



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  
Dans ce numéro

## COLD WAR<sup>(V)</sup>

Stampe Museum,  
Deurne

## OPERATION MOSES<sup>(II)</sup>

De Caters

N° 1-2019

40<sup>ste</sup> jaar  
Januari - februari - maart

40<sup>eme</sup> année  
Janvier - février - mars  
Driemaandelijks - Trimestriel - P605174  
ISSN 2466-8923

[www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)



## Cotisations - Lidgelden

	VTB uniquement <i>Enkel VTB</i>	VTB + MdA* VTB + HdV*
<b>Belgique - België</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 30,00	€ 40,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 15,00	€ 25,00
<b>Etranger - Buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 40,00	€ 50,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 20,00	€ 30,00
<b>Webzine - Belgique &amp; étranger - België &amp; buitenland</b>		
Membres <i>Leden</i>	€ 25,00	€ 35,00
Veuves <i>Weduwen</i>	€ 12,50	€ 22,50
<small>*MdA / HdV: Maison des Ailes / Huis der Vleugels</small>		

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<sup>er</sup> 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...*



## Inhoud

van magazine 1-2019

Het woordje van de voorzitter	04
Welkom aan nieuwe leden - Overlijdens	06
Activiteiten en agenda	07
Jaarlijks Banket	08
Gewone algemene ledenvergadering – Oproep	09
Boetiek	10
Pitje Laforce, the last Belgian of Six O'Nine	11
UITNODIGING - An inside view on the selection of the F-35A as successor of the Belgian F-16s	12
Pilotless aircraft: Synopsis	14
Stampe & Vertongen Museum te Deurne-Antwerpen	24
Evolutie van de smaldelen gevechtsvliegtuigen tijdens de Koude Oorlog (1946-1991) - Part V	33
De eerste vlucht in België... honderd en tien jaar geleden	44
De Belgische luchtvaartbedrijven	47
Operation Moses - Part II	52
Nooit meer oorlog	56

## Sommaire

du magazine 1-2019

Le mot du président	04
Bienvenue aux nouveaux membres - Décès	06
Activités et agenda	07
Banquet annuel	08
Assemblée générale ordinaire – Convocation	09
Boutique	10
Pitje Laforce, the last Belgian of Six O'Nine	11
INVITATION - An inside view on the selection of the F-35A as successor of the Belgian F-16s	12
Pilotless aircraft: Synthèse	14
Stampe & Vertongen Museum, Deurne-Antwerpen	24
Évolution de nos escadrilles d'avions de combat au cours de la Guerre Froide (1946-1991) - Part V	33
Le premier vol en Belgique ... Il y a cent dix ans	44
Les entreprises aéronautiques belges	47
Operation Moses - Part II	52
Plus jamais la guerre	56

# PILOTLESS AIRCRAFT: SYNOPSIS

Wilfried De Brouwer

# PILOTLESS AIRCRAFT: SYNTHÈSE

Traduction: André Perrad et Michel De Weirdt

## **Inhoud**

1. Inleiding
2. Burgerluchtvaart
  - a. Luchtverkeerscontrole (Air Traffic Control – ATC)
    - Structuur van het luchtruim
    - Besturen via data link
    - Human interface
  - b. Pilotless aircraft
    - Levensreddende beslissingen
    - Beperkingen
    - Pilots' skills
3. Drones en UAV's
  - a. Militaire drones en UAV's
    - Positieve aspecten
    - Negatieve aspecten
    - Morele aspecten
  - b. Burger drones
4. Besluiten
  - a. Burgerluchtvaart
  - b. Militaire luchtvaart

## **Contenu**

1. Introduction
2. Aviation civile
  - a. Contrôle du trafic aérien (Air Traffic Control - ATC)
    - Structure de l'espace aérien
    - Contrôle via data-link
    - Interface humain
  - b. Pilotless aircraft
    - Décisions vitales
    - Limitations
    - Pilots' skills
3. Drones et UAV
  - a. Drones militaires et UAV
    - Aspects positifs
    - Aspects négatifs
    - Aspects moraux
  - b. Drones civils
4. Conclusions
  - a. Aviation civile
  - b. Aviation militaire

