



Het driemaandelijkse bulletin van de 'Vieilles Tiges' van de Belgische luchtvaart

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 2-2010
31^e jaar – 31^{ième} année
avril-mai-juni
avril-mai-juin
2010

In dit nummer:

- Kroniek van het banket
- Verslag AV 2010
- De zendingen van Latty
- Luchtvaarttechnieken I/8
- Piggy back flying on a B747
- Air Show Beauvechain
- *en de vaste rubrieken*

Dans ce numéro:

- Chronique du Banquet
 - Rapport AG 2010
 - Les Missions de Latty
- Techniques Aériennes I/8
- Piggy back flying on a B747
 - Air Show Beauvechain
- *et toutes les rubriques habituelles*



Bulletin périodique édité par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'aviation belge
Société Royale

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

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

*
Site Web
www.vieillestiges.be

Conseil d'administration
Bestuursraad

Président d'honneur – Erevoorzitter
Jean Kamers
Président - Voorzitter
Michel Mandl
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Didier Waelkens
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Webmaster
Eddy De Sutter
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

*
Dany Cabooter, André Dillien, Alphonse
Dumoulin, Bob Feuillen
Jean-Pierre Herinckx, Norbert Niels,
Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart
Koninklijke Maatschappij
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

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

*
Website
www.vieillestiges.be

INHOUD VAN MAGAZINE 2-2010

Van de redactie: woordje van de voorzitter
Nieuws van de vereniging
Verslag van de Algemene Ledenvergadering
Kroniek van het Banket
Agenda
De zendingen van Latty
De Geschiedenis van de luchtvaarttechniek in België:
Deel I, hoofdstuk 8
A. Loewenstein: een fatale vergissing?
Piggy back flying on a B747
Air Show Beauvechain
Corrigendum
Boetiek

SOMMAIRE DU MAGAZINE 2-2010

Rédactionnel : le mot du Président
Nouvelles de l'association
Rapport de l'Assemblée Générale
Chronique du Banquet
Agenda
Les missions de Latty
Histoire des Techniques Aéronautiques en Belgique:
Partie I, chapitre 8
A. Loewenstein: une erreur fatale?
Piggy back flying on a B747
Air Show Beauvechain
Corrigendum
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 22,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 11,00 euro)
Buitenland-Etranger: 27,50 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 13,50 euro)

*
Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

IBAN: BE23 2100 6199 6691
BIC: GEBABEBB

*
Secrétariat- Secretariaat
Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel: 02 2513310
E-mail: VTB.Secretary@gmail.com

Het volgende magazine verschijnt op 9 juli

Le magazine suivant paraîtra le 9 juillet



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

« Le samedi 10 avril 2010, un Tupolev Tu-154 qui transportait le président Lech Kaczynski et plusieurs hauts responsables de la Pologne, s'est écrasé à Smolensk, à 400 kilomètres à l'ouest de Moscou, peu avant la piste, après une quatrième tentative d'atterrissage. »

Il s'agit sans aucun doute, vu les circonstances historiques et factuelles, d'un des événements les plus dramatiques de ses dernières années. Le monde entier et à fortiori les personnes intéressées/concernées par l'aviation, se posent la question de savoir comment un tel accident a pu se produire. Nos premières pensées vont aux familles des victimes mais aussi à tous les citoyens polonais durement frappés et choqués par ce drame.

Nous pensons bien évidemment à nos amis polonais et tout particulièrement à notre cher Zénon Lupina, membre de notre association. Il a perdu plusieurs amis très proches dans l'accident. J'ai eu l'occasion de lui transmettre personnellement nos plus sincères condoléances et je les réitère aujourd'hui au travers de ce petit billet dont je limiterai la teneur à ce seul événement. Puisse-t-il y avoir au niveau de la Pologne, pays fort attachant s'il en est, des retombées positives...car il faut, à bien des égards, tirer les leçons d'un tel accident. On parle de pressions exercées sur le pilote. Dans les discussions que nous tenons à ce propos, il ressort que cette pression fait partie inhérente du métier de pilote de transport. Qu'il s'agisse de vols VIP ou VVIP (nos pilotes militaires en savent quelque chose), de vols business ou de taxi aérien, de vols dans une grande, une moyenne ou une petite compagnie, la pression pour arriver à destination est grande. Elle existe, on ne peut le nier. Heureusement, les équipements se sont fortement améliorés, tant à bord des appareils qu'en ce qui concerne les aides à l'atterrissage. Mais il y a toujours une aviation qui se pratique dans de nombreux pays où la débrouille est quasiment la norme et le « common sense » des équipages est mis à rude épreuve.

Dans ces circonstances, la « company policy » est particulièrement importante et doit bien sûr être respectées. Il n'appartient nullement aux passagers, quel que soit leur rang, d'interférer dans ces règles. Lorsque j'étais en fonction comme commandant des opérations à

Beste vrienden vliegeniers,

"Zaterdag 10 april 2010 is de Tu-154 met aan boord president Lech Kaczynski en vele Poolse gezagsdragers, neergestort te Smolensk, op 400 km ten westen van Moskou, kort voor de startbaan en na een vierde landingspoging."

Gezien de historische en de feitelijke omstandigheden gaat het hier ongetwijfeld om een van de meest dramatische gebeurtenissen van de laatste jaren. De ganse wereld en a fortiori zij die belangstellen in of betrokken zijn bij de luchtvaart, vragen zich af hoe zo een ongeval is kunnen gebeuren. Onze eerste gedachten gaan uit naar de families van de slachtoffers maar ook naar alle Poolse burgers die door dit drama diep getroffen werden.

We denken natuurlijk aan onze Poolse vrienden en vooral dan aan onze beste Zenon Lupina, lid van onze vereniging. Hij heeft door het ongeval meedere dierbare vrienden verloren. Ik heb de gelegenheid gehad om hem persoonlijk onze oprechte deelneming over te maken en vandaag doe ik dat opnieuw middels dit kleine woordje, waarvan ik de teneur uitsluitend aan deze gebeurtenis wijd.

Hopelijk komt er in Polen, een land dat ons dierbaar is, een positieve weerslag want in meerdere opzichten dienen er uit dit ongeval lessen getrokken te worden. Er wordt gesproken van druk op de piloten. Uit discussies die we hierover hadden, blijkt dat die druk inherent deel uitmaakt van het beroep van transportvlieger. Of het nu gaat om VIP- of VVIP-vluchten (onze militaire piloten kennen er wat van), zaken- of taxivluchten, vluchten bij een grote, middelgrote of kleine maatschappij, de druk om ter bestemming te geraken is erg groot. Hij bestaat, dat is onmiskenbaar. Gelukkig is de uitrusting fel verbeterd, zowel aan boord van de toestellen als voor wat de gronduitrusting aangaat. Toch bestaat er nog een vliegwezen dat in vele landen wordt toegepast en waar plantrekkerij zo goed als de norm is en waar het gezond verstand van de bemanning op de proef wordt gesteld.

In die omstandigheden is de "company policy" bijzonder belangrijk en moet ze natuurlijk geëerbiedigd worden. Het is niet aan de passagiers, wat ook hun rang weze, om in de regels tussen te komen. Toen ik nog bevelhebber van de vliegoperaties was bij de Luchtmacht, vernam ik dat een hooggeplaatst iemand bij de Krijgsmacht die op

la Force Aérienne, il me fut rapporté qu'un haut responsable des Forces armées, en visite à nos troupes dans les Balkans, avait fait atterrir le Falcon 900 sur une piste sérieusement enneigée... L'équipage et les passagers avait dû abandonner l'avion sur la piste. Deux jours plus tard, au retour de la visite, l'avion s'y trouvait toujours. J'avais à l'époque rappelé que le commandant était seul maître à bord et qu'il ne pouvait d'aucune façon déléguer cette responsabilité, quelle que soit l'autorité transportée.

Il est bien sûr prématuré de tirer des conclusions de cet accident, d'autant plus que nous ne disposons pas des éléments d'appréciation pour le faire, mais je ressens intuitivement ce qui a pu se passer. Et cela ne peut comme aviateur nous laisser indifférent. On peut espérer qu'au niveau belge aussi cet accident fasse réfléchir et qu'il fasse prendre conscience aux passagers VIP de nos avions militaires, qu'il y a des règles et des normes de sécurité à respecter (*). À bon entendeur, ...

bezoek was bij onze troepen in de Balkan, de Falcon 900 had doen landen op een zwaar ondergesneeuwde startbaan... Bemanning en passagiers hadden het vliegtuig op de startbaan moeten achterlaten. Na afloop van het bezoek twee dagen later, stond het vliegtuig er nog steeds. Ik heb er toen aan herinnerd dat de commandant de enige meester aan boord was en dat die bevoegdheid onder geen beding doorgegeven kon worden, welke autoriteit er ook aan boord was.

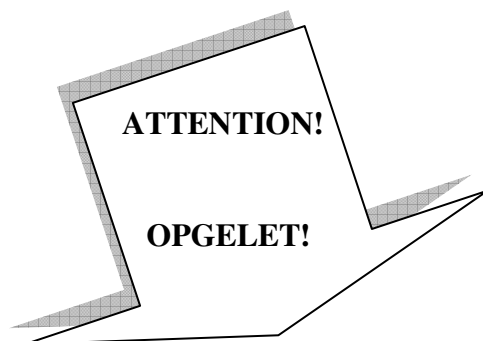
Natuurlijk is het voorbarig om uit dit ongeval besluiten te trekken, vooral omdat we niet over de elementen beschikken om dat te doen, maar ik voel intuïtief aan wat er kan gebeurd zijn. En dat kan ons als vliegeniers niet onverschillig laten. Men mag hopen dat dit ongeval op Belgisch niveau tot nadenken aanzet en de VIP's aan boord van onze militaire vliegtuigen er bewust van maakt dat er regels en veiligheidsnormen zijn die geëerbiedigd dienen te worden (*). Een goed verstaander...

Emem.

* Au 15^e Wing, lorsque les conditions météo sont en-dessous des minima à l'aérodrome de destination, il faut pour pouvoir décoller, désigner deux diversions dont les conditions prévues – une heure avant et deux heures après l'heure estimée d'arrivée – doivent permettre d'effectuer, si l'aérodrome possède un ILS, un « Non/Precision approach ». Si la diversion choisie n'a pas d'ILS, il faut ajouter aux minima d'approche de non-précision, 200 pieds pour le plafond et 300 m pour la visibilité.

Emem.

* Als in de 15e Wing de weersomstandigheden op het vliegveld van bestemming beneden de minima liggen, dienen er om te mogen opstijgen, twee uitwijkvliegvelden aangeduid te worden waarvan de weersvooruitzichten – één uur voor en twee uur na het voorziene uur van aankomst – moeten toelaten om een 'non-precision approach' uit te voeren als het vliegveld over een ILS beschikt. Beschikt het gekozen uitwijkvliegveld niet over een ILS, dan moeten er bij de minima voor een non-precision nadering 200 voet plafond en 300 m zicht worden toegevoegd.



Si vous avez reçu un bulletin de virement dans ce magazine, nous n'avons pas encore reçu votre cotisation pour 2010. Merci de bien vouloir régler le montant nécessaire, sinon ce magazine sera le dernier que vous recevrez.

Voir montants en p. 2

Hebt u met dit magazine een overschrijvingsformulier gekregen, dan hebben wij uw bijdrage voor 2010 nog niet ontvangen. Dank om dit te willen regelen, zoniet is dit het laatste magazine dat u zal ontvangen.

Zie bedragen op p. 2



NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

André WATTE (VT), le 12 janvier 2010.
Joseph CARPENTIER (VT), le 5 février 2010.
Georges DE CONINCK (VT et ex-administrateur), le 24 février 2010.
Guy HANZE (VT), le 10 avril 2010.

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 familie hun blikken van oprecht medeleven aan.

And from the Newsletter Spitfire Club:

JEAN DE BRUYN died on february 25, 2010

Jean was with 81 prom (pre-war). During the war he was with famous 609 Squadron on Typhoon with Cheval, Georges Jaspis, Georges Watelet, Jan Mathys, Albert Laforce a.o.

After the war he had a health problem and became Link operator with SABENA. Later he was OK for flying again and was a very much appreciated instructor in the Civil Aviation School.



WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Claude VAN de VOORDE (Comd Compopsair)

Kauterhof 59, 3320 Hoegaarden
Tel 02 7016060 - Gsm 0473 928 409
E-mail claude.vandevoorde@mil.be
Aanvaard als HeAct
Parrains: Michel Mandl & Didier Waelkens

Roger ROUTIN (Président VT de France)

3, Place du Rouillon, F-91000 Evry (Fr)
Tél +33 160 788 213 - fax +33 821 901 363
GSM +33 616 466 551
E-mail kanjara@free.fr
Admis HeVT
Parrains: Michel Mandl & Didier Waelkens

Erwin DEOLET

Kerkakkerstraat 20, 9850 Hansbeke
Tel 09 371 8704 - Gsm 0484 100 277

E-mail erwin.deolet@skynet.be

Peters: Danny Cabooter & Paul Wils

Charles RIHON

13, rue de la Vallée, F-68230 Katzenthal (Fr)
Tél +33 389 302 892
E-mail charles.rihon@wanadoo.fr
Admis VT
Parrains: Paul Jourez & Xavier Janssens

Francis WILMART

7, An der Gaass, L-9638 Pommerloch
Tél +352 2695 3894 - GSM 0474 703 681
E-mail fracla334@hotmail.com
Admis VT
Parrains: Jean Kamers & Jean-Pierre Herinckx

Louis JEANGOUT

rue du Moulin Van Oost, 5310 Hanret (Eghezée)

Tél 081 812 312 - Fax 081 813 303

E-mail louis.jeangout@skynet.be

Admis VT

Parrains: Jean Kamers & Jean-Pierre Herinckx

Pierre CAEYMAEX

rue Auguste Delvigne 4, 4053 Embourg

Tél 04 365 9008 - Gsm 048 185 868 (?)

E-mail pierrecaeymaex@skynet.be

Admis VT

Parrains: Jean Kamers & Jean-Pierre Herinckx

PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 10 MARS 2010

PROCES-VERBAAL VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 10 MAART 2010

Le président Michel Mandl ouvre la séance à 15h10.

Le Président annonce que 44 membres sont présents et que 58 procurations ont été enregistrées.

Mot du président :

Beste vrienden, chers amis, van harte welkom. Je vous remercie d'avoir fait l'effort d'assister à notre Assemblée Générale. Ik dank u voor uw talrijke opkomst. Mes remerciements s'adressent également aux nombreux membres qui nous ont fait parvenir leur procuration.

Puis-je vous demander de vous lever pendant que je cite le nom des membres qui nous ont quitté au cours de l'année écoulée : Eric BOUZIN, André NUTELET, Pierre MICHEL, Gaston LAUS, Xavier 'Jos' VANBEVER, Achille 'Archie' VANHEE (doyen et membre d'honneur), Hervé DONNET, Léopold HEIMES (membre d'honneur), Georges BALHAN, Emiel ROMBAUT, Willy TISON, Robert LAURENT et Robert 'Bob' CORBEEL. Quatre membres nous ont déjà quittés en 2010 : André WATTE, Juliette LISKA, Joseph CARPENTIER et Georges de CONINCK.

« Notre association rassemble des pilotes et des membres d'équipage de diverses origines. Tous ont en commun la même passion de l'aviation. » C'est ce que je vous disais l'année dernière déjà. Mais je voudrais cette année aller plus loin encore en vous disant que notre association, plus encore que dans le passé, s'efforcera d'être attentive à toutes les catégories de membres et à leurs activités aéronautiques, à la fois dans notre magazine et sur notre site internet qui, comme le secrétaire général va vous l'expliquer, prendra une nouvelle forme. Parmi d'autres projets, nous avons commencé à écrire un livre-souvenir consacré à Albert Vanden Bemden, père de l'aérostation moderne.

En ce qui concerne le nombre de membres, nous constatons une stabilisation et c'est très bien ainsi. Ceux qui nous quittent le font essentiellement bien malgré eux...Ils sont

De voorzitter Michel Mandl opent de zitting om 15u10.

De voorzitter meldt dat er 44 leden aanwezig zijn en dat er 58 volmachten ingeschreven werden.

Woordje van de voorzitter:

Beste vrienden, chers amis, van harte welkom. Je vous remercie d'avoir fait l'effort d'assister à notre Assemblée Générale. Ik dank u voor uw talrijke opkomst. Mes remerciements s'adressent également aux nombreux membres qui nous ont fait parvenir leur procuration.

Mag ik vragen even recht te staan terwijl ik de namen afroep van de leden die ons in het voorbije jaar zijn ontvallen: Eric BOUZIN, André NUTELET, Pierre MICHEL, Gaston LAUS, Xavier 'Jos' VANBEVER, Achille 'Archie' VANHEE (deken en erelid), Hervé DONNET, Léopold HEIMES (erelid), Georges BALHAN, Emiel ROMBAUT, Willy TISON, Robert LAURENT en Robert 'Bob' CORBEEL. In 2010 hebben ons al vier leden verlaten: André WATTE, Juliette LISKA, Joseph CARPENTIER en Georges de CONINCK.

“Onze vereniging omvat piloten en bemanningen van verschillende herkomst. Allemaal hebben ze één gemeenschappelijke factor, hun passie voor de luchtvaart.” Dat vertelde ik u verleden jaar al. Ik zou hier dit jaar verder willen op ingaan door u te melden dat onze vereniging zal proberen, nog meer dan in het verleden, aandacht te schenken aan alle soorten leden en hun luchtvaartactiviteiten, zowel in ons magazine als op onze site, die zoals de Secr u zal uitleggen, een compleet nieuwe lay-out zal krijgen. We zijn er onder andere al mee begonnen om dit jaar een gedenkboek te schrijven voor een bijzondere ancien, Albert Vanden Bemden, de vader van de moderne ballonvaarders.

We stellen een stabilisatie vast voor het ledenaantal en dat is een goede zaak. Zij die ons verlaten doen dat met

remplacés par de nouveaux membres que je me plais à saluer bien chaleureusement et à remercier pour leur adhésion à notre association. Qu'il me soit également permis de remercier tous ceux qui tout au long de l'année s'efforce de faire de nouveaux membres.

Pour ce qui est des « Mémoires », nous publierons cette année les notices de Jules Jaumotte, César Battaille et, comme déjà signalé, Albert Vanden Bemden. Pour l'année prochaine, nous pensons à Willy Coppens, Albert Van Cotthem, deux doyens de notre aviation après Jan Olieslagers, et au Commandant aviateur Fernand Jacquet, ...trois grands personnages de notre passé aéronautique.

En ce qui concerne nos activités, nous allons poursuivre celles qui figurent de façon traditionnelle dans notre agenda. Mais tout comme l'an passé, nous avons l'intention de participer à des nouvelles initiatives telles les commémorations d'événements de la Deuxième Guerre mondiale ou de l'accident intervenu en 1955, à un DC-6 de la Sabena, dans la banlieue de Rome.

Nous avons prévu de participer à l'inauguration de la plaque de Pierre de Caters au Musée de l'Armée ainsi qu'à la présentation du livre rédigé par Guy de Caters à propos de son aïeul. La date retenue est le 30 avril prochain. Nous sommes également concernés, en collaboration avec l'association BAHA, par la réalisation d'un ouvrage sur les trop nombreuses victimes de notre aviation. Il portera le titre « les Ailes Brisées » et devrait paraître pour le Remembrance Day à la mi-octobre.

A l'occasion du centenaire de l'attribution du premier brevet féminin de pilote d'avion à Hélène Dutrieu, nous projetons quelques activités. Nous vous tiendrons au courant du déroulement de ces activités.

C'est devenu une tradition, je voudrais terminer mon mot d'introduction par l'expression de mes remerciements aux collaborateurs du Conseil d'Administration pour l'excellent travail qu'ils fournissent tous. Taverne espagnole, marché persan, c'étaient mes comparaisons dans le passé. Aujourd'hui je préférerais évoquer un petit orchestre de chambre dans lequel chacun joue sa partition en harmonie avec les autres, tout en acceptant la présence d'un chef. Messieurs, à vous tous, mes remerciements cordiaux pour votre implication harmonieuse.

