ainsi que le centre Radio et Electricité;

b) un réseau d'égouts;

c) un réseau de distribution d'eau en tube d'acier ... fr. 8.100.000

— *Prolongement de l'aire d'embarquement devant le bâtiment de l'aérogare :*

L'extension comprend 13.200 m² de superficie et est prévue en béton vibré de 27 cm. d'épaisseur. La longueur totale de la plate-forme ayant 100 m. de largeur atteindra par conséquent 525 m. de longueur.

Le travail comprend également la pose de caniveau et un réseau de distribution d'eau sur une longueur d'environ un kilomètre fr. 5.100.000

2° Bâtiments.

La construction d'une première série de 3 ateliers de 15 × 125 m. pour la Sabena :

— *Lot I :* Le premier atelier (côté Saventhem) destiné à l'entretien et la vérification des moteurs a une hauteur totale de 6 m. 50 et comprend une grande place coupée au milieu du rez-de-chaussée par quelques bureaux pour les chefs d'ateliers.

Aux extrémités se trouvent les bureaux pour le personnel de service.

Le bâtiment est conçu en maçonnerie et une ossature en béton. Le toit est également en béton armé couvert d'une couche de 20 mm. d'asphalte coulé.

Les façades ont été pourvues au maximum de parties vitrées... .. fr. 5.105.148

— *Lot II* : Het is dezelfde constructie als de eerste werkplaats, met dat verschil dat een verdieping werd voorzien op gans de oppervlakte. Die verdieping is onderverdeeld in talrijke burelen en kleine werkplaatsen. Het gelijkvloers bevat ook enkele burelen maar bijzonderlijk kleine afzonderlijke magazijnen.

Dit gebouw is bestemd voor het onderhoud en nazicht van alles wat betrekking heeft op radio en electriciteit ... fr. 5.744.873

— *Lot III* : Dit gebouw omvat twee verschillende gedeelten :

Het eerste is bestemd voor het uiteennemen van bijzondere stukken van vliegtuigen; het tweede dient voor het reinigen, herstellen, ineenzetten en bergen der stukken ... fr. 5.157.753

— *Oprichten van het Hulpcentrum (brandweer)* :

Dit gebouw van $46 \times 28 \times 9$ m bevindt zich op kleine afstand van het inschepingsplatform en naast de bestaande installaties van vloeibare brandstof.

Het middengedeelte dient tot het bergen van de brandweervoertuigen en veldhospitaal.

De rechtereuleugel bevat de burelen, refter, rustzaal en magazijnen voor de dienst van de brandweer.

De linkereuleugel dient tot ziekenzaal, laboratorium, apotheek, burelen voor de dokter, drie afgezonderde kamers en een gemene zaal ... fr. 7.977.624

— *Oprichten van een Zendcentrum* :

Het is een gebouw met betonnen geraamte, metselwerk, betonnen dak en asphalt-bedekking, en het heeft een oppervlakte van circa 400 m².

Het bevat een grote zaal bestemd voor de uitgevers, en rondom bevinden zich de centrale kamer, hoogspannings- en langspanningscabines en de hulpgroep.

Op het gelijkvloers bevindt zich insgelijks een kleine werkplaats met klein magazijn.

De verdieping bevat verscheidene kamers en sanitaire inrichtingen voor het personeel dat met het onderhoud van het zendcentrum belast is ... fr. 3.555.524

Totaal voor de nationale luchthaven ... fr. 53.278.906

II. — Luchthaven Deurne.

1° Terreinen.

— *Herstellen van de goten langsheen de startbaan en de inschepingsvloer* :

Het werk bestond in het volkomen schoonmaken en het in goede staat herstellen van ongeveer 4.100 m. goten en het vervaardigen en plaatsen van een gelijke hoeveelheid afneembare uitgeholde dekplaten in trilbeton. fr. 456.667

— *Vergroten van het betonnen landingsplatform en het aanleggen van een taxi-way in asphaltbeton* :

De vergroting van het landingsplatform werd uitgevoerd in een verharding van trilbeton van 25 cm. dikte over een oppervlakte van 9.380 m², wat de totale lengte van het platform op 200 m. brengt en de breedte op 90 m.

De taxiway in asphaltbeton op steenbedding heeft 250 m. lengte op 20 m. breedte ... fr. 5.594.272

— *Uitbreken van 12.500 m² P. S. P.-platen op de buiten dienst gestelde startbaan 15-33 die in 1945 werd aangelegd* ... fr. 89.700

— *Lot II* : Même construction que le premier atelier avec cette différence qu'un étage est prévu sur toute la surface. Cet étage est subdivisé en nombreux bureaux et ateliers. Le rez-de-chaussée comprend également quelques bureaux mais principalement des petits magasins séparés.

Ce bâtiment est destiné à l'entretien et la vérification de tout ce qui a rapport à la radio et à l'électricité ... fr. 5.744.873

— *Lot III* : Ce bâtiment comprend deux parties différentes :

La première est destinée au démontage de pièces spéciales d'avion; la deuxième sert aux nettoyage, réparations, montage et emmagasinage des pièces ... fr. 5.157.753

— *Construction d'un centre de secours (Incendie)* :

Ce bâtiment de $46 \times 28 \times 9$ m. se trouve à peu de distance de l'aire d'embarquement et à côté des installations existantes de combustibles liquides.

La partie centrale sert au garage des fourgons-pompes et des ambulances.

L'aile droite comprend les bureaux, réfectoires, salles de repos et magasins pour tout le service d'Incendie.

L'aile gauche sert d'infirmerie, laboratoire, pharmacie, bureau pour le docteur, 3 chambres séparées et une salle commune ... fr. 7.977.624

— *Construction d'un centre d'émission* :

C'est un bâtiment avec ossature en béton, maçonnerie, toit en béton avec couverture en asphalte et il a une superficie d'environ 400 m². Il comprend une grande salle destinée aux émetteurs et autour de laquelle se trouvent la chambre centrale, les cabines de haute et basse tension et le groupe de secours.

Au rez-de-chaussée se trouve également un petit atelier avec petit magasin.

L'étage comprend diverses chambres et installations sanitaires pour le personnel chargé de l'entretien du centre d'Emission ... fr. 3.555.524

Total pour l'aéroport national ... fr. 53.278.906

II. — Aéroport de Deurne.

1° Terrains.

— *Réparation des caniveaux le long de la piste et de l'aire d'embarquement* :

Le travail consiste dans le nettoyage et la remise en état d'environ 4.100 m. de caniveaux.

La fabrication et le placement d'une même quantité de couvercles évidés amovibles en béton vibré fr. 456.667

— *Agrandissement de la plate-forme en béton et la construction d'un taxi-way en béton asphalté* :

L'agrandissement de la plate-forme a été exécuté en un revêtement de béton vibré de 25 cm. d'épaisseur sur une superficie de 9.380 m² ce qui porte la longueur de la plate-forme à 200 m et la largeur à 90 m.

Le taxi-way en béton asphalté est sur assise à 250 m. de longueur sur 20 m. de largeur ... fr. 5.594.272

— *Démontage de 12.500 m² de plaques P. S. P. de la piste 15-33 hors d'usage construite en 1945* ... fr. 89.700

2° Gebouwen.

— *Beploistering der gevelmuren van het stationsgebouw :*

Het werk bestond hoofdzakelijk in het aanbrengen van drie lagen Ceramcembeploistering op ongeveer 2.500 m² gevelmuren en het leveren en plaatsen van 750 m. muurkappen fr. 352.878

— *Verbeteringen aan het stationsgebouw en oprichten van magazijn :*

De uitgevoerde werken omvatten het bouwen van een magazijn van 100 m² in de bestaande galerij, het plaatsen van borstweringen en tegelvloer op het terras voor het spijshuis, het herstellen van de marquises waarvan 140 m² in doorschijnend beton en 179 m² in gewapend beton, het schilderen aan de buitenkant van al de bestaande deuren en ramen, het vervangen van al de afvoerbuizen en gietijzeren onderstukken, binnenschilderen en elektrische installatie fr. 941.190

Totaal luchthaven Deurne ... fr. 7.434.707

III. — Luchthaven Oostende-Middelkerke.

1° Terreinen.

— *Draineren van een gedeelte van de landingsbaan N. W.-Z. O. :*

Deze werken bestonden in het draineren van een oppervlakte van 450 m. × 160 m. Hiervoor werden 1.300 m. betonnen moerriolen met 25 en 20 cm. middellijn gebruikt alsook meer dan 1.500 m. draineerbuizen in potaarde van 10 cm. middellijn en meer dan 11.000 m. draineerbuizen in potaarde van 6 cm. middellijn fr. 391.740

— *Opnieuw voegen van de landingsbanen en taxi-ways :*

Deze aanneming bestond in het reinigen, vernieuwen en vervangen van ongeveer 46.000 str. m. voegen fr. 180.515

2° Gebouwen.

— *In behoorlijke staat herstellen van de daken der gebouwen dienende tot magazijn, hoogspanningscabine, bergplaats, smidse, garage, schrijnwerkersplaats :*

750 m² daken werden volledig hersteld, het vernieuwen van het nodige zinkwerk inbegrepen... .. fr. 165.551

Totaal luchtvaartterrein Middelkerke ... fr. 737.806

IV. — Luchtvaartterrein Zoute.

1° Terreinen.

Nihil.

2° Gebouwen.

— *Aanleggen van de centrale verwarming met heet water in verschillende burelen van het stationsgebouw :*

Het werk bestaat in het leveren en plaatsen van een ketel van 28.000 calorïën en zes radiatoren met een verwarmingsoppervlakte van 51 m² fr. 45.500

Totaal luchtvaartterrein het Zoute ... fr. 45.500

2° Bâtiments.

— *Enduisage des murs de façade de l'aérogare :*

Le travail comprenait principalement l'application de 3 couches de ciment Ceram, enduisage d'environ 2.500 m² de murs de façades, la fourniture et placement de 750 m. de chapes fr. 352.878

— *Améliorations au bâtiment de l'aérogare et construction d'un magasin :*

Les travaux exécutées comprennent la construction d'un magasin de 100 m² dans la galerie existante, le placement de balustrades et le pavement de la terrasse pour le restaurant, la réparation de marquises dont 140 m² en béton transparent et 179 m² en béton armé et repeinture à l'intérieur des portes et chassis existants, le remplacement des tuyaux d'écoulement, peinture intérieure et installations électriques... .. fr. 941.190

Total aérodrome de Deurne ... fr. 7.434.707

III. — Aéroport d'Ostende-Middelkerke.

1° Terrains.

— *Drainage d'une partie de la piste d'atterrissage N. O.-S. E. :*

Ces travaux consistaient dans le drainage d'une superficie de 450 m. × 160 m. A cette fin, 1.300 m. d'égouts à grande profondeur en béton d'un diamètre de 25 et 20 cm. ont été employés ainsi que plus de 1.500 m. de béton de drainage en terre cuite de 10 cm. de diamètre et plus de 11.000 m. de tuyaux de drainage en terre cuite de 6 cm. fr. 391.740

— *Rejointoyage des pistes d'atterrissage et taxi-ways :*

Cette entreprise comprenait le nettoyage, le renouvellement et le remplacement d'environ 46.000 m. courants de joints fr. 180.515

2° Bâtiments.

— *Remise en état des toitures des bâtiments servant de magasin, cabines à haute tension, magasins, forges, garage et ateliers de menuiserie :*

750 m² de toiture ont été entièrement réparés, le renouvellement du zinc y compris fr. 165.551

Total aérodrome Middelkerke ... fr. 737.806

IV. — Aérodrome du Zoute.

1° Terrains.

Nihil.

2° Bâtiments.

— *Installation de chauffage central à eau chaude dans les différents bureaux du bâtiment de l'aérogare :*

Ce travail comprend la fourniture et le placement d'une chaudière de 28.000 calories et de 6 chaudières avec une surface de chauffe de 51 m² fr. 45.500

Total aérodrome du Zoute ... fr. 45.500

V. — Luchtvaartterrein St-Denijs-Westrem.

1° Terreinen.

— Uiteennemen van de waterleiding :

Het aanleggen van de autosnelweg op een gedeelte van het luchtvaartterrein maakte deze werken noodzakelijk.

Ongeveer 500 str. m. leidingen van 100 mm. diam. werden uiteengenomen en gerecupereerd ... fr. 20.586

2° Gebouwen.

— Oprichten van een uiteenneembare loods met ijzeren gestel :

De loods omvat een hall met een oppervlakte van 70 m. × 25 m., en heeft een vrije hoogte van 6 str. m.

Een enkele pijler in het midden verdeelt de loods in twee cellen.

Geheel het geraamte is in metaal, en is met betonnen blokken opgevuld. De metalen rolpoorten worden elektrisch bediend.

Deze loods heeft aan weerszijden een bijgebouw, ieder met een oppervlakte van 6 m. × 25 m. Deze bijgebouwen bevatten gezondheidsinstallaties, kleedkamers en werkplaatsen ... fr. 3.723.584

— Aanbrengen van een vochtwerende buitenbepleistering op de zijgevels van de loods (oude) aan de kant van de hoogspanningscabine :

Deze werken hadden betrekking op de dichtmaking van 56 m² metselwerk en het plaatsen van ongeveer 9 m² zink. fr. 10.345

Totaal luchtvaartterrein St-Denijs-Westrem fr. 3.754.515

VI. — Luchtvaartterrein te Bierset.

1° Terreinen.

— Bouwen van een zinkput voor het afvoeren van het regenwater komende van de inschepingsvloer :

Deze zinkput heeft een middellijn van 1,50 m. en een diepte van 15 str. m. ... fr. 23.346

— Reinigen van 6 zinkputten :

Deze zinkputten met een diepte van 9 str. m. waren volledig opgehoogd ... fr. 31.600

— Opnieuw voegen van het platform en de rijwegen :

Deze aanneming had ten doel het reinigen en hernieuwen van 20.250 str. m. voegen ... fr. 125.560

2° Gebouwen.

— Schilderen van het buitenschrijnwerk en de buitenmuren van het luchthavenstation en van de woonst van de luchthavenmeester :

Deze aanneming omvatte het schilderen van de gevels, hetzij : 885 m², en het schilderen van de ramen en deuren, hetzij 185 m² ... fr. 48.702

— Centrale verwarming in de woning van de luchthavenmeester :

Hiervoor moesten een ketel van 15.000 calorïen en 5 radiatoren met een verwarmingsoppervlakte van 35 m² geleverd en geplaatst worden ... fr. 46.989

— Hernieuwen van de metalen poorten van de loods J. :

Acht metalen poorten van 2,75 m. × 4,70 m. en de bevestigingsslab van de bovenrolbanen over een lengte van 42 str. m. moesten vernieuwd worden ... fr. 71.588

V. — Aérodrôme de St-Denis-Westrem.

1° Terrains.

— Démontage de la distribution d'eau :

La construction de l'autostrade sur une partie de l'aérodrôme a rendu ces travaux nécessaires.

Environ 500 m. courant de conduites de 100 mm. diam. ont été démontés et récupérés ... fr. 20.586

2° Bâtiments.

— Construction d'un hangar à ossature métallique :

Le hangar comprend un hall avec une superficie de 70 m. × 25 m. et a une hauteur libre de 6 m. courant.

Un seul pilier au centre partage le hangar en 2 cellules.

Toute l'ossature est en métal et est rempli de plaques en béton. Les portes roulantes métalliques sont desservies électriquement. Ce hangar a une annexe des deux cotés, chacune avec une superficie de 6 m. × 25 m.

Ces bâtiments annexes comprennent les installations sanitaires, les vestiaires et les ateliers ... fr. 3.723.584

— Application d'un enduit hydrofuge sur le pignon du hangar (ancien) du côté de la cabine à haute tension :

Ces travaux étaient nécessaires par suite de l'hydrofugeage de 56 m² de maçonnerie et du placement d'environ 9 m² de zinc ... fr. 10.345

Total aérodrôme St-Denis-Westrem ... fr. 3.754.515

VI. — Aérodrôme de Bierset.

1° Terrains.

— Construction d'un puits perdu pour l'écoulement de l'eau de pluie provenant de l'aire d'embarquement :

Ce puits perdu a un diamètre de 1 m. 50 et une profondeur de 15 m. ... fr. 23.346

— Nettoyage de 6 puits perdus :

Ces puits perdus avec une profondeur de 9 m. étaient complètement colmatés ... fr. 31.600

— Rejointoyage de la plate-forme et des taxi-ways :

Cette entreprise avait pour but de souffler et de renouveler 20.250 m. de joints ... fr. 125.560

2° Bâtiments.

— Peinturage de la menuiserie extérieure et des murs extérieurs de l'aérogare et de l'habitation du commandant d'aérodrôme :

Cette entreprise comprenait le peinturage des façades, soit 885 m² et le peinturage des châssis des portes, soit 185 m² ... fr. 48.702

— Chauffage central dans l'habitation du commandant d'aérodrôme :

Pour ce travail, une chaudière de 15.000 calories et 5 radiateurs avec une surface de chauffe de 35 m² ont été fournis et placés ... fr. 46.989

— Renouvellement des portes métalliques du hangar J. :

8 portes métalliques de 2,75 m. × 4,70 m. et la bavette de fixation de la voie de roulement supérieure ont dû être renouvelées sur une longueur de 42 m. courant ... fr. 71.588

— Behoorlijk in staat herstellen van de daken van de garage en van het woonhuis van de luchthavenmeester :

Deze aanneming omvatte het leveren en plaatsen van ongeveer 430 m² aluminium-platen, ongeveer 265 m² platen asbest-cement 40 × 40 en ongeveer 250 m² zink fr. 133.806

Totaal luchtvaartterrein te Bierset fr. 481.581

VII. — Luchtvaartterrein te Grimbergen.

1° Terreinen.

— Werken voor het aanleggen van een betonnen platform (in 1949 begonnen):

Een bekleding van 19.000 m² in getrild beton werd verwezenlijkt. Tevens werden 250 str. m. goten en een rioleeringsnet van 90/60 over een afstand van 95 str. m. aangebracht fr. 2.686.829

— Behoorlijk in staat herstellen en uitbreiding van het waterleidingsnet :

Deze werken bestonden hoofdzakelijk in :

- 1) het nazien en beproeven van 600 str. m. leidingen van diam. 130;
- 2) het plaatsen van 770 str. m. leidingen van diam. 130;
- 3) het leveren en plaatsen van circa 550 m. leidingen van verschillende diam.;
- 4) het leveren en plaatsen van 8 brandmondningen fr. 651.140

— Nivelleringswerken over een oppervlakte van 4 Ha. : Vellen van bomen en uitroeiing van boomstronken, enz. Deze aanneming bestond in het uitroeien van 550 bomen en het nivelleren van een oppervlakte van 4 Ha. na eerst de ruïnes van de oude funderingen afgebroken en weggehaald te hebben fr. 183.000

— Werken voor het verder aanleggen van een weg in de omgeving van de loodsen :

Op het einde van 1950 werden deze werken begonnen. Ten gevolge van de slechte weersomstandigheden werden zij echter stopgezet en zullen zij in 't begin van 1951 voltooid worden.

Het gaat hier hoofdzakelijk om het aanleggen van een breuksteenfundering van ongeveer 1.150 m² oppervlakte en 0,30 m. dikte, het leveren en aanbrengen van een steenslagverharding van 0,12 m. dikte over een oppervlakte van ongeveer 3.100 m², en het leveren en plaatsen van 950 str. m. kantstenen fr. ± 350.000

— Werken voor het schoonmaken en nivelleren van sommige gedeelten van het vliegveld :

Deze aanneming werd op het einde van 1950 begonnen. Als gevolg van de slechte weersomstandigheden werden zij stopgezet om in de Lente 1951 voleind te worden.

Zij bestaan voornamelijk in het reinigen, nivelleren en aanstampen van een oppervlakte van ongeveer 11 Ha. en in het uitbreken en wegnemen van alle ruïnes welke nog op het luchtvaartterrein bestaan fr. 320.000

2° Gebouwen.

— Schilderen met verstenende verf van 785 m² gevels van het luchtvaartstation, het buffet, de wachtpost, lavatorys en de autobergplaats fr. 9.083

— Plaatsen van een brandladder aan de verkeerstoren en van een borstwering in het Radio-lokaal ... fr. 7.925

— Remise en bon ordre des toitures du garage et de l'habitation du commandant d'aérodrome :

Cette entreprise comprenait la fourniture et le placement d'environ 430 m² de plaques en aluminium, environ 265 m² de plaques en ciment abeste 40 × 40 et environ 250 m² de zinc fr. 133.806

Total aérodrome de Bierset ... fr. 491.581

VII. — Aérodrome de Grimbergen.

1° Terrains.

