

# IMPRIME - DRUKWERK

\*

**Périodique trimestriel  
Driemaandelijks tijdschrift**

\*

**N° 1/2003  
Januari-Februari-Maart  
Janvier-Février-Mars  
2003**

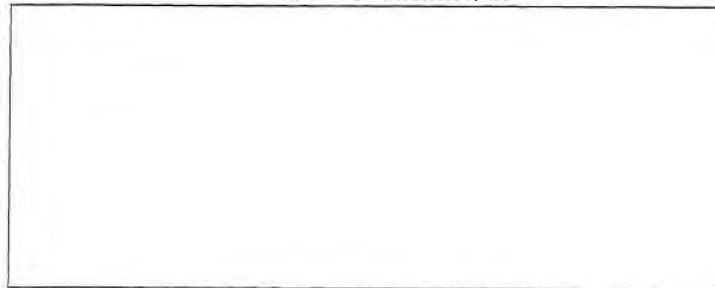
\*

Editeur responsable – Verantwoordelijk uitgever  
Robert Feuillen  
Rue Montoyer 1/13  
1000 Bruxelles-Brussel

Bureau de dépôt  
Afgiftekantoor  
1150 Bruxelles-Brussel 15

Belgique-België  
P.P.  
1150 Bruxelles-Brussel 15  
1/4224

*Ter attentie van – A l'attention de*



**22 mars 2003  
Assemblée  
générale  
statutaire  
&  
Banquet annuel**



**22 maart 2003  
Algemene  
statutaire  
vergadering  
&  
Jaarlijks banket**

ASBL  
**LES VIEILLES TIGES**  
DE L'AVIATION BELGE

VZW  
**DE "VIEILLES TIGES"**  
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

# 349 RAF (BELGIAN) SQUADRON



## "From Sunrise till Sunset"

Compiled by Guy De Win

This monography (3 volumes) is the story of the nowadays 349 Squadron/10 Wing, Belgian Air Force during the period it was part of the Royal Air Force (Nov 42-Oct 46). It has been compiled from available archives kept by the Historical Documentation Centre of the Belgian Armed Forces (CDH)-Evere (Brussels).

Edited: Belgian Aviation History Association (BAHA) & Historical Documentation Centre of the Belgian Armed Forces (CDH)  
XXIV + 944 pages > 900 pictures – 12 maps – Jacket: 4 colours print – 3,300 kg

BOOKS 3	BOOK 4	BOOK 9
<b>EXORDIUM</b>	<b>349 (Belgian) SQUADRON 1942-1946</b>	<b>BIOGRAPHICAL NOTES</b>
Contents VII	Preamble 203	Introduction 626
Foreword XII	Birth of a squadron: Creation of "349" 205	Aircrew 627
Acknowledgements XIII	Formation 209	Officers Non-Flying 863
Preface XIV		
Introduction XV	<b>OPERATIONAL RECORD</b>	<b>SOURCE INFORMATION</b>
Glossary XVII		Archives 885
<b>ORIGINS AND AFTERMATH</b>	<b>1943: Africa 222</b>	Bibliography: Books 886
<b>PART I: Preceding History</b>	<b>1943: Great Britain 224</b>	Bibliography: Magazines 893
Prologue 5	<b>1944: Great Britain 252</b>	
18 Days in May ... in a nutshell 7	<b>1944: North-Western Europe 299</b>	<b>POSTSCRIPT</b>
From Surrender to the Battle of Britain and ... till Victory 11	<b>1945: Till Victory and beyond North-Western Europe 333</b>	Biographies 349 British 897
Commands 16	<b>1946: Germany 360</b>	Memories: F/S Kenneth Brant 921
Training 20	<b>1946: Belgium at the horizon Germany 422</b>	Heirs of the "Old Breed" 924
Endnotes 26		
Appendices 37	<b>OPERATIONAL MISSIONS</b>	<b>GENERAL INDEX</b>
<b>PART II: Annexes</b>	1943 425	Personnel 928
<b>Section 1: Reports/Reveries/Recollections/Remembrance</b>	1944 431	Places 940
"My service with 349 Squadron 1944-1946" John Reynolds	1945 509	
<b>Section 2: Belgian Air Force 1946-1996</b>	<b>Appendices</b>	
"Si Beauvechain m'était conté ... The Beauvechain Story" 155	Personnel 525	
	Aircraft 569	
	Airfields 578	
	General History 585	
		<b>BOOK 3 XXIV + 198 pages</b>
		<b>BOOK 4 422 pages</b>
		<b>BOOK 9 324 pages</b>

**ORDER:** ► BAHA Secretariat: M. Verstraeten, Hooiweg 6, B1820 MELSBROEK – Tf. 32 (0)2 751 95 33  
E-mail: [j.verstraeten@village.uunet.be](mailto:j.verstraeten@village.uunet.be)

► Guy De Win: Tf. 32 (0)16 48 82 21 – E-mail: [guy.dewin@pandora.be](mailto:guy.dewin@pandora.be)

**PRICE:** 50 EURO (exclusive postage & package)

**p.&p.:** Belgium: 10 EURO

EU Countries: 15 EURO

Other countries: ask before ordering

**PAYMENT:** Belgian Aviation Historical Association

Hooiweg 6, B-1820 MELSBROEK

Account No: 001-3125533-75

Bulletin  
trimestriel

\*

**Numéro 1/2003**  
**Janvier-Février-Mars**  
**24<sup>ème</sup> année**

\*

Siège social  
**LA MAISON DES AILES**  
Rue Montoyer 1 Boîte 13  
1000 BRUXELLES

\*

**Compte bancaire**  
210-0619966-91

\*

**Cotisation**  
Belgique: 18,00 Euros  
(Veuves): 9,00 Euros  
Etranger: 20,00 Euros  
(Veuves): 11,00 Euros



Driemaandelijks  
tijdschrift

\*

**Nummer 1/2003**  
**Janvier-Février-Mars**  
**24<sup>ste</sup> jaar**

\*

Maatschappelijke zetel  
**HET HUIS DER**  
**VLEUGELS**  
Montoyerstraat 1 Bus 13  
1000 BRUXELLES

\*

**Bank rekening**  
210-0619966-91

\*

**Lidgeld**  
België: 18,00 Euros  
(Weduwen): 9,00 Euros  
Buitenland: 20,00 Euros  
(Weduwen): 11,00 Euros

*Pionniers et Anciens de l'aviation*

# LES VIEILLES TIGES

## DE L'AVIATION BELGE

\*

**SOCIÉTÉ ROYALE**  
Sous le Haut Patronage de S.M. le Roi Albert II  
Association sans but lucratif



# DE "VIEILLES TIGES"

## VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART

\*

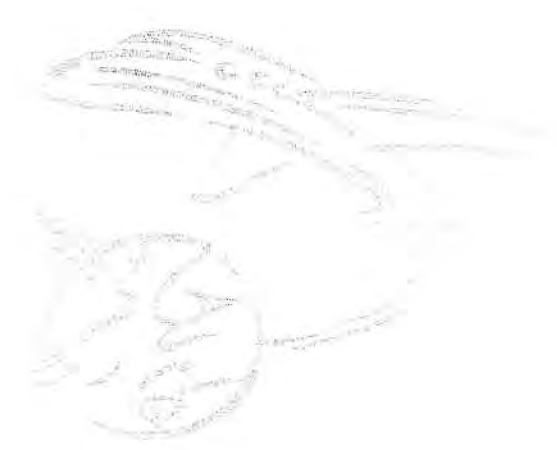
**KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ**  
Onder de Hoge Bescherming van Z.M. Koning Albert II  
Vereniging zonder winstgevend doel

*Pionniers en Anciens van de luchtvaart*

**Editeur - Uitgever**  
Robert FEUILLEN  
**Collaborateurs – Medewerkers**  
Alphonse DUMOULIN  
Jean-Pierre SONCK

\*

**Traducteurs – Vertalers**  
Gill GEBHARD-VAN DEN BROECK  
Leon BERGMANS  
Piet CLAES  
Alex PEELAERS  
Wilfried TERSAGO



#### SOMMAIRE DU BULLETIN 1/2003

- Le mot du président
- Nouvelles de l'association
- Le mot du trésorier
- Convocation à l'assemblée générale
- Invitation pour le banquet
- La journée d'un pilote de F-16
- L'effort de guerre de la Sabena en Afrique
- L'esprit chevaleresque des aviateurs
- Liste des membres
- Le mot de la Maison des Ailes

#### INHOUD VAN HET TIJDSCHRIFT 1/2003

- Het woord van de voorzitter
- Nieuws van de vereniging
- Het woordje van de schatbewaarder
- Uitnodiging tot de algemene vergadering
- Uitnodiging tot het jaarlijkse banket
- Een dag met een F-16 piloot
- De oorlogsinspanning van Sabena in Afrika
- De ridderlijke geest van de vliegeniers
- Lijst van de leden
- Het woordje van het Huis der Vleugels

Voor hen die zich  
gebonden  
voelen  
aan de  
familie van de luchtvaart.  
Voor hen die haar willen  
kennen en ...  
... toetreden:

*de*  
**"Vieilles Tiges"**  
**van de Belgische**  
**Luchtvaart**



Pour ceux qui sont  
attachés  
à la  
famille aéronautique.  
Pour ceux qui souhaitent  
la découvrir et ...  
... s'y joindre

*les*  
**Vieilles Tiges**  
**De l'Aviation belge**

**VOLGEND TIJDSCHRIFT**  
**PROCHAIN BULLETIN**  
**15.03.2003**

## *Het woordje van de Voorzitter*

### *Le mot du Président*



*Nous sommes fiers ...*

Cette année nous fêtons le centenaire de l'aviation. En effet, c'est à Kitty Hawk le 17 décembre 1903, date historique de l'aviation, que les frères Wright réussirent à remporter le triple record d'altitude (5 m), de distance (284 m), et de durée (59 secondes).

Depuis lors, l'aviation a évolué à une vitesse vertigineuse et les "petits Belges" ont largement contribué à son succès.

Qui ne connaît pas les Jan Olieslagers, Pierre de Caters, Alfred Lanser, Henri Crombez, Georges Nélis et tant d'autres qui furent les pionniers de l'aviation belge ?

N'oublions pas les constructeurs d'avions: Renard, Stampe et Vertongen, Tips et Florine qui ont produit des machines volantes remarquables.

Des milliers d'aviateurs ont été formés pendant ces cent ans. Ils ont réalisé leur rêve d'enfance: voler !

Ils ont démontré leur vaillance pendant les deux guerres, ils ont parcouru le monde entier dans l'aviation commerciale, ils ont battu des records en planeurs, en hélicoptères, en ballons ...

Plusieurs centaines ont payé leur idéalisme de leur vie. En parcourant la liste de nos membres (une nouvelle liste se trouve dans ce bulletin) nous constatons que cette année encore, lors de l'assemblée générale, nous aurons 1 diplôme de 70 ans de brevet, 9 diplômes de soixante ans de brevet et 23 médailles de 50 ans de brevet à distribuer. Les années 1952 et 1953 furent particulièrement fructueuses à la formation de nos pilotes.

En fêtant le centenaire de l'aviation nous aurons une pensée pour tous les aviateurs en vie et décédés, militaires et civils, membres et non-membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge.

*Nous sommes fiers d'eux et de l'Aviation belge !*

*Wij zijn trots...*

Dit jaar vieren wij het honderdjarig bestaan van de luchtvaart. Het was immers te Kitty Hawk op 17 december 1903, historische datum voor de luchtvaart, dat de gebroeders Wright drie records vestigden: hoogte (5 m), afstand (284 m) en tijd (59 seconden).

Sedertdien heeft het vliegwezen zich razendsnel ontwikkeld en de "Belgskens" hebben er ruimschoots aan bijgedragen.

Wie kent er niet Jan Olieslagers, Pierre de Caters, Alfred Lanser, Henri Crombez, Georges Nelis en vele anderen die de pioniers van de Belgische Luchtvaart waren ?

Wij mogen ook vliegtuigbouwers zoals Renard, Stampe en Vertongen, Tips en Florine niet vergeten die opmerkelijke vliegmachines geleverd hebben.

Duizende vliegeniers werden gevormd gedurende deze honderd jaar. Hun kinderdroom werd verwezenlijkt: vliegen !

Zij hebben zich heldhaftig gedragen gedurende twee oorlogen, zij hebben de hele wereld afgereisd in de burgerluchtvaart, zij hebben records gebroken op zweefvliegtuigen, helikopters, luchtballonnen ...

Honderden hebben hun idealisme met de dood bekocht. Als wij onze ledenlijst doorlopen (dit tijdschrift bevat een nieuwe lijst) stellen wij vast dat wij ook dit jaar, op onze algemene vergadering, 1 diploma van 70 jaar brevet, 9 diploma van 60 jaar brevet en 23 medailles van 50 jaar brevet zullen uitreiken. De jaren 1952 en 1953 waren in het bijzonder succesvol voor de opleiding van onze piloten.

Bij deze honderdjarige viering van de luchtvaart zullen wij in gedachten zijn bij alle vliegeniers levenden en doden, militairen en burgers, leden en niet-leden van de "Vieilles Tiges".

