

Alexandre Janssens, virtuoos op SV-4b

Paul Jourez en Robert Feuillen

De persoonlijkheid

- Geboren te Antwerpen op 5 november 1928.
- Adjudant-chef vlieger.
- Lid van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart.

Zijn loopbaan

- Vervoegt de luchtmacht op 25 juni 1949 en maakt deel uit van de 115^e promotie leerling-piloten.
- Wordt piloot gebrevetteerd op 21 februari 1951.
- Vliegt in het 8^e smaldeel te Chièvres en wordt vlieginstructeur in het 9^e smaldeel.
- Wordt vlieginstructeur in de Elementaire Vliegschool (EVS) in 1953
- Wordt vanaf 1953 de officiële demonstratiepiloot op SV-4b.
- Beëindigt zijn loopbaan in de luchtmacht in 1969



II. Curriculum vitae



Vleugeluitreiking op 21.12.1952 door generaal majoor vlieger De Bock



Chièvres, 7e Wing, 8e smaldeel

*P. Tonnet, Sus Lenssens, J. Lebrun, N. Van Driessche
Op de motorinlaat: Alex Janssens, Albert Leduc,
In de motorinlaat: Bob Corbeel*

groene inschrijving toe (Good show).

Hij gaat over naar het 9^e smaldeel als sectieleider, tot hij in 1953 vlieginstruuteur wordt in de EVS te Goetsenhoven. Daar bekwaamt hij zich in luchtacrobatie en wordt hij aangeduid als officiële presentator van de SV-4b tijdens meetings.

Alexandre (Alex), Eugène, Jeanne Janssens wordt geboren in Antwerpen op 5 november 1928.

Hij vervoegt de luchtmacht op 25 juni 1949 met de 115^e promotie in de EVS die ingeplant is te Diest. Hij begint zijn elementaire training op SV-4b te Schaffen, het vliegveld van Diest.

Gaat op 12 juni 1950 over naar de Vorderingsvliegschool (VVS) te Brustem, waar hij op North American T-6 en Spitfire IX vliegt. Krijgt zijn vleugels op 21 februari 1951, gaat over naar de "Operational Training Unit" (OTU) en ontvangt zijn hoger brevet op Spitfire XIV op 21 april 1951

Na een kort verblijf in Beauvechain wordt Alex toegewezen aan het 8^e smaldeel van de 7^e Wing te Chièvres waar hij op Meteor VII, Meteor VIII en Oxford vliegt.

Op 15 januari 1952 leidt hij een formatie van drie vliegtuigen wanneer het weer in Chièvres plots verslechtert; een aantal vliegtuigen in moeilijkheden doen het vliegverkeer vastlopen. Daar hij slechts over weinig brandstofreserve beschikt, besluit Alex om met zijn formatie in Melsbroek te landen. De vlucht naar Melsbroek gebeurt in laaghangende cumuluswolken en wordt geleid door de Ground Control Approach (GCA) radar. Wanneer Alex de goed verlichte landingsbaan opmerkt zet hij zijn "wingmen" in "line astern" zodat zij één na één veilig kunnen landen met een brandstofreserve van slechts 10 gallons. Voor zijn leiderskwaliteiten en zijn gave om juiste beslissingen te nemen, kent men hem een

Wanneer hij in 1969 zwaar gekwetst wordt tijdens een vliegongeval, moet hij de luchtmacht verlaten. Meer dan 250 leerlingen hebben geprofiteerd van zijn vakmanschap als vlieginstruuteur. Hij totaliseert 6000 vlieguren, waarvan 4000 uren op SV-4b.