— Travaux pour la construction d'une plate-forme en béton (commencés en 1949) :

Un revêtement de 19.000 m² en béton vibré a été réalisé. En même temps, 250 m. courant de caniveaux et un réseau d'égouts de 90/60 ont été placés sur une distance de 95 m. courant fr. 2.686.829

— Remise en bon ordre et extension du réseau de distribution d'eau :

Ces travaux comprenaient principalement :

- 1) la vérification et l'essai de 600 m. courant de conduites de diam. 130;
- 2) le placement de 770 m. courant de conduites de diam. 130;
- 3) la fourniture et le placement d'environ 550 m. de conduites de divers diamètres;
- 4) la fourniture et le placement de 8 hydrants fr. 651.140

— Travaux de nivellement sur une superficie de 4 Ha. : Abatage d'arbres et extirpation des racines, etc.

Cette entreprise comprenait l'enlèvement de 550 arbres et le nivellement d'une superficie de 4 Ha après démolition et enlèvement des ruïnes et d'anciennes fondations fr. 183.000

— Travaux pour le prolongement d'un chemin aux abords des hangars :

Ces travaux ont été commencés à la fin de 1950. Par suite d'intempéries, ils ont cependant été arrêtés et seront parachevés au début de 1951.

Il s'agit en l'occurrence de la construction d'une fondation de briquillons d'environ 1.150 m² et 0,30 m. d'épaisseur, la fourniture et l'application d'un revêtement de 0,12 m. d'épaisseur sur une surface d'environ 3.100 m² et la fourniture et le placement de 950 m. courant de bordure... .. fr. ± 350.000

— Travaux de nettoyage et de nivellement de certaines parties de l'aérodrome :

Cette entreprise a été commencée à la fin de 1950. Par suite des intempéries, elle a été arrêtée et sera parachevée au printemps de 1951.

Elle consiste principalement dans le nettoyage, le nivellement et l'entassement sur une surface de 11 Ha. et dans la démolition et l'enlèvement de toutes ruïnes qui existent encore à l'aérodrome fr. 320.000

2° Bâtiments.

— Peinturage avec de la couleur pétrifiante de 785 m² de façade du bâtiment de l'aérogare, le buffet, la garde, les lavatorys et le garage fr. 9.083

— Placement d'une échelle d'incendie à la tour de contrôle et d'une balustrade au local Radio fr. 7.925

— *Verbeteren van het openingsstelsel van de metalen poorten aan de rechthoekige loodsen :*

Er werd op het einde van 1950 met deze werken begonnen.

In het begin 1951 moeten zij voltooid worden.

Zij bestaan hoofdzakelijk in het verdelen van de groepen van vierpoortpanelen in groepen van twee, en een verbetering van de bediening... .. fr. 69.920

Totaal luchtvaartterrein te Grimbergen ... fr. 4.277.897

VIII. — Luchtvaartterrein te Gosselies.

1° Terreinen.

— *Nivelleringswerken van het terrein langs beide kanten van de startbaan :*

Deze aanneming bestond voornamelijk in het nivelleren en reinigen van het terrein met behulp van een bull-dozer en dit gedurende 700 uren fr. 182.870

2° Gebouwen.

— *Demonteren van een loods Romney van 30 × 10 m. staande op het luchtvaartterrein St-Denijs-Westrem en haar heroptrekken op het luchtvaartterrein Gosselies fr. 54.550*

Totaal luchtvaartterrein Gosselies ... fr. 237.420

IX. — Luchtvaartterrein te Spa.

1° Terreinen.

— *Wegnemen van een heuvel in aarde op de plaats genaamd « Tir aux Pigeons » :*

Een heuvel van 3.000 m³ werd hier weggenomen, waarna de plaats genivelleerd werd fr. 98.997

— *Nivelleringswerken van sommige gedeelten :*

Deze werken werden hoofdzakelijk door een bull-dozer gedurende een tijdspanne van 600 uren uitgevoerd fr. 195.000

2° Gebouwen.

— *Oprichten van een uiteenneembare loods met ijzeren gestel :*

De loods bevat een hall van 47 m. × 25 m. verdeeld in twee cellen door een enkele pijler onder het midden van de luifel geplaatst.

De vrije hoogte bedraagt : 5,50 m.

Het ijzeren gestel is uiteenneembaar. Langs weerszijden bevinden zich bijgebouwen, waarin de burelen, garage, de wachtzaal en het appartement van de Commandant ondergebracht zijn fr. 3.443.181

— *Plaatsen van bliksemafleiders op de loods fr. 11.430*

Totaal van het luchtvaartterrein Spa ... fr. 3.748.608

X. — Luchtvaartterrein te St-Hubert.

1° Terreinen.

— *Nivelleringswerken van sommige gedeelten :*

Deze werken werden voornamelijk uitgevoerd door middel van een bull-dozer gedurende een periode van 750 uren. fr. 245.820

— *Amélioration du système d'ouverture des portes métalliques aux hangars rectangulaires :*

Ces travaux ont été commencés à la fin de 1950. Début 1951, ils devront être terminés.

Ils consistent principalement dans la transformation des groupes de portes à 4 ailes en groupe de portes à 2 ailes, et une amélioration de la desserte fr. 69.920

Total aérodrome de Grimbergen ... fr. 4.277.897

VIII. — Aérodrome de Gosselies.

1° Terrains.

— *Travaux de nivellement du terrain de chaque côté de la piste :*

Cette entreprise comprenait principalement le nivellement et le nettoyage du terrain au moyen d'un bull-dozer et ce durant 700 heures fr. 182.870

2° Bâtiments.

— *Démontage d'un hangar Romney de 30 × 10 m. établi à l'aérodrome de St-Denis-Westrem et son remontage à l'aérodrome de Gosselies fr. 54.550*

Total aérodrome de Gosselies ... fr. 237.420

IX. — Aérodrome de Spa.

1° Terrains.

— *Enlèvement d'un monticule de terre à l'endroit nommé « Tir aux pigeons » :*

Un monticule de 3.000 m³ a été enlevé ici et l'endroit a été nivelé fr. 98.997

— *Travaux de nivellement de certaines parties :*

Ces travaux ont été exécutés principalement par un bull-dozer dans un délai de 600 heures fr. 195.000

2° Bâtiments.

— *Construction d'un hangar démontable à ossature métallique :*

Ce hangar comprend un hall de 74 m. × 25 m. divisé en deux cellules par un seul pilier se trouvant sous le centre de l'avent.

La hauteur libre est de 5 m. 50.

L'ossature métallique est démontable. Des deux côtés se trouvent des annexes, dans lesquelles sont établis les bureaux, le garage, la salle d'attente et l'appartement du commandant... .. fr. 3.443.181

— *Installation de paratonnerres sur le hangar fr. 11.430*

Total de l'aérodrome de Spa ... fr. 3.748.608

X. — Aérodrome de St-Hubert.

1° Terrains.

— *Travaux de nivellement de certaines parties :*

Ces travaux ont été exécutés principalement au moyen d'un bull-dozer dans une période de 750 heures fr. 245.820

2° Gebouwen.

— *Allerhande werken in het gebouw omvattende de woonst voor de luchthavenmeester, voor de werkopzichter en een wachtzaal voor het publiek :*

De verschillende werken werden uitgevoerd door kleine aannemingen en met behulp van de werkkrachten van het luchtvaartterrein.

De hierbovenvermelde woonsten en lokalen zijn in een oude gerecupereerde barak ondergebracht. Zij beslaan een totale oppervlakte van 420 m² ... fr. 750.000

Totaal van het luchtvaartterrein St-Hubert... fr. 995.820

Algemeen totaal voor al de luchtvaartterreinen ... fr. 74.992.760

Verslag over de technische verwezenlijkingen van de Dienst der Televerbindingen.

I. — Electriciteitsdienst.

A. — Luchthaven Brussel-Nationaal-Melsbroek.

a) *Bebakening.*

- 1) Verlichting van de signalisatieplaten der banen.
- 2) Bijkomende installatie van blauwe taxi-way lampen op nieuw aangelegde wegen.
- 3) Installatie van een nieuwe naderingsbebakening met bakens op hoge intensiteit op de baan 25 (volledige en beperkte Calvert-systemen).
- 4) Toezicht over de onderneming van herstelling der neonpanelen der signalisatie op de contrôletoren.
- 5) Wijziging en afwerking van de kabien voor bebakening van de baan 25 (Bartow-lampen).

b) *Electrische installatie van het net der Luchthaven.*

- 1) Indienststelling van de nieuwe omvormingskabien achter de uiteenneembare loodsen (Fromson).
- 2) Omleiding van de energie-telefonie en bedieningskabels naar de nieuwe kabien van het electriciteitscentrum.
- 3) Plaatsen van een kabel tussen de kabien van Sobralec te Zaventem en deze van het Electriciteitscentrum.
- 4) Plaatsen van een kabel voor de aanvoer van electrische energie naar het gebouw van de nauwkeurighedsradar.
- 5) Plaatsen van kabels en aanleggen van verbindingsdozen voor de electrische en telefoonaansluitingen van het Weerkundig Centrum.

c) *Electrische installaties in de lokalen.*

- 1) Verwezenlijking van de electrische installatie van het gebouw van de radiodienst.
- 2) Hernieuwing van de electrische installatie van het restaurant.
- 3) Weder in staat stelling van de loodsen n^o 97, 104, 110 en 111.
- 4) Electrische installatie in het nieuwe electriciteitscentrum.
- 5) Electrische installatie in het gebouw van de nauwkeurighedsradar.
- 6) Electrische installatie in de kelders van het luchthavenstation.
- 7) Electrische installatie in een kinema-zaal.

2° Bâtiments.

— *Divers travaux dans le bâtiment comprenant l'habitation pour le commandant d'aérodrome et pour le surveillant de travaux et une salle d'attente pour le public :*

Les divers travaux ont été exécutés par petites adjudications et à l'aide de main-d'œuvre de l'aérodrome.

Les habitations et les locaux dont question ci-dessus sont établis dans une ancienne baraque récupérée. Ils couvrent une superficie totale de 420 m² ... fr. 750.000

Total de l'aérodrome de St-Hubert ... fr. 995.820

Total général pour tous les aérodromes ... fr. 74.992.760.

Rapport concernant les réalisations techniques du Service des Télécommunications depuis le 1^{er} janvier 1950.

I. — Service électricité.

A. — Aéroport de Bruxelles-National-Melsbroeck.

a) *Balisage.*

- 1) Eclairage des panneaux de signalisation des pistes.
- 2) Complément d'installation des feux bleus de taxiways le long des tronçons nouvellement créés.
- 3) Installation d'un nouveau balisage d'approche avec feux à haute intensité à la piste 25 (Système Calvert : complet et réduit).
- 4) Surveillance de l'entreprise de remise en état des panneaux de signalisation de la Tour, éclairage au néon.
- 5) Modification et achèvement de la cabine du balisage de la piste 25 (Feux Bartow).

b) *Installations électriques du réseau de l'aéroport.*

- 1) Mise en service de la nouvelle cabine derrière les hangars démontables (Fromson).
- 2) Détournement des câbles d'énergie, de téléphonie et de commande, vers la nouvelle cabine du centre électricité.
- 3) Pose d'un câble entre la cabine Saventhem centre et le nouveau centre électricité.
- 4) Pose d'un câble pour le raccordement électrique du bâtiment radar de précision.
- 5) Pose de câbles et confection des boîtes de jonction pour les raccordements électriques et téléphoniques du bâtiment du Service Météorologique.

c) *Installations électriques dans les locaux.*

- 1) Réalisation de l'installation électrique du bâtiment du service Radio.
- 2) Renouvellement de l'installation électrique du restaurant.
- 3) Remise en état des installations électriques des hangars 97, 104, 110 et 111.
- 4) Installation électrique intérieure du nouveau centre électricité.
- 5) Installation électrique du bâtiment radar de précision.
- 6) Installation électrique dans les caves de l'aérogare.
- 7) Installation électrique d'une salle de cinéma.

d) *Werken van signalisatie en inter-verbindingen.*

1) Installatie van een klein telefoonschakelbord met 10 lijnen voor het A.T.C., met bijbehorende kablring.

2) Installatie van de teletypezaal van de weerkundige dienst, met :

a) 5 ontvangers op de duplex-lijnen van het net verbonden;

b) 5 bedieningsdozen voor overschakeling;

c) 1 volledige uitrusting voor overseining, met inbegrip van 1 ontvanger, 1 overseiner, 1 schakeldoos en een automatische overseiner;

d) een tweede overseiner, met schakeldoos en automatische seiner;

e) een seiner-ontvanger verbonden op het nationale simplexnet;

f) een fac-simile overseiner met uitrusting voor overseining per draad en radio.

3) Installatie van de teletypezalen A. T. C. en Exploitatatie, met :

5 simplex-uitrustingen,

5 duplex-uitrustingen,

1 overseiningsuitrusting,

3 lokale uitrustingen.

1 verbinding met het nationale net,

1 telex-aansluiting.

4) Kablring van de nieuwe installatie van het inter-verbindingenet.

5) Kablring van de signalisatie, en verbinding van de luchtdrukcentrale van het pneumatische net op de stroomvoeding.

6) Werken aan de « Public Address » installaties van het luchthavengebouw.

e) *Verschillende.*

1) Verbinding aan het net en indienststelling van de verlichting der toegangswegen. Afbraak van de oude installatie.

2) Installatie van de kablring voor de elektrische klokken en verbinding aan het net van de uurcentrale.

3) Elektrische uitrusting van het start-voertuig.

4) Wegsignalisatie op de baan Zaventem-Vilvoorde voor het verkeer vóór de localizer van de I.L.S.

B. — *Luchthaven Antwerpen-Deurne.*

1) Verwezenlijking van de voorlopige bebakening voor nachtvluchten.

2) Installatie van een wolkenschijnwerper.

3) Installatie van een herkenningsschijnwerper.

4) Weder-in-staat-stelling van de verlichting der toegangswegen.

5) Verbinding van een sirene.

6) Toezicht over de onderneming van de neon-installatie « Luchthaven ».

7) Verwezenlijking van de elektrische installatie van een Starter-voertuig.

8) Toezicht met B. E. E. over de werken tot aanleggen van de definitieve nachtbekening.

Verbinding van deze installaties op het stroomnet.

9) Verwezenlijking van een telefooninstallatie.

C. — *Luchthaven Gent St-Denijs-Westrem.*

1) Voorlopige bebakening der nabije hindernissen voor nachtvluchten.

d) *Travaux de signalisation et d'intercommunications.*

1) Installation d'un petit manuel téléphonique à 10 lignes pour l'A. T. C., avec câblage y afférent.

2) Installation de la salle des téléimprimeurs pour le service de la météorologie comprenant :

a) 5 réceptrices connectées aux lignes duplex du réseau;

b) 5 boîtiers de commande de commutation;

c) 1 équipement complet de renvoi comprenant 1 réceptrice, 1 transmettrice, 1 boîtier de commutation et 1 transmetteur automatique;

d) 1 seconde transmettrice avec boîtier de commutation et transmetteur automatique;

e) une réceptrice transmettrice raccordée au réseau simplex national;

f) un transmetteur fac-similé avec équipement permettant la transmission par fil et par radio.

3) Installation de la salle des téléimprimeurs A. T. C. et Exploitation, comprenant :

5 équipement simplex,

5 équipements duplex,

1 équipement de renvoi,

3 équipements en local,

1 extension du réseau national,

1 extension telex.

4) Câblage de la réinstallation du réseau d'intercommunications.

5) Câblage de la signalisation, raccordement au réseau de la machine de soufflerie et mise en service du transporteur pneumatique.

6) Travaux aux installations de « Public-address » de l'aérogare.

e) *Divers.*

1) Raccordement au réseau et mise en service de l'éclairage des voies d'accès. Démontage de l'ancienne installation.

2) Installation du câblage nécessaire aux pendules électriques et raccordement au réseau du central horaire.

3) Equipement électrique du véhicule « Starter » (caravane).

4) Signalisation de la route Saventem-Vilvoorde pour le trafic routier devant le localizer de l'I.L.S.

B. — *Aéroport d'Anvers (Deurne).*

1) Réalisation du balisage provisoire pour les vols de nuit.

2) Installation d'un phare néphoscopique.

3) Installation d'un phare d'identification.

4) Remise en état de l'éclairage des voies d'accès.

5) Raccordement d'une sirène.

6) Surveillance de l'entreprise de fourniture et d'installation de l'enseigne au néon « Luchthaven ».

7) Réalisation de l'installation électrique d'un véhicule « Starter » (caravane).

8) Surveillance avec l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (A. E. E.) des travaux pour l'installation du balisage définitif.

Raccordement de ces installations au réseau.

9) Réalisation de l'installation téléphonique.

C. — *Aéroport de Gand (St-Denis-Westrem).*

1) Balisage provisoire des obstacles rapprochés pour les vols de nuit.

- 2) Verbinding van een nieuwe loods met het stroomnet.
- 3) Herstelingswerken aan de elektrische installaties van het controlegebouw.
- 4) Verwezenlijking van de telefooninstallatie.

D. — *Luchthaven Grimbergen.*

- 1) Toezicht over het plaatsen der energie- en telefoonkabels.
- 2) Verwezenlijking van de telefooninstallatie.

E. — *Luchthaven Spa.*

- 1) Toezicht over de elektrische installatie van het nieuwe luchthavenstation.
- 2) Schikkingen met de lokale verdeelmaatschappij, voor het bouwen van één kabinen.

F. — *Luchthaven Knokke-Het Zoute.*

- 1) Plaatsen van een telefoon- en bedieningskabel.
- 2) Verwezenlijking van de telefooninstallatie.

G. — *Luchthaven St-Hubert.*

- 1) Aanleggen van de verbindingsdozen op de kabel voor bediening op afstand van het V.H.F. peilstation.
- 2) Elektrische installatie van de lokalen.
- 3) Verwezenlijking van de telefooninstallatie.

H. — *Luchthaven Gosselies.*

- 1) Aanleggen van de verbindingsdozen op de kabel voor bediening op afstand van het V.H.F. peilstation.
- 2) Verwezenlijking van de telefooninstallatie.

I. — *Luchthaven Luik-Bierset.*

- 1) Toezicht over het plaatsen van een telefoonkabel.
- 2) Verbinding van deze kabel.
- 3) Verwezenlijking van de telefooninstallatie.

Lijst der verwezenlijkingen van de Radiodienst sedert 1 Januari 1950.

I. — Radio-uitzending en ontvangst.

A. — *Luchthaven Brussel-Nationaal-Melsbroek.*

- 1) Overbrengen van de installaties van ATC, Nadering en ONB, naar voorlopige en daarna naar de definitieve lokalen.
- 2) Installatie van versterkers in het centrum voor ontvangst op afstand.
- 3) Installatie van magnetische registreertoestellen voor telefoons en radiotelefoongesprekken, in dienst gesteld door de firma A. C. E. C.
- 4) Hernieuwing en installatie der antennes op de controletoeren.
- 5) Installatie van 3 nieuwe zenders op korte golf met montage der antennes.
- 6) Installatie van een VHF-radioverbinding op 116.9 Mc/s.
- 7) Verplaatsing en wederopstelling van het station ONP in de nieuwe teletypezaal der weerkunde.
- 8) Installatie van VHF-zender-ontvangers op de voertuigen van de luchthavendiensten.

- 2) Raccordement au réseau d'un hangar nouveau.
- 3) Travaux de remise en état des installations électriques dans le bâtiment du service de contrôle.
- 4) Réalisation de l'installation téléphonique.

D. — *Aérodrome de Grimbergen.*

- 1) Surveillance et pose de câbles téléphoniques et d'énergie.
- 2) Réalisation de l'installation téléphonique.

E. — *Aérodrome de Spa.*

- 1) Surveillance de l'installation électrique de la nouvelle aérogare.
- 2) Dispositions prises avec la société locale de distribution électrique pour la construction d'une cabine à H.T.

F. — *Aérodrome de Knokke (Le Zoute).*

- 1) Pose d'un câble téléphonique et de commandé.
- 2) Réalisation de l'installation téléphonique.

G. — *Aérodrome de St. Hubert.*

- 1) Confection des boîtes du câble de commande du goniomètre VHF.
- 2) Réalisation des installations électriques dans les locaux.
- 3) Réalisation de l'installation téléphonique.

H. — *Aérodrome de Gosselies.*

- 1) Confection des boîtes du câble de commande du goniomètre VHF.
- 2) Réalisation des installations électriques dans les locaux.