*Wij zijn trots op hen en op de Belgische Luchtvaart !*

# CONVOCATION A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE

**Vous êtes prié d'assister à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 22 mars 2003 à 10.45 heures dans la salle Léopold, au 26<sup>ème</sup> étage de l'hôtel Hilton, boulevard de Waterloo 38, à Bruxelles.**

\*\*\*

En vertu de l'article 17 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories "Vieille Tige" et "Actif", en règle de cotisation.

Les membres de la catégorie "Sympathisant" sont également cordialement invités à cette assemblée mais n'ont pas de voix délibérative.

Si vous ne pouvez pas participer à cette assemblée générale statutaire, faites-vous représenter par un membre de votre catégorie qui sera présent en lui remettant la procuration jointe à ce bulletin.

## ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par Monsieur Jean KAMERS, président et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice précédent.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 23 mars 2002, publié dans le bulletin trimestriel N° 2/2002 du 15 avril 2002.
4. Rapport du secrétaire général, Robert FEUILLEN
5. Rapport du trésorier, Georges de CONINCK
6. Rapport des commissaires aux comptes, Messieurs Guido DE ROM et Claude BUISSERET
7. Décharge à accorder aux administrateurs et aux commissaires pour l'exécution de leurs missions pour l'exercice 2002.
8. Nomination de deux commissaires aux comptes pour l'exercice 2003.
9. Nomination de deux suppléants aux commissaires aux comptes.
10. **Elections statutaires:**  
En vertu de l'article 9 des statuts, un tiers des membres du conseil d'administration est renouvelable chaque année à l'occasion de l'assemblée générale.

# UITNODIGING TOT DE ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

**U wordt uitgenodigd de algemene statutaire vergadering bij te wonen op zaterdag 23 maart 2003 om 10.45 uur in de zaal Leopold op de 26<sup>ste</sup> verdieping van het hotel Hilton, Waterloolaan 38 te Brussel.**

\*\*\*

Krachtens artikel 17 van de statuten, is het stemrecht voorbehouden aan de effectieven leden, hetzij de categorieën "Vieille Tige" en "Actief", in regel met hun bijdragebetaling. De leden van de categorie "Sympathisant" mogen deelnemen aan de vergadering maar zij hebben geen stemrecht.

Indien u de vergadering niet kan bijwonen, gelieve de bijgaande volmacht te overhandigen aan een lid van uw categorie waarvan u weet dat hij zal aanwezig zijn.

## AGENDA

1. Opening van de zitting door de Heer Jean KAMERS, voorzitter en afroeping van de namen van leden die in de loop van vorig dienstjaar overleden zijn.
2. Toespraak van de voorzitter
3. Goedkeuring van het verslag van de algemene statutaire vergadering van 23 maart 2002, afgedrukt in het tijdschrift Nr 2/2002 van 15 april 2002.
4. Verslag van de secretaris generaal, Robert FEUILLEN
5. Verslag van de schatbewaarder, Georges de CONINCK
6. Verslag van de rekeningscommissarissen de Heren Guido DE ROM en Claude BUISSERET.
7. Ontlasting te geven aan de beheerders en commissarissen voor hun opdrachten in het dienstjaar 2002.
8. Benoeming van twee rekeningscommissarissen voor het dienstjaar 2003.
9. Benoeming van twee vervangers voor de rekeningscommissarissen.
10. **Statutaire verkiezingen:**  
Krachtens artikel 9 van de statuten, is het mandaat van een derde van de leden van de raad van beheer elk jaar hernieuwbaar naar aanleiding van de algemene vergadering.

Les administrateurs sortants et rééligibles pour l'exercice 2003 sont: André DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS et Wilfried TERSAGO.

Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat de l'association au moins 8 jours avant la date de l'assemblée.

10. Modifications à apporter aux statuts en vertu de la loi du 2 mai 2002 sur les ASBL. Ce sont:
- Mention de l'arrondissement judiciaire dont dépend l'association.
  - Mode de cessation de fonctions, de révocation des administrateurs, étendue de leurs pouvoirs (individuellement, conjointement ou en collègue);
  - Mode de cessation de fonctions, de révocation des commissaires aux comptes;
  - Montant maximum de la cotisation;
  - Décharge à octroyer aux administrateurs et aux commissaires pour la bonne exécution de leurs missions;
  - Exclusion d'un membre.
  - Dépôts des actes précédemment publiés aux annexes du *Moniteur belge* au greffe du tribunal de première instance de Bruxelles.

Les participants à l'assemblée générale recevront un exemplaire des nouveaux statuts proposés.

11. Remise de la Médaille de l'Aéronautique (France) à Léon BRANDERS par le général Bertrand de LACROIX de VAUBOIS, président des Vieilles Tiges.
12. Remise du diplôme de 70 ans de brevet\* à Alex BINON.
13. Remise du diplôme de 60 ans de brevet\* à: Henri BRANDERS, Léon BRANDERS, Jacques DE GREEF, Guy HANZE, Robert NEMRY, Pierre VAN DE MEERSCHE, Albert VAN HAMME, Félix VAN DYCK et Jean-Pierre VERMEIREN.
14. Attribution de la médaille de 50 ans de brevet\* à: Marcel BAIKRY, Alfred BAUER, Robert COULÉE, Théo DE CLIPPEL, Jacques de GOES, Alphonse DUMOULIN, Joseph FRANCOU, Jan GOVAERTS,, Gaston LAUS, Jacques LE MAÎTRE, Jacques MERCIER, Roger MEULEMANS, Oswald MOLITOR, Ivan MORIAMÉ, Emmanuel NÈVE de MÉVERGNIES, Marcel NOËL, Denis NOOTENS, Charles PEYRASSOL, Philippe ROOSE, Jean RUZICKA, Jan VANDEN BRIEL, Léo VANDEN HEUVEL et Pierre-Sylvère VERMEIRE.

De uitredende en voor 2003 herkiesbare beheerders zijn: Andre DILLIEN, Paul JOUREZ, Jean KAMERS en Wilfried TERSAGO

De effectieven leden die hun kandidatuur willen stellen voor de functie van beheerder, worden uitgenodigd dit schriftelijk te doen op het secretariaat ten laatste 8 dagen vóór de algemene statutaire vergadering.

10. Aan te brengen veranderingen aan de statuten in uitvoering van de wet van 2 mei 2002:
- Vermelding van het gerechtelijk arrondissement waartoe de vereniging behoort.
  - Manier van opheffen van functies, van wraking van beheerders, en hun bevoegdheidsgebied (individueel, in groep, in college).
  - Manier van opheffing van functies, van wraking der rekeningscommissarissen.
  - Maximum bedrag van de bijdrage.
  - Ontlasting, toe te staan aan beheerders en commissarissen voor de uitoefening van hun functies.
  - De uitsluiting van een lid.
  - Neerleggen van de akten, voorheen gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*, op de griffie van de rechtbank van eerste aanleg van het gerechtelijke arrondissement.

De deelnemers aan de algemene vergadering zullen een exemplaar van de nieuwe statuten ontvangen ter goedkeuring.

11. Uitreiking van de "Médaille de l'Aéronautique"(Frankrijk) aan L.BRANDERS door generaal Bertrand de LACROIX de VAUBOIS, voorzitter van de Vieilles Tiges.
12. Uitreiking van het diploma van 70 jaar brevet\* aan: Alex BINON.
13. Uitreiking van het diploma van 60 jaar brevet\* aan: Henri BRANDERS, Leon BRANDERS, Jacques DE GREEF, Guy HANZE, Robert NEMRY, Pierre VAN DE MEERSCHE, Albert VAN HAMME, Félix VAN DYCK en Jean-Pierre VERMEIREN.
14. Toekenning van de medaille van 50 jaar brevet\* aan: Marcel BAIKRY, Alfred BAUER, Robert COULÉE, Théo DE CLIPPEL, Jacques de GOES, Alphonse DUMOULIN, Joseph FRANCOU, Jan GOVAERTS, Gaston LAUS, Jacques LE MAÎTRE, Roger MEULEMANS, Oswald MOLITOR, Ivan MORIAMÉ, Emmanuel NÈVE de MÉVERGNIES, Marcel NOËL, Denis NOOTENS, Charles PEYRASSOL, Philippe ROOSE, Jean RUZICKA, Jan VANDEN BRIEL, Leo VANDEN HEUVEL, en Pierre-Sylvère VERMEIRE.

15. Les membres qui souhaitent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée générale statutaire, sont aimablement priés de le faire par écrit par pli adressé au secrétariat de l'association pour le 14 mars 20034.

\* Les diplômes et médailles ne seront attribués qu'aux membres nommés ci-dessus en règle de cotisation pour l'année 2003.

\*\*\*

## BANQUET ANNUEL

Le banquet annuel suivra l'assemblée générale statutaire et aura lieu à 13.00 heures le 22 mars 2003 au "Plein ciel", 27<sup>ème</sup> étage de l'hôtel Hilton.

L'apéritif sera servi à partir de 12.15 heures dans la même salle.

Le prix de la participation est de 49,00 EUR par personne.

**Billet d'inscription:** couverture blanche de ce bulletin

**Paiement:** uniquement à l'aide du formulaire de virement ci-joint.

15. De leden die een ander onderwerp wensen in te schrijven op het agenda van deze algemene statutaire vergadering, worden uitgenodigd ons dit schriftelijk te laten weten door middel van een brief gericht aan het secretariaat ten laatste op 14 maart 2003.

\* Diploma's en medailles zullen alleen toegekend worden aan de leden hierboven genoemd in regel met hun bijdragebetaling voor het jaar 2003.

\*\*\*

## JAARLIJKS BANKET

Het jaarlijks banket zal aansluiten op de algemene vergadering en zal plaats hebben om 13.00 uur in "Plein ciel" op de 27<sup>ste</sup> verdieping van het hotel Hilton.

Het aperitief wordt opgediend vanaf 12.15 uur in dezelfde zaal.

De deelnameprijs is 49,00 EUR per persoon

**Inschrijvingsbriefje:** op de witte kaft van de tijdschrift.

**Betaling:** uitsluitend met het hier bijgevoegde stortingsbulletin.

## Le mot du Trésorier



## Het woord van de Schatbewaarder

*Si ce bulletin est agrémenté d'un point rouge, vous n'êtes pas en règle de cotisation pour 2003.*

Pour rester membre de l'association, veuillez de toute urgence verser votre cotisation au compte N°:

210-0619966-91

Vieilles Tiges de l'Aviation belge  
1, Rue Montoyer à 1000 Bruxelles

Membre résidant en Belgique:	18,00 EUR
Veuve de membre (Belgique):	9,00 EUR
Membre résidant à l'étranger:	20,00 EUR
Veuve de membre (étranger):	11,00 EUR

Faute de vous mettre en règle pour le 31 mars, ceci est le dernier bulletin que vous recevrez.

*Indien dit trimestriële tijdschrift een rood merkteken heeft, bent u niet in orde met het lidgeld voor 2003.*

Om lid te blijven van onze vereniging, gelieve dan onmiddellijke uw lidgeld te stort op de rekening:

210-0619966-91

Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart  
1, Montoyerstraat te 1000 Brussel

Lid wonend in België	18,00 EUR
Weduwe van lid (België)	9,00 EUR
Lid wonend in het buitenland	20,00 EUR
Weduwe van lid (buitenland)	11,00 EUR

Indien u uw toestand niet regulariseert vóór 31 maart, is dit tijdschrift het laatste dat u wordt toegestuurd.



**Celle qui nous a quittés  
Zij, die ons verlaten hebben**

Baronne Christiane du BOIS de CHANTRAINE, le  
3 décembre

**Nos activités  
en 2003**

**1. Vroenhoven, le 11 mai**

Cérémonie d'hommage aux pilotes et observateurs de l'Aéronautique militaire tombés le 11 mai lors des missions de bombardement des ponts sur le canal Albert.

**2. Beauvechain, le 13 mai**

A l'invitation du Chef de corps du 1<sup>er</sup> Wing, le Colonel aviateur BEM Thierry de SCHREVEL, nous visiterons le musée de la base.

Nous y serons guidés par Hervé DONNET et Jan GOVAERTS, les dévoués organisateurs de ce musée et membres de notre association.

Un déjeuner au mess des officiers à La Chise clôturera la visite.

Des informations détaillées et un plan d'accès au musée paraîtront dans le bulletin n° 2/2003 du 15 avril.

**3. Deurne-Anvers, le 13 août**

Cette année la réunion du mois d'août est organisée à l'aérodrome de Deurne-Anvers. Nous y serons les hôtes du commandant d'aéroport et de Dany CABOOTER.

Avant le déjeuner, un dépôt de fleurs aura lieu au monument de Jan Olieslagers près de l'aérogare, pionnier-fondateur de l'association.

Informations détaillées dans le bulletin n° 3/2003 du 15 juillet.

**4. Jalhay-Le Tigelot, le 31 août**

Cérémonie d'hommage aux aviateurs belges et alliés tombés dans les Hautes Fagnes au cours de la dernière guerre.

**5. Le 17 septembre**

Ce jour-là, la visite du "Flugausstellung" à Hermeskeil, à 22 km au sud-est de Trèves est programmée. C'est le plus grand musée en plein air d'Europe dans le domaine de l'aviation.

Nous espérons avoir suffisamment d'inscriptions pour affréter un bus au départ de Bruxelles avec, dans la mesure du possible, des prises en charge sur la route (225 km de Bruxelles).