III. Markante feiten

Het kader

Vanaf 1953 is Alex Janssens dus vlieginstruuteur op SV-4b in de EVS te Goetsenhoven (Tienen). In die periode wordt de SV-4b gepresenteerd op vliegmeetings door kapitein-vlieger Marcel Desmet, toekomstige stafchef van de luchtmacht. Daar deze geroepen wordt om andere functies in te nemen, geeft hij die taak over aan Alex Janssens, die hem geleidelijk zal vervangen. Alex zal zijn eerste demonstratie geven te Casteau, tijdens een meeting die georganiseerd wordt door de Aéro Club van Bergen

De uitvoering

Vanaf dan zal hij de tweedekker van Belgische make-lij op meetings demonstren. Er dient op gewezen dat de SV-4b zich uitstekend leent voor acrobatie, ondermeer omdat de motor met een injectiepomp is uitgerust die toelaat het volledig vliegdomein te bestrijken. Bovendien laat het smeersysteem toe om ongeveer drie minuten op de rug te vliegen. Alex Janssen presenteert het vliegtuig in solo of in een formatie van drie (commandant Ernest Deneyer, adjudant Alex Janssens en adjudant Désiré Baudoul). Hij verbetert voortdurend zijn eigen programma door vlot *loopings*, *Immelmanns*, *stall turns*, *barrel rolls*, *stalls en spins* uit te voeren. Het volledig gamma wordt doorgenomen, zelfs in rugvlucht.



*Passage op de rug voorbij de staf van de EVS te Goetsenhoven
(foto WillyDegeyter)*

Dit wordt zijn specialiteit; luchtacrobatie op de rug. Hierbij wordt de piloot blootgesteld aan negatieve G's die het bloed naar het hoofd stuw en aldus een zeer oncomfortabel gevoel geven. Dank zij zijn stuurvaardigheid wordt hij aangeduid om de Belgische luchtvaart te vertegenwoordigen op de "Lockheed Trophy", die doorgaat in Coventry, in juli 1957. Het vliegtuig dat hem door de luchtmacht ter beschikking wordt gesteld is de V65, dat sinds het begin van het jaar in rood, wit en zwart was geschilderd.

De luchtattaché in Groot-Brittannië stort de inschrijvingsom van 10 pond en de oliemaatschappijen leveren de nodige brandstof. Alex vliegt het Kanaal over, voorzien van enige kaarten, wat gereedschap, (zodat hij eventuele kleine pannes kon herstellen) en een gedeclasseerde “Mae West”, die hij in een tentoonstellingszaal had gevonden.

Deze “Lockheed Trophy” kan beschouwd worden als het wereldkampioenschap in luchtacrobatie. Alex presenteert een programma van vijf minuten met 18 figuren die beginnen op 2200 voet, met een minimum hoogte van 500 voet (het schema van de presentatie is in bijlage).

Tijdens de herhalingen voorspellen de andere deelnemers hem een plaats in de finale; onder hen zijn Léon Biancotto, wereldkampioen op SR7, ridder d’Orgeix op SV-4c, de Spanjaard Aresti et de Zwitser Liardon op Bücker. De figuur “omgekeerde *stall turn* met een kwart rol in klimvlucht”, heeft heel wat succes. Echter, tijdens de presentatie verslechtert het weer plotseling en een windstoot dwingt Alex om een onvoorziene rol uit te voeren teneinde binnen het opgelegd luchtruim te blijven. De jury, die zijn talent erkent, geeft hem een speciale vermelding, maar wegens de verloren punten eindigt hij slechts zevende, een plaats die hem geen toegang geeft tot de finale. Er dient aan toegevoegd dat de eerste vier plaatsen werden toegekend aan een ploeg uit Tsjecho-Slowakije, die over een vliegtuig beschikte dat speciaal ontworpen werd voor luchtacrobatie en uitgerust was met een zescilinder motor in lijn.

Na de schiftingsproeven sturen de zes juryleden hun verslag naar de secretaris generaal van de Koninklijke Belgische Aeroclub en aan kolonel Preston, de Chief Executive van de Coventry meeting. Hierin staat te lezen:

Weather

“The weather during the eliminating trials was generally unfavourable. The surface wind of 13 to 17 knots gusted up to 28 knots. The day was dull, there were showers and at time the cloud base of two-eight stratus was down to 450 meters. Two competitors in particular were affected by the weather, H. Maron in the Spitfire and Warrant Officer Janssens, in a Stampe. There was a sudden sharp increase in wind strength in the middle of Warrant Officer Janssens’s presentation“.