I. — *Aérodrome de Liège (Bierset).*

- 1) Surveillance de l'entreprise de pose d'un câble téléphonique.
- 2) Raccordement de ce câble.
- 3) Réalisation de l'installation téléphonique.

Liste des réalisations du Service Radio depuis le 1^{er} janvier 1950.

I. — Section Radio. — Emission. — Réception.

A. — *Aéroport de Bruxelles-National-Melsbroeck.*

- 1) Déménagement des installations des services de l'ATC, de l'Approche et de la station ONB dans les locaux provisoires, puis dans les locaux définitifs.
- 2) Installation d'amplificateurs dans le centre de réception à distance.
- 3) Installation des enregistreurs magnétiques remis à l'essai par la firme A. C. E. C., pour l'enregistrement des communications téléphoniques et radiotéléphoniques.
- 4) Renouvellement et installation d'antennes à la Tour de contrôle.
- 5) Installation de 3 nouveaux émetteurs à ondes courtes et le montage de leurs antennes.
- 6) Installation d'une voie de radiocommunications VHF sur 116.9 Mc/s.
- 7) Déplacement et réinstallation de la station ONP dans la nouvelle salle des télétypes du service de la météorologie.
- 8) Installation des émetteurs-récepteurs VHF sur les véhicules affectés aux services de l'aéroport.

9) Wederinstelling van de verbinding naar Belgisch-Congo met toepassing van ICAO beslissingen voor de verbindingen van Brussel met Tripoli-Kaïro-Lydda en Kano.

10) In-dienst-stelling van de radio-verbindingen Brussel-Rome en Brussel-Madrid.

II. — Radiogeleiding.

1) Verplaatsing van de Glide-Path zender van de ILS installatie en van de Inner-Marker.

2) Installatie van een nieuwe zender ter vervanging van de locator MM op de naderingsas te Wambeek.

3) Idem voor OB te Relst.

B. — Luchthaven Antwerpen-Deurne.

1) Installatie van een VHF herhaling in het starter-voertuig.

2) Installatie van een afstandbediening en een afstandscontrole van het radiobaken ONW.

C. — Luchthaven Gosselies.

1) Volledige installatie van een VHF peilstation.

2) Installatie van een afstandbediening en een afstandscontrole van het radiobaken ONC.

D. — Luchthaven Gent St. Denijs-Westrem.

1) Installatie van een afstandsbediening en een afstands-herhaling van het radiobaken ONG.

E. — Luchthaven Oostende-Middelkerke.

1) Installatie van een afstandbediening en een afstands-herhaling van het radiobaken ONO.

F. — Luchthaven Grimbergen.

1) Installatie van een VHF zender te Grimbergen.

G. — Luchthaven Luik-Bierset.

1) Installatie van een volledig VHF peilstation.

2) Installatie van een afstandsbediening en een afstands-herhaling van het radiobaken ONL.

H. — Luchthaven St. Hubert.

1) Installatie van een radiobaken 200 W.

2) Installatie van een volledig VHF peilstation.

3) Installatie van een volledig VHF geleiding (uitzending en ontvangst).

**Brandweer- en reddingsdienst,
en eerste hulpverlening aan gekwetsten
ter luchthaven Brussel-Nationaal (Melsbroeck).**

A. — Optrachten.

Ten einde hare verplichtingen inzake veiligheid van het luchtverkeer na te komen en zich te schikken naar de aanbevelingen van de internationale bijeenkomsten, waaraan België deelneemt, en ook hare organieke opdrachten te

9) Réinstallation de la liaison avec le Congo Belge, avec mise en application des décisions de l'O.A.C.I. pour les radiocommunications de Bruxelles avec Tripoli, Le Caire, Lydda et Kano.

10) Mise en service des liaisons radio Bruxelles-Rome et Bruxelles-Madrid.

II. — Section Radioguidage.

1) Déplacement de l'émetteur du Glide-Path de l'ILS et de l'Inner Marker.

2) Installation d'un nouvel émetteur en remplacement du radiolocateur MM installé sur l'axe d'atterrissage à Wambeek.

3) Idem pour le radiolocateur OB installé à Relst.

B. — Aérodrome d'Anvers (Deurne).

1) Installation d'une répétition VHF dans le véhicule « Starter ».

2) Installation d'une boîte de télécommande et de contrôle à distance du radiophare ONW.

C. — Aérodrome de Gosselies.

1) Installation complète d'une station de goniométrie VHF.

2) Installation d'une boîte de télécommande et de contrôle à distance du radiophare ONC.

D. — Aérodrome de Gand (St. Denis-Westrem).

1) Installation d'une boîte de télécommande et de contrôle à distance du radiophare ONG.

E. — Aérodrome d'Ostende (Middelkerke).

1) Installation d'une boîte de télécommande et de contrôle à distance du radiophare ONO.

F. — Aérodrome de Grimbergen.

1) Installation d'un émetteur VHF.

G. — Aérodrome de Liège (Bierset).

1) Installation complète d'une station de goniométrie VHF.

2) Installation d'une boîte de télécommande et de télé-contrôle du radiophare ONL.

H. — Aérodrome de St. Hubert.

1) Installation d'un radiophare 200 Watts.

2) Installation complète d'une station de goniométrie VHF.

3) Installation d'une voie VHF complète (émission et réception).

**Service d'incendie et de sauvetage
et premiers soins aux blessés
à l'Aérodrome National de Bruxelles (Melsbroeck).**

A. — Missions.

Pour satisfaire à ses obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne et se conformer aux recommandations des assemblées internationales auxquelles la Belgique participe, ainsi qu'à ses missions organiques, la Régie

vervullen, houdt de Regie ter Luchthaven Brussel-Nationaal (Melsbroeck), een Brandweer- en Reddingsdienst in stand, waarvan de bijzonderste opdrachten zijn :

a) het blussen van branden en het uitvoeren van reddingswerken bij de op het luchtvaartterrein en in zijn omgeving voorkomende luchtvaartongevallen;

b) het instuderen, voorstellen en toepassen van alle maatregelen welke geschikt zijn om brand in de zich op het luchtvaartterrein bevindende gebouwen en installaties te voorkomen en te bestrijden;

c) het organiseren en het verzekeren van de eerste hulpverlening aan gekwetsten en van het vervoer van deze laatsten naar een geneeskundige instelling;

d) het inrichten, onderhouden en verbeteren van de waterdistributie, met het oog op de nodige watervoorziening voor de brandbestrijding en het gewoon verbruik;

e) in dringende gevallen, het ingrijpen bij ongevallen, hetzij alleen, in afwachting van de tussenkomst van de bevoegde diensten, hetzij in samenwerking met deze laatste.

Ter luchthaven Brussel-Nationaal (Melsbroeck) worden deze opdrachten door een uitsluitend daartoe bestemd personeel verzekerd.

B. — Tussenkomst der hulpdiensten.

In geval van brand, waartegen de plaatselijke mogelijkheden niet opgewassen zijn, of van luchtvaartongeval worden, onverminderd de hulp die de Regie kan bieden, de meest nabijgelegen gemeentelijke of gewestelijke hulpcentra onmiddellijk opgeroepen.

Alhoewel de buitendiensten niet over het geschikt materieel beschikken en slechts na een zekere tijd kunnen tussenkomen, werd ter luchthaven Brussel-Nationaal (Melsbroeck) voorafgaandelijk een regeling getroffen om de spoedige en doeltreffende tussenkomst of versterking van van 5 verschillende hulpcentra te bekomen.

Deze hulp wordt verleend door het Brandweerkorps van Brussel, Vilvoorde, Schaarbeek, de « Tannerie et Maroquinerie Belges » te Zaventem en, gebeurlijk, door de overige belangrijkste hulpcentra van de Brusselse agglomeratie.

Iedere week detachert het Brandweerkorps van Brussel, voor een topographische verkenning, een gegraduateerde en een voerder, ten einde deze categorie van agenten geleidelijk met de topographie van de luchthaven (956 hectaren), de toegang en de onderverdeling der gebouwen, de ligging der waterpunten, de naderingswegen, de verkeersvoorwaarden, het materieel in gebruik ter luchthaven, enz. vertrouwd te maken.

In geval van brand of bij ongeval ter luchthaven Brussel-Grimbergen, zendt de luchthaven Brussel-Melsbroeck er hulpdiensten.

In de loop van het jaar 1950, werd het hulpcentrum van Brussel (Melsbroeck) 236 maal opgeroepen (246 maal in 1949) voor: 1 vliegtuigongeval, 3 branden op verwarmingsinstallaties, 1 brand in een loods, 6 gras- of/ en vuilnisbranden, 148 oproepen zonder werkelijke tussenkomst (vliegtuig in moeilijkheid) en 77 diverse tussenkomsten. In geen enkel geval werd op de buitenhulpdiensten beroep gedaan.

Maatregelen werden genomen tot het voorkomen of het beperken van grasbranden, waarvan de gevolgen nadelig kunnen zijn voor de kostelijke en broze apparaten welke op de grond geplaatst zijn voor de gemakkelijheid en de veiligheid van het luchtverkeer.

In het merendeel der gevallen, konden de branden, dank zij de vlugheid waarmee zij ontdekt werden, alsmede de

maintient, à l'aérodrome national de Bruxelles (Melsbroeck), un Service d'Incendie et de Sauvetage, dont les missions principales sont les suivantes :

a) assurer l'extinction des incendies et l'exécution des sauvetages consécutifs aux accidents de navigation aérienne survenant sur l'aérodrome et dans ses environs;

b) étudier, proposer et mettre en œuvre toutes les mesures propres à prévenir et à combattre les incendies dans les constructions et les installations situées sur l'aérodrome et ses dépendances;

c) organiser et assurer l'intervention des premiers soins aux blessés et leur transport vers un établissement hospitalier;

d) établir, entretenir et perfectionner la distribution de l'eau en vue de l'approvisionnement en eau pour les besoins de la défense contre l'incendie et de l'exploitation normale;

e) dans les cas d'urgence, intervenir dans les accidents, soit seul, en attendant l'intervention des services compétents, soit en collaboration avec ceux-ci.

A l'aérodrome national de Bruxelles (Melsbroeck), ces missions sont assurées par un personnel professionnel qui y est exclusivement affecté.

B. — Intervention des secours.

En cas d'incendie dépassant les possibilités locales ou d'accident de navigation aérienne, sans préjudice des secours que peut fournir la Régie, il est fait immédiatement appel aux centres de secours communaux ou régionaux les plus proches.

A l'aérodrome national de Bruxelles (Melsbroeck), bien que les secours extérieurs ne disposent pas du matériel approprié et ne peuvent intervenir que dans un certain délai, l'intervention spontanée ou en renfort de cinq centres de secours différents a été réglée préalablement, pour qu'elle soit rapide et efficace.

Ces secours sont fournis par les corps de sapeurs-pompiers de Bruxelles, de Vilvorde, de Schaerbeek, des « Tannerie et Maroquinerie Belges » à Saventem et, éventuellement, par les autres centres de secours principaux de l'agglomération bruxelloise.

Chaque semaine, le corps des sapeurs-pompiers de Bruxelles détache, en reconnaissance topographique, un gradé et un conducteur pour que cette catégorie d'agents se familiarise progressivement avec la topographie de l'aérodrome (956 hectares), l'accès et la distribution des bâtiments, l'emplacement des points d'eau, les cheminements, les conditions de circulation, le matériel en usage à l'aérodrome, etc.

En cas d'incendie ou d'accident à l'aérodrome de Bruxelles-Grimbergen, l'aérodrome national Bruxelles-Melsbroeck y détache des secours.

Au cours de l'année 1950, le centre de secours de Bruxelles (Melsbroeck) a été requis 236 fois (241 fois en 1949) pour: 1 accident d'avion, 3 feux sur installations de chauffage, 1 feu dans un hangar, 6 feux d'herbe et/ou d'immondices, 148 appels de secours sans intervention effective (avion en difficulté) et 77 interventions diverses. Dans aucun cas, il n'a été fait appel aux secours extérieurs.

Des mesures ont été prises pour prévenir ou limiter les feux d'herbes, dont les conséquences peuvent être préjudiciables pour les appareils coûteux et délicats placés sur le sol pour la facilité et la sécurité de la navigation aérienne.

Dans la majorité des cas, grâce à la rapidité de leur découverte et d'intervention des moyens d'extinction, les

blusmiddelen, waarover wordt beschikt, beperkt en onmiddelijk geblust worden, en was de schade derhalve zeer gering.

De prestaties van het personeel met dienst zijn derwijze geregeld dat de brandweervagen voor eerste vertrek zich steeds in alarmtoestand bevindt en bijgevolg, na het alarm, kan uitrukken, in een tijdspanne die, reglementair en in werkelijkheid, nooit 20 seconden overtreft.

C. — Personeel.

Op 31 December 1950, bedroeg het beroepseffectief van de Brandweer- en Reddingsdienst, 28 éenheden (organiek effectief : 29), waaronder 1 brigadier-postoverste, 1 autovoerder-mecanicien, 4 onderbrigadiers (onderpostoversten) en 22 brandweerlieden.

Dit effectief omvat dus het detachement van een autovoerder-mecanicien en van 5 autovoerders, geleverd door de Dienst der motorvoertuigen.

Negentien (19) personeelsleden leveren de wettelijk prestaties van 48 uren per week; negen (9) verzekeren de « pompiers »-prestaties van 24 uren op 48 uren.

De minimum getalsterkte van de bestendige wacht bedraagt 8 man. Indien gans het personeel 24 uren prestaties leverde op 48 uren (stelsel « pompier »), dan zou dit effectief ten minste uit 10 man bestaan.

Gedurende het jaar 1950, werd de onderrichting van het personeel normaal voortgezet, door middel van theorieën, dagelijkse oefeningen en het achtereenvolgens detacheren van ieder der agenten gedurende een periode van drie weken, bij het Brandweerkorps van Brussel.

Tijdens de opleiding van het personeel, werd een bijzondere aandacht besteed aan de topographische kennis (te volgen wegen, waterpunten, enz...) van de sector van tussenkomst, die zich tot op een afstand van 15 Km. van de contrôletoren uitstrekt.

Fiches met de te volgen wegen werden o. a. opgemaakt voor een honderdtal localiteiten.

D. — Verwittiging.

De brandweerpost is telefonisch aangesloten:

1. met de telefooncentrale van het publiek net (12.88.05) dat in verbinding staat met het buitennet en de verscheidene diensten der luchthavens;

2. met de telefooncentrale « veiligheidsnet », dat rechtstreeks in verbinding staat met de diensten belast met de veiligheid van het luchtverkeer en met alle burgerlijke luchthavens van het land;

3. met de contrôletoren, door middel van een rechtstreekse en particuliere lijn. Hij is electrisch verbonden met het bureel van de Onderluchthavenmeester.

Drie brandweervagens zijn uitgerust met een zend- en ontvang- radiotelefoonapparaat.

E. — Materieel.

Op 31 December 1950, beschikte de dienst ter luchthaven Brussel, onverminderd het draagbaar verkenningsmaterieel en het normaal door de brandweervagen medegevoerd blus- en reddingsmaterieel, over:

a) 1 *pompwagen* (voertuig « alle terreinen ») voorzien van een pomp met hoge druk, met een debiet van 370 liter/minuut aan 35 kg/cm² (normaal regime) en een watervergaarbak van 1.500 liter, alsmede 350 meter met rubber beklede slang en drie draaiende axiaal gevoede haspels, elk voorzien van 30 meter rubberslang van 25 mm., aan het uiteinde voorzien van een verstuivingslans of schuimlans met handvat en trekker;

incendies ont été circonscrits et éteints immédiatement et les dégâts ont conséquemment été minimes.

Les prestations du personnel de service sont réglées pour que le fourgon-pompe de premier départ soit toujours en état d'alerte et puisse donc sortir, après l'alarme, dans un délai qui, réglementairement et effectivement, ne dépasse jamais 20 secondes.

C. — Personnel.

Au 31 décembre 1950, l'effectif professionnel affecté au Service d'incendie et de sauvetage était de 28 unités (effectif organique : 29), dont 1 brigadier-chef de poste, 1 chauffeur-mécanicien, 4 sous-brigadiers (sous-chefs de poste) et 22 pompiers.

Dans cet effectif est donc compris le détachement d'un chauffeur-mécanicien et de 5 conducteurs fourni par le Service du Charroi.

Dix-neuf (19) agents assurent des prestations légales de 48 heures par semaine; neuf (9) assurent des prestations « pompiers » de 24 sur 48 heures.

La force minimum de la garde permanente est de 8 hommes. Si tout le personnel assurait des prestations de 24 heures sur 48 heures (système « pompier ») cette force serait de 10 hommes au moins.

Durant l'année 1950, l'instruction du personnel a été normalement poursuivie à l'aide des théories, des exercices quotidiens et par le détachement successif de chacun des agents, pendant une période de trois semaines, au Corps des Sapeurs-Pompiers de Bruxelles.

Dans la formation du personnel, une attention particulière a été donnée à la connaissance topographique (itinéraires, points d'eau, etc.) du secteur d'intervention qui s'étend jusqu'à 15 kilomètres de la tour de contrôle.

Des fiches d'itinéraire ont été notamment établies pour une centaine de localités.

D. — Avertissement.

Le poste de pompiers est relié téléphoniquement:

1. au central téléphonique du réseau public (12.88.05), en liaison avec l'extérieur et les différents services de l'aérodrome;

2. au central téléphonique « sécurité », en liaison directe avec tous les services chargés de la sécurité de la navigation aérienne et tous les aérodromes civils du pays;

3. à la tour de contrôle, en liaison directe et particulière, et électriquement: au bureau du sous-chef d'aérodrome.

Trois fourgons-pompes sont dotés d'un appareil radio-téléphonique émetteur/récepteur.

E. — Matériel.

Au 31 décembre 1950, le service disposait, à l'aérodrome de Bruxelles, du matériel suivant, sans préjudice du matériel portatif d'exploration, d'extinction et de sauvetage normalement emporté sur les fourgons-pompes:

a) 1 *fourgon-pompe* (véhicule « tous terrains ») muni d'une pompe à hautes pressions débitant 370 litres/minute à 35 kgs/cm² (régime normal) et emportant un réservoir d'eau de 1.500 litres en même temps que 350 mètres de tuyaux caoutchoutés, et trois dévidoirs rotatifs à alimentation axiale pourvus chacun de 30 mètres de tuyau en caoutchouc de 25 mm. terminés par des lances à pulvérisation avec poignée et gâchette (ou à mousse);

b) 3 *pompwagens* (voertuigen « alle terreinen ») die buiten hun 5-ledige bemanning voorzien zijn van een motorpompgroep, die 1.800 lit./min. debiteert aan 10 kg./cm² — een vergaarbak van 180 liter voor emulgerende vloeistof — 180 kilo CO₂ in 6 flessen van 30 kg. elk — twee haspels, met 30 meter slang voor besproeiing met CO₂ — een haspel, genaamd 1^e waterhulpverlening — twee persslangen van 24 m. lengte en 100 mm. diam. onderscheidenlijk bestendig geplaatst op een generator, die 5.700 liter schuim per minuut debiteert;

c) 2 *autoziekenwagens* voor vier liggende gewonden;

d) 1 *draagbare motor-pomp groep*, 1.000 liter/min. debiterend aan 8 kg./2 cm², recuperatie en benuttigd voor uitzappingswerken);

e) 61 *blustoestellen* met koolzuuranhydride met 5 kg., en 11 van 30 kg.

f) *materieel in uitvoering*, een speciale reddingspompwagen (3 assen — alle terreinen) met exploreermaterieel (isolerende ademhalingstoestellen — touwwerk — harpoeenen — snijapparaten — oxy-acetyleen snijtoestel — bijlen — bijltjes — zagen — opruimingsmaterieel — schoppen — houwelen — spaden, enz.) hijstoestellen (dommekrachten en kelderwinden van 50, 13, 10 en 5 ton, enz.), elektrische isolering, verlichting (generator-aggregaat van 3.000 watt-110 volt; zoeklichten waarvan één van 1.000 watt, boormachines, elektrische zagen, enz.) en materieel om de hindernissen over te steken (dikke planken).

g) met het oog op het detacheren van een pompwagen naar de luchthaven Antwerpen, ligt het ontwerp voor een nieuwe pompwagen ter studie.

F. — Hulppost.

De hulppost ter luchthaven Brussel-Nationaal werd volledig ingericht, maar wegens tekort aan personeel wordt de dienst tijdens de werkdagen slechts verzekerd van 9 tot 17 uur. Thans bestaat het effectief verpleegsters in dienst slechts uit één eenheid, als wanneer het orgaan effectief 5 éénheden voorziet.