## **1. Inleiding**

In ons magazine 4-2014 zijn we een reeks begonnen over de vraag of we al dan niet evolueren naar een concept van vliegtuigen zonder piloot. De reeks heeft meer tijd genomen dan voorzien; in de eerste plaats omdat het onderwerp 'drones' zeer uitvoerig werd besproken, in de tweede plaats omdat we wegens plaatsgebrek niet in elk magazine een aflevering konden inlassen. Het huidige artikel is een synopsis van de bevindingen die we hebben gepubliceerd.

We beschouwen  *pilotless aircraft*  als vliegtuigen of helikopters die in de toekomst niet meer zouden bestuurd worden door een menselijk wezen aan boord. In de militaire wereld bestaan er reeds voorbeelden; vandaag zijn er reeds UAV's -  *Unmanned Aerial Vehicles* <sup>1</sup> - die taken hebben overgenomen van bemande vliegtuigen. Evolueert deze tendens tot de volledige vervanging van de piloot in de cockpit?

## **1. Introduction**

Dans notre magazine 4-2014, nous avons commencé une série d'articles sur la question de savoir si nous allions évoluer ou non vers un concept d'avions sans pilote. La série a duré plus longtemps que prévu ; premièrement parce que le sujet « drones » a été discuté en détail, deuxièmement parce que par manque de place nous ne pouvions insérer un épisode dans chaque magazine. Cet article est une synthèse des constatations que nous avons publiées.

Nous considérons les  *pilotless aircraft*  comme des avions ou des hélicoptères qui dans le futur ne seraient plus pilotés par un être humain à bord. Dans le monde militaire, il en existe déjà des exemples ; aujourd'hui il y a déjà des UAV –  *Unmanned Aerial Vehicles* <sup>1</sup> – qui ont repris des tâches d'avions humainement pilotés. Cette tendance évolue-t-elle vers le remplacement complet du pilote dans le cockpit ?



# STAMPE & VERTONGEN

MUSEUM VAN HISTORISCHE VLIEGTUIGEN



Standbeeld van Jean Stampe

Statue de Jean Stampe

Wilfried De Brouwer

Traduction

Isabelle Scheyvaerts

Maar hoe is Danny ertoe gekomen om een museum op te richten van deze succesrijke Belgische vliegtuigontwerper? We gingen het hem vragen.

**VTB.** We weten dat je uw initiële training als piloot op SV-4 heb gedaan, maar zo zijn er velen geweest. Hoe komt het dat je aan dit toestel bent “blijven plakken”?

**Danny.** Het kan eigenaardig klinken, maar ik werd als het ware verliefd op dit toestel. Eens gebrevetteerd als piloot bij het Lichte Vliegwezen vloog ik op Dornier 27 maar de SV-4 deed mijn hart sneller kloppen. In 1976 vernam ik dat er een verlaten SV-4 stond in de loods van Gabco op het toenmalige vliegveld van Sint-Denijs-Westrem. De eigenaar was directeur van de Innovation in Gent die het vliegtuig in een overmoedige bui had gekocht maar zelf niet kon vliegen. Toen hij hoorde dat het behalen van een vliegbrevet toch enkele jaren zou duren en de SV-4 een algemene revisie moest ondergaan, was hij bereid om het toestel aan mij verkopen.

Ik vloog de SV-4 over naar Brasschaat met een luchtvaartpas geldig voor één vlucht, waar het in de aeroclub een algemene revisie onderging.

Eind 1978 zegde ik de LtAvn vaarwel en verhuisde naar de luchthaven van Deurne. Ik trad in dienst bij Transmarcom als commercieel directeur en stichtte ook de firma Dan Aviation die reclameslepen verzorgde. De naam van dit bedrijf zou later veranderen in Antwerp Stampe Center. Het verwonderde mij dat er in België maar zes vliegende SV-4's waren, waarvan slechts twee

Mais comment Danny Cabooter en est-il venu à créer un musée consacré à ce concepteur d'avions belge renommé ? Nous lui avons posé la question.

