



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

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART



In dit nummer:

Op HUNTER,
voor een zending
als geen andere!

Dans ce numéro :

En HUNTER, pour
une mission pas
comme les autres !

Billy Janssens de Vaerebeke

COLD WAR (I)

N° 1-2018

39^{ste} jaar

Januari - februari - maart

39^{eme} année

Janvier - février - mars

Driemaandelijks - Trimestriel - P605174

ISSN 2466-8923



www.vieillestiges.be



PIONNIERS
ET ANCIENS
DE L'AVIATION

PIONNIERS
EN OUDGEDIENDEN
VAN DE LUCHTVAART

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

Editeur responsable
Wilfried De Brouwer

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
Wilfried De Brouwer

Lay out
Benoit Goffart

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

Photo cover:

Hunter F6
(photo André de Faily)

Conseil d'administration Raad van Bestuur

Présidents d'honneur – Erevoorzitters Jean Kamers
02 731 17 88 jeankamers@skynet.be

Michel Mandl
02 768 16 06 Michel.mandl@telenet.be

Président – Voorzitter Gerard Van Caelenberge
010 84 15 84 gerard.vancaelenberge@skynet.be

Vice-président – Vice-voorzitter Paul Jourez
081 22 23 16 paul.jourez@gmail.com

Vice-président – Vice-voorzitter Wilfried De Brouwer
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur 016 62 05 63 airman@skynet.be

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 Jacques de Kroes
011 782 853 inkeja@skynet.be

Administrateurs - Beheerders Danny Cabooter
03 633 22 42 stampe@skynet.be

Jean-Pierre Decock
02 426 67 17 synergetic@skynet.be

Michel Dillien
081 231 159 michel.dillien@skynet.be

Paul Maenhaut
016 489 456 paul.maenhaut@skynet.be

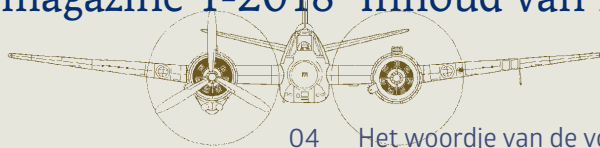
Louis Jeangout
081 81 23 12 louis.jeangout@scarlet.be

Michel Leclair
02 784 20 23 michel.leclair@skynet.be

Norbert Niels
016 58 10 86 (+fax) patricia.helios@telenet.be

Léon Stenuit
081 26 33 54 l.stenuit@skynet.be

Au sommaire du magazine 1-2018 Inhoud van magazine 1-2018



Le mot du président	04	Het woordje van de voorzitter
Bienvenue aux nouveaux membres	06	Welkom aan nieuwe leden
Farewell to Guy - Décès	07	Farewell to Guy - Décès
Réunions mensuelles et activités	08	Maandelijkse bijeenkomsten en activiteiten
Assemblée générale ordinaire – 14 mars 2018	10	Gewone algemene ledenvergadering – 14 maart 2018
Banquet annuel	11	Jaarlijks Banket
Un mot du Webmaster	12	Webmaster input
Petit mot du rédacteur en chef	13	Vanwege de hoofdredacteur
En HUNTER, pour une mission pas comme les autres !	14	Op HUNTER, voor een zending als geen andere!
Billy Janssens de Vaerebeke. Gloire et humilité	20	Billy Janssens de Vaerebeke. Glorie en nederigheid
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991)	28	Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991)
Les entreprises aéronautiques belges	35	De Belgische luchtvaartbedrijven
Sixty years ago	42	Sixty years ago
Boutique	47	Boetiek
Album photo	48	Fotoalbum

Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
Belgique <i>België</i>	Membres <i>Leden</i> € 30,00	€ 40,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 15,00	€ 25,00
Etranger <i>Buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 40,00	€ 50,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 20,00	€ 30,00
Webzine Belgique & étranger <i>België & buitenland</i>	Membres <i>Leden</i> € 25,00	€ 35,00
	Veuves <i>Weduwen</i> € 12,50	€ 22,50

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

Il vous est bien sûr toujours loisible d'arrondir votre cotisation par un don qui sera reçu avec gratitude, don qui sera destiné à soutenir des œuvres sociales. *U kunt uw betaling uiteraard altijd afronden met een gift die we zullen gebruiken om sociale initiatieven te steunen. We zullen uw gift met dank aanvaarden.*

Compte bancaire VTB Bankrekening: 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

Afin d'éviter des frais de rappel et de faciliter la tâche des trésorier et secrétaire, il vous est demandé de renouveler automatiquement votre cotisation avant le 1^{er} janvier de chaque année. **Un ordre permanent auprès de votre banque vous permettra de ne plus y penser ou de l'oublier.**

Om herinneringskosten en extra werk voor de penningmeester en secretaris te voorkomen, willen we u vragen uw lidmaatschap automatisch te hernieuwen voor 1 januari. Een permanente betaalopdracht aan uw bank maakt het gemakkelijker om dit niet meer te vergeten...



Het woordje van de voorzitter

Le mot du président

Beste vrienden van de Belgische luchtvaart,
Omdat we bij de start van 2018 staan, laat dit eerste woordje als voorzitter mij toe om, op een klassieke manier, even terug te kijken naar het voorbije jaar en om te proberen enkele oriëntaties voor de toekomst te formuleren.

Ik zou graag beginnen met het belangrijkste: ik hoop dat alle leden van onze vereniging een aangename eindejaarsperiode hebben meegeemaakt en dat 2018 hen heel veel mogelijkheden zal aanbieden, zowel op persoonlijk als op professioneel vlak.

Ook zou ik Wilfried De Brouwer, onze uitgaande voorzitter, willen danken voor zijn indrukwekkende inzet voor onze vereniging. Wilfried heeft een profiel dat, zelfs in omgeving van de "Vieilles Tiges", een heel sterke indruk maakt.

Tijdens zijn lange loopbaan als militair piloot heeft hij regelmatig op de "hot spots" van onze planeet zijn talent en inzet getoond, met onder andere opdrachten in de jaren 1960 op Harvard in Kongo, tijdens de Koude Oorlog op F-84, F-104 en F-16 en tijdens humanitaire zendingen van de jaren '80 in de cockpit van onze C-130s. Daarnaast heeft hij tijdens zijn managementfuncties op nationale en NATO-hoofdkwartieren de basis gelegd voor de evoluties, die onze huidige Belgische Luchtmacht een centrale plaats geven in de westerse alliantie. Voeg daarbij zijn ervaring in de wereldwijde activiteiten van het "World Food Programme (WFP)" van de UNO en je vindt een voorzitter van de Vieilles Tiges met een onvergelijkbaar curriculum.

Hij heeft dan ook gedurende meer dan vier jaar aan onze vereniging heel efficiënte leiding en dynamiek gegeven, op een manier die ook zijn militair "leadership" kenmerkte: met een natuurlijke overtuigingskracht, gebaseerd op inzet, inzicht en menselijke relaties.

Overnemen van zo'n voorzitter is dus "*big shoes to fill*", maar het goede nieuws is dat Wif in de Raad van Bestuur de functie van hoofdredacteur van ons VTB-Magazine overneemt en dus beschikbaar blijft als raadgever.

Dat brengt mij bij de activiteiten voor de toekomst. Ik denk dat we in 2018 in heel wat domeinen kunnen voortgaan in de richting die vorig jaar door de Raad van Bestuur bepaald werd.

Op 20 februari nodigen we jullie uit op een lunch-conferentie in de mess "La Chise", bij de vliegbasis van Beauvechain. Ons erelid Bob Berben, winnaar van de Gordon Bennett Cup voor ballonvaarders in Albuquerque in 2005 en nog steeds afstandsrecordhouder, zal daar vertellen welke ballon-ervaringen hem bijzonder bijgebleven zijn.

Chers amis de l'aviation belge,
En ce début d'année 2018, je peux d'une façon classique, à l'occasion de mon premier mot comme président, jeter un regard sur l'année écoulée et essayer de formuler quelques orientations pour l'avenir.

J'aimerais toutefois commencer par le plus important : j'espère que tous les membres de notre association ont passé de belles fêtes de fin d'année et que 2018 vous offrira à tous pas mal de possibilités d'épanouissement tant sur le plan personnel que professionnel.

Je tiens également à remercier Wilfried De Brouwer, le président sortant, pour son inlassable dévouement à notre association. Wilfried a un profil qui peut être qualifié d'impressionnant même au sein des « Vieilles Tiges ».

Au cours de sa longue carrière comme pilote militaire, il a régulièrement eu l'occasion sur différents « points chauds » de notre planète de démontrer son talent et son engagement, avec notamment des missions dans les années 60 sur Harvard au Congo, au cours de la Guerre froide sur F-84F, F-104 et F-16 ainsi qu'à bord de nos C-130 lors de missions humanitaires des années 80. Par la suite, il a au cours de ses fonctions de management dans les états-majors nationaux et OTAN, mis en place les fondements de l'évolution qui a permis à l'actuelle Force aérienne belge d'occuper une place centrale au sein de l'alliance occidentale. Ajoutons à cela l'expérience acquise au cours des activités à l'échelle mondiale du « World Food Programme (WFP) » de l'ONU et cela nous donne un président des Vieilles Tiges au curriculum incomparable.

Pendant plus de quatre années, il a veillé aux destinées de notre association d'une façon efficace et dynamique où l'on pouvait retrouver son « leadership » militaire : un charisme naturel basé sur son engagement, sa vision et relations humaines.

Reprendre les rênes d'un tel président n'est donc pas chose aisée : « *big shoes to fill* ! » Mais, bonne nouvelle, Wif vient de reprendre la fonction de rédacteur en chef de notre magazine VTB et reste dès lors disponible au sein du C.A. pour nous conseiller.

Ceci m'amène aux activités futures. Je pense que pour 2018, nous pouvons dans pas mal de domaines, poursuivre dans la voie tracée l'an passé par le Conseil d'administration.

Le 20 février, nous vous invitons à assister à un lunch-conférence au mess « La Chise » près de la base de Beauvechain. Notre membre d'honneur Bob Berben, vainqueur de la Coupe Gordon Bennett pour aéronautes à Albuquerque en 2005, et encore toujours détenteur du



We hebben ook nog enkele “thematische woensdagen” in het Huis der Vleugels voorzien, zoals de samenkomsten van de eerste generatie F-16 piloten in februari, de demo-piloten in april, en de helikopter bemanningen in mei.

Tijdens de zomermaanden denken we ook aan enkele activiteiten buitenshuis, die zullen georiënteerd worden naar onze rijke luchtvaart-geschiedenis of naar de nieuwe evoluties in de Belgische luchtvaart.

Uiteraard zullen we ook die beide domeinen blijven behandelen in onze driemaandelijkse VTB-Magazines en gelukkig werken we met een heel enthousiast redactieteam, dat nog heel wat inspiratie heeft.

Samen wat nadenken over de verdere toekomst van onze vereniging zal waarschijnlijk ook nuttig zijn. Ik ben ervan overtuigd, dat na 80 succesvolle jaren, onze vereniging moet blijven openstaan voor de maatschappelijke evoluties, maar vooral voor die van de *“aviation community”*. Deze flexibiliteit is trouwens één van de traditionele kenmerken van ons doelpubliek.

Het lidmaatschap van onze vereniging vraagt namelijk een ruime luchtvaartervaring en het is dan ook normaal dat onze gemiddelde leeftijd tamelijk “respectabel” is. Maar we zullen in de toekomst ook moeten zoeken naar voldoende aantrekkingskracht voor de nieuwe generatie vliegers. We moeten dat uiteraard doen in het juiste evenwicht, met ook erkenning van de enorme vliegervaring en de wijsheid van onze huidige leden.

Ik wens jullie heel veel leesplezier en zie jullie heel graag terug tijdens onze activiteiten in 2018,

Gerard Van Caelenberge

record de distance couverte, nous parlera de ses expériences et aventures d’aéronaute les plus mémorables.

Nous avons également encore prévu des « mercredis à thème » à la Maison des Ailes, avec notamment en février les pilotes F-16 de la première génération, les pilotes de démonstration en avril et les équipages d’hélicoptère au mois de mai.

Au cours des mois d’été, nous songeons également à quelques activités extramuros. Elles seront orientées vers notre riche passé historique ou vers les nouvelles évolutions de l’aéronautique belge.

Bien évidemment, nous continuerons à couvrir ces deux domaines dans notre magazine trimestriel VTB. Nous avons la chance de pouvoir compter sur la collaboration d’une équipe rédactionnelle enthousiaste et encore pleine d’inspiration.

Il sera sans doute également utile de nous pencher ensemble sur l’avenir de notre association. Je suis convaincu qu’après 80 années d’existence, notre association doit rester ouverte aux évolutions de la société et plus spécialement à celle de l’*« aviation community »*. Cette flexibilité est d’ailleurs une des caractéristiques traditionnelles de notre public cible.

L’appartenance à notre association sous-entend une large expérience aéronautique et ce n’est donc que normal que l’âge moyen de nos membres soit assez « respectable ». Mais à l’avenir, nous devons veiller à ce que l’association garde suffisamment d’attrait pour les nouvelles générations d’aviateurs. Nous devons maintenir un juste équilibre et tenir également compte de l’énorme expérience aérienne et la sagesse de nos membres actuels.

Je vous souhaite une agréable lecture et espère vous revoir lors de nos activités en 2018.

Gérard Van Caelenberge

Bienvenue aux nouveaux membres Welkom aan nieuwe leden

Johan Andries

Geboren op 19 Dec 1960

Aanvaard **VT**

Peters: Michel Top & Didier Waelkens

Etienne Van Doorselaer

Geboren op 27 Mar 1946

Aanvaard **VT**

Peters: Wilfried De Brouwer & Alex Peelaers

Hugo Uvijn

Geboren op 06 Sep 1943

Aanvaard **VT**

Peters: Jeannine Beuckels & Marc Paesmans

Paul Severin

Geboren op 27 Feb 1963

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Paul Aelaerts

Johan Van Lokeren

Geboren op 19 Feb 1962

Aanvaard **ACT**

Peters: Dany Cabooter & Bernard Van Milders

Jean Bauweraerts

Geboren op 27 Dec 1942

Aanvaard **VT**

Peters: Jean-Paul Buyse & Michel Top

André Willems

Geboren 09 Okt 1932

Aanvaard **VT**

Peters: Jean-Paul Buyse & Wilfried De Brouwer

Didier Delguste

Né le 10 Jun 1970

Admis **ACT**

Parrains : Paul Maenhaut & Pierre Caeymaex

Paul Sels

Geboren op 03 Mar 1965

Aanvaard **A**

Peters : Michel Mandl & Daniel De Leyn

Claude Lacroix

Né le 24 Mai 1937

Admis **VT**

Parrains : Guy Viselé & Freddy Wiesemes

Serge Collin

Né le 23 Jan 1957

Admis **VT**

Parrains : Claude Buisseret & Gerard Van Caelenberge

Erik Camps

Geboren op 29 Dec 1964

Aanvaard **VT**

Peters: Danny Cabooter & Michel Daems



Hunter F6 (photo André de Faily)

FAREWELL TO GUY

(04/07/1933 - 22/10/2017)

On 04 November 2017 we bid farewell to Guido "Guy" Wuyts, one of our loyal members. He was administrator in the VTB Board of Directors during more than 10 years and vice-president between 2013 and 2016.

Guy started his flying career as a conscript student pilot in the Air Force in 1954. It was the period of the arms race between East and West and countries were augmenting their military capacity, including the renovation of their fleet of combat aircraft. Because of the shortage of pilots, some conscripts received a pilot's training during their military service. Guy was one of them.

He did his advanced flying training in Kamina, in the former Belgian Congo, and graduated as an Air Force pilot in 1955. After his military service, he became a member of the "Auxiliary Squadron", flying on Meteor Mk 8 during the weekends.

Guy joined Sabena in 1956. He flew a few years as first officer and



became captain on DC-3 in 1959. From then on, he gradually promoted to become captain on larger passenger aircraft, respectively on Convair 440 and DC-6. He made his transition to the jet fleet in 1965, graduated to captain on B-707 and subsequently, in 1979, on DC-10. Four years later, he joined the national Aviation Administration where he became examiner & inspector and conducted calibration flights until his retirement in 1993.

His decease was totally unexpected. The day before his last flight, he was still present at the yearly banquet of Sabena's Old Flyers Club.

The VTB is very grateful to Guy for his contribution. Thanks to his extensive pilot's experience and his well-known charismatic personality, he became one of our key members. The massive presence at his funeral was a clear sign of his credibility and popularity.

Guy, we will miss you. Have a safe last flight and a smooth landing.

Décès



Overlijdens

Jean Ruzicka

le 16 Oct 2017

(USAF 53A, VT, 85 ans)

Guido Wuyts

op 22 Oct 2017

(AA, VT, 84)

Jean-François Siméons

le 02 Déc 2017

(AA, VT, 80 ans)

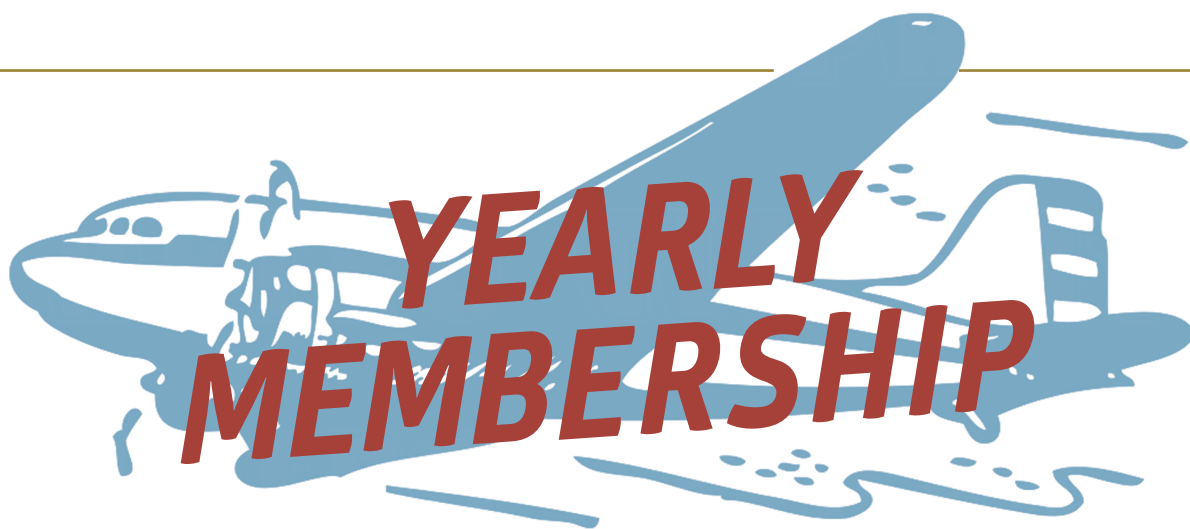
Jean Teirlynck

le 13 Déc 2017

(ACRB, VT, 85 ans)

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.



En page 9 du dernier VTB Magazine, nous avons annoncé que la période de renouvellement de la cotisation était lancée. A ce jour, pas mal de membres ont déjà répondu à l'appel, mais il en reste malgré tout (très) beaucoup qui ne se sont pas encore acquittés de leur petite contribution annuelle, on leur pardonne.

Comment le savoir ?

C'est simple : vous avez trouvé dans ce magazine une lettre de rappel avec au bas un formulaire de virement ? Alors c'est "action immédiate", votre cotisation est à payer sans tarder. Pour les (**nouveaux !**) montants à verser, veuillez consulter la page 3 de ce magazine.

Pas de lettre de rappel ?

Félicitations, vous faites partie des bons élèves; votre cotisation est en ordre et vous pourrez profiter de tous les avantages de votre affiliation jusque fin 2018, tout comme les « membres à vie » qui ne doivent évidemment pas s'inquiéter.

Op bladzijde 9 van het laatste VTB magazine hebben we vermeld dat de tijd was aangebroken om uw jaarlijkse bijdrage te betalen. Vandaag hebben er reeds heel wat leden betaald, maar desondanks zijn er die hun minuscule jaarlijkse bijdrage nog niet gestort hebben. We vergeven het U.

Hoe kom je dit te weten?

Zeer eenvoudig: vond u in dit magazine een herinneringsbrief met onderaan een stortingsformulier? Dit is het sein om te reageren; uw bijdrage is nog niet betaald. Niet aarzelen, zo niet wordt het opnieuw vergeten. De **juiste som** voor uw bijdrage vindt U op blz. 3 van dit magazine. **Opgelet de bedragen zijn gewijzigd.**

Hebt u geen herinneringsbrief ontvangen?

Proficiat, u behoort tot de goede leerlingen van de klas en u kunt van alle voordelen van uw lidmaatschap genieten tot einde 2018. Verder kunnen de "life time members" op beide oren slapen.

20 Feb, 10h00, La Chise (Beauvechain)

**Some
balloon
adventures**

Bob Berben

20 Feb, 10u00, La Chise (Bevekom)

Agenda

Réunions mensuelles & activités

Mercredi 14 février 2018 - MdA

Réunion mensuelle, thème :
pilotes F-16 première génération (1979 – 1996)

Mardi 20 février 2018 - La Chise

Conférence par Bob Berben
« **Some balloon adventures** »

Mercredi 14 mars 2018 - MdA

Réunion mensuelle
Assemblée générale (Salle Leboutte à 15h00)

Mercredi 11 avril 2018 - MdA

Réunion mensuelle, thème :
Aerobatic/demo pilots/teams

Samedi 21 avril, Banquet

11h30, Salons de Romree, Grimbergen

Mercredi 09 mai 2018 - MdA

Réunion mensuelle, thème : hélicoptères

Maandelijkse vergaderingen en activiteiten

Woensdag 14 februari 2018 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst, thema:
eerste generatie piloten F-16 (1979-1996)

Dinsdag 20 februari 2018 - La Chise

Conferentie door Bob Berben
« **Some balloon adventures** »

Woensdag 14 maart 2018 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst
Algemene vergadering (Zaal Leboutte om 15u00)

Woensdag 11 april 2018 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst, thema:
Aerobatic/demo pilots/teams

Zaterdag 21 april, Banket

11u30, Salons de Romree, Grimbergen

Woensdag 09 mei 2018 - HdV

Maandelijkse bijeenkomst, thema: helikopters

Conférence " **Some balloon adventures** " par Bob Berben, membre d'honneur VTB et vainqueur en 2005 de la Gordon Bennett Cup, le championnat du monde officiel pour aérostatiers. Bob est également le détenteur officiel du record de distance de cette compétition. Pour les membres et partenaires. **€ 40 all-in.**

Rendez-vous dès 10u00 pour le café; conférence à 10h30 suivie d'un lunch vers 12h00.
Inscription : renvoyer le bulletin d'inscription à l'adresse mentionnée (ou envoyer les données par e-mail) et effectuer par la même occasion le versement de la somme requise sur le compte VTB (IBAN BE23 2100 6199 6691, BIC GEBABEBB).

Domaine de La Chise,
B-1315 Pièrebais - N50° 44' 10" E004° 45' 42"
Date limite d'inscription : le mardi 13 Fév 2018.

Conferentie ' **Some balloon adventures** ' door Bob Berben, VTB erelid en winnaar in 2005 van de Gordon Bennett Cup, het officieus WK voor ballonvaarders. Bob is ook de officiële afstandsrecordhouder van deze wedstrijd. Voor leden & partner. **€ 40 all-in.**

Rendez-vous vanaf 10u00 voor een koffie; conferentie om 10u30 gevolgd door een lunch rond 12u00.
Inschrijving: het inschrijvingsformulier terugsturen naar het vermelde adres (of de nodige gegevens doormailen) en tegelijkertijd het gepaste bedrag op de VTB-rekening storten (IBAN BE23 2100 6199 6691, BIC GEBABEBB).