Buiten de wachturen, wordt beroep gedaan op de geneeskundige dienst van de Sabena.

In 1950 heeft de hulppost zorgen toegediend in 1.048 gevallen (agenten van de Regie: 542 — agenten van de huurders der R. L. W.: 283 — personeel van de aannemers: 7 — personeel van de openbare diensten: 97 — gedetineerden: 46 — passagiers: 11 — andere personen: 62).

Met het oog op de opneming van gewonden in een geneeskundige instelling, werden overeenkomsten gesloten met de Commissie van Openbare Onderstand van Brussel (gasthuizen Brugmann en St-Pieter) en van Schaarbeek. Schikkingen werden getroffen ten einde de snelle en gelijktijdige overbrenging van een groot aantal gewonden naar gasthuizen toe te laten.

Om bij gevallen van electrocutie te kunnen ingrijpen, werd een hulpdienst voor verstikten ingericht, voorzien van het nodige materieel (toestellen voor kunstmatige ademhaling « C.O.T. » — oxygène — carbogénotherapie-toestel « C.O.T. » — isoleerbankje 15.000 volt — isoleerstaak 30.000 volt — bijlen en knijptangen, geïsoleerd tot 20.000 volt).

De gegraduateerden hebben de nodige speciale instructie ontvangen en de verpleegster werd daartoe in het bijzonder opgeleid.

G. — Waterdienst.

Het waterdistributienet van de luchthaven Brussel-Nationaal te Melsbroek, waarvan de leidingen van 200 mm. diam. een lengte vertegenwoordigen van 15 km., wordt door een onder-brigadier van de brandweerdienst nage-

b) 3 *fourgons-pompes* (véhicule « tous terrains »), emportant avec leur équipe de 5 hommes, un groupe moto-pompe débitant 1.800 lit./min. à 10 kgs/cm² — un réservoir de 2.300 litres — un réservoir à liquide émulsifiant de 180 litres — 180 kilos de CO₂ en 6 bouteilles de 30 kgs chacune — deux dévidoirs contenant 30 mètres de tuyau de projection du CO₂ — un dévidoir dit de premier secours en eau — deux tuyaux de refoulement de 24 m. et de 100 mm. diam. placés à demeure respectivement sur un générateur qui débite 5.700 litres de mousse par minute;

c) 2 *auto-ambulances* pour quatre blessés couchés;

d) 1 *groupe moto-pompe portatif* débitant 1.000 litres/min. à 8 kgs/2 cm² (récupération et utilisé pour les travaux d'équipement);

e) 61 *appareils extincteurs* à anhydride carbonique de 5 kgs et 11 appareils de 30 kgs;

f) en cours d'aménagement:

un fourgon spécial de sauvetage (3 essieux « tous terrains ») emportant du matériel d'exploration (appareils respiratoires isolants — cordages — harpons, etc.), de coupage (poste de découpage oxy-acétyléniques — haches — hachettes — scies, etc.), de déblai (pelles — pioches — bèches, etc.), de levage (crics et vérins de 50, 13, 10 et 5 tonnes, etc.), d'isolement électrique, d'éclairage (groupe électrogène de 3.000 watts sous 110 volts — projecteurs dont un de 1.000 watts, foreuses, scies électriques, etc.) et de franchissement (madrriers);

g) en vue du détachement d'un fourgon-pompe à l'aérodrome d'Anvers, un nouveau fourgon-pompe est à l'étude.

F. — Poste de secours.

Le poste de secours de l'aérodrome national de Bruxelles a été complètement organisé, mais la permanence n'est assurée, les jours ouvrables, que de 9 à 17 heures, faute de l'effectif suffisant. Actuellement, l'effectif d'infirmières en service, n'est que d'une unité tandis que l'effectif organique est de 5 unités.

En dehors des heures de garde, il est recouru au service médical de la Sabena.

En 1950, le poste de secours a prodigué des soins dans 1.048 cas (agents de la Régie: 542 — agents de locataires de la R. V. A.: 283 — personnel des entrepreneurs: 7 — personnel des services publics: 97 — détenus: 46 — passagers: 11 — autres personnes: 62).

En vue de l'hospitalisation de blessés, des conventions ont été conclues avec les commissions d'assistance publique de Bruxelles (hôpitaux Brugmann et Saint-Pierre) et de Schaarbeek. Des dispositions ont été prises pour faire face à l'évacuation rapide et simultanée, vers les hôpitaux, d'un grand nombre de blessés.

Pour faire face aux cas d'électrocution, un service de secours aux asphyxiés a été organisé et doté du matériel nécessaire (appareils de respiration artificielle « Cot » — appareil d'oxygène-carbogénothérapie « Cot » — tabouret isolant 15.000 volts — perche isolante 30.000 volts — haches et pinces coupantes isolées jusqu'à 20.000 volts).

Les gradés ont reçu l'instruction spéciale nécessaire et l'infirmière a été particulièrement informée de la question.

G. — Service des eaux.

Le réseau maillé de distribution d'eau de l'aérodrome national de Bruxelles à Melsbroeck, dont le développement des conduites de 200 mm. diam. représente une longueur d'environ 15 kilomètres, est contrôlé, entretenu et réparé

zien, onderhouden en hersteld. Het gemeentebestuur van Zaventem voorziet in de waterbevoorrading. Ten einde in alle gebeurlijkheden te voorzien, zal een tweede bevoorradingsbron worden ingericht door een aansluiting met het net van de Nationale Maatschappij van de Waterdistributie, op het grondgebied van Melsbroeck.

Een vijftigtal bovengrondse hydranten van 100 mm., met twee uitmondngen van 70/75 mm. diam., zijn op dit net geplaatst.

Het net van de luchthaven Brussel-Nationaal ondergaat bestendig wijzigingen en uitbreidingen ten einde de waterbevoorrading der nieuwe gebouwen en loodsen en hun bescherming tegen brandgevaar te verzekeren.

H. — Hulpcentrum.

De volstrekt ongeschikte voorwaarden waarin het materieel en het personeel, in een oude daartoe ingerichte en min of meer in orde gebrachte loods, ondergebracht zijn vereisen de oprichting van een speciaal gebouw. Dit gebouw zal de infirmerie, alle hulp- en politiediensten van de luchthaven omvatten, alsmede het materieel van de brand- en reddingsdienst, het magazijn van de waterdienst en van het speciaal rollend materieel, waarvan het onderhoud en/of het gebeurlijk gebruik zullen toevertrouwd worden aan de brandweerdienst.

Het gebouw waarvan de aanbouw in uitvoering is, zal een voorgevel hebben van 46 meter en een diepte van 26 meter. Het zal toelaten over de nodige lokalen en ruimte te beschikken, waardoor de goede werking en de georganiseerde samenwerking van deze diensten zal bekomen worden, hetgeen hun waarde en hun nut zal verhogen.

De landingsradar te Melsbroeck.

De jongste verwezenlijking op het gebied van de veiligheid op luchtvaartgebied is voorzeker het in bedrijf stellen over enkele weken van de landingsrader (Ground controlled Approach). Deze fonkelnieuwe inrichting waarover België fier kan gaan, vermits ons land de eerste installatie bezit van G.C.A. op het Europees continent, vult het geheel van de inrichtingen aan welke door de R. L. W. op de nationale Luchthaven werden verwezenlijkt om, welke de weersomstandigheden of de zichtbaarheid ook mogen zijn, met een maximum aan veiligheid, de grootst mogelijke regelmatigheid in de luchtvaartdiensten te verzekeren.

Om zich het belang van deze nieuwe installatie te kunnen voorstellen, moet men bedenken, dat de trafiek van de Nationale Luchthaven in 1950 meer dan 22.000 bewegingen van vliegtuigen heeft bereikt, en dat deze vliegtuigen meer dan 210.000 reizigers en meer dan 11.000 ton bagage, poststukken en goederen hebben vervoerd.

Alhoewel wij voor het jaar 1950 niet beschikken over de statistieken betreffende de regelmatigheid van de aankomsten en de vertrekken, — deze statistieken zullen pas van 1 Maart e.k. af worden bijgehouden en zullen het mogelijk maken het aantal laattijdige aankomsten en de omvang van de vertragingen te bepalen — toch kennen wij het aantal vliegtuigen die, van een vreemde luchthaven met bestemming naar Brussel vertrokken, moesten worden afgeleid en naar een andere Europese haven, meestal Parijs, Amsterdam of Londen, verwezen, om reden dat het onvoldoende zicht niet toeliet ze in alle veiligheid te Melsbroeck te laten landen. Dit aantal belooft 28. Daarbij dienen nog 30 vliegtuigen gerekend waarvan het vertrek naar Brussel om dezelfde reden werd afgelast.

Zo dit aantal niet hoog lijkt, dan ligt zulks niet alleen aan het feit dat het jaar 1950, op de maanden November en December na, onder oogpunt van zichtbaarheid bijzonder gunstig is geweest, maar eveneens aan het feit dat de

par un sous-brigadier du service d'incendie. L'approvisionnement en eau est fourni par l'administration communale de Saventhem. Pour faire face à toutes les éventualités, une deuxième source d'approvisionnement sera créée par un raccordement au réseau de la Société nationale des Distributions d'eau, sur le territoire de Melsbroeck.

Une cinquantaine de bornes d'incendie de 100 mm., à deux sorties de 70/75 mm. diam., sont placées sur ce réseau.

Le réseau de l'aérodrome de Bruxelles-National est constamment modifié et étendu en vue de satisfaire à l'approvisionnement en eau des nouveaux bâtiments et hangars et d'en assurer la protection en cas d'incendie.

H. — Centre de secours.

Les conditions absolument impropres dans lesquelles le matériel est garé et le personnel est logé, dans un vieil hangar aménagé et remis en état tant bien que mal, rendent nécessaire la construction d'un bâtiment spécial. Ce bâtiment abritera l'infirmerie, tous les services de secours et de police de l'aérodrome, ainsi que le matériel du service d'incendie et de sauvetage, le magasin du service des eaux et le matériel roulant spécial dont l'entretien et/ou la conduite éventuelle seront confiés aux agents du service d'incendie spécialisés dans son emploi.

Le bâtiment, dont la construction est en cours, aura une façade de 46 mètres et une profondeur de 26 mètres. Il permettra de disposer des locaux et de l'espace coordonnée de ces services pour en accroître la valeur et l'utilité.

Le Radar d'atterrissage à Melsbroeck.

La réalisation la plus récente dans le domaine de la sécurité de la navigation aérienne est certainement la mise en service, voici quelques semaines, du radar d'atterrissage (ground controlled approach). Cette installation toute nouvelle, dont peut s'enorgueillir la Belgique, puisque notre pays possède la première installation du G. C. A. sur le continent européen, complète l'ensemble des installations réalisées par la R. V. A. à l'aéroport national afin d'assurer la régularisation aussi grande que possible dans les services aériens, quelles que soient les conditions atmosphériques ou de visibilité.

Pour se rendre compte de l'importance de cette nouvelle installation, il faut se rappeler qu'en 1950, le trafic de l'Aéroport National a atteint plus de 22.000 mouvements d'avions transportant plus de 210.000 passagers et plus de 11.000 tonnes de bagages, courrier et marchandises.

Si nous ne possédons pas, pour 1950, la statistique de régularité des arrivées et des départs, qui ne sera établie qu'à partir du 1^{er} mars prochain et qui permettrait de déterminer le nombre d'arrivées tardives et l'importance des retards, nous connaissons le nombre d'avions qui, partis d'un aéroport étranger à destination de Bruxelles, ont dû être déroutés et envoyés dans un autre aéroport européen, le plus souvent Paris, Amsterdam et Londres, la visibilité insuffisante ne permettant pas de les laisser atterrir à Melsbroeck en toute sécurité. Ce nombre est 28. Il faut y ajouter 30 avions dont le départ pour Bruxelles a été annulé pour la même raison.

Si ce nombre semble peu élevé, ce n'est pas seulement parce que, sauf pour novembre et décembre, l'année 1950 a été particulièrement favorisée du point de vue de la visibilité.

Regie der Luchtwegen, die de Nationale Luchthaven uitbaat en op wie de zware taak berust, boven het gehele nationaal grondgebied, de beveiliging van het luchtverkeer te verzekeren, nooit opgehouden heeft er over te waken dat Melsbroek de bij uitstek « veilige luchthaven » werd en bleef.

Alle inrichtingen van aard om de veiligheid bij het naderen en het landen bij slecht zicht te verhogen, werden er achtereenvolgens opgesteld, in bedrijf genomen en geëxploiteerd met de bestendige zorg luchtvaartongevallen te voorkomen.

Het is in eenklank met deze geest dat sedert 1946, langsheen de lijn voor het naderen bij slechte zichtbaarheid en die zich over een afstand van 20 km. van Haacht tot Haren uitstrekt, achtereenvolgens werden in bedrijf gesteld :

1° een radio-richter op lange golf, de « Radorange », zijnde een betrekkelijk plomp middel om de Noord-Oostelijke toegang tot de luchthaven te vinden en dat door alle vliegtuigen, welke van een gewone « lange-golf »-ontvanger voorzien zijn, kan worden gebruikt;

2° een radiogoniometer op lange golf, de « MF-Gonio », welke het een radiotelegraaf-operator van de Regie der Luchtwegen, die op 250 m. van de toegang tot de landingsbaan met zijn post opgesteld staat, mogelijk maakt aan een vliegtuig, dat over een « lange golf »-zender beschikt, de nodige aanduidingen inzake « koersrichting » te verschaffen, aanduidingen welke het moeten toelaten zich in de lijnrichting van de landingsbaan te plaatsen en naar die baan toe te vliegen door er de as van te volgen;

3° een radio-richter op zeer korte golf, de S. B. A. (Standard Beam Approach), die een bestuurder van een vliegtuig dat met een ontvanger *ad hoc* is uitgerust toelaat de as van de landingsbaan te volgen door zich, *op het gehoor*, naar de uitgezonden signalen te richten;

4° een volledige inrichting voor het naderen bij slecht zicht, het I. L. S. (Instrument Landing System) dat, door middel van een visuele aanduiding op een wijzerplaat van het vóór de piloot geplaatst stuurbord, aan het daartoe behoorlijk uitgerust vliegtuig niet alleen zijn positie t.o.v. van de as der landingsbaan verschaft, naar eveneens, in het eindstadium van het dalen, zijn hoogte-positie t.o.v. van de hellinglijn welke dient gevolgd om een correcte landing uit te voeren;

5° een groep van drie radiobakens, van afstand tot afstand langsheen de naderingslijn geplaatst, en die de vliegtuigen, welke van een of twee radiokompassen voorzien zijn, toelaat zich naar de landingsbaan te richten en dusdanig te blijven;

6° een groep van twee « ultra korte golf » — radiogoniometers met visuele en automatische aanwijzing op afstand, waarvan de antennen derwijze in de verlenging van de landingsbanen opgesteld zijn dat ieder vliegtuig, dat een « ultra korte golf »-radiotelefoon-zender gebruikt, tot op een afstand van 7 à 10 km. van de luchthaven kan worden opgespoord zowel in zake hoek als afstand;

7° een inrichting van lichten (schijnwerpers) met hoge intensiteit, waarmede de baan voor het landen bij slechte zichtbaarheid sedert 1948 is uitgerust en welke zo pas met een naderingslijn werd aangevuld. Deze laatste lijn strekt zich tot op 1 km. van de toegang der baan uit, omvat 60 gloeilicht-schijnwerpers en 80 sodium-schijnwerpers; het gehele complex verbruikt 42 kW.

De landingsradar.

De technische pers en zelfs de pers in het algemeen hebben de radar ge vulgariseerd alsook de zichten van

C'est aussi parce que la Régie des Voies Aériennes, qui exploite l'Aéroport National et qui a la lourde charge d'assurer la sécurité de la navigation aérienne sur tout le territoire national, n'a pas cessé de veiller à ce que Melsbroeck devienne et reste « l'Aéroport sûr » par excellence.

Tous les dispositifs susceptibles d'accroître la sécurité des approches et des atterrissages par mauvaise visibilité y ont été successivement installés, mis en service et exploités avec ce souci constant d'éviter les accidents d'aviation.

C'est dans cet esprit que, depuis 1946, ont été mis successivement en service le long de la ligne d'approche par mauvaise visibilité, qui s'étend sur une distance de 20 km. de Haecht à Haeren :

1° un radioalignement à ondes longues, le « Radorange », qui est un moyen relativement grossier de trouver l'entrée Nord-Est de l'Aéroport, utilisable par tous les avions munis d'un simple récepteur à ondes longues;

2° un radiogoniomètre à ondes longues, le « gonio MF », qui permet à un opérateur radiotélégraphiste de la Régie des Voies Aériennes, installé avec son appareil à 250 m. de l'entrée de la piste, de donner à un avion disposant d'un émetteur à ondes longues, les indications de « cap à suivre » qui doivent lui permettre de se placer dans l'alignement de la piste et de voler vers elle en suivant son axe;

3° un radioalignement à ondes très courtes, le S. B. A., qui permet au pilote de l'avion muni d'un récepteur *ad hoc* de suivre l'axe de la piste en se guidant à l'ouïe sur les signaux émis;

4° un dispositif complet d'approche par mauvaise visibilité, l'I. L. S. (Instrument Landing System) qui fournit à l'avion convenablement équipé, par une indication visuelle sur un cadran du tableau de bord placé devant le pilote, non seulement sa position par rapport à l'axe de la piste, mais également, dans la phase finale de descente, sa position en hauteur par rapport à la ligne de pente à suivre pour faire un atterrissage correct;

5° un groupe de trois radiophares, échelonnés le long de la ligne d'approche et qui permettent aux avions équipés d'un ou deux radiokompass de s'aligner et de rester alignés avec la piste;

6° un groupe de deux radiogoniomètres à ondes ultracourtes, à indication visuelle et automatique à distance, dont les antennes sont disposées de telle sorte dans le prolongement des pistes que tout avion utilisant un émetteur radiotéléphonique à ondes ultracourtes peut être repéré en angle et en distance jusqu'à une distance de 7 à 10 km. de l'aéroport;

7° une installation de feux (projecteurs) à haute intensité, qui équipe la piste de mauvaise visibilité depuis 1948 et qui vient d'être complétée par une ligne d'approche. Celle-ci s'étend jusqu'à 1 km. de l'entrée de la piste, comprend 60 projecteurs à incandescence et 80 projecteurs au sodium, l'ensemble consommant une puissance de 42 kW.

Le Radar d'atterrissage.

La presse technique et même la presse tout court ont vulgarisé le radar et la vue des écrans sur lesquels, pendant

de schermen waarop, tijdens de oorlog, de organisaties ter verdediging tegen luchtaanvallen, de beweging van de vijandelijke bommenwerpers volgden.

Want de Radar laat toe een metalen voorwerp dat zich in zijn actievelid bevindt, te zien.

Hier beschikken wij over een inrichting met grote nauwkeurigheid die aan een «lucht-leider» en een «dalings-leider» de mogelijkheid biedt, enerzijds, van seconde tot seconde de verplaatsingen te volgen van een vliegtuig dat aanvliegt of aanstalten maakt om te dalen, en, anderzijds, aan de piloot alle onderrichtingen te verschaffen welke hem moeten toelaten, tot op het ogenblik dat hij enkele meter boven de grond is gekomen en in goede positie verkeert om het eigenlijk landingsmanoeuvre visueel uit te voeren, nauwgezet de dalingsbaan te volgen welke werd verkozen om hem in staat te stellen, op een degelijke hoogte over de hindernissen heen en zulks stipt in de as van de landingsbaan, de grond te naderen.

Alhoewel de «vlucht-leider» en «dalings-leider» op de grond, in de zaal van naderings-contrôle, werken, toch nemen zij in werkelijkheid tijdens de naderings- en landingsmanoeuvres deel aan het besturen van het vliegtuig. Het zijn als «aan wal staande» leden der bemanning van dit laatste.

Deze beschouwing wettigt het belang dat gegeven werd aan het vormen van de R. L. W.-agenten die met het bedienen van de Landingsradar zijn belast.

Uit wat bestaat de «landingsradar» van Melsbroek?

Vooreerst is er een draaiende antenne op het dak van de contrôle-toren. Zij zoekt een deel van de hemelruimte af, deel dat zich tot op een hoogte van ongeveer 300 tot 1.500 meter boven de grond over een afstand van ruim 30 km. uitstrekt. Ieder vliegtuig dat zich in dit gebied ophoudt zal, naar de antenne toe een echo weerkaatsen, waarvan het spoor op het «panorama»-scherm van de radar zichtbaar zijn zal, wat toelaat richting en afstand van het vliegtuig te bepalen.