Des informations détaillées paraîtront dans le bulletin n° 3/2003 du 15 juillet

**6. Et chaque deuxième mercredi du mois ...**

déjeuner amical à La Maison des Ailes à 12.00 heures (sauf en août).

**Hij, die ons verlaten hebben  
Celui qui nous a quittés**

Jean DELCOUR, membre d'honneur, le 3 janvier

**Onze activiteiten  
in 2003**

**1. Vroenhoven, 11 mei**

Eerbetoon aan de piloten en waarnemers van het Militaire vliegwezen, omgekomen op 11 mei 1940 tijdens de bombardementsopdrachten tegen de bruggen over het Albertkanaal.

**2. Beauvechain, 13 mei**

Op uitnodiging van Kolonel Vlieger SBH Thierry de SCHREVEL, Korpscommandant 1<sup>ste</sup> Wing gaan we het museum van de basis bezoeken. Het bezoek zal gegidst worden door Hervé DONNET en Jan GOVAERTS, beide toegewijde organisatoren van het museum en leden van onze vereniging.

Als afsluiting wordt er een lunch opgediend in de officieren mess "La Chise".

Uitgebreide informatie omtrent het bezoek en een toegangsplan zullen verschijnen in het bulletin nr 2/2003 van 15 april.

**3. Deurne-Antwerpen, 13 augustus**

Dit jaar wordt de vergadering van de maand augustus georganiseerd op het vliegveld van Deurne-Antwerpen. We zullen er te gast zijn bij de luchthavencommandant en Dany CABOOTER.

Vóór de lunch zal een krans neergelegd worden aan het monument van Jan Olieslagers, pionierstichter van de vereniging.

Gedetailleerde informatie in het bulletin 3/2003 van 15 juli.

**4. Jalhay-Le Tigelot, 31 augustus**

Eerbetoon aan de Belgische en Geallieerde vliegeniers gevallen in de Hoge Venen gedurende de laatste oorlog.

**5. 17 september**

Op die dag is een bezoek aan de "Flugausstellung" van Hermeskeil, 22 km zuidoosten van Trier in Duitsland gepland. Het is het grootste openluchtmuseum m.b.t. het vliegwezen in Europa.

We hopen op een voldoende aantal deelnemers, ten einde een autocar te kunnen inleggen met als vertrekplaats Brussel en, in de mate van het mogelijk, opstapplaatsen tijdens het traject (afstand vanuit Brussel: 225 km). Gedetailleerde informatie zal verschijnen in het bulletin nr 3/2003 van 15 juli

**6. En elke tweede woensdag van de maand**

verbroederingslunch in Het Huis der Vleugels om 12.00 uur (augustus uitgezonderd).



# La journée d'un pilote de F-16



## Introduction

Dans la série "La journée d'un pilote de ....." que notre bulletin trimestriel va publier, Paul JOUREZ nous présente la journée d'un pilote de F16.

Que vous soyez mordus, nostalgiques, pas documentés, nous espérons vous intéresser en vous présentant au cours du prochain trimestre l'évolution de l'aviation, de son matériel sans doute, mais surtout de ses pilotes.

Ils pilotent des machines de plus en plus merveilleuses. Leur formation est de plus en plus pointue. Ils trouvent toujours la joie du vol mais ils se trouvent confrontés à des défis nouveaux : restrictions budgétaires - contraintes environnementales - pertes dramatiques de leur emploi - problèmes de carrière.

Tout cela nous concerne, nous les plus anciens, et force notre admiration et notre respect pour cette magnifique relève

La rédaction

# Een dag met een F-16 piloot



## Inleiding

In de reeks "Een dag met een -piloot" die u in ons tijdschrift vindt, stelt Paul Jourez ons een dag met een F-16 piloot voor.

Of u nu een freak bent, in een nostalgische bui of slecht ingelicht, we hopen dat we u in de loop van de komende trimesters de evolutie van de luchtvaart uit de doeken kunnen doen, niet enkel het materieel maar vooral zijn piloten.

Ze vliegen immers met steeds meer uitzonderlijke machines, hun opleiding wordt scherper en scherper. Natuurlijk beleven ze nog veel plezier aan de vliegerij maar ze krijgen steeds vaker nieuwe uitdagingen: budgettaire beperkingen, milieubeperkingen, dramatisch verlies van werk, loopbaanproblemen.

Ons anciens, gaat dit allemaal aan; het dwingt onze bewondering en onze eerbied af voor de mooie aflossing.

De redactie

Parlez-vous encore de Link-Trainer ? Dites-vous toujours "Bij ons in KB was het zo ? Pensez-vous comme avant "De mon temps à Beauvechain ?" Si oui, ce qui suit peut vous intéresser.

Il fait encore bien noir, le temps est pluvieux lorsque le lundi 19 décembre j'arrive à la 1<sup>ère</sup> escadrille du 2<sup>ème</sup> Wing à Florennes pour vivre la journée d'un pilote de F-16

Très léger flottement dans l'organisation mais très rapidement, ce qui prouve la souplesse des Forces armées, tout s'arrange.

Je rencontre le capitaine David Scutenaire, dit le "Scud". Il va me "piloter" tout au long de cette journée. Rapide présentation devant une première tasse de café !



Spreekt u nog van Link Trainer? Zegt u nog altijd: 'Bij ons in KB was het zo?' Bent u het nog niet afgeleerd om te zeggen: 'In mijn tijd in Beauvechain...' Zo ja, dan moet het volgende u interesseren.

Het is nog erg donker en het regent nog altijd wanneer ik die maandagmorgen 19 december aankom in het 1<sup>o</sup> Smaldeel van de 2<sup>o</sup> Wing van Florennes; ik ga er een dag van een F-16 piloot van nabij volgen.

Er is een klein probleempje met de toegang maar alles komt snel in orde, de Krijgsmacht is toch nog soepel.

Ik maak kennis met kapitein David Scutenaire, bijgenaamd de 'Scud'. Hij wordt mijn 'piloot' voor de ganse dag. Snelle voorstelling bij een eerste kop koffie.

Le capitaine Scutenaire est issu de la section "Toutes armes" de l'Ecole Royale Militaire. Il totalise 900 heures de vol dont 700 heures sur F16. Il est arrivé à la 1<sup>ère</sup> escadrille en mai 2000. Il est responsable de l'Electronic Warfare.

L'escadrille au chardon compte 24 pilotes inscrits à son tableau organique mais 17 effectivement présents. Tiens, cela au moins n'a pas changé ! Assignée à l'OTAN la 1<sup>ère</sup> escadrille est spécialisée dans les missions d'attaque (FBA – Fighter-Bomber Attack) et de reconnaissance. Elle participe à la Force de réaction rapide (RRF). Egalement active au sein du 2<sup>ème</sup> Wing, la 350<sup>ème</sup> escadrille est spécialisée dans les missions de défense aérienne et participe de même à la RRF de l'OTAN.

Je m'inquiète un peu. Allons nous assister au briefing général et journalier au Groupe de Vol ? Monsieur Météo et les prévisions à courte échéance; le contrôleur du trafic aérien, le GLO (Ground Liaison Officier) avec les photos de maquettes ... de chars irakiens, etc. Et bien non. Il n'y a plus de briefing général chaque matin. Nous verrons cela plus tard. Nous pouvons donc reprendre notre conversation.

A plus ou moins brève échéance, en fonction de l'arrivée en escadrille de F16 MLU (Midlife update), l'aspect multirôle des missions sera augmenté. Le MLU améliore les performances du radar (la distance d'acquisition est augmentée, plusieurs cibles peuvent être traitées simultanément; les possibilités d'utilisation du missile air/air AMRAM sont augmentées). La modification incorpore un GPS de très haute précision – moins de dommages collatéraux – et un équipement laser pour le marquage des cibles. L'utilisation de tous ces équipements ne peut pas être confiée à des amateurs, même avertis.

Chaque pilote reçoit un crédit annuel de 165 heures de vol. A la 1<sup>ère</sup>, ce crédit se répartit en 50% de missions FBA, 30% de missions Recce et 20% de missions ADF (Défense aérienne). Relativement peu d'heures pour de nombreuses missions variées. Pas question donc de gaspiller ces heures précieuses, de "stooger". Ainsi la formation des pilotes se répartit suivant deux aspects majeurs: les grandes manœuvres et l'entraînement journalier.

## 1. Les grandes manœuvres

- a. Tous les deux ans chaque escadrille participe aux exercices:
  - RED FLAG à Nellis AFB, Arizona, aux Etats-Unis avec armement réel.

Kapitein Scutenaire komt van de sectie 'Alle Wapens' van de KMS. Hij heeft een totaal van 900 vlieguren op zijn actief, waarvan 700 op F-16. In mei 2000 kwam hij bij het 1<sup>o</sup> Smaldeel waar hij verantwoordelijk is voor de Electronic Warfare.

Het distel-smaldeel telt op zijn organieke tabel 24 piloten maar er zijn er slechts 17 daadwerkelijk aanwezig. Dát is ten minste nog niet veranderd. Het 1<sup>o</sup> Smaldeel is aan de NAVO toegewezen in een aanvals- (FBA – Fighter Bomber Attack) en verkenningsrol. Het maakt deel uit van de RRF of Rapid Reaction Forces. Het 350<sup>o</sup> Smaldeel van de 2<sup>o</sup> Wing is dan weer gespecialiseerd in luchtverdedigingsopdrachten en maakt eveneens deel uit van de RRF van de NAVO.

Ik wordt ondertussen wat zenuwachtig: gaan we de algemene dagelijkse briefing volgen op de Vlieggroep? De weerman en de voorspellingen op korte termijn, de luchtverkeersleiding, de GLO (Ground Liaison Officier) met maquettes van ... Iraakse tanks, enzovoort. Neen. Er is 's morgens geen algemene briefing meer; straks meer daarover. We praten dus verder.

Op middellange termijn zal het multirol-aspect van de opdrachten uitbreiden en dit in functie van de levering van de F-16 MLU (Midlife Update) aan het smaldeel. Die update verbetert de prestaties van de radar (detectieafstand wordt vergroot, meerdere doelen kunnen tegelijk worden behandeld, de mogelijkheden voor de meegevoerde AMRAAM-geleide tuigen worden vergroot). De modificatie omvat ook een GPS van een grotenauwkeurigheid (minder 'collateral damage') en een laseruitrusting voor het merken van doelen.

Het gebruik van de ganse uitrusting kan niet aan amateurs worden toevertrouwd, ook geen gevorderde.

Elke piloot krijgt een jaarlijks vliegekrediet van 165 vlieguren; in het 1<sup>o</sup> Smaldeel wordt dit opgesplitst in 50% FBA-zendingen, 30% Recce-zendingen en 20% ADF-zendingen (Luchtverdedigingsopdrachten): betrekkelijk weinig voor de talrijke en gevarieerde zendingen. Er kan dus geen sprake meer zijn van "stoogen" en op die manier uren vergooien. Zo valt de vorming van piloten in twee grote delen uiteen: de grote oefeningen en de dagelijkse training

## 1. De grote manoeuvres

- a. Elke twee jaar neemt elk smaldeel deel aan deze oefeningen:
  - RED FLAG in Nellis AFB in de Verenigde Staten met reële wapens.

- MAPLE FLAG à Cold Lake AB au Canada avec armement d'entraînement

Il s'agit d'exercices aériens combinés (COMAO) mettant en présence de nombreux avions de type différent.

b. Périodiquement l'escadrille participe à:

- VLLF (Very Low Level Flight) à Meknès au Maroc. Heureux pays où l'on peut encore voler à 150 pieds sol dans un espace aérien libre de grandes villes, de cardiaques et de crèches; cela permet d'apprendre à utiliser le relief et d'appliquer les tactiques essentielles des FBA.
- ACMI. Mer du Nord. Exécution de vols subsoniques et supersoniques au dessus de la mer (loin des terriens qui n'aiment pas cela). Les missions ADF sont analysées en temps réel et permettent d'entraîner également les contrôleurs d'interception.
- Exercices à grande échelle avec d'autres forces aériennes de l'OTAN (Norvège – Pologne)
- Campagne de tir à Monte-Real au Portugal avec utilisation des canons et des missiles.

Pour les nostalgiques, sachez que la Force Aérienne n'utilise plus Solenzara.

Sachez encore que les grands exercices durent en moyenne deux semaines et que chaque pilote y consacre environ 15 heures de vol en 10 missions.

## 2. L'entraînement journalier au départ de Florennes

Entraînement journalier mais certainement pas monotone. Voyez plutôt.

Il se répartit dans les catégories suivantes mais plusieurs exercices peuvent évidemment être combinés au cours d'une mission:

- Entraînement à la navigation, à l'attaque au sol et à la reconnaissance. Généralement trois objectifs sont "visités" au cours d'une mission. Il peut s'agir de ponts, d'installations militaires diverses, de sites industriels, d'installation de télécommunication.
- Missions "Close Air Support" définies par ATO (Air Task Order).
- Missions sur des polygones de tir Air/Sol (Pampa – Suippes – Vlieland – Nordhorn).

- MAPLE FLAG in Cold Lake AB in Canada met oefenbewapening.