Domaine de La Chise,
B-1315 Pièrebais - N50° 44' 10" E004° 45' 42"
Uiterste datum voor inschrijving: dinsdag 13 Feb 2018.

OPROEP

U wordt uitgenodigd op de gewone algemene ledenvergadering, die zal plaatshebben in het Huis der Vleugels op woensdag 14 maart 2018 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 2018.

DAGORDE

1. Opening van de zitting door de voorzitter Gerard Van Caelenberge en afroepen van de namen van de leden die in het boekjaar 2017 zijn overleden.
2. Toespraak van de voorzitter.
3. Goedkeuring van het proces-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 08 maart 2017, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2017, p. 10 à 13.
4. Verslag van de secretaris-generaal.
5. Verslag van de penningmeester:
 - ◆ Financiële balans 2017 en budget 2018;
 - ◆ Voorstel tot schrapping van 20 leden voor niet-betaling van de bijdrage.
6. Verslag van de rekeningencommissaris.
7. Kwijting te verlenen aan de commissaris en bestuurders voor het boekjaar 2017.
8. Benoeming van een controleur der rekeningen voor het boekjaar 2018.
9. Benoeming van een reservecontroleur der rekeningen voor het boekjaar 2018.
10. Verkiezingen:
 - ◆ Uittredend bestuurders: Paul Jourez & Norbert Niels.
 - ◆ Uittredend en voor 2018 herkiesbaar bestuurders: Danny Cabooter, Jean-Pierre Decock & Michel Dillien.
 - ◆ 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 07 maart 2018.
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 14 maart 2018
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.

CONVOCATION

Vous êtes prié(e) d'assister à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra à la Maison des Ailes le mercredi 14 mars 2018 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 2018.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de la séance par le président, Gérard Van Caelenberge, et rappel du nom des membres décédés au cours de l'exercice 2017.
2. Allocution du président.
3. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 08 mars 2017, publié dans le magazine N° 2/2017, p. 10 à 13.
4. Rapport du secrétaire général.
5. Rapport du trésorier :
 - ◆ Bilan financier 2017 et Budget 2018;
 - ◆ Proposition de radiation de 20 membres pour non règlement de la cotisation.
6. Rapport du vérificateur aux comptes.
7. Décharge à accorder au vérificateur et aux administrateurs pour l'exercice 2017.
8. Nomination d'un vérificateur aux comptes pour l'exercice 2018.
9. Nomination d'un vérificateur aux comptes suppléant pour l'exercice 2018.
10. Élections :
 - ◆ Administrateurs sortants en 2018 : Paul Jourez & Norbert Niels.
 - ◆ Administrateurs sortants et rééligibles en 2018 : Danny Cabooter, Jean-Pierre Decock & Michel Dillien.
 - ◆ 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 07 mars 2018.
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 14 mars 2018.
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.



JAARLIJKS BANKET

De voorzitter en de leden van de raad van bestuur hebben het genoeg en uw partner uit te nodigen op het jaarlijkse banket van de vereniging, zaterdag 21 april 2018 in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 te 1850 Grimbergen.

Het aperitief vangt aan om 11.30 uur. We gaan om 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 € 65 per persoon. Het reservatieformulier vindt u bijgevoegd aan dit magazine.

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

Afsluiten van de inschrijvingen: donderdag 12 april om 12.00 u

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

Dress code : Stadskleedij (jacket & tie) voor de heren, aangepaste kledij voor de dames.

Toegang:

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, vertrek om de 30 minuten, reisduur ongeveer 12 minuten.

Info: www.salonsderomree.be Een kleurenplan op grote schaal is beschikbaar op www.vieillestiges.be

BANQUET ANNUEL

Le Président et les membres du Conseil d'Administration ont le plaisir de vous convier avec votre partenaire au banquet annuel de l'association le samedi 21 avril 2018 dans les Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39 à 1850 Grimbergen.

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures. 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 65 € par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation joint à ce magazine.

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

Clôture des inscriptions : jeudi 12 avril 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 ! **Paiement = réservation...**

Dress code : Tenue de ville (jacket & tie) pour les messieurs, tenue adaptée pour les dames.

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, départ toutes les 30 minutes, durée du voyage env. 12 minutes.

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



Wist U dat ...

Webmaster input

Vaak worden leden van het bestuur en/of collega's via telefoon of mail gecontacteerd met één of andere vraag over een ander lid van de Vieilles Tiges. Als deze vragen van één van onze leden komt is het spijtig dat ze niet eerst even onze website <http://www.vieillestiges.be> geconsulteerd hebben. Het is niet dat we hen niet graag rechtstreeks te woord staan, integendeel. Ze verliezen echter wel tijd omdat er moet gewacht worden op een antwoord, en dit terwijl al heel wat informatie beschikbaar is op het internet.

Je moet enkel het adres <http://www.vieillestiges.be> invoeren in je browser en je komt onmiddellijk op de welkom pagina van onze website. Beter nog, zet onze website bij uw favorieten en één klik volstaat om deze pagina te openen. Opgelet, bepaalde informatie is niet beschikbaar voor niet-leden. Wil je informatie over één van onze leden, dan moet je je wel kenbaar maken als lid van onze vereniging. Daarvoor vul je in de rechterbovenhoek van de pagina achtereenvolgens volgende gegevens in:

- ◆ Username
- ◆ Password

Daarna klik je op "aanmelden".

Ben je uw username en/of paswoord vergeten? Klik op de onderliggende tekst "username of password vergeten" en volg de instructies.

Eens ingelogd, zie je in de linkse kolom diverse menu's. De informatie over de leden vind je in:

- ◆ Geschiedenis leden: al onze leden alfabetisch gerangschikt met alle informatie over hun loopbaan die ze ons meegedeeld hebben bij hun inschrijving.
- ◆ Jaarboek: al onze leden alfabetisch gerangschikt met alle contact informatie.

Vind je dit nuttig, ga dan even op de betrokken pagina's kijken of jouw informatie nog "up to date" is en/of je soms wat bijkomende informatie wil delen.

Heb je iets te melden, een eenvoudig mailtje naar onze secretaris (vtb.secretary@gmail.com) volstaat en bij de volgende update vindt je de aangepaste versie terug.

Le saviez-vous ...

Un mot du Webmaster



Des membres du conseil d'administration et/ou des collègues sont fréquemment consultés par téléphone ou courrier électronique en rapport avec l'une ou l'autre question concernant un autre membre des Vieilles Tiges. Si la question émane de l'un de nos membres, il est regrettable qu'il n'ait au préalable consulté notre site web <http://www.vieillestiges.be>. Les contacts directs ne nous répugnent pas, que du contraire, mais cette façon de procéder est une perte de temps, vu qu'il faut attendre la réponse alors que l'internet regorge d'informations utiles.

Il suffit de taper l'url <http://www.vieillestiges.be> dans votre browser pour arriver instantanément à la page d'accueil de notre site web. Mieux encore : placez notre site web parmi vos favoris, cela vous permettra d'accéder à la page d'accueil du site en un seul clic. Attention ! Certaines informations ne sont pas accessibles aux non-membres. Pour obtenir des informations concernant l'un de nos membres, il est indispensable de vous identifier auparavant en tant que membre de notre association. Pour ce faire, il faut introduire dans le coin supérieur droit de la page les informations suivantes :

- ◆ Username
- ◆ Password

Cliquez ensuite sur "connexion".

Vous avez oublié votre username et/ou password ? Cliquez sur le texte souligné "username ou password oublié" et suivez les instructions.

Une fois entré dans le site web, vous voyez divers menus dans la colonne de gauche. Les informations concernant les membres se trouvent dans les rubriques suivantes :

- ◆ Liste historique des membres : la liste de tous les membres des Vieilles Tiges par ordre alphabétique avec toute l'information sur leur carrière aéronautique selon ce qu'ils ont communiqué lors de leur inscription.
- ◆ Annuaire : tous les membres par ordre alphabétique avec les informations nécessaires pour les contacter.

Si vous le jugez utile, consultez les pages qui vous concernent afin de vous assurer que les informations à votre sujet soient toujours "up to date" et/ou de communiquer des informations additionnelles.

Au cas où vous voulez signaler un changement, il suffit d'envoyer un simple courrier électronique à notre secrétaire (vtb.secretary@gmail.com) pour que la version modifiée soit reprise lors de la prochaine mise à jour.

Vanwege de hoofdredacteur

De meesten onder jullie zijn waarschijnlijk al op de hoogte: Marc Van de Velde is om persoonlijke reden gestopt als VTB hoofdredacteur. We wensen Marc langs deze weg te bedanken voor hetgeen hij gedurende vijf jaar heeft verwezenlijkt. De kwaliteit van ons magazine is dankzij hem merkbaar verbeterd, ook mede door de inbreng van Benoît Goffart, die instaat voor de layout. We kunnen zonder valse bescheidenheid stellen dat ons magazine mag gezien... en ook gelezen worden.

De functie van Marc wordt tijdelijk ingevuld door ondergetekende, maar het spreekt vanzelf dat we uitkijken naar een jonger element dat gedurende de komende jaren voor de continuïteit kan zorgen. Ondertussen zullen we ons best doen om het huidig niveau te behouden.

De hoofdredacteur zal de steun krijgen van een redactiecomité dat voorlopig bestaat uit een aantal leden van de Raad van Bestuur en een vijftal andere "supporters", meer bepaald Michel Mandl, Jean-Paul Buyse, Guy Viselé, Bruno Ceuppens en Michel De Weirdt. We worden ook nog bijgestaan door een aantal vertalers die ons belangloos blijven steunen. Hiervoor onze dank.

Het niveau van het magazine is uiteraard sterk afhankelijk van de inhoud. Daarom doen we beroep op al diegenen die menen een waardevolle input te kunnen leveren. Die inputs kunnen persoonlijke ervaringen zijn, maar ook luchtvaartgebeurtenissen die zelden het groot publiek bereiken en die toch interessant kunnen zijn voor onze VTB leden. Het spreekt vanzelf dat ook kwaliteitsfoto's van groot belang zijn om onze artikels te illustreren.

In dit magazine publiceren we een voorbeeld van een ervaring, neergepend door Coco Cuignet. Echt de moeite waard.

Maar het zijn niet enkel ex-militairen die straffe ervaringen kunnen uit hun mouw schudden; burger- en gliderpiloten alsook ballonvaarders zijn soms betrokken in onverwachte evenementen die het beschrijven waard zijn. Ook hun verhalen zijn welkom.

Het VTB magazine is een uitstekend platform om dit naar voor te brengen. Aarzel niet om ons te contacteren indien u denkt over interessante materie te beschikken. We zullen ons best doen om dit met veel kleur te publiceren.

Wif

Petit mot du rédacteur en chef

La majorité d'entre vous est certainement déjà au courant : Marc Van de Velde a pour des raisons personnelles démissionné de sa fonction de rédacteur en chef. Nous souhaitons ici remercier Marc pour ce qu'il a réalisé au cours des cinq dernières années. Grâce à lui, la qualité de notre magazine s'est grandement améliorée, ceci également grâce à l'apport de Benoît Goffart qui s'occupe de la mise en page. Nous pouvons sans fausse modestie affirmer que notre magazine peut être vu... et aussi être lu !

Votre soussigné occupera temporairement la fonction de Marc, mais il est évident que nous cherchons un jeune élément qui pourra assurer la continuité pour les années à venir. Nous ferons entretemps de notre mieux pour maintenir le niveau actuel.

Le rédacteur en chef sera assisté par un comité de rédaction qui est actuellement composé de quelques membres du Conseil d'Administration et cinq autres "supporters", plus précisément Michel Mandl, Jean-Paul Buyse, Guy Viselé, Bruno Ceuppens et Michel De Weirdt. Nous avons également une équipe de traducteurs bénévoles que nous remercions pour leur soutien.

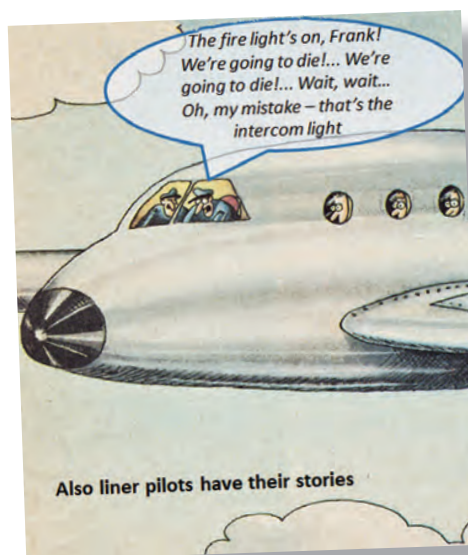
Le niveau du magazine dépend évidemment fortement de son contenu. C'est pourquoi nous faisons appel à tous ceux qui estiment pouvoir fournir une contribution de valeur. Il peut s'agir d'une expérience personnelle, mais aussi de faits aéronautiques qui touchent rarement le grand public mais peuvent quand-même être intéressants pour les membres VTB. Il est évident que des photos de qualité sont très importantes pour illustrer les articles.

A titre d'exemple, nous publions dans ce numéro une expérience relatée par Coco Cuignet; cela en vaut la peine.

Mais il n'y a pas que les militaires qui peuvent rapporter des expériences fortes; les pilotes civils, de planeurs, les aéroliers aussi... peuvent également avoir vécu des événements inattendus qui valent la peine d'être relatés. Leurs histoires sont certainement les bienvenues.

Le magazine VTB est une excellente plateforme pour mettre cela en avant. N'hésitez pas à nous contacter si vous estimez avoir de la matière intéressante. Nous ferons de notre mieux pour mettre cela en musique dans le magazine.

Wif



En **HUNTER,** *pour une mission pas comme les autres !*

Par Jean Cuignet, dit Coco

Nous sommes le 17 avril 1958, jour d'un grand défilé aérien à l'occasion de l'Expo 58. Le temps est couvert et un peu brumeux, mais le plafond est suffisamment haut pour nous permettre d'évoluer en formations massives et serrées au-dessus du Heysel. De retour sans encombre avec nos Hunter à la base de Chièvres, il nous reste, en nous hâtant, tout juste le temps de redécoller pour une très courte mission d'entraînement au tir aérien simulé. Les attaques aux canons de bord sont filmées et enregistrées afin d'être évaluées au retour.



Op **HUNTER,** *voor een zending als geen andere!*

Door Jean Cuignet

Vertaald door Alex Peelaers

Het is 17 april 1958, dag van een groots luchtdéfilé ter gelegenheid van de Expo 58. Het is bewolkt en ietwat nevelig, maar het plafond is hoog genoeg om ons toe te laten in massieve en gesloten formaties te evolueren boven de Heizel. Na de terugweg naar de basis van Chièvres zonder problemen met onze Hunters blijft er nog juist voldoende tijd om opnieuw op te stijgen voor een zeer korte trainingzending gesimuleerd lucht-luchtschieten. De aanvallen met boordkanon worden gefilmd voor een evaluatie bij terugkeer.

Nous décollons en paire à 16.30 h, en configuration lisse, ce qui nous donne une autonomie de vol d'une trentaine de minutes, avec la ferme intention d'atterrir pour 17 h, heure de fermeture de la base ! La couche nuageuse est relativement mince ; nous évoluons sous le soleil et par bonne visibilité ! Hadelin d'Hoop est le leader de la formation. Comme N°2, je reçois le petit briefing habituel de routine pour ce genre de mission. L'altitude de 10.000 pieds étant atteinte, Hadelin simule d'abord la cible pendant dix minutes sur un cap stable de 060 degrés en direction de Kleine-Brogel. Je prends alors le cap réciproque de 240 degrés en direction de Chièvres afin de lui permettre de m'attaquer à son tour. C'est ce que j'ai fait après avoir pris soin de resynchroniser mon compas, ce réflexe est

We stijgen in paar op om 16.30u, in "clean" configuratie, wat ons een autonomie geeft van een dertigtal minuten, met de vaste intentie om tegen 17.00u te landen, het sluitingsuur van de basis! De wolkenlaag is redelijk dun en wij evolueren onder de zon en met een goede zichtbaarheid! Hadelin d'Hoop is de leider van de formatie. Als N° 2 krijg ik de gewone en korte routinebriefing voor dit soort zendingen. Op 10.000 voet aangekomen, simuleert Hadelin het doelwit gedurende 10 minuten op een stabiele koers van 060° in de richting van Kleine-Brogel. Daarna neem ik de omgekeerde koers 240° in de richting van Chièvres om hem toe te laten mij op zijn beurt aan te vallen. Dat is wat ik doe na het kompas gesynchroniseerd te hebben, een noodzakelijke reflex, want na wat brutaal bochtenwerk



indispensable car après avoir virevolté en virages serrés dans le « pattern » qui doit nous amener en bonne position de tir, le compas est complètement déboussolé ! Entretemps, le contrôle aérien que nous recevons difficilement par radio nous donne notre position, je crois comprendre « Rétie » dans le Limbourg. Ce qui me paraît tout à fait normal.

Sur la route du retour, Hadelin me demande d'amorcer la descente afin de gagner du temps dans la procédure d'approche en vue de l'atterrissage. Avant de percer cette mince couche de nuages, il reprend le leadership et je me replace en position serrée. Arrivés en dessous, vers les 1.500 pieds, je suis frappé par deux choses : de la grande clarté et d'une excellente visibilité, nous débouchons sur de la brume et il fait déjà si sombre, quel contraste ! Mais en plus, ni l'un ni l'autre nous ne reconnaissons ce qui devrait être les environs bien connus de la base de Chièvres. Le paysage est plus vallonné. Nous sommes sur la fréquence d'approche, mais Chièvres ne répond pas à nos appels réitérés. Nous passons sur la fréquence de secours. « Cité Control », situé près de Paris, nous appelle, mais nous ne l'entendons que faiblement. Probablement est-ce dû à la distance qui nous sépare et surtout de notre faible altitude. Le contrôle nous

in de "pattern" om ons in de juiste schietpositie te brengen, is het kompas volledig ontregeld! Ondertussen geeft de nauwelijks verstaanbare luchtcontrole ons over de radio onze positie door. Ik meen "Rétie" te verstaan in Limburg. Wat mij gans normaal lijkt.

Op de terugweg vraagt Hadelin om de daling in te zetten en zo tijd te winnen tijdens de naderingsprocedure voor de landing. Alvorens de dunne laag bewolking in te duiken, neemt hij terug zijn leiderspositie in en ik volg in "close formation". Onder de wolken op ongeveer 1.500 voet vallen mij twee dingen op: van een klare hemel en uitstekende zichtbaarheid komen wij in een nevel terecht en het is al duister, wat een contrast! Maar bovendien, geen van ons beide herkent de omgeving die ons toch bekend zou moeten zijn in de buurt van de basis van Chièvres. Het landschap is meer glooiend. Wij zitten op de "approach" frequentie maar Chièvres antwoordt niet op onze herhaalde oproepen. Wij gaan over op de noodfrequentie. "Cité Control", in de buurt van Parijs, roept ons op, maar we horen ze heel zwak. Waarschijnlijk omdat we te veraf zijn en vooral door onze lage hoogte. De controle stuurt ons naar de basis van Cambrai. Ik werp snel een blik op de brandstofmeters. Ze verminderen gevaarlijk snel... Ik ben "very low on fuel"!!!

En Hunter, pour une mission pas comme les autres !

dirige vers la base de Cambrai. Je jette un rapide coup d'œil aux jauges de carburant. Cela diminue dangereusement... Je suis « very low on fuel » !!!

C'est alors qu'une voix plus puissante nous appelle, « Ici Café Control (situé à Doullens) Prenez le cap 090 pour Cambrai, 40 nautiques ». Je suis en dessous de la réserve de sécurité en kérosène ! Après de longues minutes qui me semblent une éternité, le contrôle nous demande de maintenir le même cap 090, distance quatre-vingt-dix kilomètres pour Cambrai ! Je regarde à nouveau les jauges. Horreur ! Les « doll's eyes » viennent de se révéler. Du noir elles ont brusquement viré au blanc, la panne sèche est donc imminente. Je m'attends au pire ! Je signale un « zero fuel » à mon leader ainsi que mon intention de m'éjecter en cas de « flame out » car le terrain en dessous n'a pas l'air d'être assez accueillant pour y tenter un atterrissage forcé. Hadelin me le déconseille : « On vole... jusqu'à la dernière goutte ! » me rétorque t-il ! Au loin, je crois apercevoir un semblant de piste. Mirage, c'est un champ fraîchement cultivé !! Je réduis la manette afin de consommer un minimum de fuel, la vitesse diminue et, pour qu'elle ne retombe pas trop bas, je perds de l'altitude. Hadelin vole un peu plus haut, sur ma droite. « CAFE CONTROL » revient à la charge : « Vous allez passer à la verticale de Bapaume, aérodrome désaffecté. Nous ne vous le conseillons pas ! »

En effet, je vois bientôt apparaître un petit ruban rectiligne qui se présente droit devant, avec un autre semblant de piste qui le coupe. J'annonce à Hadelin : « Je me pose juste en face ! » Il me dit : « Ok, je prends celle de droite ».

Par une chance extraordinaire, nous réservant assez d'altitude au cas où..., nos réacteurs ne se sont pas éteints malgré notre position très cabrée et à vitesse minimale ; nous n'avions d'ailleurs guère le choix car le contrôle nous avait avertis de ce que la piste la plus courte ne faisait que 800m (ce qui est très peu pour nos Jets habitués à des pistes de 2.800-3.000m de long) et qu'en plus, elles étaient toutes deux en piteux état !

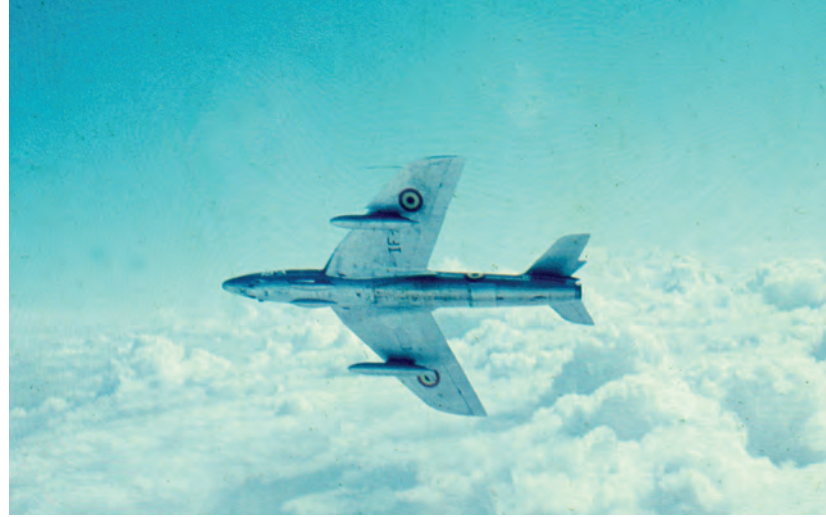
Op dat moment roept een krachtige stem ons op, "Ici Café Control (nabij Doullens). Neem de koers 090° voor Cambrai, 40 nautical miles". Ik zit onder de veiligheidsreserve met de kerosine! Na enkele lange minuten die een eeuwigheid lijken, vraagt de controle ons om de koers 090° aan te houden, afstand tot Cambrai 80 kilometer! Ik bekijk opnieuw de meters; Afgrijselijk! De "doll's eyes" zijn weggedraaid. Van zwart zijn ze plots naar wit gegaan, de motor kan elk moment stoppen. Ik verwacht mij aan het ergste! Ik geef een "zero fuel" door aan mijn "leader" en mijn intentie om de schietstoel te gebruiken ingeval van "flame out", want het terrein onder ons lijkt me niet geschikt om een noodlanding te proberen. Hadelin raadt het me af: "We vliegen... tot de laatste druppel" bijt hij me toe! In de verte zie ik iets dat op een startbaan lijkt. Een luchtspiegeling, want het is een pas bewerkt veld!! Ik haal de gashandel terug om een minimum aan "fuel" te gebruiken, de snelheid vermindert en om ze niet te fel laten te verminderen verlies ik hoogte. Hadelin vliegt iets hoger aan mijn rechterzijde. Cafe Control komt terug: "U gaat vertikaal boven Bapaume komen, verlaten vliegveld. We raden niet aan om er te landen".