Alex Janssens:

“As was mentioned in an opening remark, Warrant Officer Janssens was especially unfortunate in the weather, for it was during his performance that there occurred a sharp increase in wind speed and this interfered with his positioning. His control in the inverted figures was especially notable.”

Alex is zeer ontgoocheld, temeer omdat de hervormingen en besparingen in de luchtmacht hem



Alex Janssens wordt voorgesteld aan Z.M. koning Boudewijn tijdens de meeting der naties te Bierset in 1958.

zullen beletten om het jaar daarop revanche te nemen.

Nochtans zal hij in 1958, het jaar van de wereldtentoonstelling in Brussel, een schitterende demonstratie van zijn talent geven tijdens de meeting der naties in Bierset. In tegenwoordigheid van Z.M. koning Boudewijn en talrijke hoogwaardigheidsbekleders stelt hij hetzelfde programma voor als dit van de “Lockheed Trophy” in Coventry. Het tijdschrift “Flight” brengt dit als volgt:

« W.O. Janssens gave a superb display of classic aerobatics in a Stampe SV-4b and then indulged in a crazy aerial ballet and dog-fight with another SV-4”.

Na de presentatie wordt hij naar de tribune geroepen en persoonlijk gelukgewenst door de koning.

Maar toen gebeurde er in 1959 een vreselijk ongeval. Alex vliegt op 3000 voet boven Goetsenhoven met een reserve onderluitenant en neemt snelheid voor een looping. De schroef breekt af en de daaropvolgende trillingen rukken de motor uit het vliegtuig.. Het vliegtuig gaat in *flat spin* en wordt onbestuurbaar. Alex maakt de *canopy* los en schreeuwt tot zijn passagier om te springen. Alex kruipt, zoals voorgeschreven, langs de binnenkant van de tolvlucht uit het vliegtuig. Zo bevindt hij zich zittend op de vleugel met zijn rug tegen de romp geplakt. Hij slaagt erin zich los te wurmen met behulp van de kabels en zich in de ruimte te werpen, maar de radiokabel van zijn helm zit klem aan het vliegtuig. Aldus krijgt hij een klap in de rug van de aanvalsboord van de andere vleugel, vooraleer in vrije val terecht te komen. Gelukkig kan hij zijn parachute nog openen vooraleer op de grond te pletter te slaan. Zijn kwetsuren aan de ruggengraat zullen hem beletten de eerstkomende zes maanden te vliegen. De passagier, die verstart in zijn stoel was gebleven, komt er van af zonder ernstige breuken!

Na een langdurige en pijnlijke herstelperiode herneemt Alex zijn activiteiten. In 1965 schrijft de EVS een ploeg in voor de trofee Léon Biancotto te Dax in Franrijk. Luitenant kolonel Blume voert het bevel. Alex en Leo Lambermont bereiden commandant Feyten en kapitein Lamborelle inderhaast voor op deze proef. Alles gebeurt inderhaast; de ploeg zet zelfs de training voort op weg naar Dax. Op 1 en 2 oktober voert elke piloot het individueel programma uit, zoals voorgeschreven door de organisatie. Alex wordt eerste Belg en het kwartet behaalt de eerste prijs in de ploegencompetitie.

Vanaf 1966 vliegt Alex met de V 19 (klassieke oranje kleur) en demonstreert een nieuwe spectaculaire figuur. Op het einde van de presentatie landt hij, selecteert “intégral” op het throttle quadrant als voorbereiding op rugvlucht en geeft opnieuw volgas. Zeer laag boven de landingsbaan, aan 70 knopen, doet hij dan een volledige *flick roll*, om uiteindelijk definitief te landen. Hij demonstreert deze figuur tijdens de meetings in Gosselies en Brasschaat.