Vervolgens is er een groep van 2 antennen welke opgesteld staan in een gebouwtje dat naast de rand van de landingsbaan is gelegen. Een van deze antennen tast langs beide zijden van de landingsbaan een sector van 15° af. De andere, waarvan de as horizontaal ligt, tast die verticale sector van 5° af in wiens centrum de ideale dalingslijn voor het vliegtuig valt.

Ieder vliegtuig nu dat zich in de horizontale sector van 15° zal bevinden, zal zich door middel van een echo en een lichtstreep op het boven-gedeelte AZ (Azimuth) van het «AZ-EL»-scherm aftekenen. Bevindt het zich nu eveneens in de verticale sector van 5°, dan zal zijn spoor ook waarneembaar zijn op het onderste gedeelte EL (Elevation) van het scherm.

De afstand waarop het vliegtuig van het landingscontactpunt beweegt kan onmiddellijk op de twee gedeelten van het scherm worden afgelezen.

Met deze aanduidingen gestadig voor ogen, volgt de verkeersleider iedere beweging van het vliegtuig zowel onder oogpunt van richting als van hoogte.

Op 1 km. afstand kan hij gemakkelijk een afwijking van 1 m. t.o.v. de vastgelegde dalingsbaan waarnemen en kan hij also bij wege van een rechtstreeks radiotelefooncontract met de piloot, aan deze laatste ieder manoeuvre dicteren dat om veiligheidswille geboden is.

Het Wettelijk Statuut van de R. L. W.

De R. L. W. werd opgericht krachtens de besluitwet van 20 November 1946. Uw verslaggever zowel als de

la guerre, les organisations de défense contre avions suivaient le mouvement des bombardiers ennemis.

Car le Radar permet de voir un objet métallique qui se trouve dans son champ d'action.

Ici nous disposons d'une installation de grande précision qui permet à un « directeur de vol » et à un « conducteur de descente » de suivre de seconde en seconde les déplacements de l'avion en cours d'approche ou d'atterrissage et de donner au pilote toutes les instructions qui doivent lui permettre, jusqu'à ce qu'il arrive à quelques mètres au-dessus du sol et soit en bonne position pour faire visuellement la manoeuvre d'atterrissage proprement dit, de suivre avec rigueur la trajectoire de descente qui a été choisie afin qu'il se rapproche du sol à bonne hauteur au-dessus des obstacles et strictement dans l'axe de la piste.

Le « directeur de vol » et le « conducteur de descente », bien que travaillant au sol dans la salle du « Contrôle d'Approche », participent en réalité, pendant la manoeuvre d'approche et d'atterrissage, au pilotage de l'avion. Ce sont des membres « à terre » de son équipage.

Cette considération justifie l'importance qui a été donnée à la formation des agents de la Régie des Voies Aériennes qui sont chargés de desservir le Radar d'Atterrissage.

De quoi se compose le « Radar d'atterrissage » de Melsbroek?

Tout d'abord, il y a une antenne tournante sur le toit de la tour de contrôle et qui prospecte une tranche d'atmosphère qui s'étend d'environ 300 m. à 1.500 m. au-dessus du sol, jusqu'à environ 30 km. de distance. Tout avion qui se trouve dans cette région renverra à l'antenne un écho dont la trace sera visible sur l'écran « panoramique » du radar, ce qui permet de déterminer sa direction et sa distance.

Il y a ensuite un groupe de deux antennes placées dans un petit bâtiment près du bord de la piste. Une de ces antennes balaie un secteur de 15 degrés de part et d'autre de l'axe de la piste. L'autre, dont l'axe est horizontal, balaie le secteur vertical de 5° au centre duquel se trouve la ligne de descente idéale de l'avion.

Tout avion qui se trouvera dans le secteur horizontal de 15° se manifestera par un écho et une trace lumineuse à la partie supérieure AZ (Azimuth) de l'écran AZ-EL. S'il se trouve également dans le secteur vertical de 5°, sa trace apparaîtra à la partie inférieure EL (Elevation) de l'écran.

Sa distance au point de contact d'atterrissage se lit directement sur les deux parties de l'écran.

Avec ces indications constamment devant les yeux, le contrôleur suit toute évolution de l'avion, soit en direction, soit en hauteur.

A une distance de 1 km., il apprécie facilement une déviation de l'ordre de 1 m. par rapport à la trajectoire fixée et peut ainsi, par contact radiotéléphonique direct avec le pilote, lui dicter toute manoeuvre imposée par la sécurité.

Le Statut légal de la R. V. A.

La R. V. A. fut créée par l'arrêté-loi du 20 novembre 1946. Aussi bien votre rapporteur que le rappor-

achtbare verslaggever voor de Senaat hebben dit regime herhaaldelijk aangeklaagd en betreurd, en tevens de wens uitgesproken dat de R. L. W. een wettelijke en parlementaire bekrachtiging zou krijgen. Zulks is des te meer gewenst daar het gebleken is dat moeilijkheden zich hebben voorgedaan naar aanleiding van tegenstrijdige of onvolledige bepalingen die de huidige besluitwet behelst. Anderzijds is het onaannemelijk dat het Parlement niet in staat zou gesteld worden zijn goed- of afkeuring te hechten aan de bij de begroting telkenjare aangevraagde kredieten. Zulks is tot op heden, krachtens de beschikkingen opgenomen in de besluitwet, evenwel regelmatig het geval. Inderdaad, de besluitwet in kwestie voorziet dat telkenjare het ontwerp van begroting der R. L. W. uiterlijk 30 September bij de Kamers moet worden ingediend. Zo deze begroting niet vóór 1 Januari door de Kamers gestemd wordt, zal zij worden beschouwd als rechtens aangenomen met goedkeuring van de desbetreffende kredieten. Welnu, nooit werd deze begroting vóór 30 September bij de Kamers ingediend, en nooit werd zij, vóór dat het dienstjaar aanving, goedgekeurd. Het is technisch onzin dergelijke beschikking in een besluitwet die een instelling als de R. L. W. regelt, te voorzien. Het gevolg hiervan is, dat in feite en rechte de diensten van de R. L. W. zich practisch niets meer aan te trekken hebben van goed- of afkeuring door het Parlement van hun begroting, vermits de aangevraagde kredieten definitief worden, door het feit dat zij niet tijdig besproken werden. Hier worden voorzeker de rechten op toezicht, kritiek en contrôle van het Parlement met de voeten getreden, en het is verheugend dat de huidige titularis van het Departement in de loop van de bespreking mededeelend heeft dat zijn diensten bevel kregen een nieuw ontwerp van wet op te stellen waarbij getracht wordt een oplossing te vinden voor deze onduidelijke toestand. Hoe eerder deze besluitwet door een wet zal vervangen worden, waarbij het Parlement zich overgans het statuut van de R. L. W. voor het eerst zal kunnen uitspreken, hoe beter. Uw verslaggever aarzelt niet de huidige toestand, misschien gewettigd bij de oprichting van de R. L. W., als onregelmatig en gebrekkig te bestemmen. De begroting voor het dienstjaar 1950 werd ingediend op 22 December 1949; deze voor het dienstjaar 1951, op 15 Maart 1951!

* * *

Bezoeken aan de luchthaven Brussel-Melsbroek.

De geleide bezoeken aan de nationale luchthaven Brussel-Melsbroek werden ingericht met het volgende doel:

- 1) De luchtvaart beter te doen kennen aan de bevolking en, in 't bijzonder, aan de studerende jeugd bij welke de belangstelling voor de loopbaan van vlieger moet aangewakkerd worden;
- 2) Het vroegere opportunistisch systeem van rondleidingen te vervangen door een systeem waarbij, op grond van een rationele organisatie, veel meer mensen de gelegenheid wordt geboden de luchthaven en de luchtvaartbedrijvigheid in ons land te leren kennen;
- 3) De extra-aëronautische inkomsten van de Regie der Luchtweegen te verhogen;
- 4) Zijdellings de aëronautische inkomsten van de R.L.W. en de inkomsten van de Sabena te verhogen door de mensen er toe aan te zetten meer gebruik van het vliegtuig als vervoermiddel te maken;
- 5) Van de luchthaven een nationaal toeristisch oord te maken waarbij haar nevenactiviteiten, die in de toekomst moeten ontwikkeld worden, baat zouden vinden. Het ligt

teur du Sénat ont, à différentes reprises, dénoncé et regretté ce régime, tout en formulant le vœu de voir doter la R. V. A. d'une consécration légale et parlementaire. Ceci est d'autant plus souhaitable étant donné que des difficultés se sont présentées au sujet de dispositions contradictoires ou incomplètes contenues dans l'arrêté-loi actuel. D'autre part, il est inadmissible que le Parlement ne soit pas mis en mesure d'attacher son approbation ou désapprobation aux crédits budgétaires sollicités chaque année. Ceci est toutefois régulièrement le cas, en vertu des dispositions insérées dans l'arrêté-loi. L'arrêté-loi prévoit en effet que le projet de budget de la R. V. A. doit être déposé auprès des Chambres, au plus tard le 30 septembre. Si les Chambres n'ont pas voté ce budget avant le 1^{er} janvier, il est considéré comme adopté de droit, avec approbation des crédits y afférents. Or, jamais encore ce budget n'a été introduit auprès des Chambres avant le 30 septembre, et jamais non plus il n'a été approuvé avant le début de l'exercice. Techniquement, c'est un non-sens de prévoir une telle disposition dans un arrêté-loi organisant un établissement tel que la R. V. A. Il en résulte qu'en fait et en droit les services de la R. V. A. n'ont pratiquement plus à se soucier de l'approbation ou du rejet de leur budget par le Parlement puisque les crédits sollicités deviennent définitifs par le fait que celui-ci ne fut pas discuté en temps utile. En l'occurrence, les droits de surveillance, de critique et de contrôle du Parlement sont totalement méconnus, et il est heureux que l'actuel titulaire du département a communiqué, au cours de la discussion, que ses services ont reçu l'ordre de rédiger un nouveau projet de loi destiné à donner une solution à cette situation intolérable. Le plus tôt que sera remplacé cet arrêté-loi par une loi permettant pour la première fois au Parlement de se prononcer sur l'ensemble du statut de la R. V. A. sera le mieux. Votre rapporteur n'hésite pas à qualifier la situation actuelle, peut-être justifiée lors de la création de la R. V. A., d'irrégulière et de boiteuse. Le budget pour l'exercice 1950 a été introduit le 22 décembre 1949; celui pour l'exercice 1951, le 15 mars 1951!

* * *

Visites à l'aéroport de Bruxelles-Melsbroeck.

Les visites guidées à l'aéroport national de Bruxelles-Melsbroeck ont été organisées dans le but:

- 1) De mieux faire connaître l'aviation à la population, et plus particulièrement à la jeunesse estudiantine en vue de les intéresser davantage à la carrière de pilote;
- 2) De remplacer le système antérieur des visites guidées par un autre qui, grâce à son organisation plus rationnelle, offre à plus de gens l'occasion de connaître l'aérodrome et l'activité aérienne du pays;
- 3) D'augmenter les revenus extra-aéronautiques de la Régie des Voies Aériennes;
- 4) D'augmenter indirectement les revenus aéronautiques de la R. V. A. et ceux de la Sabena, en engageant le public à se servir davantage de l'avion comme moyen de transport;
- 5) De faire de l'aéroport national un centre touristique et accroître ainsi l'importance de ses activités accessoires. Il est clair que, outre le bénéfice produit par les visites

voor de hand dat, naast de door de rondleidingen opgeleverde netto-winst, de opbrengst van bv. restaurant en bar door de verhoogde toeloop gestimuleerd wordt.

* * *

Het nieuwe systeem van rondleidingen, ingericht door de Regie der Luchtwegen in samenwerking met de Sabena, voorziet :

- a) het afrollen van een documentaire film over de activiteiten van de R. L. W. en de Sabena (ongeveer 20 minuten);
- b) een bezoek aan de loodsen onder leiding van gidsen;
- c) een trip per autobus op de luchthaven.

Het ganse bezoek duurt ongeveer een uur. De rondleidingen hebben in principe om het uur plaats, van 9 tot 17.30 u. Een proef met nachtbezoeken zal worden gedaan 's Zaterdags vanaf zonsondergang wanneer de lichten worden aangestoken. De bezoeken met uitleg in 't Nederlands vangen aan op het uur, die met uitleg in 't Frans op het half uur.

* * *

De deelname in de kosten werd vastgesteld als volgt :

- Volwassenen : 20 frank.
- Volwassenen per groepen van 40 (na voorafgaand contact met de Dienst Rondleidingen) : 15 frank (1 vrijkaart voor de leider van een groep van 40 tot 50 personen; 1 vrijkaart per bijkomende groep van 50).
- Jeugdgroeperingen tot 21 jaar (na afspraak met de Dienst Rondleidingen) : 10 frank (1 vrijkaart per groep van 25 tot 30 deelnemers; 1 vrijkaart per bijkomende groep van 50).
- Groepen leerlingen en studenten (na afspraak met de Dienst Rondleidingen) : 10 frank (1 vrijkaart per groep van 15 deelnemers).
- Kinderen van 6 tot 12 jaar : 10 frank.

Voor de nachtbezoeken zouden de prijzen met 5 frank worden verhoogd.

* * *

De algemene onkosten en de afschrijving van het materieel van de Dienst Rondleidingen belopen jaarlijks 775.000 frank. In de algemene onkosten zijn begrepen de wedden en vergoedingen van het personeel van de Dienst. Dat personeel bestaat uit een vaste afgevaardigde, twee vaste gidsen en twee vaste cinemaoperators. Ingevolge het succes van de rondleidingen moest een beroep worden gedaan op bijkomende gidsen die inspringen op Zon- en feestdagen. Het materieel omvat een double-deck bus (de aanschaffing van een tweede wordt overwogen), een projectieapparaat (een tweede zal moeten aangeschaft worden), de speciaal verwezenlijkte film (die omstreeks 200.000 frank heeft gekost), de uitrusting van de bioscoopzaal (een tweede moest worden ingericht om de « overflow » te slikken op Zon- en feestdagen), enz.

De ontvangsten mogen geraamd worden op omstreeks 950.000 frank per jaar. Vanaf het begin van de rondleidingen. 21 Maart 1951, tot 22 Mei 1951, zegge twee maand, bedroeg de opbrengst (voorlopige cijfers) 342.160 frank. Men moet echter rekening houden met het feit dat het aantal bezoekers tijdens de wintermaanden veel geringer zal zijn en dat er schier geen schoolgroepen zullen zijn tijdens de vacantiemaanden.

Op basis van bovenstaande cijfers zou er dus een netto-

guidées, la recette du restaurant par exemple gagnera en importance en cas d'affluence de monde.

* * *

Le nouveau système de visites guidées, organisé par la R. V. A., en collaboration avec la Sabena, prévoit :

- a) la présentation d'un film documentaire illustrant les activités de la R. V. A. et de la Sabena (environ 20 minutes);
- b) la visite aux hangars sous la conduite de guides;
- c) un circuit en autocar sur l'aérodrome.

La visite guidée complète dure environ 1 heure. Elle a lieu, en principe, à l'heure de 9 à 17 h. 30. A titre d'essai, des visites de nuit seront organisées le samedi après le coucher du soleil quand les lumières seront allumées. Les visites avec explication en flamand auront lieu à l'heure, celle avec explication en français à la demi-heure.

* * *

La participation dans les frais a été fixée comme suit :

- Adultes : 20 francs.
- Adultes en groupe de 40 (après entente préalable avec le service — visites guidées) : 15 francs (une carte gratuite pour le conducteur d'un groupe de 40 à 50 personnes, une carte gratuite par groupe supplémentaire de 50).
- Groupements de jeunesse jusqu'à 21 ans (après entente avec le service — visites guidées) : 10 francs (une carte gratuite par groupe de 25 à 30 participants : 1 carte gratuite par groupe supplémentaire de 50).
- Groupements d'élèves et d'étudiants (après entente avec le service — visites guidées) : 10 francs (une carte gratuite par groupe de 15 participants).
- Enfants de 6 à 12 ans : 10 francs.

Pour les visites de nuit, une surtaxe de 5 francs serait prévue.

* * *

Les frais généraux et d'amortissement de matériel du service — visites guidées — s'élèvent annuellement à 775.000 francs. Les frais généraux comprennent les traitements et indemnités du personnel du service : 1 délégué, 2 guides et 2 opérateurs de cinéma, tous en titre. Vu le succès des visites guidées, appel à dû être fait à des guides supplémentaires pour les dimanches et jours fériés. Le matériel comprend un autobus à double étage (l'acquisition d'un deuxième est envisagée), un appareil de projection (un deuxième devra être acquis), un film spécialement réalisé (qui a coûté environ 200.000 francs), l'aménagement d'une salle de cinéma (une deuxième a dû être installée par suite de l'affluence les dimanches et jours fériés), etc...

Les recettes peuvent être évaluées à environ 950.000 fr. l'an. Depuis le début (21 mars au 22 mai 1951, c'est-à-dire 2 mois) les visites guidées ont rapporté 342.160 francs (chiffre provisoire). Il faut cependant tenir compte du fait que, durant les mois d'hiver, le nombre de visiteurs sera moins élevé et qu'il n'y aura guère de groupements d'écoliers durant les mois de vacances.

Basé sur les chiffres ci-dessus, il y aurait donc un béné-

winst zijn van \pm 175.000 frank per jaar, te verdelen tussen de R. L. W. en de Sabena.

* * *

Wat het aantal bezoekers betreft, kunnen de volgende voorlopige resultaten worden medegedeeld :

Van 21/3 tot 31/3	2.009
Van 1/4 tot 30/4	8.809
Van 1/5 tot 22/5	12.762
<hr/>	
Totaal	23.580

Bespreking in de Commissie.

Twee zittingen werden besteed aan de bespreking van de beide begrotingsontwerpen, de eerste op 14 Maart 1950 en de tweede op 17 April 1951.

Verschillende leden bespraken het nieuwe taalstatuut voor Melsbroek waarbij de enen aandrongen op een volstrekte tweetaligheid, en anderen logischerwijze stonden op de toepassing van de taalwet van 1932.

Een ander lid besprak de gevoerde politiek in de Sabena en critiseerde de benoeming van de nieuwe directeur. Het wenste ook te weten hoe het Departement de uitgaven van de Sabena controleert. De Minister verwees hier naar de wettelijke schikkingen terzake. Van verschillende zijden wordt aangedrongen op het publiceren van de verslagen over de vliegtuigrampen van Gander, Libenge en Londen, en op het inrichten van een gemengde onderzoekscommissie voor luchtrampen. Hierop wordt geantwoord dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij een luchtramp internationaal werd geregeld; dat het land waar de ramp plaats vindt, bevoegd is om het onderzoek te leiden, doch dat daarbij deskundigen mogen aanwezig zijn van het herkomstland van het vliegtuig.

Verschillende leden drukten er hun spijt over uit dat alle uitbreiding in de toekomst uitgesloten is voor het vliegveld van St-Denijs-Westrem (Gent) dat nochtans zo gunstig gelegen is in de onmiddellijke nabijheid van het stadscentrum. De oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat het Bestuur van Bruggen en Wegen geweigerd heeft zijn plannen voor de autostrade die langsheen het vliegveld loopt te wijzigen, en dat aldaar ook de kwestie van de Ringvaart dient opgelost te worden. Anderzijds zou het huidige luchtverkeer niet intens genoeg zijn om belangrijke verruimingswerken aan te vatten.

Wat het vliegveld van Deurne betreft werd betreurd dat, ingevolge het negatief advies van de betrokken gemeentebesturen, verdere uitbreiding van deze vlieghaven, die dan toch een der eerste wereldhavens moet bedienen, uitgesloten is. Het blijft de vraag of de betrokken gemeentebesturen wel bevoegd zijn om, in deze, een volledig oordeel te vellen. Misschien hebben zij zich al te veel geplaast op locale standpunten waarbij het algemeen belang en de onvermijdelijke toeneming en uitbreiding van het luchtverkeer al te lichtzinnig geslacht offerd werden. Intussen is het verheugend te vernemen dat, ten einde luchtlandingen bij alle windrichtingen te kunnen doen, de beslissing viel, binnen het raam van de bestaande omschrijving van het vliegveld, een nieuwe startbaan aan te leggen van ca. 1.600 meter in de richting van de dominerende winden. Zulks is noodzakelijk daar de enige landingsbaan slechts bij schoon weder bruikbaar is.

Andere leden beweerden dat er teveel personeel is bij de Sabena.