Approbation des procès-verbaux de l'assemblée générale statutaire du 11 mars 2009, publié dans le magazine N° 2/2009, et de l'assemblée générale extraordinaire du 10 juin 2009, publié dans le magazine N° 3/2009 : les PV sont approuvés.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

- Au 31 décembre 2009, notre association comptait 547 membres (544 en 2008), répartis comme suit :
 - VT 437
 - ACT 20
 - A 70
 - Veuves 20
- En 2009, nous avons perdu 13 membres décédés, un a donné sa démission et 9 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 26 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

tegenzin...ze worden vervangen door nieuwe leden die ik hierbij van harte begroet en bedank voor hun lidmaatschap van onze vereniging. Laat me ook hen danken die in de loop van het jaar nieuwe leden opzoeken en aanbrengen.

Wat onze "memorials" betreft, stellen we dit jaar Jules Jaumotte voor, César Battaille en zoals gezegd, Albert Vanden Bemden. Voor volgend jaar hebben we gedacht aan Willy Coppens, Albert Van Cotthem, de tweede deken van onze luchtvaart na Jan Olieslagers, en aan commandant-vlieger Fernand Jacquet...drie grote namen uit ons luchtvaartverleden.

V.w.b. onze activiteiten blijven we de traditionele samenkomsten uit onze agenda onderhouden. Maar net als vorig jaar hebben we de intentie om aan nieuwe activiteiten deel te nemen, zoals de herdenkingen van de Tweede Wereldoorlog of het ongeval uit 1955 met een DC-6 van Sabena in de omgeving van Rome.

We voorzien ook deel te nemen aan de inhuldiging van de plaat voor Pierre de Caters in het Legermuseum en aan de voorstelling van het boek, opgesteld door Guy de Caters voor zijn voorouder. We onthouden voor die dag de 30 april ek.. We zijn ook samen met de vereniging BAHA betrokken bij de realisatie van een boek op de veel te talrijke slachtoffers van onze luchtvaart. Het zal 'Gebroken Vleugels' heten en zou moeten verschijnen tegen de Remembrance Day van half oktober.

Ter gelegenheid van 100 jaar brevet van de eerste Belgische en vrouwelijke vliegenier, Hélène Dutrieu, hebben we enkele activiteiten op gang gebracht. We houden u verder op de hoogte van onze betrokkenheid bij deze activiteiten.

Ik zou mijn inleiding willen beëindigen met een traditioneel geworden dankwoord aan de medewerkers van de Raad van Bestuur voor het prachtige werk dat ze allen leveren. Spaanse kroeg, Perzische markt, dit waren mijn vergelijkingen in het verleden. Vandaag zou ik het gewoon houden bij een klein kamerorkest waar iedereen zijn stuk speelt, in harmonie met de anderen, en waar een dirigent aanvaard wordt. Mijne heren, aan u allen van harte dank voor uw harmonische inzet.

Goedkeuring van de processen-verbaal van de statutaire algemene ledenvergadering van 11 maart, gepubliceerd in het magazine Nr 2-2009, en van de buitengewone algemene ledenvergadering van 10 juni 2009, gepubliceerd in het magazine Nr 3-2009: de PV's worden goedgekeurd.

Verslag van de secretaris-generaal Didier Waelkens:

- Op 31 december 2009 telde onze vereniging 547 leden (544 in 2008), als volgt opgesplitst:
 - VT 437
 - ACT 20
 - A 70
 - Weduwen 20
- In 2009 hebben we 13 leden verloren door overlijden, één heeft ontslag genomen en 9 leden werden geschrapt tengevolge van niet-hernieuwen van de bijdrage. 26 nieuwe leden zijn onze rangen komen versterken.
- Ziehier een overzicht van onze activiteiten in 2009:

• Voici le récapitulatif de nos activités en 2009 :

- Nous avons participé aux cérémonies du souvenir suivantes: Vroenhoven le 11 mai, Remembrance Day (Cinquantenaire) le 17 octobre et Pelouse des Aviateurs & RAF le 1 novembre au cimetière de Bruxelles. De plus, le jeudi 2 avril, nous étions à Florennes pour une cérémonie d'hommage au Col Avi Bouzin.
- L'Assemblée Générale fut convoquée pour le 11 mars à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 28 mars. Une assemblée générale extraordinaire s'est également tenue le 10 juin.
- Les 20 et 21 juin, nous étions présents avec un stand au château de La Hulpe dans le cadre de l'exposition de Caters.
- Le 6 mai, rendez-vous avait été donné à l'ULModrome de Liernu; après l'apéro et un bon buffet, quelques participants ont eu l'occasion d'effectuer un vol en ULM avec notre membre Michel Dillien tandis que d'autres visitaient les installations et les nombreuses « machines volantes » hébergées sur ce site. Le 8 juillet, la tradition a été respectée avec la réunion mensuelle au Musée de l'Air. Finalement, la réunion extra-muros du mois d'août s'est déroulée le 12 au casino de Mondorf-les-Bains, à l'invitation des Vieilles Tiges du G-D. de Luxembourg.

Comme déjà annoncé l'an passé, suite à l'hospitalisation de notre webmaster Hugo, notre site internet était presque à l'abandon faute de trouver un webmaster bénévole pour en assurer la gestion. Depuis peu, nous avons enfin trouvé l'homme qu'il nous fallait : Eddy De Sutter assure depuis quelques mois la gestion du site. Toutefois, la reprise d'un travail réalisé par un autre est une chose bien difficile, je dirais même très difficile dans notre cas pour ne pas dire mission impossible, à un point tel que nous avons décidé de créer un tout nouveau site. Pour l'heure, nous maintenons l'essentiel à jour pour ce qui concerne la partie réservée aux membres. Tous les membres sont bien sûr invités à s'inscrire pour avoir accès à la zone réservée, c'est gratuit; actuellement, 160 membres se sont inscrits mais chose assez bizarre, parmi eux, 43 n'ont jamais visité le site après leur inscription !!!

Quant à la mailing-list, elle compte à ce jour 322 membres « abonnés », soit environ 59%; ceci est une belle évolution comparé aux 53% de 2008. Nous savons donc que plus de 300 membres sont connectés à internet et qu'ils reçoivent ainsi régulièrement des messages du secrétariat dont certains annoncent des nouveautés sur le site. Il est dès lors très étonnant de constater que seulement une bonne centaine ait déjà visité le site de l'association... cela mérite réflexion !

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

Bilan 2009 :

- Compte épargne : € 19.542,16
- Compte courant : € 1.177,16
- Caisse trésorerie : € 438,24

Si on y ajoute le stock de la boutique ainsi que les produits acquis, le bilan 2009 présente un total de € 28.310,07 avec un résultat positif de € 1.770,20.

Budget 2010 :

- We namen deel aan volgende herdenkingen: Vroenhoven op 11 mei, Remembrance Day (Jubelpark) op 17 oktober en Ereperk der Vliegeniers & RAF de 1 november op het kerkhof van Brussel. Daarbij waren we donderdag 2 april in Florennes voor een eerbetoon aan Kol VI Bouzin.
- De Algemene Vergadering werd samengeroepen op 11 maart in het Huis der Vleugels, terwijl ons jaarlijkse banket gehouden werd in de salons de Romree op zaterdag 28 maart. Op 10 juni organiseerden we een Buitengewone Ledenvergadering.
- Op 20 en 21 juni waren we aanwezig met een stand in het kasteel Terhulpen, in het raam van de tentoonstelling de Caters.
- Op 6 mei waren we op het ULM-veld van Liernu; na het aperitief en het prima buffet, hadden een paar deelnemers de kans om een vlucht in een ULM te beleven met ons bestuurslid Michel Dillien. Anderen bezochten dan weer de installaties en de vele 'vliegmachines' die de site herbergt. Op 8 juli werd de traditie gevolgd om de maandelijkse bijeenkomst in het Luchtvaartmuseum te houden. De extra-murossamenkomst van augustus had plaats de 12e in het casino van Mondorf-les-Bains, op uitnodiging van de Luxemburgse Vieilles Tiges.

Zoals vorig jaar al aangekondigd en als gevolg van de hospitalisatie van onze webmaster Hugo, was onze website aan zijn lot overgelaten bij gebrek aan een vrijwillig webmaster die er het beheer van zou nemen. Sinds kort hebben we eindelijk de man die we nodig hadden Eddy De Sutter verzekerd nu al een paar maanden het beheer van de site. Maar het hervatten van het werk van een ander is een lastig karwei, om niet te zeggen onmogelijk. Daarom hebben we beslist een compleet nieuwe site op te zetten. V.w.b. het deel dat aan de leden is voorbehouden, houden we het noodzakelijkste up-to-date. Natuurlijk mag elk lid zich inschrijven om toegang tot die voorbehouden zone te krijgen, het is gratis en voor het ogenblik zijn 160 leden ingeschreven. Vreemd genoeg zijn er 43 onder hen nooit de site komen bezoeken!

De mailing list telt vandaag 322 'geabonneerde' leden of zo een 59%; een mooie evolutie vergeleken met de 53% van 2008. We weten nu dat meer dan 300 leden internettoegang hebben en dat ze regelmatig berichtjes ontvangen van het secretariaat, waaronder de aankondiging van nieuwigheden op de site. Eigenaardig dus dat slechts een honderdtal de site van de vereniging heeft bezocht... stof tot nadenken!

Verslag van de penningmeester Alex Peelaers:

Balans 2009:

- Spaarrekening : € 19.542,16
- Rekening courant : € 1.177,16
- Kas penningmeester: € 438,24

Voegt men daarbij de stock van onze boetiek en de verworven producten, dan geeft de balans van 2009 een totaal van € 28.310,07 met een positief resultaat van € 1.770,20.

Budget 2010:

Het bedraagt € 13.190 en wordt met unanimité der stemmen aanvaard.

Il s'élève à € 13.190 et est adopté à l'unanimité des membres présents.

M. Claude BUISSERET, représentant les vérificateurs aux comptes, confirme que les comptes de l'association sont en ordre et que la comptabilité est toujours tenue avec beaucoup de soin. Il invite dès lors les membres à approuver les comptes pour 2009.

Le Président demande alors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2009. Elle est accordée à l'unanimité de membres présents.

Pour l'exercice 2010, messieurs Xavier JANSSENS et Claude BUISSERET sont reconduits dans leur fonction de commissaires aux comptes tandis que messieurs Thierry TOURNAY et Pierre DEBOURSE le sont en tant que suppléants.

Elections :

Trois administrateurs sont sortants et rééligibles : A. DUMOULIN, R. FEUILLEN et D. WAELKENS. Ils sont réélus à l'unanimité.

M. Eddy DE SUTTER, membre effectif, a présenté sa candidature pour un poste au sein du Conseil d'Administration. Il est élu à l'unanimité.

Le Président donne ensuite la parole aux membres présents pour les traditionnelles questions-réponses. En l'absence de toute question, il clôture l'AG 2010 à 15h45 et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

Dhr. Claude BUISSERET, vertegenwoordiger van de rekeningencommissarissen, bevestigt dat de rekeningen van de vereniging in orde zijn en dat de boekhouding steeds met zorg is bijgehouden. Hij nodigt de leden dan ook uit om de rekening 2009 goed te keuren.

De Voorzitter vraagt de vergadering om voor het boekjaar 2009 kwijting te verlenen aan de commissarissen en bestuurders. Met unanimité van de aanwezige leden verleend.

Voor het boekjaar 2010 worden Dhr Xavier JANSSENS en Claude BUISSERET opnieuw als rekeningencommissarissen aangeduid, terwijl Dhr Thierry TOURNAY en Pierre DEBOURSE vervangers zijn.

Verkiezingen:

Drie bestuurders zijn uittredend en herkiesbaar: A. DUMOULIN, R. FEUILLEN en D. WAELKENS. Ze worden bij unanimité herkozen.

Dhr. Eddy DE SUTTER, aangesloten lid, heeft zijn kandidatuur ingediend voor een functie in de Raad van Bestuur. Hij wordt met unanimité verkozen.

De Voorzitter geeft vervolgens het woord aan leden die eventueel vragen wensen te stellen. Bij gebrek hieraan sluit hij de vergadering af om 15u45 en nodigt de leden uit in de bar van het Huis der Vleugels voor een glas op de vriendschap.



AVIATION AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.
Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



54 Louise Avenue | B-1050 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 90 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0361 (AR 4/7/1979 - MB 14/7/1979)

2 questions de notre secrétaire-général 2 vraagjes van onze secretaris-generaal

Quelqu'un a oublié une écharpe grise au vestiaire des Salons de Romree à Grimbergen après le banquet du 27 mars ... Infos auprès du secrétariat !

A l'occasion du 70ème anniversaire de la Bataille d'Angleterre, l'Association de la Mémoire de la Bataille d'Angleterre sur la côte d'Opale organise une fête aérienne les 18 et 19 septembre 2010 à Audembert/Wissant (à environ 2h30 de route de Bruxelles). Plus d'infos sur le site officiel

www.spectacle.aerien.wissant.audembert.sitew.com/#Page_D_accueil.M . Le spectacle aérien sera principalement assuré par des avions anciens; la Patrouille de France est prévue le samedi. Les VTB envisagent de réserver un autocar (50 places) pour s'y rendre le samedi 18 septembre; **cela ne se fera que s'il y a assez d'intérêt !**

Intéressé ? Alors, prenez contact avec le secrétariat par e-mail ou téléphone (17-20 h) en fournissant votre nom, prénom et le nombre de personnes intéressées. Si le nombre de candidats est suffisant, le voyage sera alors organisé !

Na het banket van 27 maart is iemand een grijze sjaal vergeten in de vestiaire van de salons de Romree...inlichtingen bij het secretariaat!

Ter gelegenheid van de 70e verjaardag van de Slag om Engeland organiseert de *Association de la Mémoire de la Bataille d'Angleterre* aan de Opaalkust op 18 en 19 september 2010 een vliegfeest in Audembert/Wissant (op zo een 2u30 rijden van Brussel). Meer info op de officiële site www.spectacle.aerien.wissant.audembert.sitew.com/#Page_D_accueil.M. Het vlieggedeelte zal vooral verzekerd worden door oude vliegtuigen; de Patrouille de France is voorzien voor zaterdag.

De VTB denken aan het inrichten van een busreis (50 plaatsen) om er zaterdag 18 september heen te rijden, **maar enkel indien er voldoende belangstelling bestaat!**

Geïnteresseerd? Neem dan contact op met het secretariaat via e-mail of telefoon (17-20 u) met opgave van uw naam, voornaam en het aantal deelnemende personen. Zijn er voldoende kandidaten, dan wordt de reis georganiseerd!



Le dîner de printemps des VT à Grimbergen

Petite chronique de l'évènement annuel de notre association

De lentemaaltijd van de VT in Grimbergen

Kleine kroniek van de jaarlijkse gebeurtenis van onze vereniging

Les lampions se sont éteints ! Au soir du 27 mars 2010, le silence est revenu sur le site des Salons de Romrée, magnifique et historique ferme brabançonne classée du 18^e siècle. La journée a été mémorable pour les quelque 170 convives de ce banquet annuel qui depuis longtemps fait partie de la tradition de l'association. À l'intention des membres qui n'y étaient pas, ceci devrait leur permettre de vivre l'évènement....en léger différé.

En fin d'après-midi, lorsque les groupes joyeux sortent de l'imposante grange-restaurant, les avis entendus sont convergents : les participants ont apprécié ! L'appréciation exprimée par un de nos invités pour la remise des « Mémoriaux » résume fort bien cela : il était, disait-il, vraiment épaté, impressionné même, par l'ambiance générale décontractée, par la fraternelle convivialité de cette grande réunion dans laquelle il s'était senti parfaitement à l'aise ; et ému aussi par la qualité de l'hommage fait à son père par les Vieilles Tiges.

Le programme est classique, bien rodé par l'expérience des années antérieures. À commencer par l'apéritif qui sert de cadre à la remise des diplômes de brevets aéronautiques :

de 70 ans à Joseph Prémont ;

de 60 ans à Jacques Brocart, Jean Desquiers (excusé), Jean Fain, Robert Minnoye (excusé) et Roger Routin (le nouveau président des Vieilles Tiges de France).

Puis dans la foulée, la remise des médailles de 50 ans de brevet aéronautique à Michel Daems, Roger Degrande (plus de 31.000 heures de vol sur appareils légers, des hélicoptères en majorité), Rodolphe Dejonghe, Jean-Paul Demolin, René-Léon Dessouroux, Aimé Dulieu, Franz Gilson, Jean-Pierre Herinckx (administrateur), Emile Janssens, Claude-Ferdinand Mathieu, Raymond Nicolaï et Hughes Robins (qui fut pilote d'hélicoptère à la Marine).

On passe alors à table pour s'attaquer au beau menu trois services mitonné pour nous dans les cuisines de la maison. Parmi les invités de marque on note la présence des généraux Camille Goossens et Wilfried De Brouwer, de Monsieur Gustave Rens, président de l'Institut national des Invalides de Guerres (INIG), de Monsieur Raymond Van Horen, président de l'Amicale des Officiers des Campagnes (AOC). Avant que l'on serve l'entrée, l'assemblée debout porte le toast au roi à qui l'association fait parvenir un message de circonstance signé par notre président.

Entre les plats, de courtes pauses permettent, comme chaque année, de rendre hommage à

De lampions zijn gedooft! Die avond van 27 maart 2010 is de stilte weergekeerd over de site van de salons de Romrée, een prachtige historische en geklasseerde Brabantse boerderij uit de 18^e eeuw. Een gedenkwaardige dag voor de zowat 170 tafelenoten van dit jaarlijkse banket dat al jaren traditie is voor onze vereniging. Ter intentie van hen die er niet bij waren, dit artikel zou hen die dag doen beleven, zij het in lichtjes uitgesteld relais.

Als groepjes gelukzaligen op het einde van de namiddag het stoere schuur-restaurant verlaten, is het commentaar unaniem: de deelnemers vonden het prima! De waardering van een van onze genodigden voor de uitreiking van het 'Gedenkboek' vat het mooi samen: hij zei echt verbluft en zelfs onder de indruk te zijn van de algemene ontspannen sfeer, van de gezellige vriendschap tijdens deze grote vergadering waarin hij zich volmaakt op zijn gemak had gevoeld; ook ontroerd door het mooie eerbetoon aan zijn vader vanwege de Vieilles Tiges.

Het programma is klassiek en ingegeven door de ervaring van de vorige jaren. Te beginnen met het aperitief dat als kader dient voor de uitreiking van oorkonden voor luchtvaartbrevetten:

van 70 jaar aan Joseph Prémont;

van 60 jaar aan Jacques Brocart, Jean Desquiers (verontschuldigd), Jean Fain, Robert Minnoye (verontschuldigd) en Roger Routin (de nieuwe voorzitter van de Franse VT).

Daarop de uitreiking van medailles voor 50 jaar vliegbrevet aan Michel Daems, Roger Degrande (meer dan 31.000 vlieguren op lichte vliegtuigen, vooral helikopters), Rodolphe Dejonghe, Jean-Paul Demolin, René-Léon Dessouroux, Aimé Dulieu, Franz Gilson, Jean-Pierre Herinckx (besturder), Emile Janssens, Claude-Ferdinand Mathieu, Raymond Nicolaï en Hughes Robins (die helikopterpiloot was bij de Marine).

We schuiven dan aan tafel voor het mooie driegangenmenu dat de keuken van het huis voor ons heeft klaargestoomd. Onder de eregenodigden noteren we de generaals Camille Goossens en Wilfried De Brouwer, de heer Gustave Rens, voorzitter van de Hoge Raad voor Oorlogsinvaliden, Oudstrijders en Oorlogsslachtoffers, van de heer Raymond Van Horen, voorzitter van de Vriendenkring van officieren van de Veldtocht. Voordat het voorgerecht wordt opgediend, brengt de vergadering rechtstaand de toast aan de koning aan wie de vereniging een passend bericht heeft gestuurd, ondertekend door onze voorzitter.

Tussen de gerechten laten de pauzes zoals elk jaar toe om eer te brengen aan illustere

d'éminents concitoyens qui ont marqué de manière significative l'histoire du développement, de l'essor et de la renommée de l'aéronautique belge. Destinées à être insérées dans le « Mémorial de l'Aviation belge » institué par les Vieilles Tiges en 2003, trois notices biographiques très détaillées et illustrées ont été réalisées cette année en hommage à :

Jules Jaumotte (1887-1940), aviateur militaire de la Grande Guerre, pionnier de la photographie aérienne, directeur de l'Institut Royal Météorologique, membre-fondateur-associé des Vieilles Tiges Belges ;

César Battaille (1882-1963), héros de la guerre 1914-1918, avionneur, officier armurier, artiste sculpteur, membre du Conseil d'Administration des Vieilles Tiges ;

Albert Vanden Bemden (1918-2006), aéronaute de réputation internationale, concepteur et constructeur de ballons, membre des Vieilles Tiges.