Het gaat hem dan om gecombineerde luchtoperaties (COMAO) waarbij verschillende types vliegtuigen worden gebruikt.

b. Op regelmatige basis neemt het smaldeel ook deel aan:

- VLLF (Very Low Level Flying) in Meknes in Marokko. Wat een land waar men nog op 150 voet in een volkomen vrij luchtruim mag vliegen, zonder grote steden, hartlijders en bontwekerijen; zoiets laat toe om van het reliëf gebruik te maken en om essentiële FBA-tactieken aan te leren.
- ACMI, Noordzee: subsonische en supersonische vluchten boven zee (ver van landdotten die zoiets niet erg appreciëren). De ADF-zendingen worden in 'real time' geanalyseerd en laten ook de training van interceptiecontroleurs toe.
- Oefeningen op grote schaal met andere luchtmachten in de NAVO (Frankrijk – Polen).
- Schietperiode in Monte Real in Portugal met gebruik van kanon en geleide wapens.

Verouderde lezers dienen te weten dat de Luchtmacht Solenzara niet meer gebruikt.

Ten slotte dient vermeld dat de grote oefeningen zo een twee weken duren en dat elke piloot er ongeveer 15 vliegreuren in 10 opdrachten aan besteedt.

## 2.De dagelijkse training vanuit Florennes

Misschien wel dagelijks maar daarom niet minder eentonig, lees maar. Er zijn verschillende categorieën maar verscheidene oefeningen kunnen natuurlijk worden gecombineerd in de loop van één opdracht:

- Training in navigatie, in aanvallen van gronddoelen en in verkenning. Er worden meestal drie objectieven per zending aangevlogen; het kan dan gaan om bruggen, militaire installaties, industriële sites, telecommunicatiesites.
- "Close Air Support"-opdrachten die door ATO (Air Task Order) worden bepaald.
- Lucht-grondschiets op schietvelden (Pampa, Suippes, Vlieland, Nordhorn).

- Missions sur des polygones de guerre électronique (EW).
- Missions "Air Recce". L'avion est équipé d'un conteneur (POD) pour la basse et moyenne altitude. Progressivement les avions reçoivent un équipement infra rouge et des caméras numériques.
- Missions ADF. Apprentissage des manœuvres de base et d'utilisation des missiles Air/Air. Deux avions sont opposés à deux avions "ennemis".
- Air refueling. Qui veut voyager loin prend soin de ... son carburant. L'entraînement avec des tankers américains se pratique tous les deux ou trois mois, de jour comme de nuit.
- Entraînement au vol de nuit. Sans équipement MLU les missions de nuit sont limitées à la défense aérienne (CAP - Combat Air Patrol). Dans le futur les missions FBA seront réalisables de nuit. Les pilotes seront équipés de casques avec visière pour l'intensification de la lumière.
- L'entraînement au simulateur au cours duquel chaque pilote doit revoir les procédures normales et d'urgence.
- Pour combler les trous dans le programme, la base participe encore au rôle QRA (Quick Reaction Alert) de l'OTAN, ce qui exige 2 pilotes et 2 crew chiefs 24 heures sur 24 pour un décollage endéans les 15 minutes.

Après tout cela que reste-t-il à faire ? Et bien, il faut encore prendre 3 semaines de congé consécutives sur un capital de 45 jours par an.

Il n'est pas inutile non plus de songer un peu à sa carrière.

Les pilotes sont issus de l'ERM ou du cadre auxiliaire. Ces derniers signent un contrat de 9 ou 12 ans qui peut être prolongé quatre fois d'un an. Il leur est possible, moyennant des tests et des examens linguistiques de passer dans le cadre de carrière ou de complément.



- Zendingen op oorlog elektronische schietvelden (EW)
- "Air Recce"-opdrachten. Het vliegtuig is uitgerust met een 'pod' voor lage en middelgrote hoogte. De vliegtuigen krijgen progressief een infrarooduitrusting en digitale camera's.
- ADF-zendingen. Aanleren van basismanoevres en gebruik van Lucht-lucht-tuigen. Twee vliegtuigen staan telkens tegenover twee 'vijandige' toestellen.
- Air Refueling. Om ver te reizen, moet je op je brandstof letten en dus wordt er elke twee of drie maanden met Amerikaanse tankers geoefend, overdag zowel als 's nachts.

Nachtvliegtraining. Zonder MLU-uitrusting zijn opdrachten 's nachts beperkt tot luchtverdediging (CAP - Combat Air Patrol). In de toekomst zullen FBA-opdrachten ook 's nachts kunnen worden uitgevoerd; de piloten dragen dan op de helm een kijker met lichtversterking.

- De simulatortraining waar elke piloot de normale en de noodprocedures inoefent.
- Om leemtes in dat programma op te vangen neemt de basis nog deel aan de QRA-rol (Quick Reaction Alert) van de NAVO, waarbij 2 piloten en 2 crew chiefs zijn betrokken, en dit om 24 uur op 24 binnen de 15 minuten te kunnen opstijgen.

Wat blijft er dan nog wel te doen? Natuurlijk moeten er nog drie doorlopende weken vakantie worden genomen op een totaal van 45 dagen per jaar.

Daarbij moet je van tijd tot tijd ook je carrière denken. Piloten komen uit de KMS of via het hulpkader; de laatsten ondertekenen een contract van 9 of 12 jaar, dat vier keer met één jaar kan worden verlengd. Via examens en taalproeven kunnen ook zij overgaan naar het beroeps- of het aanvullingskader.

Après son entraînement le jeune pilote arrive en escadrille et il y restera cinq ans environ avant de suivre le deuxième cycle de la formation continuée. Il pourra revenir en unité opérationnelle pour deux ans dans la fonction d'officier d'opération. Il pourra également connaître pour une durée indéterminée les charmes et avantages d'un état-major belge ou OTAN.

Une fois nommé major il y a de sérieux espoirs de devenir commandant d'escadrille pendant deux ans. Après ? Comme Dieu le veut, selon les surprises que Monsieur le ministre de la Défense nationale saura concocter pour le plus grand bien des Forces armées et des militaires.

Encore une tasse de café et il est temps de parler de la mission du jour.

Donc, je vous le disais, plus de briefing général. Ce qui ne veut pas dire évidemment que les pilotes sont devenus imprudents ou insoucians.

Le planning des vols est établi pour deux semaines environ en étroite coordination avec le Groupe de Maintenance. La maintenance centralisée vous en avez entendu parler autrefois. Et bien ça y est.

Chaque pilote connaît son programme de missions une semaine à l'avance. Ainsi le capitaine Scud volera ce lundi 19 décembre à 16 heures. "Mon dernier vol de l'année" me confie-t-il. Il se rend donc devant un des ordinateurs qui équipent le bunker.

Tout y est.

La météo avec les précisions, les situations d'aérodromes en temps réel en Belgique, dans les pays voisins et plus loin si nécessaire. Vous saurez tout sur le contrôle aérien. Plus aucune excuse pour ignorer le Notam de Pampa Range. On vous dit tout sur "l'Emergency of the Day".

Muni de toutes ces informations, le pilote choisit la zone dans laquelle il va effectuer la mission en tenant compte des minima, soit 200 pieds – visibilité 800 mètres – vent de travers de 20 à 25 nœuds et pouvoir voler à 1000 pieds/sol.

Pour les missions de routine on trouve des "folders" tout préparés, comportant la navigation, trois cibles sur la route.

Le pilote utilisera des cartes au 1/500.000<sup>e</sup> et au 1/50.000<sup>e</sup> pour l'approche des cibles. Plus nécessaire de se battre avec des feuilles plastifiées qui persistent à créer des bulles d'air sur votre carte comme pour simuler le relief du terrain; fini les crayons gras.

Na zijn opleiding komt de jonge piloot in het smaldeel om er ongeveer vijf jaar te verblijven, voordat hij de 2<sup>e</sup> cyclus van de voortgezette vorming aanvat (N.v.d. Vert.: geldt niet voor alle piloten, de meesten blijven veel langer in het smaldeel vooraleer de 2<sup>e</sup> cyclus te beginnen). Hij kan dan voor een jaar of twee terugkeren naar een operationele eenheid maar dan als operatieofficier. Voor onbepaalde tijd kan hij ook de charmes en de geneugten smaken van een Belgische of internationale staf. Eens hij tot majoor is benoemd maakt hij een ernstige kans om alweer gedurende twee jaar smaldeelcommandant te worden. En daarna?

Dat is koffiedik kijken en hangt af van welke verrassingen de minister van Defensie nog uit zijn mouw schudt, voor het heil en welzijn van de Krijgsmacht en zijn militairen.

Nog een kop koffie en het ogenblik is aangebroken om over de zending van vandaag te spreken.

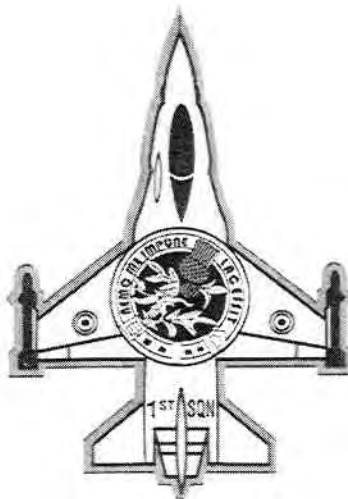
Zoals ik al zei, geen algemene ochtendbriefing meer, wat dan ook weer niet wil zeggen dat piloten nu onvoorzichtig of onbesuisd zouden geworden zijn.

De vluchtenplanning is voor ongeveer twee weken in nauwe samenwerking met de Onderhoudsgroep opgemaakt. Het gecentraliseerde onderhoud, daar heeft u vroeger al van horen spreken. En dat is er nu. Elke piloot kent zijn vluchtenprogramma een week op voorhand; zo zal kapitein Scud deze maandag 19 december om 16 uur vliegen. "Het is mijn laatste vlucht dit jaar", vertrouwt hij me toe. Hij neemt plaats voor een van de pc's in de bunker. Alles staat vóór hem.

De meteo met de voorspellingen, de situatie van de vliegvelden in "real time" in België, in de buurlanden en verder indien gewenst? Alles over de luchtverkeersleiding, geen excuus meer om van de Notam van Pampa Range niet te hebben gehoord. En daarbij alles over de emergency van de dag.

Met al die informatie kiest de piloot de zone waar hij zijn opdracht gaat uitvoeren, rekening houdend met de minima: 200 voet, een zichtbaarheid van 800 m, dwarswind niet meer dan 20 tot 25 knopen in Florennes en de mogelijkheid om in de zone op 1000 voet grond te kunnen vliegen. Voor routinezendingen bestaan er kant-en-klare folders waarin de navigatie en drie doelen langs de route.

De piloot gebruikt kaarten op 1/500.000<sup>e</sup> en op 1/50.000<sup>e</sup> voor de nadering van de doelen. Gedaan met het geklungel met plastic folie waar steeds luchtballen in kwamen, alsof er zo reliëf werd aangegeven... Weg ook met de vetpotloden.



L'ordinateur peut toujours vous sortir la carte impeccable avec "Time and Heading", zones à éviter et relief. L'ordinateur sortira encore les "Data Transfer Cartridges" pour la navigation, les codes IFF, etc. Vous y ajoutez une cassette pour l'enregistrement des données du vol à travers les HUD (Head Up Display). Tout à l'heure vous introduirez tout cela dans le cockpit. Vous voilà paré pour vous rendre au briefing du leader.

Ensuite il vous reste environ 50 minutes pour prendre possession de l'avion dans un abri ou sur la ligne. Pas question de "Kick the tyres and light de fire"; il faudra 15 minutes pour mettre en marche et vérifier l'électronique dont les commandes de vol.

Voilà, mon pilote me quitte. Il part exécuter la mission comme prévue. Avec 11.000 lbs de carburant il reviendra dans 1 heure 30 environ en volant à 420 nœuds. Il n'y aura pas d'air refueling à 29.000 pieds ce soir. Happy landing.

On peut toujours rêver mais il ne m'emmène pas dans les airs. Mais je suis invité à visiter la section "Recce". Le chef, le capitaine Leroy me parle avec fierté et compétence des activités et du matériel qu'il gère.

Pas moins de trois caméras standard et une caméra infra rouge peuvent équiper le F-16. Les prises de vues à moyenne altitude ou à haute altitude s'effectuent de 15.000 à 50.000 pieds avec des possibilités panoramiques, de prises de vue oblique.

Il semble que l'on a considérablement amélioré la qualité et le temps d'acquisition, de développement et d'interprétation et par conséquent, la valeur opérationnelle de la reconnaissance aérienne.

Certains se souviennent des MFPU d'antan dont disposait l'escadrille Recce: matériel lourd, pas facile à déplacer. Aujourd'hui l'équipement se niche aisément dans un petit bureau. En tout 4 écrans, 2 ordinateurs et 2 interpréteurs pour la modique somme de 1 million d'Euros.

De computer kan u altijd een onberispelijke kaart voorschotelen met 'time & heading', te vermijden zones en reliëf. Daarbij zal de computer ook nog de 'data transfer cartridges' voor de navigatie produceren, inclusief de IFF-codes, enzovoort. Daarbij voegt u nog een opnamecassette voor de HUD (Head Up Display); straks gaat dat alles in de cockpit worden ingevoerd. U bent klaar om de briefing van de formatieleider te gaan volgen.

