



Het driemaandelijks tijdschrift van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart



In dit nummer o.a.

- > Felix Baumgartner, het exploit
- > In memoriam René Thierry
- > De dag dat de eerste Belgische Mirage crashte
- > Roger Vanmeerbeek, doctor in de bewegingsleer
- > *en onze vaste rubrieken*

Dans ce numéro e.a.

- > Felix Baumgartner, l'exploit
- > In memoriam René Thierry
- > Le jour où le premier Mirage belge s'est écrasé
- > Roger Vanmeerbeek, docteur en sciences du mouvement
- > *et nos rubriques habituelles*

N° 1-2013

34^{ste} jaar
Jan-feb-maa

34^e année.
Jan-fév-mar

www.vieillestiges.be



Pionniers et anciens de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart

Publication trimestrielle éditée par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'Aviation belge
Société Royale

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

Driemaandelijks tijdschrift
uitgegeven door de VZW
De 'Vieilles Tiges'
van de Belgische Luchtvaart
Koninklijke Vereniging

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

Photo cover:

14 octobre 2012 – Felix Baumgartner
saute dans le vide (photo: Red Bull).

14 oktober 2012 – Felix Baumgartner
springt in het luchtledige (foto: Red Bull).

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Président d'honneur Erevoorzitter	Jean Kamers 02 731 17 88 jeankamers@skynet.be
Président – Voorzitter	Michel Mandl 02 768 16 06 michel.mandl@telenet.be
Vice-présidents – Vice-voorzitters	Wilfried De Brouwer 016 62 05 63 airman@skynet.be Paul Jourez 067 79 03 37 paul.jourez@gmail.com
Secrétaire général – Secretaris-generaal	Didier Waelkens 02 251 33 10 vtb.secretary@gmail.com
Trésorier – Penningmeester	Alex Peelaers 014 54 70 63 alex.peelaers@telenet.be
Webmaster	Eddy De Sutter 016 48 96 45 webmaster@vieilllestiges.be
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur	Marc Van de Velde 0495 79 09 80 mc.vandvelde@telenet.be
Administrateurs – Beheerders	Danny Cabooter 03 633 22 42 stampe@skynet.be Jean-Pierre Decock 02 426 67 17 synergic@skynet.be Alphonse Dumoulin 04 362 63 79 al.dumoulin@skynet.be Jean-Pierre Herinckx 02 343 93 77 jph5@skynet.be Louis Jeangout 081 81 23 12 louis.jeangout@scarlet.be Norbert Niels 016 58 10 86 (+ fax) patricia.helios@telenet.be Guido Wuyts 03 827 41 69 g.wuyts@skynet.be
Porte étendard – standaarddrager	Pierre Van Hecke

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 1-2013

INHOUD VAN MAGAZINE 1-2013

Le prochain numéro
paraîtra le 26 avril
Het volgende nummer
verschijnt op 26 april

04	Le mot du président	Het woordje van de voorzitter
06	Agenda	Agenda
	Bienvenue aux nouveaux membres	Welkom aan nieuwe leden
07	Banquet annuel	Jaarlijks banket
08	VT, lève-toi !	VT, sta op!
09	Felix Baumgartner, l'exploit	Felix Baumgartner, het exploit
12	The big balloon	The big balloon
16	Le jour où le premier Mirage belge s'est écrasé	De dag dat de eerste Belgische Mirage crashte
24	Histoire des techniques aéronautiques en Belgique. Partie VI : Les aéronefs à voilures tournantes (suite)	Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België. Deel VI: De luchtschepen met draaiende vleugels (vervolg)
30	HAZARD I POCZUCIE (Hasard and spirit)	HAZARD I POCZUCIE (Hasard and spirit)
33	Livres	Boeken
34	The shuttle in the desert	The shuttle in the desert
36	Roger Vanmeerbeek (77), docteur en kinésiologie	Roger Van Meerbeek (77), doctor in de bewegingswetenschappen
38	René Thierry s'en est allé	René Thierry heeft ons verlaten
40	Décès	Overlijdens
41	In Memoriam Gill Van den Broeck	In Memoriam Gill Van den Broeck
42	Courrier des lecteurs	Lezersrubriek
43	Boutique VTB	Boetiek VTB
44	Your friendly webmaster says...	Your friendly webmaster says...
47	Assemblée générale ordinaire 13 mars 2013 - CONVOCATION	Gewone algemene ledenvergadering OPROEP
48	Album photo	Fotoalbum

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* <i>VTB + HdV*</i>
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 22,00	€ 32,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 11,00	€ 21,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 27,50	€ 37,50
	Veuves <i>Weduwen</i> € 13,50	€ 23,50

*MdA / HdV:
Maison des Ailes / Huis der Vleugels

Compte bancaire VTB *Bankrekening* : 210-0619966-91 IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC GEBABEBB
de / van V.T.B. asbl-vzw, rue Montoyerstraat 1/13, 1000 Bruxelles - Brussel

Secrétariat - *Secretariaat* : Esdoornlaan 33, B-1850 Grimbergen Tel 02 251 33 10 VTB.secretary@gmail.com

© Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

© Aucun extrait de cette publication ne peut être copié ni distribué sans la permission écrite de l'auteur.



Le mot du président



Het woordje van de voorzitter

Après vous avoir souhaité, à vous et à ceux qui vous sont chers, tout le bonheur possible avec par-dessus tout, une excellente santé au cours des 350 jours « restants » de l'année 2013, je me permets pour ce premier « mot du président », de prendre le ton du badinage. Bien que ce « mot » prenne pour moi une signification particulière (voir la fin de mon propos...), cher à ma devise : nous essayons de faire sérieusement tout ce que nous entreprenons sans nous prendre trop au sérieux, je vous propose ce petit récit dont l'inspiration m'est venue au cours d'une balade... dans les rues de Paris. Il s'intitule :

« Une autre fois peut-être... »

Ayant été invité à participer au traditionnel et prestigieux Dîner de Gala de nos amis Vieilles Tiges de France, les circonstances m'ont amené à m'y rendre seul et j'ai décidé de faire un aller-retour en voiture, le même jour. Je suis arrivé bien à temps, Porte Dauphine, le temps d'une balade sur les Champs Élysées, un « must » en cette fin d'année... illuminations, village de Noël (un des plus grands d'Europe !), etc...

Armé de mon GSM (pour les photos qui sont malgré tout d'une surprenante qualité), je me dirige vers l'Arc de Triomphe. « Aaah, Pariis (prononcé à l'allemande), petites pépées, petites madames... ». J'essaye de me souvenir dans quel film l'acteur allemand, Gert Frobe, prononce cette phrase restée célèbre (sic), lorsque tout à coup, à hauteur de l'avenue Malakoff, une dame se plante devant moi... une vraie péripatéticienne. Je ne l'ai pas vu venir. « Alors, je vous emmène ? ». Moi, très poli : « Non, merci beaucoup Madame ! ». « Quel dommage... Une autre fois peut-être ». J'ai le temps de m'apercevoir que manifestement c'est une habituée BCBG (déjà d'un certain âge) du 16^e... Avec sa coiffe en fourrure, son tailleur de saison, elle a de la classe. Dans la main droite, elle tient négligemment comme une laisse, faite de chaînettes dorées et de lanières en cuir... Je poursuis mon chemin, clopin-clopant (un genou qui a vieilli plus vite que le reste), mais j'ai une envie folle... de me retourner et de la photographier. Je me ravise rapidement en me disant que pour un reportage photos destiné essentiellement à la famille et aux petits-enfants... ce n'est pas vraiment indiqué.

Je passe devant l'emblématique brasserie du Fouquet's. Il est encore tôt. Peut-être un petit encas avant le dîner de ce soir. Je jette un regard distrait sur la carte... Jus d'orange pressé, 12 €, Potage, 27 €, Espresso, 8 €, Pâtisserie, 17 €.

Eerst wil ik jullie en iedereen die jullie lief is, alle geluk van de wereld toewensen met vooral een uitstekende gezondheid voor de 'resterende' 350 dagen van 2013.

Voor de rest van dit eerste woordje van de voorzitter wil ik een wat badinerende toon aanslaan, hoewel dit 'woordje' voor mij wel een bijzondere betekenis heeft (zie einde van het stuk). Toch blijf ik ook voor dit verhaal, waarvoor ik de inspiratie kreeg tijdens een wandeling door de straten van Parijs, trouw aan mijn devies: we proberen alles wat we ondernemen op een serieuze manier te doen, zonder onszelf te veel serieus te nemen.

De titel:

'Een andere keer misschien...'

Ik was uitgenodigd voor het traditionele en prestigieuze galadiner van onze vrienden de Vieilles Tiges van Frankrijk. Door omstandigheden koos ik ervoor om er alleen en met de auto naartoe te rijden, op een dag heen en terug. Ik kwam ruimschoots op tijd aan, Porte Dauphine, tijd genoeg voor een wandeling op de Champs Élysées, een 'must' in deze tijd van het jaar ... verlichting, kerstdorp (een van de grootste van Europa!) enz...

Gewapend met mijn GSM (voor de foto's die ondanks alles van verrassend goede kwaliteit zijn) loop ik richting Arc de Triomphe. "Aaah Paris (uitgesproken op z'n Duits), petites pépées, petites madames..." Ik probeer me te herinneren in welke film de Duitse acteur Gert Fröbe deze beroemd geworden zin heeft uitgesproken wanneer er plots, ter hoogte van avenue Malakoff, een dame voor me staat ... een echte straatmadelief. Ik had ze niet zien aankomen. "Wel, neem ik je mee?". Ik heel beleefd: "Nee, vriendelijk bedankt mevrouw!". "Wat spijtig ... een andere keer misschien?" Ik heb nog net de tijd om te zien dat het duidelijk een BCBG-habitué (al van een zekere leeftijd) van het 16^e is ... Met haar bonten hoofddeksel, haar mantelpakje, heeft ze wel stijl. In de rechterhand houdt ze losjes een soort leiband, gemaakt van gouden schakels en lederen riemen... lichtjes hinkend (een knie die iets sneller verouderd dan de rest) zet ik mijn weg verder, wanneer ik plots ongelooflijk veel zin krijg ... om me om te draaien en haar te fotograferen. Ik bedenk me. Het schiet me te binnen dat mijn fotoreportage vooral bestemd is voor de familie en de kleinkinderen ... en dit is misschien niet echt een geschikt onderwerp.

Ik loop voorbij de beroemde brasserie van Fouquet's. Het is nog vroeg. Misschien tijd voor een versnapering voor het diner? Ik werp een verstrooide blik op de kaart ... vers geperst fruitsap,



J'ai vite compris... Ce sera « pour une autre fois peut-être ».

Je poursuis mon chemin. Très rapidement, mon regard est attiré par un attroupement de quelques jeunes. Je m'approche. Un « ride » de 20 minutes est proposé en Lamborghini pour la modique somme de 89€... Renseignant pris, il faut donner un acompte et la balade ce fait en-dehors de Paris... le lendemain. Bon j'ai compris, « une autre fois peut-être »...

Je suis de retour au Pavillon Dauphine, le temps de relire le petit mot que j'ai préparé au cas où je serais amené à prendre la parole. Outre les remerciements d'usage, j'ai l'intention en guise de boutade, de demander l'aide, l'aval des VTF, pour qu'apparaisse sur notre site internet VTB - et pourquoi pas aussi sur le leur -, la vérité historique (!) sur la naissance de l'appellation « Vieilles Tiges ». Actuellement, on y précise que les premiers aviateurs d'avant 14 s'appelaient entre eux « vieille tige », par analogie à « vieille branche ». Or, il est certain que ces pionniers, très proches de la terre (c'était toujours un grand étonnement lorsqu'ils pouvaient s'en détacher), ont très naturellement pensé à s'identifier à de jeunes « tiges » en ce tout début de l'extraordinaire aventure qu'allait devenir l'aviation. En 1922, lorsqu'ils décident de créer l'association qui regroupera tous les brevetés d'avant la guerre, ils n'ont plus la verdeur de la jeune tige et très naturellement, ils vont s'appeler « vieilles tiges ». Le personnel technique va également se regrouper et fonder par analogie, l'association des « Vieilles Racines ». Voilà donc ce que j'ai l'intention de dire.

Malheureusement... , je n'ai pas été amené à prendre la parole et je n'ai donc pas pu évoquer la naissance des « **Vieilles Tiges** ». Vous me direz : « Une autre fois peut-être ».

Eh non ! C'était mon dernier dîner de Gala comme président VTB. En effet, au printemps, lors de notre prochaine assemblée générale, le Conseil d'Administration proposera un nouveau président en la personne du Général Major Aviateur (e.r.) Wilfried De Brouwer, actuellement un de nos deux « vice »...

J'aurai encore l'occasion d'y revenir, ne fut-ce que lors de l'A.G., mais je tenais dès à présent à vous en informer par le biais de ce petit mot qui pourrait donc bien être mon dernier...

L'émotion m'étreint. Je vais éteindre mon PC. Je sens déjà que vous allez tous me manquer...

Badinage... ? Pas tout à fait (clin d'œil humide).

Emem

12 €, soep 27 €, espresso 8 €, gebak 17 € ... Ik heb het begrepen... "Een andere keer misschien".

Ik loop verder. Zeer snel wordt mijn aandacht getrokken door een groepje jongeren. Ik ga iets dichterbij staan. Er wordt een 'ride' van 20 minuten aangeboden in een Lamborghini voor de modeste som van 89€... Ik vraag inlichtingen en hoor dat je een voorschot moet betalen en de rit plaatsvindt buiten Parijs... 's anderendaags. Ik heb het begrepen, 'een andere keer misschien'.

Ik ben terug in de Pavillon Dauphine. Tijd om de tekst te lezen die ik had voorbereid, mocht me gevraagd worden het woord te nemen. Behalve de gebruikelijke dankwoorden, ben ik van plan als boutade de hulp in te roepen van VTF, om op onze VTB-site - en waarom ook niet op hun site - de historische (!) waarheid over het ontstaan van de benaming 'Vieilles Tiges' te publiceren. Vandaag kunnen we daar lezen dat de eerste vliegeniers van voor 14 elkaar 'vielles tiges' noemden naar analogie met 'vieille branche'. Het is zeker dat deze pionniers, die met beide voeten duidelijk op aarde stonden (met verbazing stelden ze in die tijd nog altijd vast dat ze zich van die aarde konden losmaken), zichzelf geheel natuurlijk identificeerden met jonge 'branches' in het prille begin van dit fantastische avontuur dat de luchtvaart later zou worden. In 1922, toen ze besloten een vereniging op te richten voor alle gebrevetteerden van voor de oorlog, waren ze niet meer zulke groene blaadjes en dus noemden ze zichzelf maar 'vieilles tiges'. Ook het technisch personeel zou zich verenigen. Zij noemden zich, naar analogie, 'Vieilles Racines', oude wortels. Dit wou ik dus allemaal vertellen. Maar helaas werd me niet gevraagd het woord te nemen en kon ik het ontstaan van de '**Vieilles Tiges**' dus niet aanhalen. Inderdaad, 'een andere keer misschien'.

Helaas neen! Het was mijn laatste galadiner als voorzitter van de VTB. Inderdaad, in de lente, tijdens onze volgende algemene vergadering, zal de Raad van Bestuur een nieuwe voorzitter voordragen in de persoon van Generaal Major Vlieger o.r. Wilfried De Brouwer, op dit moment een van onze twee ondervoorzitters. Ik zal er nog zeker op terugkomen, al was het maar tijdens de A.V., maar ik wou het jullie nu al laten weten via dit woordje dat dus wel mijn laatste zou kunnen zijn...

De emotie overmant me. Ik ga mijn PC uitzetten. Ik voel nu al dat ik jullie zal missen. Badinerend? Niet helemaal (vochtige knipoog).

*Ci-dessus à droite :
le Pavillon Dauphine.*

*Boven rechts:
het Pavillon Dauphine*

AGENDA



Mercredi 13 février MdA
Réunion mensuelle

Mercredi 13 mars MdA
Réunion mensuelle
+ assemblée générale à 15 h

Samedi 23 mars
Banquet annuel à Grimbergen

Mercredi 10 avril
Réunion mensuelle

Woensdag 13 februari HdV
Maandelijkse bijeenkomst

Woensdag 13 maart HdV
Maandelijkse bijeenkomst
+ algemene vergadering om 15 u

Zaterdag 23 maart
Jaarlijks banket in Grimbergen

Woensdag 10 april HdV
Maandelijkse bijeenkomst

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES WELKOM AAN NIEUWE LEDEN

Eric TAMINIAUX

Né le 18 Jan 1969
Av. Fond du Diable 39,
B-1310 La Hulpe
Gsm 0477 430 383
E-mail eric.taminiaux@gmail.com
Breveté pilote planeur par CDA en 1985
Et pilote avion par BAF le 01 Jun 1989 (Prom 86B)
Admis ACT
Parrains : Danny Cabooter & Gino Loosen

Jean BOUDRINGHIEN

Geboren op 25 Okt 1959
Av. Baron d'Huart 140,
B-1950 Kraainem
Gsm 0475 552 997
E-mail j.boudringhien@skynet.be
Gebrevetteerd piloot door BAF in Jul 1981 (Prom 79A)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Jean-Luc Feuillen

Paul VAN DINGENEN

Geboren op 16 Dec 1947
Château Bourgognade,
F-33220 St Philippe du Signal
Tel +33 557 465 594

E-mail vandingenenp@yahoo.com
Gebrevetteerd piloot door ACRB
op 04 Aug 1964 (84/64)
Admis VT
Peters: Danny Cabooter & Guido Wuyts

Jean-Marie LIGOT

Né le 27 Mai 1947
Clos Del Me 29,
B-4432 Ans
Gsm 0475 322 842
E-mail ligotjm@hotmail.com
Breveté pilote par BAF en juin 1968 (Prom 67A)
Admis VT
Parrains : Camille Goossens & Paul Jourez

Dorsan 'Sam' DE KONINCK

Geboren op 01 Nov 1950
John Youngestraat 25,
B-9090 Melle
Gsm 0473 562 211
E-mail dorsan.de.koninck@telenet.be
Gebrevetteerd piloot door BAF
in Feb 1977 (Prom 74B)
Aanvaard VT
Peters: Danny Cabooter & Gino Loosen

BANQUET ANNUEL



JAARLIJKS BANKET

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier au banquet annuel de l'association le samedi 23 mars 2013 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. Après la remise des médailles et diplômes, nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un cash bar sera ouvert après le dîner.

Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de 60 € par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation au dos du feuillet-adresse.

Paiement: uniquement par virement au compte de l'association, IBAN: **BE23 2100 6199 6691** - BIC: **GEBABEBB**

Clôture des inscriptions :
jeudi 14 mars à 12.00 hr

Attention :

le nombre de participants est strictement limité à 170. Renvoyez votre formulaire de participation **ET** faites le règlement de votre participation à temps pour ne pas être déçu !

Accès :

En voiture :

sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1.900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Sur la carte, l'entrée est située juste au-dessus du petit rectangle 'N202'. Le parking de plus de 80 places est gratuit.

Bus De Lijn :

plusieurs lignes rejoignent la gare de bus de Grimbergen ('Stelplaats'). Celle-ci se trouve à quelque 200 m. de l'entrée du parking. Plus d'infos sur www.delijn.be

A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 821 ETD 11h01 ou 11h31.

Durée du voyage env. 12 minutes (ETD = heure départ).

A partir de la gare SNCB Bruxelles-Nord : ligne 232 ETD 10h40 ou ligne 231 ETD 10h55 ou ligne 230 ETD 11h10.

Durée du voyage env. 40 minutes.

Infos : www.salonsderomree.be

Un plan d'accès grande taille en couleur est disponible sur www.vieillestiges.be

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoegen u uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 23 maart 2013 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. Na de uitreiking van medailles en diploma's, gaan we rond 12.45 uur aan tafel voor de toast aan de Koning en het diner. Na afsluiting van het diner wordt er een cash bar geopend.

De deelnameprijs (welkomstcocktail, menu en wijnen incl.) bedraagt € 60 per persoon. Het reservatieformulier vindt u op de keerzijde van het postblad van dit magazine.

Betaling : uitsluitend door overschrijving op de rekening van de vereniging,, IBAN: **BE23 2100 6199 6691** - BIC : **GEBABEBB**

Afsluiten van de inschrijvingen:
donderdag 14 maart om 12.00 u

Attention :

het aantal deelnemers is strikt beperkt tot 170. Stuur uw reservatieformulier terug **EN** voer uw betaling tijdig uit om niet ontgoocheld te worden!

Opgelet:

Met de auto :

op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1.900 m. De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). Op de kaart ligt de inkom net boven het kleine rechthoekje 'N202'. De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's.

Bus De Lijn :

er zijn meerdere lijnen om tot het busstation ('Stelplaats') van Grimbergen te geraken. Het station ligt op zo een 200 m van de ingang van de parking. Meer inlichtingen op www.delijn.be

Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 821 ETD 11u01 of 11u31.

Reisduur ongeveer 12 minuten (ETD = vertrek).

Van aan het NMBS-station Brussel-Noord: lijn 232 ETD 10u40 of lijn 231 ETD 10u55 of lijn 230 ETD 11u10.

Reisduur ongeveer 40 minuten.

Info: www.salonsderomree.be

Een kleurenplan op grote schaal is beschikbaar op www.vieillestiges.be





VT, lève-toi ! VT, sta op!

Ceci est un appel à volontaires parmi les VT enthousiastes qui sont aussi des assidus du Musée de l'Air de Bruxelles – et nous en connaissons plusieurs – pour rénover et entretenir la vitrine de notre association située sur la mezzanine du musée au Cinquantenaire.

Le but est de constituer un petit groupe de réflexion motivé pour établir un éventuel nouveau concept pour cette vitrine d'exposition et de la compléter pour améliorer l'image des Vieilles Tiges vis-à-vis du public visitant la section air du Musée Royal de l'Armée.

Cette petite équipe que je coordonnerai devrait fonctionner pour une durée de trois à six mois au maximum.

Intéressé ? Contactez-moi (synergic@skynet.be) ou lors des réunions mensuelles à la Maison des Ailes).

VT, lève-toi et marche pour le bien de notre association !

Jean-Pierre Decock

Hiermee lanceren we een oproep voor vrijwilligers van de VT die ook een boontje hebben voor het Luchtvaartmuseum van Brussel – en we kennen er verschillende – om de vitrines van onze vereniging op de eerste verdieping van het museum aan het Jubelpark te renoveren en onderhouden.

Het doel is een kleine en gemotiveerde groep samen te stellen die een eventueel nieuw concept wil uitdenken voor deze displays en op die manier het imago van de Vieilles Tiges bij de bezoekers van deze afdeling wil verbeteren.

Ik zal de werking van dit team, dat maximaal drie tot zes maanden werk zal hebben, coördineren.

Geïnteresseerd ? Laat iets weten (via mail synergic@skynet.be) of tijdens de maandelijkse bijeenkomsten in het Huis der Vleugels).

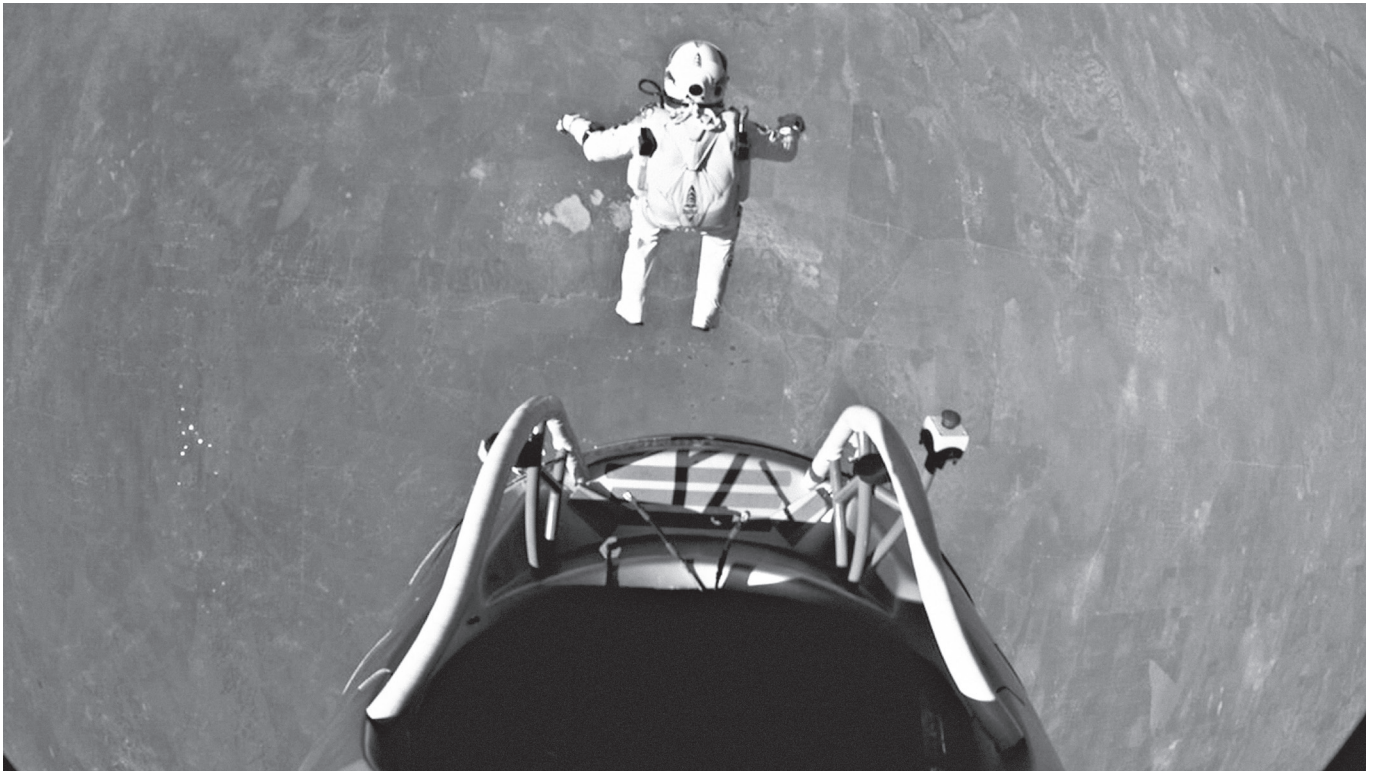
VT, sta op en doe mee voor het welzijn van onze vereniging !

Jean-Pierre Decock

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES

S.A.B.C.A.

www.sabca.com



Felix Baumgartner, l'exploit Felix Baumgartner, het exploit

Le 14 octobre 2012, l'Autrichien Felix Baumgartner réalisait un saut historique depuis un ballon stratosphérique qui l'avait emmené aux confins de l'espace, à plus de 39.000 mètres d'altitude, une altitude jamais atteinte précédemment par un homme sans l'usage de fusées.

La limite officielle de l'espace est conventionnellement fixée par la FAI à 100.000 mètres.

À part les fusées proprement dites, seul l'avion-fusée hypersonique expérimental North American X-15 (largué depuis une soude de bombardier B-52) a volé plus haut que 39 km, réalisant environ 200 vols d'essais pour le compte de la NASA entre 1959 et 1968, et pulvérisant tous les records d'altitude et de vitesse.

On se souvient que le X-15 a effectué deux vols à une altitude supérieure à 100.000 m, avec aux commandes Joe Walker, le seul pilote d'avion à s'être vu ainsi attribuer par la FAI le titre officiel d'astronaute. Joe Walker a établi le 23 août 1963 un record d'altitude de 107.960 m¹.

Quoi qu'il en soit, à 39.000 m, au moment de sauter dans le vide, Felix Baumgartner a pu voir au-dessus de lui en plein jour un ciel noir et étoilé, avec sous ses pieds plus de 99% de l'atmosphère terrestre, contemplant ainsi le monde avec un regard tout à fait comparable à celui d'un astronaute, mais dans une quasi immobilité.

Op 14 oktober 2012 maakte de Oostenrijker Felix Baumgartner een historische sprong vanuit een stratosferische ballon op meer dan 39.000 meter hoogte, de drempel van de ruimte. Een hoogte die de mens nooit eerder had bereikt zonder behulp van raketten.

De officiële grens van de ruimte is door de FAI (Fédération Aéronautique Internationale) bepaald op 100.000 meter.