Inderdaad, ik zie al snel een klein rechtlijnig lint recht voor mij, met iets wat op een andere baan lijkt die de eerste kruist. Ik zeg tegen Hadelin: "Ik zet mij daar neer!" Hij antwoordt: "OK, ik neem die van rechts"

Door een ongelooflijk geluk, maar toch met voldoende hoogte in geval van..., zijn onze motoren niet gestopt ondanks de grote aanvalshoek en de minimale snelheid. We hadden trouwens geen andere keuze, want de controle had ons gewaarschuwd dat de kortste baan slechts 800 m langs was (heel weinig voor onze jets die een baan van 2.800-3.000m gewoon zijn) en dat ze bovendien allebei in heel slechte staat waren!

Op dat gebied waren we goed gediend! De bedekking zat vol gaten en putten, bezaaid met stenen en grote lappen graszoden. Nauwelijks aan de grond "voelde" ik Hadelin voorbijvliegen, net onder zijn uitlaat. Een vliegshow waardig. Maar op een kleine





À cet égard, nous fûmes servis ! Le revêtement était troué, cabossé, parsemé de pierres et de grosses mottes de terre. À peine posé, j'ai « senti » Hadelin me passer au ras de la tuyère. C'était digne d'un show aérien. Mais à une petite fraction de seconde près, nous aurions pu y laisser notre vie !!! Sur ce semblant de piste, j'ai doublé par la droite un fermier roulant peinard en tracteur dans le même sens que moi. Je me suis dit « pourvu qu'il ne dévie pas celui-là !! ». Voyant très vite arriver le bout de piste et afin de casser ma vitesse, j'ai eu le réflexe de labourer le champ de patates avec la jambe gauche du train d'atterrissage, parvenant tant bien que mal à maintenir ma direction. Ce fut radical ! Le Hunter VI, immatriculé IF 44, tout récemment sorti d'usine, s'est arrêté sans capoter, sans trop de dommages ! Ouf !!! Nous avons tenu l'air pendant une heure alors que notre autonomie au départ n'était que de moitié !

Quant au fermier, du haut de son tracteur, il ne m'avait ni vu ni entendu arriver, fort heureusement pour moi d'ailleurs. Il n'avait donc pas eu le temps de paniquer ni de dévier de sa ligne !

Arrivé cependant à ma hauteur, il écume de rage et, vert de peur, me reproche méchamment d'être là, disant qu'il n'avait plus vu un avion d'aussi près depuis l'occupation allemande !

fraction de une seconde na hadden wij er het leven bij gelaten!!! Op die zogenaamde baan ben ik langs rechts een landbouwer voorbij gestoken, die met zijn tractor in dezelfde richting reed. Ik dacht bij mezelf: "Dat hij nu maar niet naar rechts draait!" Het einde van de baan kwam snel dichtbij en om mijn snelheid te breken heb ik de reflex gehad om met mijn linker wiel het aardappelveld te bewerken en zo goed mogelijk mijn richting proberen te houden. Een radicale oplossing! De Hunter VI, met nummer IF44 en recent uit de fabriek gekomen, ging niet over de kop en is zonder al te veel schade tot stilstand gekomen! Oef!!! Wij waren een uur in de lucht geweest terwijl onze autonomie bij de start slechts de helft was!

Wat de boer betreft, die had mij vanop de hoogte van zijn tractor niet zien of horen aankomen, gelukkig voor mij trouwens. Hij had dus geen tijd gehad om te panikeren of van zijn lijn af te wijken.

Als hij bij mij aankomt, begint hij mij boosaardig uit te schelden, ziedend van woede en groen van de schrik, en verwijt mij dat ik daar geland ben, er bij voegend dat hij geen vliegtuig van zo dichtbij gezien had sedert de Duitse bezetting !

Ik beet hem toe dat ik daar niet van harte was aangekomen en dat hij er beter aan deed om mij mee te nemen en te gaan kijken



Bapaume-Gréville 1955 & 2015
© IGNFrance, <https://remonterletemps.ign.fr>



Hadelin d'Hoop

En Hunter, pour une mission pas comme les autres !

Je lui ai rétorqué que je n'y étais pas venu de gaïté de cœur et qu'il ferait mieux de m'emmener voir dans quel état se trouvait mon copain. Il ne se doutait pas qu'un second avion avait dû se poser plus loin. La dénivellation était telle que je ne pouvais apercevoir Hadelin ! J'étais très inquiet pour lui ! C'est juché sur le tracteur, remontant cahin-caha les champs de patates, qu'à ma plus grande joie, j'ai l'ai vu arriver vers nous. Lui aussi s'inquiétait de mon sort ! Il m'a demandé une cigarette (je fumais à l'époque, oh le vilain coco !) et recommandé de rejoindre dare-dare mon appareil. Il avait raison car la route nationale en direction d'Amiens passait par là. Bien vite, j'ai vu déferler une meute de curieux. Je fus bientôt agréablement surpris de voir arriver un hélico qui débarqua les hommes de la garde. L'alerte avait été lancée par radio ; la base de Cambrai avait été avertie du crash et, courtoisement, nous envoyait une voiture officielle. Nous étions secourus et soulagés.

Arrivés à Cambrai-Epinoy, nous avons été accueillis à coups de flûtes de champagne !!! En notre honneur ? Que nenni hein ! Nous arrivions en pleine séance de remise des prix d'un tournoi franco-belge d'escrime !

Entretemps Chièvres s'inquiétait. Un premier hélico venu en repérage faisait mention d'un avion intact mais dans les patates (celui d'Hadelin) et du second, semblant être plus amoché car en génuflexion dans un champ, le mien ! Un Meteor VII biplace viendrait récupérer un des deux pilotes le soir même, mais étant donné l'heure tardive, l'autre ne le serait que le lendemain à l'aube ! Hadelin, bon prince, me dit qu'étant célibataire alors que moi, j'étais marié et jeune père de famille, il me céda volontiers la place.

De retour à Chièvres, le Chef de Corps et les pilotes m'attendaient au mess officiers. Ils voulaient tous savoir ce qui nous était arrivé. J'étais malheureusement bien en peine de leur donner la cause exacte de notre infortune. Je fus doublement victime ce jour-là car « invité » à offrir la tournée générale, ne pouvant évidemment pas échapper à la tradition ! Mais pour rentrer chez moi, j'ai dû demander un lift aux copains car, partant d'une très bonne intention, mon voisin, pilote lui aussi dans la même escadrille, avait eu l'idée de ramener ma voiture à la maison, disant à mon épouse que j'avais eu un crash en France et que je ne reviendrais pas ce soir-là. Faites-moi la grâce de ne pas vous décrire l'état d'inquiétude dans lequel je l'ai retrouvée !!!, Souvenez-vous bonnes gens... à cette époque reculée, le téléphone ne trônait pas encore dans toutes les chaumières. !!!! Surtout pas dans nos cités militaires.....

hoe mijn vriend er aan toe was. Hij had er geen flauw idee van dat er nog een tweede vliegtuig even verder was neergezet. Het terrein was zodanig oneffen dat ik Hadelin niet kon zien! En ik was zeer ongerust voor hem ! Hoog op de tractor, die op een sukkeldrafje door de aardappelvelden reed, zag ik hem tot mijn grote vreugde in onze richting afkomen. Hij was even bezorgd over mijn lot ! Hij vroeg me een sigaret (ik rookte toen nog, de stoute Coco!) en beval mij om vliegensvlug terug te keren naar mijn vliegtuig. Hij had gelijk, want de nationale route naar Amiens liep langs daar en er stroomde er een meute nieuwsgierigen toe. Ik was aangenaam verrast toen er al heel snel een helikopter aankwam die wachtposten kwam afzetten. Het alarm was langs de radio doorgegeven: de basis van Cambrai was verwittigd van de crash en stuurde ons beleefd een dienstvoertuig. We waren gered en opgelucht.

In Cambrai-Epinoy werden wij verwelkomd met fluitjes champagne!!! Ter ere van ons? Helemaal niet! Wij kwamen middenin de plechtigheid terecht voor de prijsuitreiking van een Frans-Belgisch schermtornooi !

Ondertussen was Chièvres ongerust. Een eerste helikopter die op verkenning kwam, maakte melding van een intact vliegtuig, maar tussen de aardappelen (dat van Hadelin), en van een tweede, blijkbaar meer beschadigd want geknield in een veld, het mijne! Een Meteor VII tweezitter zou één van beide piloten diezelfde avond nog komen ophalen, maar gezien het late uur moest de andere wachten tot de volgende morgen! Hadelin, goedgehartig, zegt mij dat hij als vrijgezel graag zijn plaats aan een gehuwde en jonge vader wil afstaan.

Terug in Chièvres wachten de Korpscommandant en piloten mij op in de mess officieren. Zij willen alles weten wat ons overkomen is. Ik kon ongelukkiglijk geen exacte reden geven over de oorzaak van ons avontuur. Ik werd tweemaal het slachtoffer die dag, want er was geen ontsnappen aan de traditie en ik werd "uitgenodigd" om een "tournée générale" te geven. Maar om weer thuis te geraken moest ik een lift vragen aan een vriend. Mijn gebuur, piloot in hetzelfde smaldeel, had namelijk met de beste intenties het idee gehad om mijn wagen naar huis te brengen en aan mijn echtgenote gezegd dat ik na een crash in Frankrijk was en dat ik die avond toch niet naar huis zou komen. Sta mij toe dat ik geen beschrijving geef van de staat van ongerustheid waarin ik haar terugzag!!! Herinner u, goede mensen... in die vervlogen tijd had de telefoon zijn weg nog niet gevonden naar elk stulpje!!! En al zeker niet in de militaire woonwijken....



ÉPILOGUE

L'enquête internationale... et ses suites.

La commission d'enquête, en ses bureaux à Evere, nous a interrogés à tour de rôle pendant toute une journée. Nous n'avions pas la possibilité de nous voir ni de nous parler. Il nous fut même interdit de prendre notre repas ensemble. J'avais l'impression d'être traité comme si nous avions commis un crime !

EPILOOG

Het internationale onderzoek ... en zijn gevolgen.

De onderzoekscommissie heeft ons, ieder om beurt, een ganse dag ondervraagd in haar burelen in Evere. We hadden geen mogelijkheid om mekaar te zien of te spreken. Er werd ons zelfs verboden om samen te gaan eten. Ik had de indruk dat ik behandeld werd alsof wij een misdaad gepleegd hadden!

Op Hunter, voor een zending als geen andere!

Les rapports des contrôleurs aériens, belges et français qui nous avaient suivis à la trace depuis le décollage ont été examinés. En se basant sur les différents relevés de nos positions en France et parvenant même à « faire parler » les films que nous avions ramenés de mission (en examinant nos positions d'attaques par rapport au soleil), ils en ont déduit que nous n'avions pas pu suivre le cap vrai initial des 60 degrés prévus lors du briefing. Il fallait au moins en ajouter 60, soit un cap vrai de quelque 120 degrés ! Comme j'étais certain de mon cap réciproque de 240 (après avoir maintenu mordicus que j'avais bien resynchronisé mon compas), il était normal que nous nous soyons enfoncés de la sorte dans la France profonde ! La position presqu'inaudible de « Rétie » était en réalité « Réthel ».

Il convenait donc de remonter à l'instant précis du décollage. Hadelin, dans sa précipitation, avait tout simplement omis de synchroniser son compas, il n'avait pas vérifié la concordance entre la direction qu'il indiquait et celle bien connue de l'axe de la piste ! Oh le vilain coupable que voilà !! Il devait donc être sévèrement châtié !!!

Avant de purger sa peine, avec l'aide bienveillante de nos mécaniciens dévoués et compétents et moyennant quelques aménagements indispensables sur l'une des deux pistes, Hadelin a mis un point d'honneur à rapatrier personnellement les deux avions à Chièvres. Il a réussi à décoller, non sans risques, de ce petit champ d'aviation désaffecté, abandonné par les Allemands, ce Bapaume qui nous a tout de même évité l'éjection et la perte de deux Hunters VI !

Ah j'oubliais, la punition exemplaire infligée à Hadelin ? : Quelques mois de remorquage de cibles sur Météor VIII pendant l'été 58 ! Il fut envoyé « en exil » sur l'île de Sylt, île touristique déjà très courue à l'époque !!! En tant que célibataire, que pouvait-il souhaiter de mieux ????

Chaque fois que j'emprunte l'autoroute de Lille à Paris, je ne puis m'empêcher, au panneau de sortie pour Bapaume, d'avoir une pensée émue pour notre ami Hadelin d'Hoop, ce pilote exceptionnel, « outstanding » comme disent les Américains !

Quelque dix ans plus tard, il devait hélas, à cause d'une défectuosité technique, un « split flaps » qui ne lui donnait aucune chance de s'en tirer, perdre la vie en service aérien commandé sur la base de Kleine-Brogel. C'était lors de son show acrobatique à basse altitude sur F-104G devant un parterre d'Anciens Combattants.

De verslagen van de luchtcontroleurs, Belgen en Fransen, die ons tijdens de vlucht hadden gevolgd werden onderzocht. Op basis van de verschillende positiebepalingen in Frankrijk en het analyseren van de films die wij na de zending terugbrachten (onderzoek van onze aanvalsposities ten opzichte van de zon) werd vastgesteld dat wij niet op de vooropgestelde ware koers van 060° waren. Er moest minstens 60 graden bijgevoegd worden of een ware koers van ongeveer 120°! Aangezien ik zeker was van mijn tegenovergestelde koers van 240° (na mordicus vol te houden dat ik mijn kompas wel degelijk had gesynchroniseerd) was het normaal dat wij diep in Frankrijk waren doorgedrongen! De bijna onhoorbare positie "Retie" was in werkelijkheid "Réthel".

Het was dus aangewezen om terug te gaan naar het moment van opstijgen. Hadelin had in zijn haast gewoon vergeten om zijn kompas te synchroniseren. Hij had niet gecontroleerd of de aangeduide koers wel overeen kwam met die van de welgekende as van de startbaan! Oh daar was de stoute schuldige! Hij moest dus streng gestraft worden!!!

Vooraleer zijn straf uit te zitten, maakte Hadelin het een punt van eer om de beide vliegtuigen zelf te repatriëren naar Chièvres, met de welwillende medewerking van onze toegewijde en ervaren mecaniciens en middels enkele noodzakelijke aanpassingen op één van beide banen. Hij slaagde er in, niet zonder gevaar, om op te stijgen vanop dat kleine verlaten vliegveld Bapaume, achtergelaten door de Duitsers, dat toch de uitschietsing en het verlies van twee Hunters VI heeft voorkomen!

Ach, bijna vergeten, die voorbeeldige straf voor Hadelin? Tijdens de zomer van 58 enkele maanden doelen slepen op Meteor VIII! Hij werd naar het eiland Sylt "verbannen", in die tijd al een toeristische trekpleister!!! Wat kon een vrijgezel zich nog beter toewensen????

Elke keer als ik de autoweg van Rijsel naar Parijs neem, kan ik het niet laten om aan de afrit Bapaume even aan onze vriend Hadelin d'Hoop te denken, een buitengewone piloot, "outstanding" zoals de Amerikanen zeggen.

Een tiental jaren later zou hij helaas om het leven komen tijdens een bevolen luchtopdracht in Kleine-Brogel als gevolg van "split flaps", een technisch defect dat hem geen kans gaf om zich te redden. Dat gebeurde tijdens een acrobatische voorstelling op lage hoogte met een F-104G voor een publiek van oud-strijders.

*Photos / Foto's: coll. André de Failly,
Hunters F6, 22Sqn, 7W, Chièvres.*



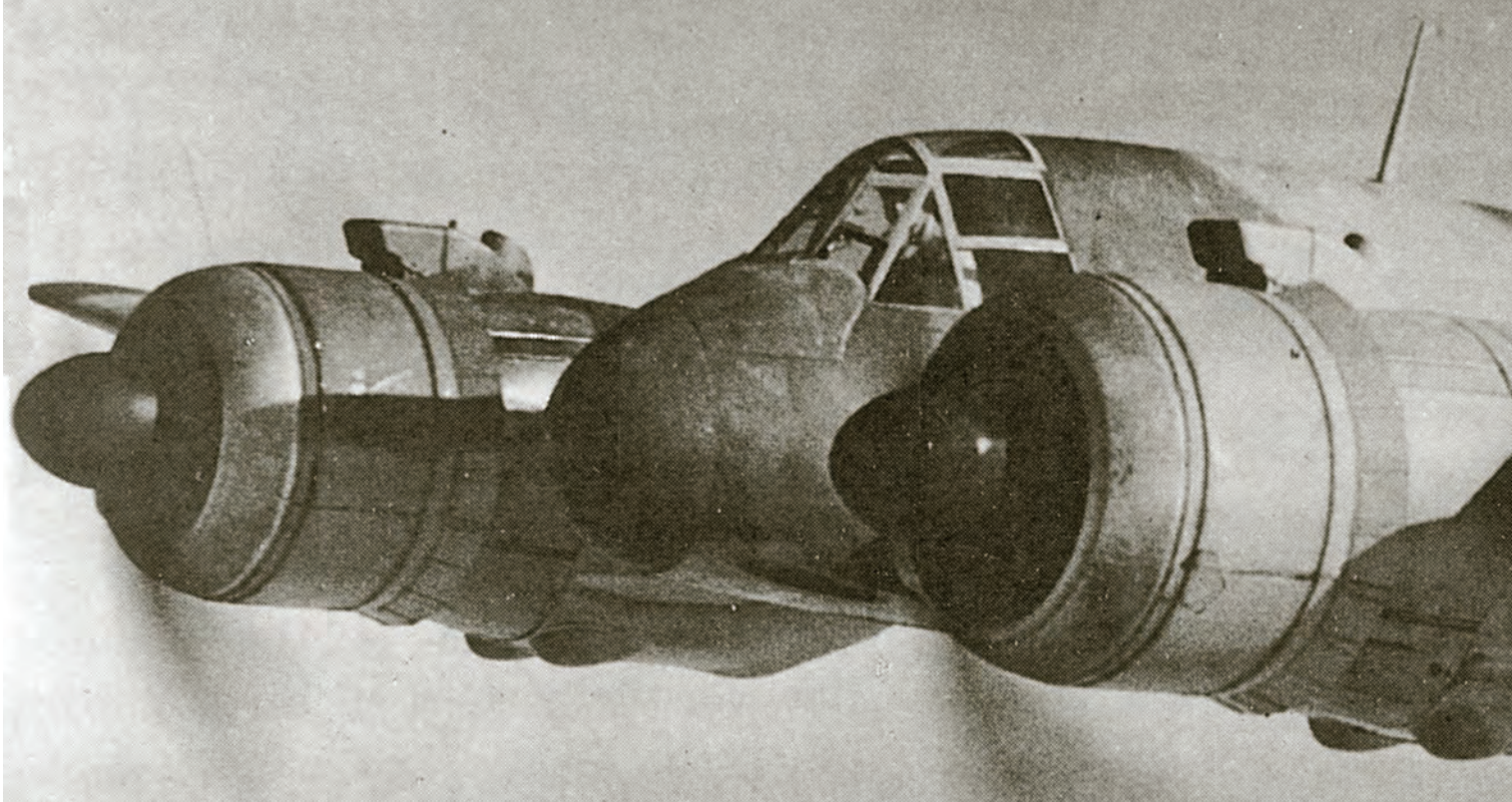
Billy Janssens de Varebeke

Gloire et humilité

Voici l'histoire de William-Paul Janssens de Varebeke, alias « Billy », l'un de ces nombreux Belges qui fuirent le régime Nazi durant la Seconde Guerre mondiale pour rejoindre la Royal Air Force en tant que volontaires. Malheureusement, tout comme plus de 150 de ses collègues, il ne revit jamais sa patrie.

Nous remercions notre membre VTB Patrick, cousin de Billy, pour avoir mis à notre disposition ces informations issues du livre de la famille Janssens de Varebeke.

Wif De Brouwer



Traduction : Isabelle Haderman-Scheyvaert

Originaire d'une famille noble de la région de Sint-Niklaas, William-Paul (dit Billy) naît le 8 juillet 1916 à Boston aux USA. Son père, Louis Janssens de Varebeke, y a épousé Lorette Kingsley le 27 janvier 1913. Quelques années après la naissance de Billy, sa maman perd la vie en mettant au monde une petite fille, qui ne va pas survivre.

À son retour en Belgique il entame une année de licence commerciale à Louvain. Mais il n'est guère attiré par les études et ses

essais pour décrocher un diplôme s'arrêtent là. De toutes manières une place l'attend dans l'entreprise familiale. En 1937, Billy, qui a opté pour la nationalité belge, effectue son service militaire à 21 ans comme officier de réserve au 1^{er} régiment de Chasseur à cheval. Comme tous les réservistes, il est rappelé en 1938 lors de l'annexion allemande des Sudètes et en 1939/40. Il participe à la campagne des 18 jours.

Billy Janssens de Varebeke

Glorie en nederigheid

Hieronder volgt het verhaal van William-Paul Janssens de Varebeke, alias “Billy”, één van de vele jonge Belgen die tijdens de tweede wereldoorlog het Naziregime zijn ontvlucht om zich als vrijwilliger aan te melden bij de Royal Air Force. Helaas is hij één van de meer dan 150 van zijn collega's die nooit

hun vaderland hebben teruggezien. We danken ons VTB lid Patrick, neef van Billy, om ons deze informatie uit het familieboek van Janssens de Varebeke, ter beschikking te stellen.

Wif De Brouwer

Afkomstig uit een adellijke familie in de omgeving van St Niklaas, werd William-Paul (alias Billy) geboren op 8 juli 1916 in Boston, USA. Zijn vader, Louis Janssens de Varebeke, huwde er met Loretta Kingsley op 27 januari 1913. Een paar jaar na de geboorte van Billy overleed zijn moeder tijdens de bevalling van een meisje, dat zelf ook het leven verloor.

Na zijn terugkeer naar België begint Billy aan een handelslicentiaat te Leuven. Maar hij voelt zich slechts weinig aangetrokken

door hogere studies en zijn pogingen om een diploma te behalen zijn van korte duur. In elk geval wacht hem een baan in het familiebedrijf. Billy, die voor de Belgische nationaliteit had gekozen, vervult in 1937, dus op 21-jarige leeftijd, zijn militaire dienst als reserveofficier bij de 1^{ste} Jagers-te-paard. Zoals alle reservisten wordt hij in 1938 bij de Duitse annexatie van Sudetenland, en in 1939/40 opgeroepen. Hij neemt deel aan de Achttiendaagse Veldtocht.

Billy Janssens de Varebeke

Le 28 mai, il se trouve à Bruges au 4^e Lanciers et, apprenant l'armistice, il se dirige vers la poche de Dunkerque. Il s'embarque pour l'Angleterre mais est renvoyé de là vers le sud de la France. On le retrouve à Sète près de la mer Méditerranée, où il tente avec un groupe d'officiers d'acheter un bateau pour regagner la Grande-Bretagne. Il échoue mais réussit néanmoins à embarquer sur un cargo en direction de Gibraltar. À partir de Gibraltar, Billy part sur le navire de guerre HMS Fidelity en convoi vers l'Angleterre.

Le 4 août, Billy est en Angleterre et le 5 août il est enrôlé dans les forces belges de Grande-Bretagne.