Er resten u dan nog een vijftigtal minuten om in een vliegtuig te stappen, op de lijn of in een hangar. Geen kwestie van "Kick the tyres and light the fire", u heeft 15 minuten nodig om op te starten en de elektronica –waaronder de stuurorganen- na te zien.

Mijn piloot laat me nu alleen, hij gaat de voorziene vlucht uitvoeren. Met 11.000 pond brandstof zal hij na zo een anderhalf uur vliegen aan 420 knopen terug zijn. Er is vanavond geen brandstofbetanking op 29.000 voet. Happy landing!

Dromen is nog altijd niet verboden maar mee in vlucht kan ik niet; ik mag wel de sectie 'Recce' bezoeken. De baas is kapitein Leroy die me trots en met kennis van zaken vertelt over de activiteiten en het materieel dat hij beheert.

In een F-16 kunnen niet minder dan drie standaardcamera's en één infraroodcamera geïnstalleerd worden. Vluchten op middelgrote en grote hoogte gebeuren tussen de 15.000 en de 50.000 voet met mogelijkheid voor panoramische en schuine foto's.

De kwaliteit en de acquisitietijd schijnen aanzienlijk te zijn verbeterd, evenals de ontwikkeling en de interpretatie, zodat ook de operationele waarde van de luchtverkenning is vergroot.

Sommigen herinneren zich nog de MFPU (Mobile Photo Interpretation Unit) van vroeger nog zoals die bij verkenningssmaldelen hoorde: zwaar getuig en moeilijk te verplaatsen. Het equivalent kan je vandaag makkelijk in een bureau opbergen. In totaal 4 beeldschermen, 2 computers en 2 interpretatoren voor het bescheiden bedrag van 1 miljoen euro.



Autrefois une bobine de film de 2 minutes 30 secondes coûtait 1500 BEF (37 EUR). Aujourd'hui un film de 45 minutes se vend 2,50 EUR et vous le trouvez chez Carrefour.

Ce qui est resté hors prix c'est la qualité des pilotes et des techniciens qui mettent tout cela en œuvre.

Le capitaine Scutenaire est toujours en vol. Mais une dernière surprise m'est réservée. Je suis invité à me rendre au simulateur F-16 où un pilote va exécuter un petit "refresher" des procédures d'urgence. Vous m'excuserez mais le jargon utilisé ici est strictement réservé aux initiés. Je me rends tout juste compte que l'adjudant Biron, instructeur, est satisfait des performances de son stagiaire qui se débrouille avec les pannes pendant que je reçois des informations sur les capacités de l'engin.

Sur l'écran géant la mission se déroule et il vaut mieux s'accrocher lorsque l'horizon bascule, qu'apparaissent les lignes à haute tension ou que l'eau de la mer est bien proche. Vraiment impressionnant !

Tandis que le capitaine, exercice terminé, repart pour l'escadrille, l'adjudant Biron m'invite à me glisser dans le cockpit et à "voler".

En avant pour quelques tours de piste et un atterrissage à KB. Attention ! Commandes électriques. En cas d'agitation intempestive, lâcher tout et cela marche. Admiratif ou poli, l'adjudant instructeur estime que pour un "jeune" cela n'est pas mal du tout. Merci adjudant.

Voilà ma mission s'achève. Il fait de nouveau noir et il pleut toujours.

Mais quelle journée !

Merci au 2<sup>ème</sup> Wing Tactique et à la 1<sup>ère</sup> Escadrille.

Photos: VSRP

Le 2 Wing est jumelé avec la base Guynemer de Dijon  
Le colonel breveté d'état-major Paul JOUREZ a commandé le  
3 Wing de Liège-Bierset qui était équipé de Mirage 5B.

Vroeger kostte een filmspoel van 2'30" zo een 1500 frank; vandaag heeft u een film van 45 minuten voor 100 frank, die u trouwens ook bij Carrefour kan vinden. Wat echter duur blijft, is de kwaliteit van piloten en mecaniciens die dat alles tewerkstellen.

Kapitein Scutenaire is nog altijd in vlucht en ik krijg nog een laatste verrassing: ik ben uitgenodigd in de F-16 vluchtsimulator waar een piloot een kleine opfrissingsbeurt van noodprocedures gaat volgen. Vergeeft u me maar het jargon dat ik hier gebruiken ga, is strikt voorbehouden aan ingewijden. Ik kan enkel vaststellen dat de instructeur, adjudant Biron voldaan is over de prestatie van zijn stagiaire: die is met zijn procedures bezig terwijl ik over de mogelijkheden van de simulator wordt gebriefd.

Op een reuzebeeldscherm verloopt de zending, het is best je schrap te zetten zodra de horizon kantelt, de hoogspanningslijnen opduiken of het zeewater naderbij komt. Erg indrukwekkend.

Na de oefening verlaat de kapitein het gebouw en nodigt adjudant Biron me uit in de cockpit plaats te nemen voor een 'vlucht'.

Daar gaan we dan voor een paar circuits en een landing in KB. Opgelet: elektrische stuurorganen! Ingeval van overcorrectie, alles loslaten en herbeginnen. Is hij beleefd of bewondert hij me, adjudant Biron vindt dat het voor een beginneling niet slecht is. Bedankt, adjudant.

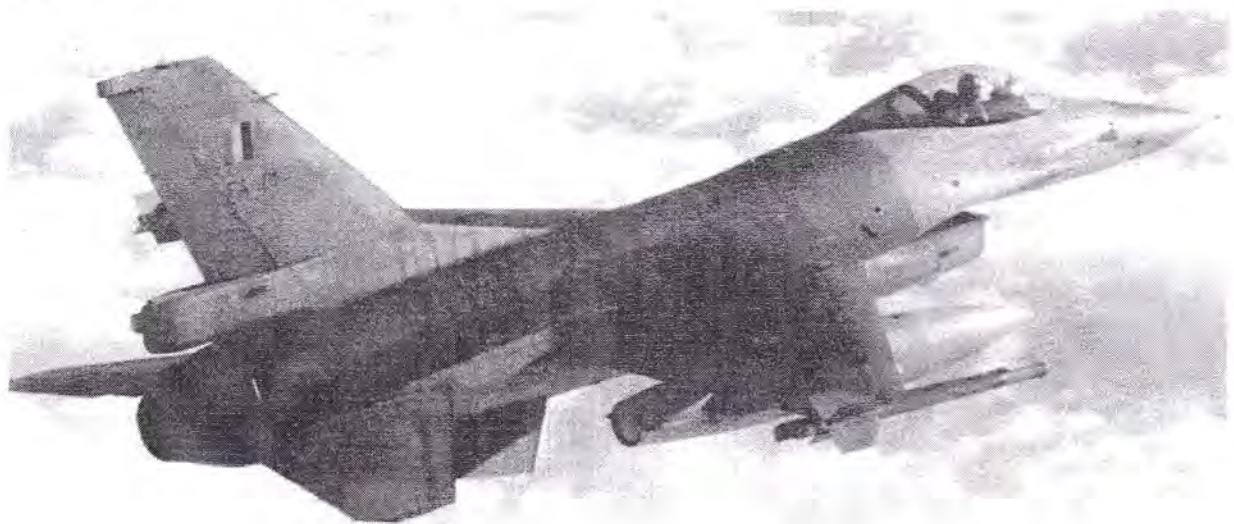
Mijn opdracht is ten einde. Het is alweer donker en buiten regent het nog steeds.

Maar wat voor een dag!

Met dank aan de 2<sup>o</sup> Wing en het 1<sup>o</sup> Smaldeel.

*Vertaling: Wilfried "Bill" TERSAGO*

Kolonel Stafbrevethouder Paul JOUREZ werd bevelhebber van 3 Wing in Luik-Bierset, uitgerust met Mirage 5B.





# L'EFFORT DE GUERRE DE LA SABENA EN AFRIQUE

Par Tony Orta,  
Administrateur, Directeur général  
de la SABENA

**L**a SABENA a pris part à l'effort de guerre de la Belgique en Afrique, sans réserve, avec ses ressources en personnel et en matériel.

Les exploitations de la SABENA-EUROPE avaient été arrêtées à la déclaration de guerre de 1939, à part un service vers la Grande-Bretagne. La liaison Belgique-Congo fut également suspendue, mais, après quelques mois de négociations diplomatiques, une base fut établie à Marseille, qui devint le terminus Nord de la ligne.

Le 10 mai 1940, peu après le premier bombardement de l'aérodrome de Haren, tous les avions SABENA gagnèrent l'Angleterre. Ils prirent part aux opérations de transport militaire au cours desquelles trois appareils furent perdus (\*) et ce qui restait de la flotte fut ramené à Marseille et ensuite concentré en Algérie. Mise à la disposition du Ministère de l'Air français, la flotte fit, pour compte de ce dernier, durant le mois de juin 1940, la navette entre l'Afrique du Nord et la Métropole. A partir du 27 juin 1940, tous les avions étaient concentrés à Oran ou à Alger. Hélas, un mois plus tard, ils devaient être cédés aux Italiens par les autorités de Vichy. Il s'agissait de huit gros avions de transport: les plus modernes de la flotte de la SABENA (trimoteur Savoia Marchetti S73). Le personnel de la SABENA évacué en Afrique du Nord comprenait une quarantaine de personnes qui, isolées et sans ressources, regagnèrent presque toutes la Belgique. En septembre 1940, en compensation partielle de la saisie de nos avions d'Alger, deux avions Lockheed L-14 naviguant pour le compte du gouvernement de Vichy, de Madagascar à Alger, furent confisqués à leur passage à Elisabethville par le gouvernement du Congo Belge et mis à la disposition de la SABENA. Par ailleurs, après maintes vicissitudes, un accord intervint avec les autorités "vichystes" de Dakar, qui aboutit à l'échange de l'équipage de ces deux avions contre les derniers membres de notre personnel d'Alger comprenant un ingénieur, deux pilotes et un mécanicien. Cet échange se fit le 15 février 1941, à la frontière Nord de la Nigérie, sur la route de Zinder à Kano. Un troisième pilote de la SABENA évacué à Alger, parvint enfin à rejoindre Léopoldville après de multiples péripéties.

(\*) Deux DC-3 et un S-73

# DE OORLOGS- INSPANNING VAN SABENA IN AFRIKA

Door Tony Orta,  
Bestuursambtenaar, Directeur-generaal  
van SABENA

**S**ABENA heeft, zonder voorbehoud, deelgenomen aan de oorlogsinspanning van België in Afrika, bij middel van personeel en materiaal. De exploitatie van SABENA-EUROPA, ten dele een dienstverlening aan Groot-Brittannië, werd stopgezet door de oorlogsverklaring in 1939. De verbinding België-Kongo werd eveneens opgeheven, maar na enkele maanden van diplomatieke onderhandelingen werd te Marseille een basis gevestigd die het noordelijk eindstation werd van de lijn. Op 10 mei 1940, kort na het eerste bombardement van de luchthaven van Haren, weken al de Sabena-vliegtuigen uit naar Engeland. Zij namen er deel aan de militaire transportoperaties gedurende dewelke drie vliegtuigen verloren gingen (\*). Hetgeen overbleef van de vloot werd overgebracht naar Marseille en vervolgens samengebracht in Algerije. Ter beschikking gesteld van het Franse "Ministère de l'Air", verzorgde de vloot, voor rekening van deze laatste, de verbinding tussen Noord-Afrika en het moederland, gedurende de maand juni 1940. Vanaf 27 juni 1940 waren al de vliegtuigen samengebracht te Oran of te Algiers. Helaas moesten zij één maand later, bij beslissing van de autoriteiten te Vichy, worden afgestaan aan de Italianen. Het ging om acht grote transporttoestellen, de meest moderne van Sabena (driemotorige Savoia Marchetti S73). Het Sabena-personeel, geëvacueerd naar Noord-Afrika, bestond uit een veertigtal personen die, geïsoleerd en zonder hulpmiddelen, bijna allen terugkeerden naar België. Als gedeeltelijke compensatie voor de inbeslagname van de vliegtuigen te Algiers, werden in september 1940 twee Lockheed L-14, vliegende van Madagaskar naar Algiers voor rekening van de regering te Vichy, aangeslagen door de regering van Belgisch Kongo bij hun aankomst te Elisabethstad en ter beschikking gesteld van Sabena. Bovendien werd er na heel wat wisselvalligheden een overeenkomst afgesloten met de "Vichy-autoriteiten", die uitmondde in de uitwisseling van de bemanningsleden van deze twee vliegtuigen tegen de laatste leden van ons personeel te Algiers, bestaande uit één ingenieur, twee piloten en een werktuigkundige. De uitwisseling vond plaats op 15 februari 1941 aan de noordelijke grens met Algerije, aan de weg van Zinder naar Kano. Een derde piloot van Sabena, geëvacueerd naar Algiers, slaagde er tenslotte in Leopoldstad te bereiken na heel wat wederwaardigheden.

(\*) Twee DC-3 en een S-73

Une fois ce faible appoint de personnel reçu, ce fut l'isolement complet. Tout espoir d'aide extérieure devait être abandonné et l'activité de la SABENA se trouva réduite à son seul domaine colonial.