Les familles de ces personnalités éminentes du monde de l'aéronautique sont associées à cet hommage public, et des tirés-à-part spéciaux des notices qui sont cette année insérées dans le Mémorial leurs sont offerts. Notre association a eu l'honneur d'accueillir au banquet :

pour Jules Jaumotte, ses fils le Baron André Jaumotte et le Docteur Robert Jaumotte ;

pour César Battaille, ses neveux et sa nièce;

pour Albert Vanden Bemden, son fils Jean-Pierre.

D'autre part, le diplôme de membre d'honneur a été remis par notre président à Monsieur Roger Routin, président des Vieilles Tiges de France dont c'était la première participation à nos annuelles agapes depuis sa prise de fonction à la tête de l'association sœur d'outre-quiévrain.

L'année 2010, on le sait, est celle du centenaire de l'attribution du brevet de pilote d'avion à la Tournaisienne Hélène Dutrieu. Le 23 novembre 1910, elle fut la première aviatrice belge inscrite sur les tablettes de l'Aéro-Club de Belgique (brevet n° 27), et son riche palmarès international de records et de premières féminines (sur hydravion, par exemple) est déjà inscrit dans les pages de notre Mémorial. Si la commémoration de ce centenaire aura lieu plus tard dans l'année, le conseil d'administration a néanmoins voulu saisir l'occasion de sa grande réunion festive du printemps pour mettre à l'honneur une aviatrice de notre association : Madame Yvonne Cunha, pour sa très belle carrière comme pilote de ligne.

C'est alors, après le moka final, que la nombreuse assistance a commencé à se disloquer sans hâte, non sans penser déjà au rendez-vous fixé au printemps prochain.

A. Demoulin

medeburgers die op betekenisvolle wijze hun steentje bijdroegen aan de geschiedenis van de ontwikkeling, het ontstaan en de faam van de Belgische luchtvaart. Drie zeer gedetailleerde en geïllustreerde biografieën zijn bestemd om ingevoegd te worden in het 'Gedenboek van de Belgische Luchtvaart', door de VTB in 2003 ingesteld. Dit jaar brengen ze eer aan:

Jules Jaumotte (1887-1940), militair vliegenier uit de Grote Oorlog, pionier van de luchtvaartfotografie, directeur van het Koninklijk Meteorologisch Instituut, lid-stichter-medewerker van de Belgische Vieilles Tiges;

César Battaille (1882-1963), oorlogsheld 1914-1918, vliegtuigbouwer, officier wapenmaker, beeldhouwer, lid van de Raad van Bestuur van de Vieilles Tiges;

Albert Vanden Bemden (1918-2006), ballonvaarder met internationale faam, ontwerper en bouwer van luchtballons, lid van de Vieilles Tiges.

De families van die eminente persoonlijkheden uit de luchtvaartwereld worden bij dit openbare eerbetoon betrokken. Ze ontvangen speciale kopies van de teksten die dit jaar in het Gedenboek worden ingevoegd. Zo kon onze vereniging op het banket verwelkomen:

voor Jules Jaumotte, zijn zoons de baron André Jaumotte en dokter Robert Jaumotte;

voor César Battaille, zijn neven en zijn nichtje;

voor Albert Vanden Bemden, zijn zoon Jean-Pierre.

Daarbij overhandigde onze voorzitter ook nog het erelidmaatschap aan de heer Roger Routin, voorzitter van de Vieilles Tiges de France. Hij nam voor de eerste keer deel aan onze jaarlijkse smulpartij sinds hij de functie overnam aan het hoofd van de vereniging aan onze zuidergrens.

U weet dat het jaar 2010 het eeuwfeest is van de toekenning van het vliegbrevet aan de Doornikse Hélène Dutrieu. Op 23 november 1910 was zij de eerste Belgische vliegenierster die ingeschreven was bij de Aeroclub van België (brevet nr 27). Haar rijkge vulde palmares met internationale records en vrouwelijke premières (op watervliegtuig, bijvoorbeeld) staat al genoteerd in ons Gedenboek. Ook al heeft de viering van dat eeuwfeest later op het jaar plaats, toch heeft de raad van bestuur de gelegenheid van ons jaarlijkse diner te baat genomen om een pilote uit onze vereniging op een voetstuk te plaatsen: mevrouw Yvonne Cunha, voor haar prachtige carrière als lijnpilote.

En dan, na de laatste koffie, begonnen de talrijke genodigden rustig aan hun terugreis, met in gedachte al het volgende rendez-vous van volgende lente.

A. Demoulin
(vertaling: W. Tersago)



AGENDA

11 MEI – 11 MAI 10.45 H

Jaarlijkse herdenking aan de brug van Vroenhoven. Samenkomst aan de kerk voor de eucharistieviering, daarna optocht naar het monument. Overvlucht door F-16 en toespraken. Receptie achteraf.

Commémoration annuelle près du pont de Vroenhoven. Réunion à l'église pour la messe, ensuite départ vers le monument. Survol par des F-16, allocutions. Réception par la suite.

14 JULI - 14 JUILLET 12H

Maandelijkse bijeenkomst, niet in het Huis der Vleugels maar in de cafetaria van het Luchtvaartmuseum, waar Alex Peelaers ons verwacht voor een goed voorzien koud buffet. Zoals de vorige jaren moet er worden ingeschreven door betaling van de som van € 30 per persoon op rekening van onze vereniging (zie nummer vooraan in dit magazine) en dit voor 1 juli.

Réunion mensuelle non pas à la Maison des Ailes mais à la cafétéria du Musée de l'Armée, section Air, où Alex Peelaers nous a réservé un buffet froid bien fourni. Comme les années passées, le paiement de la somme de 30€ par personne avant le 1 juillet au compte de notre association vaut pour inscription (voir numéro de compte à la première page de ce magazine).

11 AUGUSTUS: 'BUITENSHUIS' BIJeenkomst MET LUNCH IN DE HOLIDAY INN TE GENT

11 AOÛT: RÉUNION « OUTDOOR » ET LUNCH À L'HOLIDAY INN DE GAND

11.30: aperitief met hapjes

12.30: menu all in met gerookte zalm met klassieke garnituur & zure room, filet van Mechelse koekoek met champignon garnituur, duo van chocolademousse met advocaat, koffie/ thee met versnaperingen, incl. huiswijnen, pils, frisdranken of water.

Prijs: € 53,50 per persoon, te storten op rekening van de vereniging (zie vooraan in dit magazine) met als mededeling 'samenkomst 11 augustus - x personen'.

Inschrijven = betalen, er is dus geen inschrijvingsformulier. Limeitdatum voor de inschrijvingen is 2 augustus; bedankt om uw deelname voor die dag te regelen!

11.30 : apéritif et amuse-bouches ;

12.30 : menu tout compris avec Saumon fumé sur garniture classique et crème sûre, Filet de Coucou de Malines aux champignons, Duo de mousse au chocolat et avocat, Café/thé avec mignardises, vins de la maison, pils, boissons fraîches ou eau.

Prix : 53,50 € par personne, à verser sur le compte de l'association (voir page 2 de ce magazine) avec en communication « réunion du 11 août – x personnes ».

S'inscrire = payer, il n'y a pas de formulaire d'inscription. Date limite des inscriptions le 02 août, merci de régler le montant avant cette date !

ADRES/ ADRESSE DU JOUR : HOLIDAY INN GENT EXPO, MAALTEKOUTER 3, 9051 GENT

Voormalig Belgisch militair piloot als redder van onze planeet

Een bondige voorgeschiedenis.

Latty is een voormalig Belgisch militair piloot die na zijn opruststelling zijn "nickname" tot op heden is blijven gebruiken tijdens zijn toch wel uitzonderlijke vliegactiviteiten, in een bijzonder veeleisend, erg professioneel en wetenschappelijk verband, zowat overal op onze aardbol.

De ware naam die achter Latty schuilt, is Luc Lathouwers. De militaire loopbaan van Latty startte in 1976 als leerling vliegtuigmecaniciën aan de Technische School van Saffraanberg. Na het behalen van zijn diploma treffen we hem aan als specialist in de Sectie Motoren van de Fouga Magister en de Alpha Jet en als crewchief van de Fouga Magister in Brustem. Het dagelijks contact met de piloten is voor hem de prikkel om zijn kans te wagen om ook piloot te worden. Zo gezegd, zo gedaan, en hij slaagt met vlag en wimpel.

Mijn eerste kennismaking met Latty dateert van 4 maart 1983 wanneer ik samen met de leerling-piloot Luc een instructievlucht uitvoerde in de Alpha Jet AT-13. De vlucht van 1.15u, die vooral op grote maar ook op lage hoogte plaats heeft, illustreert duidelijk wat van een leerling-piloot tijdens de gevorderde vliegopleiding wordt verwacht. Tijdens de nabespreking van de vlucht vallen er weinig opmerkingen te noteren.



De vliegopleiding van Latty loopt trouwens op wieltjes. De zo fel begeerde pilotenvleugels ontvangt hij samen met kroonprins Filip van België, die met hem de vliegopleiding succesvol afrondt. Na een complementair verblijf van nagenoeg negen maanden in Brustem op Alpha Jet - de conversie-eenheden zijn overwerkt - ziet Latty zijn droom eindelijk in vervulling gaan. Hij start namelijk de vliegopleiding op F-16 in Beauvechain. In de OCU (*Operational Conversion Unit*) ontdekt hij een nieuwe wereld. Het antwoord op de vraag naar de meest markante herinnering uit die periode is zeer spontaan. "We worden er door Toutou (hoofdinstructeur F-16) en zijn maats zeer goed opgevangen. Het is voor de eerste maal dat we als gelijken worden behandeld".

Na de omscholing op F-16 vervoegt Latty het 349 smaldeel in Beauvechain, dat toen onder het bevel stond van Lt-Kol VI Michel Mandl. Hetzelfde 349 smaldeel was ook de thuis van onze astronaut Frank De Winne. (Als smaldeelbevelhebber voerde Frank als eerste en enige Belg het bevel over de Belgisch-Nederlandse *Deployable Air Task Force* die in 1999 tijdens de NAVO operatie Allied Force boven de Balkan werd ingezet).

Latty zal tot 1993 in zijn 349 smaldeel vertoeven, waar hij het brengt tot operatieofficier en waar hij de hoogste en meest veeleisende kwalificaties behaalt van een modern gevechtspiloot.

Dan is het moment aangebroken om het geweer van schouder te veranderen en verkiest hij te worden overgeplaatst op transportvliegtuig in de 15de Transportwing te Melsbroek. De stuurhut van zijn nieuwe werkpaard, de C-130, zal hij gedurende vijf jaar inpalmen. Tijdens twee jaar als co-piloot en drie jaar als boordcommandant doorklieft hij het luchtruim boven zowat alle continenten. Maar de verleidingen van de burgerluchtvaart worden erg groot. De nieuwe chef van SABENA Reutlinger wil zijn grootheidswaanzin kost wat kost tot een goed einde brengen na de bestelling van 34 Airbus-vliegtuigen. Er zijn bijgevolg dringend veel piloten nodig om al die stuurknuppels te hanteren. Latty kan gebruik maken van de overeenkomst tussen de toenmalige minister van ambtenarenzaken André Flahaut en zijn collega van Defensie Poncelet, om op veertigjarige leeftijd, - en dit met behoud van pensioen dat ten vroegste normaal 5 jaar later start -, intekenen op de loonlijst van SABENA of één van haar zustermaatschappijen.

De aderlating van ervaren piloten binnen de 15^{de} Transportwing is belangrijk. De lokroep van financiële en andere voordelen is ook voor Latty en voor talrijke collega's onweerstaanbaar. Het tijdperk van de militaire luchtvaart wordt afgesloten.

Aanlokkelijke burgercarrière.

In 1998 begint Latty aan een nieuwe episode van zijn vliegersloopbaan bij DAT (Delta Air Transport). Na het failliet van Sabena in 2001, wordt DAT opgeslorpt door SN Brussels Airlines. Latty bouwt ondertussen op de BAe 146 viermotorige fluisterjet heel wat vliegervaring op en wordt houder van de belangrijkste vliegkwalificaties.

In de loop van 2007 valt zijn oog op een advertentie in Flight International. Directflight Limited is als gespecialiseerde operator, met de luchthaven van Cranfield in het Verenigd Koninkrijk (VK) als thuisbasis, op zoek naar een piloot, die aan bijzondere kwalificaties moet beantwoorden. Hij moet heel wat ervaring bezitten op de BAe 146 om een uniek exemplaar van het toestel te vliegen. De vluchten zullen zich situeren tussen 50 voet (15 meter) boven zee, 250 voet (76 meter) boven land tot de maximale vlieghoogte van elke BAe 146 die 35.000 voet (10.668 meter) bedraagt. Een bijzonder vereiste is ook dat men moet kunnen formatie vliegen met vliegtuigen van hetzelfde kaliber. Vliegoperaties staan op het programma van op vliegvelden zowat overal ter wereld en dit tijdens enkele ontplooiingen per jaar, die nagenoeg telkens een maand in beslag nemen. Vanuit Cranfield hebben het ganse jaar door de meerderheid van de overige vluchten plaats.

Een ervaring als militair piloot is zonder twijfel een bonus. Voeg daarbij het verworven vakmanschap op de BAe 146 en de ideale kandidaat is vlug gevonden. Latty wordt dan ook zonder aarzeling opgenomen als enige niet VK-er in het personeelsbestand van Directflight Limited.

De BAe 146 als atmosferisch onderzoeksvliegtuig.

Het vliegtuig dat de draaispil vormt in het ganse verhaal is de enige BAe 146 die als *Atmospheric Research Aircraft* of ARA wordt ingezet. BAe Systems stelde het toestel ter beschikking. Na een grondige aanpassing aan de bijzondere opdracht van atmosferisch onderzoek werd het in gebruik genomen in 2004, ter opvolging van de C-130 Snoopy, die niet echt meer geschikt was voor zijn taak. Directflight Limited stelt het toestel tewerk onder contract bij BAe Systems en baat het uit voor de *Facility for Airborne Atmospheric Measurements* of FAAM die op zijn beurt beheerd wordt door de *Natural Environment Research Council* of NERC en de *Met Office*. De opdracht van de NERC illustreert duidelijk de veelomvattende taken waarvoor ondermeer de ARA kan worden ingezet. "Onze visie is kennis en begrip van de aarde en zijn omgevingen te doen vooruitgaan zodat hulp kan worden verschaft om een zekere en duurzame toekomst voor de planeet en zijn bewoners te verzekeren". Onderzoek van onze atmosfeer ergens op onze planeet, weerpatronen, klimaatverandering, de opwarming van de aarde, dit alles roept een kluwen van vragen op die beter vroeg dan laat geruststellende antwoorden opleveren.



Het *Atmospheric Research Aircraft* of ARA toestel werd zowel inwendig als uitwendig grondig gewijzigd. Aangepaste vlieginstrumenten waren onmisbaar voor de toch wel bijzondere vliegomstandigheden. De beschikbare ruimte in de romp wordt opgevuld met gespecialiseerde uitrusting die het wetenschappelijk werk moet ondersteunen. Hierbij dient te worden aangestipt dat er vaste apparatuur beschikbaar is maar dat meestal specifieke apparatuur wordt ingebouwd in functie van de aard van de wetenschappelijke opdracht. Ook de buitenzijde van de ARA onderging heel wat modificaties. Luchtinlaten, meetkoppen, sensoren en zelfs uitwerpopeningen voor sondes zijn zo wat over het ganse vliegtuig ingeplant en zorgen voor een enigszins militaire look. Aan boord van het toestel is er plaats voor in totaal 20 personen, een bemanning van 3 personen en een ploeg van maximaal 17 wetenschappers.

Zeer diverse campagnes.

Om ons een duidelijker beeld te vormen van het ware werk van onze *ARA-captain* Latty en van de hele organisatie, kunnen we misschien de recente campagnes beknopt toelichten, waarvoor de ARA zowat overal op onze aardbol werd ingezet. Vooraf dienen we aan te stippen dat erg gedetailleerde informatie over elke ARA-campagne voor het publiek beschikbaar is. De website van FAAM is echt een neusje van de zalm. Elke ontplooiing van de BAe 146-301 wordt aan de hand van een vast schema toegelicht.

Het Cold Lands Processes Experiment (CLPX-II) had plaats van 13 februari tot 5 maart 2008 samen met Amerikaanse wetenschappers van op *Fairbanks International Airport*. Deze ontplooiing beoogde de weersvoorspellingen in het noordpoolgebied te verbeteren. Tijdens bepaalde periodes van de dag werden de gelijktijdige waarnemingen vergeleken van de ARA, een grondploeg op rupsvoertuigen en de overvliegende meteorologische satelliet. De verwerking van de waarnemingen in gespecialiseerde centra in de Verenigde Staten (VS) en in het VK zou moeten bijdragen tot de ontwikkeling van betere weermodellen door de verfijning van de gangbare algoritmes.

De belevenissen binnen en buiten de cockpit zijn toch wel uitzonderlijk te noemen. Een grondtemperatuur van om en bij 40° Celsius onder nul in Fairbanks, waar het arbeidsintensieve sneeuw ruimen dagelijkse kost is, waar men opstijgt en landt op aangestampte sneeuw, waar de zuivere onbezoedelde lucht sneeuw is van een ongeëvenaarde zichtbaarheid in vlucht, waar men tijdens de vluchten van ongeveer 5 uur soms op een hoogte van ongeveer 300 meter boven het terrein tot op nagenoeg 600

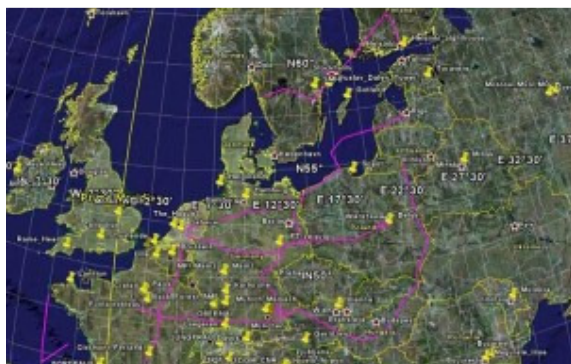
mijl van de noordpool geen enkel spoor van leven waarneemt (zelfs geen ijsbeer volgens Latty), waar inderdaad het vliegtuig het transportmiddel is bij uitstek en men in een uithoek als Barrow met de BAe 146-301 zelfs kan bijtanken.

Het zijn allemaal enige belevenissen waarbij de bekwaamheid en ervaring van de piloten in de cockpit op een significante wijze de uitdaging van veeleisend wetenschappelijk werk in een soms wel dreigende vlieg- en leefomgeving tot een goed einde brengt.



Een andere campagne, deze maal wat dichterbij de heimat, had plaats van 5 tot 23 mei 2008. **Het European Integrated Project on Aerosol Cloud Climate Air Quality Interactions** of **EUCAARI** stond op het programma. De vlieghaven van Oberpfaffenhofen in Zuid-Oost Duitsland werd nu de thuisbasis. Er werden zowel vluchten op lage als op grote hoogte over de landsgrenzen heen uitgevoerd. Vliegen in het drukke Europese luchtruim langs wetenschappelijk geselecteerde routes vraagt van beide piloten bijzonder veel attentie. De opdrachten op lage hoogte tussen de mozaïek van militaire en burgerlijke vliegvelden, van militaire oefenterreinen, van andere verboden zones, doorheen een luchtverkeer van traagvliegers zoals zweef- en motorvliegtuigen, vragen om een bijzondere visuele aandacht.

Tijdens de zomer van 2008 werden de bakens verplaatst naar Zuidoost-Azië. De centrale plaats van het gebeuren van 1 tot 25 juli 2008 was de vlieghaven van Kota Kinabalu, in Oost-Malesië op Borneo. De campagne ging schuil achter **OP3** en beoogde een onderzoek naar de **Ozone and Particle Photochemical Production** boven een zuidoost Aziatisch regenwoud gelegen langs de evenaar. Eenvoudig gesteld wil een samenwerkingsverband tussen Britse en Maleisische wetenschappers de wisselwerking tussen het regenwoud en onze atmosfeer onderzoeken en peilen naar een mogelijke verandering in de toekomst.