Behalve raketten heeft alleen het experimentele, hypersonische raketvliegtuig North American X-15 (gelanceerd vanuit een B-52 bommenwerper) hoger gevlogen dan 39 km. Tussen 1959 en 1969 maakte het toestel ongeveer 200 testvluchten voor de NASA en verpulverde daarbij alle snelheids- en hoogterecords.

De X-15 heeft zelfs twee vluchten gemaakt tot meer dan 100.000 m. Aan de stuurknuppel zat telkens Joe Walker, de enige vliegtuigpilot die door de FAI de titel van astronaut kreeg toegekend. Op 23 augustus 1963 vestigde hij een hoogterecord van 107.960 m¹.

Hoe dan ook, op het moment dat Felix Baumgartner op 39.000 m en overdag in het luchtledige sprong, zag hij boven hem een pikzwarte sterrenhemel terwijl zich onder hem 99% van de aardse atmosfeer bevond. Hij zag de wereld dus zoals een astronaut hem ongeveer ziet, met dat verschil dat hij bijna stil hing in de lucht.

Il a été le digne successeur d'un autre héros de la conquête du ciel et de l'espace, à savoir l'Américain Joe Kittinger, qui a réalisé 52 ans plus tôt un saut depuis 102.800 pieds, une performance absolument incroyable si l'on considère les moyens extrêmement rudimentaires mis en œuvre à l'époque (voir le tableau joint comparant les deux missions).

Le saut de l'Autrichien a été quant à lui minutieusement préparé pendant près de sept ans avec un soin extrême et un grand luxe de moyens, avec l'aide de la société autrichienne Red Bull, pour garantir un maximum de sécurité dans une entreprise qui était cependant loin d'être exempte de risques, notamment en ce qui concernait les inconnues liées au passage du mur du son, ce qui constituait une grande première².

À part des difficultés au niveau des conditions météo qui ont conduit à annuler une ascension le 9 octobre alors que le ballon était déjà gonflé et oscillait dangereusement car soumis à un vent au sol visiblement trop fort (ce qui avait irrémédiablement endommagé l'enveloppe du ballon et contraint l'équipe à utiliser la seule enveloppe de réserve disponible) et à part des soucis avec le système de dégivrage de la visière du casque, aucun problème technique particulier n'a été à signaler.

Le seul réel souci est apparu pendant la chute libre, qui devait amener le héros du jour à dépasser la vitesse du son après 33 secondes de chute avec une accélération très proche de un g, car dans une atmosphère si ténue qu'on pourrait à peu de chose près la comparer au vide de l'espace.

Des caméras au sol dotées de puissants téléobjectifs ont permis à des millions de téléspectateurs et d'internautes du monde entier de suivre en direct (avec cependant un décalage de l'ordre d'une minute pour les internautes) ce saut historique, et de voir avec effroi la silhouette blanche commencer à tourner après 22 secondes de chute : cinq tours dans le sens des aiguilles d'une montre, suivis de 22 tours en sens contraire, avant de parvenir à se stabiliser enfin après environ une minute d'inquiétude, mais sans pour autant que la décision soit prise d'actionner le drogue chute comme prévu en cas de difficulté grave.

La durée totale de chute libre de l'Autrichien a été plus courte que celle de son prédécesseur quoique la distance verticale parcourue ait été largement supérieure. Ceci est dû au fait que la chute de Kittinger avait été quelque peu ralentie par le déploiement automatique d'un petit drogue chute destiné à le stabiliser.

À 5.200 ft (1.585 m) au-dessus du sol, Felix a actionné manuellement l'ouverture de son parachute. Neuf minutes et neuf secondes après s'être résolument jeté dans le vide, il atterrissait en douceur à 70,5 km de son point de départ.

La capsule, bourrée d'équipement à la pointe de la technologie, a été désolidarisée de l'enveloppe et est descendue au bout d'un parachute entr'ouvert dans un premier temps avec une sangle restreignant son diamètre à cinq mètres avant d'être finalement complètement déployé à 30 mètres de diamètre au passage des 20.000 pieds, ralentissant la chute de 2.000 pieds/min (un peu plus de 10 m/s) à environ 6 m/s pour garantir un atterrissage en douceur avec un coussin amortisseur, à 88 km du site de décollage, après une descente qui a duré 24 minutes.

Baumgartner was de waardige opvolger van een andere held uit de geschiedenis van de lucht- en ruimtevaart, de Amerikaan Joe Kittinger. Hij sprong 52 jaar eerder van een hoogte 102.800 voet, een ongelooflijke prestatie als je denkt aan de zeer rudimentaire middelen die in die tijd voorhanden waren. (zie de tabel die beide missies vergelijkt)

De sprong van de Oostenrijker werd gedurende 7 jaar uiterst zorgvuldig voorbereid. Dankzij de steun van het Oostenrijkse bedrijf Red Bull, waren de middelen nagenoeg onbeperkt. Dit om het risico zoveel mogelijk beperken voor een onderneming die beslist niet zonder risico was. Vooral het doorbreken van de geluidsmuur, een première, was een grote onbekende².

Er hebben zich dan ook nauwelijks technische problemen voorgedaan. De vlucht van 9 oktober werd wel geannuleerd wegens te veel wind aan de grond. En dit terwijl de ballon al opgeblazen was en gevaarlijk heen en weer schommelde (wat het omhulsel trouwens beschadigd heeft zodat men later het reserve omhulsel heeft moeten gebruiken). Ook zorgde de ontgooijing van het vizier van de helm voor wat kopzorgen, maar andere technische problemen deden er zich niet voor.

Wat wel voor onrust zorgde, was de vrije val die de held van de dag door de geluidsmuur zou doen breken na 33 seconden, met een versnelling in de buurt van 1G. De atmosfeer kan men er vergelijken met het luchtledige van de ruimte.

Dankzij camera's op de grond met krachtige zoomlenzen konden miljoenen tv-kijkers en internauten van over de hele wereld deze historische sprong rechtstreeks volgen (met ongeveer 1 minuut vertraging voor wie op internet keek). Zij zagen met ontzetting hoe het witte silhouet na ongeveer 22 seconden hevig begon te tollen: vijf rotaties linksom en 22 rotaties rechtsom voor hij zich leek te stabiliseren, nadat iedereen ongeveer een minuut de adem had ingehouden. Er werd dan maar besloten de drogue chute te openen, zoals dat gepland was ingeval van een ernstig probleem.

De vrije val van de Oostenrijker heeft minder lang geduurd dat deze van zijn voorganger, hoewel de verticale afstand die hij aflegde vele malen groter was. De val van Kittinger werd immers vertraagd door de automatische ontplooiing van een kleine drogue chute die hem moest stabiliseren.

Op 5.200 ft (1.585 m) hoogte, negen minuten en negen seconden nadat hij zich resoluut in het luchtledige had gegooid, opende Felix zijn parachute met de hand. Hij maakte een zachte landing op 70,5 km van zijn vertrekpunt.

De capsule, boordevol toptechnologische apparatuur, werd losgemaakt van de ballon en maakte de daling aan een parachute waarvan de diameter in eerste instantie werd beperkt tot vijf meter en die zich helemaal opende op 20.000 voet. Dit vertraagde de valsnelheid van 2.000 voet/minuut (iets meer dan 10 m/s) tot ongeveer 6 m/s wat samen met een schokdempend kussen zorgde voor een zachte landing op 88 km van de startplaats, na een daling die 24 minuten had geduurd.

De ballon, die na het afwerpen van de capsule leegliep met behulp van een scheurbaan, landde op ongeveer elf kilometer van de capsule.



L'enveloppe dégonflée au moyen d'un panneau de déchirure après séparation de la capsule est retombée au sol à environ onze km de la capsule.

Felix Baumgartner a pulvérisé quatre records du monde (en attente d'homologation officielle par la FAI) :

- la plus haute ascension jamais réalisée en ballon (39.068 m)
- le saut en chute libre depuis la plus haute altitude (39.045 m)
- la plus grande distance verticale parcourue en chute libre (36.529 m)
- la plus grande vitesse atteinte par un homme sans moyen de propulsion (1.342,8 km/h)

Ce faisant il a réalisé son rêve et l'a fait partager à des millions de passionnés qui ont suivi avec enthousiasme cet exploit à graver en lettres d'or dans les annales de la conquête de l'Air et de l'Espace.

Walter Simonson

1 Pete Knight a quant à lui établi le 3 octobre 1967 un record de vitesse de 7.272,68 km/h aux commandes du X-15-A-2, version modifiée du X-15 avec l'ajout d'un stato-réacteur, de plus grands réservoirs de propergols pour augmenter la durée de fonctionnement du moteur-fusée de 85 à 145 secondes, et l'ajout d'une couche de revêtement isolant se désagrégant au cours du vol hypersonique pour assurer théoriquement jusqu'à Mach 8 la protection thermique de l'appareil.

2 On estime que Joe Kittinger a atteint environ Mach 0,9 lors de sa chute.

Felix Baumgartner verpulverde vier wereldrecords (hoewel het nog even wachten is op de officiële homologatie door de FAI):

- De hoogste bemande ballonvaart ooit (39.068 m)
- Vrije val vanaf de grootste hoogte (39.045 m)
- De grootste verticale afstand afgelegd in vrije val (36.529 m)
- De grootste snelheid bereikt door een man zonder voortstuwing (1.342,8 km/u).

Met deze sprong heeft hij zijn droom verwezenlijkt en deze ook gedeeld met miljoenen enthousiaste kijkers. Het is een exploit dat met gouden letters in de annalen van verovering van de lucht en de ruimte zal worden ingeschreven.

Walter Simonson
Marc Van de Velde

1 Pete Knight heeft op 3 oktober 1967 het snelheidsrecord gevestigd met 7.272,68 km/u aan boord van een X-15-A-2, uitgerust met een extra ramjet, grotere propergol tanks om de werkingsduur van de raketmotor te verlengen van 85 tot 145 seconden en een extra isolerend, hitteschild dat tot Mach 8 voor de nodige thermische bescherming moest zorgen tijdens de hypersonische vlucht, in theorie tenminste.

2 Men gaat er van uit dat Joe Kittinger tijdens zijn val een snelheid van ongeveer Mach 0,9 heeft bereikt.

The Big Balloon

Il faut noter avant tout l'extraordinaire légèreté de l'enveloppe, en polyéthylène spécial à haute résistance. Sa masse est de seulement 1.682 kg ce qui est vraiment très peu pour la taille absolument monstrueuse du ballon (850.000 m³), le plus grand ballon monté jamais construit.

Eerst en vooral is er de uitzonderlijke lichtheid van het omhulsel in speciaal, zeer bestendig polyethyleen. De massa bedraagt slechts 1.682 kg wat zeer weinig is voor de gigantische afmetingen van de ballon (850.000 m³), de grootste bemande ballon die ooit werd gebouwd.



Cela fait à peu près mille fois la taille d'un ballon à gaz ordinaire (1000 m³ pour les grands ballons participants à la Coupe Aéronautique Gordon Bennett, la fameuse compétition annuelle de distance pour ballons à gaz, où s'affrontent les meilleurs aéronautes du monde) ou près de 300 fois le volume d'une montgolfière ordinaire (3.000 m³) emmenant 5 personnes. C'est 10 fois plus que le ballon utilisé par Joe Kittinger en 1960 pour établir un record resté invaincu durant 52 ans.

La superficie de l'enveloppe est de 40 acres c'est à dire ... 16 hectares (1 acre = environ 0,4 ha).

Ces 1.682 kg pour 160.000 m² correspondent à guère plus de 10 grammes par mètre carré d'enveloppe (1.682 kg / 160.000 m²) donc le huitième d'une feuille de papier ordinaire. L'épaisseur du film polyéthylène est de 20 microns (0,02 millimètre). C'est donc plus fin et plus léger que du papier à cigarette (typiquement 30 à 50 microns et 12 à 25 grammes par m²). Au départ on ne remplit l'enveloppe que de 5.000 m³ d'hélium (même pas 6/10 de pourcent du volume du ballon pleinement gonflé).

L'hélium ayant une masse volumique d'environ 170 g/m³ à 15°C, cela représente 850 kg d'hélium, un gaz dont on connaît actuellement une pénurie (même si à l'échelle de l'univers, c'est le deuxième corps le plus abondant après l'hydrogène). On comprend aisément que pour que le gonflement du ballon soit possible, il faut que le vent soit quasi nul, surtout que la hauteur du ballon ultra flasque au moment du décollage (comme toujours pour les ballons stratosphériques) est 167 m (se réduisant à 102 mètres au moment du saut, après dilatation complète de l'hélium du fait de la montée, le ballon atteignant alors un diamètre de 129 mètres).

La capsule est suspendue au ballon par l'intermédiaire d'un parachute destiné à récupérer la capsule après le saut.

Le sommet du ballon au moment du décollage est à 228 mètres au-dessus de la capsule.

À lire, les fact sheets sur :

<https://www.redbullcontentpool.com/content/stratos>

Walter Simonson

Dat is ongeveer duizend keer de omvang van een gewone gasballon (1000 m³ voor de grote ballons die deelnemen aan de Coupe Aéronautique Gordon Bennett, de befaamde jaarlijkse afstandsrace voor gasballons, waar de beste ballonvaarders ter wereld aan deelnemen) of bijna 300 keer het volume van een gewone luchtballon (3.000 m³) voor 5 personen. Het is ook 10 keer meer dan de ballon die Joe Kittinger gebruikte in 1960 om het record te vestigen dat 52 jaar standhield.

De oppervlakte van het omhulsel bedraagt 40 acres of ... 16 ha (1 acre = ongeveer 0,4 ha).

1.682 kg voor 160.000 m² is nauwelijks meer dan 10 gram per vierkante meter, het achtste dus van een gewoon blad papier. De dikte van het polyethyleen is 20 microns (0,02 millimeter).

Het is dus dunner en lichter dan sigarettenpapier (meestal 30 tot 50 microns en 12 tot 25 gram per m²).

Aan het begin wordt de ballon gevuld met slechts 5.000 m³ helium (zelfs geen 6/10 van een percent van het volume van de volledig opgeblazen ballon).

Omdat het helium een volumemassa heeft van ongeveer 170g/m³ bij 15°C, is dat 850 kg helium, een gas waar vandaag een tekort aan is (in het heelal is helium het tweede meest voorkomende element, na waterstof).

Het is dan ook niet te verwonderen dat om de ballon op te blazen er bijna geen wind mag zijn, vooral omdat de hoogte van de ballon bij het opstijgen (zoals altijd bij stratosferische ballons) 167 m bedraagt. Op het moment van de sprong is de ballon nog 102 m hoog, na het uitzetten van het helium door het stijgen, de diameter op dat moment is 129 meter.

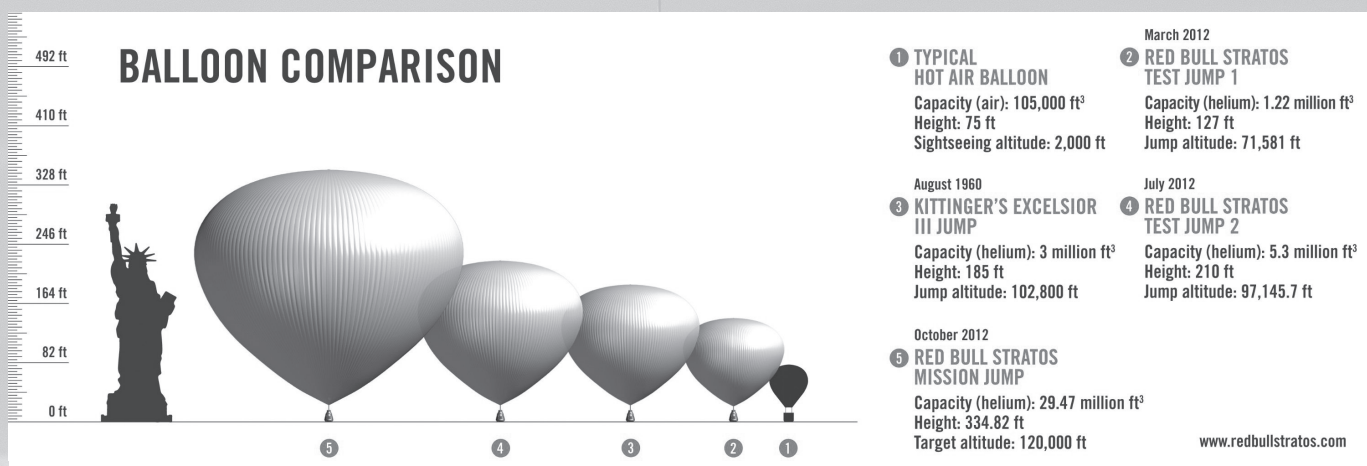
De capsule hangt aan de ballon met een parachute die de capsule na de sprong weer heelheids op aarde moet terugbrengen.

De top van de ballon bij het opstijgen bevindt zich 228 meter boven de capsule.

Alle fact sheets op:

<https://www.redbullcontentpool.com/content/stratos>

Vertaling: Marc Van de Velde



KITTINGER 16 août 1960**BAUMGARTNER 12 octobre 2012**

Nom de la mission	Excelsior III	Red Bull Stratos
Nature de la mission	Mission de l'U.S.A.F. à portée scientifique au bénéfice de la recherche aérospatiale américaine	Mission strictement privée à portée scientifique au bénéfice de la recherche aérospatiale
Équipe d'experts	Scientifiques, chercheurs et personnel médical U.S.	Équipe internationale de scientifiques, chercheurs et médecins incluant Joe Kittinger lui-même (84 ans)
Altitude visée pour le saut	100.000 pieds	120.000 pieds
Altitude réellement atteinte	102.800 pieds (31.333 m)	128.100 pieds (39.045 m)
Les inconnues du projet	L'homme allait-il survivre à un saut à la frontière de l'espace ?	L'homme allait-il survivre à une chute libre supersonique ?
L'homme	Joe Kittinger, 32 ans, né en Floride, capitaine de l'U.S.A.F.	Félix Baumgartner, 43ans, né en Autriche, parachutiste de l'extrême
Kwalificaties van de piloot	Pilote de chasse Pilote d'essai Pilote de ballon	pilote d'hélicoptère pilote de ballon à gaz BASE jumper chevronné, ancien para de l'armée autrichienne
Exploits précédents	Ascension en ballon stratosphérique à 97.000 pieds	Traversée de la Manche en avec une petite aile en carbone
Nombre de sauts en parachute	Une trentaine	Plus de 2.300 sauts
Équipement	Essentiellement matériel standard ou légèrement modifié	Matériel spécialement conçu pour le projet ou sensiblement modifié
Combinaison pressurisée	Combinaison standard partiellement pressurisée de l'U.S.A.F. (système de tuyaux en caoutchouc gonflés pour serrer la combinaison autour du corps)	Combinaison full-pressurisée sur mesure fabriquée par David Clark (similaire à celles des pilotes d'U2 mais avec diverses adaptations spéciales et améliorations pour la mobilité et le confort)
Ballon	Ballon stratosphérique en polyéthylène, 3 millions de pieds cubes	Ballon stratosphérique en polyéthylène, 20 millions de pieds cubes
Nacelle	Ouverte, réquérant la pressurisation de la combinaison Caméra de cinéma filmant le saut	Pressurisée, ne réquérant la pressurisation de la combinaison durant tout le vol qu'avant le saut 15 caméras vidéo filmant le saut retransmis en direct
Parachute principal	Parachute standard en usage chez les militaires U.S. à ouverture chronobarométrique	Parachute du type de ceux utilisés par les pros de la chute libre, à ouverture manuelle
Parachute de réserve	Parachute standard en usage chez les militaires U.S. chute libre, à ouverture manuelle	Parachute du type de ceux utilisés par les pros de la chute libre, à ouverture chronobarométrique
Drogue chute (parachute stabilisateur)	Pas conçu pour des vitesses supersoniques Déployé automatiquement après un certain temps	Conçu spécialement pour des vitesses supersoniques À déployer par F.B. seulement en cas de besoin de chute (ce ne fut pas le cas)
Information du public	Projet tenu secret Mission révélée au public après qu'elle ait été couronnée de succès	Annonce publique dès le début du projet Mission suivie mondialement en temps réel
Temps de descente total	13 minutes 45 secondes	9 minutes 9 secondes
Temps de chute libre	4 minutes 36 secondes	4 minutes 20 secondes
Vitesse atteinte en chute	988 km/h (614 mph)	1.342,8 km/h (690 mph)
Distance verticale en chute libre	85.300 pieds (25.999 m)	119.846 pieds (36.529 m)
Nombre de Mach atteint en chute	0,9	1, 24

KITTINGER 16 augustus 1960**BAUMGARTNER 12 oktober 2012**

Naam van de missie	Excelsior III	Red Bull Stratos
Type missie	Missie van de USAF met wetenschappelijk doel ten voordele van het Amerikaanse lucht- en ruimtevaartonderzoek	Strike privéonderneming ten voordele van het lucht- en ruimtevaartonderzoek
Team van specialisten	Wetenschappers, onderzoekers en medisch personeel van de USAF	Internationaal team van wetenschappers, onderzoekers en dokters, waaronder Joe Kittinger zelf (84 jaar)
Beoogde hoogte	100.000 voet	120.000 voet
Bereikte hoogte	102.800 voet (31.333 m)	128.100 voet (39.045 m)
De vraagtekens van het project	Zal de mens een sprong vanop de grens ruimte overleven?	Zal de mens een supersonische vrije val overleven?
De mens	Joe Kittinger, 32 jaar, geboren in Florida, kapitein bij de USAF	Félix Baumgartner, 43 jaar, Oostenrijker, extreme parachutist
Kwalificaties van de piloot	Jachtpiloot Testpiloot Ballonpiloot	Helicopterpiloot Piloot van gasballons Ervaren BASE-jumper, oud-para van het Oostenrijkse leger
Vroegere exploten	Gestegen met een ballon tot 97.000 voet	Vloog over het Kanaal met een kleine koolstofvleugel
Aantal parachutesprongen	Een dertigtal	Meer dan 2.300 sprongen
Uitrusting	Hoofdzakelijk standaard of licht aangepast materiaal	Speciaal ontwikkeld of grondig aangepast materiaal
Drukpak	Standaard, gedeeltelijk gepressuriseerd pak (systeem van opgeblazen rubberen slangen om het pak samen te drukken rond het lichaam)	Volledig gepressuriseerd pak op maat gemaakt door David Clark (lijkt op het pak van de U2-piloten maar met allerlei aanpassingen en verbeteringen voor meer beweeglijkheid en comfort)
Ballon	Stratosferische ballon in polyethyleen, 3 miljoen kubieke voet	Stratosferische ballon in polyethyleen, 20 miljoen kubieke voet
Gondel	Open, tijdens de vlucht moet het pak onder druk staan Camera die de sprong filmt	Gepressuriseerd voor de sprong staat het pak niet onder druk 15 camera's filmen de sprong en zenden rechtstreeks uit
Hoofdparachute	Standaard militaire parachute van de U.S. met chronobarometrische opening	Parachute gebruikt door de specialisten van de vrije val met manuele opening
Reserveparachute	Standaard militaire parachute van de U.S. met manuele opening	Parachute gebruikt door de specialisten van de vrije val met chronobarometrische opening
Drogue chute (stabilisatieparachute)	Niet ontworpen voor supersonische snelheden Gaat automatische open na een bepaalde tijd in vrije val	Speciaal ontworpen voor supersonische snelheden Te openen door F.B. indien nodig (dat was niet het geval)
Informatie naar het publiek	Geheimgehouden project Missie werd bekendgemaakt nadat ze succesvol bleek	Vanaf het begin openbaar gemaakt Missie rechtstreeks en wereldwijd te volgen
Totale duur van de daling	13 minuten 45 seconden	9 minuten 9 seconden
Duur vrije val	4 minuten 36 seconden	4 minuten 20 seconden
Max. snelheid in vrije val	988 km/u (614 mph)	1342,8 km/u (690 mph)
Verticale afstand in vrije val	85.300 voet (25.999 m)	119.846 voet (36.529 m)
Snelheid vrije val in Mach	0,9	1, 24



Le jour où le premier Mirage belge s'est écrasé

De dag dat de eerste Belgische Mirage crashte

Avec l'article d'André Jansens, nous poursuivons le dossier « Sécurité Aérienne » par le récit d'une mission effectuée en Mirage, au départ de la base de Florennes, dans le cadre d'une évaluation tactique de l'OTAN : le TACEVAL...

André Jansens a un passé de chasseur-bombardier et d'instructeur. Ayant accédé au grade de colonel, il occupe successivement les fonctions de Chef de corps au 10^e Wing de Kleine-Brogel, de Chef d'État-major du QG Commandement TAF et de responsable de la Section Opérations à l'État-major de la Force Aérienne.

Ce 28 mars 1972, on peut estimer qu'une quarantaine d'avions de combat belges (Mirage et F-104) était en mission lorsque les conditions météorologiques se sont rapidement détériorées sur l'ensemble du territoire national. Notre but n'est pas, après 40 ans, de porter un jugement sur les faits et ni de faire apparaître les manquements de l'époque. Il s'agit du témoignage d'un des acteurs d'une journée de vol qui restera gravée dans la mémoire de tous ceux qui ce jour-là furent témoins, directement ou indirectement, de la perte du premier Mirage 5 de la Force Aérienne. Nous remercions l'auteur d'avoir accepté que ce récit qui figure sur son site <http://home.scarlet.be/jansens.andre/>, soit publié dans notre magazine.

Pourquoi se souvient-on durant de longues années d'une journée de fin d'un mois de mars ? Très probablement parce que quelque chose d'important ou de très particulier a eu lieu ce jour-là et que l'événement est resté gravé dans la mémoire. En tout cas, le 28 mars 1972 est pour moi un jour dont je me souviens encore comme si c'était hier.

À cette époque, je suis jeune pilote à la 2^e Escadrille de Florennes. Le Mirage 5 tout neuf est à l'inventaire de la Force Aérienne belge depuis dix-huit mois. Au cours d'une évaluation exigeante appelée TACEVAL (Tactical Evaluation), nous sommes la première escadrille Mirage belge à pouvoir démontrer à l'OTAN que nous sommes capables d'effectuer notre mission de chasseur bombardier. Quant aux collègues de la 42^e Escadrille, ils doivent démontrer leurs aptitudes professionnelles dans la « recce » ou reconnaissance aérienne.

Au cours des années septante, notre escadrille est donc équipée et entraînée pour la mission d'attaque au sol et nous contribuons ainsi à la dissuasion dans le cadre de la Guerre Froide. Ce mardi 28 mars 1972, deuxième journée du TACEVAL, tout semble normal. À 7 heures du matin, nous sommes tous à pied d'œuvre pour poursuivre l'évaluation et donc prêts à planifier une nouvelle mission. Au cours du briefing standard dans notre confortable bunker, nous sommes informés que tous les moyens de l'aérodrome fonctionnent correctement. Par les prévisions

Met dit artikel van André Jansens zetten we het dossier over 'Vliegveiligheid' voort. Het is het verhaal van een zending uitgevoerd met een Mirage, vanaf de basis van Florennes, in het kader van een tactische evaluatie van de NAVO: de TACEVAL... André Jansens heeft een verleden als jager-bommenwerper en instructeur. Benoemd tot kolonel vervult hij achtereenvolgens de functies van korpscommandant van de 10^{de} Wing van Kleine Brogel, Stafchef van de HK Commando TAF en als hoofd van de Sectie Operaties van de Staf Luchtmacht.

Op 28 maart 1972 zijn er een veertigtal Belgische gevechtsvliegtuigen (Mirage en F-104) in de lucht wanneer plots de weersomstandigheden heel snel verslechteren over het hele grondgebied. Het is niet onze bedoeling om, 40 jaar later, een oordeel te vellen over de feiten of om tekortkomingen uit die periode aan het licht te brengen. Het gaat hier om een getuigenis van iemand die de gebeurtenissen heeft meegemaakt, een van de velen die zich die dag altijd zullen herinneren en die, rechtstreeks of onrechtstreeks, getuige waren van het verlies van de eerste Mirage 5 van de Luchtmacht. We danken de auteur voor zijn toestemming om dit verhaal te publiceren in ons magazine. U kunt het ook lezen op zijn site: <http://home.scarlet.be/jansens.andre/>

Waarom herinnert iemand zich een dag van einde maart vele jaren geleden? Ongetwijfeld gebeurde er iets belangrijks of iets zeer specifiek die dag en blijft de gebeurtenis in het geheugen gegrift van het betrokken individu. In elk geval was 28 maart 1972 voor mij een dag om nooit meer te vergeten.