A cette époque, le réseau intérieur congolais s'étendait approximativement sur 5.500 km. Après plusieurs semaines d'arrêt des exploitations, arrêt provoqué par la suspension simultanée des services maritimes de la Compagnie Maritime Belge et de la liaison aérienne auxquelles toutes les exploitations aériennes congolaises étaient reliées, un accord intervint avec le Gouvernement de la Colonie qui décida la continuation des services approximativement sur le même parcours et au même rythme qu'antérieurement. Ce programme ne totalisait que 240.000 km par an, mais son rétablissement fut une première manifestation de vie. Les premiers appels d'aide adressés à la SABENA-AFRIQUE par l'Air Ministry britannique prennent date en septembre 1940. Ils aboutirent à l'exécution de quelques liaisons d'essai entre Elisabethville et Le Caire via Nairobi. Tel fut le début de la contribution des ailes commerciales belges à l'effort de guerre; cette contribution devait par la suite prendre une ampleur considérable, malgré les faibles moyens dont on disposait.

Eens deze zwakke personeelsaanpassing doorgevoerd, werd dit het volledige isolement. Elke hoop op externe hulp moest worden opgegeven en de activiteit van Sabena zag zich herleid tot enkel haar koloniaal domein. In deze periode strekte het Kongolese binnenlandse netwerk zich uit over ongeveer 5.500 km. Na meerdere weken van exploitatiestop, uitgelokt door de gelijktijdige opheffing van de maritieme diensten van de Compagnie Maritime Belge en de luchtverbinding aan dewelke al de Kongolese vluchtexploitatie waren gerelateerd, kwam er een akkoord met de koloniale regering, die besloot tot de voorzetting van de dienstverlening op ongeveer dezelfde routing en met hetzelfde ritme als voorheen. Dit programma totaliseerde slechts 240.000 km per jaar, maar het herstel was een eerste teken van leven. De eerste oproepen tot hulp, gericht aan SABENA-AFRIKA door het Britse Air Ministry, vonden plaats in september 1940. Zij leidden tot de instelling van enkele proefverbindingen tussen Elisabethstad en Kairo via Nairobi. Dit was de bijdrage van de Belgische commerciële vleugels aan de oorlogsinspanning. Vervolgens moest deze bijdrage een aanzienlijke uitbreiding nemen, ondanks de povere middelen waarover men beschikte.

Dès la fin de 1940, une ligne régulière hebdomadaire fut assurée par des avions Junkers Ju-52 entre Takoradi et Stanleyville par des avions Lockheed entre Stanleyville et Le Caire.

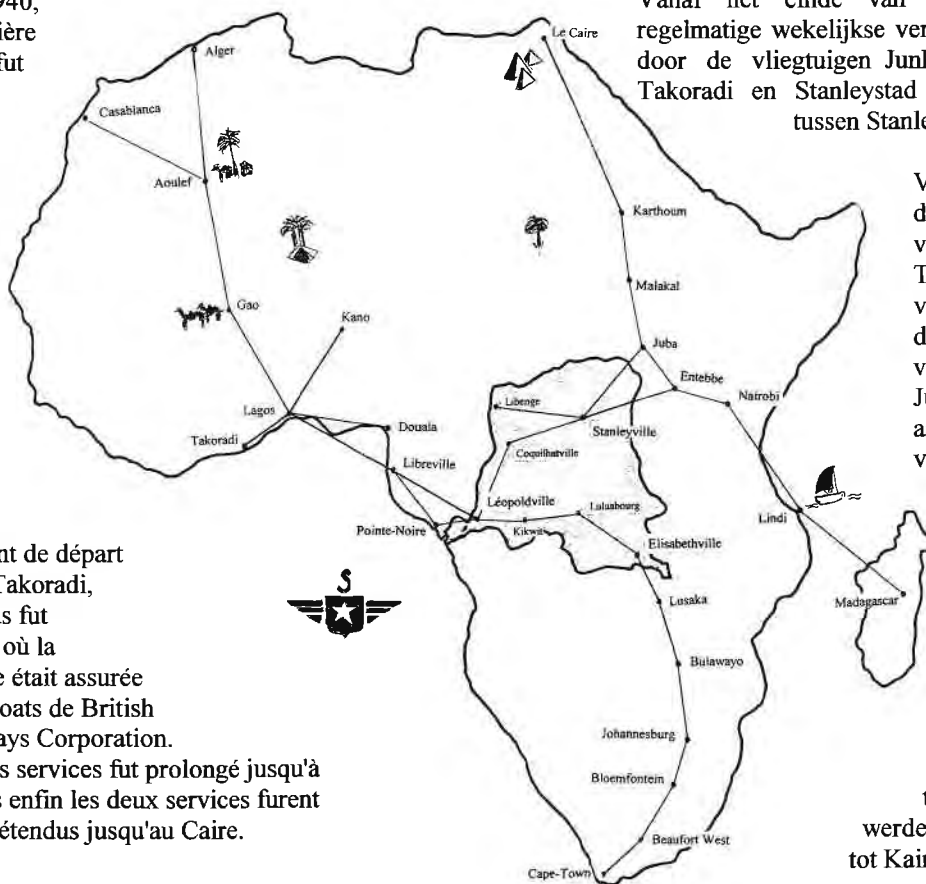
Par la suite, cette liaison devint hebdomadaire, le point de départ étant toujours Takoradi, mais le terminus fut ramené à Juba, où la correspondance était assurée par les flying-boats de British Overseas Airways Corporation.

Bientôt l'un des services fut prolongé jusqu'à Karthoum, puis enfin les deux services furent définitivement étendus jusqu'au Caire.

Vanaf het einde van 1940 werd een regelmatige wekelijkse verbinding verzekerd door de vliegtuigen Junkers Ju-52 tussen Takoradi en Stanleystad en de Lockheed tussen Stanleystad en Kairo.

Vervolgens werd dit een dagelijkse verbinding met Takoradi als vertrekpunt, maar de terminus werd verplaatst naar Juba, vanwaar de aansluiting werd verzekerd door de de flying-boats van de British Overseas Airways Corporation.

Spoedig werd één van de diensten verlengd tot Karthoum en tenslotte werden beide uitgebreid tot Kairo.



En octobre 1942, également pour compte de l'Air Ministry, une nouvelle ligne fut créée: Léopoldville-Lagos via Pointe-Noire, Libreville et Douala. Cette liaison, mise en correspondance avec un des services du Caire, permettait ainsi de ramener le point de départ de la grande ligne à Léopoldville. Pendant plus de 4 ans, avec une périodicité bihebdomadaire, la SABENA transporta, notamment pour la bataille de Libye, une quantité considérable de personnel de la RAF et d'autres militaires et des armes et des munitions urgentes, tout le long de cette longue route reliant la Côte d'Or à l'Égypte. Beaucoup de personnages célèbres empruntèrent cette ligne. Les aéroports et les Guest Houses de la SABENA ont vu passer tous les uniformes, toutes les races.

In oktober 1942 werd, eveneens voor rekening van het Air Ministry, een nieuwe lijn opgezet van Leopoldstad naar Lagos via Pointe Noire, Libreville en Douala. Deze verbinding, afgestemd op één van de diensten van Kairo, liet alzo toe, het vertrekpunt van de grote lijn te verplaatsen naar Leopoldstad. Gedurende meer dan vier jaar vervoerde SABENA wekelijks langs deze route, de Côte d'Or verbindend met Egypte, inzonderheid voor de gevechten in Libië, een aanzienlijke hoeveelheid RAF-personeel, andere militairen, wapens en dringende munitie. Vele illustere personages maakten van deze lijn gebruik. De luchthavens en de Guest Houses van SABENA hebben alle soorten uniformen en rassen zien voorbijkomen.



Aéroport de N'Dolo-Léopoldville

Photo: Jean-Pierre SONCK

Et voici que le rêve caressé par la SABENA depuis bien avant la guerre, "la ligne Congo Belge-Cape Town", en passant par les Rhodésies et Johannesburg, put enfin être réalisée en juin 1941. En même temps, le réseau intérieur congolais était complété par des services giratoires et les fréquences considérablement accrues, pour répondre aux besoins locaux. Tous les chefs-lieux de province, ainsi que les principales localités de la Colonie, furent bientôt réunis par une liaison régulière au moins hebdomadaire. En outre, des services spéciaux furent effectués pour les forces belges engagées en Abyssinie, en 1941 pour la Colonie belge d'Égypte menacée par la dangereuse avance de Rommel sur Alexandrie, en 1942; pour la France combattante à Alger, en 1943, et ensuite à Madagascar; pour la Force Publique et le Corps expéditionnaire au Middle East, également en 1943; et d'autres en Afrique Equatoriale Française, au Gabon, au Cameroun, en Angola, en Uganda, au Tanganyka, au Kenya, en Rhodésie et en Afrique du Sud.

En ziehier, dat de sinds lang van vóór de oorlog door SABENA gekoesterde droom, de lijn "Belgisch Kongo - Cape Town", met tussenstop in Rodesië en Johannesburg, eindelijk kon gerealiseerd worden in 1941. Tezelfdertijd werd het interne Kongolese netwerk vervolledigd met wisselende diensten en een aanzienlijke toename van de frequentie, teneinde aan de locale behoefte te kunnen beantwoorden. Al de provinciale hoofdplaatsen, evenals de voornaamste locaties in de kolonie, waren weldra verbonden door een regelmatige, minstens wekelijkse verbinding. Ondermeer werden bijzondere opdrachten uitgevoerd voor de Belgische strijdkrachten ingezet in Abessinië; voor de Belgische kolonie in Egypte, bedreigd door de gevaarlijke opmars van Rommel naar Alexandrië in 1941; voor Frankrijk, strijdend te Algiers in 1943 en vervolgens in Madagascar; voor de Force Publique en het Expeditiekorps in het Midden-Oosten, eveneens in 1943 en voor anderen in Frans Equatoriaal Afrika; in Gabon en Kameroen; in Angola en Oeganda; in Tanganyka, Kenia, Rodesië en Zuid-Afrika.

Pendant les années 1941, 1942 et 1943, les équipages volèrent sans trêve ni repos. Certains pilotes ont couvert plus de 55.000 km en un seul mois. Un équipage à parcouru 385.000 km pendant l'année 1944. Les pilotes Van Acker, Van Opstael, Henuin, Aerden, Vanden Broeck, Petersen et beaucoup d'autres navigants ont été magnifiques. Ils ont remarquablement fait leur devoir. La ligne Takoradi-Le Caire prenait pour eux l'allure de ronde infernale. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que malgré un certain nombre d'engagements qui se firent par la suite, près de la moitié du personnel navigant devint millionnaire en kilomètres; plusieurs équipages dépassèrent même sensiblement le deuxième million.

Ils trouvèrent leur récompense dans les sentiments de satisfaction et de gratitude que ne leur ménagèrent ni les camarades anglais, ni les autorités britanniques, ainsi qu'en témoigne notamment un message officiel adressé à la SABENA, en mars 1942 par le Quartier Général de la RAF en Moyen Orient et qui disait notamment que le dur travail fourni par nos équipages était apprécié comme étant tout aussi nécessaire à l'effort de guerre que les actes plus spectaculaires accomplis ailleurs.

Pourtant, le tableau s'entachait d'un ombre inquiétante: cet effort pourrait-il être soutenu avec des disponibilités en matériel et en personnel aussi réduites? Les avions s'usent; ils doivent être remplacés. Le personnel s'épuise et doit être renforcé. Ces extensions successives ne pouvaient bien entendu se faire uniquement avec le matériel à la disposition de la société en 1940. Au début des hostilités, la SABENA-AFRIQUE ne possédait que 7 Fokker trimoteurs à 10 places et 6 Junkers Ju-52 à 16 places. En octobre 1940, 2 Lockheed L-14, puis, en septembre 1941, 2 Lockheed 18, ainsi que des rechanges vinrent renforcer la flotte. Mais cet appoint était encore insuffisant et toutes les demandes d'achat de matériel supplémentaire se heurtaient à une fin de non recevoir. En 1942, on fit l'acquisition de 2 vieux Junkers Ju-52 stationnés à Lagos, ex-avions de la Cie suédoises A.B.A., devenus par la suite transports de nuit des British Airways. L'un d'eux effectua un très long service. L'autre fut, selon l'expression des coloniaux "cannibalisé". Heureusement, grâce à l'appui du Ministre des Colonies, une commande en Amérique de 5 avions Lockheed-Lodestar à 15 places put aboutir. Des équipages américains livrèrent ces avions à Léopoldville par la voie des airs, au cours des premiers mois de 1943. Six avions Douglas DC-3 à 21 places furent également commandés en Amérique dès 1942, pour remplacer les Junkers des services intérieurs congolais. Au surplus, il est intéressant de signaler qu'avant la fin de la guerre aussi, la SABENA avait pris rang pour la livraison, après les hostilités, de quadrimoteurs Douglas DC-4 capables de transporter 44 passagers à la vitesse de 325 km/h, et avec lesquels la société allait relier le Congo à la Belgique en 21 heures en survolant de nuit le Sahara.