Op 28 mei bevindt hij zich te Brugge bij de 4^{de} Lanciers en bij het vernemen van de wapenstilstand vertrekt hij naar het omsingelde Duinkerken. Hij kan er inschepen naar Engeland, maar wordt teruggestuurd, ditmaal naar Zuid-Frankrijk. Men vindt hem terug in Sète aan de Middellandse Zee, waar hij met een groep officieren een boot wil kopen om terug Groot-Brittannië te bereiken. Dit lukt niet, maar toch kan hij inschepen op een cargo naar Gibraltar. Vanuit Gibraltar vertrekt Billy met een oorlogsbodem, de HMS Fidelity, per konvooi naar Engeland.

Op 4 augustus is Billy in Engeland en op 5 augustus wordt hij ingelijfd bij de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië. .



EFTS (Elementary Flying Training School)

Le 13 août 1940, Billy commence son entraînement avec divers élèves-pilotes à l'EFTS de White Waltham. Une poignée de Belges, dont entre autres Van Riel, Yvan du Monceau, Albert Custers et Carlier, entrent dans un des premiers contingents.

Le 16 décembre, il est enrôlé dans la VR (*Voluntary Reserve*) en tant que « Pilot Officer on probation of the RAF for the duration of the war ».

Albert Custers, qui plus tard en tant que lieutenant-colonel aviateur deviendra chef de corps de la base de Florennes, nous conte une anecdote amusante. Billy possédait un rasoir électrique américain en forme de chicon. Cet objet était rarissime en Europe à cette époque-là; il y tenait particulièrement et en était fier. Un jour il prêta ce rasoir exclusif à son compagnon Albert Custers... mais oh malheur ! Albert — auquel on prêta plus tard le nom de « Gary Cooper » — remonta la lame du rasoir à l'envers et ce qui devait arriver arriva, l'appareil fut cassé. Il s'en suivit une sérieuse dispute et le différend fut réglé par Custers qui promit à Billy un repas avec toute la promotion.

Ce fameux repas eut lieu dans le très réputé restaurant « Prunier » à Londres, connu pour ses fruits de mer. Cette réunion fut l'occasion d'un document exceptionnel reproduit ci-dessous. Il s'agit du menu signé au verso par tous les membres de la promotion de Billy.

EFTS (Elementary Flying Training School)

Op 13 augustus 1940 begint Billy met verscheidene aspirant-piloten zijn opleiding in de EFTS te White Waltham. Een handvol Belgen, onder meer Van Riel, Yvan du Monceau, Albert Custers en Carlier worden er opgenomen in één der eerste contingents.

Op 16 december wordt hij ingelijfd bij de VR (*Voluntary Reserve*) als "Pilot Officer on probation of the RAF for the duration of the war"

Albert Custers, die later als luitenant kolonel vlieger korpsverste zou worden van Florennes, vertelt ons een prettige anekdote. Billy had een Amerikaans elektrisch scheerapparaat, waarvan de vorm op witloof geleek. Het object was toen zeer zeldzaam in Europa; hij was er terecht fier op en bijzonder aan gehecht. Op een dag leende hij het exclusief scheerapparaat aan zijn gezelschap Albert Custers en... wat een ramp ! Albert — later kreeg hij de naam 'Gary Cooper' — herschikte het scheermesje omgekeerd en wat er moest gebeuren, gebeurde... het apparaat was stuk ! Er volgde een ernstige ruzie die enkel werd bijgelegd toen Custers hem beloofde een maaltijd aan te bieden, samen met de ganse promotie.

Deze fameuze maaltijd ging door op 8 november 1940, in een populair restaurant "Prunier" in Londen; befaamd voor zijn visschotels. De samenkomst leverde een uitzonderlijk document op dat hieronder wordt weergegeven. Het is de menukaart met op de keerzijde de handtekeningen

Quelques belges à l'EFTS, Waltham /
 Een aantal belgen in de EFTS, Waltham :
 Joseph Ley,
 William JdV,
 Emanuel de Vuyst,
 René Lunden,
 Albert Custers,
 Robert Hynderick de Theulegoet,
 Zeger Van Riel



Waltham, october 1940, un groupe
 d'élèves avec leurs moniteurs /
 Waltham oktober 1940, een groep
 leerlingen met hun moniteurs.

Debout/Staand:
 Fl Lt Ray, FL Lt Beaumont,
 F/O L'Estrange, F/O Thompson,
 Lt de Vuyst, Fl Lt Hickx,
 Slt Heynderyk, FL Lt Lobley,
 Slt Billy JdV, Capt Boron Londen,
 Slt Ley

Accroupi/ Gehurkt:
 Fl Lt Wood, F/O Kend,
 F Lt Butcher, Fl Lt Mills,
 Lt Van Riel, P/O Houghton,
 Lt Custers.



La carte menu du " Prunier " .

De menukaart van de 'Prunier.'

Le 24 avril 1941, Billy est promu Pilot Officer et le 2 août il entre à l'OTU de Cranwell. Il vole sur Blenheim. Le 13 octobre, il est assigné au 612 Squadron qui vole sur le bimoteur Armstrong Whitworth Whitley. Cette unité du Coastal Command est basée à Wick (NE Scotland). Le 18 octobre, cinq aviateurs de Cranwell se présentent à leur nouvelle unité avec un seul Belge parmi eux : le P/O Janssens.

612 Squadron, Armstrong Whitworth Whitley

Billy effectue plusieurs vols sans encombre jusqu'au 30 octobre lorsqu'il décolle aux commandes d'un Whitley pour escorter un convoi. Les diverses procédures d'approche (fusées, position de l'appareil...) sont correctement accomplies. Tout semble aller sans problème. Un message radio reçu d'un navire confirme leur identification comme appareil allié. Cependant, alors que le bimoteur survole un bâtiment, il est pris pour cible et un des moteurs est touché. Le bimoteur ne peut poursuivre son vol sur un moteur et il faut larguer les bombes pour tenter l'amerrissage. L'ensemble de l'équipage est évacué dans un dinghy mais le radio, Sgt Andrews, est gravement blessé. On tente de le sauver mais la mer est trop houleuse. L'équipage est repêché par un navire ami et le lendemain le corps du malheureux radio est inhumé en mer conformément aux traditions de la marine.

Ramené à Wick, W.P. Janssens apprend sa nomination au grade de Lieutenant de l'Armée belge (d.d. octobre). Vu les événements, il ne vole plus en opérations avant le 4 décembre. Le 17 décembre, Billy et 30 mécaniciens quittent le 612 Squadron. Leur unité fait mouvement vers l'Islande et s'implante à Reykjavik. Le personnel est redéployé dans diverses escadrilles de Grande-Bretagne.

235 Squadron, Beaufighter

Le 8 février 1942, le journal du 235 Squadron annonce l'arrivée de notre Belge pour « *flying duties* ». Durant la Bataille d'Angleterre, cette escadrille faisait partie du Coastal Command. Depuis 1941, elle est équipée de Beaufighters. La plupart des « anciens » ont quitté l'unité pour gagner le plus souvent l'Afrique du Nord et Billy est donc le seul Belge à l'époque. Après avoir effectué sa conversion sur Beaufighter, il effectue son premier vol d'escadrille le 7 mai 1942. Le Squadron change régulièrement de base : de Dyce au début 42, il passe à Sunburgh fin mars et ensuite à Docking le 31 mai.

Billy effectue une série de vols de sauvetages et d'interceptions sans incidents majeurs. Début mai, W.P. Janssens et son navigateur Sgt Jamieson (Jimmy) doivent suivre une formation de perfectionnement sur Beaufighter et à la mi-juillet 1942, notre Belge rejoint son escadrille qui a cette fois-ci déménagé à Chivenor.

Le 17 août 1942, il effectue sa première mission de guerre. Jimmy n'étant pas un pilote confirmé, il est cantonné aux missions « secondaires »

van al diegenen die deel uitmaakten van de promotie van Billy.

Op 24 april 1941 wordt Billy tot Pilot Officer benoemd en op 2 augustus komt hij bij de OTU in Cranwell. Hij vliegt er op Blenheim. Op 13 oktober wordt hij toegewezen aan het 612 Squadron dat op dat ogenblik met de tweemotorige bommenwerper Armstrong Whitworth Whitley opereerde. Deze eenheid van Coastal Command heeft haar basis in Wick (NE Scotland). Op 18 oktober melden vijf vliegers van Cranwell zich aan in hun nieuwe eenheid waaronder P/O Janssens als enige Belg.

612 Squadron, Armstrong Whitworth Whitley

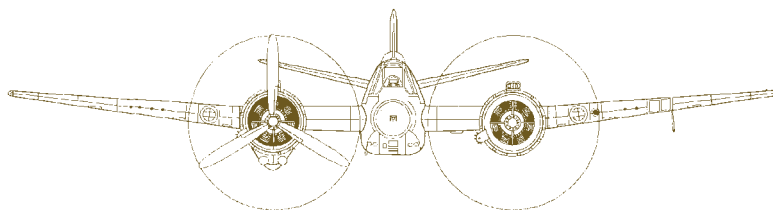
Billy voert er meerdere probleemloze vluchten uit maar op 30 oktober stijgt hij op met een Whitley voor een escortevlucht van een konvooi. De verscheidene naderingsprocedures (vuurpijl, positie van het toestel...) worden correct uitgevoerd. Alles schijnt zonder problemen te verlopen. Een radioboodschap van een schip bevestigt hun identificatie als geallieerd toestel. Niettemin, als het tweemotorig vliegtuig over een vaartuig vliegt, wordt het beschoten en één der motoren wordt geraakt. Het vliegtuig kon zijn vlucht niet meer verder zetten op één motor en de bommen moeten worden afgeworpen om een noodlanding op zee te kunnen uitvoeren. Heel de bemanning ontruimt het toestel in een dinghy maar de marconist, Sgt Andrews, is zwaar gewond. Men poogt zijn leven te redden, maar de zee is te onstuimig. De bemanning wordt opgevisst door een bevriend schip en 's anderendaags wordt het lichaam van de onfortuinlijke marconist volgens de zeemanstradities overboord gezet.

Teruggebracht naar Wick verneemt W.P. Janssens zijn benoeming tot Luitenant van het Belgisch Leger (d.d. oktober). Gezien de gebeurtenissen, voert hij geen vliegoperaties meer uit vóór 4 december. Op 17 december verlaten Billy en 30 mecaniciens het 612 Squadron; hun eenheid vertrekt naar IJsland en wordt ingeplant in Reykjavik. Het personeel wordt herverdeeld onder diverse squadrons in Groot-Brittannië.

235 Squadron, Beaufighter

Op 8 februari 1942 meldt het journaal van het 235 Squadron de aankomst van onze Belg voor *flying duties*. Dit squadron behoorde tijdens de Slag om Engeland tot het Coastal Command en vloog vanaf 1941 op Beaufighter. Op dit ogenblik echter had het merendeel der "anciens" die eenheid verlaten, veelal met bestemming Noord-Afrika en Billy was er opnieuw de enige Belg. Na zijn conversie op Beaufighter doet hij zijn eerste squadronvlucht op 7 mei 1942. Het squadron moet vaak van basis veranderen; begin 42 in Dyce, eind maart naar Sunburgh en vervolgens, op 31 mei, naar Docking.

Billy voert een aantal reddings- en interceptievluchten uit zonder noemenswaardige incidenten. Begin mei moet W.P. Janssens en zijn navigator Sgt Jamieson (Jimmy) een bijscholing volgen op Beaufighter en midden juli 1942 is onze Belg terug in het squadron dat nogmaals verhuisd was, ditmaal naar Chivenor.



LA MAISON DES AILES asbl

Association sous le Haut Patronage de S.M. le Roi

Rue Montoyer 1b32, 1000 Bruxelles

HET HUIS DER VLEUGELS vzw

Vereniging onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning

Montoyerstraat 1b32, 1000 Brussels



The home of aviation friends since 1937

80 Years MDA & VTB

Le 9 décembre 2017 les deux ASBL - la Maison des Ailes et Les Vieilles Tiges de l'Aviation Belge - organisaient en commun un « Cocktail Dinatoire » pour fêter leur 80 années d'existence : 1937 – 2017.

Tous les membres des deux associations avaient été invités à cet événement ainsi que les «successeurs fonctionnels » des membres du premier conseil d'administration de la Maison des Ailes. Successeurs fonctionnels : entendez les personnes qui occupent aujourd'hui les fonctions qu'avaient les administrateurs de l'époque dans leur vie professionnelle. Les « successeurs parentaux » de ces mêmes membres, que nous avons pu retrouver, avaient également reçu une invitation.

Nonante deux personnes ont ainsi répondu à l'invitation et certains se sont déjà présentés à la Maison des Ailes dès 17 heures 45, alors que notre gérant Hieu Nguyen était encore en plein préparatifs du buffet. Ils ont été chaleureusement reçus dans le bar en attente du début des festivités.

Vers 18 heures 30 la Salle Leboutte accueillait ces participants de la première heure et elle se remplit petit à petit, baignée par les notes entraînant de l'ensemble musical.



La Composante Aérienne de nos Forces Armées avait en effet répondu favorablement à notre demande d'agrémenter la soirée par une

musique d'ambiance prodiguée par un petit groupe de musiciens de la Musique de la Force Aérienne. Nous remercions personnellement le Général major aviateur Vansina pour cet agréable « sponsoring ».

Aux alentours de 19 heures, le nouveau président des Vieilles Tiges, le Général aviateur e.r. Gérard Van Caelenberge s'excuse d'interrompre les discussions déjà bien animées et prend la parole.

Il remercie les amis de l'aviation belge d'être présents ainsi que les invités spéciaux, descendants parentaux et fonctionnels, des membres fondateurs. Il marque son appréciation pour l'initiative de la Maison des Ailes de fêter

80 Years HDV & VTB

Op 9 december 2017 hebben de twee VZW's – Het Huis der Vleugels en de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart – samen een « Cocktail Dinatoire » georganiseerd om hun 80ste verjaardag te vieren.

Alle leden van de twee verenigingen waren uitgenodigd op het evenement alsook de « functionele opvolgers » van de leden van de eerste raad van beheer van het Huis der Vleugels. Functionele opvolgers : hieronder dient men te verstaan die personen die vandaag dezelfde professionele functies uitoefenen als deze van de toenmalige administrateurs. De « parentale opvolgers » die we hebben kunnen terugvinden, van die zelfde administrateurs, ontvingen eveneens een uitnodiging.

Op de uitnodiging reageerden 92 personen positief en sommigen waren zelfs al om 17 uur 45 aanwezig, terwijl onze gerant Hieu Nguyen nog in volle voorbereiding was van het buffet. Ze werden warm ontvangen in de bar, in afwachting van het begin van de festiviteiten.

Rond 18 uur 30 werden deze deelnemers van het eerste uur ontvangen in de Zaal Leboutte die zich langzaam vulde, onder de aangename noten van een muzikaal ensemble.

De Luchtcomponent had inderdaad een positief gevolg gegeven aan onze vraag om de avond muzikaal te ondersteunen met sfeermuziek gebracht door een groepje muzikanten van het Muziek van de Luchtmacht. Wij houden er aan de Generaal-majoor Vlieger Vansina te danken voor deze zeer aangename « sponsoring ».

Rond 19 uur, excuseert de nieuwe voorzitter van de Vieilles Tiges, de Generaal o.r. Gerard van Caelenberge,



zich voor het onderbreken van de reeds geanimeerde gesprekken en neemt het woord.

Hij bedankt de vrienden van de Belgische luchtvaart alsook de speciale

genodigden, de functionele en de parentale opvolgers van de stichtende leden. Hij drukt zijn appreciatie uit voor het initiatief van het Huis der Vleugels om deze dubbele verjaardag samen met de Vieilles Tiges te vieren en om hen

ce double en collaboration avec les Vieilles Tiges et d'avoir «héberger» les VTB à la satisfaction de tous ses membres depuis 80 ans.

Malgré des périodes difficiles au cours de leur histoire, il constate qu'aujourd'hui nos deux associations sont en très bonne santé grâce au respect des traditions aériennes et à leur capacité d'adaptation aux évolutions de notre société. Il fait remarquer que ce même week-end on fête N.D de Lorette, patronne des aviateurs. La célébration a donc lieu sous une bonne étoile.

Pour terminer il formule les meilleurs vœux pour l'avenir des deux asbl et pour leur membres.



Il passe alors la parole au président de la Maison des Ailes, Le Lieutenant général d'aviation e.r. François Florkin.

Il rappelle que la Maison des Ailes est

avant tout un centre de rencontre de tous ceux qui s'intéressent à l'aviation et à son développement. Un trentaine d'associations y ont ainsi leur siège social et profite de ses installations : bar, restaurant, salles de réunion et de fête. Aujourd'hui, ses moyens financiers proviennent principalement de la location des étages de l'immeubles qui, en gage d'avenir, ont connus une rénovation de modernisation ces dernières années, tout comme la cuisine et l'ascenseur.

Il remercie ensuite notre gérant, Mr Nguyen Hieu qui non seulement a préparé cette soirée mais offre le champagne. Enfin, au nom de tout le conseil d'administration, il confirme les 21 ans d'engagement pour la MDA de son prédécesseur, le Général major aviateur e.r. Camille Goossens en le nommant Président d'Honneur de l'association.

Les invités ont ensuite eu le bonheur d'apprécier le buffet chaud de Mr Nguyen .

Pour favoriser la convivialité, des manges-debout avaient été installés, entourés de quelques hauts tabourets, ce



qui facilitait également la dégustation des plats.

Un superbe gâteau d'anniversaire, aux couleurs des deux associations, fit son entrée en milieu de soirée sous les applaudissements des invités visiblement tous très heureux.

**Toutes les photos de la réception sont à consulter sur notre site internet :www.maisondesailes.be*

reeds gedurende 80 jaar en tot hun voldoening een « huis » aan te bieden.

Ondanks moeilijke periodes gedurende hun bestaan stelt hij vast dat beide verenigingen vandaag de dag in goede gezondheid verkeren ; dit dank zij hun respect voor de luchtvaarttradities en hun capaciteit om zich aan de evoluties van onze gemeenschap aan te passen.

Hij merkt op dat ditzelfde weekend het de feestdag is van Onze Lieve Vrouw van Loreto, patroonheilige van de vliegeniers. De viering heeft dus plaats onder een goed gesternte.

Om te besluiten, wenst hij het beste voor de toekomst van de beide verenigingen en hun leden en geeft hij het woord aan de Voorzitter van het Huis de Vleugels, Luitenant-generaal van het Vliegwezen o.r. François Florkin.

Deze laatste herinnert er aan dat het Huis der Vleugels in de eerste plaats de ontmoetingsplaats is van al diegenen die zich interesseren in de luchtvaart en in haar ontwikkeling. Een dertigtal verenigingen hebben hun zetel in het Huis der Vleugels en maken gebruik van de aangeboden installaties : bar, restaurant, vergaderruimtes en feestzalen.

De nodige financiële middelen voor de werking van het Huis der Vleugels zijn afkomstig van het verhuren van de verdiepingen van het gebouw. Met het oog op de toekomst werden die verdiepingen in de laatste jaren grondig gerenoveerd net als trouwens de keuken en de lift. Vervolgens bedankt hij onze gerant, Mr Nguyen Hieu die niet alleen deze avond heeft voorbereid maar ons tevens de champagne aanbiedt.

In naam van de Beheerraad bevestigt hij tot slot de inzet voor het HDV gedurende 21 jaar van zijn voorganger, de Generaal-majoor Vlieger o.r. Camille Goossens door hem te benoemen als Erevoorzitter van de vereniging.

De genodigden konden vervolgens genieten van het warm buffet van Mr Nguyen. Voor de gezelligheid werden hoge tafels met aangepaste stoelen voorzien wat ook de degustatie van het aangeboden eten vergemakkelijkte.

Een prachtige taart in de kleuren van de twee verenigingen



werd in het midden van de avond binnen gebracht onder luid applaus van de zichtbaar gelukkige genodigden.

**Alle foto's van de receptie zijn te bekijken op onze website: www.huisdervleugels.be*

ASSEMBLEE GENERALE 2018

CONVOCATION

Le Président du Conseil d'Administration de l'A.S.B.L. "La Maison des Ailes" a l'honneur d'inviter tous les membres à assister à l'Assemblée Générale statutaire qui se tiendra dans la Salle Leboutte de la Maison des Ailes

le mercredi 14 mars 2017 à 16h00.

Il est rappelé que, selon les statuts : « *Seuls les membres effectifs en règle de cotisation ont le droit de vote. Chaque membre dispose d'une voix ; muni d'une procuration, il peut néanmoins représenter deux autres membres. Les résolutions sont prises à la majorité simple des voix présentes ou représentées* ».

Ordre du jour

1. Introduction par le Président.
2. Approbation du Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 08 mars 2017.
3. Rapport d'activités par le Secrétaire général.
4. Rapport du Trésorier.
5. Rapport des contrôleurs aux comptes.
6. Décharge aux administrateurs et contrôleurs aux comptes pour la gestion de l'année écoulée.
7. Désignation de deux contrôleurs aux comptes.
8. Projet de budget pour 2018.
9. Élection d'administrateurs :

Est sortant et non rééligible : Johan Maus

*Sont sortants et rééligibles : Luc Defranco, Thierry Dupont, Robert Eggermont, Gérard Houben
Nicolas Minguet et Jacques Waldeyer*

François Florkin, Président

PROCURATION

Je soussigné.....

membre effectif de la Maison des Ailes, donne mandat à M.....

à l'effet de me représenter à l'Assemblée Générale du 14 mars 2018.

Le..... 2018.

Signature précédée de « Bon pour pouvoir »

COTISATION 2018

***Veillez verser votre cotisation 2018 (15 €) sur le compte BE92 3100 5415 8523 de la Maison des Ailes
avant le 14 mars 2018.... si ce n'est déjà fait.***

ALGEMEEN VERGADERING 2018

UITNODIGING

De Voorzitter van de Raad van Bestuur van de V.Z.W. "Het Huis der Vleugels" heeft de eer alle leden uit te nodigen op de statutaire Algemene Vergadering die zal gehouden worden in de zaal Leboutte van het Huis der Vleugels

Op woensdag 14 maart 2018 om 16.00u.

Er wordt herinnerd dat, volgens de statuten: *"Alleen de effectieve leden in orde met hun bijdrage hebben stemrecht. Elk lid heeft één stem; met een volmacht kan hij twee andere leden vertegenwoordigen. De beslissingen worden genomen met eenvoudige meerderheid van de tegenwoordige of vertegenwoordigde stemmen."*

Dagorde

1. Inleiding door de Voorzitter.
2. Goedkeuring van het Proces-verbaal van de Algemene Vergadering van 08 maart 2018.
3. Jaarverslag door de Secretaris-generaal.
4. Verslag van de Penningmeester.
5. Verslag van de kascontroleurs.
6. Kwijting aan de bestuurders voor het beheer van het voorbije boekjaar en aan de kascontroleurs.
7. Benoeming van twee kascontroleurs.
8. Voorstel van budget voor 2018.
9. Verkiezing van bestuurders:

Is uittredend en niet herkiesbaar: Johan Maus

*Zijn uittredend en herkiesbaar: Luc Defrancaq, Thierry Dupont, Robert Eggermont, Gérard Houben
Nicolas Minguet en Jacques Waldeyer*

François Florkin, Voorzitter

PROCURATIE

Ondergetekende.....
Effectief lid van Het Huis der Vleugels, geef volmacht aan M.....
Om mij te vertegenwoordigen op de Algemene vergadering van 14 maart 2018.
Op..... 2018.
Handtekening voorafgegaan van "Goed voor volmacht"

LIDGELD 2018

Gelieve uw lidgeld 2018 (15 €) op de rekening BE92 3100 5415 8523 van Het Huis der Vleugels voor 14 maart 2018 te storten... indien het nog niet gedaan is.



mais néanmoins importantes. Avec son navigateur habituel, il effectue un vol de 5h30 pour une mission d'« *Air Search and Rescue* » (ASR). Il ne retrouve pas le dinghy et, déporté par la force du vent, est contraint d'atterrir à St Eval. Le dinghy sera retrouvé par une vedette anglaise. Entretemps les Beaufighters du 235 Squadron se sont perfectionnés, passant du Beau I au Beau VI. Cette dernière version dispose de plus de carburant et, outre les quatre canons de 20mm, peut être équipée de deux bombes de 250lbs et d'une mitrailleuse Vickers K montée dans la coupole de l'observateur.