Die dagen was ik een jonge militaire piloot in het 2^{de} smaldeel te Florennes. Sedert de introductie van de fonkelnieuwe Mirage in de inventaris van de Belgische Luchtmacht 18 maanden eerder, waren wij de eerste piloten die aan de NAVO moesten tonen dat we werkelijk gevechtsklaar waren om onze job uit te oefenen, tijdens een veeleisende Tactische Evaluatie of TACEVAL. Onze collega's van het 42^{ste} smaldeel zouden hun vaardigheden moeten demonstreren in de verkenningssrol.

In het begin van de jaren zeventig waren we uitgerust en getraind als een smaldeel van jager-bommenwerpers en droegen op die manier bij tot de afschrikking tijdens de Koude Oorlog, die in volle hevigheid woedde. Op dinsdag 28 maart 1972, de tweede dag van de TACEVAL, leek alles normaal te zijn. Om 7 uur in de ochtend stonden we klaar om de evaluatie tot een goed einde te brengen. Na de nachtelijke onderbreking, begonnen we een nieuwe zending te plannen. Een standaard briefing in onze knusse bunker informeerde ons dat alle vliegveldinstallaties functioneerden zoals het hoorde. De weersvoorspelling gaf aan dat we enkele buien van lichte regen of sneeuw mochten

météorologiques, nous apprenons qu'il faudra tenir compte de quelques légères averses de neige ou de pluie. Une journée de vol avec une météo de saison... , pas de quoi s'inquiéter. L'officier de renseignements actualise la situation sur le champ de bataille et l'officier d'opérations, appelé tout simplement « l'Ops », nous rappelle les actions vitales à prendre en cas d'actions ennemies, notamment en cas d'attaque de missiles balistiques voire du déclenchement d'un conflit nucléaire. Dans les deux hypothèses, les avions décollent le plus vite possible et restent le plus longtemps possible en vol. Les évaluateurs de l'OTAN sont présents et nous observent attentivement. Certains d'entre nous sont interrogés sur notre connaissance opérationnelle générale. Des notes sont prises. En fait, nous espérons tous pouvoir aller voler car c'est bien là que nous allons démontrer notre capacité opérationnelle. Heureusement pour nous, une liste impressionnante de missions s'accumule sur le bureau de l'Ops. Après avoir tenu compte de toutes les priorités, les dix-huit Mirage disponibles figurent au tableau de planification avec un numéro de mission, un timing sur l'objectif et le nom du pilote.

En ce qui me concerne, je fais partie d'une section de quatre Mirage dont la mission consiste à attaquer un site de missiles sol-air ou SAM (Surface to Air Missiles) à environ 30 kilomètres derrière le Rideau de Fer. Nous disposons de 90 minutes pour préparer la mission « réelle » avec cartes, actualisation des renseignements, briefing du trajet vers l'objectif, de l'attaque proprement dite et du trajet de retour jusqu'à l'atterrissage. La mission que nous allons voler, dite « mission équivalente », doit également être préparée et briefée. Elle est comparable à la réelle mais avec comme objectif, un site SAM NIKE de l'armée allemande situé dans la partie sud-est de l'Allemagne à environ 60 km au sud-est de la ville de Heilbronn. Ces missions équivalentes sont disponibles sous forme d'un livret très pratique, appelé Combat Mission Folder ou CMF. Il contient toutes les cartes et informations nécessaires à la mission : caps, timing, altitudes de sécurité, fréquences radio importantes, minima carburant. La préparation et le briefing de la mission équivalente font partie de notre routine. Le chef de notre section de quatre Mirage, le « section leader », est Toto. La majorité de l'effectif de l'escadrille se compose de jeunes pilotes, avec une expérience moyenne de 600 heures de vol. Comme il n'y a pas à l'escadrille assez de « pair-leaders » (chef de patrouille pour deux avions), je suis désigné comme numéro 3 avec Tienne dans mon aile. Jean volera comme numéro 2.

La préparation d'une telle mission est en général très agitée. Elle se déroule dans une salle de planification surpeuplée, où tout le monde coupe des cartes, calcule des caps et détermine l'arme la plus appropriée avec ses paramètres de largage ; et le temps s'écoule irrémédiablement.

Si mes souvenirs sont bons, nous répondons à tous les critères de préparation aussi bien pour la mission réelle que pour l'équivalente. Nous essayons de mémoriser la dernière minute de l'attaque, le supposé final run in qui se situe entre le Point Initial ou IP et l'objectif. Le profil de l'attaque même et la nécessité de maintenir la cohésion dans la formation après l'objectif sont rappelés à plusieurs reprises par notre leader. Les deux premiers avions vont simuler une attaque en piqué de quatorze roquettes de 2,75 inches après une franche montée jusqu'à une altitude de 1.000 mètres au-dessus du sol. Tienne et moi sommes supposés larguer chacun deux bombes Matra de 400 kilogrammes à une hauteur de 60 mètres au-dessus du sol et à une vitesse de 800 km/h.

Après avoir introduit un plan de vol avec toutes les données de

verwachten. We hadden er allen een goede kijk op dat we een dag met goed vliegweer voor de boeg hadden. De inlichtingenofficier gaf ons de laatste situatie weer over het slagveld. Onze operatieofficier of OPS gaf ons een opfrissing van de belangrijkste acties die we moesten ondernemen bij een vijandelijke actie met bijzondere aandacht voor de bedreiging van ballistische raketten of het uitbreken van een nucleaire oorlog. In beide gevallen zouden de vliegtuigen zo vlug mogelijk moeten opstijgen om te overleven door zo lang mogelijk in de lucht te blijven. Ondertussen sloegen verschillende NAVO-evaluators ons aandachtig gade, ondervroegen ons over algemene operationele kennis en namen af en toe wat nota's. In feite waren we allen geïnteresseerd om zo vlug mogelijk te gaan vliegen omdat we vooral in de lucht onze vaardigheden konden demonstreren. Gelukkig voor ons stapelde zich op het bureau van de OPS een indrukwekkende lijst van zendingen op. Na alle prioriteiten in overweging te hebben genomen, werden alle 18 beschikbare Mirages op het planningbord getoverd, voorzien van een zendingsnummer, een tijdstip boven het doelwit en een naam van een piloot.

We kregen de opdracht om met 4 Mirages een site van grondluchtraketten of SAM's (Surface to Air Missiles) aan te vallen, gelegen op een dertigtal kilometer achter het IJzeren Gordijn. We kregen 90 minuten om de werkelijke zending voor te bereiden met kaarten, update van de inlichtingen en met een briefing van het deel van de zending naar het doelwit, de aanval zelf en de terugvlucht met landing. Natuurlijk zouden we deze opdracht niet echt vliegen maar een zending vliegen die vergelijkbaar was met de echte. Ook moest deze equivalente opdracht, de aanval op een site van een Duitse NIKE SAM-eenheid gelegen in Zuid-Duitsland op ongeveer 60 km ten zuidoosten van de stad Heilbronn, voorbereid en gebriefd worden. Deze equivalente zendingen waren al wel in een handige Combat Mission Folder of CMF beschikbaar. Dit boekje bevatte alle kaarten en informatie (te vliegen richtingen, tijdstabel, veilige hoogtes, belangrijke radiofrequenties, minimum brandstof) zodat de voorbereiding en de briefing van de equivalente zending als routine kon beschouwd worden.

Van onze formatie van 4 Mirages zou Toto de leiding nemen. Vermits de meerderheid van de smaldeelbevolking bestond uit jonge piloten, met een gemiddelde vliegervaring van 600 vliegreuren in totaal, hadden we niet genoeg pair leaders (ervaren leiders die de toelating hebben om twee vliegtuigen te leiden). Daarom zou ik als nummer 3 vliegen met Tienne als mijn vleugelgenoot. Jean zou als nummer 2 vliegen. De voorbereiding van een zending is meestal nogal hectisch, en in het bijzonder wanneer verschillende evaluators je in de gaten houden, en dit alles in een overbevolkte planningsruimte, waar iedereen kaarten uitsnijdt, vliegrichtingen berekent en het best te gebruiken wapen uitdoktert met zijn afwerpparameters, terwijl de klok onvermoeibaar verder tikt.

Voor zover ik me kan herinneren, voldeden we aan alle voorbereidingscriteria van zowel de echte als de equivalente zending. We trachtten de laatste minuut van onze aanvalszending te memoriseren, de zogenaamde final run in van het Initial Point of IP naar het doelwit. Het aanvalsprofiel en de noodzakelijkheid in de formatie samen te blijven na de aanval werd verschillende malen benadrukt. De eerste twee vliegtuigen zouden elk twee salvo's van zeven niet-geleide 2,75 inch raketten afvuren na opgeklommen te zijn naar een hoogte van 1000 meter boven het grondniveau. Tienne en ikzelf zouden elk twee Matra bommen afwerpen van 400 kilogram, en dit op een hoogte van ongeveer 60 meter boven de grond met een grondsnelheid van 800 kilometer per uur.

la mission, nous consacrons le temps qui nous reste à préparer notre système de navigation Doppler. Pour ce faire, à l'aide des coordonnées des points tournants de la navigation et des aérodromes de diversion nous configurons les réglages à introduire dans notre boîtier dit SSU. Il s'agit, pensons-nous en ce début de l'utilisation du Mirage, d'une aide précieuse en cas de vol à basse altitude par mauvais temps.

Une demi-heure avant l'heure de décollage prévue, nous quittons le bunker avec tout le harnachement du pilote partant en mission de combat : masque à gaz et casque double d'infanterie, cartes et documentation de vol dans les poches de notre combinaison anti-G. La camionnette VW nous dépose un par un à l'avion perché dans des alvéoles dissimulées dans la forêt à l'extrémité nord de la base. Le démarrage et le roulage vers la piste se passe sans problème. Les observateurs voient passer un flot continu de Mirage de la 2e Escadrille, dans lequel s'intègrent les appareils de nos collègues recce de la 42e. Toto obtient rapidement l'autorisation de décoller, fidèlement suivi par les trois jeunes de la formation. Le ciel bleu de cette magnifique journée printanière est ressenti comme une irrésistible invitation à allumer la post-combustion et nous envoler vers l'est.

Dans mon Mirage, immatriculé BA-03 (qui plus tard sera exposé tout un temps à l'aérodrome de Temploux), j'observe la séquence d'allumage des lampes d'injection et de fonctionnement de ma postcombustion, suivi d'une oscillation du compte-tours du moteur. En moins de 1.000 mètres, j'atteins une vitesse de 270 km/h. À ce moment, je lève doucement le nez de l'avion ce qui me permet de me retrouver rapidement dans des conditions de vol confortables.

Notre formation est une des premières à décoller. Il est plus ou moins 10h. Une trentaine de chasseurs-bombardiers et d'avions recce vont décoller en un minimum de temps. Le retour au bercail s'effectuera donc dans les mêmes délais fort courts. Les prévisions météorologiques restent toutefois bonnes et personne ne s'inquiète de la récupération de cette importante flotte d'avions Mirage. Quelque 90 minutes plus tard, vu la détérioration non prévue des conditions météo, il en sera malheureusement tout autrement.

Mais nous n'en sommes pas encore là. Voyons d'abord comment se déroule notre mission. Les conditions de vol sont idéales... pas de nuages et une visibilité illimitée. Nous sommes tous convaincus que la mission équivalente sera exécutée avec succès. Nous progressons vers l'est dans une formation de vol standard. Toto mène les quatre avions vers l'objectif assigné. Je vole à sa hauteur à une distance de quelque 1.500 mètres. Nos ailiers sont positionnés à l'extérieur de la formation à une distance de 300 mètres sous un angle de 45 degrés. Nos altimètres radar sont ajustés à 150 mètres au-dessus du sol (altitude minimum de survol) et nous nous déplaçons à une vitesse de 750 km/h. Après avoir traversé les Ardennes, nous passons la frontière allemande au nord de la ville de Luxembourg, et continuons au-dessus des collines et de la zone boisée de l'Eifel pour plonger ensuite dans la vallée du Rhin, à l'ouest de Karlsruhe.

C'est à ce moment que Tienne nous informe qu'il vient d'avoir un « birdstrike » (collision aviaire). Je me porte à sa hauteur afin d'examiner son avion. Heureusement le ou les oiseau(x) ne semble(nt) pas avoir pénétré dans les entrées d'air du moteur.

We hadden ook de noodzakelijke informatie doorgebeld voor een vluchtplan. En in de begindagen van de Mirage geloofden we nog steeds in de kwaliteit van ons navigatiesysteem, dat met de gegevens van de Doppler, een grote hulp kon zijn tijdens elke navigatie op lage hoogte, in het bijzonder wanneer de vliegomstandigheden slechter werden. Zo werden alle 'reglettes' voor onze SSU-boxes geknipt met de coördinaten van onze draaipunten en uitwijkvliegvelden.

Een half uur voor onze geplande tijd om op te stijgen, waren we klaar om ons naar onze vliegtuigen te begeven met onze vlieguitrusting, gasmasker en dubbele infanteriehelm en met al onze vliegdocumentatie in de volgepropte zakken van ons anti-g pak. De VW-bus zette ons één voor één af bij onze open parkeerplaats, verborgen in de bossen van het uiterst noordelijke deel van het vliegveld. Het opstarten en de verplaatsing naar de startbaan verliepen zonder problemen. Het leek wel een ononderbroken stroom van Mirages, ook deze van onze recce collega's, die ongeduldig wachtten om op te stijgen. Toto kreeg al snel de toestemming om te vertrekken, trouw gevolgd door de drie jongelingen van zijn formatie. De blauwe hemel van deze prachtige dag van een nog prille lente werd door ons allen aangevoeld als een onweerstaanbare uitnodiging om de naverbrander in te schakelen en oostwaarts te vliegen.

In de cockpit van mijn Mirage, met staartnummer BA 03, verzekerden mij de sequentie van de injectie- en werkingslampjes van de naverbrander, gevolgd door de oscillatie van de toerenteller van de motor, dat ik binnen 1.000 meter een snelheid van 270 km per uur zou bereiken, het ogenblik om de neus langzaam naar omhoog te brengen met comfortabele vliegomstandigheden onmiddellijk nadien.

Onze formatie was één van de eersten om het beton van Florennes te verlaten, en dit omstreeks 10 uur. De volledige stroom van Mirage jager-bommenwerpers en verkenner bestond uit ongeveer 30 vliegtuigen, die alle in een erg samengedrukt schema opstegen. Zij zouden ook alle op hetzelfde moment terugkeren, maar de weersvoorspellingen bleven optimistisch dus de terugkeer van de Mirage-vloot gaf geen reden tot enige ongerustheid. Helaas zou de toenmalige onvoorspelbaarheid van buig weer zowat 90 minuten later heel wat problemen veroorzaken.

Maar eerst en vooral loont het misschien de moeite om verslag uit te brengen over de gebeurtenissen in de formatie van Toto. Vermits de vliegomstandigheden ideaal waren, - geen wolken en een onbeperkt zicht -, hadden we er allemaal het volste vertrouwen in dat onze equivalente zending zonder haperingen zou worden gevolgen. We vorderden in oostelijke richting in een standaard vliegpatroon. Toto die de formatie van vier leidde, met mezelf op een laterale afstand van ongeveer 1500 meter en met beide vleugelgenoten, de nummers 2 (Jean) en 4 (Tienne), respectievelijk aan Toto's linkerzijde en aan mijn rechterkant op 300 meter onder een hoek van 45 graden. Onze radar-hoogtemeters waren ingesteld op een hoogte van 150 meter boven het grondniveau en we verplaatsten ons met een snelheid van 750 km per uur. We doorkruisten de Ardennen, overschreden de Duitse grens ten noorden van de stad Luxemburg, vervolgden onze weg over het glooiend terrein en de beboste omgeving van de Eifel en doken in de Rijnvallei, ten westen van Karlsruhe.

Hier kregen we te maken met een eerste klein ongelukkig voor-

Celui-ci continue à fonctionner normalement, les instruments de bord n'affichant aucune anomalie. Je remarque néanmoins que le tube « adhémar », un petit axe horizontal conique situé du côté gauche du nez de l'appareil est presque complètement arraché. Il sert notamment à informer le pilote de l'angle d'attaque de l'avion lors de la phase d'atterrissage. Cette information ne sera donc plus disponible. En outre, je



découvre que l'oiseau a perforé la partie ventrale avant de l'avion à hauteur du châssis canon et a laissé un trou gros comme un poing. À mon sens, les dégâts à l'avion ne présentent toutefois aucun danger et le leader décide de poursuivre la mission telle que planifiée dans le Combat Mission Folder.

Nous approchons de notre « Initial Point », un croisement d'auto-routes à Heilbronn. Le leader passe quelques kilomètres au sud de l'IP et poursuit sur un cap est. Le temps de réaliser ce qui se passe et nous nous approchons quelques instants plus tard de ce que j'identifie comme étant l'aérodrome militaire américain de Schwabisch Hall (US Army Aviation). J'en informe de toute urgence le leader qui se rendant compte de la situation effectue un virage serré de 180° afin d'éviter la zone de contrôle de l'aérodrome. Finalement, le croisement d'auto-routes est identifié et les militaires allemands qui vaquent à leur occupation sur le site NIKE, sont sans doute légèrement surpris par notre passage à très basse altitude.

Après l'attaque et après avoir rassemblé la patrouille, le leader est confronté à un nouveau problème. Nous sommes supposés disposer d'une quantité suffisante de carburant pour rejoindre Florennes à basse altitude. La réalité, du fait de notre petite incursion vers l'est, est légèrement différente. Après 50 minutes de vol à basse altitude, nous avons dépassé la consommation prévue de 700 litres. Le retour est prévu avec 1.200 litres ; nous allons descendre en-dessous des minimas et le leader décide donc de grimper immédiatement à une altitude de 30.000 pieds (10 km) afin d'économiser du carburant. Cette initiative redonne un peu de confort à l'intérieur des trois autres cockpits. Toto avance vigoureusement la manette des gaz vers l'avant et pointe le nez de son Mirage vers un ciel légèrement nuageux. Quelques minutes plus tard, la formation se stabilise à l'altitude prévue à une vitesse de Mach 0.8 (850 km/h), cap direct sur Florennes. Un rapide contact radio du leader avec ses ailiers lui permet de réaliser qu'il faudra malgré tout atterrir avec un niveau de carburant inférieur au minimum prescrit. On peut espérer que la météo est restée bonne ce qui devrait nous permettre d'économiser du carburant en effectuant une descente visuelle sur le terrain. Arrivés à hauteur de Nattenheim (au nord de la base américaine de Bitburg), il est temps de contacter Belga Radar, le centre de contrôle du trafic aérien militaire de Semmerzaeke qui prend en charge tous les avions militaires survolant le territoire belge.

À l'écoute des communications radios, nous nous rendons compte

val. Inderdaad, Tienne liet verstaan dat hij tegen een vogel was gebotst. Ik ging even van nabij kijken of er eventueel schade was aan zijn vliegtuig. Gelukkig was de vogel of waren de vogels niet in de luchtinlaten terecht gekomen. Zijn motor bleef soepel draaien en er waren geen alarmerende indicaties af te lezen op zijn stuurhut instrumenten. Toch kon ik vaststellen dat zijn 'adhe-mar', een kleine horizontale conische beweeglijke

as geplaatst aan de linkerzijde van de neus om de aanvalshoek van het vliegtuig aan te duiden, bijna volledig was afgerukt en niet meer bruikbaar was. Bovendien had de vogel een opening geslagen, ter grootte van een vuist, in het 'châssis canon' van zijn Mirage, gelegen in het voorste buikgedeelte van het vliegtuig. De aangerichte schade aan het vliegtuig zou geen gevaar betekenen voor het veilig verder zetten van de vlucht. Bij een werkelijke oorlogszending zou de waarschijnlijke hapering van het kanon van 30 mm een ernstige handicap geweest zijn voor Tienne, want het enige zelfverdedigingsmiddel zou onbeschikbaar zijn.

Ondertussen zetten wij onze zending verder, zoals ze was gedocumenteerd in de CMF. We werden verondersteld om weldra het IP te bereiken, de kruising van de autostrades van Heilbronn. Om een onbekende reden passeerde Toto enkele kilometer ten zuiden van het IP en vervolgde zijn weg in oostelijke richting. Na enkele minuten zag ik voor ons wat ik verwachtte. Inderdaad, in mijn CMF en op het terrein doemde recht voor ons op nauwelijks enkele kilometer afstand het immense Amerikaanse Army Aviation vliegveld op van Schwabisch Hall. Zonder aarzeling informeerde ik Toto over de radio om zo vlug mogelijk een scherpe bocht te maken van 180 graden, zodat we de controlezone van het vliegveld konden vermijden en zonder tijdverlies het IP konden bereiken. Mijn suggestie werd gevolgd. De kruising van de autostrades werd nu gemakkelijk herkend en de Duitse militairen, druk bezig in hun dagelijks werk op hun NIKE-site, zullen waarschijnlijk lichtjes verrast geweest zijn toen we over ons equivalent doelwit raasden.

Toen we na het uitvoeren van de gesimuleerde aanval weer alles onder controle hadden, werden we wel geconfronteerd met een belangrijk probleem. Normaal hadden we nog over een comfortabele hoeveelheid brandstof moeten beschikken om weer thuis te geraken. De realiteit van het ogenblik was echter dat we reeds gedurende meer dan 50 minuten op lage hoogte hadden gevlogen en bijgevolg 700 liter meer hadden verbruikt dan oorspronkelijk gepland. Inderdaad, met onze inwendige hoeveelheid brandstof van 3000 liter en met 3400 liter in de twee uitwendige brandstoftanks zouden we op ons gemak kunnen landen met de vereiste minimale hoeveelheid brandstof van 1200 liter, en dit terwijl we de volledige zending op lage hoogte zouden vliegen. Het enige initiatief om in de vier cockpits weer wat rust te brengen, was onmiddellijk opklimmen naar een hoogte van 30.000

que le trafic est extrêmement dense. Ce n'est pas fait pour nous rassurer. Nous ne sommes manifestement pas les seuls à rentrer en altitude. Nous reconnaissons par ailleurs des voix familières de collègues d'escadrille. L'analyse de la situation est simple : nous allons devoir attendre notre tour avec comme conséquence encore moins de carburant à l'atterrissage. Autre élément, Jean, mon numéro 2, n'a plus d'émission radio. Il entend manifestement nos appels, mais ne peut plus transmettre. Comme il a annoncé le moins de carburant avant la descente, la procédure standard est d'application. Il volera dans mon aile et nous allons descendre les premiers. Toto et Tienne vont suivre à quelques kilomètres.

Belga est informé de notre situation carburant et nous obtenons une certaine priorité pour entamer la descente. À l'aide de signes conventionnels de la main, j'informe Jean de nos intentions et des changements de configuration. La descente se passe normalement et nous nous retrouvons au-dessous des nuages bien à l'est de Dinant. Jean est dans mon aile droite dans la configuration d'atterrissage. Après le passage de la Meuse, je localise au loin les lampes d'approche de la piste 26 R (right). À hauteur des balises lumineuses de piste, j'informe Jean en pointant mon index vers l'avant, que la piste d'atterrissage se trouve devant lui et qu'il peut se poser. Avec quelque 800 litres de carburant restant, je décide de remettre les gaz et d'atterrir après avoir effectué un circuit raccourci. C'est à ce moment que mon attention est attirée par une masse nuageuse noire, apparemment très dense, qui bloque comme un vrai mur l'espace aérien situé relativement près de la fin de la piste. Cela ne me gêne toutefois pas dans ma manœuvre et je me pose en utilisant mon parachute de freinage. Je quitte la piste après un freinage standard. Avec cette masse nuageuse en bout de piste, je suis évidemment curieux de savoir où se trouvent à ce moment-ci le leader et Tienne. Ils sont en finale et j'entends à ce moment que Toto ordonne clairement à Tienne de remettre les gaz. Mais Tienne, qui vole apparemment sur les vapeurs de carburant de ses réservoirs décide d'ignorer cette injonction, trop heureux d'avoir une piste devant lui et se pose. Toto effectue à son tour un circuit serré et atterrit. Cette désobéissance apparente de Tienne n'aura aucune conséquence pour l'intéressé vu la suite des événements.

En tout cas, nous sommes tous les quatre heureux de nous trouver au sol en toute sécurité, et il est vrai, tous avec moins de 600 litres au totalisateur carburant. Il nous reste à rentrer au parking des « Aires Nord ». Mais nous ne sommes pas encore au bout de nos peines. La tour de contrôle nous informe d'une attaque aérienne imminente, et nous invite moteur tournant à nous mettre à l'abri derrière les deux hangars de maintenance. Les assaillants, six avions de notre escadrille (!), apparaissent soudainement à basse altitude le long de la piste principale et disparaissent aussitôt dans les nuages sombres et bas, observés quelques instants plus tôt. En quelques secondes, une énorme averse de neige paralyse toutes les activités sur l'aérodrome. Les avions en phase d'atterrissage et les six appareils de l'attaque aérienne reçoivent l'ordre de faire diversion. Nous apprendrons plus tard que nous sommes la dernière formation à avoir pu atterrir au complet à Florennes. En quelques minutes la base est recouverte d'un épais tapis blanc. Dans nos cockpits, nous assistons médusés à ce spectacle en attente d'instructions. Quand finalement l'averse de neige diminue, nous essayons de rejoindre les « Aires Nord » où nous sommes supposés parquer nos appareils. Les lampes de balisage le long des taxitracks nous permettent un tant soit peu de nous guider. De plus, le revêtement est plutôt glissant mais

voet (10 kilometer) waar het brandstofverbruik van onze gulzige Mirages wat lager was. Toto bewoog daarom zijn throttle zonder aarzeling in de voorste positie, richtte zijn neus opwaarts naar de lichtbewolkte lucht en enkele minuten later begaven we ons met een snelheid van Mach 0,8 (850 km per uur) in een rechte lijn richting Florennes.

Een vlugge berekening maakte wel duidelijk dat niemand van ons met de voorgeschreven minimale hoeveelheid brandstof zou landen. Maar in de hoop dat het weer tijdens onze terugkeer wat zou meevallen, zouden we opnieuw wat tijd en wat brandstof kunnen uitsparen indien we op zicht zouden kunnen dalen. Toen we ter hoogte van het knooppunt van luchtwegen van Nattenheim passeerden, werd het tijd om Belga Radar op te roepen, het militair luchtverkeerscentrum van Semmerzaeke dat alle militair luchtverkeer bijstaat dat boven het Belgische grondgebied vliegt. Toen we echter hoorden wat er allemaal werd verteld op Belga Radar, waren we niet echt op ons gemak. Eerst en vooral was er heel veel radioverkeer. Dat was een aanduiding dat heel wat vliegtuigen op grote hoogte terugkeerden. Bovendien herkenden we heel wat stemmen van onze smaldeelcollega's. De inschatting van de toestand was dat om een veilige verkeersstroom naar onze thuisbasis mogelijk te maken we zeker wat vertraging zouden oplopen met als resultaat minder brandstof in onze reservoirs, die werkelijk aan 't opdrogen waren. Ten tweede hadden we geen radiocontact meer met Jean. Het was duidelijk dat hij de radio-oproepen ontving maar zelf geen bericht kon uitzenden. Vermits hij de laagste brandstofreserve had, volgden we de normale procedure. Hij positioneerde zich aan mijn rechtervleugel en wij zouden als eersten de daling inzetten. Toto en Tienne zouden enkele kilometer achter ons volgen. Vermits we Belga informeerden over onze precaire brandstoftoestand, kregen we enige prioriteit om de daling te starten. Met handsignalen informeerde ik Jean van onze bedoelingen en van de veranderingen van configuratie. De daling verliep zeer rustig en we kwamen onder de wolken uit op enige afstand ten oosten van Dinant. Met Jean aan mijn rechtervleugel in de landingsconfiguratie zag ik de startbaanverlichting van 26 R juist na het kruisen van de Maas. Net voor de startbaan maakte ik Jean duidelijk, door mijn wijsvinger voorwaarts te richten, dat de startbaan zich recht voor hem bevond en dat hij kon landen. Met nog ongeveer 800 liter besloot ik om door te starten en te landen na het uitvoeren van een close circuit. Op dat moment werd mijn aandacht getrokken door een zwarte schijnbaar dichte luchtmassa die als een muur het luchtruim blokkeerde, gelegen heel dicht bij het einde van de startbaan. Deze situatie bezorgde mij echter geen nadeel. Ik landde, trok mijn remvalscherp uit en reed de taxibaan op na een normale remprocedure. Ik was natuurlijk benieuwd waar Tienne en Toto zich op dat ogenblik bevonden. Op de radio hoorde ik duidelijk dat deze laatste aankondigde dat hij een doorstart zou maken met beide Mirages terwijl Tienne, die schijnbaar vloog op de dampen in zijn brandstoftank, besloot om te landen omdat hij een beschikbare startbaan voor hem had liggen en hij zich om zijn gemak voelde om zo te handelen. Deze schijnbare ongehoorzaamheid van Tienne was geen aanleiding voor enige opwindning nadien, gezien de opeenvolgende gebeurtenissen tijdens en na onze zending.