Gedurende de jaren 1941, 1942 en 1943, vlogen de bemanningen onophoudelijk, zonder wapenstilstand noch rust. Sommige piloten overbrugden meer dan 5.000 km in één enkele maand. Eén bemanning legde gedurende het jaar 1944 385.000 km af. De piloten Van Acker, Van Opstael, Henuin, Aerden, Vanden Broeck, Petersen en vele anderen waren fantastisch. Zij hebben hun plicht op opmerkelijke wijze vervuld. De lijn Takoradi - Kairo veranderde voor hen in een helletocht. In deze omstandigheden hoeft het niet te verbazen dat, ondanks een aantal dienstnemingen die plaatsvonden, ongeveer de helft van het vliegend personeel miljonair werd in afgelegde kilometers. Meerdere bemanningen overschreden zelfs gevoelig de twee miljoen (kilometer, n.v.d.r.). De bewerkers van deze krachtinspanning door onze nationale vleugels vonden compensatie in de voldoening en de dankbaarheid die hen niet werd onthouden, noch door de Engelse kameraden, noch door de Britse autoriteiten. Alzo getuigt in het bijzonder een officieel bericht, door het hoofdkwartier van de RAF in het Midden - Oosten verstuurd aan Sabena, in maart 1942. Het zei ondermeer dat het zware werk, geleverd door onze bemanningen, evenzeer werd ervaren en gewaardeerd als noodzakelijk voor de oorlogsinspanning, als de elders verrichte, meer spectaculaire daden. Het plaatje werd evenwel ontsierd door een onrustbarende schaduw: kon deze inspanning worden volgehouden met een zo herleide beschikbaarheid aan mensen en materieel? De vliegtuigen sleten en moesten worden vervangen. Het personeel raakte uitgeput en moest worden versterkt. Begrijpelijk konden deze opeenvolgende uitbreidingen niet uitsluitend worden gedaan met het materieel ter beschikking van de maatschappij in 1940. Bij het begin van de vijandelijkheden bezat Sabena-Afrika slechts 7 driemotorige Fokker met 10 plaatsen en 6 Junker Ju-52 met 16 plaatsen. In oktober 1940 kwamen 2 Lockheed L-14 en daarna in september 1941, 2 Lockheed 18, evenals vervangingsmiddelen, de vloot versterken. Maar deze bijstelling was nog onvoldoende en al de verzoeken om aankoop van bijkomend materieel, botste uiteindelijk op een niet ontvankelijkheid. In 1942 sloeg men 2 oude Junker JU-52 aan, twee voormalige vliegtuigen van de Zweedse compagnie A.B.A. gestationeerd te Lagos, die vervolgens werden ingezet bij British Airways, als nachttransport. Eén van deze bleef zeer lang in dienst. De andere werd, zoals uitgedrukt door de koloniale, gekannibaliseerd. Gelukkig kon een order van 5 vliegtuigen Lockheed-Lodestar met 15 plaatsen, in Amerika worden afgerond, dankzij de steun van het Ministerie van Koloniën. Amerikaanse bemanningen leverden de vliegtuigen af via de lucht te Leopoldstad, in de loop van de eerste drie maanden van 1943. Zes vliegtuigen Douglas DC-3 met 21 plaatsen werden eveneens besteld in Amerika vanaf 1942, om de Junkers op de Kongolese interne diensten te vervangen. Daarenboven is het interessant om aan te halen dat vóór het einde van de oorlog, ook Sabena haar plaats had ingenomen voor de aanschaf, na de vijandelijkheden, van viermotorige Douglas DC-4, in staat om 44 passagiers te vervoeren aan een snelheid van 325 km per uur, met dewelke de maatschappij Kongo met België zou verbinden in 24 uur, door de Sahara bij nacht te overvliegen.

Si durant ces cinq années de guerre il y eut constamment pénurie de matériel, il y eut aussi pénurie de personnel. Du fait de l'occupation de la Belgique, de son éloignement et de la mobilisation par la Force Publique de tous les éléments capables de servir, le Congo s'est probablement trouvé le pays du monde où le recrutement fut le plus difficile.

L'essor considérable des exploitations exigeait pourtant une solution rapide du problème de la main d'œuvre spécialisée. Le personnel qu'il fut possible de recruter était hétérogène: Belges, Français, Anglais, Portugais, Grecs, Egyptiens, Palestiniens, Yougoslaves, Cypriotes, se côtoyaient dans les hangars dans une parfaite atmosphère d'entente où dominaient pourtant largement les Belges. Mais beaucoup, parmi ces éléments, ne possédaient pas une spécialisation suffisante. Le rétablissement de la liaison Belgique-Congo permit de reprendre un recrutement national du personnel défaillant d'abord, le renforcement par des spécialistes belges ensuite, fut une des premières tâches après les hostilités.

D'autre part, isolée de son siège de Bruxelles qui jusqu'alors pourvoyait à ses moindres besoins, la SABENA-AFRIQUE vit en 1940 s'ouvrir l'ère des grosses difficultés d'approvisionnement, difficultés d'autant plus inquiétantes du fait de l'origine même de son matériel volant. Un navire qui amenait au Congo une grande quantité de pièces de rechange avait été coulé à cette époque par un sous-marin allemand, au large de la côte d'Afrique. L'utilisation des vieux Fokker et des Junkers d'origine allemande posa des problèmes techniques ardues. A titre exemplatif, l'épuisement des réserves de pneus obligea de couler de nouvelles roues d'avions en alliage d'aluminium provenant des pales d'hélices abîmées, puis à les usiner; des freins durent être construits pour s'adapter à ces roues d'un type nouveau. On peut se rendre compte de l'ingéniosité et de la patience qui durent être déployées pour accomplir cette délicate opération au Congo. Plus tard, il fallut confectionner, avec de la poudre provenant du butin d'Abyssinie, des cartouches de démarrage. La pénurie de "sandows" conduisit à modifier le train de certains types d'avions et à les équiper d'atterrisseurs oléopneumatiques prélevés sur des avions italiens abattus en Abyssinie et en Libye. Certaines pièces de moteurs, pour les avions Junkers, durent être commandées sur plan en Amérique.

Au début de 1944, les nécessités nationales exigèrent une liaison rapide entre la Colonie et le Gouvernement métropolitain. A cette intention, la SABENA inaugura, le 13 septembre 1944, une liaison aérienne mensuelle entre Léopoldville et la Grande-Bretagne, via Lagos, le Sahara, Casablanca et Lisbonne.

Indien er gedurende deze vijf jaar van oorlog een voortdurend tekort was aan personeel, dan gold dit ook voor het personeel. Door het feit van de bezetting van België; zijn verafgelegen zijn; en de mobilisatie door de Force Publique van al de elementen in staat om dienst te nemen, werd Kongo waarschijnlijk bevonden als het land van de moeilijkste rekrutering ter wereld.

De grote opbloei van de exploitatie vereiste nochtans een snelle oplossing van het probleem van gespecialiseerde handenarbeid. Het rekruteerbaar personeel was heterogeen: Belgen, Fransen, Engelsen, Portugezen, Grieken, Egyptenaren, Palestijnen, Joegoslaviërs en Cyprioten, werkten zij aan zij in de loodsen en in de beste verstandhouding, alhoewel de Belgen er veruit in de meerderheid waren. Maar velen onder hen beschikten niet over voldoende deskundigheid. Het opnieuw vestigen van de verbinding België - Kongo liet toe, een nationale rekrutering te hernemen voor het eerder onbekwaam personeel. Vervolgens was de versterking door Belgische deskundigen één van de eerste taken, na de vijandelijkheden.

Anderzijds zag SABENA-AFRIKA, geïsoleerd van zijn zetel te Brussel die tot nog toe voorzag in de kleinste behoefte, zich in 1940 gesplaatst voor een tijdspanne van grote moeilijkheden inzake bevoorrading. Moeilijkheden die des te zorgwekkender waren als gevolg van de herkomst zelf van zijn vliegend materieel. Een schip dat een groot aantal wisselstukken overbracht naar Kongo, werd in deze periode en voor de kust van Afrika, tot zinken gebracht door een Duitse onderzeeër. Het gebruik van de oude Fokker en Junker van Duitse origine, stelde scherpe technische problemen. Als voorbeeld. De uitputting van de reserve aan banden verplichtte tot het gieten van nieuwe vliegtuigwielen in aluminium, in een legering afkomstig van de bladen van de beschadigde schroeven, dewelke daarna nog bewerkt moesten worden. De remmen dienden te worden aangepast aan dit nieuwe type wiel. Men kan zich rekenschap geven van de vindingrijkheid en het geduld dat moest worden opgebracht om deze delicate opdracht uit te voeren in Kongo. Later moest men ontstekingspatronen samenstellen uit poeder, afkomstig van de oorlogsbuit uit Abessinië. De schaarste aan "sandows" leidde tot het aanpassen van het landingsstel van sommige types van vliegtuigen om deze te voorzien van oleopneumatische landingssystemen, afgenomen van Italiaanse vliegtuigen, neergehaald in Abessinië en Italië. Sommige motoronderdelen voor de Junker-vliegtuigen moesten op plan worden besteld in Amerika.

Begin 1944 vereisten de nationale belangen een snelle verbinding tussen de kolonie en de regering van het thuisland. Met dit doel huldigde SABENA op 13 september 1944 een maandelijkske luchtlijn in tussen Leopoldstad en Groot-Brittannië, via Lagos, de Sahara, Casablanca en Lisbon.

La difficulté d'atteindre la Belgique par cette voie, jointe à la nécessité de prévoir l'organisation urgente d'une liaison plus directe avec la métropole, firent envisager de reprendre aussitôt que possible l'itinéraire ancien de la liaison Belgique-Congo, en empruntant le tracé par le Sahara, Alger et Marseille, qui est sensiblement plus court. Dès le premier semestre de 1945, la liaison directe Congo-Belgique était rétablie, et la SABENA commençait la relève de nos coloniaux.

Les chiffres suivants marquent les étapes de l'extension considérable des services et soulignent la continuité de l'effort de la SABENA pendant la guerre: la longueur du réseau qui était de 5.500 km en 1939, est passée à 32.000 en 1945. Ce chiffre paraît plus impressionnant encore quand on se rappelle qu'avant 1940 le réseau total de la SABENA, tant en Europe qu'en Afrique, y compris la liaison Belgique-Congo, s'étendait à peine sur 18.000 km. La distance parcourue passe de 240.000 km avant la guerre à plus de 3.000.000 km en 1944. Le nombre de passagers transportés passe de 2.000 passagers en 1939, à près de 12.000 en 1944, parmi lesquels plus de 2.500 sur des parcours dépassant 5.000 km. Le coefficient de chargement, qui était de 72% en 1939, passe à 90% ce qui équivaut pratiquement à un chargement complet permanent.

L'heure de l'aviation marchande a sonné. Nous arrivons à une époque où l'aviation commerciale est en mesure de devenir financièrement autonome. Bien qu'il convienne de dire que les circonstances lui furent favorables, il est intéressant de souligner que la SABENA depuis 1941, clôture ses exploitations sans déficit et n'a donc plus besoin de l'assistance financière de l'Etat.

Une large compétition à laquelle participent toutes les Nations Alliées est ouverte. L'appui du Gouvernement doit à présent se manifester surtout par l'établissement d'une infrastructure adéquate sans laquelle aucun développement aérien n'est possible, et qui ne constitue d'ailleurs qu'un équipement national. Riche de sa tradition, de son expérience et de ses efforts, la SABENA s'est engagée résolument dans cette grande lutte pacifique.

De moeilijkheid om via deze lijn België aan te doen, bijkomend aan de noodzaak een dringende rechtstreekse verbinding te voorzien met het thuisland, dwong er toe om zo vlug als mogelijk het oude reisschema opnieuw te bezien, door gebruik te maken van het gevoelig korter tracé over de Sahara, Algiers en Marseille. Vanaf het eerste semester van 1945 was de rechtstreekse verbinding Kongo-België gevestigd en SABENA begon met de aflossing van onze koloniale.

De volgende cijfers markeren de aanzienlijke stappen in de uitbreiding en onderlijnen de continuïteit van de inspanning door SABENA, gedurende de oorlog: de lengte van het netwerk die 5.500 km bedroeg in 1939, bereikte 32.000 km in 1945. Dit cijfer schijnt nog indrukwekkender wanneer men zich herinnert dat vóór 1940 het lokale netwerk in Kongo zich nauwelijks over 18.000 km uitstrekte. De doorlopen afstand bedroeg 240.000 km vóór de oorlog, tot meer dan 3.000.000 km in 1944. Het aantal vervoerde passagiers bedroeg 2.000 in 1939 en bereikte de 12.000 in 1944, waaronder meer dan 2.500 passagiers vervoerd over trajecten van meer dan 5.000 km. Het laadcoëfficiënt dat 72% bedroeg in 1939 oversteeg de 90%, hetgeen in de praktijk neerkwam op een permanente volle lading.

Het uur van de commerciële luchtvaart heeft geslagen. Wij komen in een periode waar de commerciële luchtvaart in staat is financieel volledig onafhankelijk te worden. Alhoewel het aangewezen is om te zeggen dat de omstandigheden haar gunstig waren, is het interessant te onderstrepen dat SABENA sinds 1941, zijn exploitaties zonder verlies afsluit en geen financiële bijstand behoeft vanwege de staat.

Een ruime competitie waaraan al de geallieerde naties deelnemen is open. De steun van de regering moet zich nu vooral uiten door de vestiging van een adequate infrastructuur, zonder dewelke geen enkele luchtvaartontwikkeling mogelijk is en die slechts een nationale uitrusting toelaat.