Vanaf 1966 begint de planning om de oude SV-4b in de vliegschool te vervangen door een meer modern vliegtuig. Daarom brengt Mr Stampe één van zijn twee Stampe Renard SR7 voor evaluatie naar Goetsenhoven. Zoals de Stampe Vertongen is de Renard SR7 een “tandem seat”, maar met lage vleugel, klassiek, uitgerust met *flaps* en een Bombardier 180 PK motor. De Fransman Léon Biancotto, ex-wereldkampioen op SV-4c en ook op SR7, neemt Alex in vertrouwen tijdens een meeting in Goetsenhoven. Hij verwittigt hem dat hij tijdens een looping bijna in de grond is gevlogen met een SR7; het is opletten geblazen! Alex had tot dan geen moeilijkheden ondervonden tijdens zijn loopings, die hij zonder enig probleem kon afwerken.



Poseert voor de SR7, na zijn noodlanding in een veld te Evelette.

Op 19 oktober 1966 voert hij een vlucht uit met de Stampe SR7 (OO-SRZ) wanneer hij in volle vlucht zijn schroef verliest, die rakelings boven de cockpit scheert. De piloot zet de motor af en maakt een optrekmanoeuvre. Hij bevindt zich boven een vallei met de wind in de rug. Hij begint zijn bocht links van het veld en landt het prototype van de heren Stampe

en Renard zonder kleerscheuren in Evelette. Vier van de acht bouten, die de schroef op de nokkenas moesten houden, waren afgebroken en waren de oorzaak voor het loskomen ervan.

Wegens gebrek aan reserveonderdelen wordt het vliegtuig ter plaatse gedemonteerd en naar de werkhuizen terug gevoerd. De heer Stampe schenkt hem de schroef na restauratie.

Op 26 april 1967 neemt hij afscheid van de EVS en gaat over naar de VVS. Vanaf dan vliegt hij op Fouga Magister, maar voert nog demonstraties uit met SV-4b. Hij wordt ook chef-piloot bij Delhamende in Gosselies en leidt burger leerling-piloten op met Marchetti. Onder hen, de heren Burny en Sacré, die bij ACEC de Marchetti vluchtsimulator bouwen. Hij helpt hen om de vluchtparameters en de geluidseffecten van de motor te bepalen en begeleidt hen bij het vliegen; de jongste onder hen zal solo gelost worden.

Op 31 augustus 1967 voeren Alex en Jacob de Beuken een première op tijdens een meeting in Gosselies, waar zij voor het eerst de SIAI Marchetti SF-260 demonstreren. Zij noemen zich *the killers* en doen een formatievlucht met grondaanvallen. Na een kleine modificatie aan het vertikaal staartvlak, zal de SF-260M de SV-4b vervangen als opleidingsvliegtuig van de luchtmacht.

Op 22 september wordt hem gevraagd om luchtdopen te geven met een S205-18R op een feest van de luchtcadetten in Brustem. In de namiddag verslechtert het weer en het wordt onmogelijk om nog terug te keren met de Marchetti. Daar hij daags nadien slechts om 13 uur moest lesgeven aan zijn leerlingen op Fouga, vliegt hij 's morgens de OO-HEA terug naar Gosselies. Hij wordt opgehaald door Jos Lelotte met een Fouga (MT17). Op de terugvlucht weigert het linkse wiel uit te komen en een hydraulische panne verplicht hen te landen op één wiel, zonder remmen. Jos Lelotte, een piloot met veel ervaring, tracht het vliegtuig te landen op het rechtse wiel. Alles verloopt vlot tot de linkse vleugel de grond raakt. Het vliegtuig verlaat de landingsbaan en botst tegen een aantal betonblokken die zich in het gras buiten de veiligheidszone bevinden. Eens te meer is Alex de dupe; voor de tweede maal is zijn ruggengraat geraakt. Ditmaal is de kwetsuur zodanig ernstig dat de luchtmacht hem zijn pensioen toekent.