In elk geval waren we allemaal tevreden dat we alle vier veilig op de grond stonden, weliswaar met minder dan 600 liter op de brandstofteller. We reden vervolgens naar onze parkeerplaatsen. Maar het zou nog een hele tijd duren voor we onze motoren zouden kunnen afzetten. Inderdaad, in eerste instantie moesten

les mini-stops avec leur action de freinage intermittent nous permettent de rester sur les surfaces dures.

Au moment de garer mon BA-03 dans la baie qui lui a été attribuée, quelle n'est pas ma surprise de découvrir devant moi un autre Mirage en sens inverse... Pour l'un et l'autre, position inconfortable s'il en est ! Nous profitons de l'entrée d'un parking pour nous croiser avec à peine quelques centimètres entre nos ailes. Je découvrirai par la suite qu'il s'agit de Mich Mandl, le leader d'une section qui a réussi à rentrer à la base quelques minutes avant nous. Il n'a pu rejoindre son parking à cause de l'enneigement et est parti à la recherche d'une nouvelle aire de stationnement.

Deux heures trente après avoir quitté le parking, nos crew-chiefs sont tout heureux de nous voir revenir. Quant à nous, bien que soulagés de pouvoir finalement rejoindre notre bunker d'escadrille, nous ressentons un certain malaise car nous savons qu'en vol, des collègues sont certainement en difficulté. Ce malaise devient forte tension lorsque l'Ops nous annonce que la majorité des aérodromes belges sont fermés à cause des abondantes chutes de neige et qu'il est sans nouvelles de la moitié des appareils de l'escadrille, soit neuf Mirage. Ces nouvelles alarmantes nous font prendre conscience que manquer d'information sur neuf de nos meilleurs amis pendant un exercice, qui simule les conditions de guerre, peut ne pas être de la fiction. Heureusement, après de longues minutes vécues avec cette crainte du drame, des nouvelles rassurantes arrivent petit à petit à l'escadrille. Les uns après les autres, les pilotes prennent contact avec l'Ops et l'informent qu'ils ont pu se poser - qui à Beauvechain, à Bierset voire Kleine-Brogel - dans des conditions météorologiques plus que limites et pas toujours selon les procédures en usage... Marnix Brees, avec un Mirage à court de carburant, a délibérément décidé de se poser à contre trafic à Beauvechain...

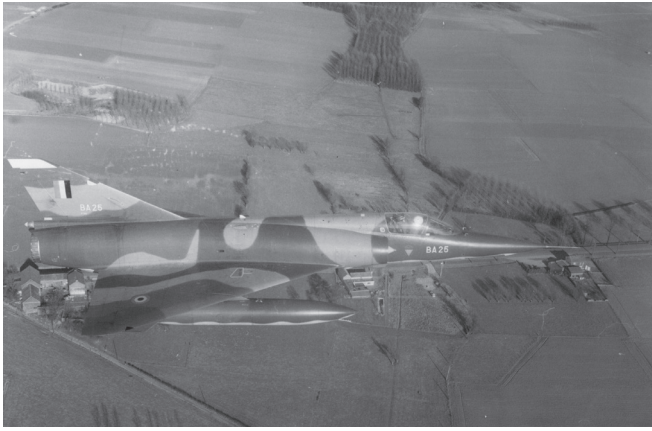
Malheureusement pour deux de nos amis la situation est plus dramatique. Robert « Duc » Ducat et Guy Fonteyne son ailier, faisaient partie des six avions ayant effectué l'attaque de notre aérodrome. En bout de piste, la section a disparu dans le rouleau de neige qui s'est abattu sur la base. Comme leader de la formation, Duc a suivi les instructions du contrôle... plus que débordé faut-il le préciser, avec Guy dans son aile. Finalement, la formation est déroutée après pas mal de péripéties vers la

we dekking zoeken voor een nakende luchtaanval, aangekondigd door de controletoren. We besloten om onze vliegtuigen tijdelijk te parkeren met draaiende motoren in de nabijheid van de twee onderhoudsloodsen. De aanvallers, 6 vliegtuigen van ons smaldeel, doemden plotseling op uit het niets maar verdwenen even onverwachts in de eerder geobserveerde donkere lage wolken, die nu de rand van het vliegveld hadden bereikt. Vanaf dat ogenblik vielen alle activiteiten van een vliegbasis tijdens een TACEVAL stil door het verlamdend effect van een geweldige sneeuwbuï. Iedereen zocht dekking. Alle vliegtuigen die op het punt stonden te landen, werden de opdracht gegeven elders te landen. Nadien vernamen we dat wij de laatste volledige formatie waren die het geluk had van te kunnen landen in Florennes na een vlucht van 1.30 uur. In ieder geval, binnen enkele minuten was het hele vliegveld van Florennes bedekt met een wit tapijt dat elke beweging van vliegtuigen tot een riskant gebeuren maakte. Toen het eindelijk stopte met sneeuwen, zetten we het laatste deel van onze zending verder namelijk het terugvinden van onze parkeerplaats in het witte landschap. Gelukkig gaf de verlichting langs de rijbanen ons een zekere vorm van vertrouwen en ook waardevolle informatie waar zich de grens bevond tussen asfalt en gras. Bovendien was de oppervlakte tamelijk glad maar de mini-stops met hun pulserende remwerking hield iedereen op de verharde oppervlaktes. De ABS, dat we tegenwoordig in al onze auto's terugvinden, was een geweldig hulpmiddel want een Mirage besturen, zonder neuswielsturing, door alternatief te remmen op de twee hoofdwielen, en in het bijzonder op glibberig terrein, was niet altijd eenvoudig.

Vooraleer ik mijn BA 03 op de geplande locatie kon parkeren, kreeg ik te maken met de laatste verrassing van de dag. Na het kruisen van de burgerweg Florennes-Corenne, juist na de scherpe dalende bocht van de rijbaan, kwam een Mirage die net zijn parkeerplaats gemist had uit tegenovergestelde richting aangereiden. We slaagden erin om mekaar te kruisen met enkele centimeter tussen onze vleugeltips in de ondergesneeuwde omgeving van 'les Aires Nord' ter hoogte van de ingang van een parkeerplaats.

Ongeveer 2.30 u nadat we onze parkeerplaatsen hadden verlaten, waren onze ongeduldige crew-chiefs gelukkig om ons terug te zien. Wij van onze kant waren ook zeer opgelucht dat we eindelijk konden schuilen in onze smaldeelbunker. Hier stelden we een zekere spanning vast en in het bijzonder wanneer de





base US de Bitburg, situé en Allemagne à quelque 100 km au sud-est de Florennes. En vue de la piste, Guy tombe en panne de carburant et est obligé d'utiliser son siège éjectable Martin Baker. Le premier Mirage belge, immatriculé BA-25, s'écrase alors dans un champ à quelque trois kilomètres de la piste. Après avoir été récupéré par les services de secours américains et allemands, Guy parviendra à téléphoner à l'escadrille pour donner de ses nouvelles. Il est en bonnes conditions, mais souffre de quelques blessures légères au dos. Quant à Duc, il a à peine quelques litres de carburant de plus que son ailier. Le moteur du BA-28 s'arrête juste au moment de survoler le début de piste. Pour éviter le crash, Duc redresse l'avion qui se trouve en léger virage. Il touche la piste, mais ne peut empêcher que l'appareil termine sa course dans l'herbe. L'avion subit uniquement de légers dégâts. Deux jours plus tard, l'appareil reviendra atterrir à Florennes.

Pour nous, le scénario TACEVAL est terminé. Les deux jours suivants, par le largage de bombes d'exercice, le tir de roquettes et du canon de 30 mm au champ de tir de Pampa Range tout près de Helchteren, nous démontrons à l'équipe TACEVAL, que la 2e Escadrille est réellement opérationnelle. La 42^e Escadrille obtient également sa première qualification opérationnelle sur la version recce du Mirage.

Le 29 mars 1972, les averses de neige de la veille et les conséquences malheureuses pour la Force Aérienne belge de la perte de son premier Mirage, sont le point de mire de tous les journaux belges. Dans son rapport, l'équipe du TACEVAL accorde au 2e Wing de Florennes une note d'appréciation que l'unité et son personnel ont bien méritée. Dans son rapport final, la commission d'enquête de la Force Aérienne, qui a examiné les circonstances et les causes de ce crash d'avion, est beaucoup moins élogieuse. Pas mal d'anomalies sont identifiées, plus particulièrement dans le



OPS ons na enige tijd informeerde dat alle vliegactiviteiten waren opgeschort, dat de meeste Belgische vliegvelden waren gesloten omwille van de hevige sneeuwval en dat we geen spoor hadden van negen van onze smaldeelpiloten. Dit was alarmerend nieuws en het gaf ons het gevoel dat negen van onze beste vrienden moeten missen tijdens een oefening, die oorlogsomstandigheden simuleerde, alleen maar fictie kon zijn. Maar het duurde vele lange minuten vooraleer de onrust eindelijk werd omgezet in geruststellend nieuws. Inderdaad, één na één verzekerden ons de piloten die elders waren geland, heel vaak in uitzonderlijk moeilijke weersomstandigheden met bijna geen brandstof op overschot, dat ze veilig op de grond stonden.

Helaas was voor twee van onze vrienden, die de gesimuleerde aanval uitvoerden met zes vliegtuigen en allen verdwenen in de sneeuwvui, de toestand min of meer dramatisch. Duc als leider en Guy als zijn vleugelgenoot slaagden erin om samen te blijven in gesloten formatie. Toen ze in de eindfase waren voor een landing op het uitwijkvliegveld van Bitburg, gelegen in Duitsland op zowat 100 km ten zuid-oosten van Florennes, viel Guy zonder brandstof en moest gebruik maken van zijn Martin Baker-schietstoel. De eerste Belgische Mirage met staartnummer BA 25 crashte in de omgeving van Bitburg in een open veld. Guy telefoneerde ons na een poos vanuit het hospitaal met de mededeling dat hij het goed maakte maar alleen last had van lichte kwetsuren aan de rug. Duc bereikt het vliegveld van Bitburg maar enkele honderden meters voor de startbaan valt ook de motor van zijn vliegtuig, de BA 28, stil en de landing zonder draaiende motor eindigt in het gras. Het vliegtuig was enkel licht beschadigd en landde twee dagen later op zijn thuisbasis.

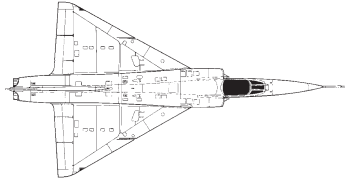
Voor ons was het oefening gedeelte van de TACEVAL voorbij. De volgende twee dagen demonstreerden we voor het TACEVAL-team, door oefenbommetjes af te werpen en raketten en ons kanon van 30 mm af te vuren op het schietveld van Pampa gelegen in Helchteren, dat het 2de smaldeel werkelijk operationeel klaar was. Ook bekam het 42ste smaldeel zijn eerste standaard operationele kwalificatie op hun verkenningversie van de Mirage.

Op 29 maart 1972 schonken alle Belgische dagbladen heel wat aandacht aan de sneeuwvui van de dag voordien met bijna catastrofale gevolgen voor de Belgische Luchtmacht die op die dag zijn eerste Mirage verloor. Het TACEVAL-team gaf de 2^{de} Wing van Florennes in haar verslag het waarderingscijfer die de eenheid en zijn personeel werkelijk verdiende. De onderzoekscommissie van de Belgische Luchtmacht die de omstandigheden en de oorzaken van de vliegtuigcrash onderzocht, had in zijn verslag niet zoveel ophefmelende woorden te vermelden. Heel wat



domaine de la prévision météorologique, des capacités de diversion d'avions en détresse et de la supervision des vols.

Et pour conclure, je ne sais vraiment pas pourquoi ce vol du 28 mars 1972 m'a tellement marqué... Manifestement, tous les pilotes (enfin presque) ayant volé ce jour-là, ont eu pas mal de chance.



Phil Dambly était là aussi ce jour fatal...

Voici son récit :

« Je faisais partie de la formation (six avions) de Robert Ducat (Duc). Si mes souvenirs sont exacts, il y avait une section de quatre avec Duc comme leader et moi leader d'une paire, Mike Reizer devant être mon ailier. On avait un objectif en Allemagne. En partant aux avions, quelqu'un (l'Ops ?) vient nous trouver dans la camionnette et demande qu'on fasse une attaque d'aérodrome de Florennes au retour. Tout se passe bien jusqu'au retour à la base. Il fait beau, mais un énorme cumulonimbus est sur la zone de Florennes ville et la partie nord-ouest de la base. Nous effectuons comme demandé l'attaque de la base en formation relâchée. La première paire (Ducat et Guy) tourne vers la droite et je les perds de vue. Personnellement, je tourne vers le sud et passe au-dessus de Philippeville. Puis très rapidement, la météo se dégrade. Florennes passe « Black », donc interdiction d'atterrir. Il faut prendre action. J'ai le choix d'aller vers Bitburg où il fait beau - nous en venons - mais je choisis d'aller vers le nord où il y a beaucoup plus d'aérodromes et donc de diversions. Je passe la Meuse vers Hastière puis je mets le cap au nord en direction de St-Trond. Liège-Bierset est une autre possibilité. Près de Namur, c'est déjà l'enfer : neige, plafond bas, visibilité mauvaise. Je passe au vol aux instruments. C'est là que je constate que mon ailier n'est plus à mes côtés. Je ne me souviens pas qu'il ait annoncé m'avoir perdu. Les communications passent rapidement sur le mode «panic» : Belga Radar et les tours de contrôle). Belga ne répond plus aux appels et se limite à annoncer la fermeture des aérodromes. Aucun autre renseignement ne nous parvient. Là, je me rends compte que je suis mal pris, et que personne ne viendra à mon aide. Il est temps d'agir.

St Trond est passé « Black » et ne peut donc plus m'accueillir. Je vise donc Bierset qui est passé également « Black ». Je poursuis toujours en condition IMC, à une altitude de 2.000 pieds, vers Kleine Brogel. En approchant de l'aérodrome, je descends lentement et je les appelle sur la fréquence de la tour. Je ne reçois pas de réponse. Finalement je sors de la couche nuageuse et découvre la piste devant moi. J'ai l'intention de passer devant la tour lorsque subitement, je croise un F-104 au décollage. Petit moment de panique... Je me positionne pour l'autre piste, la bonne cette fois. C'est à ce moment que je vois un autre Mirage sortir des nuages et venir se placer à mes six heures. J'entends qu'il s'agit de Jojo Belot qui faisait lui aussi partie de notre formation. Nous nous posons l'un et l'autre avec encore très, très peu de carburant... »

tekortkomingen werden vermeld en meer bepaald in het domein van weersvoorspelling, uitwijkcapaciteiten voor vliegtuigen in nood en supervisie van het vliegen.

En om te besluiten, ik heb helemaal geen verklaring waarom de vlucht van 28 maart 1972 zo levendig aanwezig blijft in mijn geheugen. Wat onmiskenbaar juist is, is de vaststelling dat alle piloten, die op die dag vlogen heel wat geluk hebben gehad.

Phil Dambly was er ook bij die fatale dag ...

Hierbij zijn verhaal:

“Ik maakte deel uit van de formatie (zes vliegtuigen) van Robert Ducat (Duc). Als ik me nog goed herinner was er een sectie van vier met Duc als leader en ik als leader van een pair. Mike Reizer moet mijn wingman geweest zijn. Ons doel lag in Duitsland. Terwijl we op weg waren naar de vliegtuigen komt er iemand (de Ops?) in het busje vertellen dat we bij de terugkeer in Florennes een aanval op lage hoogte op de basis moesten uitvoeren. Alles verloopt goed tot aan de terugkeer op de basis. Het weer is goed maar boven de stad Florennes en het noordwestelijke deel van de basis, hangt er een enorme cumulonimbus. Zoals gevraagd doen we de aanval van de basis in losse formatie. Het eerste paar (Ducat en Guy) draait naar rechts en ik verlies ze uit het oog. Ik draai naar het zuiden en vlieg boven Philippeville. Dan wordt het weer plots heel slecht. Florennes wordt 'Black' en gaat dus dicht. Ik moet iets ondernemen. Ik kan naar Bitburg gaan (waar we vandaan komen) waar het goed weer is, maar ik kies ervoor om naar het noorden te vliegen waar er veel meer vliegvelden en dus uitwijkmogelijkheden zijn. Ik passeer de Maas ter hoogte van Hastière en zet koers noord richting St. Truiden. Luik-Bierset is een andere mogelijkheid. In de buurt van Namen is het verschrikkelijk: sneeuw, laag plafond, slecht zicht. Ik ga over op instrumentvliegen. Daar stel ik vast dat mijn wingman niet meer aan mijn vleugel hangt. Ik herinner me niet dat hij gezegd heeft dat hij me uit het oog is verloren. De radiocommunicaties gaan snel over op 'panic mode': Belga Radar en alle controletorens. Belga beantwoordt geen oproepen meer en beperkt zich tot de melding dat de vliegvelden dicht zijn. We krijgen geen enkele andere informatie. Ik kom tot de vaststelling dat ik er niet goed voor sta, dat niemand me zal helpen. Het is tijd om tot actie over te gaan. St Truiden wordt 'Black' en kan me dus niet ontvangen. Ik denk aan Bierset maar die worden ook 'Black'. Ik vlieg voort in IMC op een hoogte van 2.000 voet, richting Kleine Brogel. Bij de nadering van het vliegveld begin ik zachtjes te dalen en roep ik hen op op de torenfrequentie. Ik krijg geen antwoord. Ik kom uiteindelijk onder de wolken uit en zie de baan voor me. Ik wil voor de toren passeren als ik plots een opstijgende F-104 kruis. Een klein paniekmoment ... Ik kies de andere baan, de goede deze keer. Op dat moment zie ik een andere Mirage uit de wolken komen en achter mij plaats nemen. Ik hoor dat het Jojo Belot is, die ook deel uitmaakte van onze formatie. Een na een landen we, met heel erg weinig brandstof ...

Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Partie VI :
Les aéronefs à voilures tournantes

Chapitre 9 : L'aide médicale urgente : les programmes privés

Partie 2

Le Centre Médical Hélicopté (CMH) de Bra-sur-Lienne

Installé dans la « zone rouge » des Ardennes belges, ce service est, avec MUG Heli de Bruges, l'un des deux SAMU hélicoptés qui, en Belgique, fonctionnent en permanence de manière coordonnée dans leur secteur d'intervention.

En 1986, le docteur Luc Maquoi et son épouse fondent l'a.s.b.l. Centre de Secours Médicalisé (CSM) de Bra-sur-Lienne. L'objectif de ce médecin généraliste (qui acquerra ensuite la spécialisation en médecine d'urgence) est de porter des secours efficaces et rapides dans une région reconnue comme la « zone rouge » la plus étendue du pays. Dans cette zone, qui s'étend sur les provinces de Luxembourg, de Liège et de Namur, aucun service SMUR terrestre (Service Mobile d'Urgence et de Réanimation) ne peut intervenir partout dans un temps inférieur au quart d'heure. Par contre, dans le rayon d'intervention de 15 minutes d'une équipe médicale hélicoptée, environ 240.000 personnes peuvent être secourues dans une trentaine de communes rurales. En période estivale ou de sports d'hiver, la population de la zone s'accroît de milliers de touristes et d'adeptes de la randonnée ou des sports de glisse.

C'est pourquoi, en 1997, le docteur Maquoi ajoute à son service d'urgence automobile un service médicalisé par hélicoptère qu'il considère comme la meilleure alternative pour assurer l'Aide Médicale Urgente (AMU) dans cette vaste zone rouge où l'intervention hélicoptée est en moyenne trois fois plus rapide que par voie routière. Elle réduit de façon significative le temps séparant la demande d'intervention de l'arrivée de l'équipe médicale AMU auprès du patient : les soixante premières minutes après un traumatisme grave sont en effet critiques pour sa survie ou sa qualité de vie ultérieure.

L'hélicoptère du CSM (qui sera plus tard rebaptisé Centre Médical Hélicopté - CMH) est mis en service dès septembre 1997. Au départ de sa base de Bra-sur-Lienne, il intervient donc principalement dans les trois provinces citées, tant en interventions primaires qu'en missions de transport inter hospitalier urgent. L'action médicale et humanitaire du CSM est bientôt connue sous la référence « Spirit of St Luc » dont le logo est mis en évidence sur le fuselage de l'appareil (Luc est le saint patron des médecins !). Parmi les missions marquantes, on enregistre dès juin 1998 l'intervention sur l'accident routier d'ampleur nationale survenu à La Haute Levée à Stavelot. En 2003, l'hélicoptère intervient suite à une explosion survenue chez Cockerill Sambre ; et « hors zone », il sera le premier sur place lors du déclenchement du plan catastrophe national pour l'explosion de gaz sur le site de Ghislenghien.

Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Deel VI:
De luchtschepen met draaiende vleugels

Hoofdstuk 9: Dringende medische hulp: de privéprogramma's

Deel 2

De «Centre Médical Hélicopté» (CMH) van Bra-sur-Lienne

Geïnstalleerd in de 'rode zone' van de Belgische Ardennen, is deze dienst, samen met de MUG Heli van Brugge, één van de twee helivervoerde DDMH die in België permanent op een gecoördineerde wijze functioneren in hun respectievelijke interventiesector.

In 1986 stichten dokter Luc Maquoi en zijn echtgenote de v.z.w. 'Centre de Secours Médicalisé' (CSM) van Bra-sur-Lienne. Het doel van deze huisarts (die later een specialisatie in urgentiegeneeskunde zal behalen) was om efficiënte en snelle hulp te bieden in een regio die erkend wordt als de grootste 'rode zone' van het land. In deze zone, die zich uitstrekt over de provincies Luxemburg, Luik en Namen, kan de grond-MDUR (Mobiele Dienst voor Urgentie en Reanimatie) nergens optreden in minder dan een kwartier. Daarentegen kunnen, binnen een interventieradius van 15 minuten, ongeveer 240.000 personen in een dertigtal landelijke gemeenten geholpen worden door een helivervoerde medische ploeg. Er dient opgemerkt dat tijdens de zomervakantie of de wintersportperiode de bevolking aangroeit met duizenden toeristen en liefhebbers van trektochten of skisporten.

Het is daarom dat dokter Maquoi, in 1997, een medische dienst per helikopter toevoegt aan zijn urgentiedienst met de wagen. Hij beschouwt dit als het beste alternatief om de Dringende Medische Hulp (DMH) te verzekeren in deze uitgestrekte rode zone, waar de helivervoerde medische tussenkomst gemiddeld drie maal sneller is dan via de weg. Het tijdsverloop tussen de aanvraag tot interventie en de aankomst van de DMH-ploeg bij de patiënt wordt er aanzienlijk door beperkt: de eerste zestig minuten na een ernstig trauma zijn inderdaad kritiek voor overleving of latere levenskwaliteit.

De helikopter van het CSM (later omgedoopt tot CMH), komt in dienst vanaf september 1997. Vertrekkend vanaf zijn basis in Bra-sur-Lienne komt hij dus voornamelijk tussen in de drie voornoemde provincies, zowel voor primaire interventies als voor dringende transportopdrachten tussen hospitalen. De medische en humanitaire actie van de CSM wordt weldra bekend onder de naam 'Spirit of St Luc', waarvan het logo prijkt op de romp van de helikopter (St Luc is de patroonheilige van de geneesheren!). Bij de meest in het oog springende opdrachten vindt men o.m. in juni 1998 de tussenkomst bij het dramatisch verkeersongeval van La Haute Levée te Stavelot. In 2003 komt de helikopter tussen na een ontploffing bij Cockerill Sambre; en 'buiten de zone' is hij als eerste ter plaatse bij het in werking treden van het nationaal rampenplan na de gasontploffing op de site van Gellingen.

Fourni par la société Noordzee Helikopters Vlaanderen, l' Eurocopter EC 145 du CMH de Bra-sur-Lienne en intervention urgente. Le patient sur civière est aisément mis à bord à l'arrière de la cabine grâce aux portes coquilles largement ouvertes. (Archives CMH de Bra-sur-Lienne)



De Eurocopter EC 145 van het CMH (Centre Médical Hélicopté) te Bra-sur-Lienne, geleverd door Noordzee Helikopters Vlaanderen, tijdens een dringende tussenkomst. De patiënt op een draagberrie kan gemakkelijk aan boord geplaatst worden achteraan de cabine, dank zij de breed opengaande schelpdeuren. (Archieven CMH van Bra-sur-Lienne)

Suite à la maladie puis au décès du docteur Maquoi, une convention est signée dès 2001 avec le CHU de Liège pour permettre qu'une permanence médicale d'anesthésistes réanimateurs en formation soit assurée sur le site de Bra-sur-Lienne. Elle sera ensuite prise en charge par des médecins urgentistes confirmés.

Le financement de l'association (non subsidiée par les pouvoirs officiels nationaux et régionaux) provient de plusieurs sources dont le sponsoring (notamment par Touring), les dons du monde associatif, la facturation des interventions et les cartes de soutien acquises par un très large public (plus de 40.000 carte aujourd'hui en circulation). L'affiliation de soutien coûte 47 € pour une famille ou 30 € pour une seule personne. La Province de Liège et la Province de Luxembourg, ainsi que 32 communes de la zone apportent une subvention au fonctionnement du CMH. Depuis 2005, cinq communes de la Communauté germanophone lui apportent aussi leur soutien.

La carte de soutien apporte 43% des fonds indispensables au fonctionnement de l'a.s.b.l. La facturation aux patients est calculée sur la base d'un coût de 35 € par minute de vol. En moyenne, le coût d'une intervention est d'environ 1.300 €. Après remboursement de la quote-part prise en charge par l'assurance maladie et invalidité, l'intervention personnelle du patient transporté se monte en environ 600 €. Pour ses affiliés (carte de soutien) qui seraient un jour transportés en urgence par son hélicoptère, l'a.s.b.l. prend en charge la part de la facturation qui ne serait pas remboursée au patient par sa mutualité et/ou les assurances. L'a.s.b.l. est agréée par le Ministère des Finances comme institution d'utilité publique bénéficiant de la déductibilité fiscale pour les dons de 40 € et plus.

L'EC 145 en mission au cœur même d'un village ardennais. (Archives CMH)

Les demandes d'intervention urgente de l'hélicoptère sont aujourd'hui centralisées par les Centres 112 (un par province). Comme pour d'autres services hélicoptés privés ayant fonctionné dans le passé, on note cependant à Bra-sur-Lienne que la collaboration avec le Service 100 n'a pas toujours été efficace : en effet, n'étant initialement pas reconnu officiellement comme SMUR, le CMH n'était pas intégré dans le programme informatique des Centrales 100. C'est donc le centraliste 100 qui, sur base de sa connaissance personnelle du terrain et des capacités de l'appareil, décidait d'utiliser ou non l'hélicoptère. La conséquence constatée de cette procédure boiteuse est que l'hélicoptère du Centre n'était alors utilisé qu'à 60 % de son potentiel.

Une amélioration significative intervient cependant à partir de juin 2003 lorsque, par convention entre le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Liège et le Ministère fédéral de la Santé Publique, le Centre de Bra-sur-Lienne est reconnu comme « SMUR satellite

Na de ziekte en het overlijden van dokter Maquoi wordt in 2001 een conventie getekend met het Universitair Ziekenhuis van Luik om een medische permanentie van anesthesisten- reanimatoren te verzekeren op de site van Bra-sur-Lienne. Later zal die dienst overgenomen worden door gevormde urgentieartsen.

De vereniging wordt niet gesubsidieerd door de officiële nationale en regionale overheden maar de financiering komt van meerdere bronnen, waaronder sponsoring (vooral door Touring), giften van verenigingen, facturatie van de tussenkomsten en steunkaarten gekocht door een zeer breed publiek (vandaag zijn meer dan 40.000 kaarten in omloop). De steunbijdrage kost 47 € voor een familie of 30 € voor een enkele persoon. De provincies Luik en Luxemburg alsook 32 gemeenten van de zone dragen bij tot de werking van de CMH. Sinds 2005 dragen ook vijf gemeenten van de Duitse gemeenschap bij.