Rijk aan traditie, aan ervaring en inspanningen, heeft SABENA zich resoluut geëngageerd in deze grote pacifistische strijd.

*Vertaling: Leon BERGMANS*



# L'esprit chevaleresque des aviateurs

C'est parfois avec envie et jalousie que leurs camarades au sol entendent parler des exploits des pilotes.

Les aviateurs sont devenus un mythe. Même s'ils se satisfont de leur célébrité, les aviateurs en sont les premiers étonnés.

On les comble d'honneurs et médailles, les femmes les adulent. Cependant, pour beaucoup d'entre eux, ce qui compte c'est de voler. Guynemer se moque de la gloire, des médailles, comme il dit lui-même en riant: "il ne me manque plus que la croix de bois".

En 1914, le cavalier Nungesser était hussard. Il viendra à l'aviation pour l'ivresse du mouvement et échapper à une guerre de positions qui a asphyxié son arme.

Devenus pilotes, tous éprouvent de nouveau une sensation grisante de vitesse et de liberté. La mort, ils en ont peur mais l'absorbent avec humour comme toute chose sérieuse: s'ils doivent mourir, la plupart du temps cela va vite. Ils sont maîtres de leur destin. C'est là un rare privilège par rapport aux combattants du sol.

Entre eux, ils instaurent des règles de camaraderie. Navarre attribue souvent les avions qu'il abat aux jeunes pilotes qui l'accompagnent. Quand il fait un prisonnier, il l'invite à sa table, le garde avec lui un certain temps. Il arrive qu'un avion ennemi vienne jeter une couronne sur les lieux d'un combat. On donne aussi des nouvelles des disparus en jetant un billet dans les lignes ennemies. En somme, des aristocrates que la guerre jette dans la fournaise ...

Extrait de la Chronique de l'Aviation (Guerre 1914-1918)  
Jacques Legrand - Transmis par Jacques Dôme

# De ridderlijke geest van de vliegeniers

Het is soms met afgunst en naijver dat de kameraden op de grond horen spreken over de heldendaden van de piloten. De vliegeniers zijn een mythe geworden. Hoewel ze tevreden zijn met hun beroemdheid zijn zij zelf de eersten om zich daarover te verbazen.

Ze worden met eerbewijzen en medailles overstelpt, ze worden opgehemeld door de vrouwen. En toch telt voor de meeste onder hen op de eerste plaats alleen het vliegen. Guynemer spot met roem en medailles, zoals hij zelf al lachend zegt: "er ontbreekt alleen nog het houten kruis."

In 1914 is ridder Nungesser huzaar. Hij stapt naar de luchtvaart over omwille van de vervoering van de beweging en om te ontsnappen aan een positieoorlog die zijn legercorps verlamt.

Eens piloot geworden ervaren ze allen opnieuw een bedwelmende sensatie van snelheid en vrijheid. Ze hebben schrik van de dood maar ze nemen die met humor, zoals elke ernstige gelegenheid: indien ze moeten sterven, dan gaat het meestal vlug. Ze zijn meester van hun eigen lot. Een zeldzaam voorrecht in vergelijking met de strijders op de grond.

Onder elkaar stippelen ze kameraadschapsregels uit. Als Navarre vijandelijke vliegtuigen neerhaalt schrijft hij dikwijls die overwinningen toe aan jonge piloten die hem vergezellen. Wanneer hij iemand krijgsgevangen maakt, nodigt hij die aan zijn tafel uit, hij houdt hem een tijdlang bij zich. Het gebeurt dat een vijandelijk vliegtuig een bloemenkrans laat neervallen op de plaats waar de strijd gestreden werd. Men geeft ook nieuws van verdwenen krijgers door een strooibijet af te werpen boven de vijandelijke lijnen. Eigenlijk zijn het aristocraten, die de oorlog in de vlammen gooit...

Uittreksel uit de "Chronique de l'Aviation (Oorlog 1914-1918)"  
Jacques Legrand - Doorgespeeld door Jacques Dôme

Vertaling: Gill VAN DEN BROECK

## Belgian Air Force Symphonic Band Foundation

Le concert de gala aura lieu cette année le 17.10.2003 au Conservatoire Royal de Musique de Bruxelles.

Het Galaconcert zal plaats hebben dit jaar op 17.10.2003 in het Koninklijke Muziekconservatorium te Brussel



# LA BOUTIQUE



Poster (70 x 50 cm – 2 modèles/modellen)  
Œuvre de Camille Bouchat, pilote, artiste-peintre  
Werk van Camille Bouchat, piloot, kunstschilder  
**2,50 €**



Geborduurd op blauwe  
stof embleem voor blazer  
Ecusson brodé sur tissu  
bleu marine pour blazer  
**20,00 €**

Aussi vignette VTB autocollante pour vitre de voiture  
Ook sticker VTB zelfklevend voor glasruit van voertuig  
**1,00 €**

Cravate avec insigne VTB  
Das met teken VTB  
Création Roger Wittamer  
**20,00 €**



## Comment vous les procurer ?

- **Auprès de Georges de Coninck, trésorier,**  
le deuxième mercredi du mois à la Maison des  
Ailes, dès 12.00 heures.
- **Auprès d'Alphonse Dumoulin, administrateur,**  
64, rue des Trixhes - 4020 Jupille-sur-Meuse  
Téléphone & fax: 04.362 63 79

### Frais de port pour envoi postal (Belgique)

Cravate, écusson et poster: 1,70 EUR  
Vignette autocollante 0,41 EUR

### Païement:

Par virement au compte VTB: 210-0619966-91  
En rubrique "communication" bine indiquer la nature et  
le nombre d'articles souhaités.

## Hoe kunt u deze artikelen krijgen ?

- **Bij Georges de Coninck, schatbewaarder,**  
de tweede woensdag van de maand, vanaf 12.00 uur  
in het Huis der Vleugels
- **Bij Alphonse Dumoulin, beheerder,**  
64, rue des Trixhes – 4020 Jupille-sur-Meuse  
Telefoon & fax: 04 362 63 79

### Verzending kosten (België)

Das, embleem en poster: 1,70 EUR  
Sticker: 0,41 EUR

### Betaling:

Door storting op rekening VTB: 210-0619966-91  
Gelieve de natuur en aantal artikelen gevraagd op het  
vakje "vermelding" duidelijk te vermelden.



**Président d'honneur – Erevoorzitter**

Léon BRANDERS  
Colonel aviateur e.r.  
Kolonel vlieger b.d.

**Vice président d'honneur – Ere vicevoorzitter**

Jacques DÔME  
Colonel aviateur hre  
Ere Kolonel vlieger

**Membres d'honneur – Ereleden**

Monseigneur le Prince Antoine de Ligne  
Burggraaf Dirk FRIMOUT  
Monsieur Camille MONTAIGU, Président des  
Vieilles Tiges luxembourgeoises  
Docteur Dominique WEIBEL, ancien président de  
l'association des vétérans du vol à moteur de AC de Suisse

Monsieur Alfred BODET  
Monsieur Jean DELCOUR  
Monsieur Léopold HEIMES  
Monsieur Alfred VANHEE  
Monsieur Victor WINANTS

\*\*\*

**RAAD VAN BEHEER – CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Administrateurs membres du bureau – Beheerders leden van het bureau**

Voorzitter – Président	Jean KAMERS	02. 731 17 88
Vice-président	Paul JOUREZ	067. 790 337
Secrétaire général – Secretaris generaal	Robert FEUILLEN	013. 312 870*
Trésorier – Schatbewaarder	Georges de CONINCK	02.344 46 38

**Andere beheerders – Autres administrateurs**

Hugo CLOECKAERT	02.657 00 54
André DILLIEN	02.673 36 32*
Alphonse DUMOULIN	04. 362 63 79*
Hubert MOJET	02.770 93 71
Norbert NIELS	016. 581 086
Alex PEELAERS	014.547 063 – Fax 014.540 972 – GSM 0495.217 063
Jacques ROELAND-HELMAN	02.465 46 51
Wilfried TERSAGO	011.689 878 – Fax 011.692 589

• Fax

**Secretariaat – Secrétariat**

Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
Tél & Fax: 013. 312 870

*Indien U een adres- en of telefoonwijziging hebt, laat het secretariaat weten.  
Ook uw belangrijke familiale gebeurtenissen*

\*

**Si vous changez d'adresse ou de numéro de téléphone, n'oubliez pas d'en aviser le secrétariat.  
Egalement vos événements familiaux importants**

**Prochain bulletin  
Volgend tijdschrift**

**15.03.2003**

## *In memoriam*

**Frantz KAYSER**  
17.12.1911 – 28.07.2002

Tu es parti pour le voyage  
Dont on ne revient plus ! Bien sûr  
Tu as pour toi le ciel, l'azur,  
L'éther sans fin et les nuages.

En nous quittant, cet héritage  
Deviens trésor comme fruit mûr,  
Telles des ailes que la Nature  
Aurait glissées dans tes "Bagages".

Toi qui du vent « sais » le murmure,  
Toi qui avais un cœur si pur,  
Et l'Amitié tout en partage,

Regarde-nous de ton nuage  
Battre des ailes AMI et vois  
Cet AU REVOIR rien que pour TOI.

Jean FLORENT (rediffusion)

**Baronne Christiane du BOIS de CHANTRAINE**  
3.12.2002

Je ne sais comment vous le dire  
Non vraiment je ne sais comment  
Si j'ai gardé joie et sourire  
C'est grâce à vous assurément.

Le soir avant de m'endormir  
Dans ce nid en fermant les yeux  
M'interrogeant sur l'avenir  
Je le souhaite pour vous heureux.

Je me sens parfois mal à l'aise  
Consciente de mes difficultés  
Trottinant cela me rabaisse  
Je voudrais pourvoir vous aider.

Lorsque l'on est atteint par l'âge  
Vous m'assurez sécurité  
Tant d'amour donné en partage  
Je crains ne l'avoir mérité.

Toutes les pages de ma vie  
Écrites – sont pleines de vous  
Même ce petit grain de folie  
Glané dans vos champs à genoux.

Mais maintenant frêle et menue  
Petit moineau – besoin de rien  
Je suis une femme ingénue  
Chacun de vous êtes mon lien.

Tous les matins, je prends mon vol  
Accompagnant votre chemin  
Et tel un petit rossignol  
Je siffle d'un ton câlin

**A ce merveilleux voyage  
Permettez une dédicace  
Larmes de joie au visage  
Je rêve – je vous aime – je vous embrasse**

MONCLAR

**Banquet annuel du 22 mars 2003  
BILLET D'INSCRIPTION**

à faire parvenir à: Robert FEUILLEN  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
(Fax: 013 312 870)

**NOM:** .....

**Prénom:** .....  
sera accompagné  
par: .....

**Soit au total:** ..... personne(s)

Je souhaite partager la table avec:

**ou:** .....

**Clôture des inscriptions le samedi 15 mars**

**NOTE:**

1. Votre inscription ne sera définitive qu'après réception de votre versement.
2. Dans la mesure du possible, votre table sera organisée selon votre souhait *sauf, si votre inscription effective est reçue tardivement.* Veuillez aussi tenir compte que le nombre maximal de convives par table est limité à 10.



**22 mars 2003  
Assemblée générale statutaire  
PROCURATION**

Je soussigné(e) .....  
donne pouvoir par la présente à:

à l'effet de me représenter à l'assemblée générale statutaire qui se tiendra le samedi 22 mars 2003 à 10,45 heures à l'hôtel Hilton, Salle Léopold, 27<sup>ème</sup> étage, boulevard de Waterloo 38 à Bruxelles, de prendre part à toutes les délibérations et d'émettre tout vote sur les objets portés à l'ordre du jour, promettant ratification si besoin.

**Date et signature**

Précédée de la formule: "*Bon pour pouvoir*"

**Jaarlijks banket van 22 maart 2003  
INSCRIJVINGSBRIEFJE**

te sturen aan: Robert FEUILLEN  
Wijngaardstraat 4  
3290 DIEST  
(Fax: 013 312 870)

**NAAM:** .....

**Voornaam:** .....  
wordt vergezeld  
van: .....

**Het zij:** ..... persoon(onen)

Ik wens de tafel te delen met:

**of:** .....

**Sluiting van de inschrijvingen: zaterdag 15 maart**

**NOTA:**

1. Uw inschrijving zal uiteraard pas definitief zijn na ontvangst van uw storting.
2. Er zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met uw wens, *behalve indien we uw inschrijving te laat ontvangen.* Gelieve er rekening mee te houden dat het maximum aantal gasten per tafel beperkt is tot 10.



**22 maart 2003  
Algemene statutaire vergadering  
VOLMACHT**

Ik ondergetekende: .....  
Verleen hierbij volmacht aan:

ten einde hem vertegenwoordigen op de algemene statutaire vergadering die zal plaats hebben op zaterdag 22 maart 2003 om 10,45 uur in het hotel Hilton, zaal Leopold, 27<sup>ste</sup> verdieping, Waterloolaan 38 te Brussel, deel te nemen aan alle beraadslagingen en stem uit te brengen met betrekking tot de onderwerpen op de dagorde gebracht waarbij, indien nodig, de bekrachtiging wordt toegezegd.

**Datum en handtekening**

Voorafgegaan van de formule: "*Goed voor volmacht*"