Le 18 septembre 1942, Billy effectue un vol de patrouille avec deux autres appareils. Le même jour huit appareils du Squadron abattent un Fokke Wulf 200 dans un « *offensive sweep* », mais perdent un Beaufighter à la suite des tirs de DCA de la Navy.

Le 22 septembre, Billy et deux autres appareils protègent un Wellington durant un « *Air Search and Rescue* » (ASR). À cause du mauvais temps ils sont rappelés mais seul le Belge réussit à atterrir à Chivenor. Les deux autres appareils doivent atterrir ailleurs et l'un d'eux est endommagé.

Le 24 septembre, nouvelle patrouille. Un Wellington est aperçu et quatre navires sont interpellés par radio. Ce jour-là, un JU 88 est abattu par le 235 Squadron.

Le 28 septembre, la météo est très mauvaise. Engagé dans une formation de trois appareils, W.P. Janssens perd ses camarades près de Land's End et décide de revenir à la base. L'opération va d'ailleurs être annulée.

Durant le mois d'octobre, Billy effectue quatre vols avec le Sgt Jamieson dans le cadre de vols de patrouille et de « *sweeps* » ininterrompus du 235 Squadron. Des missions dangereuses; Le 8 octobre, deux équipages se tuent en mer.

Le 11 octobre, le Belge effectue un vol ASR en tant que *wingman* d'un autre Beaufighter.

Ils repèrent un FW 200 et l'attaquent. Le bombardier largue d'urgence ses bombes avant de disparaître dans les nuages. On voit de la fumée s'échapper de l'arrière du « Kondor » touché mais le « kill » probable n'est pas homologué.

Le 30 octobre, le Belge dirige une patrouille pour un « *offensive sweep* ». Ils repèrent un périscope ou quelque chose y ressemblant, mais l'objet disparaît rapidement. Le lendemain, Billy est à nouveau

Op 17 augustus 1942 voert hij zijn eerste oorlogsopdracht uit. Daar Jimmy geen ervaren piloot is, worden hem alleen "secundaire" maar niettemin belangrijke taken opgedragen. Met zijn vertrouwde navigator maakt hij een vlucht van 5.30 uur voor een *Air Search and Rescue* (ASR) opdracht. Hij vindt de dinghy niet en door een sterke wind uit zijn koers gebracht, moet hij in St Eval landen. Het rubberbootje zal niettemin opgepikt worden door een Britse motorboot.

Ondertussen worden de Beaufighters van het 235 Squadron opgevaardeerd van Beau I tot Beau VI. Deze laatste versie heeft meer brandstof en kan, naast de vier 20mm kanonnen, bijkomend uitgerust worden met twee bommen van 250 lbs en een Vickers K mitrailleur, die gemonteerd is in de koepel van de waarnemer.

Op 18 september 1942 voert Billy een patrouillevlucht uit, samen met twee andere toestellen. Diezelfde dag schieten acht toestellen van het Squadron in een *offensive sweep* een Fokke Wulf 200 neer, maar ze verliezen een Beaufighter door het afweergeschut van de Navy.

Op 22 september beschermen Billy met twee andere toestellen een Wellington bij een *Air Search and Rescue* (ASR). Wegens het slechte weer worden ze teruggeroepen, maar enkel de Belg slaagt erin te landen in Chivenor. De andere twee toestellen moeten ergens anders landen en één ervan wordt beschadigd.

Op 24 september, nog een patrouille. Een Wellington wordt opgemerkt en vier schepen worden per radio geïnterpelleerd. Die dag wordt een Junker 88 door het 235 Squadron neergeschoten.

Op 28 september is het weer zeer slecht. Ingedeeld bij een formatie van drie toestellen, verliest W.P. Janssens zijn kameraden bij Land's End en besluit naar de basis terug te keren. De operatie zal trouwens geannuleerd worden.

Tijdens de maand oktober voert Billy vier vluchten uit met Sgt. Jamieson in het kader van de onafgebroken patrouille- en "sweep" vluchten van het 235 squadron. Gevaarlijke opdrachten; zo verliezen op 8 oktober twee bemanningen het leven in zee.

Op 11 oktober voert de Belg een ASR vlucht uit als *wingman* van een andere Beaufighter.

Zo bemerken zij een FW 200 en vallen hem aan. De bommenwerper dropt zonder dralen zijn bommen vooraleer in de wolken te verdwijnen.

Billy Janssens de Varebeke

« leader » d'une patrouille de trois Beaufighter. Un convoi allié et deux Wellingtons sont repérés.

Le 7 novembre 1942, W.P. Janssens prend part à son premier « *ship strike* ». Dans l'estuaire de la Gironde, le 235 Squadron attaque des navires. Trois Beaufighter mitraillent deux MV (*Merchant Vessels*). Billy choisit comme objectif un navire de 1.500 tonnes et largue ses bombes de très près. La FLAK est puissante. Touché, il retourne à la base avec un avion endommagé.

Les 10 et 29 novembre, Billy effectue un certain nombre de vols, à nouveau en tant que « *section leader* ». Aucun fait marquant n'est noté.

Décembre s'annonce un mois chargé. Outre un nombre de vols sans incidents majeurs, il effectue le 7 décembre un vol d'interception. La patrouille, composée de deux appareils du 235 Squadron et de quatre appareils du 236 Squadron, se heurte à trois Liberator américains. Ces bombardiers croyant avoir à faire à des chasseurs de la Luftwaffe ouvrent le feu et la patrouille se disperse, chacun rentrant séparément.

Le 11 décembre, Billy effectue sa première mission en tant que leader de deux formations composées chacune de trois avions. Les six Beau ont rendez-vous avec quatre avions du 248 Squadron près de Bishops Rock. Une formation de sept Wellingtons est observée.

Le 13 décembre 1942 il vole à nouveau comme leader de trois avions, mais le 18 décembre est le jour fatal. Le 235 Squadron doit escorter un convoi de la Navy. Deux appareils (dont celui du W/Cdr Hutchinson) passent en premier. La petite formation est relayée par trois autres Beaufighter, dont celui de Billy. Les appareils de la relève ont décollé de Chivanor à 14h10 et sont sur le convoi vers 15h20. Cinq minutes plus tard, le « *wingman* », le Sgt Chapman, remarque une gerbe d'eau. Il vire pour étudier cet élément suspect de plus près mais est surpris par une attaque de deux Messerschmitt BF-109 surgissant du soleil. Il est touché mais pique entre les navires qui peuvent le couvrir. Les BF-109 se retirent et le Beaufighter éclopé retourne seul à la base. Les deux autres avions ont disparu. Le Sgt Chapman a eu le temps d'apercevoir à la surface de la mer de l'huile et des débris dégonflés de dinghy. Les quatre aviateurs, dont notre Belge, ont été tués sur le coup.

Men ziet rook ontsnappen uit de staart van de getroffen "Kondor" maar de waarschijnlijke "kill" wordt niet gehomologeerd.

Op 30 oktober leidt de Belg een patrouille voor een *offensive sweep*. Zij bemerken een periscoop of iets dat er op lijkt, maar het voorwerp trekt zich erg snel terug. 's Anderendaags is Billy opnieuw patrouilleleider van drie Beaufighters. Een geallieerd konvooi en twee Wellingtons worden opgemerkt.

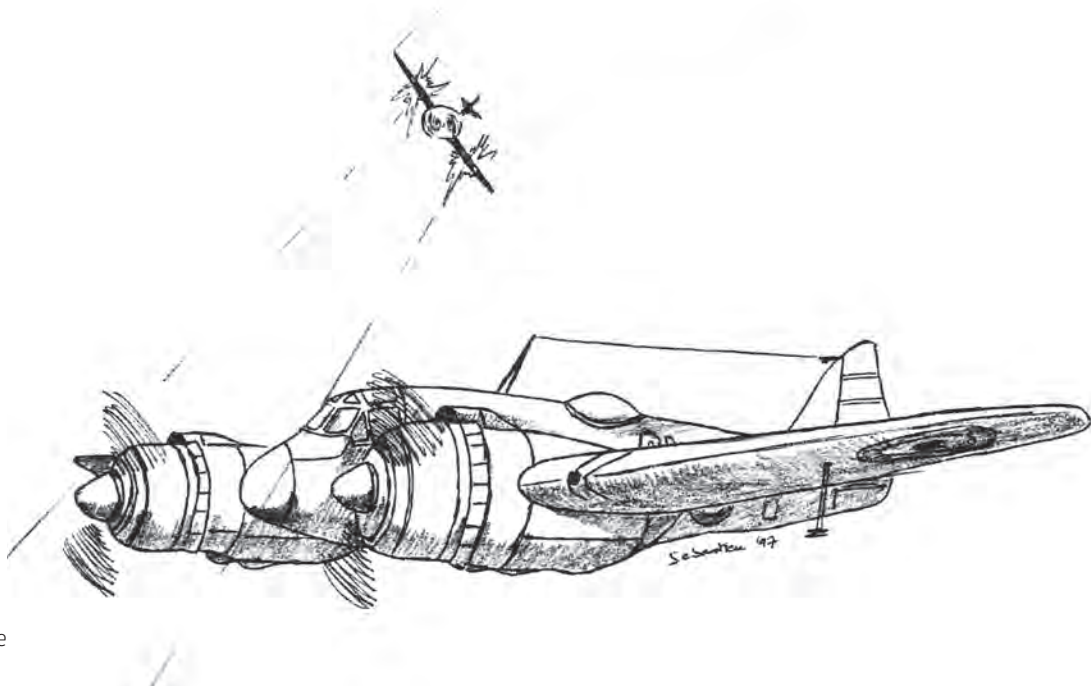
Op 7 november 1942 neemt W.P. Janssens deel aan zijn eerste *ship strike*. In de monding van de Gironde valt het 235 Squadron schepen aan. Drie Beaufighters mitrilleren twee MV (*Merchant Vessels*). Billy kiest een schip van 1.500 ton als objectief en lanceert de bommen van zeer dichtbij. De FLAK is hevig; hij wordt getroffen en hij keert terug naar de basis met een beschadigd vliegtuig.

Op 10 en 29 november voert Billy een aantal vluchten uit, opnieuw als *section leader*. Er worden geen noemenswaardige voorvallen genoteerd.

December 1942 zou een drukke maand worden. Naast een aantal vluchten zonder noemenswaardige incidenten voert hij op 7 december een onderscheppingsvlucht uit. De patrouille, samengesteld uit twee toestellen van het 235 Squadron, en vier van het 236 Squadron botst op drie Amerikaanse Liberators. Deze bommenwerpers meenden met jagers van de Luftwaffe te doen te hebben en openden het vuur, waarop de patrouille uit elkaar stoot en elkeen afzonderlijk terugkeerde.

Op 11 december voert Billy zijn eerste opdracht uit als leader van twee formaties van elk drie vliegtuigen. De zes Beaus hebben een rendez-vous met vier toestellen van het 248 Squadron nabij Bishops Rock. Er wordt een formatie van 7 Wellingtons opgemerkt.

Op 13 december 1942 vliegt hij opnieuw als leider van drie vliegtuigen maar 18 december wordt de fatale dag. Het 235 Squadron moet een konvooi van de Navy escorteren. Twee toestellen, (waaronder dat van W/Cdr Hutchinson) hebben de eerste beurt. De kleine formatie wordt afgelost door drie andere Beaufighters, waaronder Billy. De toestellen voor de aflossing stegen in Chivanor om 14.10 u en waren boven het konvooi om 15.20 u. Vijf minuten later bemerkt één van de *wingmen*,



Épilogue

L'histoire de Billy est caractéristique des circonstances dans lesquelles la RAF dû opérer au début des hostilités. Les pilotes impliqués dans la Bataille d' Angleterre avaient déjà une certaine expérience mais par après, des centaines de nouveaux volontaires inexpérimentés durent être formés sur le tas pour pouvoir poursuivre l'effort de guerre.

Il fallait faire vite et cela n'allait pas sans risques.

Il suffit de penser aux conditions météorologiques parfois marginales et à l'instrumentation primitive des avions qui pouvaient mener rapidement à la désorientation. Ceci s'avérait souvent fatal, surtout pour les jeunes pilotes. Il en était de même pour les moyens rudimentaires de communication et d'identification. De nombreux avions furent endommagés ou abattus par des tirs amis, certains d'avoir à faire à l'ennemi.

Tout porte à croire que Billy fut abattu par un Messerschmitt BF-109, un avion de chasse bien plus maniable que le Beaufighter. Il fut sans conteste un pilote exceptionnel. Un peu plus d'un an après son premier vol, on lui confiait déjà la direction de formations de trois avions et plus pour des missions opérationnelles.

Son nom figure sur la Liste d'honneur des aviateurs belges à Londres et sur l'une des 208 tombes de la Pelouse d'Honneur du cimetière de Bruxelles.



Sgt Chapman, een opspattende waterzuil. Hij maakt een zwenking om dit verdacht verschijnsel van naderbij te bestuderen maar wordt op dat ogenblik verrast door twee Messerschmitts BF-109 die opduiken vanuit de zon. Hij wordt getroffen maar duikt tussen de schepen die hem kunnen dekken. De BF-109 trekken zich terug en de kreupele Beaufighter vliegt alleen terug naar de basis. De twee andere vliegtuigen gingen verloren. Sgt Chapman had de tijd gehad om een olievlek en dinghyresten op het zeeoppervlak te zien rondrijven. De vier vliegeniers, waaronder onze Belg, werden ogenblikkelijk gedood.

Epiloog

Het verhaal van Billy is typerend voor de omstandigheden waarin de RAF moest opereren bij het begin van de vijandelijkheden. De piloten die betrokken waren bij de Slag om Engeland, hadden reeds enige ervaring, maar daarna moesten honderden nieuwe onervaren vrijwilligers gevormd worden om de oorlogsinspanning te kunnen volhouden. Het moest snel gaan, en dat was niet zonder risico's.

Denken we maar aan de soms marginale weersomstandigheden en aan de primitieve instrumentatie van de vliegtuigen die snel tot desoriëntatie konden leiden. Vooral voor de jongere piloten was dit vaak fataal. Ook de communicatie- en identificatiemiddelen waren primitief; heel wat vliegtuigen werden door bevriend vuur beschadigd of neergehaald omdat men dacht dat men met tegenstanders te maken had.

Alles wijst erop dat Billy door een Messerschmitt BF-109 werd neergehaald, een jachtvliegtuig dat beter wendbaar was dan de Beaufighter. Hij moet echter een uitstekende piloot geweest zijn; iets meer dan een jaar na zijn eerste vlucht kreeg hij het vertrouwen om formaties van drie vliegtuigen en meer te leiden voor operationele opdrachten.

Zijn naam prijkt op de Erelijst van de Belgische Vliegeniers in Londen en op één van de 208 grafstenen van het Ereperk voor vliegeniers op het kerkhof van Brussel.



Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991)

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques, économiques



Jean Buzin

Vertaling Jean-Paul Buyse en Bruno Ceuppens

Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991)

Overzicht van bepaalde operationele, politieke en economische aspecten.

Notre membre Jean Buzin a fait, dans un document qui se veut être une contribution à l'histoire de notre Force Aérienne, une excellente synthèse de l'évolution de ses escadrilles d'avions de combat depuis sa constitution jusqu'à la fin de la Guerre froide. L'évocation du contexte politico-économique des années 50-60 dans lequel s'est inscrit le développement « explosif » de la Force Aérienne donne au document un caractère particulier. Les difficultés résultant de la mise en œuvre de centaines d'avions de combat sont particulièrement mises en exergue. Tout comme d'autres, la Force Aérienne a connu au cours des années 50 un taux de pertes important. La Luftwaffe mise sur pied dix années plus tard connaîtra une expérience identique dans la mise en œuvre de ses Starfighter.

Jean évoque également de façon claire et chronologique les événements marquants qui, dans une perspective géopolitique, se sont déroulés dans la période de constitution de notre Force Aérienne. Le document est trop long pour faire l'objet d'une seule édition dans notre magazine. Vous trouverez ci-dessous uniquement l'introduction couvrant la période qui a précédé la mise sur pied d'une Aviation Militaire indépendante. Notre prochain magazine vous donnera plus de détails sur la constitution de notre potentiel de combat.

Le cycle de publication planifié est le suivant :

VTB Mag 1-2018 : Introduction

VTB Mag 2-2018 : Chapitre 1 :
Reconstitution d'une Force Aérienne.

VTB Mag 3-2018 : Chapitre 2 :
Une Force Aérienne à double composantes.
Phase 1 : Période 1950 -1954.
Une expansion (trop) rapide.

VTB Mag 4-2018 : Chapitre 2 :
Une Force Aérienne à double composantes.
Phase 2 : Période 1955-1959.
Stabilisation et restructuration.
Modification de la politique MDAP.

VTB Mag 1-2019 : Chapitre 3 :
Vers une intégration multinationale forte.

VTB Mag 2-2019 : Chapitre 4 :
Vers des horizons nouveaux. Annexes.

Bonne lecture

Introduction

24 octobre 1946. L'atterrissage à Beauvechain de vingt-deux Spitfire XVI marque de façon concrète la renaissance de l'Aviation Militaire. Après une période d'incertitude quant à son avenir qui a marqué l'immédiat après-guerre, elle retrouve sa place dans la structure de nos Forces Armées. À l'aube, quittant l'aile protectrice de la RAF, nos aviateurs avaient décollé de Fassberg, en Allemagne occupée pour l'aérodrome de Evere où une cérémonie officielle marquant l'événement avait été organisée. Redécollant dans l'après-midi, ils avaient mis le cap sur ce coin du Brabant qui allait héberger la première de nos unités de combat pendant un demi-siècle.

Ons VTB lid, Jean Buzin, levert een belangrijke bijdrage aan de geschiedenis van onze Luchtmacht met een uitstekende samenvatting van de evolutie in de gevechtssmaldelen; en dit vanaf hun oprichting tot het einde van de Koude Oorlog. Vooral de politieke en economische achtergrond waarin deze explosieve evolutie plaats vond in de jaren 50 en 60, geven een speciaal karakter aan zijn document. Maar ook de moeilijkheden waarmee onze jonge Luchtmacht te kampen had bij de inzet van honderden jachtvliegtuigen komen in een schril daglicht te staan. Vooral in de jaren 50 heeft onze Luchtmacht, een respectabel aantal verliezen geleden, maar dit was niet ongewoon. De Luftwaffe, die tien jaar na de Belgische Luchtmacht werd heropgericht, heeft in de jaren 60 eenzelfde ervaring opgedaan met haar Starfighters.

Jean beschrijft op een overzichtelijke en chronologische manier de hectische naoorlogse opbouwfase van het luchtwapen in België. Het document is te lang om in één magazine te publiceren; hieronder vindt u enkel de inleiding, het voorspel dat zich afspeelt vóór de oprichting van een onafhankelijke Luchtmacht. In onze volgende magazines volgen meer details over de opbouw van het gevechtspotentieel.

De geplande publicatiecyclus is als volgt:

VTB Mag 1-2018 : Inleiding

VTB Mag 2-2018 : Hoofdstuk 1.
Wederoprichting van een Luchtmacht.

VTB Mag 3-2018 : Hoofdstuk 2.
Een Luchtmacht met dubbele component.
Eerste fase: de periode 1950 tot 1954.
Een (te) snelle uitbreiding.

VTB Mag 4-2018 : Hoofdstuk 2.
Een Luchtmacht met dubbele component.
Tweede fase: periode van 1955 tot 1959,
stabilisatie en herstructurering.
Wijziging van de MDAP politiek.

VTB Mag 1-2019 : Hoofdstuk 3.
Naar een sterke multinationale integratie.

VTB Mag 2-2019 : Hoofdstuk 4.
Op naar nieuwe horizons.

We wensen u veel leesgenot

Inleiding

24 oktober 1946. De landing in Beauvechain van tweeëntwintig Spitfire XVI markeert op concrete wijze de wedergeboorte van de Militaire Luchtvaart. Na een periode van onzekerheid betreffende haar toekomst, die kenmerkend was voor de onmiddellijke naoorlogse tijd, vindt zij haar plaats terug binnen de structuur van onze strijdkrachten. Onze vliegeniers waren bij dageraad opgestegen vanuit Fassberg in bezet Duitsland. De beschermende vleugels van de RAF achter zich latend, landden zij eerst in Evere waar voor de gelegenheid een officiële plechtigheid was georganiseerd. Dezelfde namiddag kozen ze opnieuw het luchtruim, ditmaal naar die hoek van Brabant die gedurende een halve eeuw onze eerste gevechtseenheden zou herbergen



Evere, 24 Oct 1946. Official ceremony, celebrating the rebirth of Belgian military aviation.
(Coll Etienne de Schrevel, André Bar, Jan Dentels, Serge Bonfond).

Une renaissance difficile

Avec l'accord de l'Air Ministry, deux escadrilles « belges » avaient vu le jour au sein de la RAF au cours de la guerre. Bien que financées intégralement par le gouvernement belge en exil, celles-ci restaient sous le commandement et le contrôle opérationnels de la RAF. Des accords dits « Eden-Spaak » conclus en juin 1942 réglaient les modalités d'intégration et d'utilisation des éléments des Forces Armées belges présents au Royaume Uni. Dans ce contexte nos aviateurs étaient intégrés dans la RAF Volunteer Reserve tout en étant membres de l'Aéronautique Militaire belge. Celle-ci était représentée par un embryon d'État-Major reconstitué à Londres dès juin 1940 au sein de l'Ambassade de Belgique. Cet EM reconnu comme « Section belge de la RAF » n'assurait sur eux qu'un contrôle administratif.

Un protocole additionnel signé en novembre 1944 amplifiait les accords de juin 1942. Aux termes de celui-ci l'Air Ministry s'engageait à aider la Belgique à mettre sur pied quatre escadrilles de chasse et une escadrille de transport dans les 12 mois suivant la défaite de l'Allemagne.

La guerre terminée, dans l'attente d'une décision quant à leur avenir, nos deux escadrilles équipées de Spitfire XIV (350^e Esc) et XVI (349^e Esc) déployées en Allemagne vont, pour la première fois de leur existence, se retrouver dans une même unité de la RAF, le 123^e Wing à Wunstorf, avant de faire mutation vers Fassberg au sein du 135^e Wing.

Een moeilijke wedergeboorte

Met de toelating van het Air Ministry, waren tijdens de oorlog twee "Belgische" smaldelen opgericht binnen de schoot van de RAF. Hoewel integraal gefinancierd door de Belgische regering in ballingschap, bleven deze onder bevel en operationele controle van de RAF. De zogeheten "Eden-Spaak" akkoorden, overeengekomen in juni 1942, bepaalden de modaliteiten van integratie en gebruik van de elementen van de Belgische strijdkrachten die aanwezig waren in het Verenigd Koninkrijk. In deze context waren onze vliegeniers geïntegreerd in het RAF Volunteer Reserve, terwijl zij lid bleven van de Belgische Militaire Luchtvaart. Deze was vanaf juni 1940 in de Belgische Ambassade te Londen vertegenwoordigd door een embryonale Staf. Deze Staf, bekend als "Belgische sectie van de RAF", verzekerde enkel het administratief beheer van het personeel.

Het bijkomend protocol getekend in november 1944, verstevigde de akkoorden van juni 1942. Volgens de bepalingen van het protocol verbond het Air Ministry zich ertoe om België binnen de 12 maanden volgend op de Duitse nederlaag, bij te staan om 4 jachtsmaldelen en 1 transportsmaldeel op te richten.