De steunkaart levert 43% van de fondsen die onontbeerlijk zijn voor de werking van de vzw Centre Médical Hélicopté van Bra-sur-Lienne. De facturering aan de patiënten wordt berekend op een kostenbasis van 35 € per vluchtminuut. De gemiddelde kostprijs van een interventie bedraagt ongeveer 1.300 €. Na terugbetaling van de ziekte- en invaliditeitsverzekering bedraagt de persoonlijke kostprijs voor de vervoerde patiënt ongeveer 600 €. Voor de leden met steunkaart, die op een dag dringend helikoptervervoer nodig hebben, neemt de vzw de kosten ten laste die niet door het ziekenfonds of de verzekering worden terugbetaald. De vzw is erkend door het Ministerie van Financiën als instelling van openbaar nut die geniet van de fiscale aftrekbaarheid voor giften van 40 € en meer.

De EC 145, ingezet in het centrum van een Ardeens dorpje. (Archieven CMH)



De aanvragen voor dringende tussenkomst van de helikopter worden vandaag gecentraliseerd door de dienst 112 (één per provincie). Zoals het ook voor andere privé-helidiensten in het verleden het geval was, werd in Bra-sur-Lienne vastgesteld dat de samenwerking met de

Dienst 100 niet altijd efficiënt verliep. Inderdaad, de helivervoerde CMH was initieel niet geïntegreerd in het informaticasysteem van de 100-centrales omdat het niet officieel erkend was als MDUR. Het was dus de 100-telefonist die, op basis van zijn persoonlijke kennis van het terrein en de mogelijkheden van het toestel, besliste de helikopter al dan niet te gebruiken. Deze manke procedure had als concreet gevolg dat de CMH helikopter slechts voor 60% van zijn potentieel gebruikt werd.

Vanaf juni 2003 ziet men echter een aanzienlijke verbetering wanneer, bij overeenkomst tussen het Centre Hospitalier Universitaire (CHU) van Luik en de federale minister van Volksgezondheid, het

expérimental ». La même reconnaissance officielle est accordée simultanément à MUG Heli de l'Académische Ziekenhuis Sint Jan de Bruges. Les deux nouveaux « SMUR satellites expérimentaux » de Bra-sur-Lienne et de Bruges ont décidé d'unir leurs expériences, leurs réseaux de relations et d'information, et ont convenu de collecter ensemble les données utiles à l'analyse de l'efficacité de l'hélicoptère dans l'AMU belge. Le <?>Service Public Fédéral de la Santé et le Conseil National de l'Aide Médicale Urgente ont validé ce programme expérimental conjoint. Ce sont dorénavant les Centres 112, le numéro d'appel unique pour les urgences, qui exercent le droit de réquisition d'un moyen aérien.

L'hélicoptère mis en œuvre dès 1997 était un hélicoptère biturbine Sikorsky S-76 de la firme allemande Viking Helicopters qui sera utilisé jusqu'en décembre 2003. Pour des raisons d'ordre budgétaire et organisationnel, l'a.s.b.l. choisit alors un opérateur belge : la société ostendaise NHV (Noordzee Helicopters Vlaanderen) qui met en œuvre au CMH un biturbine Eurocopter AS 365N2 Dauphin ; à partir de mars 2006, celui-ci est remplacé par un biturbine Eurocopter EC 145 qui, comme le BK 117 dont il est une évolution, est mieux adapté encore aux exigences de l'AMU hélicoptée. Il est en effet possible d'embarquer ou débarquer aisément le patient sur civière par les larges portes coquilles qui s'ouvrent à l'arrière de l'appareil ; et la taille généreuse de la cabine permet de prodiguer en vol les meilleurs soins de réanimation à un ou même deux patients.

Le moyen aérien est moderne et doté de l'équipement de réanimation et de sécurité ad hoc. Les équipages impliqués dans sa mise en œuvre quotidienne (24 heures sur 24 ; 7 jours sur 7) sont eux aussi hautement qualifiés. Les pilotes professionnels de l'hélicoptère, recrutés par NHV, reçoivent une formation AMU complémentaire qui satisfait aux normes internationales. Les médecins qui assurent les gardes et participent aux interventions hélicoptées du Centre sont maintenant, on l'a dit plus haut, des spécialistes en médecine d'urgence en fonction dans divers hôpitaux et qui proposent volontairement leurs services à l'association. Des infirmiers porteurs du titre « soins intensifs et aide médicale urgente » (SIAMU), originaires d'hôpitaux régionaux, assurent la permanence infirmière dans l'équipe de réanimation. Ils exercent généralement une activité similaire dans un SMUR terrestre ou dans un service d'urgence hospitalier.

La progression du nombre annuel des interventions du CMH est constante : d'environ 650 en 2002 on est passé à 800 appels en 2007, avec environ 80 % de missions primaires, le reste concernant des transports inter hospitaliers urgents. En 2011, l'hélicoptère a effectué 1102 missions, dont 870 interventions primaires, soit une progression de 24% par rapport à 2009. Le Centre a durant cette année 2011 refusé 84 missions en raison de conditions météorologiques défavorables.

Grâce à son équipement moderne de communication et de navigation, l'EC 145 de Bra-sur-Lienne peut intervenir après le coucher du soleil. (Archives CMH)

Une évolution technique et opérationnelle importante doit être signalée : la mise en service progressive depuis 2009 de systèmes d'éclairage automatique de terrains de football en milieu rural.

Avec le soutien financier de la Région Wallonne et la collaboration

Centrum van Bra-sur-Lienne erkend wordt als 'experimentele MDUR satelliet'. Dezelfde officiële erkenning wordt gelijktijdig toegekend aan de MUG Heli van het Academisch Ziekenhuis Sint Jan van Brugge. De twee nieuwe 'experimentele MDUR satellieten', die opereren in Bra-sur-Lienne en in Brugge, hebben beslist hun ervaringen en hun relatie- en informatienetten te verenigen, en gezamenlijk de nuttige gegevens voor de analyse van de efficiëntie van de helikopter in de Belgische DMH te vergaren. De federale Openbare Dienst voor Gezondheid en de Nationale Raad van de Dringende Medische Hulp hebben dit gezamenlijk experimenteel programma erkend. Het zijn de 112-centra, voortaan het enig oproepnummer voor noodgevallen, die het recht hebben om luchtmiddelen op te vorderen.

De helikopter die vanaf 1997 wordt ingezet is een tweemotorige Sikorsky S-76 van de Duitse firma Viking Helicopters. Deze wordt gebruikt tot in december 2003. Om budgettaire en organisatorische redenen kiest de vzw dan voor een Belgische operator: de Oostendse maatschappij NHV (Noordzee Helicopters Vlaanderen), die in het CMH een tweemotorige Eurocopter AS 365N2 Dauphin inzet. Vanaf maart 2006 wordt deze vervangen door een tweemotorige Eurocopter EC 145 die, zoals de BK 117 (waarvan hij afgeleid is), beter aangepast is aan de eisen van de helivervoerde DMH. De brede schelpdeuren die zich aan de achterkant van het toestel bevinden, vergemakkelijken het in- en uitladen van een draagberie met patiënt. Ook maakt de ruime cabine het mogelijk om tijdens de vlucht optimale reanimatiezorgen toe te dienen aan één of zelfs twee patiënten.

Dit moderne toestel is voorzien van ad hoc reanimatie- en veiligheidsuitrustingen. Het is 24 uur op 24, 7 dagen op 7, beschikbaar met hoog gekwalificeerde bemanningen. De door NVH aangeworven professionele helikopterpiloten volgen een aanvullende DMH-vorming die voldoet aan de internationale normen. Zoals hierboven vermeld zijn de dokters die de wachten verzekeren en aan de helivervoerde tussenkomsten van het Centrum deelnemen, nu urgentiespecialisten van diverse ziekenhuizen die hun diensten vrijwillig aanbieden aan de vereniging. Verplegers die van de regionale ziekenhuizen komen en de titel dragen van 'intensieve zorgen en dringende medische hulp' (IZD-MH), verzekeren de verplegingspermanentie in de reanimatieploeg. Meestal oefenen zij op de grond een gelijkaardige activiteit uit in een MDUR of in de urgentiedienst van een ziekenhuis.

De toename van het jaarlijks aantal tussenkomsten van de helivervoerde CMH is constant: van ongeveer 650 in 2002 steeg dit naar 800 oproepen in 2007, met ongeveer 80% primaire opdrachten, en de rest voor dringend inter-ziekenhuisvervoer. In 2011 heeft de helikopter 1102 zendingen uitgevoerd waarvan 870 primaire, hetgeen een vooruitgang betekent van 24% t.o.v. 2009. Verder heeft het Centrum in 2011 een totaal van 84 aanvragen moeten weigeren wegens ongunstige weersomstandigheden.

Dankzij zijn moderne communicatie- en navigatie-uitrusting kan de EC 145 uit Bra-sur-Lienne na zonsondergang worden ingezet. (Archieven CMH)

Ook moeten we een belangrijke technische en operationele evolutie melden. Vanaf 2009 wordt progressief een automatisch verlichtingssysteem in gebruik genomen voor voetbalterreinen in een landelijke omgeving.

Met de financiële hulp van het Waals Gewest en de medewerking van de plaatselijke overheid ontwikkelt het CMH een netwerk van lokale



des pouvoirs publics locaux, le CMH développe un réseau de terrains de football dotés d'un équipement d'éclairage nocturne que l'équipage de l'hélicoptère, à l'aide d'un GSM sécurisé, allume à distance quelques minutes avant l'atterrissage. La prise en charge du patient peut ainsi se faire de nuit de façon sécurisée à courte distance de son domicile ou du lieu de l'accident. Au 31 décembre 2011, 58 terrains de la zone d'action du CMH étaient ainsi équipés ; ce qui augmente encore l'efficacité du vecteur aérien dont les missions de nuit représentent 30% de l'activité. Une dizaine d'équipements supplémentaires devraient s'ajouter en 2012.

Parmi ses objectifs à court terme, le CMH demande au gouvernement fédéral une reconnaissance non plus comme « satellite expérimental » mais une reconnaissance définitive comme SMUR par hélicoptère, avec octroi de l'aide prévue pour ce type de service. Pour le moyen terme, à l'instar de ce qui fonctionne dans les pays voisins, l'association appelle de ses vœux le développement du maillage coordonné des secours hélicoptérés au niveau de la nation afin de répondre adéquatement à l'augmentation continue des demandes d'intervention, notamment pour les transferts inter hospitaliers urgents, sans courir le risque d'une diminution de la disponibilité locale pour les secours primaires.

Sources : *Spoedgevallen 2002 N° 5. Compte rendu intégral de la 5^e session de la 50^e législature de la Chambre des représentants - Commission de la Santé publique - Séance du 5 novembre 2002. Briefing sur le CSM/CMH de Bras-sur-Lienne par Olivier Pirotte - Editions 2008 et 2011. Site internet www.centremedicalheliporte.be*

Le SAMU par hélicoptère dans les communes germanophones

C'est une expérience privée originale et exemplaire qui, vu l'inexistence d'un service officiel adéquat, a été lancée dans la région d'Eupen.

En raison de l'altitude élevée, des conditions climatiques parfois sévères et de l'isolement routier de certains lieux, les communes germanophones de l'Est de la province de Liège sont pour la plupart en « zone rouge » : les évacuations sanitaires par route peuvent être affectées de délais fort longs empêchant de dispenser partout les soins vitaux en temps utile.

À la fin du deuxième conflit mondial, l'organisation des services d'ambulance est lacunaire dans cette région. Même après la décision du Parlement belge, en 1964, de diviser le territoire national en seize zones couvertes chacune par une Centrale d'urgence 900, le service centré sur Eupen et les communes voisines doit recourir principalement à des groupes de volontaires et à la Croix Rouge pour assurer 24 heures sur 24 l'ensemble des besoins médicaux urgents.

Au début des années 1970, avec la volonté d'accroître l'efficacité et la rapidité de l'aide médicale urgente, le docteur Norbert Scholzen, un anesthésiste eupenois, élabore un projet de collaboration avec le « Luftrettung » (Service d'aide par voie aérienne) du « Kreis » d'Aix-la-Chapelle, dont le rayon d'action touche évidemment la région frontalière belge. Couvrant les communes germanophones qui y contribuent financièrement, ce projet prend forme en 1977 avec le premier atterrissage opérationnel de l'hélicoptère-ambulance allemand dont la base près d'Aix-la-Chapelle est à quelques minutes de vol de l'Est de la Belgique. Il s'agit à l'époque et jusqu'en mars 1998, d'un appareil monoturbiné Bell UH-1D Iroquois mis à disposition par les forces armées allemandes et baptisé « SAR 72 ».

voetbalterreinen met nachtverlichting. Dank zij een beveiligde GSM kan de bemanning de verlichting aansteken enige minuten voor de landing. Aldus kan de patiënt op korte afstand van zijn woonplaats of de plaats van het ongeval opgepikt worden. Op 31 december 2011 waren 58 van de terreinen in de CMH zone hiermee uitgerust. Aangezien 30% van de activiteiten bij nacht gebeuren, verhoogt dit merklijk de doeltreffendheid van de luchtinterventies. In 2012 zouden er nog een tiental terreinen bijkomen.

Eén van de doelstellingen op korte termijn is aan de federale regering te vragen het CMH niet meer als 'experimentele satelliet' te beschouwen maar definitief te erkennen als MDUR met het octrooi van hulpdienst voor dit type van steun. Op middellange termijn, en in navolging van wat er bestaat in de buurlanden, streeft de vereniging naar de ontwikkeling van een gecoördineerd netwerk van helihulp op nationaal niveau. Dit zou het mogelijk maken adequaat te reageren op de voortdurende stijging van het aantal aanvragen voor tussenkomsten, in het bijzonder voor dringende inter-ziekenhuis transfers, en dit zonder het risico te lopen van een verminderde lokale beschikbaarheid voor de primaire hulpverlening.

Bronnen : *Spoedgevallen 2002 N° 5. Volledig verslag van de 5^{de} zitting van de 50e legislatuur van de Kamer van Volksvertegenwoordigers - Commissie van Volksgezondheid - Zitting van 5 november 2002. Briefing over het CSM/CMH van Bras-sur-Lienne door Olivier Pirotte - Editions 2008 en 2011. Website www.centremedicalheliporte.be*

De DDMH per helikopter in de Duitstalige gemeenten

Wegens het ontbreken van een adequate officiële dienst werd in de regio Eupen een origineel en voorbeeldig privé-initiatief opgestart.

De Duitstalige gemeenten in het oosten van de provincie Luik bevinden zich grotendeels in de 'rode zone'. Wegens de hogere ligging heeft men er vaker ongunstige weersomstandigheden en, mede door het weinig dichte wegennet, zijn bepaalde plaatsen moeilijk bereikbaar. Hierdoor verloopt het medisch vervoer langs de weg zeer traag zodat men niet overal tijdig de vitale zorgen kan toedienen.

Op het einde van de tweede wereldoorlog was de organisatie van de ambulancediensten in deze regio erg ondermaats. Zelfs na de beslissing van het Belgisch parlement in 1964, om het nationaal grondgebied te verdelen in zestien zones, die elk werden gedekt door een urgentiecentrale 900, moest de dienst die gelegen was in Eupen en omliggende gemeenten, vooral een beroep doen op groepen vrijwilligers en op het Rode Kruis om 24 uur op 24 het geheel van dringende medische behoeften te kunnen verzekeren.

Met de bedoeling de efficiëntie en de snelheid van de dringende medische hulp te verbeteren werkt de Eupense anesthesist Dokter Norbert Scholzen in het begin van de jaren 1970 een samenwerkingsproject uit met de 'Luftrettung' (Luchtreddingsdienst) van het Kreis Aken waarvan de actiedomein reikt tot de Belgische grensregio. Dit project dekt de Duitstalige gemeenten die er financieel toe bijdragen. Het krijgt vorm in 1977, met de eerste operationele landing van de Duitse ambulancehelikopter gestationeerd bij Aken, op enkele minuten vliegen van de Belgische oostgrens. Tot in 1998 was dit een eenmotorige Bell UH-1D Iroquois, ter beschikking gesteld door de Duitse strijdkrachten en gedoopt als 'SAR 72'.

Aldus werden een groot aantal medische transportvluchten uitge-



C'est un appareil du type Bell UH-1D Iroquois des Forces armées allemandes qui, à partir de sa base de Aachen-Würselen d'où on le voit décoller, assurait les transports aériens urgents au profit des communes germanophones de la province de Liège. (Photo Christian Kittel)

De très nombreux vols de transport médicalisé sont ainsi effectués pour l'évacuation urgente de patients ou de victimes d'accidents vers des hôpitaux proches en République Fédérale d'Allemagne et en Belgique, principalement à Eupen, Verviers et Liège en fonction des pathologies à traiter.

Aujourd'hui, l'Est de la province de Liège se trouve dans la zone d'intervention de l'hélicoptère du Centre Médicalisé Hélicoptère (CSM) de Bra-sur-Lienne (voir plus haut). Néanmoins, si ce dernier est indisponible ou déjà engagé, le service allemand (assuré depuis 1998 par le Groupe ADAC Luftrettung GmbH) intervient encore à partir de sa base d'Aix-Merzbrück ; cet hélicoptère opère en effet dans l'Euregio Rhin-Meuse qui s'étale en Allemagne, au Pays-Bas et en Belgique.

Synthèse de la Partie VI

L'hélicoptère est aujourd'hui centenaire !

Au cours de la première moitié du 20^e siècle, la Belgique a participé de manière significative au développement et au progrès de la connaissance et de la technique des appareils à voilures tournantes.

D'abord avec le Français Villard qui, entre 1902 et 1914 avec le soutien actif de notre dynastie, développe plusieurs formules mécaniques et aérodynamiques qui l'amènent peu à peu à concevoir un des tout premiers hélicoptères mono-rotor dotés, comme souvent aujourd'hui, d'un dispositif anti-couple à l'arrière. Le premier conflit mondial arrête cette initiative en 1914.

Ensuite avec l'ingénieur-mathématicien-inventeur Florine qui, au départ de brevets internationaux qu'il dépose en 1926 et 1927, conçoit et réalise des hélicoptères multi-rotors. Il sera le premier au monde à faire voler avec succès un hélicoptère à deux rotors disposés en tandem. Il écrit ainsi une très belle épopée pionnière de notre aéronautique : il place la Belgique parmi les quelques nations qui, par des programmes scientifiques coordonnés, tentent de réaliser enfin « l'hélicoptère pratique ». L'invasion militaire allemande de 1940 arrête brutalement ces efforts que soutenaient le Service Technique de l'Aéronautique et le Fonds National de la Recherche Scientifique. Après la fin du deuxième conflit mondial, une courte relance du programme est tentée en 1945 avec un multi-rotor développé en secret par Nicolas Florine pendant l'occupation du pays. Mais le soutien officiel s'arrête en 1948.

Par cette décision malheureuse, la Belgique abandonne l'ambition de poursuivre une participation active et créative au développement futur de l'hélicoptère. Dorénavant, la participation de l'industrie belge passe du développement actif des appareils à voilures tournantes à des contrats de compensation liés à des programmes d'acquisition d'hélicoptères par l'État, et à des contrats d'entretien et de

voerd voor de dringende evacuatie van patiënten of slachtoffers van ongevallen, naar nabije hospitalen in de Duitse Bondsrepubliek maar ook naar Eupen, Verviers en Luik, afhankelijk van de te behandelen pathologie.

Een toestel van het type Bell UH-1D Iroquois van het Duitse leger verzekerde van op zijn basis Aken-Würselen, waar men het hier ziet opstijgen, de dringende luchttransporten ten bate van de Duits-talige gemeenten in de provincie Luik. (Foto Christian Kittel)

Vandaag bevindt het oosten van de provincie Luik zich in de interventiezone van de helikopter van het Centre de Secours Médicalisé (CSM) van Bra-sur-Lienne (zie hierboven). Nochtans, wanneer deze laatste niet beschikbaar of reeds ingezet is, komt de Duitse dienst (sedert 1998 verzekerd door de groep ADAC Luftrettung GmbH) nog tussen vanuit zijn basis in Aken-Merzbrück. Inderdaad, deze helikopter opereert in de Euregio Rijn-Maas, die zich uitstrekt in Duitsland, Nederland en België.

Synthèse van Deel VI

De helikopter is vandaag een honderdjarige!

In de loop van de eerste helft van de 20^e eeuw heeft België een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling en de vooruitgang van de technische kennis van toestellen met draaiende vleugel.

Met de actieve steun van onze dynastie was het eerst de Fransman Villard die, tussen 1902 en 1918, meerdere mechanische en aerodynamische formules ontwikkelde. Deze brachten hem geleidelijk tot het ontwerpen van één der allereerste mono-rotor helikopters, uitgerust met een antikoppel-dispositief aan de achterkant, zoals thans meestal het geval is. De eerste wereldoorlog zal in 1914 een einde stellen aan dit initiatief.

Vervolgens was er de ingenieur-mathematicus-uitvinder Florine die multi-rotor helikopters ontwikkelde en fabriceerde en hiervoor internationale brevetten aanvroeg in 1926 en 1927. Hij zal de eerste ter wereld zijn die met succes een helikopter met twee in tandem opgestelde rotoren doet vliegen. Als dusdanig schreef hij een zeer mooie bladzijde in de pionierstijd van onze luchtvaart: hij gaf België een plaats tussen de weinige naties die met wetenschappelijk gecoördineerde programma's, uiteindelijk de 'praktische helikopter' poogden te bouwen. Deze inspanningen werden gesteund door de Technische Dienst van de Luchtvaart en het Nationaal Fonds van het Wetenschappelijk Onderzoek, maar werden brutaal gestopt door de Duitse militaire inval in 1940. Echter, tijdens de bezetting werkt Florine in het geheim verder aan de ontwikkeling van een multi-rotor programma, en in 1945, na het einde van de tweede wereldoorlog, wordt kortstondig gepoogd dit programma te hervatten. Maar de officiële steun stopt in 1948.

Door deze ongelukkige beslissing geeft België de ambitie op om verder te gaan met een actieve en creatieve deelname aan de verdere ontwikkeling van de helikopter. Voortaan zal de deelname van de Belgische industrie aan de actieve ontwikkeling van toestellen met draaiende vleugel zich beperken tot compensatiecontracten die verbonden zijn aan aankoopprogramma's van helikopters van de overheid, alsook aan onderhouds- en herstellingscontracten met Belgische en buitenlandse operatoren.

Op gebied van commerciële uitbating van helikopters is Sabena in de loop van de jaren vijftig één der eerste luchtvaartmaatschappijen

réparation placés par des opérateurs belges et étrangers.

En matière d'exploitation commerciale des hélicoptères, la Sabena est une des premières compagnies aériennes à lancer, au cours des années cinquante, un circuit postal ainsi qu'un réseau international de transport régulier par hélicoptère. Après treize années d'exploitation, la compagnie nationale doit abandonner l'espoir d'atteindre une rentabilité satisfaisante. Aux promoteurs de cette initiative, il semblait raisonnable de croire que l'acquisition d'appareils plus rapides et de plus grande capacité, dans des délais raisonnables, allaient permettre d'atteindre l'indispensable rentabilité commerciale. Mais les progrès des appareils à voilures tournantes furent beaucoup plus lents qu'envisagés. Le 1^{er} novembre 1966, la Sabena met fin à ces activités dans lesquelles ses pionniers avaient mis énormément d'espoir.

Ce sont les Forces Armées et la Gendarmerie jusqu'à sa « démilitarisation », qui vont dès lors mettre en œuvre le plus important parc d'hélicoptères du pays. Ces grandes entités militaires se dotent d'appareils répondant aux exigences opérationnelles qui leur sont propres. À la Force Aérienne, il s'agit d'hélicoptères pour la recherche et le sauvetage en mer et sur terre. À la Force Terrestre, il s'agit d'appuyer des unités des différentes Armes avec des moyens d'observation, de reconnaissance, de liaison, d'appui feu et de transport tactique ou logistique. À la Marine, les hélicoptères participent au service de garde-côte, de garde-pêche et d'appui logistique de ses bâtiments en mer. La Gendarmerie (plus tard la Police Fédérale) utilise ses appareils pour l'appui aérien des missions variées de ses unités de terrain.

L'hélicoptère est également devenu un outil indispensable de l'aide médicale urgente (AMU). Dans certaines circonstances, il permet un gain de temps décisif dans l'apport de soins vitaux et le transport rapide vers l'hôpital capable de dispenser les soins spécialisés les plus adéquats. Des initiatives publiques et privées ont certes été prises dans ce sens. La volonté politique manque toutefois pour mettre en place et coordonner efficacement, sur l'ensemble du territoire, un système d'AMU hélicoptère pourtant considéré comme indispensable par la plupart des urgentistes des hôpitaux universitaires. Depuis la suppression du programme d'État, Héli-Secours de la Protection Civile, seules quelques initiatives privées fonctionnent localement. Ce type d'assistance critique n'est donc pas assuré à l'ensemble des citoyens belges.

Sa grande souplesse de mise en œuvre fait de l'hélicoptère un moyen très performant en appui de programmes scientifiques en conditions exceptionnelles. Des utilisateurs belges ont fait ce choix : le Centre d'Étude de l'Énergie Nucléaire de Mol pour les mesures aériennes de la radioactivité sur zone ; et le Comité Antarctique belge pour l'appui de quatre des expéditions sur le continent austral.

Le parc d'hélicoptères privés immatriculés en Belgique est utilisé pour une large gamme de missions diversifiées. En plus des interventions dans l'aide médicale urgente de terrain ou dans le transport d'organes à transplanter, les quelques initiatives privées ne sont bien sûr qu'un échantillon réduit mais caractéristique de l'emploi d'appareils à voilures tournantes par des opérateurs dynamiques qui contribuent ainsi à la vie économique de la nation.

Alphonse Dumoulin

Les textes « Histoire des techniques aéronautiques en Belgique » que vous avez lus et que vous lirez encore ici sont publiés aussi dans l'ouvrage « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » - Tomes I et II - paru chez l'éditeur CEFAL de l'Université de Liège.

(site www.cefal.com - courriel : cefal@skynet.be - Tél 04.254 25 20)

om een postcircuit op te starten, evenals een geregeld internationaal transportnet per helikopter. Echter, na dertien jaar uitbating moet de nationale maatschappij de hoop opgeven om voldoende rentabiliteit te bereiken. Voor de promotoren van dit initiatief leek het logisch dat de tijdige aanschaf van snellere toestellen met een grotere capaciteit het mogelijk zou maken het nodige commerciële succes te halen. Jammer genoeg verliep de evolutie van de toestellen met draaiende vleugel veel trager dan verwacht. Op 1 november 1966 stopt Sabena met deze activiteiten, waarin zijn pioniers zoveel hoop hadden gesteld.

Vanaf toen zullen de Strijdkrachten en de Rijkswacht tot aan haar 'demilitarisering', de belangrijkste helikoptervloot van het land exploiteren. Deze grote militaire eenheden worden uitgerust met toestellen die beantwoorden aan hun specifieke operationele vereisten. Bij de Luchtmacht zijn dat helikopters voor opsporing en redding te land en ter zee. Bij de Landmacht gaat het om steun aan de eenheden van de verschillende Wapens; met name middelen voor waarneming, verkenning, verbinding, vuursteun en tactisch of logistiek transport. Bij de Zeemacht nemen de helikopters deel aan de dienst voor kustbewaking, visserijtoezicht en logistieke steun aan haar schepen op zee. De Rijkswacht (later de Federale Politie) gebruikt haar toestellen voor de luchtsteun aan de gevarieerde opdrachten van haar eenheden op het terrein.

De helikopter is tevens een onontbeerlijk middel geworden voor de dringende medische hulp (DMH). In bepaalde omstandigheden maakt hij het mogelijk toe beslissende tijd te winnen, niet enkel voor het toedienen van de eerste vitale zorgen, maar ook voor het snel transport naar het ziekenhuis dat uitgerust is om de meest toepasselijke zorgen toe te dienen. Alhoewel openbare en privé-initiatieven genomen werden in die zin, ontbrak de politieke wil om over het geheel van het grondgebied een helivervoerd DMH-systeem te installeren en efficiënt te coördineren. Nochtans beschouwt de meerderheid van de urgentieartsen van de universitaire ziekenhuizen dit als onontbeerlijk. Sinds de afschaffing van het Staatsprogramma 'Helihulp van de Burgerbescherming', functioneren er nog slechts enkele lokale privé-initiatieven. Dit type van kritieke bijstand is dus niet verzekerd voor het geheel van de Belgische bevolking.