**VTB.** Nous savons que vous avez effectué votre training initial de pilote en SV-4, comme tant d'autres. Comment se fait-il que vous vous soyez attaché à cet appareil ?

**Danny :** Cela peut sembler bizarre mais je suis littéralement tombé amoureux de cet avion. Après avoir obtenu mon brevet à l'Aviation Légère, j'ai volé en Dornier 27 mais c'était le SV-4 qui faisait battre mon cœur. En 1976, j'ai appris qu'un SV-4 se trouvait abandonné dans un hangar de Gabco sur l'ancien aérodrome de Sint-Denijs-Westrem. Son propriétaire est directeur de l'Innovation à Gand. Il l'a acheté dans un moment d'euphorie mais ne sait pas voler. Ayant appris que l'obtention de sa licence de pilote lui prendrait quelques années et que le SV-4 devait subir une révision totale, il décide de me le vendre.

Munis d'un laissez-passer de navigation valable pour un seul vol, je transfère le SV-4 à Brasschaat où il est remis en état à l'aéroclub.

Fin 1978, je quitte l'Aviation Légère pour m'établir à Deurne. Je débute ma carrière en tant que directeur commercial chez Transmarcom et crée également la société Dan Aviation, spécialisée dans la publicité sur banderoles aériennes. Le nom de cette société changera plus tard en Antwerp Stampe Center. J'étais étonné que la Belgique ne comptât que six SV-4 opérationnels, dont seulement deux à Anvers et je décide d'y remédier. Le prototype du SV-4 a vu le

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

Aperçu de certains aspects opérationnels, politiques et 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.

### Part 5

#### Hoofdstuk 3: Naar een sterke multinationale integratie

De eerste jaren van het nieuwe decennium worden gekenmerkt door enkele gebeurtenissen die de spanning tussen Oost en West nog zullen aanwakken: de crisis veroorzaakt door het neerschieten van een spionagevliegtuig U2 boven de Sovjet-Unie (1960), het bouwen van de Berlijnse muur (1961) en de Cuba-crisis (1962). Maar een ander gegeven zal onrechtstreeks bepalend zijn voor de toekomst van onze Luchtmacht: de keuze door de Luftwaffe voor de F-104G die de ruggengraat van haar eenheden moet uitmaken.

#### Een eerste koop van de eeuw

Aan de oorsprong van het programma F-104G van de Luftwaffe ligt het voorstel van de firma Lockheed: vanuit de bi-sonische visuele

### Cinquième partie

#### Chapitre 3 : Vers une intégration multinationale forte

Les premières années de la nouvelle décennie seront marquées par quelques événements qui attiseront les tensions entre les deux blocs Est-Ouest, notamment la crise de l'avion espion U2 abattu au-dessus de l'Union soviétique (1960), l'érection du Mur de Berlin (1961) et la crise de Cuba (1962). Mais c'est un autre point important qui indirectement sera déterminant pour l'avenir de notre Force Aérienne : le choix par la Luftwaffe du F-104G pour constituer la structure de base de ses unités.

#### Un premier marché du siècle

Aux origines du programme F-104G de la Luftwaffe se trouve la proposition faite par la firme Lockheed de développer à partir du F-104A, intercepteur bisonique en ciel clair, un chasseur polyvalent répondant aux



# Le premier vol en Belgique ... Il y a cent dix ans



## De eerste vlucht in België... honderd en tien jaar geleden

Jean-Pierre Decock

Vertaling: Michel Top

Cet article est un bref compte-rendu des commémorations des 100<sup>e</sup> et 110<sup>e</sup> anniversaires du premier vol en Belgique.

Un article plus élaboré est disponible sur le site VTB ([www.vieillestiges.be/fr](http://www.vieillestiges.be/fr)).