De vliegmeetings van Alex Janssens

Datum	Plaats	Gelegenheid	Nr SV-4b
1953 30 augustus	Casteau		V40
1955 31 juli	Aalst		V20
1956 28 juni	Goetsenhoven	Fasten van de EVS	V52
02 september	Genk		V20
09 september	Virton		V20
1957 16 mei	Goetsenhoven	Fasten van de EVS	V65
29 mei	Brasschaat	Fasten de l'Aviation légère	V65
14 juni	Kleine Brogel	Fasten van de 10 ^e Wing	V65
22 juni	Brustem	Fasten van de OCU	V65
05 juli	Chièvres	Fasten van de 7 ^e Wing	V65
12 juli	Coventry	Lockheed Aerobatic Competition	V65
18 augustus	Virton		V65
23 augustus	Florennes	Fasten van de 2 ^e Wing	V65
07 september	Chièvres		V65
26 september	Beauvechain	Fasten van de 1 ^e Wing	V65
1958 21 februari	Goetsenhoven	Show ten gunste van Portugese medici.	V65
21 april	Goetsenhoven	Show ten gunste van kandidaat-dokters	V65
29 juni	Bierset	Meeting der naties	V65
28 juli	Casteau	Vleugeluitreiking aan luchtkadetten	V65
07 september	Virton		V65
14 september	Bierset	PAIM (penthatlon)	V65
1960 10 april	Koksijde		V65
30 april	Chièvres		V65
22 mei	Schaffen		V65
26 mei	Wevelgem		V65
02 september	Florennes		V65
04 september	Casteau		V65
22 september	Goetsenhoven		V65
1961 04 december	Brustem		V65
1964 06 mei	Goetsenhoven		V18
1965 01 september	Dax (2 dagen)		V19
08 september	Goetsenhoven		V64
1966 21 mei	Oostmalle		V28
07 augustus	Beerse		V19
28 augustus	Marche		V19
03 september	Charleroi (Touch-Flick roll-Touch)		V19
18 september	Brasschaat idem		V19
1967 18 juni	Keiheuvel		V19

IV. Bibliografie

Alex Janssens, een virtuoos op SV-4b

Georges Lecomte

De azen op SV4-B: Alex Janssens

Dominique Hanson

Contact nr 24, volume 5 en 25 (newsletter van de Belgian Aviation History Association)

Elementaire Vliegschool, 40 jaar in Goetsenhoven

Document van de luchtmacht



De teksten en foto's zijn eigendom van de VZW "De Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart"; zij kunnen slechts gekopieerd worden voor privégebruik. Enig ander gebruik moet schriftelijk toegestaan worden door de Vereniging.



Staannde van links naar rechts: Jos Peeters (één van de eerste leerlingen van Alex), Willy Degeyter, Ernest Demeyer, Van Everbroeck, Léon Philippart, Jean Feyten. Lamborelle en Marc Dillen.