Eens de oorlog voorbij, en in afwachting van een beslissing over hun toekomst, zullen onze twee in Duitsland ontplooid smaldelen uitgerust worden met Spitfire XIV (350 Smd) en XVI (349 Smd). Voor het eerst

COLD WAR

Confronté à une situation financière et économique difficile, la volonté du gouvernement britannique sera de voir les différents détachements étrangers ayant servi dans la RAF au cours de la guerre reprendre leur autonomie et passer sous responsabilité nationale. Cette démarche, les autorités belges n'étaient cependant pas prêtes de l'assumer. En effet bien qu'une section « Etudes, préparatifs et projets pour l'après-guerre » avait été mise sur pied au sein de la Section belge de la RAF aucun plan concret n'avait été arrêté pour préparer le transfert de nos unités sur le territoire national. Celui-ci se trouvait dépourvu d'ailleurs de toute infrastructure opérationnelle, technique et logistique susceptible de les accueillir. Seuls les aérodromes construits par la Luftwaffe au cours de la guerre offraient quelque potentiel. Mais endommagés par les bombardements, remis sommairement en état et parfois toujours occupés par des unités alliées, tous nécessitaient des travaux de rénovation importants.

*Les Spitfire XIV belges à Fassberg.
De Belgische Spitfires XIV in Fassberg.
(Serge Bonfond)*



Par ailleurs la situation politique en Belgique était placée sous le signe de l'instabilité (pas moins de six gouvernements se succéderont en l'espace de 24 mois). La seule préoccupation d'ordre militaire à l'agenda donnait priorité à l'Armée de terre dans la perspective d'une participation à l'occupation de l'Allemagne. Même si dès août 1945 le Général Hiernaux commandant de l'Aéronautique Militaire en 1940, à peine rentré de captivité, s'était vu confier par le ministre de la Défense la présidence d'une « Commission d'examen pour la réorganisation d'une aviation militaire », la volonté politique pour y parvenir était absente.

Le rapport de la commission présentera néanmoins quelques orientations possibles quant à un développement mais ne débouchera sur aucune décision concrète. Au-delà de considérations de tous ordres dont les implications budgétaires, la reconstitution d'une aviation militaire se voyait compliquée encore par la difficile réinsertion de nos aviateurs anciens prisonniers de guerre et de ceux restés au pays au cours du conflit dans un cadre commun avec ceux ayant servi dans la RAF.

De plus sur le terrain nos escadrilles vont devoir faire face à d'importantes mesures de démobilisation applicables au personnel non-navigant ainsi qu'au retrait des techniciens britanniques encore à l'effectif. Autant d'hypothèques sur l'avenir, dommageables pour le moral de nos aviateurs laissés dans l'incertitude de leur statut futur. Elles seront à l'origine de nombreux départs de pilotes vers la Sabena renaissante. Situation préoccupante qui ira jusqu'à mettre en péril

in hun bestaan maakten ze deel uit van dezelfde eenheid van de RAF, de 123^{ste} Wing te Wunstorf. Vervolgens worden zij overgeplaatst naar Fassberg, in de schoot van de 135^{ste} Wing.

Geconfronteerd met een moeilijke financiële en economische situatie, wenst de Britse regering dat de verschillende vreemde detachementen die tijdens de oorlog binnen de RAF hadden gediend, hun autonomie zouden herwinnen en onder nationaal gezag zouden geplaatst worden. De Belgische autoriteiten waren echter niet klaar om deze taak op zich te nemen. Inderdaad, hoewel er binnen de Belgische sectie van de RAF een afdeling "Studies, en naoorlogse voorbereidselen en projecten" was opgericht, werd geen enkel concreet plan vastgelegd ter voorbereiding van het overbrengen van onze eenheden naar nationaal grondgebied. In België was trouwens geen operationele, technische en logistieke infrastructuur die de smaldelen kon opvangen. Enkel de vliegvelden,

die tijdens de oorlog door de Luftwaffe gebouwd werden, boden enig potentieel. Deze waren ernstig beschadigd door de bombardementen, en sommige, summier herstelde vliegvelden, waren nog bezet door geallieerde eenheden. Er waren dus overal belangrijke renovatiewerken nodig.

Daarenboven was de politieke situatie in België zeer onstabiel (niet minder dan 6 regeringen volgen elkaar op in een tijdspanne van 24 maanden). Met het oog op deelname aan de bezetting van Duitsland had de Landmacht absolute prioriteit. Maar toch werd Generaal Hiernaux, bevelhebber van de Militaire Luchtvaart in 1940, die sinds augustus teruggekeerd was uit gevangenschap, door de minister van Defensie belast met het voorzitterschap van een "Onderzoekscommissie voor de reorganisatie van de militaire luchtvaart". Echter, de politieke wil ontbrak om tot enige resultaten te komen.

Niettemin beveelt het rapport van de commissie enkele oriënteringen aan voor een mogelijke evolutie; maar deze monden niet uit in een concrete beslissing. Bovenop tal van diverse overwegingen, waaronder de budgettaire implicaties, wordt het heroprichten van een militaire luchtvaart tevens bemoeilijkt door een bijkomend aspect. Inderdaad, het is een zeer complexe uitdaging om de vliegeniers die bij de RAF hadden gediend in een gemeenschappelijk kader te integreren met diegenen die krijgsgevangen waren geweest, of tijdens het conflict in het land waren gebleven.



*Wing Co Léon Prévot, Comd 160th Wing
(via André Bar).*

Daarenboven zullen onze smaldelen op het terrein het hoofd moeten bieden aan belangrijke maatregelen van demobilisatie, vooral toepasselijk op het niet-varend personeel, alsook op het terugtrekken van Britse techniekers die nog in dienst zijn bij de Belgische smaldelen. Heel wat hypotheeken op de toekomst die schadelijk zijn voor het moreel van onze vliegeniers, die in het ongewisse blijven over hun toekomstig statuut. Dit ligt aan de basis van talrijke overgangen van onze piloten naar de heroplevende Sabena. Een zorgwekkende ontwikkeling, omdat vooral het kaderpersoneel de overstap maakt naar de burgerluchtvaart en aldus de cohesie van onze smaldelen in gevaar brengt.

Tegenover deze moeilijkheden verzoeken de Belgische autoriteiten het Air Ministry om de integratie van onze smaldelen in het in oprichting zijnde Groot Commando van de "British Forces of Occupation-Germany". Dit wordt op grond van politieke overwegingen geweigerd. Daarenboven was de RAF niet bij machte om de personeelstekorten op te vangen die zij in voorkomend geval zouden moeten aanvullen. Nochtans waren de Britse autoriteiten bereid om steun te bieden bij de oprichting van een Belgische wing op basis van onze twee nationale smaldelen. Deze hadden intussen gelukkig kunnen genieten van een standaardisatie van hun vliegende materieel, in de mate dat het 350 Smd ook werd uitgerust met Spitfire XVI. Voor wat de RAF betrof kon deze eenheid, de 160 Wing, eens samengesteld, deelnemen aan de bezetting van Duitsland als een deel van de Belgische strijdkrachten.

l'existence même de nos escadrilles au sein desquelles le rôle du cadre sera déterminant pour continuer à en assurer la cohésion.

Face aux difficultés, les autorités belges solliciteront de l'Air Ministry l'intégration de nos escadrilles dans le Grand Commandement des « British Forces of Occupation-Germany » en cours de constitution. Elles essuieront un refus sur base de considérations politiques, de plus la RAF n'était pas prête à assumer les carences en personnel qu'elle se serait vu obligée de suppléer le cas échéant. Par contre les autorités britanniques se diront disposées à aider à la mise sur pied d'un wing belge à partir de nos deux escadrilles nationales. Celles-ci avaient dans l'intervalle pu bénéficier d'une heureuse standardisation du matériel volant dans la mesure où la 350^e Esc avait été équipée elle aussi de Spitfire XVI. Dans l'optique de la RAF, une fois reconstitué, ce wing, le 160^e Wing, pourrait participer au sein des Forces Armées belges à l'occupation de l'Allemagne.

Un horizon qui s'éclaircit

Dans les premiers mois de 1946 la situation va progressivement se débloquer. La désignation du Group Captain L. De Soomer comme Chef de cabinet du ministre de la Défense n'y est pas étrangère.

En avril la décision de principe visant à la création d'une aviation militaire nationale à partir des éléments de la Section belge de la RAF est prise. Le Group Captain L. Leboutte est désigné comme futur Chef d'État-Major de l'Aviation Militaire

En juillet des négociations sont entamées avec les autorités britanniques. Elles auront pour objet la fourniture des équipements requis pour la mise sur pied d'une aviation autonome sur la base du mémorandum « Eden-Spaak » de novembre 1944. En ce qui concerne les avions de combat on négocie des contrats d'acquisition pour assurer

De horizon klaart op

Tijdens de eerste maanden van 1946 zal de situatie progressief verbeteren. Het aanstellen van Group Captain L. De Soomer als kabinetschef van de minister van Defensie is daar niet vreemd aan.

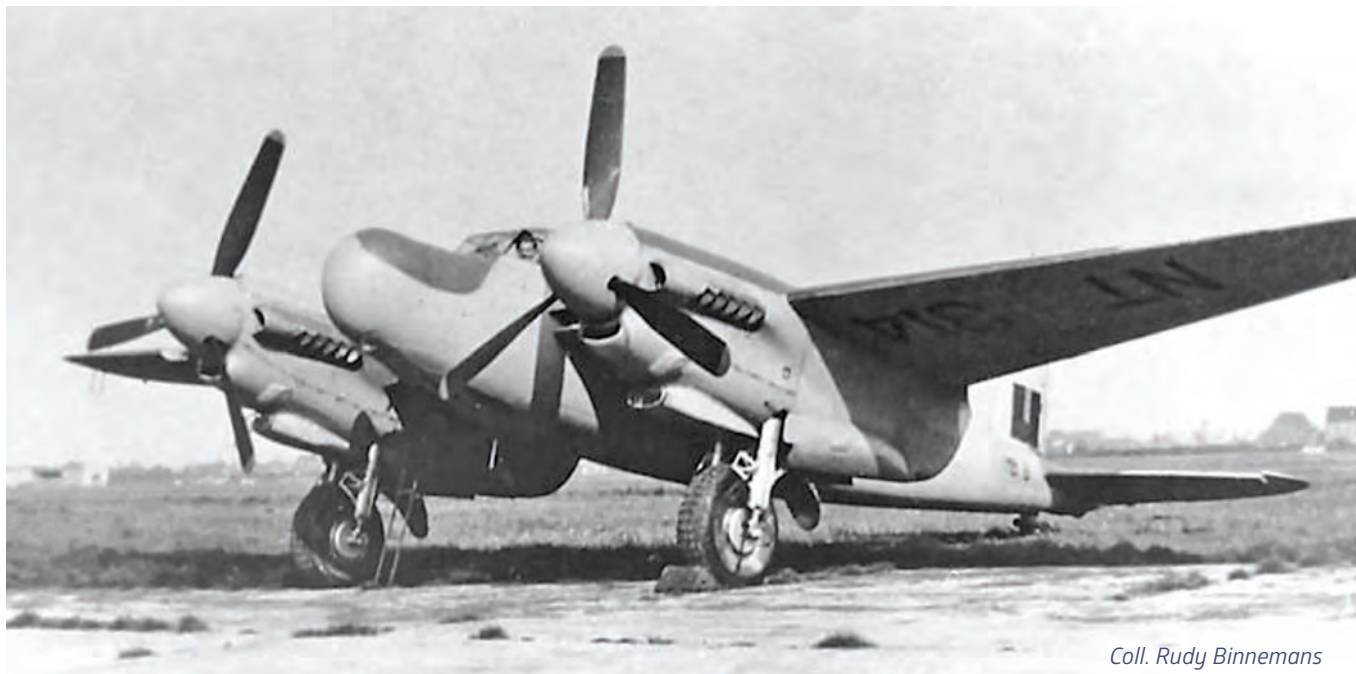


*Grp Cpn
Lucien Leboutte
(via DW).*

COLD WAR

le rééquipement des escadrilles de Fassberg et la mise sur pied de deux escadrilles de chasse de jour supplémentaires. S'y ajoutera celle d'une escadrille de chasse de nuit. Les contrats porteront sur un total de 96 Spitfire XIV et 22 Mosquito NF30.

In april wordt de principe beslissing genomen met het oog op het oprichten van een nationale militaire luchtvaart vertrekkende van de elementen van de Belgische Sectie in de RAF. Group Captain L. Leboutte wordt aangesteld als toekomstig Stafchef van de Militaire Luchtvaart.



Coll. Rudy Binnemans

Les contrats porteront sur 96 Spitfire XIV et 22 Mosquito NF30.

De contracten omvatten 96 Spitfire XIV en 22 Mosquito NF30.



Coll. Daniel Brackx

À noter qu'une demande belge visant à une intégration avec la RAF dans les domaines de la logistique et de l'entraînement ne pourra être acceptée par l'Air Ministry, encore une fois sur base de motivations d'ordre politique. De même la cession des Spitfire XVI qui équipaient nos escadrilles, privilégiée par nos pilotes et techniciens, s'avèrera impossible car dotés de moteurs Packard construits aux USA et fournis au Royaume-Uni dans le cadre des accords « Prêt-Bail » ils ne pouvaient être cédés à un pays tiers.

In juli worden onderhandelingen opgestart met de Britse autoriteiten. Deze hebben als doel het leveren van de nodige uitrustingen voor het samenstellen van een autonome luchtvaart op basis van het memorandum "Eden-Spaak" van november 1944. Wat betreft de gevechtsvliegtuigen worden aanwervingscontracten overeengekomen om de wederuitrusting van de smaldelen van Fassberg te verzekeren en de oprichting van twee bijkomende smaldelen dagjacht. Daarbij zal ook een nachtjacht smaldeel worden gevoegd. In totaal omvatten de contracten 96 Spitfire XIV en 22 Mosquito NF30.



En août la décision de transfert de nos escadrilles de Fassberg vers l'aérodrome de Beauvechain est prise. Des travaux d'aménagement y sont lancés dans l'urgence.

En septembre le gouvernement marque officiellement son accord pour la création d'une aviation militaire belge. De commun accord avec la RAF, il est décidé qu'à partir du 15 octobre 1946 nos escadrilles cesseraient d'être sous son commandement opérationnel marquant ainsi la naissance officielle de l'Aviation Militaire. Dans le même temps une Commission Militaire Mixte est mise en place, elle a pour mission de définir les missions et la structure futures de nos Forces Armées.

Installées à Beauvechain, dans une infrastructure toujours en cours de mise en conformité à des normes opérationnelles minimales, nos escadrilles vont se trouver initialement dans des conditions de fonctionnement marginales. De l'avis de l'Inspecteur de l'Aviation, l'Air Vice Marshal L. Wouters, ancien chef de la Section belge de la RAF, le transfert avait pour conséquence de rendre les escadrilles non opérationnelles et ce pour un temps assez long. D'après lui, la guerre étant terminée, cette considération était relativement accessoire.



Winston Churchill. (via Didier Waelkens)

C'était ignorer le discours de Winston Churchill tenu à Fullton le 5 mars 1946, évoquant le « Rideau de fer » abaissé au travers du continent européen de Stettin à Trieste. Il annonçait la réalité d'une autre guerre, la guerre froide, larvée, qui ne verra pas de confrontation directe sur le territoire européen mais qui opposera les valeurs des démocraties occidentales à la volonté d'hégémonie de l'idéologie communiste. Elle servira de cadre au premier demi-siècle de l'histoire de la Force Aérienne.

Le rideau de fer - Het ijzeren gordijn. (via Didier Waelkens)

Te noteren dat een Belgische vraag met het oog op een integratie binnen de RAF in het domein van de logistiek en de opleiding niet werd ingewilligd door het Air Ministry, alweer op basis van een politieke motivering. Zo ook was de overdracht van Spitfire XVI, die onze smaldelen uitrustten en de voorkeur genoten van onze piloten en technikers, niet mogelijk doordat deze uitgerust waren met Packard motoren. Deze waren gebouwd in de USA en aan het Verenigd Koninkrijk geleverd in het kader van het "Leen-Borgtocht" akkoord, en konden niet overgedragen worden aan een derde natie.

In augustus wordt de beslissing genomen om onze smaldelen in Fassberg over te brengen naar het vliegveld van Beauvechain. In allerijl worden de aanpassingswerken aangevat.

In september gaat de regering officieel akkoord met de oprichting van een Belgische militaire luchtvaart. In gemeenschappelijk akkoord met de RAF wordt beslist dat vanaf 15 oktober 1946 onze smaldelen niet meer onder hun operationeel commando zouden vallen; aldus werd de officiële geboorte aangekondigd van de Militaire Luchtvaart. Terzelfdertijd wordt een Gemengde Commissie in het leven geroepen met als opdracht de toekomstige taken en structuren van onze Strijdkrachten te bepalen.

Gevestigd te Beauvechain, in een infrastructuur die nog wordt aangepast aan de minimale operationele normen, bevinden onze smaldelen zich initieel in marginale werkomstandigheden. Volgens het advies van de Inspecteur der Luchtvaart, Air Vice Marshal L. Wouters, voormalig hoofd van de Belgische Sectie in de RAF, had de overdracht voor gevolg dat de smaldelen "non operational" werden en dit voor een langere tijd. Volgens hem was deze overweging eerder bijkomstig aangezien de oorlog beëindigd was.

Dit was echter zonder rekening te houden met de toespraak van Winston Churchill, gehouden te Fullton op 5 maart 1946, verwijzend naar het oprichten van het "IJzeren Gordijn" dwars door het Europees continent, van Stettin tot Triëste. Hij kondigde de realiteit aan van een ander conflict, de sluimerende Koude Oorlog, die geen directe confrontatie op het Europese vasteland zou kennen, maar die de waarden van de Westerse democratieën in tegenstelling brengt met de wil tot overwicht van de communistische ideologie. De eerste halve eeuw van de geschiedenis van de Luchtmacht zal zich afspelen in deze atmosfeer van Koude Oorlog.

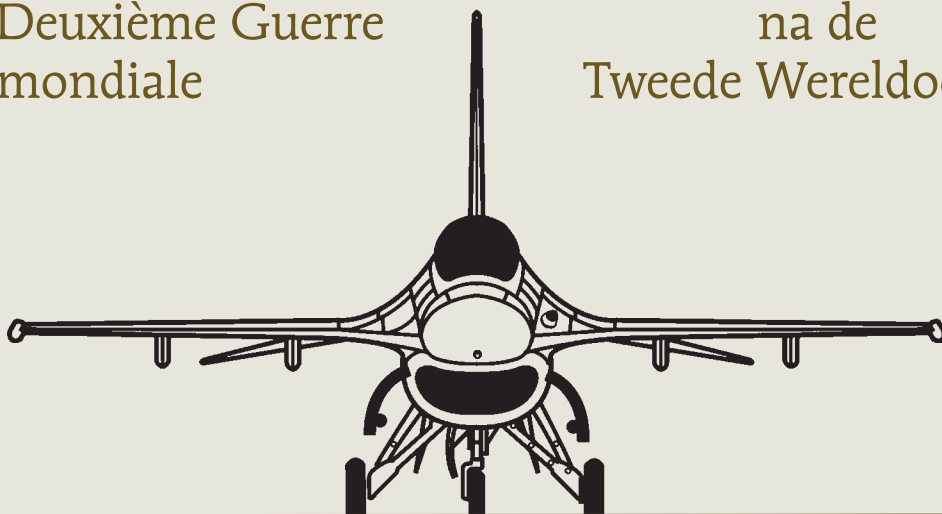


Les entreprises aéronautiques belges*

De Belgische luchtvaartbedrijven*

Partie V :
Les entreprises aéronautiques
après la Deuxième Guerre
mondiale

Deel V:
De vliegtuigbouwers
na de
Tweede Wereldoorlog



Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 3 :
Du F-16
aux avions de transport
de la dernière génération

(Première partie)

Hoofdstuk 3:
Van de F-16
naar de transportvliegtuigen
van de laatste generatie

(Deel 1)

Le Fighting Falcon F-16 devient le véritable contrat du siècle vu l'ampleur du programme en termes de retombées technologiques, économiques et d'emploi pour l'industrie aéronautique belge. La fin des grands programmes militaires entraîne une diversification vers le secteur civil en plein développement.

In termen van weerslag op gebied van technologie, economie en tewerkstelling voor de Belgische luchtvaartindustrie, wordt de Fighting Falcon F-16 het ware contract van de eeuw. Het einde van de grote militaire programma's heeft tot gevolg dat er zich een verschuiving voordoet naar de burgersector die in volle ontwikkeling is.

Le F-16, un avion américain coproduit
avec les partenaires européens

Pour rappel : Le 7 juin 1975, le gouvernement belge décide d'acquérir 116 exemplaires du F-16. Il s'agit d'un chasseur multi-rôle conçu par la firme américaine General Dynamics (GD). Par cette décision, la Belgique rejoint le consortium formé par le Danemark, les Pays-Bas et la Norvège. La commande

De F-16, een Amerikaans vliegtuig
in samenwerking met de Europese
partners

Ter herinnering: De Belgische regering beslist op 7 juni 1975 om 116 exemplaren van de F-16 te bestellen. Het betreft een veelzijdig jachtvliegtuig dat door de Amerikaanse firma Gene-

* Extrait des livres 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique', par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

* Uittreksel uit de boeken 'Cent ans de techniques aéronautiques en Belgique', door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

européenne s'élève à 348 appareils, tandis que l'USAF a passé un premier contrat pour 650 exemplaires.

Au titre des retombées économiques et industrielles, un programme de coproduction du F-16 est mis sur pied. Le contrat est signé en juillet 1976 entre GD et les partenaires européens. Les États-Unis ont proposé une formule appelée « 10-40-15 » : les partenaires européens produisent 10 % des éléments des F-16 destinés à l'USAF, 40 % des avions achetés par le consortium et 15 % des avions vendus à d'autres acquéreurs. Ceci constitue un volume de travail considérable, d'autant plus que l'USAF décide très rapidement d'acquérir 738 avions supplémentaires.

Comme la Norvège et le Danemark ne disposent pas d'usines aéronautiques importantes, l'accord de base est complété en prévoyant des activités d'assemblage en Belgique (Fairey et la SABCA) et aux Pays-Bas (Fokker). De plus, la Division Moteurs de la FN, est chargée de la fabrication d'un certain nombre d'éléments du moteur F100 de Pratt & Whitney et de l'assemblage de plusieurs centaines de moteurs.

Par ce choix, les entreprises belges entrent dans un consortium technologique de haut niveau, le F-16 ayant été conçu au départ comme une sorte d'application des techniques les plus évoluées en aéronautique.

En pratique, 174 appareils, destinés à la Force Aérienne belge et au Danemark, vont être assemblés en Belgique et 174, destinés à la Koninklijke Luchtmacht et à la Norvège, le seront aux Pays-Bas, tandis que l'usine de Fort Worth au Texas produira les F-16 destinés à l'USAF et à d'autres clients étrangers.

Pour en arriver là, bon nombre de problèmes doivent être résolus. Il faut trouver un terrain d'entente pour cinq partenaires qui utilisent des monnaies différentes et appliquent des méthodes de travail pas vraiment compatibles. Ils doivent absolument mettre au point une organisation effaçant les distances et permettant de produire en série un avion de combat entièrement nouveau. General Dynamics n'a qu'une expérience limitée de la collaboration industrielle internationale. Quant aux partenaires européens que l'on appelle dorénavant EPG, European Participating Governments, à la suite de la signature du contrat d'acquisition définitif en mai 1977, il leur faut assimiler le plus rapidement possible les nouvelles méthodes de travail et investir d'importantes sommes pour moderniser l'outil de leurs entreprises avant la mise en route de l'opération.

Cette coopération industrielle constitue à elle seule une véritable réussite qu'aucun autre projet aéronautique militaire ne parviendra à égaler, au cours des décennies suivantes.