Vous trouverez également le Mémorial de l'Aviation belge consacré à Pierre de Caters sur le même site ([www.vieillestiges.be/fr/rememberbook/contents/29](http://www.vieillestiges.be/fr/rememberbook/contents/29)).

Dit artikel is een kort relaas van de activiteiten ter herdenking van respectievelijk de 100<sup>ste</sup> en de 110<sup>de</sup> verjaardag van de eerste vlucht in België. Een meer uitgebreid artikel is te vinden op de VTB website

[www.vieillestiges.be/nl](http://www.vieillestiges.be/nl). Dezelfde website biedt ook toegang tot het gedenboek ter ere van Pierre de Caters: [www.vieillestiges.be/nl/rememberbook/contents/29](http://www.vieillestiges.be/nl/rememberbook/contents/29).

### Au musée

**L**e centenaire du premier vol d'un aéroplane en Belgique avec Pierre de Caters au poste de pilotage eut lieu en novembre 2008 à la Section Air du Musée Royal de l'Armée.

Pour la circonstance, une copie (avec pièces d'origine incorporées telles que la nacelle) du Voisin-de Caters N° IV fut réalisée par la BAMRS (Brussels Air Museum Restoration Society) regroupant les volontaires restaurateurs d'avions œuvrant au bénéfice des collections d'avions du Musée de l'Air. Cette re-création de toute beauté était complétée par deux mannequins au costume d'époque, à savoir une femme et un mannequin représentant Pierre de Caters avec - détail révélant le grand professionnalisme des restaurateurs - une cigarette coincée entre les doigts de la main gauche : Pierre de Caters était un fumeur invétéré et rares sont les photos où il apparaît sans sa « clope ». Autre détail finement observé, les belles moustaches à la gauloise qu'il portait si fièrement. Plusieurs orateurs sont intervenus lors de la cérémonie, le plus notable étant son petit-fils Guy de Caters détenteur de ses archives grâce auxquelles il a réalisé et publié un superbe album abondamment illustré et qui est sorti de presse en 2010 sous le titre « Baron de Caters ou la folie des volants ». Cet ouvrage couvre toutes les disciplines sportives auxquelles s'est adonné son grand-père avec tant d'audace et d'intrépidité.

Le Voisin-de Caters N° IV figure depuis en bonne place sur la mezzanine sud du hall de l'aviation du Musée de l'Armée (à présent War Heritage Institute) qui est dévolue aux pionniers de l'aviation en Belgique.

### In het museum

Het eeuwfeest van de eerste vlucht door een vliegtuig in België met aan het stuur Pierre de Caters werd in november 2008 in de Luchtvaartsectie van het Koninklijk Legermuseum gehouden.

Voor die gelegenheid werd een kopiemodel (met gebruik van sommige originele stukken zoals de cockpit) van de Voisin-de Caters N° IV gebouwd door de BARMS (Brussels Air Museum Restoration Society), de groep van vrijwilligers die vliegtuigen restaureert ten voordele van de vlieguigverzameling van het Luchtvaartmuseum. Deze prachtige kopie werd vervolledigd met twee poppen gekleed in toenmalige kostuums, te weten een vrouw en Pierre de Caters met een sigaret geklemd tussen de vingers van zijn linkerhand (dit detail toont het grote professionnalisme van de restaurateurs aan), want Pierre de Caters was een verstokte roker en er zijn weinig foto's waarop hij niet afgebeeld staat met zijn "saffie". Ander fijn detail, de mooie Gallische snor waarop hij zo fier was. Bij deze herdenking waren er meerdere sprekers waaronder als meest opmerkelijke, de kleinzoon Guy de Caters. Hij bezit de archieven van zijn grootvader. Op basis hiervan heeft hij in 2010 een prachtig en overvloedig geïllustreerd album gepubliceerd onder de titel "Baron de Caters of de gekheid van de vliegeniers". Dit werk verhaalt alle sportieve prestaties die zijn grootvader, onverschrokken en met veel stoutmoedigheid, heeft verwezenlijkt.