Zijn grote gebruiksoepelheid maakt de helikopter een doeltreffend middel voor steun aan wetenschappelijke programma's die plaats vinden in uitzonderlijke omstandigheden. Bepaalde Belgische gebruikers hebben deze keuze gemaakt: het Studiecentrum voor Nucleaire Energie te Mol, voor de zonale luchtmetingen van radioactiviteit, en het Belgisch Antarctisch Comité voor de steun aan vier Zuidpoolexpedities.

De vloot van de in België ingeschreven privé-helikopters wordt gebruikt voor een breed gamma van taken. Buiten de tussenkomsten voor dringende medische hulp op het terrein of voor het vervoer van transplantatieorganen, zijn de enkele privé-initiatieven uiteraard slechts een beperkt, maar karakteristiek voorbeeld van de mogelijkheden van helikopters. Aldus leveren deze dynamische operatoren, op hun manier, hun bijdrage aan de nationale economie.

Vertaling: Marcel Demot

De volledige tekst van de luchtvaarttechnieken in België, die u zojuist gelezen hebt, is ook gepubliceerd in het werk « Cent ans de technique aéronautique en Belgique » - Tomes I et II» uitgegeven door CEFAL van de Universiteit van Luik.

(www.cefal.com, e-mail: cefal@skynet.be - Tél 04.254 25 20)

HAZARD 1 POCZUCIE



(Hazard and spirit)

Un dimanche, début juin 2004, je me retrouve à déambuler dans la salle des pas perdus de la gare ferroviaire à Gand. J'y attends un ami congolais. Un peu plus tard, il m'appelle et me confirme qu'il aura beaucoup de retard.

Étant sur le point de quitter, j'aperçois à quelques mètres une dame un peu désemparée. Cheveux gris-cendre, blazer bleu, pantalon gris, coquette. Cela pourrait être ma maman un peu perdue dans ce grand hall.

En bon boy scout ou en bon « Officer and Gentleman », je vais lui demander si je peux l'aider.

Je m'approche et arrivé devant elle, je distingue sur le revers de son blazer une petite broche : un Spitfire camouflé. Raison de plus pour lui adresser la parole.

La confusion ! La brave dame ne parvient pas à me répondre, ni en français ni en néerlandais. Je décide donc de poursuivre en anglais. Bien entendu : le Spitfire, l'Angleterre...

Je me présente donc et justifie ma démarche en expliquant que j'aurais aimé que quelqu'un aide ma maman au cas où celle-ci se serait retrouvée seule à chercher je ne sais quoi « at Victoria Station in London ». De plus je lui fais remarquer que c'est le Spitfire sur son revers qui a retenu mon attention, car je suis un « retired Belgian Air Force pilot ». Cela la met en confiance et elle me confie que sa fille est partie à la recherche d'un fleuriste. Elles ont l'intention de déposer une gerbe au cimetière de Saint-Denis-Westrem, mon village...

Quelques instants plus tard, sa fille Sophie nous rejoint... sans fleurs.

Nous faisons plus ample connaissance et la dame m'explique l'origine de son petit Spitfire. Son mari, Adam Ostrowski, le lui a offert. Marie-Louise Ostrowski, née Milcamps, est

Op een zondag begin juni 2004 liep ik in de hal van het Gentse spoorwegstation. Ik wachtte er op een Kongolese vriend. Iets later belt hij me om te melden dat hij heel wat vertraging zal hebben.

Ik stond op het punt te vertrekken toen ik op enkele meter afstand een dame zag die er een beetje mistroostig uitzag. Ze had asgrijze haren, droeg een blauwe blazer met een grijze broek en was heel gedistingeerd. Het had mijn eigen moeder kunnen zijn, ietwat verloren in deze grote hal.

Als ex-scout en als 'Officer and Gentleman' ga ik haar vragen of ik kan helpen. Ik kom dichterbij en wanneer ik voor haar sta, zie ik op de revers van haar blazer een kleine broche: een Spitfire in camouflagekleuren. Een reden te meer om haar aan te spreken.

Maar, verwarring! De brave dame kan mij noch in het Frans noch in het Nederlands antwoorden. Ik besluit dan maar verder te gaan in het Engels. Wat normaal is: de Spitfire, Engeland...

Ik stel me voor en verklaar mijn handelswijze door uit te leggen dat ikzelf ook zou willen dat iemand mijn moeder zou helpen, mocht ze alleen in Victoria Station in Londen staan, op zoek naar wat dan ook. Bovendien doe ik haar opmerken dat het de Spitfire op haar revers is die mijn aandacht heeft getrokken, daar ik een 'retired Belgian Air Force Pilot' ben. Dat wint haar vertrouwen en ze vertelt me dat haar dochter op zoek is naar een bloemenzaak. Ze hebben de intentie een bloemenruiker neer te leggen op het kerkhof van Sint-Denijs-Westrem, mijn dorp...

Enkele ogenblikken later komt haar dochter Sophie bij ons... zonder bloemen.

We maken verder kennis en de dame legt me uit wat de



d'origine gantoise. Elle a rencontré le Squadron Leader polonais lorsqu'il était basé à Saint-Denis-Westrem et ils se sont mariés en 1945.

Pour rappel, en décembre 1944, une escadrille polonaise était stationnée sur l'aérodrome de Saint-Denis-Westrem. Elle appartenait au 131e Wing dont dépendait également l'escadrille belge, la 349. Au cours de l'attaque allemande de l'aérodrome, le 1er janvier 1945, plusieurs pilotes polonais perdirent la vie en combat aérien. Un monument a été élevé en leur mémoire, Poolse Winglaan à Saint-Denis-Westrem. Une cérémonie y est organisée chaque année à l'initiative de la communauté polonaise de Gand et de l'association des officiers de réserve de la ville, en présence des notables de la ville et d'une importante délégation des Vieilles Tiges.

Madame Ostrowski m'explique que chaque année ils viennent en septembre en Belgique afin d'assister à cette cérémonie. Elle me confie que malheureusement cette année, le Squadron Leader Adam Ostrowski ne pourra pas l'accompagner car il est souffrant et que vu son âge avancé, à l'avenir, il ne pourra sans doute plus assister à la cérémonie. J'offre à cette dame et à sa fille de les amener chez un fleuriste, de les conduire à Saint-Denis-Westrem et de les ramener ensuite à Gand. Adam est un « brother in arms » et Madame Ostrowski, a elle aussi contribué en tant que volontaire aux efforts de guerre. Nous leur devons bien ce petit service.

Je laisse les deux dames se recueillir sur la tombe familiale et les ramène ensuite à la gare de Gand, non sans avoir fait le tour de mon village et un passage devant la maison natale de Madame Ostrowski. Nous échangeons adresses et contacts téléphoniques et je propose de transmettre au Squadron Leader mes salutations respectueuses et remerciements sincères pour ce qu'il a fait pendant le conflit. Nous avons gardé notre Liberté grâce à lui et grâce à tant d'autres que nous n'oublierons jamais.

Quelques jours après cette rencontre, en triant mon courrier, je découvre une enveloppe en provenance du Royaume-Uni, contenant une carte éditée par les œuvres de la Royal Air Force : cinq Spitfire en formation de combat dans un ciel nuageux. Des mots de remerciements de Madame Ostrowski pour la gentillesse que j'ai eue, pour avoir pris le temps de m'occuper d'elle. Elle me précise que son époux ne pourra pas être présent à la cérémonie en septembre. Le temps passe,



oorsprong is van haar kleine Spitfire. Haar echtgenoot, Adam Ostrowski heeft haar deze geschonken. Marie-Louise Ostrowski, geboren Milcamps, is van Gentse afkomst. Ze heeft de Poolse Squadron Leader ontmoet toen hij gestationneerd was in Sint-Denijs-Westrem. Ze zijn gehuwd in 1945.

Ter herinnering: in december 1944 was er een Poolse eskadron gelegerd op het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem. Het maakte deel uit van de 131ste Wing zoals dat ook met het Belgisch eskadron, het 349ste, het geval was. Verschillende Poolse piloten lieten het leven tijdens luchtgevechten bij de Duitse aanval op het vliegveld op 1 januari 1945. Tot hun gedachtenis werd er een monument opgericht in de Poolse Winglaan te Sint-Denijs-Westrem. Op initiatief van de Gentse Poolse Gemeenschap en van de Vereniging van de Reserve-officieren van de stad, wordt er elk jaar, in tegenwoordigheid van de notabelen van de stad en een belangrijke afvaardiging van de Vieilles Tiges, een herdenkingsplechtigheid gehouden.

Mevrouw Ostrowski vertelt me dat ze elk jaar in september naar België komen om de herdenkingsplechtigheid bij te wonen. Ze vertrouwt me ook toe dat Squadron Leader Adam Ostrowski dit jaar wegens ziekte spijtig genoeg niet aanwezig kan zijn. Gezien zijn ouderdom zal hij in de toekomst hoogst waarschijnlijk nooit meer aan de plechtigheid kunnen deelnemen.

Ik bied deze dame en haar dochter aan om hen te vergezellen naar een bloemist; hen naar Sint-Denijs-Westrem te voeren en hen vervolgens terug naar Gent te brengen. Adam is een 'brother in arms' en Mevrouw Ostrowski van haar kant heeft als vrijwilligster bijgedragen aan de inspanningen van de oorlog. Wij zijn hun deze kleine dienst zeker verschuldigd.

Ik laat de beide dames bezinnen bij het graf van hun familie en breng hen dan, niet zonder vooraf de toer van mijn dorp te doen en langs het geboortehuis van Mevrouw Ostrowski te passeren, terug naar het station van Gent. We wisselen adressen en telefoonnummers uit en ik vraag hen mijn respectvolle groeten en oprechte dank over te maken aan de Squadron Leader voor wat hij tijdens het conflict heeft gedaan. Het is aan hem, samen met zoveel anderen, dat wij onze vrijheid hebben te danken, hetgeen wij nooit zullen vergeten.

Enkele dagen na deze ontmoeting vind ik in mijn post een omslag afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk. De omslag bevat een kaart uitgegeven door de goede werken van de



j'échange quelques mails avec sa fille Sophie et vu qu'ainsi va la vie, nous perdons contact. La carte avec les cinq Spitfire en formation de combat reste néanmoins en évidence parmi mes livres et autres souvenirs de mes 23 années passées comme pilote à la Force Aérienne qui nous est si chère.

Septembre 2012 : voilà revenu le moment de rendre hommage à nos « brothers in arms » polonais. Je me rends de bonne heure à la Poolse Winglaan afin d'y rencontrer notre Président VTB et de nombreux amis avec qui j'ai partagé des moments inoubliables. Le hasard me dicte de prendre avec moi la carte avec les cinq Spitfire afin de pouvoir peut-être évoquer cette rencontre qui remonte maintenant à plus de huit ans. Cela me permettra peut-être de savoir ce qu'est devenue la famille Ostrowski. Ce dimanche, journée ensoleillée, les étendards, les uniformes, une ambiance qui reflète la dignité et le respect.

Je me rends vers notre Président afin de le saluer. De ma poche, je retire la carte signée Marie-Louise Ostrowski et je raconte en deux mots l'histoire de cette rencontre. Le « Spirit » qui règne lors de nos rencontres au Remembrance Day et lors de tant d'autres événements est présent...

Notre Président me confie que le Hasard fait bien les choses car aujourd'hui, grâce à la complicité de notre ami Zénon Lupina, membre polonais de notre association, le Squadron Leader Adam Ostrowski, malgré ses 94 ans, est présent. On me conduit à sa rencontre. Je suis ému et reconnaissant. Ému car je ne pensais pas un jour rencontrer celui auquel j'avais souvent pensé en regardant cette carte avec les cinq Spitfire en formation de combat. Ému, car quelle motivation d'aller au combat en tant qu'aviateur polonais, au péril de sa vie, dans le ciel belge. Reconnaisant, car nous sommes tous libres grâce aux efforts de ceux qui ont tant donnés !

La suite : cette cérémonie, rehaussée par la présence d'Adam Ostrowski arborant ses distinctions honorifiques, restera pour moi inoubliable. S.E l'Ambassadeur de Pologne et Zénon Lupina, Directeur du Centrum Polskie, sont tous deux charmés par mon histoire et me remercient pour mon « Spirit ».

J'ai eu plus tard dans la matinée l'occasion de rencontrer Adam Ostrowski en tête-à-tête. Par respect, je n'ai posé aucune question. Je lui ai toutefois demandé de transmettre mes salutations respectueuses à Madame Ostrowski et à sa fille Sophie que le hasard m'a fait rencontrer en juin 2004.

Poly Stevens

Royal Air Force: vijf Spitfires in gevechtsformatie onder een bewolkte hemel. Mevrouw Ostrowski bedankt mij voor de genegenheid die ik haar heb betoond door mijn tijd aan haar te wijden. Tevens deelt ze mij mee dat haar echtgenoot ook dit jaar niet aanwezig zal kunnen zijn op de plechtigheid in september. De jaren verstrijken en ik wissel enkele mails uit met haar dochter Sophie en zoals het zo dikwijls gaat in het leven, verliezen we het contact. De postkaart met de vijf Spitfires in gevechtsformatie steekt vanzelfsprekend tussen mijn boeken en andere souvenirs van mijn 23 jaar die ik als piloot van de Luchtmacht heb doorgebracht en die mij zo na aan het hart liggen.

September 2012: het moment om hulde te brengen aan onze Poolse 'brothers in arms' is weer aangebroken. Ik begeef me naar de Poolse Winglaan om er onze Voorzitter VTB en talloze vrienden te ontmoeten met wie ik onvergetelijke momenten heb beleefd. Het toeval wil dat ik de postkaart met de vijf Spitfires meeneem zodat ik wat meer kan vertellen over die ontmoeting van acht jaar geleden. Misschien kom ik op die manier te weten hoe het de familie Ostrowski is vergaan. Het is een zonnige zondag, de vlaggen, de uniformen, een sfeer die waardigheid en respect uitstraalt.

Ik ga naar onze Voorzitter om hem te begroeten. Ik neem de door Marie-Louise Ostrowski getekende postkaart uit mijn zak en ik vertel in korte bewoordingen het verhaal van deze ontmoeting. De 'Spirit' die heerst tijdens de ontmoetingen op de Remembrance Day en tijdens andere manifestaties is ook hier aanwezig...

Onze Voorzitter vertrouwt me toe dat ik geluk heb vandaag, want dankzij de tussenkomst van onze vriend Zénon Lupina, Pools lid van onze vereniging, is Squadron Leader Adam Ostrowski, niettegenstaande zijn 94 jaar, toch aanwezig. Ik word naar hem geleid en ik ben ontroerd en erkentelijk. Ontroerd omdat ik nooit gedacht had dat ik op een dag de man zou ontmoeten waar ik zo dikwijls aan gedacht had toen ik deze postkaart met de vijf Spitfires in gevechtsformatie bekeek. Ontroerd want hoe gemotiveerd moet je niet zijn om als Poolse vliegenier, op gevaar voor eigen leven, boven België te komen vechten. Erkentelijk want wij zijn allen bevrijd dankzij de inspanningen van degenen die zoveel hebben gegeven!

Het vervolg: deze plechtigheid in aanzien vermeerderd door de aanwezigheid van de met zijn eretekens getooide Adam Ostrowski zal ik nooit meer vergeten. Zijne Excellentie de Heer Ambassadeur van Polen en Zénon Lupina, Directeur van het Pools Centrum, waren beiden uiterst gecharmeerd door mijn verhaal en danken mij voor mijn 'Spirit'.

Later op de dag had ik de gelegenheid Adam Ostrowski onder vier ogen te ontmoeten. Uit eerbied heb ik hem geen enkele vraag gesteld. Ik heb hem nochtans verzocht mijn respectvolle groeten over te maken aan Mevrouw Ostrowski en haar dochter Sophie die ik puur toevallig in juni 2004 heb ontmoet.

Vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse

Journal de campagne de la 350^e Escadrille de Chasse « Ambiorix »



Le gouvernement belge en exil à Londres durant la Deuxième Guerre mondiale voulait mettre sur pieds une escadrille typiquement belge. Celle-ci fut appelée 350 (Belgian) Squadron et fut officiellement constituée le 12 novembre 1941. Cette escadrille prit part aux opérations relatives aux débarquements à Dieppe et en Normandie, à la campagne de Hollande, à l'offensive des Ardennes et les ultimes combats sur l'Allemagne. Ce livre relate l'histoire de la 350 pratiquement au jour le jour. Il restitue bien l'engagement et les sacrifices de toute une génération de pilotes, dont 26 d'entre eux ne rentrèrent jamais de mission. Ce livre, à la valeur historique indéniable, est dû à la plume du Colonel Aviateur e.r. Jean Buzin, chef de corps du 1^{er} Wing de Chasse de Beauvechain (1986 à 1990) et Commanding Officer de la 350 de 1974 à 1976.

Les Éditions Namuroises, 2012
147 pages, 12 euros
Commande sur : www.pun.be

Tijdens WOII wil de Belgische regering in Londen een smaldeel oprichten bestaande uit Belgische piloten. Op 12 november 1941 ziet 350 sqn het daglicht. Het smaldeel zal onder meer deelnemen aan operaties in Dieppe, Normandië, Nederland, het Ardennenoffensief en de veldtocht in Duitsland. Dit boek vertelt het verhaal van 350, bijna dag per dag. Het geeft een beeld van de inzet en de opofferingen van een generatie piloten, waarvan er 26 niet meer van een zending zouden terugkeren. Het boek werd geschreven door Kolonel Vlieger o.r. Jean Buzin, korpsoverste van de 1^{ste} Jachtwing te Beauvechain van 1986 tot 1990 en CO van 350 van 1974 tot 1976.

Les éditions namuroises, 2012
147 blz, 12 euro
Bestelling: www.pun.be



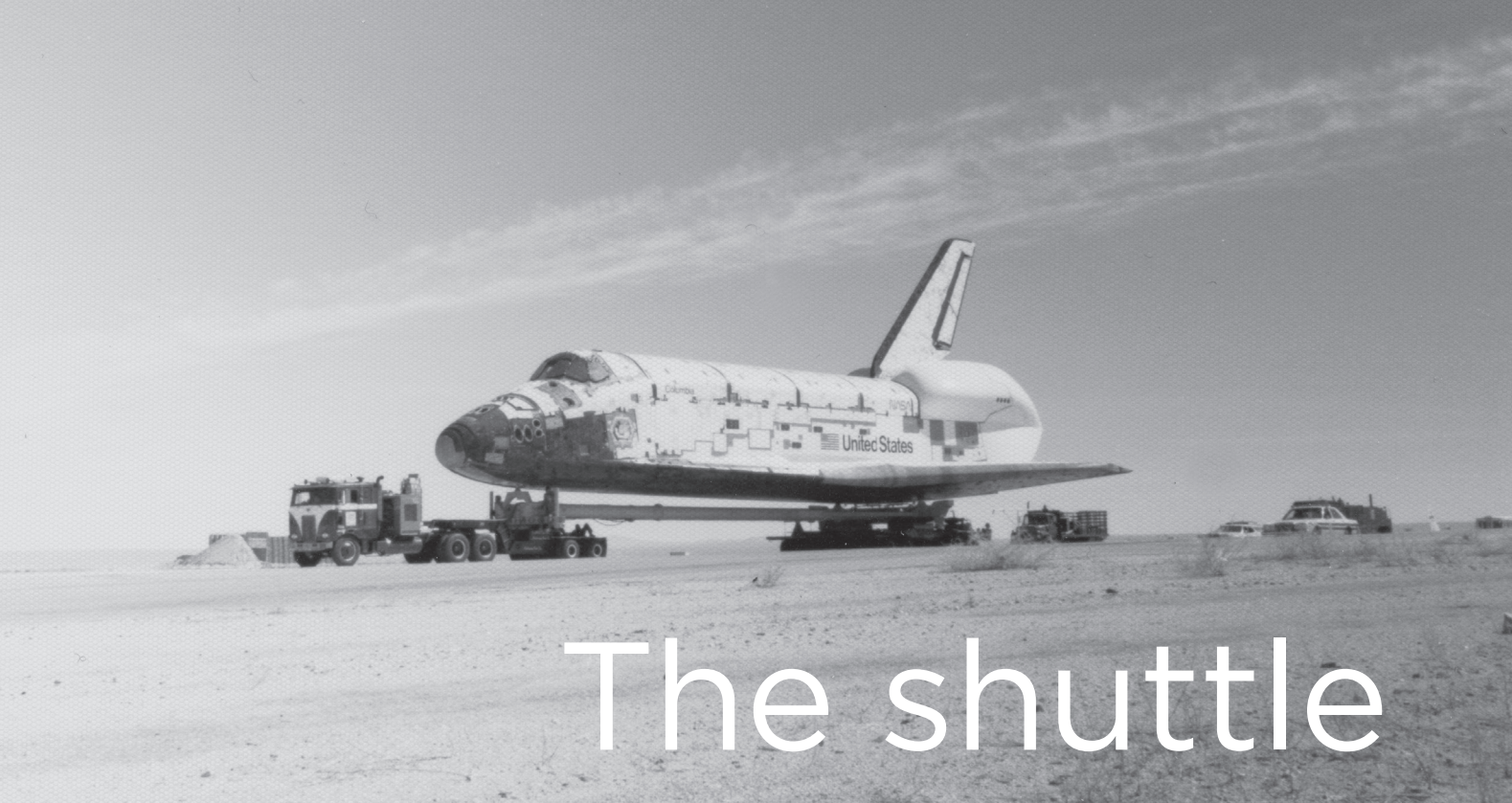
Duke en de 10^{de} Wing

Dans cet ouvrage, Louis Reeckmans décrit la première période de Kleine Brogel (1952-54) alors qu'en tant que jeune pilote fraîchement breveté aux USA, il y sert sous les ordres du Comte Ivan Dumonceau de Bergendal, dit le « Duke ». Il n'a guère tardé à découvrir et à apprécier Duke comme le leader talentueux, engagé et particulièrement dévoué qu'il était tout autant que le commandant favorisant toujours l'esprit d'équipe. Le Colonel Aviateur e.r. Louis Reeckmans a été lui-même Commandant du groupe de vol de Kleine Brogel de 1976 à 1979. Le livre sortira de presse le 23 février 2013 à l'occasion du 60^{ème} anniversaire de la création du 10^e Wing de Kleine Brogel.

60 pages au format A4
Commande : 25 euros à verser sur
le compte BE68 7554 2623 5534
de Louis Reeckmans

In dit boek beschrijft Louis Reeckmans de periode 1952-54 in Kleine Brogel en hoe hij daar, als pas in de USA gebrevetteerde piloot, de leiding ervaart van Graaf Ivan Dumonceau de Bergendal, bijgenaamd 'Duke'. Gaandeweg leert hij Duke waarden als een talentrijk, gedreven en uiterst toegewijde leider en bevelhebber die teamspirit altijd op de eerste plaats stelt. Kolonel Vlieger o.r. Louis Reeckmans was zelf bevelhebber van de vlieggroep op Kleine Brogel van 1976 tot 1979. Het boek komt uit op 23 februari 2013, de 60^{ste} verjaardag van de 10^{de} Wing in Kleine Brogel.

60 blz, formaat A4
Bestelling: 25 euro op rekening
BE68 7554 2623 5534
van Louis Reeckmans



The shuttle

Un grand chapitre de l'histoire aérospatiale vient de se clôturer le 13 octobre 2012. La navette spatiale «Endeavour» a en effet effectué son dernier vol depuis l'aéroport de LAX à Los Angeles vers le California Science Center, en fait un voyage de 20 km à bord d'un camion spécial de fabrication belge (entreprise Sarens de Londerzeel). J'assistais il y a 33 ans, et par le plus grand des hasards, au départ de la toute première navette spatiale pour son voyage dans l'autre sens : de l'usine vers l'aérodrome, également à bord d'un camion.

L'usine en question était Rockwell International à Palmdale en Californie et l'aérodrome était Edwards Air Force Base à 60 km de là. J'effectuais alors de fin 1978 à début 1979 ma conversion sur F-16 en compagnie de quatre compatriotes. C'était une période formidable, car voler à partir d'Edwards Air Force Base est à peu près ce qu'il peut arriver de mieux à un pilote.

Cette base mythique se trouve dans le désert de Mojave (altitude 2.302 pieds), à environ 160 km au nord de Los Angeles. La base est gigantesque et s'étale sur 1.200 km carrés (davantage que la province du Brabant Wallon) et dispose de son propre champ de tir ainsi que de pas moins de 19 pistes, dont trois bétonnées. La plus longue de celles qui sont bétonnées s'étire sur 4,5 km. Les 16 autres pistes sont tracées à la surface désertique d'un lac séché (dry lake) et, parmi celles-ci, la plus longue s'étend sur 12 km ! C'est en fait sur ces pistes que le Bell X-1 et le X-15 atterrirent après leurs vols supersoniques expérimentaux.

Des kilomètres de pistes, un espace aérien libre et pour ainsi dire sans limites, une météo permettant de voler en permanence, on aura vite compris qu'Edwards Air Force Base est

Op 13 oktober 2012 werd een belangrijk hoofdstuk in de lucht- en ruimtevaartgeschiedenis afgesloten. Space Shuttle 'Endeavour' maakte zijn laatste reis van de LAX-luchthaven in Los Angeles naar het California Science Center, een reis van 20 km op een speciale Belgische vrachtwagen (van de firma Sarens uit Londerzeel). Toevallig was ik er 33 jaar geleden bij toen de allereerste operationele shuttle de reis maakte in de omgekeerde richting. Van de fabriek naar het vliegveld, ook op een vrachtwagen.

De fabriek in kwestie was Rockwell International in Palmdale, Californië en het vliegveld was Edwards Air Force Base, 60 km verder. In diezelfde periode, van eind 1978 tot begin 1979 deed ik er, samen met vier andere Belgen een conversie op F-16. Het was een onvergetelijke tijd, want vliegen op en rond Edwards Air Force base is zowat het beste wat een piloot kan overkomen.

De bijna mythische luchtmachtbasis bevindt zich in de Mojavewoestijn (elevation: 2302 ft), ongeveer 160 km ten noorden van Los Angeles. De basis is gigantisch. Hij is 1200 vierkante kilometer groot (groter dan de provincie Waals-Brabant), heeft een eigen schietveld en liefst 19 startbanen waarvan drie van beton. De langste van deze gewone, betonnen banen heeft een lengte van 4,5 km. De andere 16 banen bevinden zich op de droge woestijnbodem (dry lake) en de langste daarvan is liefst 12 (twaalf) km lang! Het was trouwens op van die banen dat de Bell X1 en de X-15 landden na hun supersonische testvluchten.

Kilometerslange banen, een bijna oneindig vrij beschikbaar luchtruim, permanent goed vliegweer. U begrijpt dat Edwards Air Force Base de ideale locatie is om ongeveer



in the desert

pilotes d'essais américains y soit établie et que la NASA y ait implanté son centre de test. Le Dryden Flight Research Center est le centre le plus important de la NASA pour ce qu'elle qualifie de « atmospheric flight research and operations ». Le Dryden Center est donc logiquement le port d'attache des avions transporteurs des navettes spatiales, c'est-à-dire les Boeing 747 modifiés pour transporter sur leur dos une navette spatiale essayée à Edwards AFB vers son point de lancement, c'est-à-dire le Kennedy Space Center en Floride.

Comme dit plus haut, les Belges sont présents le 12 mars 1979 lorsque Columbia – la première navette spatiale mise en opération – est amenée à Edwards Air Force Base. C'est une vision que je n'oublierai jamais : ce véhicule aérien et spatial juché sur un camion au beau milieu du désert avec des hélicoptères virevoltant autour, de même que des dizaines de techniciens s'affairant à enlever les câbles téléphoniques et les poteaux électriques qui font obstacle au cheminement du gigantesque planeur qu'est la navette. L'opération se déroula sans problèmes.

On ne peut, hélas, en dire autant de la carrière de la navette Columbus, dans la mesure où elle s'est désintégrée lors de son retour dans l'atmosphère à l'issue de sa 28^{ème} mission, le 1^{er} février 2003. Les sept membres d'équipage y laissèrent la vie.