La sortie d'usine des premiers avions a lieu à la mi-1978 aux États-Unis et au début 1979 en Europe.

Le maillon SABCA

Pour la SABCA, le démarrage du programme F-16 marque le début d'une nouvelle période d'intense activité et de plein emploi.

ral Dynamics (GD) is ontworpen. Door deze beslissing treedt België toe tot het consortium bestaande uit Denemarken, Nederland en Noorwegen. De Europese opdracht omvat 348 toestellen terwijl de USAF een eerste contract voor 650 exemplaren heeft geplaatst.

In het kader van de economische en industriële compensaties wordt een programma voor coproductie van de F-16 opge maakt. Het contract wordt in juli 1976 getekend door GD en de Europese partners.

De Verenigde Staten hebben een formule "10-40-15" voorgesteld: de Europese partners vervaardigen 10% van de onderdelen voor de F-16 bestemd voor de USAF, 40% van de vliegtuigen gekocht door het consortium en 15% van de vliegtuigen door derden aangekocht. Dit betekent een belangrijk werkvolume, temeer daar de USAF snel beslist nog eens 738 supplementaire vliegtuigen aan te schaffen.

Daar Noorwegen en Denemarken niet over belangrijke vliegtuigfabrieken beschikken, worden de montageactiviteiten in België (Fairey en SABCA) en in Nederland (Fokker) in het basisakkoord voorzien. Daarenboven wordt de "Division Moteurs" van FN belast met de fabricatie van bepaalde onderdelen voor de F100-motor van Pratt & Whitney en de montage van verschillende honderden motoren.

Daar de meest geëvolueerde technieken in de vliegtuigbouw bij het ontwerpen van de F-16, werden toegepast, doen de Belgische bedrijven hun intrede in een consortium van een uiterst hoogtechnologisch niveau.

In de praktijk worden er in België 174 toestellen bestemd voor de Belgische Luchtmacht en voor Denemarken samengebouwd. Nog eens 174, bestemd voor de Koninklijke Luchtmacht en voor Noorwegen worden in Nederland gemonteerd, terwijl GD in Fort Worth Texas de F-16 zal fabriceren bestemd voor de USAF en voor de andere buitenlandse klanten.

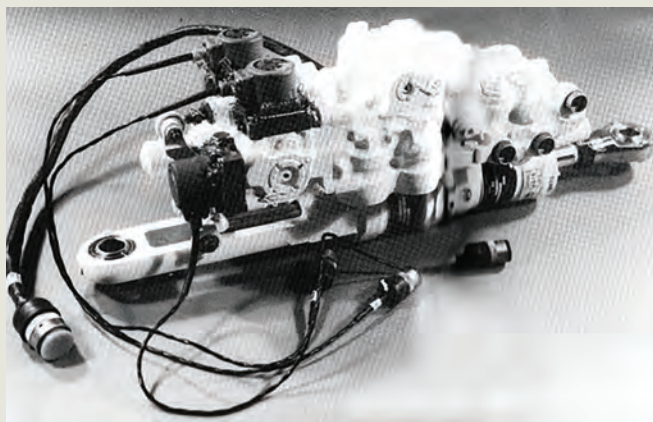
Om zo ver te geraken moeten er een groot aantal problemen worden opgelost. Men moet een overeenkomst zien te vinden voor vijf deelnemers die verschillende munteenheden gebruiken en werkmethodes aanwenden die niet echt compatibel zijn. Er dient zonder fout een organisatie op punt te worden gesteld die de verschillen uitvlakt en zodoende toelaat een totaal nieuw gevechtsvliegtuig in serie te bouwen. General Dynamics beschikt slechts over een beperkte ervaring op gebied van internationale, industriële samenwerking. De Europese partners ondertekenen het definitief aankoopcontract in mei 1977, en zullen vanaf dan de EPG, European Participating Governments, genoemd worden. Vooraleer met de constructie te kunnen aanvangen zullen de EPG zeer snel de nieuwe werkmethodes moeten aanleren en belangrijke sommen investeren om het gereedschap en de werktuigen van hun bedrijven te moderniseren.

Deze industriële samenwerking betekent op zich alleen al een waar succes dat door geen enkel ander militair project in de vliegtuigconstructie in de loop van de volgende decennia werd geëvenaard.

La production du chasseur de General Dynamics représente un volume de travail d'environ sept millions d'heures sur base d'une première estimation de 1.500 appareils. Ce nombre total d'heures comprend la fabrication de 733 paires d'ailes, le montage final, la peinture ainsi que la mise en vol des avions belges (96 monoplaces et 20 biplaces) et danois (58).

La SABCA reçoit également, en sous-traitance, la fabrication de toutes les servocommandes des F-16 européens. La construction de ces pièces fort complexes démontre le haut niveau de technicité atteint par l'entreprise de Haren¹.

Le 9 juin 1978, un Galaxy de l'USAF atterrit à Gosselies avec comme cargaison le premier F-16 européen. L'avion a été assemblé aux États-Unis et y a subi de nombreux essais en vol avant d'être transporté en Belgique. Le 19 décembre, les pilotes d'essais de GD et de la SABCA, Neal Anderson et Serge Martin, effectuent le premier vol de l'avion en Belgique. Le 26 janvier 1979, le FB-01 atterrit à la base du 1^{er} Wing de Chasse à Beauvechain, sa destination finale.



*Une servocommande F-16.
Een servobesturing voor de F-16.*

Le programme F-16, pour important qu'il soit, n'occupe toutefois qu'une partie des activités de la SABCA à la fin des années 70. À Gosselies, la Division Révision a un plan de charge assez stable grâce aux contrats d'inspections des systèmes électroniques des derniers F-104 et des Mirage 5. En effet, l'expérience acquise dans ce domaine, a permis à la SABCA d'être chargée de la mise au point et de l'installation des équipements de contre-mesures électroniques, RAPPORT II, sur les Mirage belges.

À Haren, les activités vont de la fabrication du système de contrôle de tir pour chars Léopard au programme spatial Ariane, en passant par une participation à la production de l'Alpha-Jet. L'avion franco-allemand d'entraînement a été

1. Cette spécialisation permet à l'avionneur belge de participer, en 1980, à la réalisation de la servocommande d'orientation des tuyères de la fusée Ariane.

De eerste toestellen verlaten midden 1978 de fabriek in de Verenigde Staten en begin 1979 deze in Europa.

De schakel SABCA

Voor SABCA betekent het opstarten van het programma van de F-16 het begin van een nieuwe periode van intensieve activiteit en van totale personeelsbezetting.

Op basis van een eerste schatting voor 1.500 toestellen, vertegenwoordigt de productie van het jachtvliegtuig van General Dynamics een werkvolume van ongeveer zeven miljoen uren. Dit totaal aantal uren omvat de fabricatie van 733 stellen vleugels, de eindmontage, het schilderen alsook het proefvliegen van de Belgische (96 éézzitters en 20 dubbelzitters) en van de Deense (58) vliegtuigen.

SABCA verwerft in onder aanneming tevens het vervaardigen van alle hydraulische servobesturingen voor de Europese F-16. De constructie van deze sterk ingewikkelde stukken bevestigt het hoog technisch peil van het bedrijf te Haren⁽¹⁾.



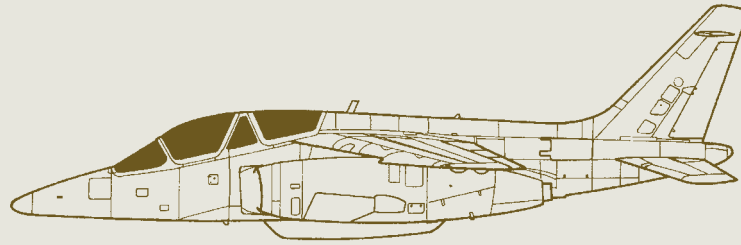
*Livraison du FB-01 à Gosselies.
Levering te Gosselies van de FB-01.*

Op 9 juni 1978 landt te Gosselies een Galaxy van de USAF met als lading de eerste Europese F-16. Het vliegtuig werd in de Verenigde Staten gemonteerd en heeft er talrijke testen in vlucht ondergaan alvorens naar België te worden vervoerd. Op 19 december voeren de testpiloten van GD en van SABCA, Neal Anderson en Serge Martin, de eerste vlucht uit boven België. Op 26 januari 1979 landt de FB-01 op de basis van de 1^{ste} Jachtwing te Bevekom, zijn eindbestemming.

Op het einde van de jaren 70 betekent het programma F-16 hoe belangrijk het ook is, slechts een deel van de activiteiten van SABCA.

Dankzij de contracten voor het inspecteren van de elektro-

1. Deze specialiteit laat de Belgische vliegtuigconstructeur toe om in 1980 deel te nemen aan de realisatie van de servobesturing die de straalbuizen van de Ariane-raket richten.



développé conjointement par les entreprises Avions Marcel Dassault et par Dornier.

L'Alpha-Jet a également été choisi par la Force Aérienne belge pour remplacer les Fouga Magister comme avions d'entraînement avancé. Le premier des 33 appareils commandés a été livré directement par Dassault en décembre 1978. La production d'un nombre important de pointes avant de l'appareil – En 1980, 360 pointes avant auront déjà été livrées à Dassault – ainsi que l'assemblage final des appareils belges ont été confiés à la SABCA.

De nombreuses autres activités viennent s'ajouter aux tâches déjà décrites, notamment, la fabrication de l'empennage de l'avion Mirage F-1 (plus de 470 jeux), et pour la Force Terrestre, la révision des hélicoptères Alouette ainsi que des travaux sur les hélicoptères SA-330 Puma de la Gendarmerie.

nische systemen van de laatste F-104 en van de Mirage 5, heeft de Afdeling Revisie te Gosselies een regelmatig bezette productieplanning. Inderdaad, de verworven ervaring op dat gebied heeft ertoe geleid dat SABCA gelast werd met de oppuntstelling van de elektronische afweeruitrusting, RAPPORT II, van de Belgische Mirage.

Te Haren omvatten de activiteiten van de fabricatie van het richtsysteem voor de vuurleiding van de Leopard-tanks tot het ruimteprogramma Ariane, via een deelname in de productie van de Alpha-Jet. Dit Frans-Duits opleidingsvliegtuig werd ontworpen door een samenwerking tussen de bedrijven van Avions Marcel Dassault en Dornier.

Door de Belgische Luchtmacht werd de Alpha-Jet gekozen om de Fouga Magister te vervangen als gevorderd opleidingsvliegtuig. In december 1978 werd het eerste van de 33 bestelde



Alpha-Jet en montage final à Gosselies et en vol au-dessus des Ardennes en l'an 2000.

De Alpha-Jet tijdens de eindmontage te Gosselies en in vlucht boven de Ardennen in het jaar 2000



toestellen rechtstreeks door Dassault geleverd. Het vervaardigen van een belangrijk aantal neuskegels voor het toestel – In 1980 werden er reeds 360 neuskegels aan Dassault geleverd – alsmede de eindmontage van de Belgische vliegtuigen, werd aan SABCA opgedragen.

Aan de reeds hiervoor omschreven taken moeten nog verschillende andere activiteiten worden toegevoegd, namelijk het vervaardigen van de stabilisators voor de Mirage F-1 (meer dan 470 stellen), en voor de Landmacht het reviseren van de helikopters Alouette alsook het uitvoeren van interventies op de helikopters SA-330 Puma van de Rijkswacht.

En matière de programmes civils, les années 70 voient se poursuivre la fabrication de la voilure des avions Fokker Friendship F-27. Ce court-courrier de 44 passagers connaît un véritable succès commercial. Le premier vol du F-27 a lieu en 1955. Il est construit par Fokker aux Pays-Bas et aux États-Unis par Fairchild. Il est équipé de deux moteurs turbopropulseurs Rolls-Royce de 1.600 CV. Fin 1982, la SABCA a produit 309 paires d'ailes.



40 ans séparent la fabrication d'une aile de Fokker VII et d'une aile de Friendship F-27.



40 jaar scheidt de fabricatie van een vleugel voor de Fokker VII en een vleugel voor de Friendship F-27.



Fokker Friendship F-27.

De Fairey à Sonaca

Lors de la faillite de Fairey S.A. en septembre 1977, l'entreprise carolorégienne a plusieurs travaux en cours, notamment, la production de pièces pour les Boeing 707, 737 et 747 dans le cadre de compensation pour l'achat par la Sabena de quinze Boeing 737. L'essentiel du carnet de commandes est toutefois lié au programme F-16. Fairey S.A. a encore participé aux négociations de répartition des tâches et a pu obtenir la production du fuselage arrière, du train d'atterrissage avant et de l'assemblage final des fuselages des 173 appareils belges et danois, soit près de 4,5 millions d'heures de travail.

La Société Nationale de Construction Aérospatiale (Sonaca²), qui voit le jour le 1^{er} mai 1978, s'engage à reprendre les activités de Fairey. Pour ce faire, la jeune entreprise doit effectuer d'importants investissements tant en matière de machines-outils que d'infrastructure, avec l'agrandissement de plus d'un tiers de la superficie des installations. Le montant des investissements atteint 350 millions de FB, pour une commande avoisinant les six milliards. Le jeu en vaut la chandelle.

Malgré les difficultés liées à la restructuration, Sonaca réussit à sortir son premier F-16 dans les délais impartis. Le premier avion belge est livré le 26 janvier 1979 et un an plus tard, le 28 janvier 1980, la Kongelige Danske Flyvevabnet réceptionne son premier F-16.

2. Le capital initial est réparti entre l'État belge (50 %), la FN Herstal (24,4 %), SAIT (12 %), ACEC (7,3 %), la SABCA (4,9 %) et Cartonex (1,4 %).

Op gebied van de burgerprogramma's wordt in de jaren 70 de constructie van de vleugels voor de vliegtuigen Fokker Friendship F-27 verdergezet. Dit korte afstands-vliegtuig voor 44 passagiers kent een groot commercieel succes. De eerste vlucht van de F-27 vond plaats in 1955. Het toestel werd gebouwd door Fokker in Nederland en in de Verenigde Staten door Fairchild. Het is uitgerust met twee turboprops Rolls-Royce van 1.600 pk. Eind 1982 heeft SABCA 309 stellen vleugels geproduceerd.

Van Fairey naar Sonaca

Tijdens de falen van Fairey NV in september 1977, heeft het Waals bedrijf verschillende opdrachten lopen, waaronder in hoofdzaak in het kader van compensatie wegens de aankoop van vijftien Boeing 737 door Sabena, het vervaardigen van onderdelen voor de Boeing 707, 737 en 747. Het merendeel van het orderboek betreft niettemin de deelname aan het programma van de F-16. Fairey NV heeft nog deelgenomen aan de onderhandelingen voor het verdelen van de opdrachten en heeft kunnen de productie bekomen van het achterste deel van de romp, van het voorste landingsgestel en van de eindmontage van de rompen voor 173 Belgische en Deense toestellen, hetgeen bij de 4,5 miljoen werkuren betekent.

De Nationale Vereniging voor Luchtvaartconstructie (Sonaca)⁽²⁾ die het daglicht ziet op 1 mei 1978, verbindt er zich toe om de activiteiten van Fairey over te nemen. Om dit te kunnen verwezenlijken is de jonge onderneming verplicht van zware investeringen te doen, zowel op gebied van gereedschap en machines als op gebied van infrastructuur. De oppervlakte van de bestaande installaties wordt met meer dan één derde vergroot. Het geïnvesteerde bedrag loopt op tot 350 miljoen BEF voor een bestelling van rond de zes miljard. Het sop is de kool waard.

Niettegenstaande de problemen verbonden aan de herstructurering, slaagt Sonaca er in haar eerste F-16 binnen de vastgestelde termijn af te werken. Het eerste Belgisch vliegtuig wordt op 26 januari 1979 geleverd en één jaar later, op 28

2. Het startkapitaal is verdeeld tussen de Belgische Staat (50%), FN Herstal (24,4%), SAIT (12 %), ACEC (7,3%), SABCA (4,9%) en Cartonex (1,4%).

En 1982, la Force Aérienne belge commande une série supplémentaire de 44 Fighting Falcon. Ces avions sont destinés à remplacer les Mirage 5 du 3^e Wing à Bierset. En cours de production, l'avion F-16 a subi de nombreuses modifications qu'il a fallu négocier entre les partenaires du consortium. La plus visible est incontestablement l'agrandissement de la surface de l'empennage horizontal et l'allongement de la base de la dérive. Cette modification va permettre l'incorporation d'un parachute de freinage pour les appareils norvégiens et créer un espace pour les équipements de contre-mesures électroniques sur les autres chasseurs du consortium.

Le dernier F-16 destiné à la Force Aérienne est le 998^e avion produit par les États-Unis et le consortium des pays européens. En tout, Sonaca a assemblé 222 F-16, soit 160 pour la Belgique et 62 pour le Danemark.

Tout comme la SABCA, Sonaca va également être associée à la fabrication de certaines pièces de l'Alpha-Jet. Elle se voit confier la réalisation des volets et de certaines pièces du train d'atterrissage sous licence de la firme française Messier.

Outre quelques travaux pour l'avionneur suédois SAAB-Scania, Sonaca va de plus produire les portes destinées aux hélicoptères Agusta A109 acquis pour remplacer les Alouette II de l'Aviation Légère. Enfin, Sonaca va également faire son entrée dans le domaine spatial en s'adjudicant plusieurs contrats d'étude dans le cadre du projet de navette spatiale européenne Hermès.

La diminution des commandes militaires est toutefois une réalité avec la fin prévisible du programme F-16. Sonaca est ainsi amenée à chercher des possibilités de diversification. L'occasion en est donnée grâce à la décision de la Belgique d'entrer en 1979 dans le programme d'avion de transport civil Airbus. C'est un énorme défi, mais surtout une incroyable opportunité pour l'entreprise carolorégienne de pouvoir se hisser technologiquement au niveau des grands constructeurs européens.



*19 avril 1991, livraison du dernier F-16 belge.
De levering van de laatste Belgische F-16 op 19 april 1991.*

Le moteur F100 du F-16, un énorme tremplin pour la FN

Le F-16 est équipé du moteur Pratt & Whitney F100 de 11.000 kg de poussée. Il intègre les techniques les plus modernes et

januari 1980, neemt de Kongelige Danske Flyvevabnet haar eerste F-16 in ontvangst.

De Belgische Luchtmacht bestelt in 1982 een bijkomende reeks van 44 Fighting Falcon. Deze vliegtuigen zijn bestemd om de Mirage 5 van de 3^{de} Wing te Bierset te vervangen. In de loop van de productie heeft de F-16 talrijke wijzigingen ondergaan die met de partners van het consortium werden onderhandeld. De meest opvallende modificatie is ongetwijfeld de vergroting van de horizontale stabilisatievlakken en van de verlenging van de basis van het kielvlak. Deze wijziging zal toelaten een remvalscherp te voorzien op de Noorse toestellen en een ruimte te scheppen voor de elektronische beschermingsuitrustingen op de andere jachtvliegtuigen van het consortium.

De laatste voor de Luchtmacht bestemde F-16 is het 998^{ste} vliegtuig dat door de Verenigde Staten en het consortium van de Europese landen werd gebouwd. In totaal heeft Sonaca 222 F-16 geassembleerd, hetzij 160 voor België en 62 voor Denemarken.

Zoals bij SABCA zal Sonaca ook worden betrokken bij de fabricatie van bepaalde onderdelen voor de Alpha-Jet. Ze ziet zich het bouwen van de kleppen en van bepaalde onderdelen voor het landingsgestel onder licentie van de Franse firma Messier, toevertrouwd.

Afgezien van enkele opdrachten voor de Zweedse vliegtuigbouwer SAAB-Scania, zal Sonaca bovendien de deuren vervaardigen bestemd voor de helikopters Agusta A109, aangekocht ter vervanging van de Alouette II van het Licht Vliegwezen. Tenslotte zal Sonaca ook zijn intrede maken in de wereld van de ruimtevaart door zich verschillende studiecontracten toe te eigenen in het kader van de Europese ruimtewereld Hermès.

Door het voorziene einde van het programma F-16 is de vermindering van militaire opdrachten evenwel werkelijkheid. Zodoende wordt Sonaca verplicht mogelijkheden qua diversificatie te zoeken. De gelegenheid wordt geboden dankzij de Belgische beslissing om in 1979 deel te nemen aan het programma voor een burger-transportvliegtuig Airbus. Het is een enorme uitdaging doch vooral een ongelooflijke mogelijkheid voor de Waalse onderneming om zich technologisch op het niveau van de grote Europese constructeurs te hijsen.

De motor F100 van de F-16, een enorme springplank voor FN

De F-16 is uitgerust met een motor Pratt & Whitney F100 met een stuwkracht van 11.000 kg. Hij bevat de meest moderne technieken en moet zich niet de mindere voelen ten opzichte van de concurrerende turboreactors. Wegens zijn modulaire conceptie, leent hij zich gemakkelijk om in geprefabriceerde secties te worden gemaakt. Deze laatste worden verdeeld onder de vier aan dit programma deelnemende landen. Door het akkoord van coproductie is elkeen onder hen als vliegtuig-

n'a rien à envier aux turboréacteurs concurrents. De conception modulaire, il se prête facilement à une fabrication par sous-ensembles. Ceux-ci sont répartis entre les quatre pays participants à ce programme. Dans chacun d'entre eux, un constructeur aéronautique est associé à Pratt & Whitney au travers d'un accord de coproduction. La Division Moteurs de la FN, seul véritable motoriste du consortium, se taille la part du lion : elle est chargée de la plupart des pièces de la turbosoufflante et du corps de haute pression. Elle est responsable du montage de ces deux modules, de l'assemblage final et des essais de l'ensemble des moteurs achetés par les quatre pays européens et une partie des moteurs achetés par des pays tiers. Elle livrera aussi des jeux de pièces pour des moteurs destinés aux unités F-16 de l'USAF déployées en RFA.



Chaîne de montage du moteur F100.

Montageketting van de motor F100.

En pleine montée de l'activité F100, la Division Moteurs est amenée à déménager au zoning des Hauts-Sarts près du centre d'essais de Liers. En effet, l'acquisition de nouvelles machines nécessite la construction d'une infrastructure adéquate. En mai 1979, deux ans après le début des travaux, les nouvelles installations sont inaugurées. C'est une période de grande effervescence dans la société. L'usine occupe près de 2.600 personnes dont 65 % n'ont pas quatre ans d'ancienneté. De nouvelles techniques font leur apparition ou se généralisent : commande numérique, soudage par faisceau d'électrons, traitements thermiques et brasage sous vide, etc.

Afin d'éviter un monopole de Pratt & Whitney sur les moteurs de ses principaux avions de combat F-16 et F-15, l'USAF va mettre le F100 en concurrence avec le F110 de General Electric. La Division Moteurs sera également présente dans ce programme, quoique de façon plus modeste.

Le programme F110 s'étendra de 1978 à 1984. Il aura une influence considérable sur le niveau d'emploi, le potentiel technologique de l'entreprise et son maintien au plus haut niveau des motoristes aéronautiques.

Petit à petit, la Division Moteurs se prépare au grand défi suivant : l'entrée dans le secteur civil.

Après ce récit de l'excellente collaboration dans la construction et l'entretien du programme F-16, nous aborderons dans les prochains articles le rôle important que l'industrie aéronautique belge a joué dans la production des Airbus et différents autres programmes aéronautiques

bouwer geassocieerd met Pratt & Whitney. De Division Moteurs van FN, enige ware motorenbouwer van het consortium, loopt met het leeuwenaandeel weg: ze wordt belast met het grootste aantal onderdelen voor de turbo en van het hogedruk gedeelte. Ze is verantwoordelijk voor de montage van deze beide modules, voor de eindmontage en voor het uitvoeren van de testen op het geheel van de gekochte motoren door de vier Europese landen en voor een deel van de motoren door niet deelnemende landen aangeschaft. Ze zal ook onderdelen leveren voor de motoren van de met F-16 uitgeruste eenheden van de USAF die in de DBR worden ingezet.