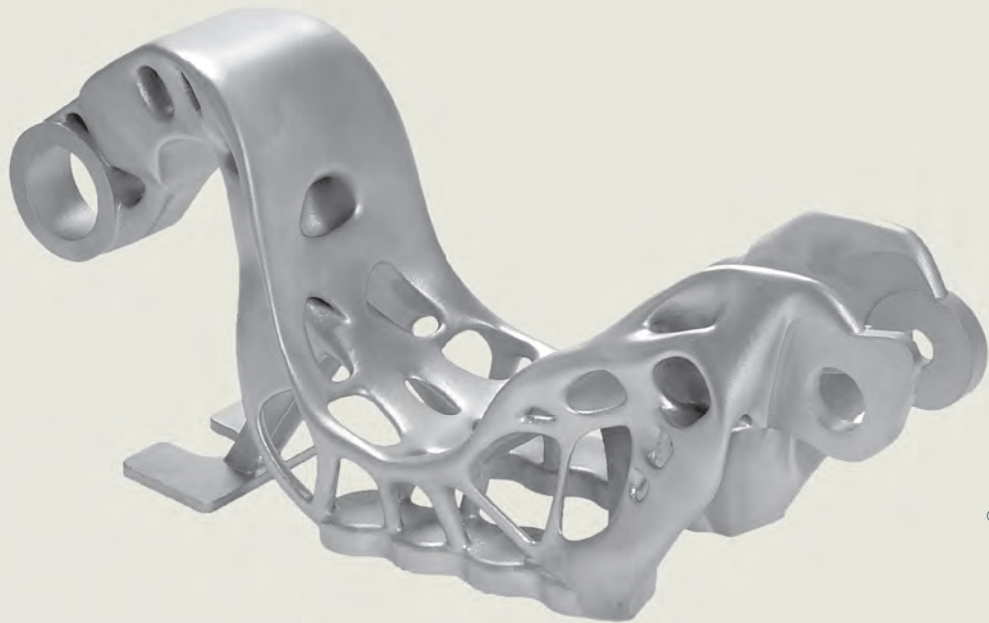
Sindsdien heeft de Voisin-de Caters N° IV een mooie plaats gekregen op de zuidelijke tussenverdieping van het Luchtvaartmuseum (tegenwoordig War Heritage Institute), die toegewezen is aan de pioniers van de luchtvaart in België.

Les entreprises aéronautiques belges<sup>1</sup>

Partie V :  
Les entreprises aéronautiques  
après la Deuxième Guerre  
mondiale

De Belgische luchtvaartbedrijven<sup>1</sup>

Deel V:  
De vliegtuigbouwers  
na de  
Tweede Wereldoorlog



© ASCO

Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Vertaling Paul Buyse en M-C Liebaers

Chapitre 3 :  
Du F-16  
aux avions de transport  
de la dernière génération  
(troisième partie)

Asco, une histoire à succès

Comme cela a déjà été précisé, Asco a débuté ses activités aéronautiques en 1979 en tant que partenaire de Sonaca, pour la réalisation des pièces mobiles des ailes de l'A310.

Rapidement, la société bruxelloise a pu engranger les moissons du succès, grâce à ses compétences et aux investissements réalisés pour des machines multibroches et des centres d'usinage à commandes numériques.

<sup>1</sup> Extrait des livres 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique', par Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Hoofdstuk 3:  
Van de F-16  
naar de transportvliegtuigen  
van de laatste generatie  
(Deel III)

Asco, een succesverhaal

Zoals reeds eerder vermeld, is Asco als partner van Sonaca, haar activiteiten in de luchtvaartindustrie gestart in 1979 met het vervaardigen van de beweegbare onderdelen voor de vleugels van de A310.

Dankzij haar bekwaamheden en de verwezenlijkte investeringen in machines met meervoudige koppen en digitaal gestuurde werktuigen, heeft de Brusselse vennootschap snel succes kunnen oogsten.