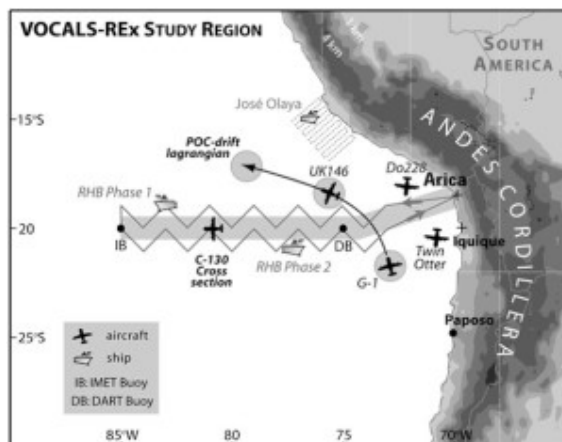
Het overvliegen van een regenwoud op lage of grote hoogte is geen alledaagse vliegactiviteit. De meteorologische omstandigheden en het terrein zijn zeer specifiek. Een vroegere confrontatie met gelijkaardige vliegomstandigheden in een militaire cockpit kunnen een belangrijke meerwaarde opleveren.



Het jaar werd afgerond met een campagne die wat de inzet van de middelen en de moeilijkheidsgraad van het project niet moet onderdoen voor een grootschalige militaire onderneming. Diverse gespecialiseerde middelen, zowel te land in de lucht als ter zee, werden door verschillende landen ter beschikking gesteld. De plaats van het gebeuren? Noord-Chili tegen de grens aan met Peru. Het werkterrein bevindt zich boven de aangrenzende Stille Oceaan. De campagne is een onderdeel van het grootschalig **VAMOS (Variability of the American Monsoon Systems)** project waarbij vooral onderzoekscentra van het ganse Amerikaanse continent zijn betrokken. Ze willen een beter inzicht bekomen in het complexe klimaat van het zuidoostelijk deel van de Stille Oceaan. De

specifieke onderneming wordt **VOCALS** gedoopt (*VAMOS Ocean Cloud Atmosphere Land Study*). VOCALS heeft zich van 26 oktober tot 14 november 2008 afgespeeld. De thuishaven was deze maal Chacalluta International Airport, gelegen op 18 km ten noordoosten van Arica.

Zoals tijdens elke campagne is een werkdag van nagenoeg 12 uur niet ongewoon. Een viertal uur voor dat de ARA opstijgt zorgt een generator op de parkingvloer voor de nodige energie en zijn de specialisten al druk in de weer om alle wetenschappelijke uitrusting aan boord af te stemmen. Met de vlucht zelf van nagenoeg 5 uur en de nabespreking is de dag goed gevuld. Tijdens de verschillende vluchten vanuit Chacalluta, en dit over dag en 's nachts, is het nogmaals alle hens aan dek. Nauwgezet de geselecteerde trajecten vliegen of op vraag van de wetenschappers de volledige levensloop van een bepaalde wolkenfamilie volgen waarbij de permanente aanwezigheid van meestal een vliegend observatiemiddel noodzakelijk is, het kalibreren van het wetenschappelijk instrumentarium tijdens een formatievlucht met een soortgenoot, het is weerom een erg gevarieerde opdracht. Een buitengewone vliegvaardigheid is ook tijdens deze campagne een hoofdelement van het totaalsucces van het wetenschappelijk werk.



Van 18 april en 12 mei 2009, werd de ARA en de volledige ploeg van Directflight Limited voor een reeks experimenten boven de woestijnen en zeeën van Oman en van de Verenigde Arabische Emiraten gestuurd. De campagne stond er geboekstaafd als **MEVEX** (*Middle East Validation Experiment*) en beoogde de meting van de infrarode uitstraling van de woestijn en de invloed van het woestijnstof op ons klimaat. De invloed op ons klimaat van dit enorme transport van woestijnstof doorheen de atmosfeer is een onderwerp dat bij onze wetenschappers nog steeds een reeks vragen onbeantwoord laat. Weerom moeten we beamen dat de aard en de moeilijkheidsgraad van de vluchten niet tot de dagdagelijkse beroepsactiviteit behoren van een klassieke BAe 146 lijnpiloot. De uitdaging aangaan om vliegvaardigheid te verzoenen met wetenschappelijk werk, ten dienste van de levenskwaliteit van de huidige en toekomstige aardbewoners, is trouwens een unicum dat alle respect en waardering verdient.

Enkele bijkomende overwegingen.

Enkele bijkomende overwegingen kunnen misschien een algemeen besluit voorafgaan. Vooreerst willen we nogmaals benadrukken dat BAe Systems een opmerkelijke bijdrage levert in het wetenschappelijk onderzoek van onze fragiele atmosfeer. Een volledig vliegtuig ter beschikking stellen, uitrusten en onderhouden als ARA is een uniek initiatief dat gerust bij anderen navolging zou mogen kennen. Vervolgens stellen we vast dat het VK nog steeds baanbrekend werk verricht in het onderzoek naar de evolutie van ons klimaat. De bijdrage van de Britse belastingbetaler tot dit wetenschappelijk werk, dat in dit verband in de diverse onderzoekscentra wordt verricht, is trouwens niet gering. Bovendien kan er worden aangestipt dat ook Europa zich niet onberoerd laat in deze materie. EUFAR (*European Fleet for Airborne Research*), dat gefinancierd wordt door de Europese Commissie, integreert vooral diverse activiteiten door bijvoorbeeld de coördinatie van de inzet van geïnstrumenteerde vliegtuigen. Europa blijkt over een hele vloot van gespecialiseerde vliegtuigen te beschikken waarbij de BAe 146-301 als meest complete toestel zowel qua uitrusting als qua vliegcapaciteiten in het oog springt. Opmerkelijk is ook het feit dat België in het EUFAR-verhaal nauwelijks voorkomt noch wat middelen als vliegtuigen en instrumenten betreft, noch wat onderzoekers betreft. Met enige verrassing stellen we vast dat het Koninklijk Meteorologisch Instituut volledig forfait geeft. Gelukkig kan België ter compensatie, met de aanwezigheid van Latty in de stuurhut van het meest volledige Europese onderzoeksvliegtuig, enige tevredenheid uiten.

Epiloog

De besturing van de ARA BAe 146-301 betekent voor onze hoofdspeler nog steeds een opeenvolging van uitdagingen, waarbij vooral zijn vroegere ervaring als militair piloot een absolute meerwaarde oplevert. Bewust kiezen voor een korte militaire loopbaan als piloot, met vooral de vliegtuigcockpit als biotoop en over de durf, vaardigheid en ervaring beschikken om steeds weer opnieuw zijn limieten te verleggen tijdens een vervolgcarière als burgerpiloot, is niet voor iedereen weg gelegd. Diverse mogelijkheden blijven zich in de nog steeds groeiende vliegwereld aanbieden. Nochtans is de aanwezigheid van een voormalig Belgisch militair piloot in de cockpit van een *Atmospheric Research Aircraft* een eerder uniek gebeuren. Latty, je bijdrage als redder van onze planeet wordt met dit verhaal even in de kijker geplaatst. Je werk zal hopelijk ook nog door menig lezer worden gewaardeerd. Jij bent tevens het levende bewijs dat een loopbaan als militair piloot in de burgersector kan worden voortgezet met ongeëvenaarde en verrijkende ervaringen.

door: André Jansens

Un ancien pilote militaire belge devient un sauveteur de la planète

Latty est un ex-pilote militaire belge qui, après son départ à la retraite, a continué jusqu'ici à utiliser son « nickname » dans les activités aéronautiques exigeantes, très professionnelles et à caractère scientifique qu'il accomplit un peu partout sur notre planète.

Le personnage caché derrière le surnom de Latty s'appelle Luc Lathouwers. La carrière militaire de Latty commence en 1976 comme élève mécanicien avion à l'Ecole Technique de Saffraanberg. Après avoir obtenu ce diplôme, on le trouve comme spécialiste à la section Moteurs pour Fouga Magister et Alpha Jet. Le contact quotidien avec les pilotes est un stimulant qui le pousse à tenter sa chance et à devenir pilote lui-même. Ainsi dit ainsi fait, avec succès.

Ma première rencontre avec Latty date du 4 mars 1983 au cours d'un vol d'instruction sur l'Alpha Jet AT-13 avec l'élève pilote Luc. Ce vol d'une heure et quinze minutes, qui se passe à haute mais aussi à basse altitude, illustre bien ce que l'on attend d'un élève au cours de l'écolage avancé. Pendant le debriefing du vol, il y a peu de remarques à formuler.

L'entraînement de Latty se passe « comme sur des roulettes ». Les ailes de pilote tant convoitées lui sont octroyées en même temps qu'au Prince Philippe de Belgique qui termine sa formation avec succès. Après un séjour supplémentaire de neuf mois à Brustem sur Alpha Jet – les unités de conversion sont surchargées – Latty voit enfin se réaliser son rêve. Il commence l'entraînement sur F-16 à Beauvechain. A l'OCU (Operational Conversion Unit) il découvre un monde nouveau. A la question de savoir quel est son souvenir le plus marquant de cette période, la réponse fuse : « Nous avons été très bien accueillis par Toutou (le chef instructeur F-16) et ses collègues. Pour la première fois nous étions traités sur un pied d'égalité ».

Après la conversion sur F-16, Latty rejoint à Beauvechain la 349^e Escadrille qui était alors commandée par le Lieutenant Colonel Aviateur Michel Mandl. Dans ses rangs, la 349^e comptait aussi notre astronaute Frank De Winne (qui, comme commandant d'escadrille, sera le premier et seul Belge à prendre la tête de la « Deployable Air Task Force » belgo-néerlandaise qui en 1999, pendant l'opération Allied Force de l'OTAN, sera engagée dans les Balkans.

Latty restera jusqu'en 1993 dans « sa » 349^e Escadrille dont il sera Officier Opérations et où il obtiendra les plus hautes et plus convoitées qualifications de pilote de combat moderne.

Le moment est alors venu de changer son fusil d'épaule : il choisit de passer sur avion de transport au 15^e Wing de transport à Melsbroek. Pendant cinq ans, son nouveau lieu de travail sera dans le cockpit du C-130. Pendant deux ans comme copilote et trois ans comme commandant de bord, il va sillonner l'espace aérien de tous les continents. Mais la séduction de l'aviation civile est vraiment très forte. A la SABENA, le nouveau chef Reutlinger veut à tout prix assouvir sa folie des grandeurs après la commande de 34 Airbus. Il y a donc un pressant besoin de pilotes à mettre aux commandes de ces avions. En application de l'accord passé entre le Ministre de la Fonction publique Flahaut et son confrère de la Défense le Ministre Poncelet, Latty peut à l'âge de 40 ans et avec maintien de la pension (ce qui n'est normalement prévu que cinq ans plus tard) s'inscrire sur les rôles de la SABENA ou d'une société sœur. La ponction de pilotes expérimentés dans les effectifs du 15^e Wing est importante. Pour Latty et beaucoup de collègues, l'attrait financier et d'autres avantages deviennent irrésistibles. Le temps de l'aviation militaire prend fin.

Une attrayante carrière civile

En 1998, Latty commence un nouvel épisode de sa carrière d'aviateur chez DAT (Delta Air Transport). Après la faillite de la SABENA en 2001, DAT est absorbée par SN Brussels Airlines. Entretemps Latty a accumulé une belle expérience sur le « quadrimoteur murmurant » BAe 146 et en détient les intéressantes qualifications.

En 2007, dans le magazine Flight International, il lit une annonce qui l'intéresse. La société « Directflight Limited », opérant à partir de l'aérodrome de Cranfield au Royaume-Uni, cherche un pilote détenteur d'une qualification particulière. Il doit avoir une bonne expérience sur BAe 146 dont il aura à piloter un exemplaire très particulier. Les vols se feront entre 50 pieds (15 mètres) au-dessus de la mer, 250 pieds (76 mètres) au-dessus des terres, et l'altitude maximale du BAe 146 qui est de 35.000 pieds (10.668 mètres). Une exigence particulière est aussi de voler en formation avec des avions de taille semblable. Les opérations aériennes prévues au programme se feront à partir d'aérodromes situés un peu partout dans le monde et cela pendant quelques déploiements annuels d'environ un mois chacun. La plupart des autres vols partiront de Cranfield.

L'expérience de pilote militaire est sans aucun doute un bonus ; et si on y ajoute l'expérience sur BAe 146, le candidat idéal est vite trouvé. Latty est sans hésitation engagé comme seul membre non-britannique du personnel de Directflight Limited.

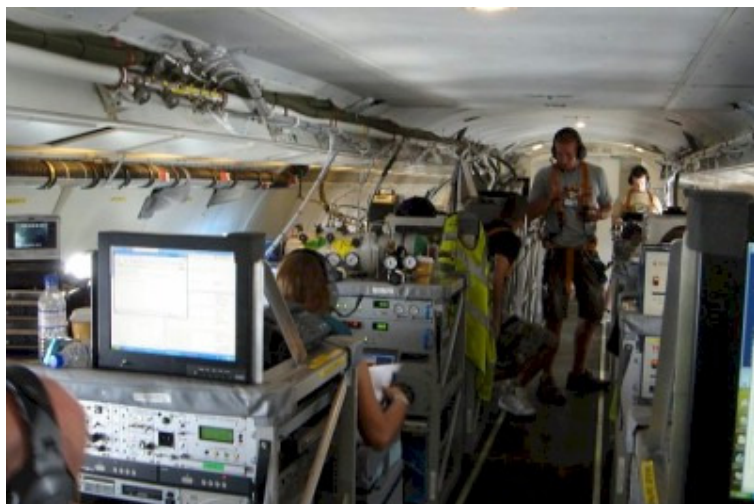
Le BAe 146 comme avion de recherche atmosphérique

L'avion qui est au centre de ce récit est le seul BAe 146 qui soit utilisé comme « Atmospheric Research Aircraft », en abrégé ARA. C'est BAe Systems qui fournit l'avion. Après une profonde adaptation de l'appareil à la mission particulière de recherche atmosphérique, il a été mis en service en 2004, succédant au C-130 Snoopy pas très bien adapté à cette tâche.

Directflight Limited met l'appareil en œuvre sous contrat de BAE Systems et l'exploite pour « Facility for Airborne Atmospheric Measurements » (FAAM) qui est pour sa part géré par « Natural Environment Research Council » (NERC) et par le « Met Office ». La mission du NERC indique clairement la panoplie des tâches qui peuvent être assignées à l'ARA : « Notre but est de faire progresser la connaissance et la compréhension de la terre et de son environnement, de manière à pouvoir assurer un avenir sûr et durable à la planète et à ses habitants ». Etude de l'atmosphère partout sur la planète, modèles météorologiques, changements climatiques, réchauffement de la terre ; tout cela amène des tas de questions auxquelles il faut répondre rapidement plutôt que trop tard.

L'appareil pour l'Atmospheric Research Aircraft a été profondément modifié tant dans l'avion qu'à l'extérieur. Des instruments de vol adaptés s'imposaient pour ces missions dans des conditions particulières. Le volume utile de la carlingue est bien rempli d'équipements spécialisés nécessaires à ce travail scientifique. S'il y a bien sûr des appareillages permanents, il faut noter que beaucoup d'appareils spécifiques sont installés à bord en fonction du type de mission scientifique. L'extérieur de l'ARA a lui aussi subi des modifications. Des prises d'air, des sondes de mesure, des détecteurs et même des trappes ouvrantes pour sondes sont implantées sur l'ensemble de l'avion, ce qui lui donne une petite allure militaire. Vingt personnes prennent place à bord : un équipage de trois et une équipe de dix sept scientifiques au maximum.

Des campagnes très variées



Pour bien faire comprendre le travail de notre « Captain Latty » et de l'ensemble de l'équipe de l'ARA, le mieux est de décrire de récentes campagnes pour lesquelles l'ARA a été mis en œuvre un peu partout autour de notre terre. Mais disons au préalable que des informations très détaillées sur chaque campagne ARA sont accessibles au public sur le site web de la FAAM. Chaque déploiement du BAe 146-301 y est expliqué sur un plan détaillé.

Le « **Cold Land Processes Experiment** » (CLPX-II) s'est déroulé en Alaska du 13 février au 5 mars 2008 en collaboration avec des scientifiques américains au départ de Fairbanks International Airport. Ce déploiement s'est intéressé à l'amélioration des prévisions du temps dans la zone du Pôle Nord. A des moments déterminés du jour, sont comparées les

observations simultanées de l'ARA, d'une équipe terrestre sur véhicule chenillé et du satellite météo à l'aplomb de la zone. Le traitement de ces observations par des centres spécialisés des Etats-Unis et du Royaume-Uni devrait contribuer au développement de meilleurs modèles du temps par affinement des algorithmes utilisés couramment.

Les faits qui se passent dans et en dehors de l'avion valent d'être racontés. Une température au sol de 40 degrés sous zéro à Fairbanks où le dégelage de la neige est un très intensif travail quotidien, d'où on décolle et atterrit sur la neige tassée, où la pureté absolue de l'atmosphère procure une visibilité de vol inégalable, où pendant des vols d'environ cinq heures à une hauteur d'environ 300 mètres au-dessus de territoires à 600 miles du Pôle Nord et où on ne voit aucun signe de vie (même pas un ours polaire, dit Latty), où l'avion est en effet le moyen de transport par excellence, et où on peut avitailler soi-même le BAe 146-301 dans un trou perdu comme Barrow.

Ce sont des faits assez uniques dans lesquels la compétence et l'expérience des pilotes dans le cockpit permettent effectivement de mener à bonne fin les défis de missions scientifiques exigeantes dans des conditions de vol et de vie dangereuses.

Cette fois plus proche du pays, une autre campagne a eu lieu du 5 au 23 mai 2008 : il s'agit du **European Integrated Project on Aerosol Cloud Climate Air Quality Interaction (EUCAARI)**. L'aérodrome de base est Oberpfaffenhofen dans le sud-est de l'Allemagne. Les vols ont lieu autant à basse qu'à haute altitude, avec passage des frontières locales.

Voler dans l'espace aérien européen très encombré en suivant des cheminements choisis pour des raisons scientifiques exige des deux pilotes une attention soutenue. Les missions à faible hauteur entre la mosaïque des aérodromes civils et militaires, des terrains d'exercice militaires, des autres zones interdites, à travers une circulation aérienne d'appareils lents comme les planeurs et les avions de tourisme, exigent un état de veille visuelle constant.

Pendant l'été 2008, les balises sont cette fois déplacées vers le sud-est asiatique. Le point central de l'activité du 1^{er} au 25 juillet 2008 est à l'aérodrome de Kota Kinabula, sur Bornéo, à l'est de la Malaisie. La campagne venait en appui d'une



recherche sur **Ozone and Particules Photochemical Production** au-dessus d'une forêt tropicale du sud-est asiatique située le long de l'équateur.

En bref, une équipe associant des savants britanniques et malais se proposait d'étudier les échanges qui se font entre la forêt tropicale

et notre atmosphère et d'évaluer la possibilité d'un changement futur de cet échange. Le survol d'une



forêt tropicale à basse altitude n'est pas une activité aérienne courante. Les conditions de terrain et de météorologie sont particulières. Une confrontation antérieure avec pareilles conditions dans un cockpit militaire avait fourni une importante « valeur ajoutée ».

L'année s'est terminée par une campagne qui, pour ce qui concerne la mise en œuvre des moyens et la difficulté du projet, s'apparente à une opération militaire de grande échelle. Les moyens spécialisés divers, tant terrestres qu'aériens et maritimes, furent mis à disposition par plusieurs nations.