Huit ans plus tard, le 8 juillet 2011, il est mis fin définitivement au programme lorsque la navette Atlantis vient atterrir, pour la dernière fois, au Kennedy Space Center. La merveille technique (au demeurant fort onéreuse) qu'est la navette spatiale ne volera plus jamais. Une page de l'histoire aérospatiale est tournée et je suis heureux d'avoir pu la vivre.

Traduction : Jean-Pierre Decock

alles wat vliegt bij de Amerikaanse luchtmacht te testen. Het mag ook geen wonder heten dat de testpilootenschool van de Amerikaanse luchtmacht er gevestigd is en dat de NASA er een testcentrum heeft. Dit Dryden Flight Research Center is het belangrijkste centrum van de Nasa voor wat ze beschrijven als 'atmospheric flight research and operations'. Zo was het Dryden Center ook de thuisbasis van de Shuttle Carrier Aircraft, de aangepaste B747 die de Space Shuttle op de rug droeg voor testvluchten in Edwards AFB en transfervluchten naar het Kennedy Space Center in Florida.

Zoals gezegd waren wij Belgen erbij op 12 maart 1979 toen de Columbia – de eerste Space Shuttle die een ruimtevlucht zou maken – naar Edwards Air Force Base werd getransporteerd. Het is een gezicht dat ik nooit meer zal vergeten. Dit unieke vlieg- en ruimtevaartuig op een vrachtwagen in de woestijn, begeleid door helikopters en tientallen technici die telefoonkabels en elektriciteitspalen opzij moesten duwen om dit grote zweefvliegtuig heelhuids op de luchtmachtbasis te krijgen. Een operatie die trouwens probleemloos is verlopen.

Helaas kunnen we niet hetzelfde zeggen van de verdere carrière van Columbus. Na zijn 28^{ste} missie desintegreerde het toestel op 1 februari 2003 bij de terugkeer in de atmosfeer. De zeven bemanningsleden kwamen daarbij om het leven.

Acht jaar later, op 8 juli 2011, werd het hele programma definitief afgesloten. Space Shuttle 'Atlantis' landde voor de allerlaatste keer op het Kennedy Space Center. De Space Shuttle, een fantastisch (maar ook peperduur) wonder van techniek, zal nooit meer vliegen. Een nieuwe bladzijde in de lucht- en ruimtevaartgeschiedenis is omgeslagen. Ik ben blij dat ik heel de periode heb meegemaakt.

Marc Van de Velde

Roger Vanmeerbeek (77), docteur en kinésiologie



Roger Van Meerbeek (77), docteur in de bewegingswetenschappen

Le 30 novembre 2012, jour de son 77^e anniversaire, Roger Vanmeerbeek, membre VTB, a été promu docteur en kinésiologie. Nous lui avons demandé ce qui a amené un colonel d'Aviation BEM e.r. à relever un tel défi académique à son âge vénérable.

« C'est entièrement la « faute » de Ronald Renson, mon promoteur. Je l'ai rencontré lorsque nous collaborions à une histoire du Comité Olympique Belge, dont j'ai été longtemps le vice-président. Quand il a appris que, durant ma carrière en tant que chef de l'éducation physique dans l'armée belge, j'avais rassemblé de la matière pour un livre, il m'a encouragé à entreprendre directement un doctorat. Cela n'impliquera pas beaucoup plus de travail, me dit-il. Mais là, il m'a bien mené par le bout du nez (rires). Mais je me suis accroché. Toute ma vie j'ai aimé relever des défis. »

Quels sont vos antécédents sportifs et académiques ?

« Dans ma jeunesse, j'ai pratiqué l'athlétisme, à un haut niveau. J'ai aussi remporté seize titres nationaux en badminton. En ce qui concerne les études, après mes humanités, je voulais en fait étudier l'éducation physique, mais je me suis laissé persuader par deux camarades de classe de passer avec eux l'examen d'entrée à l'École Royale Militaire. Je fus le seul à réussir et j'y suis donc resté. Par après, j'ai encore étudié l'éducation physique à la VUB. Durant ma carrière militaire, j'ai été entre autres instructeur de parachutisme, formateur pour l'entraînement à la survie et plongeur-sauveteur sur Sikorsky. Comme colonel, j'ai également été responsable de l'entraînement sportif de tous les militaires. »

Où avez-vous trouvé la matière pour votre thèse ?

« Tout au long de ma carrière, j'ai pendant des décennies rassemblé de la matière dans le but de l'utiliser lors de ma mise à la retraite. Ma recherche a porté sur l'éducation physique à l'armée... éducation physique que j'ai d'ailleurs subie en tant que recrue, appliquée en tant qu'instructeur et dont j'ai finalement moi-même élaboré la politique. Auparavant j'étais donc partie prenante ; j'ai maintenant franchi le pas vers un statut de chercheur objectif. Ma recherche porte sur une période allant de la reconstitution de l'armée après la Deuxième Guerre mondiale, jusqu'à la démobilisation des derniers conscrits en

Op 30 november 2012, op zijn 77ste verjaardag, promoveerde VTB-lid Roger Vanmeerbeek aan de KU Leuven tot doctor in de Bewegingswetenschappen. Wij vroegen hem wat een Kolonel v/h Vlw SBH b.d. ertoe brengt om op zijn eerbiedwaardige leeftijd nog een dergelijke academische uitdaging aan te gaan.

“Het is allemaal de schuld van Roland Renson, mijn promotor. Ik leerde hem kennen toen we samen werkten aan een geschiedenis van het Belgisch Olympisch Comité, waar ik lang ondervoorzitter van ben geweest. Toen hij hoorde dat ik tijdens mijn loopbaan als chef lichamelijke opvoeding in het Belgisch leger materiaal had verzameld voor een boek, spoorde hij me aan om dan maar meteen te doctoreren. Veel meer werk zal dat niet inhouden, zei hij. Maar daar heeft hij me flink bij de neus genomen (lacht). Maar ik heb me erin vastgebeten. Al heel mijn leven ben ik graag uitdagingen aangegaan.”

Wat is uw sportieve en academische voorgeschiedenis?

“In mijn jeugd heb ik atletiek gedaan, op hoog niveau. En ik heb ook zestien nationale titels in het badminton behaald. Wat de studie betreft, wilde ik na de humaniora eigenlijk lichamelijke opvoeding studeren, maar ik liet me door een paar klasgenoten overhalen om samen met hen het ingangsexamen te doen aan de Koninklijke Militaire School. Ik was als enige geslaagd en ben dan ook maar gebleven. Later heb ik toch nog lichamelijke opvoeding gestudeerd aan de VUB. Tijdens mijn militaire carrière was ik onder meer actief als parachute-instructeur, docent survivaltraining en redder-duiker op de Sykorsky. Als kolonel was ik ook verantwoordelijk voor de sportieve training van alle militairen.”

Waar hebt u het onderzoeksmateriaal voor uw thesis gehaald?

“Tijdens mijn carrière heb ik decennialang materiaal verzameld met als bedoeling om daar na mijn pensioen iets mee te doen. Dat is dan bij deze gebeurd. Mijn onderzoek ging over de fysieke opleiding in het leger, iets wat ik trouwens zelf ondergaan heb als rekrut, toegepast als instructeur en waarvoor ik ten slotte zelf het beleid heb uitgetekend. Vroeger was ik dus betrokken partij, nu heb ik de stap gezet naar objectieve onderzoeker. Mijn onderzoek omspannt de periode vanaf de

1995. Pourquoi précisément cette période ? Au cours de la guerre, il est devenu douloureusement patent que nos soldats devaient développer une meilleure condition physique. Celui qui est bien entraîné a davantage de chances de survivre : plus de sueur, moins de sang.

La gymnastique suédoise analytique s'est avérée insuffisante sur le champ de bataille. C'était du show, sans aucune attention au développement de l'endurance. Dans les premières années d'après-guerre, on a mis en application l'entraînement physique britannique basé sur la course, l'escalade, la lutte, l'haltérophilie... Vers 1950, la « méthode naturelle » de Georges Hébert a été introduite. Cette méthode utilise au maximum le terrain : sauter des ruisseaux, grimper aux arbres, porter un compagnon. Dans les années soixante, musculation et fitness ont fait leur apparition. Dans les décennies suivantes, l'accent sera mis davantage sur la capacité d'endurance. En fait, nous remarquons qu'au plus le temps passe depuis la guerre, au plus l'accent se déplace d'un entraînement militaire vers une pratique sportive. »

Quelle était en fait la condition physique de nos miliciens ?

« Au cours de la période considérée, on constate une nette détérioration de la condition physique, et ce en dépit de l'amélioration des conditions de vie. J'ai étudié les statistiques de l'examen médical des conscrits - au total, deux millions de jeunes hommes sont passés par là entre 1945 et 1995. Les chiffres relatifs à l'obésité, mais aussi à la force et à l'endurance, empirent d'année en année. C'est évidemment le résultat de notre mode de vie toujours plus sédentaire. À titre de comparaison : parmi les conscrits qui en 1992 ont été jugés aptes au service militaire, seulement 43 pour cent ont satisfait aux exigences de « soldat combattant ». En 1972, ce taux était encore de 71 pour cent. Avec la suppression du service militaire, nous avons hélas perdu ce baromètre de la condition physique de la jeunesse masculine. »

Comment avez-vous vécu la « promotion » ?

« Ce fut un moment inoubliable, jour de mon anniversaire par surcroît. J'ai reçu une ovation debout ; je suis ému quand j'y repense. Durant une heure et demie, le jury m'a posé des questions ; ma femme n'a pas osé regarder tant elle craignait que je sois pris au dépourvu. Mais cela ne s'est pas produit. Je lui suis très reconnaissant pour son soutien. J'ai tout de même mis ma vie sociale entre parenthèses durant six ans et j'ai littéralement travaillé tous les soirs. Et elle a dû supporter que toute la maison soit pleine de matériel et de documents. »

Et maintenant ?

« Oh, j'ai encore pas mal de travail. L'armée veut publier ma thèse de doctorat, et pour cela je dois d'abord la traduire en néerlandais. Initialement, il était prévu que je ferais un travail de doctorat qui se compose de deux articles en anglais et deux en français. Mais j'ai finalement écrit l'entièreté du travail en français, ma seconde langue maternelle. C'est pourquoi j'ai été non seulement le plus ancien doctorant de l'Université, du moins à ma connaissance, mais aussi le seul à la Faculté de kinésiologie et des sciences de revalidation de la KU Leuven à présenter une thèse en français. La défense a néanmoins eu lieu en néerlandais. »

Merci pour cet entretien et encore toutes nos félicitations pour votre titre !

Traduction Walter Simonson

Légende photo: Prof. Dr. Bart Vanreusel, président du jury, accorde le titre de docteur en Kinésiologie à Roger Vanmeerbeek.

heroprichting van het leger na de WOII tot aan het afzwaaien van de laatste dienstplichtige in 1995. Waarom precies die periode? Wel tijdens de oorlog was pijnlijk duidelijk geworden dat onze soldaten een betere fysieke conditie moesten zien te krijgen. Wie goed getraind is, heeft meer kans om te overleven: meer zweet, minder bloed. De voor de oorlog gangbare analytische Zweedse gymnastiek was op het slagveld ontoereikend gebleken. Dat was show, zonder enige aandacht voor het trainen van het uithoudingsvermogen. In de eerste jaren na de oorlog werd de Britse physical training toegepast, die gebaseerd was op lopen, klimmen, vechten, gewichtheffen ... Rond 1950 werd dan weer de 'natuurlijke methode' van Georges Hébert ingevoerd, die maximaal gebruik maakte van het terrein: springen over beekjes, klimmen in bomen, een partner dragen. In de jaren zestig deden krachttraining en fitness dan weer hun intrede, met in de decennia nadien steeds meer nadruk op uithouding. We merken trouwens op dat hoe verder de oorlog achter ons ligt, hoe meer het accent verschuift van krijgsgericte training naar sportbeoefening.”

Hoe was de fysieke conditie van onze miliciens eigenlijk?

“Wel, in de bestudeerde periode is er een duidelijk achteruitgang van de fysieke conditie vast te stellen, ondanks de verbeterde levensomstandigheden. Ik heb de statistieken bestudeerd van de medische keuring voor dienstplichtigen – in totaal zijn daar tussen 1945 en 1995 twee miljoen jonge mannen gepasseerd. De cijfers voor obesitas, en ook voor kracht en uithoudingsvermogen, worden in de loop der jaren altijd slechter. Dat is uiteraard het gevolg van onze steeds meer sedentaire levensstijl. Ter vergelijking: van de dienstplichtigen die in 1992 geschikt werden bevonden voor legerdienst, voldeed slechts 43 procent aan de vereisten om soldaat-strijder te worden, terwijl dat in 1972 nog 71 procent was. Met het opschorten van de dienstplicht zijn we deze barometer om de fysieke conditie van de – mannelijke – jeugd te monitoren helaas kwijtgeraakt.”

Hoe hebt u de promotie ervaren?

“Het was een moment om nooit te vergeten, op mijn verjaardag dan nog. Ik heb een staande ovatie gekregen, ik word emotioneel als ik er aan terugdenk. Anderhalf uur lang heeft de jury me vragen gesteld, mijn vrouw durfde niet te kijken, zo bang was ze dat ik met mijn mond vol tanden zou komen te staan. Maar dat is niet gebeurd. Ik ben haar trouwens heel dankbaar voor haar steun. Ik heb toch zes jaar lang mijn sociaal leven opzijgezet en letterlijk iedere avond gewerkt. En ze moest dulden dat het hele huis vol lag met materiaal en documenten.”

En nu?

“Oh, ik heb nog werk genoeg. Het leger wil mijn doctoraat uitgeven en daarvoor moet ik het nu eerst vertalen naar het Nederlands. Aanvankelijk was het namelijk de bedoeling dat ik een doctoraat zou maken dat bestond uit twee artikels in het Engels en twee in het Frans. Maar uiteindelijk heb ik het hele werk maar in het Frans geschreven, mijn tweede moedertaal. Vandaar dat ik niet alleen de oudste doctorandus was van de universiteit, bij mijn weten toch, maar ook de enige die aan de Faculteit Bewegings- en Revalidatiewetenschappen van de KU Leuven in het Frans doctoreerde. Al is de verdediging gewoon in het Nederlands gebeurd.”

Bedankt voor dit gesprek en nogmaals gefeliciteerd met uw titel!

Bron: Campuskrant KU Leuven

Légende foto: Prof. Dr. Bart Vanreusel, voorzitter van de jury, kent Roger Vanmeerbeek de titel van doctor in de Bewegingswetenschappen toe.

RENÉ THIERRY¹ s'en est allé...

RENÉ THIERRY heeft ons verlaten...



... sur la pointe des pieds ce mercredi 12 septembre 2012, l'œil pétillant et un sourire malicieux aux lèvres tel qu'il est apparu à des millions de téléspectateurs depuis les premiers journaux télévisés de Belgique en 1956 jusqu'en 1993, année où il fut poussé vers la sortie et forcé à la pré-pension. Il avait également été membre du trio ravageur qui a lancé la première émission consumériste de la télévision au début des années 60 (avant même l'invention du mot « consumérisme »). Celui-ci comprenait Jacques Bredael et était placé sous la férule d'Henri Mordant, dont le nom n'était certes pas usurpé...

René Thierry était non seulement un grand journaliste, mais aussi un érudit, un homme cultivé qui montrait une rare maîtrise de la langue française en confirmant quotidiennement à l'antenne l'adage de Boileau :

« Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement
et les mots pour le dire se trouvent aisément ».

C'est sans doute pour cette raison que le public l'appréciait tant, tout autant que pour son humour décalé (au second degré), ses jeux de mots et autres calembours de haute volée, allant même jusqu'à risquer occasionnellement une contre-pétérie.

Phénomène moins connu mais révélateur de « l'honnête homme » (au sens XVI^{ème} siècle du terme) qu'était René Thierry, fin gastronome, distingué œnologue et passionné de musique polyphonique de la Renaissance. Par contre, l'aviation est un aspect de René Thierry peu connu du grand public mais qui nous intéresse particulièrement. Même dans le monde de l'aviation, rares sont ceux qui savent qu'il s'était engagé à la Force Aérienne et a été « washed out » en début de formation sur SV4b à Gossoncourt avant d'entamer la brillante carrière de journaliste qu'on lui connaît et au cours de laquelle il fut durant de nombreuses années le commentateur officiel des meetings de la Force Aérienne et des défilés du 21 juillet.

Cela ne l'a pas empêché d'accéder ultérieurement à la licence de pilote privé qu'il obtint officiellement le 20 mai 1965, tout en pratiquant assidûment le vol à voile à Saint-Hubert et au centre de Fayence dans les Alpes françaises, allant jusqu'à décrocher le brevet E. Il devint co-propriétaire en août 1974 avec Georges Dutordoir, l'organisateur des salons d'aviation générale à Gosselies dans les années 60, d'un Ryan Navion immatriculé OO-ABY. Cet appareil était basé à

... op kousenvoeten, op woensdag 12 september 2012, met een fonkelende blik en een olijke glimlach zoals hij voor miljoenen televisiekijkers is verschenen, vanaf de eerste televisiejournaals in België in 1956 tot zijn verplichte op bruggpensioenstelling in 1993. Hij maakte ook deel uit van het illustere trio dat in het begin van de jaren 60 het eerste consumentenprogramma op TV bracht, nog voor het woord 'consumentisme' was uitgevonden. Jacques Bredael was er ook bij, en het geheel stond onder de strenge leiding van Henri Mordant, die zijn naam zeker niet had gestolen .

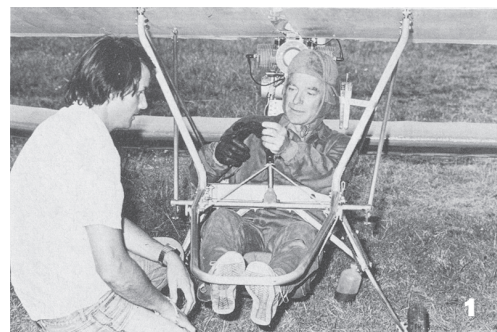
René Thierry¹ was niet enkel een groot journalist maar ook een erudiete en gecultiveerde man die over een zeldzame beheersing van de Franse taal beschikte en dagelijks het citaat van Boileau toepaste:

«Wat goed bedacht is, kan duidelijk uitgedrukt worden,
en de woorden om dit te brengen komen als vanzelf».

Dat is ongetwijfeld de reden waarom het publiek hem zo waardeerde en ook voor zijn aparte humor (in de tweede graad), zijn vlotte omgang met de taal en het gebruik van een ruime woordenschat die soms uitmondde in riskante humoristische woordspelingen.

Een minder bekend fenomeen maar kenmerkend voor de 'honnête homme' (in de 16^e eeuwse betekenis van deftig en wellevend mens) in René Thierry, was dat hij een verfiend gastronoom was, bezeten door veelstemmige Renaissance muziek. Het is echter vooral zijn fascinatie voor de luchtvaart, een facet van Pierre Thierry dat weinig bekend is bij het grote publiek, die ons interesseert. Zelfs in de luchtvaartwereld zijn er weinigen die weten dat hij een pilotenopleiding bij de Luchtmacht was begonnen, maar faalde op SV 4 in Goetsenhoven. Nadien is hij, zoals bekend, een briljante carrière begonnen als journalist en was hij gedurende jaren de officiële commentator tijdens de meetings van de Luchtmacht en de defilés van 21 juli.

Dit heeft hem niet belet om uiteindelijk zijn vliegbrevet te behalen dat hij officieel ontving op 20 mei 1960. Hij deed veel aan zweefvliegen in St Hubert en in Fayence, in de Franse Alpen en bewam zo het E-brevet. In augustus 1974 werd hij mede-eigenaar van een Ryan Navion, registratienummer OO-ABY, samen met Georges Dutordoir, die in de jaren 60 de beurzen voor algemene luchtvaart organiseerde in Gosselies. Het vliegtuig stond in Gosselies en René Thierry zou het regelmatig gebruiken om reportages te brengen voor de reke-



Page précédente :

René Thierry sur sa drôle de machine lors du Tour de Belgique ULM de 1984. (Guy Viselé)

Vorige bladzijde:

René Thierry op zijn koddig toestel tijdens de ULM Ronde van België in 1984. (Guy Viselé)

1

En 1982, l'année de la course ULM Londres-Paris, René Thierry se prépare à un vol en Butterfly dont le capot de protection des jambes n'est pas encore installé. On remarque que c'est un deux axes avec le petit manche central et l'absence de palonniers, les tubulures formant la pointe avant de l'ULM servant de repose-pieds. (Alain de Fooz)

In 1982, het jaar van de ULM wedstrijd Londen-Parijs, bereidt René Thierry zich voor op een vlucht met de 'Butterfly' waarvan de beschermkap voor de benen nog niet is geïnstalleerd. Men merkt dat het een 'twee-assen' betreft met een kleine stick in het midden en ook de afwezigheid van voetsturen. Het buizenstelsel, dat de voorzijde van de ULM uitmaakt, dient als voetensteun. (Alain de Fooz)

Gosselies et René Thierry l'utilisait souvent pour effectuer des reportages pour le compte de la RTBF son employeur, joignant ainsi l'utile à l'agréable. Etant féru de ski, c'est probablement en partant se livrer à son autre sport favori qu'il crasha l'OO-ABY à Courchevel en avril 1978.

Fin des années 70 et début des années 80, l'ULM sortait des limbes et devenait un phénomène d'ampleur mondiale, il n'était donc pas étrange qu'un homme éclectique comme René Thierry s'y intéressât. Il obtint sa licence de pilote d'ULM en 1982 et se lança dans la première compétition épique de ce nouveau sport aérien en participant à la course d'ULM Londres-Paris qui partait de Biggin Hill le 3 septembre 1982. Il pilotait un petit Butterfly (immatriculé OO-522) tout ce qu'il y a de plus belge conçu par Raymond Mossoux, ingénieur à la SABENA. Biplan à plans décalés (un peu façon Pou du Ciel), le Butterfly avait un poids à faire pâlir un top modèle, car il ne pesait, en ordre de vol et réservoir plein, que 48 kg, c'est-à-dire beaucoup moins que son pilote. René Thierry fit la course en tête jusqu'à l'avant-dernière étape de Pontoise, d'où les concurrents devaient décoller le 5 septembre pour rejoindre l'hippodrome de Bagatelle à Paris où le pionnier Santos-Dumont était parvenu à réussir les premiers grands bonds en l'air avec une machine volante en octobre et novembre 1906. Les organisateurs de la course annulèrent l'ultime épreuve... remportée par René Thierry qui avait décollé juste avant l'annulation dont il ignorait tout. Vingt participants le suivirent cepen-

2

René Thierry, avec l'œil vif et le sourire narquois qui étaient un peu sa « marque de fabrique », à la droite du Président Michel Mandl lors du lunch mensuel des Vieilles Tiges au Musée de l'air de Bruxelles le 14 juillet 2010. (Norbert Niels)

René Thierry, met fonkelende blik en spottende glimlach, die hem eigen waren, rechts van Michel Mandl, de Voorzitter, tijdens de jaarlijkse lunch van de Vieles Tiges in het Brussels Luchtvaartmuseum op 14 juli 2010. (Norbert Niels)

3

Au taxi à Gosselies lors du premier Tour de Belgique ULM en 1984, René Thierry à bord du Butterfly OO-569 sponsorisé, entre autres, par la RTBF, où il était journaliste et présentateur du journal télévisé quotidien. (Guy Viselé)

Bij het taxiën in Gosselies tijdens de eerste ULM Ronde van België in 1984. René Thierry aan boord van de 'Butterfly' OO-569, onder meer gesponsord door de RTBF waar hij journalist en presentator was. (Guy Viselé)

ning van de RTBF, zijn werkgever. Op die manier koppelde hij het nuttige aan het aangename. Als skifanaat zou hij in 1978 een ongeluk hebben met de OO-ABY in Courchevel, wellicht op weg om zijn favoriete sport te beoefenen.

Einde jaren 70 en begin jaren 80 zag de ULM het daglicht en werd het een wereldwijd fenomeen. Het was dus niet verwonderlijk dat een eclectisch iemand zoals René Thierry hierin geïnteresseerd was. Hij kreeg het brevet van ULM-piloot in 1982 en gooide zich in de eerste epische competitie als deelnemer aan de ULM-wedstrijd Londen-Parijs, die van start ging op 3 september 1982 te Biggin Hill. Hij bestuurde een kleine Butterfly (registratienummer OO-522), een volledig Belgisch product dat ontworpen werd door Raymond Mossoux, een Sabena-ingenieur. De Butterfly was een dubbeldekker met verschoven vleugels, een beetje zoals de 'Pou du Ciel'. Vliegklaar en volgetankt woog het toestel amper 48 kg, merklijk minder dan zijn piloot, kenmerken waarbij menig topmodel verbleekte. René Thierry lag aan de leiding tot de voorlaatste etappe te Pontoise waar de deelnemers op 5 september moesten opstijgen richting hippodroom van Bagatelle, de plaats waar pionier Santos-Dumont in november 1906 zijn eerste vluchten uitvoerde. De organisatoren annuleerden de ultieme proef ... die gewonnen werd door René Thierry. Hij was opgestegen juist voor de annulering en was er niet van op de hoogte. Nochtans waren er nog 20 andere deelnemers die hem gevolgd waren en ook over de eindmeet kwamen. Dat was duidelijk een

dant et franchirent la ligne d'arrivée. Il y a manifestement eu du fric-frac et l'attitude des organisateurs était pour le moins contestable et fut contestée par de nombreux journalistes, dans la mesure où René Thierry, vainqueur de toute évidence, fut pénalisé outrageusement et injustement rétrogradé à la seconde place. Il n'en fit toutefois pas une maladie et participa encore au Tour de France ULM organisé pour la première fois en juillet 1983, cette fois à bord du Butterfly immatriculé OO-569. C'est à bord du même appareil qu'il concourut dans le Tour de Belgique ULM de 1984 et bien d'autres épreuves.

C'est aussi en grand professionnel de la communication qu'il accepta de présider le jury du concours « Wings for the future » organisé par l'Aéro-club royal de Belgique et sponsorisé par Aviabel en 1986 et 1988. Cette action de détection de dix jeunes vocations visait à leur offrir une bourse de pilotage dans chacune des disciplines des sports aériens. A l'issue de la première édition, il proposa de rencontrer les gagnants lors d'une réunion amicale afin de sélectionner le lauréat le plus télégénique afin de le recevoir pour interview lors du journal télévisé qu'il présentait. Son intervention était spontanée et son entretien avec le lauréat de la bourse vol moteur et constructeur d'un Pou du Ciel Philippe Balligand fut une belle tranche de vie aviation au petit écran.

Le portrait d'un individu de la stature de René Thierry ne peut se satisfaire de quelques traits de plume, mais nous espérons que la présente biographie contribuera néanmoins à restituer l'envergure de ce grand homme du journalisme et de l'aviation.

Jean-Pierre Decock

1 De son vrai nom René Thierry Baetslé

manipulation et de la tenue de la compétition. Heel wat journalisten protesteerden toen René Thierry, de duidelijke winnaar, werd bestraft en naar de tweede plaats verwezen. Hij heeft er nochtans geen complexen aan overgehouden en nam later deel aan de ULM Ronde van Frankrijk die voor het eerst georganiseerd werd in juli 1983; dit keer aan boord van de Butterfly met registratienummer OO-569. Met datzelfde toestel zou hij later deelnemen aan de ULM Ronde van België en heel wat andere wedstrijden.

Als een echte communicatie-professional heeft hij later aanvaard om de jury 'Wings for the Future' voor te zitten, georganiseerd door de Koninklijke Aeroclub van België in 1986 en 1988 en gesponsord door Aviabel. De bedoeling van deze organisatie was 10 jonge en beloftevolle mensen te selecteren en hen een vliegbeurs toe te kennen in elke discipline van de vliegsport. Op het einde van de eerste editie stelde hij voor om de winnaars tijdens een vriendschappelijke samenkomst te ontmoeten en de meest telegenieke laureaat te selecteren. Deze werd dan uitgenodigd op het televisiejournaal, dat hij presenteerde. Zijn interventie was spontaan en zijn onderhoud met Philippe Balligand, winnaar van de beurs motorvliegen en constructeur van een Pou du Ciel, bracht een mooie stukje luchtvaartleven op de beeldbuis.