<sup>1</sup> Uittreksel uit de boeken 'Cent ans de technique aéronautique en Belgique', door Mich Mandl & Alphonse Dumoulin

Wilfried De Brouwer

Traduction :  
Michel Mandl et André Perrad



# OPERATION MOSES

Deel 2:

## Achter de schermen van de operatie

In ons magazine 4-2018 hebben we u het verhaal gebracht van de moeizame exodus van de Falasha's (Ethiopische Joden) naar Israël in de jaren 1980/90. Heel wat onder hen zijn dank zij drie verschillende luchttransportoperaties overgevlogen (*Operations Moses, Joshua en Solomon*). Nochtans zijn er ook heel wat Falasha's die via andere kanalen, onder andere via de Rode Zee en de Golf van Akaba, het land van hun geloofsgenoten bereikt hebben. Naar schatting zijn er in Israël voor het ogenblik 100.000 Joden van Ethiopische afkomst.

Maar de meest complexe en risicovolle operatie was "*Operation Moses*", uitgevoerd door de Belgische maatschappij TEA (Trans European Airways).

**Complex**, omdat de evacuatie zeer discreet en 's nachts vanuit Khartoem, in Soedan, moest gebeuren, zonder toelating om rechtstreekse vluchten van of naar Israël uit te voeren. In tegenstelling met "*Operations Joshua en Solomon*", waarbij rechtstreekse vluchten tussen Ethiopië en Israël wel toegelaten waren, moesten de TEA passagiers eerst een "omweg" naar Brussel maken. Aangezien ze het vliegtuig niet mochten verlaten, ook niet tijdens de *refuelling stops* moesten ze gedurende meer dan 12 uur in een gesloten cabine aan boord blijven.

**Risicovol**, omdat dit moest gebeuren zonder medeweten van de Arabische wereld en het minste lek voldoende was om TEA op hun zwarte lijst te zetten en de ganse operatie te doen mislukken.

Partie 2 :

## Derrière les écrans de l'opération

Dans notre magazine 4-2018, nous vous avons fait le récit de l'exode difficile des Falashas (Juifs éthiopiens) vers Israël dans les années 1980/90. Nombre d'entre eux ont été transportés grâce à trois opérations aériennes (*les opérations Moïse, Josué et Salomon*). Cependant beaucoup d'autres Falashas ont rejoint le pays de leurs coreligionnaires via des canaux différents, entre autres par la Mer Rouge et le Golfe d'Akaba. Selon les estimations, il y a aujourd'hui en Israël 100.000 Juifs d'origine éthiopienne.

Mais l'opération la plus complexe et la plus risquée a bien été l'« Opération Moïse » exécutée par la société belge TEA (Trans European Airways).

**Complexe**, parce que l'évacuation dû s'effectuer très discrètement et de nuit depuis Khartoum, au Soudan, sans autorisation d'effectuer un vol direct depuis ou vers Israël. Au contraire des « *Opérations Josué et Salomon* » où des vols directs entre l'Éthiopie et Israël furent autorisés, les passagers de TEA durent d'abord effectuer un « détour » par Bruxelles. Étant donné qu'ils ne pouvaient quitter l'avion, même pendant les *refuelling stops*, ils durent rester à bord en cabine fermée pendant plus de 12 heures.

**Risquée**, parce que cela devait se passer à l'insu du monde arabe et que la moindre fuite aurait suffi à placer TEA sur leur liste noire et à faire échouer toute l'opération. *The Guardian* la qualifia d'opération la plus audacieuse après le raid d'Entebbe les 3 et 4 juillet 1976, où des



---

# Nooit meer oorlog / Plus jamais la guerre

Op 11 november 2018 werd met stijl de honderdste verjaardag van de wapenstilstand van de Eerste Wereldoorlog herdacht. Niet enkel op de plaatsen waar de meeste slachtoffers zijn gevallen, maar ook in talrijke steden en dorpen waar heel wat stads-en dorpsgenoten omkwamen tijdens dit onzinnig conflict.