Le lieu d'opération est cette fois le nord du Chili, le long de la frontière avec le Pérou. Et la zone d'action se trouve au-dessus de l'Océan Pacifique tout proche. La campagne est une contribution à l'opération de grand format **VAMOS** (Variability of the American Monsoon Systems), un projet auquel sont surtout associés des centres de recherche de tout le continent américain. Ils veulent acquérir une meilleure connaissance du climat complexe de l'ouest du Pacifique. Cette entreprise particulière est baptisée **VOCALS** (VAMOS Ocean Cloud Atmosphere Land Study) et a lieu du 26 octobre au 14 novembre 2008, avec comme base Chacalluta Internationak Airport à 18 kilomètres au nord-est d'Arica

Comme dans toutes les campagnes, il n'est pas rare d'avoir des journées de travail d'une douzaine d'heures. Environ quatre heures avant le décollage de l'ARA, une génératrice fournit de l'énergie

électrique sur le parking et les spécialistes préparent les équipements scientifiques de bord. Avec le vol d'une durée d'environ cinq heures et les débriefings, la journée est bien remplie. Pendant les nombreux vols de jour et de nuit à partir de Chacalluta, tout le monde est sur le pont. Voler des trajets sélectionnés avec précision ; ou à la demande des scientifiques suivre le développement d'une famille précise de nuages avec la mise en œuvre continue d'une observation aérienne ; la calibration de l'équipement scientifique pendant un vol en formation avec un appareil du même type ; c'est donc encore une mission très variée. L'extraordinaire disponibilité de l'avion a été un élément majeur du succès scientifique total.

Du 18 avril au 12 mai 2009, l'ARA et l'équipe complète de Directflight Limited a été engagée pour une série d'expériences au-dessus des étendues désertiques et maritimes d'Oman et des Emirats Arabes Unis. La campagne baptisée **MEVEX** (Middel East Validation Experiment) visait à mesurer les radiations infrarouges du désert et l'influence des sables sur le climat. L'influence climatique de l'énorme quantité de sable du désert transportée par les courants atmosphériques est un sujet qui,

pour les scientifiques, laisse encore sans réponse un grand nombre de questions. Une fois encore, il nous faut admettre que la nature et la difficulté des vols ne font pas partie de la vie quotidienne classique d'un pilote de ligne de BAe 146. Relever le défi de l'adaptation de la compétence aéronautique aux exigences du travail scientifique au profit de la qualité de vie des habitants d'aujourd'hui et de demain de notre terre, est une réalisation unique méritant respect et estime.



Quelques considérations supplémentaires

Quelques réflexions peuvent précéder une conclusion.

En premier lieu, nous voulons mettre en exergue le fait que BAe Systems apporte une contribution marquante dans l'étude scientifique de notre fragile atmosphère. Mettre à disposition un avion, son équipement et sa maintenance comme ARA est une initiative exceptionnelle qui devrait connaître d'autres prolongements.

Ensuite il faut affirmer que le Royaume-Uni continue un travail novateur consacré à la recherche sur l'évolution du climat. La participation du contribuable britannique à pareil travail scientifique accompli par divers centres de recherche n'est certes pas mince.

De plus il est évident que l'Europe n'est pas insensible à l'intérêt de ce domaine. Ainsi **EUFAR (European Fleet for Airborne Research)** financé par la Commission Européenne, intègre surtout nombre d'activités notamment par la coordination de la mise en œuvre d'avions spécialement équipés. Dont notamment le BAe 146-301, l'avion incontestablement le plus complet quant à l'instrumentation et les performances de vol. Remarquable est également le fait que la Belgique intervient précisément dans l'activité EUFAR, non seulement par des moyens aériens et des équipements mais aussi par l'affectation de chercheurs qualifiés. Avec étonnement, nous constatons cependant le forfait complet de l'Institut Royal Météorologique. Heureusement, avec la présence de Latty dans le cockpit de l'avion d'expérimentation le plus complet d'Europe, la Belgique peut en compensation exprimer une réelle satisfaction.

Epilogue

Le pilotage de l'ARA BAe 146-301 signifie, pour l'acteur principal de ce récit, une succession de défis dans lesquels son expérience antérieure de pilote militaire constitue un atout énorme.

Choisir volontairement une courte carrière d'aviateur militaire, avec surtout une présence dans le cockpit mais aussi avec l'audace, l'habileté et l'expérience nécessaires à pouvoir élargir ses limites dans une nouvelle carrière de pilote civil, ce n'est certes pas à la portée de tout le monde.

par André Jansens

(Traduction Alphonse Dumoulin)

(<http://home.scarlet.be/jansens.andre/Voormalig%20Belgisch%20militair%20pilot%20als%20redder%20van%20onze%20planeet.htm>)



Make your dreams come true

Come and visit us...

 **sabenafly
academy**

HOW TO REACH US?
SFA, Brussels Airport, Building 201, 1820 Steenokkerzeel, Belgium, +32 (0)2 752 57 47, info@sfa.be, www.sfa.be

Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Ce huitième chapitre clôture la première partie de notre ouvrage. Dans une deuxième partie, qui débutera dans le prochain magazine, Alphonse Dumoulin et quelques collaborateurs vous brosseront l'histoire de cent ans de technique aéronautique dans le domaine du vol vertical. Par la suite, nous reviendrons aux avions et plus spécialement à leur utilisation comme engin de combat ou moyen de reconnaissance, avant d'aborder en dernière partie, l'histoire de l'industrie aéronautique et des entreprises d'exploitation.

Partie I : Des origines à la Première Guerre Mondiale

Chapitre 8 : Naissance de l'aviation militaire belge

La France, l'Allemagne et l'Italie se dotent d'une aviation militaire en 1910. En Belgique, le Baron Pierre de Caters, le Chevalier Jules de Laminne et le lieutenant Georges Nélis en sont les précurseurs.

L'aviation militaire et ses débuts en Europe

En France, deux établissements d'aviation militaire sont créés, le premier en décembre 1909 à Versailles, le deuxième en 1910 à Châlons. Les premiers pilotes militaires sont recrutés dans l'Armée de Terre, et en particulier dans le Génie et l'Artillerie. Les premiers appareils sont des biplans Wright, puis des Farman et des Blériot.

Au mois de septembre 1910, des aéroplanes apparaissent pour la première fois lors de manœuvres en Picardie. Le 1^{er} décembre est créée l'Inspection Générale de l'Aéronautique. Le premier brevet d'aviateur militaire est décerné le 18 mars 1911.

La loi portant sur la création et l'organisation de l'aéronautique militaire est votée le 29 mars 1912. L'aviation militaire française est née.

En Allemagne, l'aviation militaire (« die Luftstreitkräfte ») voit également le jour en 1910.

En Italie, la première école d'aviation (« Una scuola per piloti ») est ouverte à Rome en février 1910 et un bataillon d'aviateurs est créé en juin 1912 à Turin.

En Grande-Bretagne, le « Royal Flying Corps » qui donnera naissance à la Royal Air Force en 1918, date de 1912.

Quant à l'aviation militaire espagnole, il faudra attendre début 1913 avant que le « Servicio de Aeronautica Militar » ne se substitue au service de l'Aérostation.

En Hollande, le premier vol est effectué en 1909 par un aviateur français, le Comte Charles De Lambert et le premier vol par un pilote hollandais a lieu en 1910. L'aviation militaire voit le jour en juillet 1913 avec la constitution d'une Section aérienne à Soesterberg (« Luchtvaartafdeling »).

Les premiers aviateurs militaires belges

Depuis 1887, il existe au sein des forces armées, une « Compagnie des Ouvriers et Aérostiers ». Cette unité relève du Génie et possède quelques ballons pour la seule mission d'observation au profit de l'Artillerie.



*Ballon militaire à Berchem-Ste-Agathe.
Militaire ballon in Sint-Agatha-Berchem*

Après les premiers vols effectués en 1908 par Farman et de Caters, plusieurs manifestations aériennes sont organisées à travers tout le pays au cours de l'année suivante. Quelques militaires ont ainsi pu se rendre compte des possibilités offertes par l'utilisation de la troisième dimension à partir d'aéroplanes.

Le Baron Pierre de Caters est à la recherche de débouchés pour les appareils dont il a acquis la représentation et c'est tout naturellement qu'il essaye d'intéresser les militaires à ses activités. Dès le mois de mars 1909, il a informé le Ministre de la Guerre, le général Hellebaut, de l'aménagement d'un terrain d'aviation à Sint-Job-in-'t-Goor et il lui a annoncé à cette occasion que tous les officiers désireux de se familiariser avec le fonctionnement des aéroplanes pourraient avoir accès à ces installations.

Le Chevalier Jules de Laminne, l'autre grand pionnier des débuts de l'aviation en Belgique, vole à Kiewit, depuis le mois de mai 1910, sur un Farman qu'il a acquis en France. Il y effectue de nombreux vols avec passagers et se rend régulièrement auprès des militaires du Camp de Beverlo, distant d'une dizaine de kilomètres. Jules de Laminne est également le premier « professeur » d'Alfred Lanser, Henri Crombez et Fernand Lescarts. Comme précisé dans son ouvrage « Le printemps de l'aviation belge », de Laminne veut suivre l'exemple d'Henri Farman et « montrer le chemin ». Il estime « y parvenir assez bien ».

de Laminne avec le tsar de Bulgarie, Ferdinand de Saxe-Cobourg, à Kiewit en 1910.

de Laminne met de Tsaar van Bulgarije, Ferdinand van Saksen-Coburg, te Kiewit in 1910.

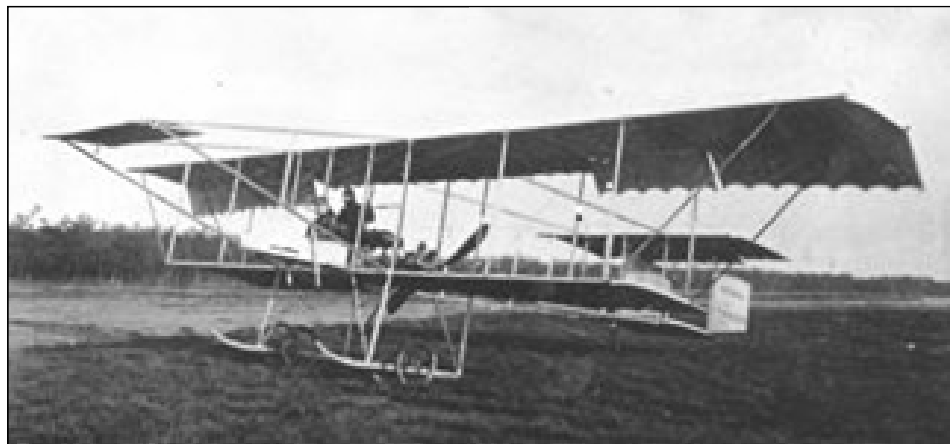


Sa réputation est arrivée jusqu'au général Hellebaut. Toute la carrière du général s'est déroulée à l'Artillerie. Il comprend apparemment tout l'avantage que l'on peut tirer de l'utilisation d'un aéroplane pour cette arme et décide d'aller voler à Kiewit.

Il est utile de préciser que le plus grand défenseur du développement d'une aviation militaire n'est autre que le Roi Albert lui-même... N'a-t-il pas interpellé ses généraux en prédisant : « Cette manière de se déplacer aura un impact considérable sur la stratégie et, malheureusement aussi, sur la sécurité de nos villes. Il est de notre devoir de nous y préparer de façon approfondie ».

Le 7 juillet 1910, le général se rend donc à Kiewit. Il y effectue deux vols à bord d'un avion Farman, en compagnie du Chevalier de Laminne. On peut considérer que cet événement constitue le véritable point de départ de l'aviation militaire belge. À l'issue de ces vols, le Ministre demande au chevalier de former les premiers officiers aviateurs de l'armée. Jules de Laminne ne se fait pas prier et accepte avec empressement.

Au mois de septembre, le ministre apprend que deux officiers d'Artillerie, le sous-lieutenant Montens et le lieutenant Sarteel, se sont inscrits de leur propre initiative à l'école de pilotage du Baron de Caters à Sint-Job-in-'t-Goor.



Le lieutenant Sarteel sur Farman Jero à Sint-Job.

Luitenant Sarteel op een Farman Jero in Sint-Job.

Lorsqu'il est informé par ailleurs que deux autres officiers, Robert Dhanis et Emmanuel Bronne, ont entamé leur apprentissage à Kiewit avec le Chevalier de Laminne, et ce, en dehors de toute désignation officielle, il ordonne la fin de ces activités. Étant

toutefois favorable à l'idée d'une entité aérienne au sein de l'Armée, il constitue d'urgence une commission qui doit examiner les possibilités de création d'une aviation militaire.

À la suite des conclusions très favorables émises par la commission, le général Hellebaut charge le chef de la Compagnie des Ouvriers et Aéroliers, le commandant Le Clément de Saint-Marcq, « d'établir des propositions pour l'achat d'un aéroplane et de faire assurer l'instruction comme pilote, de l'officier de sa compagnie – donc issu du Génie – qui s'offrirait volontairement à cet effet ». Un seul candidat se présente : le lieutenant Nélis.

Georges Nélis, pionnier et fondateur de l'aviation militaire

Le lieutenant Nélis est un brillant officier ingénieur, issu de l'École Royale Militaire. Le 3 octobre 1910, il est promu « 1^{er} Aspirant-aviateur » de l'Armée belge.

Pour l'appareil, la Compagnie des Ouvriers et Aéroliers décide, sur proposition du Chevalier de Laminne, d'acquérir un Farman HF-3. C'est avec ce type d'appareil que le Ministre a effectué son premier vol à l'aérodrome de Kiewit.

Début novembre, après un passage à Kiewit et un stage chez Farman à Mourmelon (France), Georges Nélis réceptionne en compagnie de Jules de Laminne, le premier avion Farman HF-3, un biplan « type militaire » destiné à l'Armée belge. L'avion est acheminé à Kiewit par train et camions.

Le 21 décembre 1910, Georges Nélis obtient son brevet de la Fédération Aéronautique Internationale et devient ainsi officiellement le premier aviateur militaire, soit le 28^e aviateur belge.

Début 1911, Nélis poursuit sa formation à Kiewit en compagnie de quatre autres officiers, dont le lieutenant Pierre Lebon, lui aussi du Génie.

Quelques mois plus tard, Nélis assiste à l'ouverture de l'aérodrome de Brasschaat, ce qui coïncide avec la mise en fonction, comme patron de la Compagnie, du commandant Mathieu, polytechnicien et professeur à l'École Royale Militaire. Mathieu n'est pas pilote, mais cela ne l'empêche pas de se mettre immédiatement au travail. Il prend Nélis comme adjoint administratif et militaire et confie le rôle de moniteur à Lebon.



Premiers aviateurs militaires à Brasschaat sur HF-3.

Eerste militaire vliegeniers in Brasschaat op HF-3.

Ensemble, ils élaborent les premiers règlements et les procédures de vol. Ils les confrontent aux réalités du terrain, avec deux appareils, le Farman HF-3 (moteur rotatif Gnome de 50 CV) et l'Aviator (moteur Argus) que Pierre de Caters, a offert au Roi Albert et que celui-ci a remis à la Compagnie. Lors du démarrage de l'École de pilotage, la première promotion se compose d'une dizaine d'élèves qui viennent de terminer leur formation élémentaire (civile) à Sint-Job.

Le commandant Mathieu

Commandant Mathieu



Au cours de cette période où tout reste à inventer, Nélis a l'occasion d'effectuer les premières missions de reconnaissance et son compère Lebon, les premières photos aériennes. Fin juillet, le Farman est fortement endommagé, mais remplacé dès le mois d'août par deux nouveaux Farman « grand modèle 1911 ». C'est avec un de ces appareils que l'équipage Nélis-Dhanis participe aux grandes manœuvres de septembre 1911 et établit un record belge d'altitude.

Au début de l'année 1912, Georges Nélis reçoit de Jules de Laminne l'appareil Farman HF-3 avec lequel ce dernier aurait, selon certaines sources, entamé son écolage. Nélis s'empresse de le prêter à l'École. Le commandant Mathieu décide de transformer l'appareil en le dotant d'un véritable habitacle (cockpit) et d'un moteur Gnome plus puissant. Ces travaux sont confiés à la firme anversoise Jero des frères Bollekens qui a racheté la licence Farman. La société Jero produit un Farman équipé d'un moteur de 70 CV et dont les performances sont supérieures aux spécifications prévues par le ministère. Quatre Farman vont être acquis chez Bollekens au cours de cette année 1912. L'école d'aviation disposera ainsi, à la fin de l'année, d'un total de huit appareils.

La Compagnie des Aviateurs

Nommé directeur technique de l'École de pilotage, Nélis a, dans cette fonction, l'occasion de participer au programme de développement et de tirs de la mitrailleuse Lewis sur le Farman HF-16, appareil qui équipe la 1^{re} Escadrille depuis le mois d'avril 1913. Ces essais sont relatés en détail dans la partie « L'avion, arme aérienne ».

Le succès des tirs ne parviendra cependant pas à convaincre les sceptiques et les opposants à l'utilisation de l'avion dans un contexte militaire. Pour eux, « on ne défend pas son pays au moyen d'aéroplanes, mais avec des baïonnettes et des balles ».

Au cours des travaux préparatoires à une nouvelle Conférence de la Paix à La Haye¹, la délégation belge tente même d'interdire l'utilisation de l'avion comme arme de guerre...

C'est dans ce climat hostile à l'aviation militaire, que le commandant Mathieu, soutenu par le Palais, rédige malgré tout, la première mouture d'un arrêté royal autorisant la création d'une organisation qui doit permettre à la Belgique de se hisser au niveau de ses ennemis potentiels, la France et l'Allemagne.

L'arrêté royal est signé le 16 avril 1913, date officielle de la création de la « Compagnie des Aviateurs ». Il fixe à 24 le nombre d'avions² dont doit disposer la Compagnie (six escadrilles de quatre avions).

Au cours d'une conférence à l'Aéro-Club de Belgique, Georges Nélis développe ses idées quant à l'avenir de l'aviation militaire. Il plaide entre autres pour une augmentation du nombre d'avions par escadrille. Pour lui, la faible disponibilité des appareils Farman HF-20, due essentiellement à des problèmes d'entretien, « ne permet même pas, en cas de mobilisation, d'aligner l'équivalent d'une escadrille française, britannique ou allemande ».



Le lieutenant Nélis sur HF-20 à Brasschaat.

Luitenant Nélis op HF-20 te Brasschaat.

Au cours des manœuvres de septembre 1913, seules deux escadrilles sont opérationnelles. Par les renseignements rapportés, elles démontrent toutefois leur grande utilité en cas de conflit. Dans un article fort élogieux pour les aviateurs, « La Belgique Militaire », toujours fort critique à l'égard de l'aviation, constate amèrement que dorénavant « la Reine des Batailles, l'Infanterie, devra se cacher pour gagner ».

À la veille de la Première Guerre mondiale, la cinquième arme est devenue une réalité grâce aux visions prémonitoires d'hommes tels que Georges Nélis.

Synthèse de la Partie I

L'aviation voit le jour grâce à l'aérostation. Quelques Belges participent aux premières expériences effectuées à bord du plus léger que l'air, le ballon ou l'aérostat.

C'est essentiellement en France qu'ont lieu les principaux efforts pour essayer de percer le mystère du vol. En Belgique, quelques précurseurs se lancent à la conquête de l'air.

En 1903, avec leurs vols à Kitty Hawk aux États-Unis, les frères Wright montrent la voie à toute une génération de pionniers. En France, la réussite sourit à des hommes comme Santos-Dumont, les frères Voisin, Henri Farman et Louis Blériot.

En novembre 1908, sur ses terres à 's-Gravenwezel, le Baron Pierre de Caters est le premier Belge à s'élever dans les airs.

Il est à la base du démarrage de l'entreprise d'aviation des frères Bollekens et de la formation des premiers aviateurs militaires. Avec ses vols audacieux au-delà de nos frontières, le Baron Pierre de Caters devient l'incontestable numéro un de l'aviation en Belgique.

Les autres détenteurs des premiers brevets d'aviateurs sont autant de pionniers qui ont permis à l'aviation belge de se faire connaître et de contribuer ainsi au développement de l'aéronautique, tant dans le domaine technologique qu'en tant que catalyseur économique.

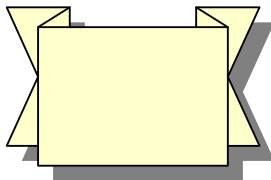
¹ La dernière Conférence a eu lieu à La Haye en octobre 1907.

² Il s'agit d'appareils Farman HF-20 construits par les établissements des frères Bollekens, sur base de spécifications du Ministère de la Guerre.