Het portret van een man zoals René Thierry kan natuurlijk niet in een paar pennentrekken geschetst worden, maar we hopen dat deze biografie toch een beter beeld geeft van deze unieke persoonlijkheid uit de journalistiek en de luchtvaart.

Vertaald door Wilfried De Brouwer

Zijn echte naam was René Thierry Baetslé

Décès

Jean Delbecq
(† 05 10 2012)

Yvan Delmotte
(† 07 10 2012)



Overlijdens

Guy Englebert
(† 25 10 2012)

**Mme Gilberte
Van den Broeck-Gebhard**
(† 16 11 2012)

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent à la famille des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen families hun blijken van oprecht medeleven aan.

In Memoriam Gill Van den Broeck

Onderstaande woorden werden uitgesproken door VTB-lid Denis Nootens ter gelegenheid van de afscheidsplichtigheid te Ukkel op vrijdag 23 november 2012.

Les paroles ci-dessous ont été prononcées par Denis Nootens, membre VTB, à l'occasion de la cérémonie d'adieu à Uccle le 23 novembre 2012.

Une grand dame de l'aviation nous a quittés

Gilberte Ven den Broek, beter gekend als "Gill", of nog beter onder haar bijnaam "Tante Gill", zal definitief sporen nalaten in de Belgische zweefvliegwereld. En dit door haar diverse activiteiten en tomeloze inzet ten bate van onze sport sedert 1954, het jaar dat zij haar brevet behaalde in het Zweefvliegcentrum te Saint-Hubert.

De herinneringen aan Gill zullen voortaan deel uitmaken van de naoorlogse geschiedenis van onze sportluchtvaart, zowel bij de liga van Vlaamse Zweefvliegclubs als bij de "Fédération des Clubs francophones de vol à voile" en bij de "Aéro-Club Royal des Ardennes" die haar eerste club werd. Zij was eveneens lid van de Koninklijke Belgische Aéro-Club en van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart.

Maar laat ons vooral de geestdrift en bezieling niet te vergeten die zij ontwikkelde ten voordele van de jongeren en in het bijzonder voor de vrouwelijke piloten/wedstrijdvliegers tot op het internationaal niveau, en waarvoor zij de onvermoeibare locomotief werd.

Gill, polyglotte distinguée, est interprète de profession. Elle a notamment pu parfaire ses connaissances en langue anglaise lors de son passage à la Force Aérienne. Elle fait partie des « filles de Nitelet » à Evere, comme contrôleuse. Ce métier d'interprète, elle le pratiquait toujours, peu de temps avant de nous quitter.

Enthousiaste de la natation, elle accompagne régulièrement nos championnes aquatiques lors des compétitions internationales en vue d'assumer les reportages pour les médias. Gill compte 27 printemps lorsqu'elle décide d'également s'intéresser au sport aérien, le vol à voile auquel elle restera fidèle toute sa vie. En 1961, elle devient membre assidu et rapidement cadre de l'Aéroclub des Ardennes, qu'elle dynamise grâce à ses qualités de remarquable organisatrice, entre autres, par le lancement du Concours annuel International des Ardennes, souvent mis en pool avec les Championnats de Belgique.

À partir de 1965, elle se lance dans les vols de performance ainsi que dans l'établissement de records féminins belges, avec sa désormais grande amie Georgette Litt, pour les records biplaces.

In 1981, Gill was appointed team manager for the Belgian participation to the European Gliding Championship for women. In 1983, she already became Director/organizer for the third European Gliding Championships for women, this



time in Saint-Hubert. From 2001 on, this European competition will become the World Championships for women where we still find Gill either as a member or chairwoman of the jury or as steward and chief-steward.

It was not a surprise for us to see in 1985 that she was honored by receiving the Paul Tissandier diploma from the FAI as an award for the numerous services rendered to the gliding movement.

Last October, 18th, 2012, the FAI awarded Gill the Pelagia Majewska medal, the highest decoration foreseen for a female glider pilot.

Il convient d'ajouter ici que Gill qui avait une excellente plume, a ensuite largement mérité de tous par des articles sur le vol à voile dans de nombreux journaux et magazines, sans compter le remarquable ouvrage (paru uniquement en anglais) : « History of International Gliding contests, European and World Championships for women ».

Gill a ainsi largement contribué à faire connaître notre pays à l'étranger grâce à son dévouement et à ses activités en faveur du vol à voile féminin, tant en Belgique que sur le plan international.

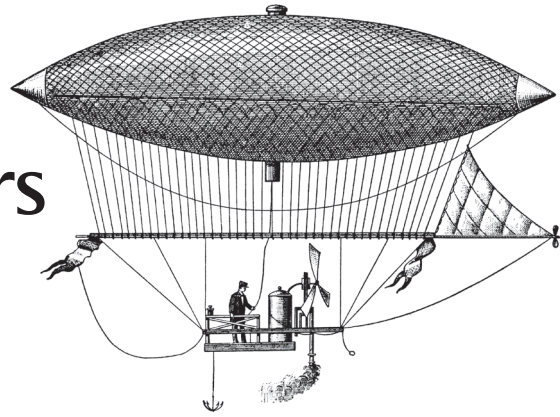
Gill, nous te remercions vivement en te disant au revoir pour cet ultime envol.

Geachte Gustl en familie van Gill, de sportluchtvaart en de zweefvlieggemeenschap in het bijzonder biedt haar oprechte deelneming aan bij het heengaan van Gill.

Laat de levens-spirit van Gil u ondersteunen om deze moeilijke dagen door te komen.

Courrier des lecteurs

Lezersrubriek



Cette rubrique est ouverte aux membres de l'association qui souhaitent traiter d'articles parus dans le Magazine VTB ou, plus généralement, de sujets relatifs à l'aéronautique. La Rédaction se réserve le droit d'abrégé, sans toutefois toucher à l'essentiel, certains textes reçus mais aussi parfois d'écarter des envois. Par principe, seront rejetés les messages ou lettre à contenu religieux, politique ou constituant une attaque personnelle.

Cher Monsieur,

Concernant l'article de Monsieur Jean-Pierre Decock paru dans le VTB Magazine 4-2012 suite à la réception comme membre d'honneur des Vieilles Tigres de Son Altesse Royale le Prince Philippe le 11 septembre 2012, article où l'auteur décrit l'entraînement de pilote du Prince à la Force Aérienne, je me permets d'ajouter quelques éclaircissements.

Avant de commencer sa formation de pilote sur Marchetti SF 260 à la Force Aérienne, le Prince Philippe a suivi un entraînement de pilote de planeur chez les Cadets de l'Air de Belgique, en compagnie de dix autres élèves pilotes de l'École Royale Militaire.

Cette formation a été donnée à Zoersel (EBZR) du 30 juin au 30 juillet 1980. Le 17 juillet 1980, le Prince Philippe a fait ses deux vols solos sous ma responsabilité d'Instructeur-Directeur des vols des Cadets de l'Air de Belgique.

Je pense pouvoir dire que, avec mes collègues instructeurs, nous avons aussi pris nos responsabilités, en complet accord avec les exigences de la Force Aérienne et de l'École Royale Militaire.

La copie ci-jointe d'un article paru dans Gazet van Antwerpen du 15 juillet 1980 témoigne que ce fait n'est pas passé inaperçu.

Mon intention n'est pas d'être placé sous le feu des projecteurs mais simplement de compléter le récit. Ce que, par cette lettre, je pense avoir réalisé.

Avec ma considération distinguée,

F. Dauw (Traduction : Alphonse Dumoulin)

De lezersrubriek staat open voor alle leden van de VTB. De brieven gaan bij voorkeur over eerder verschenen artikelen in het VTB-magazine of meer algemeen over de luchtvaart. De redactie behoudt zich het recht brieven in te korten zonder aan de essentie te raken en ook brieven te weigeren. Zo worden brieven met een religieuze, politieke inhoud of persoonlijke aanvallen per definitie geweigerd.

Geachte,

In verband met het artikel van de heer Jean-Pierre Decock over de toetreding als erelid bij de Vieilles Tigres van ZKH Prins Filip op 11 September 2012, verschenen in VTB Magazine n° 4-2012, waarin hij het heeft over de pilotenopleiding van ZKH bij de Luchtmacht, ben ik zo vrij enige toelichting te geven.

Voor ZKH zijn pilotenopleiding bij de Luchtmacht begon op Marchetti SF 260 heeft Prins Filip een vliegopleiding als zweefvliegtuigpilot bij de Luchtcadetten van België gevolgd, samen met nog 10 andere leerling-piloten van de Koninklijke Militaire School.

Deze opleiding vond plaats te Zoersel (EBZR) van 30 Juni tot 30 Juli 1980. Op 17 Juli 1980 heeft Prins Filip zijn twee solovluchten gemaakt onder mijn leiding als Instructeur-Vluchtdirecteur bij de Luchtcadetten van België.

Ik meen te mogen stellen dat ik en mijn collega-instructeurs evenzeer onze verantwoordelijkheid hebben genomen, in samenspraak en in overeenstemming met de eisen van de Luchtmacht en de Koninklijke Militaire School.

Dat dit niet onopgemerkt is voorbijgegaan bewijst de bijgevoegde kopie van een artikel verschenen in de Gazet van Antwerpen op 18 Juli 1980.

Het is niet mijn bedoeling in het zonnetje geplaatst te worden, maar om het verhaal te vervolledigen. Met deze brief hoop ik hieraan voldaan te hebben.

Met mijn meeste hoogachting

F. Dauw

Boutique VTB Boetiek



Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Petje - Casquette : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



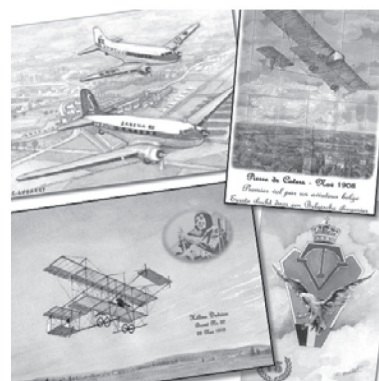
Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



10 Cartes de vœux

10 Wenskaarten : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Drapeau belge - Belgische vlag

100 x 150 cm : 11 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91** (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages").

Après réception de votre paiement, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée.

Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91**

(IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB) van de Vieilles Tiges en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen").

Nadat we uw betaling ontvangen hebben, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres.

Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

YOUR FRIENDLY

Eddy De Sutter

WEB MASTER SAYS.....

Notre site web est un véritable trésor d'informations et a enregistré plus de 45.000 visites depuis le 1^{er} août 2010. Pourtant... incroyable mais vrai...un grand nombre de membres disposant d'une adresse e-mail ne l'ont pas encore visité ! En outre, 50% des utilisateurs se connectent sans "username" et "password". Ils ne voient dès lors que la partie destinée au grand public ; un "log in" est pourtant nécessaire pour accéder à tous les éléments du menu (donc également à ceux réservés uniquement aux membres). Ils ratent donc de nombreuses informations. Un autre groupe d'utilisateurs a, après quelques "log in", encore uniquement visité la partie publique ; il est pourtant facile de demander à votre ordinateur de mémoriser vos username et password et de les compléter automatiquement.

Ces chiffres pour le moins surprenant m'ont décidé à consacrer quelques articles à l'utilisation et aux possibilités de notre site web. Dans ce magazine, j'aborde les procédures d'accès ; dans les suivants, je traiterai plus en détail de certaines rubriques.

PROCÉDURE DE LOG IN :

Lorsque vous ouvrez le site web (www.vieilles.tiges.be), vous choisissez NL ou FR et, si vous le souhaitez, vous cochez la case "rappelez-vous ma préférence linguistique". Une fois le choix linguistique effectué, je vous recommande d'enregistrer le site VTB dans la liste des "Favoris" de votre browser/moteur de recherche. Lors du prochain log in via vos favoris, vous serez ainsi automatiquement dirigé vers la page correspondant à votre choix linguistique.

Dans le coin supérieur droit de votre écran apparaît alors la fenêtre ci-contre. Ceux qui étaient déjà membres en 2010 ont reçu un username et un password par e-mail. Ceux d'entre vous devenus membres ultérieurement ont pu choisir leur username et ont reçu un password à la confirmation de leur adhésion. Complétez les username et password reçus et cliquez sur "Connexion" directement à droite. Attention : le système tient compte des majuscules et espaces ; il est donc primordial de compléter très précisément vos données ! Ainsi, le chiffre 0 n'est pas la même chose que le o ou O ! Vous pouvez maintenant décider si votre ordinateur doit mémoriser vos username et password. Lors d'un prochain log in, lorsque vous tapez la première lettre de votre username, celui-ci apparaîtra dans son entièreté ainsi que votre password. Vous n'avez plus qu'à cliquer sur ceux-ci et vous connecter.



Onze website bevat een schat aan informatie en sinds 01 augustus 2010 noteerden we reeds meer dan 45.000 "bezoeken". Echter...ongelooflijk, maar waar... heel wat leden die over een e-mail adres beschikken, hebben de website nog niet bezocht! Bovendien loggen 50% van de gebruikers in zonder "username" en "password". Zij zien dus enkel het gedeelte dat voor het grote publiek bestemd is; een "log in" is nochtans noodzakelijk om toegang te krijgen tot alle menuonderdelen (dus ook deze die uitsluitend voor de leden bestemd zijn). Zij hebben dus heel wat informatie gemist. Een andere groep heeft, na één of een paar "log in's", enkel nog het publieke gedeelte bezocht; het is nochtans gemakkelijk om aan uw computer te vragen om username en password te onthouden en automatisch in te vullen.

Deze verrassende cijfers hebben mij doen besluiten om een paar artikels te wijden aan het gebruik en de mogelijkheden van onze website. In dit magazine zal ik het hebben over de toegangsprocedures; in de volgende magazines zal ik de inhoud van sommige rubrieken meer in detail behandelen.

LOG IN PROCEDURE:

Bij het openen van de website (www.vieilles.tiges.be) maakt U de keuze NL of FR en, indien gewenst, kan het vakje «onthoud mijn taalkeuze» aangevinkt worden. Eens de taalkeuze gemaakt, raad ik U aan om de VTB website op te nemen bij de «Favorieten» van uw browser. Bij de volgende log in's via uw favorieten zult U automatisch terecht komen op de pagina van uw taalkeuze.

Rechts bovenaan uw computerscherm verschijnt dan het venster dat u hiernaast ziet. Diegenen die reeds lid waren in augustus 2010, hebben toen een username en password ontvangen via e-mail. Diegenen die nadien lid zijn geworden, hebben zelf hun username bepaald en hebben een password

ontvangen bij hun aanvaarding als lid. Vul de username en het password in die u ontvangen hebt en klik op de knop "Aanmelden" rechts daarvan. Opgelet: het systeem houdt rekening met hoofdletters en spaties; het is dus belangrijk om de gegevens precies in te vullen! Zo is ook het cijfer 0 niet hetzelfde als de letters o of O! U kunt nu beslissen of uw computer de username en het password moet onthouden. Bij een volgende log in zal, na het intikken van de eerste letter van uw username, deze volledig verschijnen samen met het ingevuld password. U hoeft

Si tout a été complété correctement, le site web vous accueillera par votre prénom et votre nom de famille. De plus, les éléments du menu visibles sur la gauche de l'écran seront automatiquement complétés par "Membres historiques", "Rapports CA" et "Annuaire". A la fin de votre visite à notre site web, vous cliquez tout simplement sur la petite croix blanche se trouvant sur le fond d'écran rouge dans le coin supérieur droit de votre écran. Il n'est pas nécessaire de cliquer sur "Déconnecter", excepté si quelqu'un souhaite se connecter avec ses propres username et password via votre ordinateur.



die slechts aan te klikken en u aan te melden.

Na juiste invulling, zal de website u verwelkomen met uw voor- en achternaam, zoals hierboven te zien is. Bovendien worden de menuonderdelen, die reeds links op het scherm te zien waren, automatisch aangevuld met

"Geschiedenis leden", "Verslagen AV" en "Jaarboek". Op het einde van uw bezoek aan onze website, klikt u gewoon op het wit kruisje op de rode achtergrond rechts bovenaan het scherm. Het is niet nodig om op "Afmelden" te klikken, tenzij iemand anders zou willen inloggen op uw computer met zijn/haar username en password.

USERNAME OU PASSWORD OUBLIÉ?

Pas de problème ! Cliquez sur "oublié username/password" sous les fenêtres du log in. La fenêtre "Oublié Username ou Password" apparaît ; complétez la fenêtre correspondant à votre demande et cliquez sur "Demander". Il est inutile de changer le password si vous n'avez oublié que le username. Si vous avez oublié aussi bien le username que le password, utilisez la fenêtre "J'ai oublié mon Username".

Le message ci-contre apparaît maintenant sur votre écran. Après quelques minutes, vous recevrez le message suivant à votre adresse e-mail :

Cher XXXX,

Nous avons reçu une demande pour vous communiquer votre Username pour le site des Vieilles Tiges.

Votre username est : XXXXXXXXXXXX

Si vous voulez également réinstaller votre Password d'accès au site web des Vieilles Tiges, vous pouvez cliquer sur le lien suivant pour installer un nouveau Password.

Cliquez ici pour réinstaller votre Password.

Attention, après avoir modifié votre Password par le lien ci-dessus, pour des raisons de sécurité vous ne pourrez plus réemployer ce même lien pour réinstaller votre Password. Dans ce cas, vous devrez introduire une nouvelle demande sur le site des Vieilles Tiges.

Meilleures salutations,

Le conseil d'administration des Vieilles Tiges

IMPORTANT !

Certains systèmes anti-virus considèrent les messages d'un server spécifique comme une attaque potentielle (dépendamment des paramètres que vous avez définis) ; vous courrez alors le risque de ne jamais recevoir les messages



vergeten bent, gebruik dan het venster "Ik ben mijn Username vergeten".

Op het computerscherm verschijnt nu het bericht dat u hierboven ziet. Na een paar minuten ontvangt u dan het volgende bericht op uw e-mail adres:

Beste XXXX,

Wij ontvingen een aanvraag om u uw Username te laten weten

voor de Vieilles Tiges website.

Uw Username is: XXXXXXXXXXXX

Indien u tevens uw Password voor uw toegang tot de Vieilles Tiges website opnieuw wenst in te stellen, kan u op de volgende link klikken om een nieuw Password in te stellen.

Klik hier om uw Password opnieuw in te stellen .

Opgelet, nadat u uw Password via bovenstaande link hebt gewijzigd, zal u vanwege veiligheidsredenen bovenstaande link niet meer kunnen hergebruiken om uw Password nogmaals in te stellen. U dient in zulk geval een nieuwe aanvraag te sturen via de Vieilles Tiges website.

Met vriendelijke groeten,

Het bestuur van de Vieilles Tiges

BELANGRIJK!

Sommige anti-virusssystemen beschouwen berichten van een server als mogelijke bedreiging (afhankelijk van de gekozen instellingen); hierdoor loopt u het risico dat u berichten, verzonden door de server van de website, nooit ontvangt

du server de notre site web (ex. la confirmation d'un achat effectué sur notre site). Il est donc utile d'intégrer les messages des "Vieilles Tiges" dans la catégorie "safe senders". Il m'est évidemment impossible de décrire séparément les procédures s'appliquant à chaque système anti-virus, mais la règle suivante est certainement applicable à tous : cherchez dans votre système anti-virus le menu "Safe senders" (= "Expéditeurs connus") ou un menu analogue. Dans ce menu, vous pouvez en principe compléter les adresses des expéditeurs connus. Pour les "Vieilles Tiges", il s'agit des deux adresses suivantes :

tigesbe@srv1.exsite-ops.be
noreply@vieillestiges.be

Lorsque vous complétez ces deux adresses dans votre système anti-virus, les messages provenant de notre site web sont reconnus comme "sûrs" par votre ordinateur. Cette procédure est donc fortement recommandée ! Pour terminer, j'espère que vous inciterez les membres de votre famille, vos amis et les enthousiastes de l'aviation à visiter notre site web en leur procurant l'adresse de notre site... Bonne chance !

Traduction : Isabelle Scheyaert

(bv. Een bevestiging van een aankoop via de website). Het is daarom nuttig om berichten van de "Vieilles Tiges" in de categorie "safe senders" onder te brengen. Ik kan hier uiteraard onmogelijk de procedures voor elk anti-virussysteem afzonderlijk beschrijven, maar volgende regel is zeker algemeen toepasbaar: zoek in uw anti-virussysteem naar een menu "Safe senders" (= "Veilige afzenders") of iets analoogs. Normaliter kunt u daar de adressen van veilige afzenders invullen. Voor de "Vieilles Tiges" zijn dit volgende 2 adressen:

tigesbe@srv1.exsite-ops.be
noreply@vieillestiges.be

Wanneer u deze adressen invult in uw anti-virussysteem, worden alle berichten van onze website steeds als "veilig" herkend door uw computer. Deze procedure is dus beslist aan te raden! Tot slot hoop ik dat u familieleden, vrienden en luchtvaartenthousiasten zult aanmoedigen om onze website te bezoeken door hen ons website adres te bezorgen... Veel succes!



Eddy Logged ✓



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.
Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.
Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be
INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0081 (AR 4/7/1978 - MB 14/7/1978)

Assemblée générale ordinaire 13 mars 2013 CONVOCAATION



Gewone algemene ledenvergadering 13 maart 2013 OPROEP

Vous êtes prié(e) d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 13 mars 2013 à 15h00. En vertu de l'article 13 des statuts, le droit de vote est réservé aux membres effectifs, soit les catégories de membre « Vieille Tige » et « Actif », en règle de cotisation pour l'année 2013.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le président, Michel Mandl, et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2012.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 14 mars 2012, publié dans le magazine N° 2/2012, p. 10 à 13.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
 - ◆ Bilan financier 2012 et Budget 2013;
 - ◆ Proposition de radiation de 10 membres pour non règlement de la cotisation.
6. Rapport des vérificateurs aux comptes.
7. Décharge à accorder aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2012.
8. Nomination de deux vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2013.
9. Nomination de deux vérificateurs aux comptes suppléants pour l'exercice 2013.
10. Élections :
 - ◆ Administrateurs sortants et rééligibles en 2013 : Eddy De Sutter, Alphonse Dumoulin & Didier Waelkens.
 - ◆ Les membres effectifs qui désirent poser leur candidature à la fonction d'administrateur sont priés d'adresser leur demande par écrit au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, et cela au plus tard le 02 mars 2013.
11. Les membres qui désirent faire inscrire un autre point à l'ordre du jour de cette assemblée sont aimablement priés de le faire par pli adressé au secrétariat, Esdoornlaan 33 à 1850 Grimbergen, avant le 13 mars 2013.
12. Clôture.

Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de bien vouloir informer le secrétaire-général de votre participation. Un drink sera offert aux participants à l'issue de l'assemblée générale.

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene ledenvergadering, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 13 maart 2013 om 15 uur. Volgens artikel 13 van de statuten is het stemrecht voorbehouden aan de effectieve leden, t.t.z. de leden van de categorieën 'Vieille Tige' en 'Actief', die in regel zijn met hun bijdrage voor het jaar 2013.

DAGORDE

1. Opening van de zitting door de voorzitter Michel Mandl en afroepen van de namen van de leden, die in het boekjaar 2012 zijn overleden.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 14 maart 2012, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2012, p. 10 à 13.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester:
 - ◆ financiële balans 2012 en budget 2013
 - ◆ voorstel tot schrapping van 10 leden voor niet-betaling van de bijdrage.
6. Verslag van de rekeningencommissarissen.
7. Kwijting te verlenen aan de commissarissen en bestuurders voor het boekjaar 2012.
8. Benoeming van twee controleurs der rekeningen voor het boekjaar 2013.
9. Benoeming van twee reservecontroleurs der rekeningen voor het boekjaar 2013.
10. Verkiezingen:
 - ◆ Uittredende en voor 2013 herkiesbare bestuurders: Eddy De Sutter, Alphonse Dumoulin & Didier Waelkens.
 - ◆ Effectieve leden die hun kandidatuur voor een functie van bestuurder wensen te stellen, worden verzocht hun aanvraag schriftelijk te richten aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, en dit ten laatste op 02 maart 2013.
11. Leden die een ander punt op de dagorde van deze vergadering wensen in te schrijven, worden vriendelijk verzocht dit te doen per brief aan het secretariaat: Esdoornlaan 33 te 1850 Grimbergen, vóór 13 maart 2013.
12. Sluiting.

Om organisatorische redenen verzoeken wij u om uw deelname te bevestigen bij de secretaris-generaal. Na afloop van de algemene vergadering wordt aan de deelnemers een drink aangeboden



VTB-lid Danny Cabooter aan het stuur van een Fokker D.VIII. Deze replica, met Continental W-670 motor van 220 pk, werd gebouwd in de US en behoort sinds 2000 tot de collectie van het Stampe Museum in Deurne. Het toestel heeft hetzelfde kleurenschema als de D.VIII waarmee Albert Van Cothem (zie www.vieillestiges.be - Gedenkboek) demonstraties gaf op diverse meetings na WO1.

Danny Cabooter, membre VTB, aux commandes d'un Fokker D.VIII. Cette réplique, avec moteur Continental W-670 de 220 cv, fut construite aux EA et appartient depuis 2000 à la collection du Musée Stampe à Deurne. L'avion porte les mêmes couleurs que le D.VIII avec lequel Albert Van Cothem (voir www.vieillestiges.be - Mémorial) réalisa des vols de démonstration lors de plusieurs meetings après la première guerre mondiale.



FOTOALBUM ALBUM PHOTO



Wilfried De Brouwer, de toenmalige C.O. van 349 Sqn Beauvechain, en Steve Nuyts, de toenmalige C.O. van 11 Sqn Brustem, praten met Neil R. Anderson, demonstratiepiloot van de F-16 tijdens de vliegshow op Brustem in 1977 (75.000 toeschouwers!). Tijdens de show stegen de F-16 en de F-104 samen op. Na 450 m was de F-16 al in de lucht; de F-104 had 750 meter nodig, volgens Wilfried De Brouwer die met de F-104 vloog "een zeer frustrerende ervaring". Neil Anderson, een testpiloot die met meer dan 200 verschillende types vloog en als eerste een buiklanding maakte met de F-16, overleed in 2006.

Wilfried De Brouwer et Steve Nuyts, à l'époque respectivement C.O. de la 349e Esc à Beauvechain et C.O. de la 11e Esc à Brustem, en discussion avec Neil R. Anderson, pilote de démonstration du F-16 lors du meeting aérien de Brustem en 1977 (75.000 spectateurs !). Au cours du meeting, le F-16 et le F-104 ont décollé ensemble. Le F-16 était déjà en l'air après 450 m ; il a fallu 750 m de plus au F-104... « une expérience bien frustrante » selon Wilfried De Brouwer qui pilotait le F-104. Le pilote d'essai Neil Anderson qui avait volé sur plus de 200 appareils différents et qui fut le premier à réussir un atterrissage sur le ventre en F-16, est décédé en 2006.



Photo : Jerry Singleton via Serge Bonfond

Dezelfde Neil R. Anderson samen met Serge Martin voor de eerste vlucht van de eerste, in België gebouwde F-16 (FB01). Serge Martin was chef testpiloot bij SABCA. Hij is een van de enige piloten ter wereld die een (echte) flame out landing met F-104 heeft gemaakt. Het gebeurde op 26 februari 1970. Tijdens een testvlucht met een Duitse F-104 valt de motor uit. Serge Martin vliegt in glijvlucht naar Chièvres waar hij een probleemloze landing maakt. Ter informatie: de F-104 'zweeft' met 245 kts IAS en een daalsnelheid van 10.000 voet/minuut. U leest het volledige verhaal in het VTB-magazine 3-2011 (ook te lezen op onze website).

Le même Neil R. Anderson photographié avec Serge Martin avant le premier vol du premier F-16 construit en Belgique (FB01). Serge Martin était chef pilote d'essai à la SABCA. Il est l'un des seuls pilotes au monde à avoir réussi un (vrai) flame out landing en F-104. Cela se passe le 26 février 1970. Au cours d'un vol d'essai à bord d'un F-104 allemand, le moteur s'arrête subitement à une altitude de 32.000 pieds. Serge Martin se dirige vers Chièvres en vol plané et y atterrit sans problème. Pour information, le F-104 « plane » à la vitesse de 245 kts IAS et à un taux de descente de 10.000 pieds/minute. Vous pouvez lire le récit complet de cet exploit dans le magazine VTB 3-2011 (à lire également sur notre site web).