De reactie in 1918 was wereldwijd en overtuigend: nooit meer oorlog/plus jamais la guerre/never war again. Spijtig genoeg; precies 21 jaar later waren de tanks weer aan het rollen.

In de media werd heel wat gedebatteerd over de oorzaken van het uitbarsten van de Tweede Wereldoorlog. Volgens de “experten” was er één grote oorzaak; Duitsland werd te streng bestraft in het Verdrag van Versailles in 1919 en dit was de aanzet tot de opkomst van het Nazisme in het begin van de jaren 30. Er was echter een tweede en zelfs een derde belangrijke oorzaak waar weinig over gesproken werd: overhaaste ontwapening en het gemis aan een defensiealliantie. De diverse takken van “War Resisters' International”, waaronder het zogenaamd “Gebroken Geweer”, dwongen hun regeringen tot ontwapenen. Allianties waren niet nodig, de pas opgerichte Volkerenbond zou wel tussenkomen in geval van onraad. Deze Volkerenbond bleek echter een papieren tijger en de ontwapende burens van Duitsland vormden geen afschrikking voor de nazitroepen. De verleiding om weerwraak te nemen was groot... te groot.

Er werden betere lessen getrokken uit de Tweede Wereldoorlog. Om een halt te roepen aan de expansiedrang van het communisme werd een sterk bewapende Alliantie opgericht, de NAVO. Het is vooral dank zij deze Alliantie dat het Sovjet imperium uit mekaar is gevallen en dat we in West Europa sinds 73 jaar zonder enig conflict kunnen leven.

Nooit meer oorlog! Volledig akkoord; maar de beste garantie voor een eeuwigdurende vrede is een goed uitgeruste en democratisch gecontroleerde verdragsorganisatie die voldoende geloofwaardig is om elke agressie af te schrikken.



The Guynemer Memorial  
in Poelkapelle Symbol  
of WW1 aviation heroism



220 Belgian airmen,  
victims of unilateral  
disarmament



Wall painting remembering  
the Luftwaffe attack on the  
Polish Wing in Ghent

Le 11 novembre 2018, c'est avec style que le centième anniversaire de l'Armistice de la Première Guerre mondiale a été commémoré. Et pas seulement là où il y a eu le plus de victimes, mais aussi dans de nombreux villages et villes où des habitants sont morts au cours de ce conflit insensé.

La réaction en 1918 fut mondiale et convaincante : plus jamais la guerre / nooit meer oorlog / never war again. Malheureusement, exactement vingt et une années plus tard, les chars déboulaient à nouveau.

Il y a eu de nombreux débats dans les médias au sujet des causes du déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale. D'après les « experts », il y avait une grande raison : l'Allemagne fut trop sévèrement punie lors du Traité de Versailles de 1919, ce qui favorisa la montée du nazisme au début des années trente. Il y avait cependant une seconde et même une troisième raison importante dont on ne parle que très peu : un désarmement précipité et l'absence d'une alliance de défense. Les diverses branches de "War Resisters' International", dont la dénommée « Fusil Brisé », ont poussé leurs gouvernements vers le désarmement. Les alliances n'étaient pas nécessaires, la Ligue des Nations qui venait d'être créée, allait bien intervenir en cas de danger. Cette Ligue des Nations s'est avérée être un tigre de papier et, désarmés, les pays voisins de l'Allemagne n'étaient pas une menace pour les troupes nazies. La tentation de se venger était grande... trop grande.

On tira de meilleures leçons de la Deuxième Guerre mondiale. Pour arrêter l'expansion du communisme, une Alliance fortement armée, l'OTAN, fut mise en place. C'est surtout grâce à cette Alliance que l'empire soviétique s'est désagrégé et que, depuis septante-trois ans, nous avons pu vivre sans un seul conflit en Europe de l'Ouest.

Plus jamais la guerre ! Tout à fait d'accord, mais la meilleure garantie pour une paix durable est une organisation issue d'un traité, bien équipée et contrôlée démocratiquement, qui est suffisamment crédible pour dissuader toute agression.

---