Ils méritent tous de figurer au tableau d'honneur des tout grands de notre aviation. Plusieurs pionniers belges conçoivent, construisent sous licence et réussissent à faire voler différents types d'aéroplanes. D'autres, par manque de moyens techniques ou financiers, ne dépasseront jamais le stade de l'expérimentation. Quant au lieutenant Georges Nélis, premier aviateur militaire belge, il va jouer un rôle essentiel dans le développement de la cinquième arme.

La Première Guerre mondiale suspend momentanément l'essor de l'aviation en Belgique.

Emem



Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Deel I : van de oorsprong tot de Eerste Wereldoorlog

Dit achtste hoofdstuk sluit het eerste deel van het werk af. In het tweede deel, dat in het volgende magazine begint, gaan Alphonse Dumoulin en een aantal medewerkers u de geschiedenis verhalen van honderd jaar luchtvaarttechnieken voor de verticale vlucht. Nadien keren we terug naar de vliegtuigen, meer bepaald naar hun inzet als gevechtstuig of verkenningsmiddel om dan in het laatste deel de geschiedenis aan te vatten van de luchtvaartindustrie en de exploitatiemaatschappijen.

Hoofdstuk 8: Ontstaan van de Belgische militaire luchtvaart

Frankrijk, Duitsland en Italië voorzien zich in 1910 van een militaire luchtvaart. In België zijn baron de Caters, Ridder de Laminne en luitenant Nélis onze voorlopers.

Het begin van de militaire luchtvaart in Europa

In Frankrijk worden er twee instellingen voor militaire luchtvaart opgericht, de eerste te Versailles in 1909, de tweede te Chalons in 1910. De eerste militaire piloten worden uit het Landleger aangeworven, hoofdzakelijk uit de genie en de artillerie. De eerste toestellen zijn tweedekkers Wright, vervolgens Farman en Blériot.

In de maand september 1910 verschijnen de vliegtuigen voor de eerste maal tijdens de manoeuvres in Picardië. De 1^{ste} december wordt de Algemene Luchtvaartinspectie opgericht. Het eerste militaire vliegbrevet wordt op 18 maart 1911 uitgereikt.

De wet die de oprichting en de organisatie van de militaire luchtvaart omvat, wordt op 29 maart 1912 gestemd. De Franse militaire luchtvaart is geboren.

In Duitsland ziet de militaire luchtvaart ("die Luftstreitkräfte") het daglicht in 1910.

In Italië wordt de eerste luchtvaartschool ("Una scuola per piloti") geopend te Rome in februari 1910 en een bataljon voor vliegeniers wordt te Turijn in juni 1912 opgericht.

In Groot-Brittannië is het "Royal Flying Corps" van 1912 dat de oprichting van de Royal Air Force in 1918 zal inluiden.

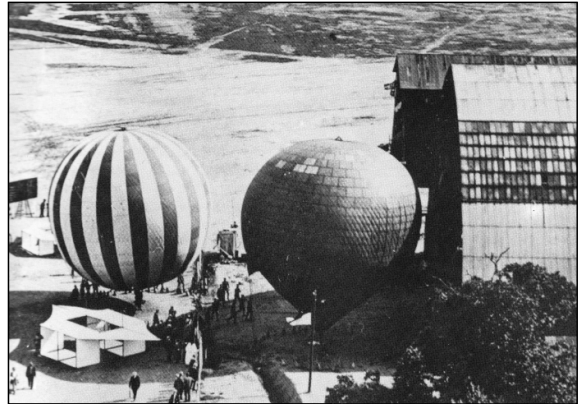
Wat de Spaanse militaire luchtvaart aangaat, zal men moeten wachten tot begin 1913 vooraleer de "Servicio de Aeronautica Militar" zich van de dienst voor Luchtvaart zal afscheiden.

In Holland wordt de eerste vlucht in 1909 uitgevoerd door een Franse piloot, Graaf Charles de Lambert en de eerste vlucht door een Hollandse piloot heeft plaats in 1910. De militaire luchtvaart ziet het daglicht in juli 1913 door de oprichting van een Luchtvaartsectie te Soesterberg ("Luchtvaartafdeling").

De eerste Belgische militaire vliegeniers

Sinds 1887 bestaat er in de schoot van de krijgsmacht een “Compagnie van werklieden en ballonvaarders”. Deze eenheid hangt af van de Genie en beschikt over enkele ballons met als enig doel de observatie voor de Artillerie.

*Vlieger en observatieballons te Zellik.
Cerf-volant et ballons d'observation à Zellik.*



De eerste in België uitgevoerde vluchten vinden in 1908 plaats (Farman en de Caters) en verschillende luchtvaartmanifestaties worden in 1909 over heel België georganiseerd. Zodoende hebben enkele militairen zich rekenschap kunnen geven van de door de vliegtuigen geboden mogelijkheden om van de derde dimensie gebruik te maken.

Baron Pierre de Caters is op zoek naar een afzetmarkt voor zijn toestellen waarvan hij de vertegenwoordiging heeft verworven. Het is dan ook logisch dat hij tracht de militairen voor zijn activiteiten te interesseren. Vanaf maart 1909 heeft hij de Minister van Oorlog, generaal Hellebaut, ingelicht over het aanleggen van een vliegveld te Sint-Job-in-'t-Goor. Hij heeft hem bij deze gelegenheid gemeld dat de officieren die het verlangen koesteren zich te familiariseren met de werking van de vliegtuigen, tot deze installaties toegang zouden kunnen krijgen.

Ridder Jules de Laminne, een andere grote pionier van de beginperiode van de luchtvaart in België, vliegt sedert mei 1910 in Kiewit met een Henri Farman die hij zich in Frankrijk heeft aangeschaft. Hij voert er verschillende vluchten met passagiers uit en begeeft zich regelmatig naar het een tiental kilometer verder gelegen militair kamp van Beverlo. De Laminne is tevens de “professor” van Alfred Lanser, Henri Crombez en Fernand Lescarts. Zoals hij het omschrijft in zijn werk “De lente van de Belgische Luchtvaart” wil Jules de Laminne het voorbeeld volgen van Henri Farman om “de weg te tonen”. Hij meent “er goed te kunnen in slagen”.

*de Laminne met de tsaar van Bulgarije, Ferdinand van Saksen-Coburg, te Kiewit in 1910.
de Laminne avec le tsar de Bulgarie, Ferdinand de Saxe-Cobourg, à Kiewit en 1910.*

Zijn reputatie is generaal Hellebaut ter ore gekomen. De ganse loopbaan van de generaal heeft zich in de Artillerie afgespeeld. Hij ziet blijkbaar het grote voordeel in van dit wapen door gebruik te maken van een vliegtuig en beslist te gaan vliegen in Kiewit.

Het is nuttig aan te stippen dat de grootste verdediger voor de ontwikkeling van een militaire luchtvaart niemand anders dan koning Albert I is: heeft hij zijn generaals niet toegesproken en voorspeld: “Deze wijze van verplaatsen zal een aanzienlijke impact hebben op de strategie en ongelukkig genoeg op de veiligheid van onze steden. Het is onze plicht ons hierop grondig voor te bereiden”.



Op 7 juli 1910 begeeft de generaal zich dus naar Kiewit. In gezelschap van Ridder de Laminne voert hij twee vluchten uit aan boord van een vliegtuig Henri Farman. Deze gebeurtenis maakt het ware vertrekpunt uit van het begin van de Belgische militaire luchtvaart, temeer daar na afloop van deze vluchten de minister aan de ridder vraagt om de eerste officieren tot legerpiloot op te leiden. Jules de Laminne laat het zich geen tweemaal vragen en aanvaardt gretig dit voorstel.

In de maand september verneemt de minister echter dat twee officieren van de artillerie, de onderluitenant Montens en de luitenant Sarteels, zich op eigen initiatief hebben ingeschreven aan de vliegschool van baron de Caters te Sint-Job-in-'t-Goor. Wanneer hij daarbij wordt ingelicht dat twee andere officieren (Robert Dhanis en Emmanuel Bronne) hun opleiding te Kiewit met ridder de Laminne hebben aangevangen en dit buiten elke officiële aanduiding, beveelt hij het einde van deze activiteiten. Maar omdat hij een voorstander is van een luchtvaartenheid in de schoot van het leger, stelt hij met grote spoed een commissie samen die de mogelijkheden moet bestuderen om een militaire luchtvaart op te richten.

Als gevolg van de zeer gunstige conclusies die door de commissie zijn uitgebracht, gelast generaal Hellebaut de chef van de Compagnie van werklieden en ballonvaarders, commandant Le Clément de Saint-Marcq, om “voorstellen op te stellen inzake de aankoop van een vliegtuig en de opleiding tot piloot te doen verzekeren van een officier uit zijn compagnie – afkomstig van de Genie – die zich volledig vrijwillig voor dat doel zou aanbieden”.

Eén enkele kandidaat geeft zich op: luitenant Georges Nélis.

Georges Nélis, pionier en oprichter van de militaire luchtvaart

Luitenant Nélis is een schitterende officier-ingenieur, afkomstig van de Koninklijke Militaire School. Op 3 oktober 1910 wordt hij bevorderd tot "Eerste Aspirant-vliegenier" van het Belgisch leger.

Wat het toestel betreft, de Compagnie van werklieden en ballonvaarders beslist op voorstel van ridder de Laminne om een Farman HF-3 aan te schaffen. Het is met dit type toestel dat de minister zijn eerste vlucht van op het vliegveld van Kiewit heeft uitgevoerd.

Na een verblijf te Kiewit en een stage bij Farman te Mourmelon (Frankrijk) receptioneert Georges Nélis begin november, in tegenwoordigheid van Jules de Laminne, het eerste vliegtuig Farman HF-3, een tweedekker "militair type" bestemd voor het Belgisch leger. Het vliegtuig wordt per trein en met vrachtwagens naar Kiewit overgebracht.



November 1910 te Kiewit: Georges Nélis op Farman HF-3 klaar om te starten.

Novembre 1910 à Kiewit : Georges Nélis sur Farman HF-3 paré au décollage.

Op 21 december 1910 bekomt Georges Nélis zijn brevet van de Internationale Luchtvaartfederatie en wordt zo officieel de eerste militaire piloot (hetzij de 28^{ste} Belgische vliegenier).

Begin 1911 vervolgt Nélis zijn opleiding op Kiewit in gezelschap

van vier andere officieren, waaronder de luitenant Pierre Lebon, eveneens van de Genie.

Enkele maanden later woont Nélis de opening van het vliegveld van Brasschaat bij. Die valt samen met de aanstelling van commandant Mathieu (polytechniker en professor aan de Koninklijke Militaire School) tot chef van de Compagnie. Mathieu is geen piloot maar dat belet hem niet zich onmiddellijk aan het werk te zetten. Hij neemt Nélis als administratief en militair adjunct en vertrouwt aan Lebon de taak van moniteur toe.



Georges Nélis et Pierre Lebon durant leur entraînement à Kiewit (Col. AELR)

Nélis en Lebon op Kiewit.

Nélis et Lebon à Kiewit.

Samen stellen zij de eerste reglementen en vliegprocedures op. Ze toetsen deze aan de praktijk met twee toestellen, de Farman HF-3 (rotatiemotor Gnome van 50 pk) en de Aviator (motor Argus) die Pierre de Caters geschonken heeft aan Koning Albert I, die het op zijn beurt aan de Compagnie heeft geschonken. Bij de aanvang van hun vliegopleiding bestaat de eerste promotie uit een tiental leerlingen die hun elementaire opleiding (in burger) te Sint-Job hebben beëindigd.

In de loop van deze periode waarbij alles uit te vinden was, heeft Nélis de gelegenheid de eerste verkenningsopdrachten uit te voeren en zijn compagnon Lebon de eerste fotomissies te vliegen. Eind juli wordt de Farman zwaar beschadigd maar vanaf de maand augustus wordt hij vervangen door twee nieuwe Farman "groot model 1911". Het is met een van deze toestellen dat de bemanning Nélis-Dhanis deelneemt aan de grote manoeuvres van september 1911 en er een Belgisch hoogterecord vestigt.

Bij het begin van het jaar 1912 schenkt de Laminne aan Georges Nélis het toestel Farman HF-3 waarmee de Laminne volgens bepaalde bronnen zijn opleiding is begonnen. Nélis haast zich om het aan de School uit te lenen. De commandant Mathieu beslist het toestel om te bouwen door het te voorzien van een echte cockpit en van een krachtiger motor Gnome. Deze werken worden toegewezen aan de Antwerpse firma Jero van de gebroeders Bollekens die de licentie van Farman hebben gekocht. De vennootschap Jero vervaardigt een Farman, uitgerust met een motor van 70 pk, waarvan de prestaties de door het ministerie voorziene karakteristieken overtreffen. Vier Farman zullen bij Bollekens worden aangeschaft in de loop van het jaar 1912. Zo zal de luchtvaartschool op het einde van het jaar over een totaal van acht toestellen beschikken.

*Luitenant Nélis.
Le lieutenant Nélis.*



De compagnie Vliegeniers

Nélis is benoemd tot technisch directeur van de pilotschool en heeft in deze functie de gelegenheid om deel te nemen aan het ontwikkelingsprogramma en het vuren met het machinegeweer Lewis op de Farman HF-16, het toestel waarmee het eerste smaldeel sinds april 1913 is uitgerust. Deze testen worden uitvoerig beschreven in het gedeelte “Het vliegtuig als luchtwapen”. Het succes van de schietoefeningen zal er nochtans niet toe leiden de sceptici en de tegenstanders van het gebruik van het vliegtuig in militaire context te overtuigen. Volgens hen “verdedigt men zijn land niet met vliegtuigen maar met bajonetten en kogels”.

In de loop van de voorbereidingen voor een nieuwe vredesconferentie in Den Haag³, tracht de Belgische afvaardiging zelfs het gebruik van het vliegtuig als oorlogswapen te verbieden...

Het is in deze voor de militaire luchtvaart vijandige sfeer dat commandant Mathieu met de steun van het Paleis niettegenstaande alles de eerste versie opstelt van een Koninklijk besluit voor de oprichting van een organisatie die België moet toelaten zich op dezelfde hoogte te hijsen als zijn eventuele vijanden, Frankrijk en Duitsland.

Het Koninklijk besluit wordt op 16 april 1913 ondertekend, de officiële oprichtingsdatum van de “Vliegenierscompagnie”. Het legt het aantal toestellen op vast⁴ 24 waarover de Compagnie moet kunnen beschikken (zes smaldelen van vier vliegtuigen).

In de loop van een conferentie in de Aeroclub van België heeft Georges Nélis, die op dat ogenblik commandant van de Vliegschool is, de gelegenheid zijn ideeën te ontwikkelen voor wat de toekomst van de militaire luchtvaart aangaat. Hij pleit er onder andere voor om het aantal toestellen per smaldeel te verhogen. Naar zijn mening laat de geringe beschikbaarheid van de vliegtuigen Farman HF-20, hoofdzakelijk te wijten aan onderhoudsproblemen, “niet toe om in geval van mobilisatie het equivalent van een Frans, Brits of Duits smaldeel op te stellen”.



Manoevres van 1913 in het kamp van Beverlo.

Manœuvres de 1913 au camp de Beverloo.

Tijdens de manoeuvres van september 1913 zijn er slechts twee smaldelen operationeel. Volgens de gerapporteerde berichten tonen zij ingeval van conflict nochtans hun groot nut aan. In een voor de vliegeniers lovend artikel in “Het Militair België”, anders altijd zeer kritisch tegenover de luchtvaart, stelt het verbitterd vast dat voortaan “De

Koningin van de Veldslagen, de Infanterie, zich zal moeten verstoppen wil ze kunnen winnen”.

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog is het vijfde wapen een realiteit geworden, dankzij de vooruitziende visies van mensen als een Georges Nélis.

Synthese van Deel I

De luchtvaart ziet het levenslicht dankzij de ballonvaart. Enkele Belgen nemen deel aan de eerste experimenten, uitgevoerd aan boord van een lichter dan de lucht, de ballon of het luchtschip.

Vooraf in Frankrijk worden de belangrijkste inspanningen geleverd om tot het mysterie van het vliegen door te dringen. In België zijn er enkele voorlopers die zich aan de verovering van het luchtruim wagen.

In 1903 openen de gebroeders Wright met hun vluchten te Kitty Hawk in de Verenigde Staten de weg voor een ganse generatie pioniers. In Frankrijk lacht het welslagen mensen zoals Santos-Dumont, de gebroeders Voisin, Henri Farman en Louis Blériot toe.

In november 1908 is baron Pierre de Caters de eerste Belg die vanaf terreinen te 's Gravenwezel, opstijgt.

Hij vormt de basis van de start van de firma voor vliegtuigconstructie van de gebroeders Bollekens en de opleiding van de eerste militaire piloten. Met zijn gedurfde vluchten buiten onze grenzen, wordt baron de Caters zonder enige twijfel nummer één van de Belgische luchtvaart.

³ In oktober 1907 heeft de laatste Conferentie in Den Haag plaats.

⁴ Het betreft Farman HF-20 toestellen die door de fabriek van de gebroeders Bollekens op basis van specificaties van het ministerie van Oorlog gebouwd zijn.

LA COMPAGNIE DES AVIATEURS.

Le 16 avril 1913, le Roi Albert signait l'arrêté suivant :

ALBERT,
Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Voulant régler le service de l'aviation de l'armée;
Sur la proposition de notre Ministre de la Guerre,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Article premier. — Il est créé une compagnie d'aviateurs chargés d'assurer le service de l'aviation militaire en Belgique.

Art. 2. — La compagnie d'aviateurs se divise en un certain nombre d'escadrilles.

Art. 3. — La compagnie d'aviateurs et l'école d'aviation comprennent :

a) Le Personnel de l'Ecole composé comme suit :

Un capitaine-commandant du génie; deux capitaines en second ou lieutenant du génie, professeurs techniques; un capitaine en second ou lieutenant, professeur tactique; un officier chargé du service intérieur, un officier chargé du service extérieur; un adjudant chargé de la conservation du matériel; un premier sergent-major; un sergent; un sergent fourrier, trois civils militaires, mécaniciens et menuisier; un certain nombre de caporaux et soldats.

b) Le Personnel des Escadrilles :

Chaque escadrille se compose de quatre équipes, chacune de deux officiers (pilote et observateur), soit huit officiers (dont

un chef d'escadrille), ces officiers sont placés hors cadre; six civils militaires, mécaniciens et menuisiers; un certain nombre de sous-officiers, caporaux et soldats.

La composition définitive de l'unité sera donnée ultérieurement.

Art. 4. — Le personnel subalterne est pris autant que possible parmi les volontaires et les rengagés.

Art. 5. — Le matériel d'une escadrille comporte en principe : quatre avions, quatre autos-tracteurs; quatre remorques, un fourgon atelier, un fourgon de ravitaillement, les tentes abris et le matériel de rechange nécessaire. Une partie des véhicules peut être réquisitionnée au moment de la mobilisation.

Art. 6. — L'Ecole est dotée des appareils d'apprentissage, de moteurs de réserve, des engins à mettre à l'essai et de matériel de réserve. En temps de guerre elle forme dépôt de ravitaillement des escadrilles.

Art. 7. — Il est créé un centre principal d'aviation qui est le siège de l'Ecole, mais tous les aviateurs apprendront à connaître les différentes régions du pays.

Art. 8. — Les positions fortifiées de Liège et de Namur sont dotées du matériel de rechange nécessaire à une escadrille d'aviateurs.

Art. 9. — Le temps passé à la compagnie d'aviateurs par le personnel volant est considéré comme passé en campagne. Ce personnel peut être proposé pour recevoir des distinctions honorifiques; il jouit d'une indemnité.

Art. 10. — Notre Ministre de la Guerre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 16 avril 1913.

ALBERT.

Pour le Roi :

Le Ministre de la Guerre :
Ch. de BROQUEVILLE.

Koninklijk besluit van 16 april 1913 dat het ontstaan van de Vliegenierscompagnie officialiseert.

Arrêté Royal du 16 avril 1913 officialisant la création de la « Compagnie des Aviateurs ».

De andere houders van de eerste vliegbrevetten zijn evengoed pioniers die het de Belgische luchtvaart hebben mogelijk gemaakt zich te doen kennen en zo bij te dragen tot de ontwikkeling van de luchtvaart, op het domein van de technologie maar ook als economische katalysator.

Zij verdienen opgenomen te worden in de eretabel van de hele groten van onze luchtvaart.