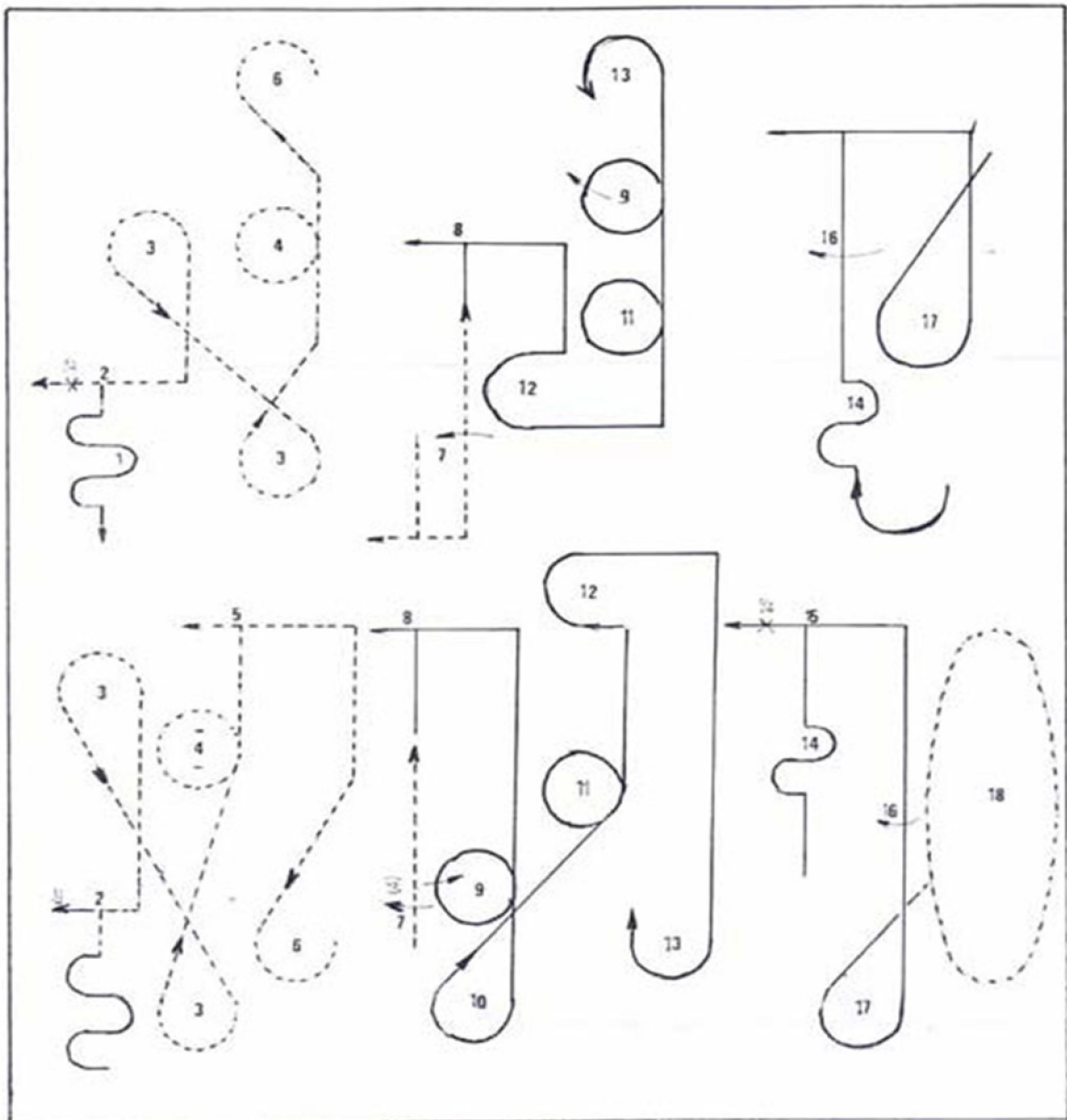
Zittende:- Van der Krieken. Leo Lambermont, Rik Loots, Guy Verscheuren, François Goosse en Alex Janssens



*Alex Janssens, vlieginstructeur in de EVS van
1953 tot 1967,
4000 uren vlucht op SV-4b*



The British Lockheed Trophy International
 Aerobatic competition – Coventry Meeting – 12th & 13th July 1957
 Warrant Officer A.E.J. Janssens Program



- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Un tonneau et demi déclanché 2. Renversement inversé précédé et suivi d'un quart de tonneau 3. Huit horizontal inversé 4. Boucle inversée 5. Renversement inversé 6. Retournement inversé 7. Tonneau (4 points) inversé 8. Renversement 9. Tonneau déclanché au sommet de la boucle | <ol style="list-style-type: none"> 10. Rétablissement tombé 11. Boucle 12. Retournement 13. Rétablissement 14. Tonneau déclanché 15. Renversement précédé et suivi d'un quart de tonneau 16. Tonneau lent 17. Demi-boucle avec sortie inversée 18. Demi-tonneau bariqué inversé, demi-tonneau déclanché, sortie demi-tonneau bariqué. |
|--|--|

De gestipte lijnen zijn vluchten. op de rug
 Presentatieduur: 5 minuten
 Beginhoogte: 2000 voet
 Minimum hoogte: 325 voet (volgens het regjement)