In vergelijking met de personeelscijfers in Nederland, Engeland, Zwitserland, de Verenigde Staten, heeft de Sabena merkkelijk minder personeel in verhouding tot het

fice net de \pm 175.000 francs l'an, à répartir entre la R.V.A. et la Sabena.

* * *

Quant au nombre de visiteurs, les résultats provisoires suivants peuvent être communiqués :

Du 21/3 au 31/3	2.009
Du 1/4 au 30/4	8.809
Du 1/5 au 22/5	12.762
<hr/>	
Total	23.580

Examen en Commission.

L'examen des deux projets de budget s'est fait en deux séances, la première tenue le 14 mars 1950 et la seconde, le 17 avril 1951.

Différents membres ont examiné la question du nouveau statut linguistique de Melsbroeck, les uns réclamant le bilinguisme absolu, les autres s'en tenant logiquement à l'application de la loi linguistique de 1932.

Un autre membre a traité de la politique suivie à la Sabena et a critiqué la nomination du nouveau directeur. Il désira également savoir de quelle façon le département contrôle les dépenses de la Sabena. Le ministre se référa aux dispositions légales sur la matière. De plusieurs côtés, il est insisté sur la publication des rapports sur les catastrophes aériennes de Gander, Libenge et Londres, et sur la création d'une commission mixte d'enquête sur les catastrophes aériennes. A ce sujet, il est répondu que la responsabilité de l'enquête, lors d'une catastrophe aérienne, est réglée internationalement; que le pays où s'est produit la catastrophe est compétent pour diriger l'enquête, mais qu'à celle-ci peuvent assister des experts du pays d'origine de l'avion.

Plusieurs membres ont regretté le fait qu'à l'avenir toute possibilité d'extension est exclue en ce qui concerne le champ d'aviation de St.-Denis-Westrem (Gand), malgré sa situation favorable à proximité immédiate du centre urbain. La raison en est que l'Administration des Ponts et Chaussées a refusé de modifier ses plans pour l'autostrade longeant le champ d'aviation, et qu'à cet endroit il convient également de résoudre la question du canal de ceinture. Par ailleurs, le trafic aérien actuel ne serait pas suffisamment intense pour entamer d'importants travaux d'agrandissement.

En ce qui concerne le champ d'aviation de Deurne, il est regretté que par suite de l'avis négatif des administrations communales intéressées, toute extension ultérieure de cet aéroport, appelé pourtant à assurer le service d'un des premiers ports mondiaux, est exclue. Reste la question de savoir si les administrations intéressées sont bien compétentes pour émettre en cette matière un jugement complet. Peut-être se sont-elles trop placées sur le terrain local, où l'intérêt général ainsi que l'accroissement et l'extension inévitables du trafic aérien ont été sacrifiés trop à la légère. Entretemps, on se félicite d'apprendre qu'afin de permettre l'atterrissage, quelles que soient les directions du vent, la décision est intervenue d'établir, dans les limites actuelles du champ d'aviation, une nouvelle piste d'envol d'environ 1.600 m. dans la direction des vents dominants. Ceci est nécessaire étant donné que la piste d'atterrissage actuelle n'est utilisable que par beau temps.

D'autres membres ont prétendu qu'il y a pléthore de personnel à la Sabena.

Comparativement aux effectifs aux Pays-Bas, en Angleterre et aux Etats-Unis, la Sabena dispose sensiblement de moins de personnel proportionnellement au nombre d'avions

aantal vliegtuigen in exploitatie. Uw verslaggever verwijst in dit opzicht naar het antwoord van de Minister op een vraag door een lid gesteld, en overgenomen in bijlage van dit verslag.

De Commissie is akkoord om vast te stellen dat er eigenlijk te veel vliegvelden zijn in België en dat zij niet alle kunnen behouden blijven ingevolge de versnippering der inspanning en de hoge onderhoudskosten. Tien burgerlijke vliegvelden voor een land als het onze wordt op den duur een te zware lastpost. Wanneer men op sommige vliegvelden de cijfers van het luchtverkeer nagaat en de uitbatingskosten, dan moet men tot de overtuiging komen dat hier iets veranderen moet.

Het is intussen logisch dat men zich voornamelijk concentreert op de verdere uitbouw en uitrusting van Melsbroeck, de enige Belgische luchthaven met internationaal karakter. Er zal nochtans oordeelkundig moeten tewerkgegaan worden bij de afschaffing van sommige vliegvelden. In dit verband dient toegejuicht het initiatief van de minister, St-Hubert te doen exploiteren als militair vliegveld. Oorspronkelijk werd dit vliegveld bestemd als afleidingshaven bij slechte weidgesteltenis te Melsbroeck. De ondervinding heeft bewezen dat ingeval St-Hubert in dergelijke omstandigheden zou moeten dienen, de verkeersmogelijkheden aldaar zo ontoereikend zijn dat men er alle belang zou bij hebben te landen op het naburige veld van Luxemburg, waar uitstekende treinverbindingen de passagiers ten dienste staan.

Inzake luchttoerisme is het van belang te vernemen dat de luchthaven Grimbergen, dank zij de landingstaxen en het intens verkeer, haar exploitatiekosten volledig dekt.

Een lid vraagt de afbakening van het vliegveld van Raversijde.

Een ander lid bepleit de intensificatie van het luchtverkeer te Deurne, en vraagt of er een verhouding bestaat tussen de uitbatingskosten en de inkomsten.

De Minister houdt dan een lang betoog waarbij hij, zonder aan elk lid afzonderlijk te antwoorden, de meeste der gestelde problemen bespreekt, en inzonderheid :

1. *De laattijdige indiening der begrotingen* : zulks geschiedde voor 1951 omdat de Regering wilde onderzoeken welke in het algemeen de toestand was van het beroep dat de Openbare Besturen wensten te doen op de Belgische kapitaalmarkt in 1951.

2. De besluitwet op de R. L. W. moet in wet omgevormd worden; thans beantwoordt zij noch aan de noden in de R. L. W. noch aan de werkelijke toestand.

3. *Personeelsaanwerving*. — Zal bij voorkeur geschieden onder het oud R. A. F. personeel die reeds een persoonlijke ondervinding van het vak hebben, zulks met het oog op een zo doelmatig en bevoegd mogelijke exploitatie van de diensten der R. L. W.

4. *Taalstatuut te Melsbroeck*. — De minister past de taalwet toe, maar duldt vooralsnog derogaties ten voordele van de Nederlandsonkundige personeelsleden, dewelke drie jaar tijd krijgen om de tweede landstaal aan te leren. Hij tracht zoveel mogelijk de toestand, onder eerbiediging van de taalwet, voor eenieder dragelijk te maken.

5. *Het vliegveld van Chièvres* zal tegen half Juni in regel zijn. De minister belooft de afbakening van het vliegveld van Raversijde op de begroting van 1952 te brengen.

6. *Statuut van het Personeel der R. L. W.* — Dit werd overgemaakt aan de Raadgevende Syndicale commissie. Het dossier desbetreffend zal eerstdaags worden voorgelegd aan de ministerraad die onmiddellijk zal beslissen.

7. *Barema's radio-electrisch personeel*. — Ingevolge de opmerking van een lid als zouden deze barema's aanmerkelijk lager zijn dan deze van het evenwaardig personeel in

en exploitatie. A ce sujet, votre rapporteur se réfère à la réponse de M. le Ministre à la question posée par un membre et insérée dans l'annexe au présent rapport.

La Commission est d'accord pour constater qu'il existe en réalité trop d'aérodromes en Belgique et qu'il ne peut être question de les maintenir tous par suite de la dispersion des efforts et du montant élevé des frais d'entretien. Dix champs d'aviation civile pour un pays comme le nôtre deviennent finalement une charge trop lourde. Or, lorsqu'on examine, en ce qui concerne certains aérodromes, les chiffres du trafic aérien ainsi que les frais d'exploitation, on doit se rendre à l'évidence qu'un changement s'impose.

Entretemps, il n'est que logique que l'on concentre surtout les efforts sur le développement et l'équipement de Melsbroeck, le seul aéroport belge de caractère international. Il s'agira de procéder de façon judicieuse à la suppression de certains champs d'aviation. A cet égard, il convient d'applaudir à l'initiative de M. le Ministre de céder St-Hubert à l'aviation militaire. A l'origine, ce champ d'aviation était destiné à servir de port de détournement en cas de mauvaises conditions atmosphériques à Melsbroeck. L'expérience a démontré que si St-Hubert devait servir dans de telles circonstances, les moyens de communications y seraient tellement insuffisants que l'on aurait tout intérêt à atterrir sur le champ voisin de Luxembourg, où les passagers disposent d'excellentes communications ferroviaires.

En ce qui concerne le tourisme aérien, il est intéressant d'apprendre que l'aéroport de Grimbergen, grâce aux taxes d'atterrissage et au trafic intense, couvre entièrement ses frais d'exploitation.

Un membre demande le balisage du champ d'aviation de Raversijde.

Un autre membre plaide en faveur de l'intensification du trafic aérien à Deurne, et demande s'il existe un rapport entre les frais d'exploitation et les recettes.

M. le Ministre fait ensuite un long exposé dans lequel, sans répondre séparément à chaque membre, il traite de la plupart des problèmes soulevés, et notamment :

1. *Le dépôt tardif des budgets* : cela s'est produit pour 1951, parce que le Gouvernement voulait savoir quel était en général la situation quant à l'appel que les administrations publiques désiraient faire, en 1951, au marché belge des capitaux;

2. *L'arrêté-loi relatif à la R. V. A.* doit être transformé en une loi; actuellement, il ne répond ni aux besoins de la R. V. A. ni à la situation réelle.

3. *Recrutement de personnel*. — Celui-ci se fera de préférence parmi l'ancien personnel de la R. V. A., qui est déjà expérimenté dans ce domaine, ceci en vue d'une exploitation aussi efficace que compétente des services de la R. V. A.

4. *Régime linguistique à Melsbroeck*. — M. le Ministre applique la loi linguistique, mais tolère jusqu'à présent des dérogations en faveur des agents ignorant le néerlandais, et qui disposent d'un délai de trois ans pour apprendre la seconde langue nationale. Il s'efforce, tout en respectant la loi linguistique, de rendre à tout le monde la situation aussi supportable que possible.

5. *L'aérodrome de Chièvres* sera aménagé pour la mi-juin. M. le Ministre promet de porter le balisage de l'aérodrome de Raversijde au budget de 1952.

6. *Statut du Personnel de la R. V. A.* — Celui-ci a été transmis à la Commission de consultation syndicale. Le dossier y relatif sera soumis prochainement au conseil des ministres, lequel statuera immédiatement.

7. *Barèmes du personnel radio-électricien*. — A la suite d'une observation d'un membre, selon lequel ces barèmes seraient sensiblement inférieurs à ceux du personnel cor-

de Regie der P. T. T., belooft de minister een aanpassing op grond van de bezoldigingen in voege bij de P. T. T.

* * *

Beide begrotingen werden bij de stemming goedgekeurd met negen tegen zeven stemmen bij één onthouding.

De Verslaggever,

G. LOOS.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

respondant de la Régie P. T. T., M. le Ministre promet une adaptation sur la base des rémunérations en vigueur aux P. T. T.

* * *

Au vote, les deux budgets furent approuvés par 9 voix contre sept et une abstention.

Le Rapporteur,

G. LOOS.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

BIJLAGE.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

Begroting van de Regie der Luchtwegen voor 1950.

VRAAG :

Is het waar dat de D.C. 6 in het begin van hun indienststelling zonder bewijs van luchtwaardigheid hebben gevlogen ?

ANTWOORD :

De vliegtuigen D.C. 6 hebben in het begin van hun indienststelling niet zonder bewijs van luchtwaardigheid gevlogen. Die toestellen, welke door de Sabena bij Douglas besteld werden, hebben hun officieel bewijs van luchtwaardigheid bekomen na contrôle door de CAA (Civil Aeronautics Administration). De bescheiden werden door de Belgische luchtvaartdiensten onderzocht bij de aankomst van de vliegtuigen in België en voor elk van deze werd een proefvlucht gedaan, waaraan de bevoegde technici van het Bestuur hebben deel genomen.

Daar die proeven voldoende geschonken hebben, werden de Belgische bescheiden afgeleverd.

VRAAG :

Geef de statistieken van het luchtverkeer op de verschillende luchtvaartterreinen in België.

Wat meer bijzonder Grimbergen betreft, werden de voor de grondorganisatie van dat luchtvaartterrein gedane uitgaven door een voldoende verkeer gerechtvaardigd ?

ANTWOORD :

De statistieken van het luchtverkeer op Belgische luchtvaartterreinen gedurende het jaar 1949 gaan hierbij.

Daar met het oog op de veiligheid van het luchtverkeer te Melsbroek vliegtuigen, welke niet voorzien zijn van de nodige boorduitrustingen, niet mogen landen, heeft het Departement geacht dat het volstrekt nodig is in de nabijheid van de Brusselse agglomeratie een luchtvaartterrein op te richten, dat uitsluitend voor die vliegtuigen (toerisme, luchtpost, vliegonderricht, oefening, lucht taxi, publiciteitsvluchten) zou dienen; het luchtvaartterrein Grimbergen beantwoordt aan deze bestemming. De voor zijn inrichting vastgelegde uitgaven omvatten :

1° geschikt maken van het terrein (nivelleren, draineren, bezaaien) fr.	2.000.000
2° bouwen van 4 loodsen (2 ronde en 2 rechthoekige) en aanleggen van een gebetonneerde peripherische vlakte	15.000.000
3° plaatsen van afsluitingen	350.000
4° veranderen van verschillende gebouwen opgetrokken door de Duitsers en gebezigd voor de behoeften van de exploitatie (stationsgebouw, drankzaal, restaurant, garage, werkplaatsen, enz.)	1.000.000

Het verkeer te Grimbergen bedroeg in 1949 : 14.765 opstijgingen en landingen, zegge 60 t. h. van het verkeer te Melsbroek en 35 t. h. van het gezamenlijk verkeer van al de Belgische luchtvaartterreinen, behalve Melsbroek. Het

ANNEXÉ.

QUESTIONS ET REPONSES.

Budget de la Régie des Voies Aériennes pour 1950.

QUESTION :

Est-il exact que les D.C. 6 ont volé, au début de leur mise en service, sans certificat de navigabilité ?

RÉPONSE :

Les avions D.C. 6 n'ont pas volé, au début de leur mise en service, sans certificat de navigabilité. Ces appareils, commandés par la Sabena chez Douglas, ont reçu leur certificat de navigabilité officiel après contrôle de la part du CAA (Civil Aeronautics Administration). Les documents ont été examinés par les services aéronautiques belges à l'arrivée des avions en Belgique et, pour chacun d'eux, un vol d'essai a été effectué auquel prirent part les techniciens qualifiés de l'Administration.

Ces essais s'étant révélés satisfaisants, les documents belges ont été délivrés.

QUESTION :

Donnez les statistiques du mouvement aérien sur les différents aérodromes en Belgique.

En ce qui concerne plus particulièrement Grimbergen, les dépenses qui ont été faites pour l'infrastructure de cet aérodrome ont-elles été justifiées par un trafic suffisant ?

RÉPONSE :

Les statistiques du mouvement aérien sur les aérodromes de Belgique pendant l'année 1949 sont annexées.

La sécurité du trafic aérien à Melsbroeck interdisant l'admission d'avions non munis des équipements de bord nécessaires, le Département a estimé indispensable la création d'un aérodrome dans le voisinage de l'agglomération bruxelloise, aérodrome qui serait réservé à ces avions (tourisme, sport aérien, écolage, entraînement, taxi aérien, vols publics); l'aérodrome de Grimbergen répond à cette destination. Les dépenses engagées pour son aménagement comprennent :

1° aménagement du terrain (nivellement, drainage, ensemencement), soit fr.	2.000.000
2° construction de 4 hangars (2 circulaires et 2 rectangulaires) et de l'aire bétonnée périphérique, soit	15.000.000
3° placement des clôtures, soit	350.000
4° transformation de plusieurs bâtiments construits par les Allemands et utilisés pour les besoins de l'exploitation (aérogare, buvette, restaurant, garage, ateliers, etc...)	1.000.000

Le trafic de Grimbergen a atteint 14.765 départs et arrivées en 1949, soit 60 % du trafic de Melsbroeck et 35 % du trafic total de tous les aérodromes belges, sauf Melsbroeck. Il est entendu que le trafic de l'aérodrome de Grim-

is wel verstaan dat het verkeer op het luchtvaartterrein Grimbergen hoofdzakelijk het toerisme, het vliegonderricht en de propaganda betreft.

bergen intresse en ordre principal le tourisme, l'écolage et la propagande.

Statistiek van het luchtverkeer.

Statistique du mouvement aérien.

Jaar 1949.

Année 1949.

Luchtvaartterrein.	GETAL NOMBRE		Vracht Fret	Bagage Bagages	Posterijen Postes	Opmerkingen. Observations.	Aérodrome.
	Vluchten Vols	Passagiers Passagers					
Melsbroek...	22.048	209.012	4.717.312	3.566.408	1.056.087		Melsbroeck.
Haren...	621	1.962	38.776	29.521	4.394		Haeren.
Grimbergen ...	14.765	9.597	431	11.629	—		Grimbergen.
Antwerpen ...	6.013	10.576	182.851	89.265	6.054		Anvers.
Gent ...	6.417	4.871	73.656	3.515	—		Gand.
Oostende ...	2.372	6.227	112.763	67.459	39		Ostende.
Zoute ...	4.958	8.583	9.765	73.761	433		Le Zoute.
Bierset...	3.161	2.752	25.920	275	—		Bierset.
Spa...	3.069	1.907	—	—	—		Spa.
St-Hubert...	18	23	—	—	—		Saint-Hubert.
Gosselies ...	1.483	956	20.445	200	—		Gosselies.
TOTALEN...	64.925	256.466	5.181.919	3.842.033	1.067.007		TOTAUX :

VRAAG :

Welke algemene maatregelen werden door de Sabena genomen om de veiligheid van haar lijnen te verzekeren?

Gaat de veiligheid altijd boven de bekommernissen van commerciële aard?

ANTWOORD :

1) Voor het vliegend personeel zijn de maatregelen tot toezicht op de lichamelijke toestand van dat personeel nog strenger dan de bij de officiële reglementering en de aanbevelingen van de O. A. C. I. opgelegde maatregelen.

Hoewel het vliegend personeel door de Regeringsoverheden aan keuringen onderworpen wordt met het oog op de uitreiking of de vernieuwing van de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen, heeft de Sabena een geneeskundige dienst ingericht die speciaal uitgerust is om de lichamelijke toestand van haar personeel zeer streng te controleren.

Daarenboven wordt op het vliegend personeel van de Sabena een strenge controle uitgeoefend, wat zijn beroepsbekwaamheid betreft, en wordt het geregeld aan oefeningen en examens onderworpen, bijzonder in zake blindvliegen en landingsprocedures.

2) Voor het onderhoud van het vliegend materieel, zijn de toegepaste normen deze voorgeschreven door de bouwers en de ter zake geldende reglementen.

Daarenboven wordt na elke revisie of belangrijke herstelling het door het Bestuur der Luchtvaart afgeleverd bewijs van luchtwaardigheid vernieuwd, na een grondig onderzoek door de technische controleurs van dat Bestuur.

QUESTION :

Quelles sont les mesures générales prises par la Sabena pour assurer la sécurité de ses lignes?

Le souci de la sécurité domine-t-il toujours les contingences d'ordre commercial?

RÉPONSE :

1) En ce qui concerne le personnel navigant, les mesures de surveillance de l'état physique de ce personnel sont plus sévères encore que les mesures imposées par la réglementation officielle et les recommandations de l'O. A. C. I.

Bien que le personnel navigant soit soumis à des examens par les autorités gouvernementales en vue de la délivrance ou du renouvellement des brevets et licences, la Sabena a organisé un service médical spécialement outillé en vue d'assurer un contrôle des plus sérieux de l'état physique de son personnel.

De plus, le personnel navigant de la Sabena est soumis à un rigoureux contrôle quant à ses qualités professionnelles et est soumis de manière régulière à un entraînement et à des examens tout particulièrement en ce qui concerne le pilotage sans visibilité et les procédures d'atterrissage.

2) En ce qui concerne l'entretien du matériel volant, les normes suivies sont celles prescrites par les constructeurs et les règlements en la matière.

En outre, après chaque révision ou réparation majeure, le certificat de navigabilité délivré par l'Administration de l'Aéronautique est renouvelé après un examen minutieux par les contrôleurs techniques de ladite administration.