Verscheidene Belgische pioniers ontwerpen, bouwen onder licentie en slagen er in verschillende vliegtuigtypes te laten vliegen. Bij gebrek aan technische of financiële middelen, zullen anderen nooit het experimentele stadium verlaten.

Wat betreft luitenant Georges Nélis, de eerste Belgische militaire piloot, hij zal een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van het vijfde wapen.

De Eerste Wereldoorlog zal de groei van de Belgische luchtvaart tijdelijk opschorpen.

Vertaling: Paul & Marie-Christine Buyse

"SILVER WINGS ASSOCIATION"



Our Association which up to now gathered the BAF pilots who graduated from the US Air Force, has recently decided to also welcome the BAF navigators who trained and earned their Silver Wings in the United States.

If you are a USAF graduate and want to join our Association, please visit our brand new website and fill in the required form or get in contact with us. We will be most happy to fly together with you....at least in dreams and bartalks now !

For all the members of "The Vieilles Tigres de l'Aviation Belge", we proudly announce that as of 29 January 2010, we have created a new website called : www.silverwings.usaf.be where you will find all the information about our brotherhood (History, list of trainees, activities, etc..). We wish you a pleasant visit on this site.

G. CASTERMANS
President SW

Alfred Loewenstein: een fatale vergissing?



Une erreur fatale?

de transacties
te Wereldoorlog
: 20ste eeuw
: wemelde van
: ietwat troebele
er 1929 zal veel
: sen hebben hun

tond bekend als
: et gebied van
: wilde leggen op
: evenwel niet is

heiden Israëlich
: ceerd, had hij na
: eldzaken en zijn
: rtuinen van de
: blik werd zijn
: amd, toen een
: rker die slechts
: ds op de hielen
: secretarissen en
: e wijze uit zijn
: een vlucht van
: lerwel past in de

Iden stil voor de
: n. Uit de eerste
: financier Alfred
: onlijk secretaris,
: usine verlieten.
: wacht door zijn
: het vliegtuig
: dat het toestel
: circa twee uur in
: 00 voet worden

Loewenstein voor
: een persoonlijk
: et nec plus ultra
: i6 toestellen van

ironique du 20^e siècle, la
: à la Première Guerre
: ourant de spéculations
: complexes. Elle fourmille
: sphère plutôt trouble de
: tobre 1929 en sera un
: ns évènements ont bien

Loewenstein était bien connu
: es et un génie de la
: e qu'il voulait mettre la
: ique, ce que néanmoins il

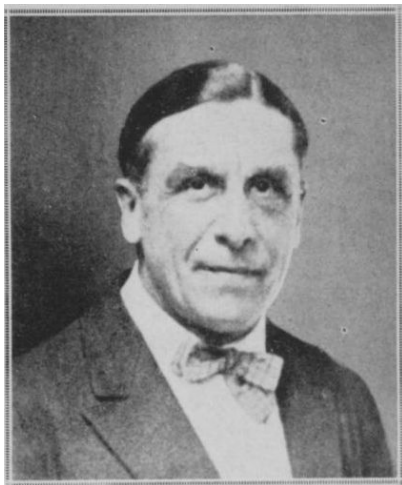
Loewenstein, un modeste agent de change
: t le nez très fin pour les
: udacieuses, il avait après
: us grandes fortunes du
: estimés à deux milliards
: nique à l'époque. Il était
: iques heures par nuit et
: valet et par une de ses
: Jant un vol entre Londres
: mystérieuse de son avion
: Nord. C'est une histoire
: se atmosphère de cette

l'après-midi du 4 juillet

Loewenstein s'arrêtèrent devant le hall
: près de Londres. De la
: ichissime financier Alfred
: e sortent le valet et le
: leux sténos. Dans la salle
: accueilli par Bob Little,
: l'avion. Il annonce à son
: le vol jusqu'à Bruxelles
: le 4000 pieds.

Loewenstein pour ses
: r personnel, un trimoteur
: ultra du transport aérien
: ont été construits, dont

en 1928 et immatriculé G-



Het toestel van Loewenstein was in mei 1928 aangekocht en in Engeland geregistreerd als G-EBYL. Voor de besturing deed Loewenstein telkens een beroep op vakmensen met ervaring als lijnpiloot en op 4 juli 1928 was dat captain Donald Drew van Imperial Airways, waarbij de genoemde Bill Little steeds als copiloot/mecanicien fungeerde. Hun opdracht die dag luidde de schatrijke bankier en enkele van zijn medewerkers van Londen—Croydon naar Brussel-Haren te vliegen.

Nadat Bill Little zijn baas had ontmoet en ingelicht, spoedde hij zich naar de inschepingvloer waar de stuurboordmotor en middenmotor van de driemotorige Fokker werden warmgedraaid in afwachting van de inscheping van het gezelschap via de deur aan bakboordzijde. Terwijl Bill Little zich naar het vliegtuig begaf, stapten de vier bedienden van de schatrijke financier, na afhandeling van de luchthavenformaliteiten, eveneens naar het toestel. Inmiddels liep Loewenstein voorsnog even het kantoor van de Nederlandse KLM binnen waar hij een haastig telefoongesprek voerde met een zakenrelatie aan wie men hem hoorde verklaren dat hij vermoedelijk binnen de tien dagen terug in Londen zou zijn.

Eens het volledige gezelschap aan boord, werd de motor aan bakboordzijde gestart onder het toezien oog van Bill Little die vervolgens als laatste aan boord ging en ervoor zorgde dat de vliegtuigdeur behoorlijk gesloten werd. Luttele seconden voor Drew het vliegtuig in beweging wilde brengen, werd de deur echter heropend door de butler om enkele woorden te wisselen met een personage op de inschepingvloer, waarop de butler op zijn beurt de deur dichtmaakte. Even na 18 uur taxiede Drew het toestel tot aan de rand van het vliegveld en positioneerde het vervolgens met de neus in de wind. Start- en landingsbanen kende de luchtvaart in 1928 nog niet. Na groen licht van de Aldislamp op de verkeerstoren te hebben gekregen, werd het toerental van de drie motoren opgedreven waarop de Fokker onmiddellijk in beweging kwam en sneller en sneller accelereerde om zich na luttele seconden van de grasmat te verheffen. Richting zuidoost sturend, liet Drew het toestel klimmen tot de hoogtemeter 4.000 voet aanwees om vervolgens met 90 knopen op de snelheidsmeter koers naar Brussel te zetten. Vervolgens gaf hij het stuur over aan de rechts zittende Bill Little. Het was uitstekend vliegweer met geen wolkje aan de hemel. Toen de copiloot op een bepaald ogenblik een achterwaartse blik wierp door het venstertje van de cockpitdeur, trok Loewenstein zijn aandacht omdat hij zich van zijn jas, hemdsboord en stropdas had ontdaan en vooral dit laatste was men van hem niet gewend. Bovendien had hij zijn raampje opengeschoven en leunde hij met het hoofd in de wind. Keek de man op dat ogenblik naar de Goodwin Sands die inmiddels onder het vliegtuig voorbijgleden of voelde hij zich onwel? Even later verliet hij zijn zitplaats en begaf hij zich naar de lobby achteraan in het vliegtuig waar zich het kleine toilet met lavabo bevond. Dit kleine vertrek werd gesloten met de deur die normalerwijze de passagierskajuit afslot en dus een dubbele functie had. Omdat Loewenstein na een tiental

EBYL in Angleterre. Pour le pilote, il fait toujours appel à des professionnels ayant une expérience de pilote de ligne ; et le 4 juillet, il s'agit du Captain Donald Drew d'Imperial Airways que comme d'habitude Bill Little assiste dans la fonction de copilote/mécanicien. Leur mission, ce jour là, est de transporter le riche banquier et ses collaborateurs de Londres-Croydon à Bruxelles-Haren.

Après avoir accueilli et informé son patron, Bill Little s'est rapidement rendu vers l'aire d'embarquement où le moteur de tribord et le moteur central du Fokker sont mis en marche pour le préchauffage, en attendant l'embarquement des passagers par la portière à bâbord. Pendant que Bill Little va vers l'avion, les quatre employés du financier se dirigent aussi vers l'appareil après s'être soumis aux formalités d'accès à l'aérodrome. De son côté, Loewenstein est entré dans le bureau de la compagnie hollandaise KLM d'où il donne un bref coup de téléphone à une relation d'affaires à qui on l'entend dire qu'il reviendra probablement à Londres dans dix jours.

Dès que tout le monde est à bord, on démarre le moteur de bâbord sous l'œil attentif de Bill Little qui est ainsi le dernier à embarquer et à s'assurer que la portière est bien fermée. Quelques secondes avant que Drew commence le roulement, la porte est rouverte par le valet qui échange quelques mots avec une personne sur l'aire d'embarquement ; après quoi il referme la porte.

Peu après 18 heures, Drew commence à taxier jusqu'en bordure du champ d'aviation où il met l'avion nez dans le vent. En 1928, l'aviation ne connaît pas encore les pistes de décollage et d'atterrissage. Après avoir reçu le signal lumineux vert émis par la lampe Aldis de la tour de contrôle, le régime des trois moteurs est poussé à fond, le Fokker commence à rouler, accélère rapidement et après quelques secondes s'arrache du tapis vert du gazon. Cap au sud-est, Drew fait monter l'avion jusqu'à l'altitude de 4000 pieds puis met le cap sur Bruxelles à la vitesse indiquée de 90 nœuds. Après quoi il passe les commandes à Bill Little assis à sa droite. Le temps est superbe, sans un nuage dans le ciel. Lorsqu'après un moment le copilote jette un coup d'œil vers l'arrière à travers la petite fenêtre de la porte du cockpit, Loewenstein attire son attention : il a enlevé sa veste, a ouvert le col de sa chemise et s'est débarrassé de sa cravate, des choses auxquelles on n'est pas habitué avec lui. De plus il a ouvert la vitre coulissante de son hublot et passe sa tête dehors. Est-ce qu'à ce moment il essaie de voir le Goodwin Sands , le banc de sable émergé à marée basse qui justement passe sous l'avion ; ou bien se sent-il mal ? Un peu plus tard il quitte son siège et va vers le lobby à l'arrière de l'avion, là où se trouvent les toilettes et le lavabo. Ce petit espace est fermé par une porte qui normalement isole la cabine des passagers mais a une double fonction. Loewenstein n'étant pas revenu à sa place une dizaine de minutes plus tard, le secrétaire s'inquiète et en fait part au valet qui décide d'aller voir si le patron ne se sent pas bien. Il est saisi de peur lorsqu'il découvre que Loewenstein n'est pas là et que la porte de l'avion un peu entrebâillée bat légèrement dans le souffle de l'hélice. Captain Drew est immédiatement prévenu. Et après s'être convaincu de la disparition de Loewenstein, il effectue mais en vain de larges boucles à faible hauteur au-dessus de la mer. En désespoir de cause, le pilote décide de poser le trimoteur sur la large plage de St Pol près de Dunkerke, ce qui plus tard lui sera reproché vu la proximité de l'aérodrome de St Inglevert d'où on aurait pu plus facilement alerter les autorités françaises. (La masse à vide d'un Fokker VII/3m est de 2300 kg ; la masse en vol peut aller jusqu'à 4000 kg). Toutefois, par hasard, Drew avait posé l'avion sur le terrain militaire de Fort Mardyck dont le commandant arrive rapidement sur place. Après avoir entendu le récit de cette étrange histoire, il met le groupe sous surveillance. Mais après audition de ces gens par la Sureté, les Français concluent que la disparition a eu lieu en dehors des eaux territoriales françaises, que la personne disparue est de nationalité belge et voyageait dans un avion de fabrication hollandaise immatriculé en Angleterre. On en conclut donc qu'il n'y a pas lieu de procéder à des arrestations. Madeleine Loewenstein, l'épouse du banquier disparu, se rend à

minuten nog steeds niet was weergekeerd, maakte de secretaris zich ongerust en maakte hij zijn bezorgdheid aan de butler bekend die besloot even te gaan kijken of de baas zich misschien onwel voelde. De schrik sloeg de man om het hart toen hij vaststelde dat Loewenstein nergens te bespeuren viel, terwijl de vliegtuigdeur op een kier stond en lichtelijk over en weer bewoog onder de druk van de schroefwind. Captain Drew werd onmiddellijk op de hoogte gebracht en na zich van de verdwijning van Loewenstein te hebben overtuigd, maakte hij enkele vruchteloze grote kringen op lage hoogte boven het wateroppervlak. Vertwijfeld besloot de piloot de driemotorige Fokker neer te zetten op het brede strand van St Pol bij Duinkerken, wat hem nadien zal worden verweten omdat het vliegterrein van St Inglevert in de buurt lag, vanwaar men gemakkelijk de Franse autoriteiten had kunnen waarschuwen. (Het leeggewicht van een Fokker VIIa/3m bedroeg 2.300 kg, vlieggewicht 4.000 kg). Toevallig was hij evenwel geland op militair terrein van fort Mardyck waarvan de bevelvoerende commandant snel ter plaatse was. Na het vreemde verhaal te hebben aanhoord, plaatste hij het gezelschap onder bewaking. Maar na een grondig verhoor door de Sûreté maakten de Fransen er zich van af met de vaststelling dat de verdwijning plaats gevonden had buiten de Franse territoriale wateren en de vermiste persoon van Belgische nationaliteit was die reisde in een Nederlands vliegtuig dat in Engeland geregistreerd was. Men oordeelde dat er geen grond was om tot arrestaties over te gaan. Madeleine Loewenstein, de echtgenote van de vermiste bankier, begaf zich naar St Inglevert waar het vliegtuig zich inmiddels bevond, om er de bezittingen van haar man te identificeren. Ze verzocht captain Drew het nodige te ondernemen om het vliegtuig te verkopen. In Engeland werd het evenwel voor enige tijd aan de ketting gelegd in afwachting van het onderzoek in opdracht van het Air Ministry. Zo kwam een lichte beschadiging aan het vliegtuigportier aan het licht. Er werden tevens proeven ondernomen om vast te stellen tot hoever het portier tijdens de vlucht kon worden geopend en of het mogelijk was om zich uit het vliegtuig te werpen, want ook de zelfmoordtheorie werd onderzocht. Doch alles wees erop dat de 51 jaar oude Loewenstein met zijn echtgenote en een zoon van 18 een onbesproken gezin vormden. Een moordcomplot werd eveneens als uitgesloten geacht, gezien de status en het onbesproken verleden van beide piloten, ofschoon de impulsieve landing op het strand van St Pol enige tijd als verdacht werd beschouwd. Bovendien was gebleken dat men het portier verder kon openen wanneer het vliegtuig in een bocht lag, maar dit bleek achteraf irrelevant. Ook de vlekkeloze staat van dienst van Loewenstein personeel maakte dat iedereen buiten verdenking werd gesteld, alhoewel de butler, die kort voor het vertrek de deur heropend had, duchtig aan de tand werd gevoeld. Of hij de deur niet naar behoren had dichtgemaakt, kon niet worden aangetoond, maar deze vraag en de soms depressieve gemoedstoestand zijn waarschijnlijk de oorzaak geweest van zijn zelfmoord vier jaar later. Nochtans was hij ononderbroken in dienst van de familie mogen blijven.

Alleen de theorie van een dom ongeluk bleef overeind. Alfred Loewenstein was met zijn 51 jaar een sportief en fors gebouwde man met een bruuske karaktertrek. Zijn gedachten waren meestal met zaken bezig, waardoor hij soms afwezig of vergeetachtig was. Er werd aangenomen dat na het verlaten van de toiletruimte, hij de zich tegenover hem bevindende deur heeft aanzien voor de deur van de passagierskajuit. Het openen van de vliegtuigdeur mag dan wel door de schroefwind gehinderd zijn geweest, maar de impulsieve Loewenstein zou daar krachtig hebben op gereageerd en wanneer hij zijn vergissing inzag was het echter te laat. Hij verloor zijn evenwicht en viel met zijn volle gewicht tegen de deur, met fatale afloop.

Vijftien dagen na zijn verdwijning werd het stoffelijk overschot van Alfred Loewenstein opgevisst door een trawler in de buurt van Cap Gris nez. Uit het onderzoek bleek dat de man voor zijn overlijden gezond was en geen sporen van geweld of vergiftiging toonde. Alle botten in zijn lichaam waren gebroken. De stoffelijke resten werden naar België overgebracht en op een Brusselse



Pilot Donald Drew

St Inglevert, où l'avion s'est entretemps posé, pour identifier les objets appartenant à son mari. Elle demande au Captain Drew d'entreprendre les démarches pour la vente de l'avion. En Angleterre, l'appareil est mis à la chaîne dans l'attente de l'enquête demandée par l'Air Ministry. On découvre ainsi une légère dégradation à la portière de l'avion. Des essais sont entrepris en vue de déterminer jusqu'où la portière pouvait être ouverte en vol et s'il était ainsi possible de se jeter dans le vide, car la thèse du suicide est aussi envisagée. Cependant tout montrait que Loewenstein, âgé de 51 ans, son épouse et leur fils de 10 ans formaient une famille irréprochable. L'idée d'un complot meurtrier fut aussi écartée en raison du passé impeccable des deux pilotes, bien que l'atterrissage impulsif sur la plage de St Pol fût un temps considéré comme suspect. De plus on affirma qu'il semblait possible d'ouvrir largement la portière lorsque l'avion était en virage, mais cela fut ensuite considéré comme sans objet. La qualité des états de service du personnel de Loewenstein écarta tout soupçon à leur égard, bien que le valet qui peu avant le départ avait rouvert la porte fut sérieusement sérieusement interrogé. Il n'a pu être démontré qu'il n'avait pas convenablement refermé la portière ; mais cette question ainsi que son état parfois dépressif peuvent avoir été la cause de son suicide quatre ans plus tard. Il avait cependant été gardé sans interruption au service de la famille.

Seule la thèse d'un stupide accident est restée debout. A 51 ans, Alfred Loewenstein est un homme sportif et vigoureux au caractère entier. Ses préoccupations vont avant tout à la gestion de ses affaires, ce qui le rend parfois absent et distrait. Il est donc admis que, après avoir quitté les toilettes, il confond la portière extérieure qui est juste devant lui avec la porte d'accès à la cabine des passagers. L'ouverture de la portière est évidemment gênée par le souffle de l'hélice mais, homme impulsif, Loewenstein réagit avec force et s'aperçoit, mais trop tard, de sa méprise. Il perd l'équilibre et tombe de tout son poids contre la porte ; et c'est la chute fatale.

La dépouille mortelle est retrouvée par un chalutier aux environs du cap Gris-Nez deux semaines plus tard. L'examen du corps montre qu'avant son décès cet homme était en bonne santé ; et aucune trace de violence ou de poison n'est trouvée. Tous les os du squelette sont brisés. Le corps est ramené en Belgique et inhumé dans un cimetière bruxellois.

Achille Rely
(Traduction Alphonse Dumoulin)

(*)Au total, il y eu probablement plus de 166 trimoteurs F 7 construits, dont 71 par Fokker aux Pays-Bas, 13 en Angleterre par A,V,Roe, 18 en Pologne, 37 en Amérique et 28 par SABCA en Belgique, achetés pour la plupart par la Sabena. Plusieurs de ces Fokker belges ont encore volé après la deuxième Guerre mondiale, notamment au Congo belge où ils furent affectés au

begraafplaats ter aarde besteld.

Achille Rely.

(*) Alles bij elkaar zijn er waarschijnlijk meer dan 166 driemotorige fokker F.7 toestellen gebouwd, waarvan 71 door Fokker in Nederland, 13 in Engeland door A.V. Roe, 18 in Polen, 37 in Amerika en 28 door SABCA in België waarvan Sabena de meeste kocht. Diverse van deze Belgische Fokkers vlogen nog na de Tweede Wereldoorlog o.a. in Belgisch Congo waar ze reeds in 1931 op het binnenlandse net kwamen. Mettertijd werden ze door de Junkers Ju 52 vervangen. Vijf driemotorige Fokkers van Sabena vlogen op de lange route Brussel-Leopoldstad (Kinsjasa), een geregelde dienst die op 23 februari 1935 werd ingevlogen door Prosper Cocquyt met de Fokker VII/3m OO-AGH

ADDENDUM

In België door SABCA gebouwd:

OO-AGG, van 1932—1938 bij Sabena, toen naar de luchtmacht.

OO-AGH, van 1932—1940 bij Sabena, in mei 1940 op Haren door de Duitsers buitgemaakt.