Banc d'essais du F100. Testbank voor de F100.

In volle toename van de F100 activiteit ziet de Division Moteurs zich verplicht te verhuizen naar de industriële zone van Hauts-Sarts, nabij het proefcentrum van Liers. Inderdaad, de aankoop van nieuwe machines vereist de constructie van een adequate infrastructuur. Twee jaar na het starten van de werkzaamheden worden de nieuwe installaties in mei 1979 ingehuldigd. Het is de periode van een grote activiteit voor het bedrijf. De onderneming heeft een personeelsbezetting van 2.600 man waarvan 65% geen vier jaar anciënniteit hebben. Nieuwe technieken doen hun intrede of worden veralgemeend: numerieke besturing, vlambooglassen, thermische behandelingen en vacuüm solderen, enz.

Om te vermijden dat Pratt & Whitney een monopolie op de motoren zou verwerven die bestemd zijn voor de belangrijkste gevechtsvliegtuigen F-16 en F-15, gaat de USAF de F100 in concurrentie stellen met de F110 van General Electric. Alhoewel op een geringere schaal, zal de Division Moteurs eveneens betrokken worden in dit programma.

Het programma F110 loopt over de jaren 1978 tot 1984. Het zal een aanzienlijke invloed hebben op de tewerkstelling, het technologisch potentieel van de onderneming en op het in standhouden van hoogste peil bij de motorenbouwers voor de luchtvaart. Stap voor stap bereidt de Division Moteurs zich voor op de volgende uitdaging: het binnentreden in de burgersector.

Na dit succesrijk verhaal over de samenwerking bij de constructie en het onderhoud van de F-16 zullen we het in de volgende afleveringen hebben over de belangrijke rol van de Belgische luchtvaartindustrie in de productie van de Airbus en in andere aeronautische programma's

Sixty years ago

Maandag 16 september 1957, een dag om niet te vergeten. Eén van mijn collega leerling-piloten van de 136^e promotie stond gepland om in de late namiddag een 'progress test' af te leggen op SV-4 met Majoor Marcel De Smet, de "patron" van de vliegschool in Goetsenhoven. Een leerling piloot wordt nerveus wanneer hij met 'de baas' moet vliegen, een fenomeen waaraan hij niet ontsnapte. Maar zijn zenuwen werden danig op de proef gesteld; het was reeds halfzes in de namiddag en de majoor kwam niet opdagen. Er was verwarring. Tot het bericht doorsijpelde dat het vliegtuig van één van De Smet's beste vrienden, Olivier "Coco" Leclercq, in de grond was gevlogen. Van de piloot was geen nieuws en Marcel had natuurlijk geen zin meer om nog met een leerling piloot te gaan rondtoeren.

Lundi 16 septembre 1957, une date à ne pas oublier. Un de mes collègues élèves pilotes de la 136^e promotion est planifié pour effectuer un « progress test » sur SV-4 dans l'après midi avec le Major Marcel De Smet, le « patron » de l'école de pilotage de Gossoncourt. Un élève pilote devient nerveux lorsqu'il doit voler avec « le chef », phénomène auquel il n'échappe pas. Ses nerfs sont rudement mis à l'épreuve ; il est déjà cinq heures et demi de l'après midi et le major ne se montre toujours pas. C'est troublant. Jusqu'à l'annonce de la nouvelle que l'avion d'un des meilleurs amis de De Smet, Olivier « Coco » Leclercq, s'est écrasé au sol. Pas de nouvelles du pilote et Marcel n'a évidemment aucune envie d'encore aller faire un tour avec un élève pilote.



Wilfried De Brouwer

Traduction : André Perrad

Coco Leclercq had een jaar voordien De Smet opgevolgd als CO van het 349^e Smd. Het smaldeel was in mei 1957 overgeschakeld naar Hunter 4, ter vervanging van de verouderde Meteor Mk8 en in afwachting van de aankomst van de CF 100.

In de namiddag van 16 september steeg Coco op in Beauvechain als leider van een formatie van vier Hunters voor een interceptie trainingsopdracht. Tegenstanders waren twee Canadese F-86 Sabres van het 439^e Sqn dat opereerde vanuit Marville in Frankrijk. De confrontatie begon op 35.000 voet. Toen Coco de trails van zijn tegenstanders opmerkte beval hij zijn wingman (Mike Tricot) om topcover te bieden, hij dook naar beneden en vatte het luchtgevecht aan met de twee Canadese tegenstanders. Mike verloor hem uit het oog en toen hij instructies vroeg aan zijn leider kreeg hij geen antwoord. Zijn herhaalde oproeppogingen waren vruchteloos. In de veronderstelling dat Coco zonder radioverbinding was gevallen - wat destijds niet ongewoon was - keerde hij terug naar de thuisbasis. Daar werd hij op de hoogte gebracht van het ongeval van zijn leider, een aantal getuigen hadden het vliegtuig in de grond zien vliegen; geen spoor van een parachute.

De onderzoekscommissie heeft nooit kunnen bepalen wat er precies gebeurd was. Door de zeer hoge snelheid en de invalshoek zat het volledig verpulverd wrak meters diep in de grond. Dit maakte het onmogelijk om de nodige gegevens te recupereren om een degelijke technische analyse te maken.

Un an auparavant, Coco Leclercq avait succédé à De Smet comme C.O. de la 349^e Esc. En mai 1957, l'escadrille était passée sur Hunter 4 en remplacement du Meteor Mk.8 vieillissant en attendant l'arrivée du CF-100.

Dans l'après midi du 16 septembre, Coco décolle de Beauvechain comme leader d'une formation de quatre Hunter pour une mission d'entraînement à l'interception. Les opposants sont deux F-86 Sabre canadiens de la 439^e Esc qui opère depuis Marville en France. L'affrontement commence à 35.000 pieds. Lorsque Coco aperçoit les « trails » de ses opposants, il ordonne à son ailier (Mike Tricot) de jouer « topcover » ; il plonge vers le bas et entame le combat aérien avec les deux adversaires canadiens. Mike le perd de vue et lorsqu'il demande des instructions à son leader, il ne reçoit aucune réponse. Ses appels répétés sont infructueux. Supposant que Coco est tombé sans radio - ce qui à l'époque n'est pas inhabituel - il rentre à la base. Là, il apprend l'accident de son leader ; plusieurs témoins ont vu l'avion tomber au sol ; aucune trace de parachute.

La commission d'enquête n'a jamais pu déterminer ce qui s'était vraiment passé. À cause de la très grande vitesse et de l'angle d'impact, l'épave pulvérisée s'est enfoncée à des mètres de profondeur dans le sol. Ce qui rendit impossible la récupération des données nécessaires à une analyse technique sérieuse.

Nous avons parlé avec Marcel Vander Stockt (MVDS), Flight Co et un des deux survivants de la 349^e Esc d'alors.

We spraken met Marcel Vander Stockt (MVDS), toen Flight Co en één van de twee overlevenden van het toenmalige 349^e Smd.

WDB: Wie was Olivier Leclercq en hoe heb jij hem gekend?

MVDS: Coco is één van diegenen die juist na de oorlog zijn opleiding nog gehad heeft bij de RAF. Hij was van de 107^e promotie die samen met de 108^e promotie haar RAF en BAF vleugels kreeg in Kirton in Lindsey op 24 september 1947. Ik heb hem gekend als onderrichter tijdens mijn opleiding in 1952 op Spitfire XIV in Koksijde. Als moniteur kwam hij zeer goed over bij de leerlingen. Nadien heb ik hem gekend in het 349^e smaldeel, eerst als Flight Co en Ops, dan als C.O. Hij had een zeer charismatische persoonlijkheid, was een uitstekende piloot en een bekwame leider, die zeer gewaardeerd werd door zijn piloten.



*De krater van de impact is er nog steeds na 60 jaar.
Le cratère de l'impact, toujours très visible après 60 ans. (Pitou Aerts)*

WDB: Was je in het smaldeel toen het ongeval gebeurd is?

MVDS: Inderdaad, toen Mike Tricot terug in het squadron kwam en we hoorden dat zijn leider gecrashed was, zijn we met de aanwezige piloten in een busje gesprongen en naar de plaats van het ongeval gereden. We waren allen verbijsterd toen we de krater zagen; de inslag was gebeurd tussen twee bomen die niet geraakt waren. Het vliegtuig moet zich verticaal in de grond geboord hebben.

WDB: Officieel is er nooit een oorzaak voor het ongeval bepaald; wat denk jij dat er gebeurd is?

MVDS: We kunnen enkel aan aantal hypothesen naar voor brengen. Er lijkt geen poging geweest zijn om de schietstoel te activeren. Een mogelijke hypothese is dat het mechanisme van de schietstoel niet gewerkt heeft. Echter, de vraag blijft open waarom hij in een positie van verticale duikvlucht op lage hoogte was geraakt. Een andere hypothese is dat Coco onwel is geworden of een black-out heeft gehad bij een high G bocht en dat hij nog steeds buiten bewustzijn was toen het vliegtuig zich in de grond boorde.

WDB: Zijn er nog andere hypothesen?

MVDS: Ten minste één. We hadden de gewoonte om bij slow speed scissoring manoeuvres de flaps te gebruiken. Het vliegtuig draaide

WDB: Qui était Olivier Leclercq et comment l'avez-vous connu ?

MVDS : Coco est un de ceux qui a eu son entraînement à la RAF juste après la guerre. Il est de la 107^e promotion qui avec la 108^e promotion reçoit les ailes RAF et BAF à Kirton en Lindsey, le 24 septembre 1947. Je l'ai connu comme instructeur pendant mon entraînement en 1952 sur Spitfire XIV à Koksijde. Comme moniteur, il s'en tirait très bien avec les élèves. Plus tard, je l'ai connu à la 349^e Esc d'abord comme Flight Co et Ops, puis comme C.O. Il avait une personnalité très charismatique, était un excellent pilote et un leader compétent qui était fort apprécié par ses pilotes.



*Extract uit het 349 squadron album.
Extrait de l'album de l'escadrille 349.*

WDB: Étiez-vous dans l'escadrille quand l'accident s'est produit ?

MVDS: En effet, quand Mike Tricot est rentré à l'escadrille et que nous avons appris que son leader avait « crashé », les pilotes présents ont sauté dans un petit bus et se sont rendus sur les lieux de l'accident. Nous sommes tous restés ahuris en voyant le cratère ; la chute s'est passée entre deux arbres qui n'ont même pas été touchés. L'avion a dû perforer le sol à la verticale.

WDB: Officiellement, on n'a jamais déterminé la cause de l'accident ; que pensez-vous qu'il se soit passé ?

MVDS: On ne peut qu'avancer quelques hypothèses. Il ne semble pas y avoir eu de tentative d'activation du siège éjectable. Une hypothèse possible est que le mécanisme du siège n'a pas fonctionné. Toutefois, la question reste posée : pourquoi cette position de plongeon vertical à basse altitude ? Une autre hypothèse est que Coco s'est trouvé mal ou qu'il a eu un black-out dans un virage high G et qu'il était toujours inconscient lorsque l'avion s'est enfoncé dans le sol.

WDB: Y a-t-il encore d'autres hypothèses ?

MVDS : Au moins une. Nous avions l'habitude d'utiliser les flaps en manoeuvres ciseaux à basse vitesse. L'avion tournait remarquablement plus court avec les flaps partiellement sortis. Pourtant, il fallait faire

Sixty years ago

merkelijk korter met de flaps gedeeltelijk uit. Nochtans was er een bepaald fenomeen waarvoor men moest opletten. Aan hogere snelheden veroorzaakten de flaps turbulentie die de doeltreffendheid van het diepteroer fel beïnvloedde. Het vliegtuig werd moeilijk controleerbaar in 'pitch' wanneer de snelheid te hoog opliep met de flaps in de *manoeuvring position*. Het zou dus kunnen dat Coco getracht heeft een verticaal escape maneuver uit te voeren zonder de flaps in te trekken en dat zijn vliegtuig onbestuurbaar is geworden aan hoge snelheid. De vraag blijft echter; waarom heeft hij zich niet uitgeschoten?

WDB: We zullen inderdaad nooit weten wat er precies gebeurd is. Zijn er bepaalde voorzorgsmaatregelen genomen na het ongeval?

MVDS: Het is moeilijk bijkomende specifieke voorzorgsmaatregelen te nemen wanneer men niet precies weet wat er gebeurd is. Wel heeft men rekening gehouden met de laatste hypothese en de piloten

attention à un certain phénomène. À des vitesses plus élevées, les flaps généraient de la turbulence qui affectait sérieusement l'efficacité du gouvernail de profondeur. L'avion devenait difficilement contrôlable en « pitch » lorsque la vitesse augmentait trop avec les flaps en « *manoeuvring position* ». Il se pourrait que Coco ait tenté une manœuvre évasive verticale sans rentrer les flaps et que son avion soit devenu incontrôlable à haute vitesse. La question reste cependant posée : pourquoi ne s'est-il pas éjecté ?

WDB : On ne saura en effet jamais ce qui s'est réellement passé. A-t-on pris des mesures de précaution après l'accident ?

MVDS : Il est difficile de prendre des mesures de précaution spécifiques quand on ne sait pas ce qui s'est exactement passé. On a bien tenu compte de la dernière hypothèse et les pilotes ont été « briefés » afin de se méfier de l'utilisation des flaps à hautes vitesses.



1959. Inauguration de la croix / Inhouding van het kruis: Piet Hallaux, xxx, Marcel Vander Stockt, xxx, Red Dewalheyns, Fons De Greef, Doudou d'Oultremont, Zoba Somers, Opky Opdebeeck, xxx, Mike Tricot.



50 jaar na het ongeval.
50 ans après l'accident.

werden gebriefd om op te letten bij het gebruik van flaps aan hogere snelheden.

Niet lang daarna werd een gedenkkruis opgericht vlakbij de plek van het ongeval. Zoals te merken op de bijgevoegde foto werd de inhuldiging bijgewoond door uitgebreide delegatie van het 349^e smaldeel. Echter, later zou de aandacht geleidelijk afzwakken. Het was een plaats die moeilijk te bereiken was met als gevolg; weinig interesse van het groot publiek en andere geïnteresseerden.

Meer dan 50 jaar later zou de huidige CO van het 349^e smaldeel, samen met het stadsbestuur van Durbuy, het initiatief nemen om de gedenksteen te restaureren en in te planten op een locatie langs de weg die beter opvalt en gemakkelijker bereikbaar is.

Het kruis is nu helemaal opgepoetst en een gedenkplaat in drie talen geeft uitleg over het ongeval.

Op 08 december 2017 werd het vernieuwd monument ingehuldigd in aanwezigheid van een uitgebreide delegatie van het huidige 349^e smaldeel, onder leiding van de CO, Thijs Christiaens. Ook familieleden van Olivier, waaronder zijn twee zonen André en Philippe, en een afvaardiging van het stadsbestuur onder leiding van de heer Bontemps, burgemeester van Durbuy, waren aanwezig.

Peu de temps après une croix commémorative a été érigée tout près de l'endroit de l'accident. Comme montré sur la photo jointe, une large délégation de la 349^e Esc participait à l'inauguration. Toutefois, plus tard l'attention va diminuer progressivement. C'est un endroit difficile à atteindre avec comme conséquence : peu d'intérêt du grand public et d'autres intéressés.

Plus de 50 ans plus tard, l'actuel C.O. de la 349^e Esc et l'administration de Durbuy prennent l'initiative de restaurer la pierre commémorative et de l'installer à un endroit qui convient mieux le long de la route et qui est plus facilement accessible.

La croix est actuellement complètement astiquée et une plaque commémorative en trois langues explique l'accident.

Le 08 décembre 2017, le nouveau monument a été inauguré en présence d'une délégation de l'actuelle 349^e Esc avec à sa tête le C.O., le Maj Avi Christiaens, ainsi que plusieurs membres de la famille d'Olivier, notamment ses deux fils, André et Philippe, et une délégation de l'administration communale conduite par Mr Philippe Bontemps, bourgmestre de Durbuy.



La croix commémorative est maintenant bien posée le long de la N814 près de Oneux (Durbuy). Un témoignage silencieux des débuts de la Force aérienne, animés et riches en incidents.

Het gedenkruis staat nu netjes opgesteld langs de N 814 nabij Oneux (Durbuy). Een stille getuige van de woelige en incidentrijke beginperiode van de luchtmacht.

Sixty years ago

L'initiative pour nettoyer et déplacer la croix commémorative de « Coco » Leclercq vient de deux de nos membres, Fernand Davin et Jean-Pierre (Pitou) Aerts. Nous leur en sommes très reconnaissants. Ci-après le récit de Fernand.

Het initiatief om het herinneringskruis van Coco Leclercq op te poetsen en te verplaatsen was het werk van twee VTB leden, Fernand Davin en Jean-Pierre (Pitou) Aerts. We zijn hen hiervoor ten zeerste dankbaar. Hierna volgt het verhaal van Fernand.

À la recherche de « La Croix de l'Aviateur »

Op zoek naar het "Kruis van de Vliegenier"

Fernand Davin - Vertaling Wif De Brouwer

Deux faits indépendants ont attiré mon attention sur l'existence de la croix commémorative du Major Aviateur Olivier Leclercq.

Il y a une dizaine d'années, Mr Bruno Désirotte a répertorié toutes les croix et autres petits monuments existant sur la commune de Durbuy. Connaissant mon intérêt pour l'aviation, il me fait part de l'existence dans les bois d'Oneux d'une « Croix de l'Aviateur » commémorant l'accident survenu au Major Olivier Leclercq, à ce moment C.O. de la 349^e Escadrille.

Par ailleurs, en 2016, le Major e.r. Ric Verhelle publie dans un hebdomadaire de la région, un article sur l'accident. Nous décidons avec le Cdt Avi e.r. Pitou Aerts, un ancien de la 349, de retrouver cette croix.

Grâce aux habitants d'Oneux, nous parvenons à déterminer son emplacement et comment y accéder. Le bois étant privé, nous profitons, le dimanche 30 août 2016, d'une marche ADEPS pour nous rendre sur place. Nous trouvons la croix à une quinzaine de mètres d'un chemin forestier ; aucun marcheur ne l'a aperçue car elle est masquée par la végétation et un cratère de quelque 13 mètres de diamètre sépare la croix du chemin.

Sans tarder, Pitou propose à l'actuel C.O. de la 349 une remise en état de la croix. La proposition est accueillie favorablement et contact est ensuite pris avec le Baron Charles de Favereau de Jennerret, le propriétaire du bois. Après avoir été autorisé à nettoyer les abords de la croix, l'idée nous vient de déplacer la croix vers un endroit plus visible et accessible à tous. Le Baron accepte et nous propose, toujours sur son terrain le long de la N814, un endroit où la croix et la plaque commémorative pourraient prendre place.

Au début de l'été 2017, une petite équipe de la 349 est venue débroussailler le cratère et les alentours. Un socle en béton a ensuite été coulé afin d'y fixer le lutrin destiné à recevoir une plaque explicative¹.

Et c'est ainsi que ce 8 décembre, grâce également à la collaboration de Mr Dumoulin Francis, échevin à la ville de Durbuy et Mr Freddy Paquet, échevin des travaux, nous avons pu inaugurer la « Croix de l'Aviateur » à son nouvel emplacement.

¹ L'été prochain un autre panneau explicatif sera installé près du cratère afin de garder la mémoire de l'endroit exact de l'accident.

¹ Een tweede paneel met uitleg zal volgende zomer aangebracht worden op de juiste plaats van het ongeval.



Twee onafhankelijke feiten hebben mijn aandacht getrokken op het bestaan van het herinneringskruis van Major Vlieger Olivier Declercq.

Een tiental jaren geleden heeft Mr Bruno Désirotte een repertorium gemaakt van alle kleinere monumenten op het grondgebied van Durbuy. Hij kende mijn interesse voor de luchtvaart en bracht mij op de hoogte van het bestaan van het zogenoemde "Kruis van

de Vliegenier" in het bos van Oneux, een monument ter herdenking van het ongeval van Major Olivier Declercq, de toenmalige C.O. van het 349 smaldeel.

Verder heeft Major b.d. Ric Verhelle in 2016 in een lokaal weekblad een artikel gewijd aan het ongeval. Samen met Cdt VI b.d. Pitou Aerts, een ex F-104G piloot en ancien van 349, beslissen we om te trachten dit kruis terug te vinden.

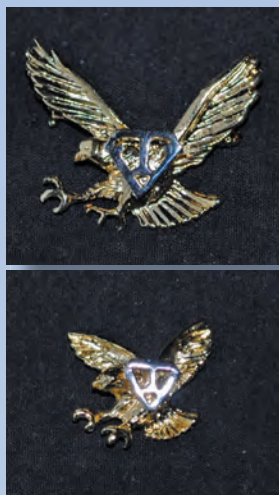
Dank zij de inwoners van Oneux kunnen we de plaats bepalen waar het kruis zich bevindt en hoe we het kunnen vinden. Helaas, het bos is privé en we kunnen zo maar niet op exploratie gaan. We kunnen echter profiteren van een geplande BLOSO voettocht die daar voorbij komt op zondag 30 augustus, om ons ter plaatse te begeven. We vinden eindelijk het kruis, op een 15-tal meter van het bospad. Omdat het verscholen is tussen het groen en achter een krater met een diameter van ca. 13 meter heeft geen enkele wandelaar het opgemerkt.

Zonder aarzelen vraagt Pitou aan de huidige C.O. van het 349 Smd om een opknappbeurt te organiseren. Zijn voorstel wordt positief onthaald en ik neem contact op met de eigenaar van het bos, baron Charles de Favereau de Jennerret. Zeer tegemoetkomend geeft hij ons de toestemming om de omgeving op te ruimen. Echter, na rijp beraad, komen we op het idee om het kruis te verplaatsen naar een plaats die beter zichtbaar en gemakkelijker toegankelijk is. We praten er over met de baron die ons voorstelt om het kruis te verplaatsen naar de N 814, op een paar honderd meter van de crash, op een terrein dat ook zijn eigendom is.

In het begin van de zomer 2017 stuurt 349 een ploeg ter plaatse om de krater en omgeving op te kuisen terwijl een tweede ploeg een betonsokkel maakt om het paneel vast te planten¹. Zo hebben we op 8 december 2017 de onthullingsceremonie van het "Kruis van de Vliegenier" op de nieuwe locatie kunnen organiseren, dankzij de steun van Mr Francis Dumoulin, schepen van Durbuy en Mr Freddy Paquet, schepen van openbare werken.

BOUTIQUE VTB BOETIEK

More items available on www.vieillestiges.be/boutique - www.vieillestiges.be/boetiek



Broche: 25€

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

Pin: 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cap: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Cravatte - Das: 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Ecusson - Badge: 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €

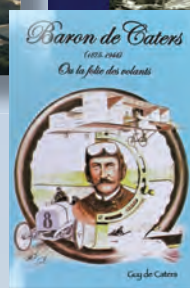


10 Cartes de voeux - 10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



**Livres - Boeken
Contact us**



Comment vous procurer ces articles ? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte BE232100 6199 6691 (BIC : GEBABEBB) des Vieilles Tiges et mentionnez les type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois vers 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 BE232100 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.

Album photo – Fotoalbum

May/June 1974, Aircent Tactical Weapons Meeting in Baden Söllingen (RCAF).

The team of the 10th Wing, (F-104G), with the Broadhurst trophy. Except for Guy Depijpere, who left us for his last flight in December 2009, all competitors on this photograph are VTB members. Left to right: Edward Caluwaerts, Wif De Brouwer, "Corry" Cornelissen, Alex Peelaers, Guy Depijpere, "Chille" Gielis.



RAF veterans enjoying their beer (early seventies): Willems, Creckillie, Lallemand, Henri Branders, Piquin and Léon Branders.



Via M. Mandl