Er dient opgemerkt dat met elk initiatief rekening wordt gehouden indien het kan bijdragen tot de verhoging van de veiligheid die volstrekt boven alle bekommernis van commerciële aard gaat.

3) Er dient op gewezen dat de Raad van beheer der Sabena een Veiligheidscomité heeft opgericht, waarin beheerders, technici en vertegenwoordigers van het vliegend personeel en van de Geneeskundige Dienst zetelen.

Dat Comité, hetwelk periodiek vergadert, onderzoekt in alle onafhankelijkheid de door zijn leden gedane suggesties die de veiligheid der exploitatie kunnen verhogen.

Het onderzoekt omstandig elk vliegvoerval waarbij materieel of personeel betrokken is.

Belangrijke en kostelijke maatregelen, zoals het in sommige omstandigheden doubleren van de bestuurders, de kwesties in verband met de duur der prestaties, enz., werden bestudeerd en toegepast.

4) De Regeringsafgevaardigden in de schoot van de Raad van beheer hebben als voornaamste opdracht ontvangen er voor te waken dat niets verwaarloosd worde om de veiligheid van het luchtvervoer te verhogen.

VRAAG :

Welke is de werkelijke oorzaak van het te Libengé overkomen ongeval?

Staat die oorzaak in verband met de ontoereikendheid van de grondinstallaties van het luchtvaartterrein?

ANTWOORD :

Deze vraag betreft het Departement van Koloniën. Het zijn inderdaad de overheden van de Kolonie die tot het gerechtelijk en het technisch onderzoek zijn overgegaan.

VRAAG :

Is het effectief van het personeel, dat de Sabena te Brussel en in haar agentschappen bezigt, niet te talrijk?

Een vergelijking maken met het effectief van de andere buitenlandse maatschappijen, inzonderheid de K. L. M.

ANTWOORD :

Het gezamenlijk Europees personeel dat zowel in België als in Congo en in het buitenland in dienst van de Sabena staat, bedraagt 2.750 personen, te weten 2.360 in België, 170 in Belgisch-Congo en 220 in het buitenland, waarvan slechts 50 gedetacheerd van het Hoofdbestuur te Brussel op tussenlandingsterreinen in het buitenland.

De K. L. M. benuttigt 13.000 Europese bedienden, waarvan 9.000 in Nederland, terwijl de Swissair 1.500 personen bezigt.

Als men deze effectieven en de vloot van elk van die maatschappijen nagaat, stelt men vast dat de Sabena, in verhouding tot het aantal toestellen dat zij bezigt, het kleinste effectief heeft.

Wat de buitenlandse tussenlandingsterreinen betreft, halen wij als voorbeeld aan dat het gezamenlijk personeel dat door de Sabena in het Verenigd Koninkrijk gebezigt wordt 43 personen bedraagt, terwijl het effectief van de bedienden der K. L. M. in dat land 250 man sterk is.

Te New-York benuttigt de Sabena ongeveer 50 bedienden, terwijl het effectief van het personeel van de K.L.M. op dat landingsterrein zowat 300 bedienden bereikt.

Hierna een vergelijkende tabel van het effectief van het personeel der Belgische, Nederlandse en Zwitserse Maatschappij.

Il est à souligner qu'aucune initiative n'est négligée, lorsqu'elle peut contribuer à l'augmentation de la sécurité qui prime d'une manière absolue toute contingence d'ordre commercial.

3) Il faut signaler que le Conseil d'Administration de la Sabena a créé un Comité de Sécurité comprenant des administrateurs, des techniciens et des représentants du personnel navigant et du Service médical.

Ce comité, qui se réunit périodiquement, examine en toute indépendance toutes les suggestions faites par ses membres et susceptibles d'améliorer la sécurité de l'exploitation.

Il examine en détail tous les incidents de vol intéressant le matériel ou le personnel.

Des mesures importantes et coûteuses, tels le doublement dans certaines conditions des pilotes de bord, les questions touchant la durée des prestations, etc., ont été étudiées et mises en application.

4) Les délégués gouvernementaux au sein du Conseil d'Administration ont reçu pour mission essentielle de veiller à ce que rien ne soit négligé pour augmenter la sécurité des transports aériens.

QUESTION :

Quelle est la cause réelle de l'accident de Libengé ?

Cette cause est-elle en relation avec l'insuffisance des installations terrestres de l'aérodrome ?

RÉPONSE :

Cette question intéresse le Département des Colonies. Ce sont en effet les autorités de la Colonie qui ont procédé aux enquêtes judiciaires et techniques.

QUESTION :

L'effectif du personnel que la Sabena utilise à Bruxelles et dans ses agences n'est-il pas trop nombreux ?

Faire une comparaison avec les effectifs des autres sociétés étrangères, notamment la K. L. M.

RÉPONSE :

L'ensemble du personnel européen au service de la Sabena, tant en Belgique et au Congo Belge qu'à l'étranger, s'élève à 2.750 personnes, soit 2.360 en Belgique, 170 au Congo Belge et 220 à l'étranger, dont 50 seulement détachés de l'Administration Centrale, à Bruxelles, à des escales à l'étranger.

La K. L. M. occupe 13.000 agents européens, dont 9.000 aux Pays-Bas, tandis que la Swissair emploie 1.500 personnes.

En considérant ces effectifs et la flotte de chacune de ces compagnies, on constate que la Sabena a, proportionnellement au nombre d'appareils qu'elle emploie, l'effectif le plus réduit.

En ce qui concerne les escales étrangères, citons à titre d'exemple, que l'ensemble du personnel employé par la Sabena dans le Royaume Uni s'élève dans ce pays à 43 personnes, tandis que l'effectif des employés de la K.L.M. est de l'ordre de 250.

A New-York, la Sabena emploie 50 agents environ, tandis que les effectifs du personnel de la K.L.M. à cette escale s'élèvent à quelque 300 agents.

Ci-après, un relevé comparatif des effectifs de personnel des sociétés belge, néerlandaise et suisse :

	Effectief	Getal vliegtuigen	Getal bedienden per vliegtuig
SABENA	2.750	48	57
K. L. M.	13.000	76	171
SWISSAIR	1.500	22	68

Volgens inlichtingen verschenen in bulletijn n^o 7 van de I. A. T. A. (Juni 1948), was de verhouding bedienden/vliegtuigen voor de maatschappijen Air France, British Overseas Airways en Pan American Airways en Trans World Airways respectievelijk 100, 90, 70 en 121.

VRAAG :

Welke is de toestand van de Sobelair met betrekking tot de Sabena sinds de toepassing van het nieuw statuut van deze laatste Maatschappij ?

ANTWOORD :

De Sabena werd bij besluit van de Regent van 4 Mei 1949 er toe gemachtigd voor 75 t. h. in het kapitaal van Sobelair deel te nemen.

Sobelair verzekert verder voorlopig, zoals vroeger en naar het Oosten van de Kolonie, op aanvraag, vervoer met een toeristisch karakter met tweemotorige vliegtuigen. Al de nodige maatregelen werden genomen met het oog op een degelijke coördinatie van de twee maatschappijen op technisch, exploitatie- en handelsgebied.

Bovendien, wordt de aan Sobelair verleende precaire machtiging thans door het Departement van Verkeerswezen onderzocht, rekening gehouden, enerzijds, met de verbintenissen aangegaan krachtens de wet van 6 April 1949, waarbij aan de Sabena machtiging is verleend haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen, en, anderzijds, met de belangen van de Schatkist en van het luchtvervoer in het algemeen.

VRAAG :

1) Door welke overheid worden, bij ongeval, de onderzoeken gedaan ?

2) Welke was de rol van de Belgische afgevaardigden bij de onderzoeken te Gander, Libengé en Londen ?

3) Werden de verslagen van onderzoek bekendgemaakt ?

ANTWOORD :

1) a) De Staat, op wiens grondgebied het ongeval is gebeurd, past zijn landswet toe en doet een gerechtelijk onderzoek instellen om de eventuele overtredingen vast te stellen. Het geldt dus hier een gerechtelijk onderzoek waarvoor, met het oog op eventuele rechtsvervolg, een verslag wordt opgemaakt.

b) Bovendien, moeten de Staten, die partij zijn bij het Verdrag van Chicago, bij toepassing van artikel 26 van dat Verdrag een technisch onderzoek over de omstandigheden van het ongeval instellen en zich hierbij gedragen naar de door de « Organisatie der Internationale Burgerlijke Luchtvaart (O.A.C.I.) » aanbevolen procedure. De Staat, waarbij het verongelukte luchtvaartuig ingeschreven is, mag waarnemers afzenden om bij dat onderzoek tegenwoordig te zijn.

Het geldt dus in dit geval een technisch onderzoek. Dit heeft ten doel de oorzaken van het ongeval te trachten op te sporen om er een les uit te trekken ten einde de veiligheid van het luchtverkeer maximaal te verzekeren.

	Effectifs	Nombre d'avions	Proportion d'agents par avion
SABENA	2.750	48	57
K. L. M.	13.000	76	171
SWISSAIR	1.500	22	68

Selon des informations publiées dans le bulletin n^o 7 de l'I. A. T. A. (juin 1948), la proportion agents/avion en ce qui concerne les compagnies Air France, British Overseas Airways et Pan American Airways et Trans World Airways, était respectivement de l'ordre de 100, 90, 70 et 121.

QUESTION :

Quelle est la situation de la Sobelair par rapport à la Sabena depuis la mise en application du nouveau statut de cette dernière société ?

RÉPONSE :

La Sabena a été autorisée, par arrêté du Régent du 4 mai 1949, à acquérir une participation de 75 % dans le capital de la Sobelair.

Sur demande, la Sobelair continue provisoirement à assurer comme par le passé et vers l'Est de la Colonie, en avion bimoteur, des transports à caractère touristique. Toutes mesures nécessaires ont été prises en vue d'une bonne coordination des deux sociétés aux points de vue technique, exploitation et commercial.

Pour le surplus, l'autorisation precaire accordée à la Sobelair fait en ce moment l'objet d'un examen de la part du Département des Communications, compte tenu, d'une part, des engagements pris en vertu de la loi du 6 avril 1949 autorisant la Sabena à augmenter son capital et à modifier ses statuts et, d'autre part, des intérêts du Trésor et des transports aériens en général.

QUESTION :

1) Quelle est l'autorité qui procède aux enquêtes en cas d'accident ?

2) Quel est le rôle joué par les délégués belges dans les enquêtes de Gander, Libengé et Londres ?

3) Les rapports d'enquête ont-ils été publiés ?

RÉPONSE :

1) a) L'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit applique sa loi nationale et fait procéder à une instruction judiciaire pour établir les infractions éventuelles.

Il s'agit donc là d'une enquête de justice qui donne généralement lieu à l'établissement d'un rapport en vue des poursuites éventuelles.

b) Au surplus, les Etats parties à la Convention de Chicago doivent, en application de l'article 26 de cette Convention, procéder à une enquête technique sur les circonstances de l'accident, en se conformant à la procédure recommandée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O. A. C. I.). L'Etat dans lequel l'aéronef accidenté est immatriculé, est autorisé à envoyer des observateurs pour assister à cette enquête.

Il s'agit donc ici d'une enquête technique. Son but est d'essayer de découvrir les causes de l'accident pour en retirer un enseignement en vue d'assurer au maximum la sécurité de la circulation aérienne.

De resultaten van dat onderzoek worden overgemaakt aan de « Organisatie der Internationale Burgerlijke Luchtvaart ».

In sommige landen is het mogelijk een enkel gerechtelijk en technisch onderzoek in te stellen onder inachtneming van artikel 26 van het Verdrag van Chicago.

Deze procedure kan onmogelijk in België worden toegepast, want het gerechtelijk onderzoek is er geheim en niet contradictoer. Het technisch onderzoek geschiedt dus in ons land door specialisten van het Bestuur der Burgerlijke Luchtvaart.

2) Onderscheid dient gemaakt tussen de ongevallen overkomen op vreemde grondgebieden (Gander en Londen) en die overkomen op het grondgebied van het moederland of van de Kolonie (Libengé).

Voor de op vreemd grondgebied overkomen ongevallen mogen de waarnemers enkel bij het onderzoek aanwezig zijn zonder er aan deel te nemen. Bij hun terugkeer, maken zij een verslag van hun opdracht op. Dit is een administratief bescheid dat niet mag dienen om een overtreding vast te stellen en waarop de particulieren zich niet kunnen beroepen.

De Belgische waarnemers, die de onderzoeken te Gander en te Londen hebben bijgewoond, hebben dus slechts de rol van waarnemer kunnen vervullen, welke rol hun bij artikel 26 van het Verdrag van Chicago op beperkte wijze toegewezen is.

Wat de op het grondgebied van het moederland of van de Kolonie overkomen ongevallen betreft, hiervoor is het de Belgische Staat of Belgisch-Congo (Bestuur der Luchtvaart in het moederland of Bestuur der Luchtvaart in de Kolonie) die met het onderzoek is belast.

Bij het ongeval te Libengé, is het dus het Bestuur der Luchtvaart in de Kolonie dat het onderzoek ingesteld en een verslag opgemaakt heeft.

3) Het Departement van Verkeerswezen weet niet dat de verslagen van Gander, van Londen en van Libengé speciaal werden bekendgemaakt, door de overheden die ze hebben doen opmaken.

De aan de O. A. C. I. overgemaakte technische verslagen werden door dat organisme gedeeltelijk bekendgemaakt (oorzaak van het ongeval).

Wat de administratieve bescheiden aangaat en inzonderheid de verslagen over de opdracht van de waarnemers die de onderzoeken te Gander en te Londen hebben bijgewoond, deze zijn, wegens hun administratief karakter zelf, niet bestemd om bekendgemaakt te worden.

VRAAG :

Ware het niet mogelijk de onderhandelingen inzonderheid met het Ministerie van Openbare Werken en de Stad Gent te hervatten, ten einde een oplossing te vinden welke de toekomst van het luchtvaartterrein Gent openlaat?

ANTWOORD :

De Regie der Luchtwezen heeft vruchteloos getracht van Openbare Werken te verkrijgen dat de autobaan Brussel-Oostende en de Ringvaart de exploitatie en de uitbreiding van het luchtvaartterrein Gent (St. Denijs-Westrem) niet zouden in gevaar brengen.

Deze houding werd gerechtvaardigd door het feit dat de verlaging van het peil van de autobaan en het verleggen van het kanaal, volgens het advies van het Departement van Openbare werken, technische moeilijkheden en aanzienlijke bijkomende uitgaven zouden veroorzaken.

De Regie der Luchtwezen zal nog een laatste poging doen om de toekomst van het luchtvaartterrein Gent trachten te waarborgen.

Les résultats de cette enquête sont transmis à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Dans certains pays, il est possible d'effectuer une seule et même enquête à la fois judiciaire et technique en se conformant à l'article 26 de la Convention de Chicago.

Cette procédure est impossible à réaliser en Belgique; car l'instruction judiciaire est secrète et non contradictoire. L'enquête technique est donc effectuée dans notre pays par des spécialistes de l'Administration de l'Aéronautique civile.

2) Il y a lieu de distinguer les accidents survenus sur les territoires étrangers (Gander et Londres) et ceux survenus sur le territoire de la métropole ou de la Colonie (Libengé).

En ce qui concerne les accidents survenus sur territoire étranger, les observateurs belges ne peuvent qu'assister à l'enquête sans y participer. A leur retour, ils dressent un rapport de mission. Il s'agit d'un document administratif qui ne peut servir à établir une infraction et dont les particuliers ne peuvent se prévaloir.

Les observateurs belges qui ont assisté aux enquêtes de Gander et de Londres n'ont donc pu jouer que le rôle d'observateur qui leur est limitativement assigné par l'article 26 de la Convention de Chicago.

En ce qui concerne les accidents survenus sur le territoire métropolitain ou colonial, c'est l'Etat belge ou le Congo belge (Administration de l'Aéronautique métropolitaine ou Administration de l'Aéronautique coloniale) qui est chargé de l'enquête.

Lors de l'accident de Libengé, c'est donc l'Administration de l'Aéronautique de la Colonie qui a procédé à l'enquête et établi un rapport.

3) Il n'est pas à la connaissance du Département des Communications que les rapports de Gander, de Londres et de Libengé aient fait l'objet d'une publication spéciale par les autorités qui les ont fait dresser.

Les rapports techniques envoyés à l'O.A.C.I. font l'objet d'une publication restreinte (cause de l'accident) par cet organisme.

En ce qui concerne les documents administratifs et notamment les rapports de mission des observateurs qui ont assisté aux enquêtes de Gander et de Londres, ceux-ci, du fait même de leur caractère « administratif », ne sont pas destinés à la publication.

QUESTION :

Ne serait-il pas possible de reprendre les pourparlers, notamment avec le Ministère des Travaux Publics et la Ville de Gand, afin de trouver une solution qui ménage l'avenir de l'aérodrome de Gand?

RÉPONSE :

La R. V. A. a essayé en vain d'obtenir l'accord du département des Travaux Publics afin que l'autoroute Bruxelles-Ostende et le Ringvaart ne compromettent pas l'exploitation et le développement de l'aérodrome de Gand (St. Denis-Westrem).

Cette attitude a été justifiée par le fait que l'abaissement du niveau de l'autoroute et le détournement du canal entraînent, de l'avis du Département des Travaux Publics, des difficultés techniques et des dépenses supplémentaires considérables.

La Régie des Voies Aériennes tentera un dernier effort en vue de tâcher de garantir l'avenir de l'aérodrome de Gand.

VRAAG :

Welke politiek wordt in zake luchtvracht door de Sabena gevoerd ?

Is deze maatschappij voornemens haar bedrijvigheid in die sector uit te breiden ?

Welke resultaten werden tot nog toe verkregen ?

ANTWOORD :

De Sabena was de eerste luchtvaartmaatschappij die permanent vertegenwoordigd was bij de Baltic Exchange (Vrachtbeurs te Londen).

Zij is eveneens onder de eerste die op de Luchtvrachtbeurs te Parijs en ook te Antwerpen vertegenwoordigd zijn.

De Sabena heeft vliegtuigen aangekocht die speciaal voor het vervoer van vracht gebouwd zijn, 't is te zeggen I C. 54 en 7 C. 47.

Zowel op de vaste lijnen als door speciale vrachtluchten heeft zij gestadig in die richting uitbreiding genomen.

Het getal in 1947 vervoerde tonkilometer vracht bereikte 13 t. h. van het gezamenlijke der in 1947 vervoerde tonkilometers, 25 t. h. in 1948 en ongeveer 22 t. h. in 1949, zegge meer dan 5 miljoen T. km.

Gezegd mag worden dat, wat het vervoerd percentage luchtvracht betreft, de Sabena aan het hoofd staat van de maatschappijen voor geregeld luchtvervoer.

VRAAG :

Welke voorschriften zijn thans bij de Sabena van kracht voor het vertrek van vliegtuigen bij slecht weder ?

ANTWOORD :

De Sabena volgt de ter zake volstrekt algemeen aangenomen beginselen :

1) op al de luchtvaarterreinen waar de toestellen van de Sabena landen, is een minimum zichtbaarheid door de regeringsoverheden vastgesteld, minimum beneden hetwelk alle opstijging of landing verboden is;

2) binnen de sub 1) hiervoren bepaalde perken, beslist alleen de gezagvoerder of het gepast is op een bepaald luchtvaarterrein te landen of daarvan al dan niet op te stijgen, zo hij acht dat de weersgesteldheid zulks niet toelaat, zonder dat hem enigerlei uitdrukkelijke instructie door de maatschappij mag gegeven worden.

VRAAG :

Is het waar dat de heer Minister beslist heeft de aan sommige personeelsleden der R. L. W. toegekende fictieve anciënniteit in te trekken ?

Zo ja, geldt deze maatregel alleen voor de R. L. W. of wordt hij ook in andere Departementen of andere parastatale organismen toegepast ?

ANTWOORD :

In principe werd de aan zekere bedienden van de R.L.W. toegekende fictieve anciënniteit ingevolge klachten van het personeel ingetrokken, daar die anciënniteit niet gerechtvaardigd geoordeeld werd.

De toepassingsmodaliteiten van deze beslissing zijn in onderzoek.

Bovendien geldt deze maatregel enkel voor de R. L. W. aangezien in de andere besturen of parastatale organismen

QUESTION :

Quelle est la politique de la Sabena en matière de fret aérien ?

Cette société songe-t-elle à développer son activité dans ce secteur ?

Quels sont les résultats obtenus jusqu'ici ?

RÉPONSE :

La Sabena a été la première compagnie aérienne à être représentée de manière permanente au Baltic Exchange (Bourse de Fret de Londres).

Elle est également parmi les premières à être représentée à la Bourse de Fret aérien de Paris et à celle d'Anvers.

La Sabena a acquis du matériel volant spécialement conçu pour le transport du fret, c'est-à-dire I C. 54 et 7 C. 47.

Tant sur les lignes régulières que par vols spéciaux d'affrètement, elle s'est développée d'une façon constante dans cette voie.

Le nombre de T.km. de fret transportées en 1947 avait atteint 13 % de l'ensemble du tonnage kilométrique transporté en 1947, 25 % en 1948 et 22 % environ en 1949, soit plus de 5 millions de T. km.

On peut affirmer que la Sabena est en tête des compagnies de transports réguliers en ce qui concerne le pourcentage du transport de fret qu'elle assure.

QUESTION :

Quelles sont les consignes actuellement en vigueur à la Sabena en ce qui concerne les départs des avions par mauvais temps ?

RÉPONSE :

La Sabena suit les principes admis d'une manière absolue générale en la matière :

1) Dans tous les aérodromes où les appareils de la Sabena effectuent des atterrissages, des minima de visibilité sont fixés par les autorités gouvernementales, minima en dessous desquels tous décollages ou atterrissages sont interdits;

2) Dans les limites fixées sub 1) ci-dessus, le commandant de bord est seul juge pour décider s'il est opportun d'effectuer un atterrissage sur un aérodrome déterminé ou de prendre le départ ou non lorsqu'il estime que les conditions météorologiques ne le permettent pas, sans qu'aucune instruction impérative puisse lui être donnée par la compagnie.

QUESTION :

Est-il vrai que M. le Ministre a décidé la suppression des anciennetés fictives accordées à certains agents de la R. V. A. ?

Dans l'affirmative, cette mesure est-elle propre à la R. V. A. ou est-elle également appliquée à d'autres départements ou d'autres organismes parastataux ?

RÉPONSE :

En principe, les anciennetés fictives accordées à certains agents de la R. V. A. ont été supprimées comme suite à des réclamations du personnel, ces anciennetés ayant été jugées injustifiées.

Les modalités d'application de cette décision sont à l'examen.

Pour le surplus, ladite mesure ne s'applique qu'à la R. V. A., des situations semblables n'existant pas dans

van het Ministerie van Verkeerswezen, geen gelijkaardige toestanden bestaan. Het Departement weet niet of dergelijke toestanden zich in andere Departementen voorgedaan hebben.

VRAAG :

Van welk nut zijn de drie taal-adjuncten die onlangs bij de R. L. W. benoemd werden?

Werden er te dier gelegenheid geen keurambtenaars voorbijgegaan?

ANTWOORD :

Niet drie doch twee taal-adjuncten werden bij de Regie der Luchtwezen benoemd, de ene voor de Directeur-Generaal van de R. L. W. en de andere voor de Directeur der Exploitatie; deze benoemingen zijn geschied bij toepassing van artikel 4, § 3, der wet van 28 Juni 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken.

Ontkennend antwoord op de tweede vraag.

les autres administrations ou organismes parastataux du Ministère des Communications. Le Département ignore si pareils errements se seraient produits dans d'autres départements.

QUESTION :

Quelle est l'utilité des trois adjoints linguistiques qui ont été récemment nommés à la R. V. A. ?

Des éléments de valeur n'ont-ils pas été dépassés à cette occasion ?

RÉPONSE :

Il a été procédé à la nomination de deux adjoints linguistiques à la Régie des Voies Aériennes, et non de trois, l'un pour le Directeur général de la R. V. A. et l'autre pour le Directeur de l'Exploitation; ces nominations ont été faites par application de l'article 4, § 3, de la loi du 28 juin 1932 sur l'emploi des langues en matière administrative.

Réponse négative à la deuxième question.

BIJLAGE.

Luchthaven van Melsbroeck.

Taalregeling.

1) Al de zaken zullen in binnendienst, zonder hulp van vertalingen, in de Nederlandse taal behandeld worden, tenzij zij in de Waalse streek van het land geïlocaliseerd of localiseerbaar zijn, in welk geval de Franse taal zal worden gebruikt.

In hun betrekkingen met het Hoofdbestuur van het Ministerie van Verkeerswezen en van de andere Ministeriële Departementen, zullen de diensten van de vlieghaven dezelfde regeling in acht nemen.

2) Diezelfde diensten zullen in hun briefwisseling met de in de artikelen 1 en 3 der wet van 28 Juni 1932 bedoelde besturen en overheden, zonder behulp van vertalingen, gebruik maken van de taal welke deze besturen en overheden krachtens die bepalingen moeten gebruiken.

3) Aan de particulieren zullen zij antwoorden in de taal door de betrokkenen zelf gebruikt of aangevraagd.

4) De berichten en mededelingen voor het publiek zullen in de twee landstalen worden gesteld, de voorrang zal evenwel aan de Nederlandse taal worden toegekend, terwijl er vertalingen in vreemde talen aan kunnen toegevoegd worden.

5) De dienstorders en algemene onderrichtingen, welke het personeel aanbelangen, zullen in het Nederlands worden uitgevaardigd. Zolang Franstalige eenheden te Melsbroeck zullen te werk gesteld zijn, zullen de dienstorders en de algemene onderrichtingen eveneens in het Frans worden vertaald.

6) Al de personeelsleden der Luchthaven van Melsbroeck dienen met de taal van de streek — het Nederlands — vertrouwd te zijn.

7) De titularissen van de hiernavermelde betrekkingen moeten eveneens van een behoorlijke kennis der Franse taal laten blijken :

Luchthavencommandant, Onderluchthavencommandant, Verpleger, Luchtvaartterreinwachter, Sectiehoofd, Conduc-tor van werken, Ingenieur, Hoofdradiotelegrafist, Onderhoofdradiotelegrafist, Eerste operator, Operator, Hulp-operator, Bureelhoofd, Hoofdverkeersleider, Verkeersleider, Adjunct-verkeersleider, Klerk-seingever, Telefonist, Weerkundig assistent, Opmaker van weersverwachtingen, Rekenaar, Hulprekenaar, Steno-typist, Technicus, Brigadier-brandweerman, Onderbrigadier-brandweerman.

8) Indien het voor de exploitatie der luchthaven vereist is, kan van het personeel de kennis van één of méér vreemde talen worden gevergd.

9) Het Frantalg personeel, dat thans te Melsbroeck is te werk gesteld, mag er slechts in dienst blijven mits het slagen in een examen over de elementaire kennis van de Nederlandse taal. Het kan slechts in zijn ambt bevestigd worden mits het slagen, na een tijdperk van maximaal 3 jaar, in een bijkomend examen over de *behoorlijke* kennis van de Nederlandse taal.

ANNEXE.

Aérodrome de Melsbroeck.

Régime linguistique.

1) Toutes les affaires seront traitées, en service intérieur, sans recours aux traducteurs, en langue néerlandaise, à moins qu'elles ne soient localisées ou localisables dans la région wallonne du pays, auquel cas il sera fait usage de la langue française.

Dans leurs relations avec l'administration centrale du Ministère des Communications et des autres départements ministériels, les services de l'aérodrome se conformeront à la même règle.

2) Ces mêmes services feront usage dans leur correspondance avec les administrations et les autorités visées aux articles 1 et 3 de la loi du 28 juin 1932, sans recours aux traducteurs, de la langue que celles-ci doivent employer en vertu de ces dispositions.

3) Ils répondront aux particuliers dans la langue dont ceux-ci ont fait usage ou ont demandé l'emploi.

4) Les avis et communications au public seront rédigés dans les deux langues nationales; la priorité sera toutefois réservée à la langue néerlandaise et l'adjonction de traductions en langues étrangères autorisée.

5) Les ordres de services et instructions générales intéressant le personnel seront édictées dans la langue néerlandaise. Aussi longtemps que fonctionneront à Melsbroeck, des unités d'expression française, les ordres de services et instructions générales seront traduits en français.

6) Tous les agents de l'aérodrome de Melsbroeck seront familiarisés avec la langue de la région — le néerlandais.

7) Les titulaires des emplois mentionnés ci-dessous devront justifier d'une connaissance appropriée de la langue française :

Commandant d'aérodrome, Commandant adjoint-d'aérodrome, Infirmier, Garde d'aérodrome, Chef de section, Conduc-tor de travaux, Ingénieur, Chef radiotélégraphiste, Sous-chef radiotélégraphiste, Premier opérateur, Opérateur, Aide-opérateur, Chef de bureau, Contrôleur dirigeant, Contrôleur, Contrôleur-adjoint, Commis-signaleur, Téléphoniste, Assistant météorologique, Prévisionniste, Calculateur, Aide-calculateur, Steno-dactylo, Technicien, Brigadier pompier, Sous-brigadier pompier.

8) Si les besoins de l'exploitation l'exigent, la connaissance d'une ou de plusieurs langues étrangères pourra être requise du personnel.

9) Le personnel d'expression française qui fonctionne actuellement à Melsbroeck ne pourra être maintenu en service que moyennant la réussite d'un examen portant sur la connaissance *élémentaire* de la langue néerlandaise. Il ne sera définitivement confirmé dans ses fonctions à cet aérodrome que moyennant la réussite, après trois ans au maximum, d'un examen complémentaire (portant sur la connaissance *appropriée* de la langue néerlandaise).

10) Wat de examens betreft, waaruit de behoorlijke kennis van het Nederlands of het Frans moet blijken, zullen beschikkingen van de algemene order n^o 314 van 1 Augustus 1934 worden toegepast.

Diezelfde beschikkingen gelden ook voor het examen waaruit de elementaire kennis der Nederlandse taal moet blijken, behalve wat het examenprogramma betreft.

Dit zal omvatten :

1^o voor niet geschoolde arbeiders :

een eenvoudige mondelinge proef, gaande over het uitvoeren van het vak en omvattende het lezen en een gesprek;

2^o voor geschoolde werklieden :

een zeer gemakkelijke proef (lezen, mondelinge uitleg en gesprek) en dictee;

3^o voor al de andere categorieën :

— een mondelinge proef (lezen, mondelinge uitleg en gesprek in het Nederlands over een gemakkelijk onderwerp gedurende 10 minuten).

— een dictee, ten blijk van de kennis der spelregels betreffende de omgangstaal.

— een vrije vertaling in het Frans van een Nederlandse tekst van hoogstens 50 regels zonder gebruikmaking van een woordenboek.

11) Voortaan mogen slechts aanwervings- en bevorderingsexamens met het Nederlandse als voertaal worden uitgeschreven.

12) Deze regeling treedt in werking op 15 April 1950.

Samenstelling van het Veiligheidscomité van de Belgische Luchtvaart.

De Heren :

Voorzitter : Malderez.

Adviseurs : Crabbé, Allard, Nottet.

Secretaris : Neuville.

Samenstelling van het Consultatief Comité van de R. L. W.

De Heren :

Voorzitter : Malderez.

Adviseurs : Crabbé, Allard, Leboutte, Donnet, Robijns, Copet, Schmitz, Vernieuwe, Mahieu, Janssens, Godart, Detournay, Depauw, De Langhe.

Secretaris : Neuville.

10) En ce qui concerne les examens portant sur la connaissance *appropriée* du néerlandais ou du français, il sera fait application de l'ordre général n^o 314 du 1^{er} août 1934.

Ces mêmes dispositions valent également pour l'examen portant sur la connaissance élémentaire de la langue néerlandaise, sauf en ce qui concerne le programme de l'examen.

Celui-ci comportera :

1^o pour les ouvriers non qualifiés :

une simple épreuve orale, portant sur l'exercice de la fonction et comportant une lecture et une conversation;

2^o pour les ouvriers qualifiés :

une épreuve orale (lecture, explication orale et conversation) et une dictée très facile;

3^o pour toutes les autres catégories :

— une épreuve orale (lecture, explication orale et conversation) en langue néerlandaise pendant 10 minutes, sur un sujet facile.

— une dictée, comportant la connaissance de l'orthographe de la langue courante.

— une traduction libre en français d'un texte néerlandais usuel et comportant 50 lignes au plus, sans dictionnaire.

11) A l'avenir il ne sera procédé qu'à l'organisation d'examens de recrutement et de promotion néerlandais.

12) Le régime entre en vigueur le 15 avril 1950.

Composition du Comité de Sécurité de la Navigation Aérienne belge.

MM. :

Président : Malderez.

Conseillers : Crabbé, Allard, Nottet.

Secrétaire : Neuville.

Composition du Comité Consultatif de la R. V. A.

MM. :

Président : Malderez.

Conseillers : Crabbé, Allard, Leboutte, Donnet, Robijns, Copet, Schmitz, Vernieuwe, Mahieu, Janssens, Godart, Detournay, Depauw, De Langhe.

Secrétaire : Neuville.

ONTVANGSTEN 1947. — RECETTES 1947.

VLIEGVELDEN — AERODROMES	TAXES			HUUR — LOCATION			VERGOEDINGEN — INDEMNITES		Terugbetaling en diverse ontvangsten — Remboursements et recettes diverses	TOTALEN — TOTALUX
	Landing	Berging	Bebakening	Niet overdekte	Gebouwen	Loodsen	Exploitation	Weiden,		
	Atterrissage	Remisage	Balisage	Surface non couverte	en lokalen — Bâtiments et locaux	Hangars	buffet — buffet	gras maaien — Prairies, fau- chage d'herbes		
Haren — Haeren	6.553.381,40	123.908,35	1.379.552,—	135.028,40	22.809,—	433.487,—	100.000,—	—	745.533,45	9.493.699,60
Melsbroek — Melsbroeck...	3.379.791,80	5.037,50	528.025,—	75.535,—	66.884,—	92.905,—	62.756,—	28.292,—	109.802,75	4.349.029,05
Grimbergen... ..	98.842,75	28.796,35	—	750,—	525,—	14.000,—	—	18.300,—	176,20	161.390,30
Antwerpen — Anvers ...	208.055,—	63.827,90	700,—	55.290,—	53.617,—	6.030,—	4.000,—	101.124,—	30.627,38	523.271,28
Gent — Gand	136.203,50	67.031,—	1.800,—	21.858,—	2.772,—	19.420,—	1.000,—	20.000,—	2.145,60	272.230,10
Oostende — Ostende... ..	341.078,50	16.785,30	1.075,—	18.442,50	5.344,—	1.980,—	3.417,—	18.000,—	38.576,65	444.698,95
Het Zoute — Le Zoute ...	541.068,—	46.820,50	5.225,—	15.268,—	15.597,—	47.904,—	40.425,—	6.000,—	6.130,76	724.438,26
Bierset	182.938,—	73.112,85	—	26.222,—	7.572,—	17.000,—	—	—	40.535,40	347.380,25
Spa	22.407,75	15.634,25	—	50,—	—	—	—	—	—	38.092,—
St-Hubert	3.510,—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.510,—
Gosselies	470,—	—	—	—	—	—	—	—	72,—	542,—
Hoofdbestuur — Adminis- tration centrale... ..	—	—	—	—	—	—	—	—	238.717,14	238.717,14
TOTALEN — TOTALUX :	11.467.746,70	440.954,—	1.916.377,—	348.443,90	175.120,—	632.726,—	221.598,—	191.716,—	1.212.317,33	16.596.998,93

ONTVANGSTEN 1948. — RECETTES 1948.

VLIEGVELDEN — AERODROMES	TAXES			HUUR — LOCATION			VERGOEDINGEN — INDEMNITES		Terugbetaling en diverse ontvangsten — Remboursements et recettes diverses	TOTALEN — TOTALUX
	Landing	Berging	Bebakening	Niet overdekte	Gebouwen	Loodsen	Exploitation	Weiden,		
	Atterrissage	Remisage	Balisage	Surface non couverte	en lokalen — Bâtiments et locaux	Hangars	buffet — buffet	gras maaien — Prairies, fau- chage d'herbes		
Haren — Haeren	5.118.856,—	119.602,—	606.842,—	342.435,80	308.296,—	2.270.140,—	110.000,—	1.000,—	1.634.486,90	10.511.658,70
Melsbroek — Melsbroeck...	6.246.771,—	41.372,—	879.585,—	711.096,—	271.161,35	285.409,50	360.000,—	35.200,—	748.262,62	9.578.857,47
Grimbergen... ..	87.257,25	99.472,—	—	46.800,—	15.215,60	28.500,—	20.016,70	18.300,—	1.981,—	317.542,55
Antwerpen — Anvers ...	492.660,50	113.963,45	—	81.906,—	96.246,—	326,—	2.100,—	129.997,—	88.863,80	1.006.062,75
Gent — Gand	163.626,25	50.019,30	120,—	41.400,—	750,—	81.254,—	5.016,70	21.600,—	4.985,70	368.771,95
Oostende — Ostende... ..	81.616,—	19.110,45	—	27.016,—	7.628,—	47.000,—	31.013,—	74.080,—	20.145,30	307.608,75
Het Zoute — Le Zoute ...	120.347,75	37.397,50	—	22.556,—	18.554,—	39.546,—	54.645,—	13.504,—	15.828,70	322.378,95
Bierset	72.678,—	97.016,50	120,—	28.510,—	20.103,—	40.180,—	200,—	1.750,—	262.240,10	522.797,60
Spa	20.056,50	32.772,—	—	1.400,—	—	—	3.000,—	—	5.285,50	62.514,—
St-Hubert	1.354,—	18,25	—	—	1.326,—	—	—	—	209,50	2.907,75
Gosselies	—	—	66,—	—	—	—	—	—	46.174,75	46.240,75
Hoofdbestuur — Adminis- tration centrale... ..	—	—	—	—	—	—	—	—	302.667,19	302.667,19
TOTALEN — TOTALUX :	12.405.223,25	610.743,45	1.486.733,—	1.303.119,80	739.279,95	2.792.355,50	585.991,40	295.431,—	3.131.131,06	23.350.008,41

ONTVANGSTEN 1949. — RECETTES 1949.

VLEGVELDEN AERODROMES	TAXES			HUUR — LOCATION			VERGOEDINGEN INDEMNITES		Terugbetaling en diverse ontvangsten — Remboursements et recettes diverses	TOTALEN — TOTAUX
	Landing — Atterrissage	Berging — Remisage	Bebakening — Balisage	Niet overdekte oppervlakte — Surface non couverte	Gebouwen en lokalen — Bâtiments et locaux	Loodsen — Hangars	Exploïtatie buffet — Exploïtation buffet	Weiden, gras maaien — Prairies, fau- chage d'herbes		
Haren — Haeren	121.943,—	2.919,—	21.876,—	780.524,40	361.213,—	1.474.730,—	20.000,—	—	3.362.609,—	6.145.814,40
Melsbroek — Melsbroeck...	12.451.046,—	79.573,—	1.640.371,—	1.030.952,—	1.693.732,—	534.361,—	460.000,—	31.050,—	2.200.053,60	20.121.138,60
Grimbergen... ..	157.960,—	288.929,—	—	57.860,—	20.440,—	49.625,—	30.000,—	18.300,—	44.241,30	667.355,30
Antwerpen — Anvers ...	420.932,—	115.310,—	465,—	85.082,—	129.398,—	175,—	45.704,—	112.185,—	79.245,—	988.496,—
Gent — Gand	152.928,—	15.420,—	—	40.698,—	6.016,—	109.287,—	27.591,85	21.600,—	26.324,85	399.865,70
Oostende — Ostende... ..	338.305,—	19.577,—	1.500,—	37.922,—	5.280,—	28.350,—	30.460,—	74.080,—	21.363,—	556.837,—
Het Zoute — Le Zoute ...	320.422,—	51.918,—	1.500,—	21.379,—	23.233,—	63.862,—	137.466,—	19.600,—	13.487,20	652.867,20
Bierset	60.725,—	66.936,—	1.300,—	23.540,—	20.146,—	23.035,—	14.000,—	33.055,—	17.771,50	260.508,50
Spa	28.246,—	39.710,—	—	450,—	—	—	2.500,—	1.000,—	4.273,40	76.179,40
St-Hubert	360,—	19,—	—	—	13.138,—	—	—	—	6.447,25	19.964,25
Gosselies	63.810,—	596,—	120,—	10,—	—	—	—	1.272,45	2.911,50	68.719,95
Hoofdbestuur — Adminis- tration centrale... ..	—	—	—	—	—	—	—	—	1.861.418,11	1.861.418,11
TOTALEN — TOTAUX :	14.116.677,—	680.907,—	1.667.132,—	2.078.417,40	2.272.596,—	2.283.425,—	767.721,85	312.142,45	7.640.145,81	31.819.164,41