OO-AGI, van 1932 bij Sabena, op 3 november 1936 naar de Congo.

Vloog nog na de oorlog?

OO-AGJ, van 1932 tot 3.8.38 naar Sabena, toen naar luchtmacht.

OO-AGK, van 1932 tot april 1935 naar Sabena, toen vernield.

OO-AIE, van 1929 tot 22.12.33 naar Sabena, toen verongelukt bij Dortmund.

OO-AIF, van 1929 tot april 1940, toen vernield.

OO-AIG?

OO-AIH, van 1929 tot mei 1940 Sabena, toen op Haren door de Duitsers buit gemaakt.

OO-AII, van 1929 tot 7.12.34, toen uitgebrand.

OO-AIJ, van 1930 tot 1938, toen naar de luchtmacht.

OO-AIK, van 1930 tot 1936, toen verkocht.

OO-AIL, van 1930 tot 8.1.31, toen verongelukt bij Melles-les-fonds.

OO-AIL-2, van 1931 tot 2.6.38, toen verongelukt bij Lymgne.

OO-AIM, van 1930 tot 1936, toen naar de luchtmacht.

OO-AIN, van 1930 tot 11.9.30, toen uitgebrand op Croydon.

OO-AIN-2, van 1931 tot 18.11.38, toen naar de luchtmacht.

OO-AIO, van 1930 tot 1938, toen naar de luchtmacht.

OO-AIP, van 1930 tot 31.5.42, (43?) toen verongelukt in de Congo.

OO-AIQ, van 1930 tot 1938, toen naar de luchtmacht.

OO-AIR, van 1930 tot 1936, toen verkocht.

OO-AIS, van 1930 tot 1936, toen verkocht.

OO-AIT, naar luchtmacht 1939.

OO-AIU, van 1930 tot 9.9.36?, toen verongelukt in Congo in 1943.

OO-AIV, van 1930 tot januari 1943, toen afgeschreven in Congo.

OO-AIW, van 1930 tot 16.7.45, toen afgebroken.

OO-AIX, van 1930 tot 6.8.45.

OO-AIY, van 1930 tot 16.7.45, toen afgebroken.

OO-AIZ, van 1930 tot 16.7.45, toen afgebroken.

Geraadpleegde lectuur:

L'ILLUSTRATION - 1 Juillet 1928

Great Mysteries of the Air. Ralph Barker. Pan Books 3rd printing 1978.

Alles over de Fokker Friendship. Hugo Hooftman.

European Transport Aircraft since 1910. John Stroud. Putnam 1966.

réseau intérieur dès 1931. Ils furent ensuite remplacés par des Junkers Ju 52, Cinq trimoteurs Fokker de la Sabena ont volé sur la ligne long courrier Bruxelles-Léopoldville (Kinshasa), un service régulier inauguré le 23 février 1935 par Prosper Cocquyt avec le Fokker OO-AGH.

Addendum : les Fokker construits en Belgique par la SABCA

OO-AGG, de 1932 à 1938 chez Sabena, puis à l'Aviation militaire

OO-AGH, de 1932 à 1940 chez Sabena ; en mai 1940 à Haren, capturé par les Allemands

OO-AGI, de 1932 au 3 novembre 1936 chez Sabena , puis au Congo. A encore volé après la guerre ?

OO-AGJ, de 1932 au 3 août 1938 chez Sabena, puis à l'Aviation militaire

OO-AGK, de 1932 à avril 1935 chez Sabena, puis détruit

OO-AIE, de 1929 au 22 décembre 1933 chez Sabena, accidenté près de Dortmund

OO-AIF, de 1929 à avril 1940, détruit

OO-AIG ?

OO-AIH, de 1929 à mai 1940 chez Sabena, puis capturé à Haren par les Allemands

OO-AII, de 1929 au 7 décembre 1934, détruit par incendie

OO-AIJ, de 1930 à 1938, puis à l'Aviation militaire

OO-AIK, de 1930 à 1936, puis vendu

OO-AIL, de 1930 au 8 janvier 1931, accidenté près de Melle-les-fonds

OO-AIL-2, de 1931 au 2 juin 1938, accidenté près de Lymgne

OO-AIM, de 1930 à 1936, puis à l'Aviation militaire

OO-AIN, de 1930 au 11 septembre 1930, puis détruit par incendie à Croydon

OO-AIN-2, de 1931 au 18 novembre 1938, puis à l'Aviation militaire

OO-AIO, de 1930 à 1938, puis à l'Aviation militaire

OO-AIP, de 1930 au 31 mai 1942 (43 ?), accidenté au Congo

OO-AIQ, de 1930 à 1938, puis à l'Aviation militaire

OO-AIR, de 1930 à 1936, puis vendu

OO-AIS, de 1930 à 1936, puis vendu

OO-AIT, à l'Aviation militaire en 1939

OO-AIU, de 1930 au 9 septembre 1936, accidenté au Congo en 1943

OO-AIV, de 1930 à janvier 1943, puis radié au Congo

OO-AIW, de 1930 au 16 juillet 1945, détruit

OO-AIX, de 1930 au 6 août 1945

OO-AIY, de 1930 au 16 juillet 1945, détruit

OO-AYZ, de 1930 au 16 juillet 1945, détruit.

Documents consultés

L'illustration - 1 juillet 1928

Great Mysteries of the Air - Ralph Barker - Pan Books 3rd printing 1978


Alles over de Fokker Friendship - Hugo Hooftman

European Transport Aircraft since 1910 - John Stroud - Putnam 1966



Looking for a new/ another job?

Then read this:



Le Groupe Idelux – AIVE – Idelux Finances emploie aujourd'hui près de 500 personnes en Province de Luxembourg. Réputé pour son dynamisme dans le domaine économique, comme dans le domaine de l'environnement, il accorde une importance particulière au respect des valeurs et aux relations humaines.

Pour une société filiale du Groupe, et dans le cadre du projet de reprise de l'aérodrome de Saint-Hubert, Idelux recrute un :

Développeur commercial – Commandant de l'aérodrome de Saint-Hubert (m/f)

Votre mission :
Basé à l'aérodrome de Saint-Hubert, votre premier objectif est de dynamiser l'aérodrome, en mettant en œuvre le plan de développement à l'élaboration duquel vous avez participé. En parallèle, vous assurez au quotidien la gestion et l'exploitation du site. Vous collaborez dans cette tâche avec les agents du SPW (service public de Wallonie). Vous répondez à toutes les exigences de l'article 6.3.1 de la GDF-04 du 3 novembre 2009. Enfin, votre licence de pilote (PPL ou CPL) vous permet d'assumer la rôle et les responsabilités incombant au commandant d'aérodrome selon les règles de l'air en général et celles fixées par la GDF-04 en particulier (ouverture et fermeture, évaluation des conditions météorologiques, respect de la réglementation et des limitations opérationnelles...).

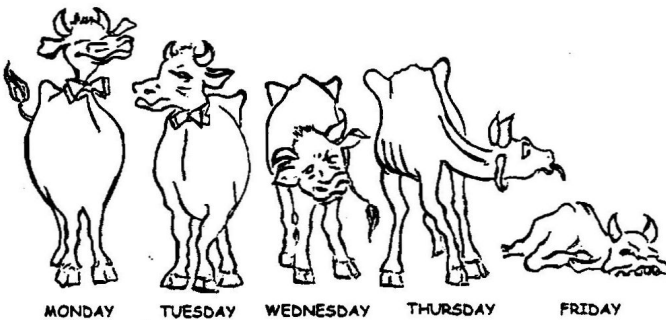
En tant que « patron » de l'aérodrome, vous êtes l'interlocuteur unique et la personne de référence pour Idelux et toutes les parties prenantes.

Nous recherchons :
Passionné d'aviation et gestionnaire d'exploitation aguerri, vous êtes doté d'un excellent sens commercial. Vous êtes (ou avez été) titulaire d'une licence de pilote PPL ou CPL et maîtrisez aussi bien l'anglais courant qu'aéronautique. Grâce à votre rigueur, votre vision et votre créativité, vous déployez en toute autonomie le projet de développement de l'aérodrome. Vous êtes un leader de terrain, vous rassemblez autour de vous les ressources nécessaires à l'atteinte des objectifs, faisant preuve d'impartialité à l'égard de tous les intervenants et parties prenantes. Vous trouvez la solution adéquate aux différents problèmes. Bref, vous menez ce projet comme votre propre affaire, en faisant preuve d'implication et de la souplesse horaire requise pour ce type de fonction.

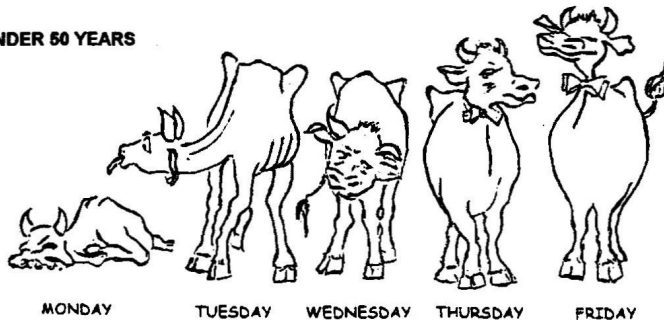
Nous offrons, à côté d'un package salarial attractif, un travail passionnant rempli de défis !

Intéressé ?
Adressez votre candidature, avant le 15/05/2010 par mail (lettre de motivation et C.V.) à notre consultant : sonia_rucquoy@galliei-randstad.lu
Nous vous demandons, par la même occasion, de nous fournir lors du premier entretien un certificat de bonne vie et mœurs, une copie de votre licence PPL/CPL et ainsi que la dernière page de votre carnet de vol.

HUMOUR:



AVIATORS UNDER 50 YEARS



(as published many years ago and by special request of Jean Kamers...)

At least we all understand each other on Wednesday!

20th ANTWERP STAMPE Fly In

4th Ercoupe Fly In

LUCHTHAVEN ANTWERPEN

**15 mei 10u aankomst deelnemers
2010 static show**

**16 mei 11u formatievlucht
2010**



Hertz

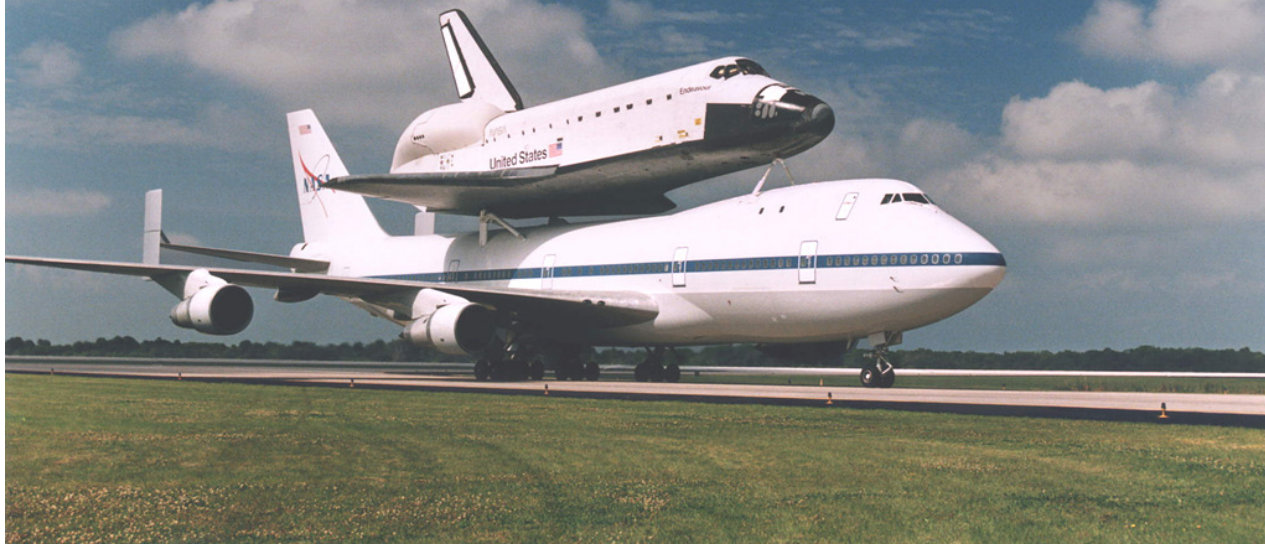
inkom gratis

FINSERVE
EUROPEAN AVIATION INSURANCE

Thanks to our member André Jansens we received this article on how a Boeing 747 'feels' with a Space Shuttle on its back. It's a nice piece of 'flying feelings' that pilots will most probably appreciate.

Nice reading!

747 pilot's description of piggybacking the shuttle



A quick "trip report" from Triple Nickel, the pilot of the 747 that flew the shuttle back to Florida after the Hubble repair flight - a humorous and interesting inside look at what it's like to fly two aircraft at once. (I have decided to adopt one of "Triple Nickel's" phrases: "That was too close for MY laundry!").

Well, it's been 48 hours since I landed the 747 with the shuttle Atlantis on top and I am still buzzing from the experience. I have to say that my whole mind, body and soul went into the professional mode just before engine start in Mississippi, and stayed there, where it all needed to be, until well after the flight...in fact, I am not sure if it is all back to normal as I type this email. The experience was surreal. Seeing that "thing" on top of an already overly huge aircraft boggles my mind. The whole mission from take off to engine shut down was unlike anything I had ever done. It was like a dream....someone else's dream.

We took off from Columbus AFB on their 12,000 foot runway, of which I used 11,999 1/2 feet to get the wheels off the ground. We were at 3,500 feet left to go of the runway, throttles full power, nose wheels still hugging the ground, copilot calling out decision speeds, the weight of Atlantis now screaming through my fingers clinched tightly on the controls, tires heating up to their near maximum temperature from the speed and the weight, and not yet at rotation speed, the speed at which I would be pulling on the controls to get the nose to rise. I just could not wait, and I mean I COULD NOT WAIT, and started pulling early. If I had waited until rotation speed, we would not have rotated enough to get airborne by the end of the runway.. So I pulled on the controls early and started our rotation to the take off attitude.

The wheels finally lifted off as we passed over the stripe marking the end of the runway and my next hurdle (physically) was a line of trees 1,000 feet off the departure end of Runway 16. All I knew was we were flying and so I directed the gear to be retracted and the flaps to be moved from Flaps 20 to Flaps 10 as I pulled even harder on the controls. I must say, those trees were beginning to look a lot like

those brushes in the drive through car washes so I pulled even harder yet! I think I saw a bird just fold its wings and fall out of a tree as if to say, "Oh, just take me." Okay, we cleared the trees, duh, but it was way too close for my laundry. As we started to actually climb, at only 100 feet per minute, I smelled something that reminded me of touring the Heineken Brewery in Europe . I said, "Is that a skunk I smell?" (*Editor's note: not far from the thruth!*)- the veterans of shuttle carrying looked at me, smiled, and said, "Tires"! I said, "TIRES? OURS?" They smiled and shook their heads as if to call their Captain an amateur. Okay, at that point I was. The tires were so hot you could smell them in the cockpit. My mind could not get over, from this point on, that this was something I had never experienced. Where's your mom when you REALLY need her?

The flight down to Florida was an eternity. We cruised at 250 knots indicated, giving us about 315 knots of ground speed at 15,000'. The miles didn't click by like I am use to them clicking by in a fighter jet at Mach .94. We were burning fuel at a rate of 40,000 pounds per hour or 130 pounds per mile, or one gallon every length of the fuselage. The vibration in the cockpit was mild, compared to down below and to the rear of the fuselage where it reminded me of that football game I had as a child where you turned it on and the players vibrated around the board. I felt like if I had plastic clips on my boots I could have vibrated to any spot in the fuselage I wanted to go without moving my legs...and the noise was deafening. The 747 flies with its nose 5 degrees up in the air to stay level, and when you bank, it feels like the shuttle is trying to say, "Hey, let's roll completely over on our back" - not a good thing I kept telling myself. So I limited my bank angle to 15 degrees and even though a 180 degree course change took a full zip code to complete, it was the safe way to turn this monster. Airliners and even a flight of two F-16's deviated from their flight plans to catch a glimpse of us along the way. We dodged what was in reality very few clouds and storms, despite what everyone thought, and arrived in Florida with 51,000 pounds of fuel too much to land with. We can't land heavier than 600,000 pounds total weight and so we had to do something with that fuel. I had an idea....let's fly low and slow and show this beast off to all the taxpayers in Florida lucky enough to be outside on that Tuesday afternoon. So at Ormond Beach, we let down to 1,000 feet above the ground/water and flew just east of the beach out over 747 pilot's description of piggybacking the shuttle.

Then, once we reached the NASA airspace of the Kennedy Space Center, we cut over to the Banana/Indian Rivers and flew down the middle of them to show the people of Titusville, Port St. John's and Melbourne just what a 747 with a shuttle on it looked like. We stayed at 1,000 feet and since we were dragging our flaps at "Flaps 5", our speed was down to around 190 to 210 knots. We could see traffic stopping in the middle of roads to take a look. We heard later that a Little League Baseball game stopped to look and everyone cheered as we became their 7th inning stretch. Oh, say can you see....

After reaching Vero Beach, we turned north to follow the coast line back up to the Shuttle Landing Facility (SLF). There was not one person laying on the beach... they were all standing and waving! "What a sight" I thought.....and figured they were thinking the same thing. All this time I was bugging the engineers, all three of them, to re-compute our fuel and tell me when it was time to land. They kept saying, "Not yet Triple, keep showing this thing off," which was not a bad thing to be doing.



However, all this time the thought that the landing, the muscling of this 600,000 pound beast, was getting closer and closer to my reality. I was pumped up! We got back to the SLF and were still 10,000 pounds too heavy to land. So I said I was going to do a low approach over the SLF going the opposite direction of landing traffic that day. So at 300 feet, we flew down the runway, rocking our wings like a whale rolling on its side to say "hello" to the people looking on! One turn out of traffic and back to the runway to

land.....still 3,000 pounds over gross weight limit. But the engineers agreed that if the landing were smooth, there would be no problem.

"Oh, thanks guys, a little extra pressure is just what I needed!"

Well, we landed at 603,000 pounds and very smoothly if I have to say so myself. The landing was so totally controlled and on speed that it was fun. There were a few surprises that I dealt with, like - with the orbiter on it - the 747 falls like a rock if you pull the throttles off at the "normal" point in a landing and secondly, if you thought you could hold the nose off the ground after the mains touchdown, think again - IT IS COMING DOWN!!

So I "flew it down" to the ground and saved what I have seen in videos of a nose slap after landing. Then I turned on my phone after coming to a full stop only to find 50 bazillion emails and phone messages from all of you who were so super to be watching and cheering us on!

What a treat, I can't thank y'all enough. For those who watched, you wondered why we sat there so long. Well, the shuttle had very hazardous chemicals on board and we had to be "sniffed" to determine if any had leaked or were leaking. They checked for Monomethylhydrazine (N_2H_4 for Charlie Hudson) and nitrogen tetroxide (N_2O_4). Even though we were "clean", it took way too long for them to tow us in to the mate-de mate area. Sorry for those who stuck it out and even waited until we exited the jet.

I'm sure I'll wake up in the middle of the night here soon, screaming and standing straight up dripping wet with sweat from the realization of what happened. It was a thrill of a lifetime. Again, I want to thank everyone for your interest and support. It felt good to bring Atlantis home in one piece after she had worked so hard getting to the Hubble Space Telescope and back.

Date: Wednesday, November 11, 2009, 12:44 AM

Triple Nickel, NASA Pilot





En primeur voici l'invitation VIP pour le meeting aérien international 2010. Nous vous transmettons d'ores et déjà les informations dans ce magazine, car notre magazine suivant ne sortira que le 9 juillet....
Voici donc ce que le Chef de Corps de Beauvechain vient de nous communiquer:

L'invitation sera envoyée à titre personnel à un bon nombre de personnes mais aussi (pour n'oublier personne) à toutes les associations qui touchent de près le monde des pilotes (FONAVIBEL, AVIA, etc..) et anciens pilotes (Vieilles Tiges, MPA, Silver Wings, TGF, etc...)

Dans ce cas, nous demandons à ce que les associations regroupent les commandes, ce sera plus facile pour nous.

(Attention : le nombre de places est limité à 1000 ! (first come first served)

En espérant qu'elle satisfasse le plus grand nombre d'anciens et « protégés » ou sympathisants qui pourront se retrouver tous ensemble dans un endroit convivial pendant l'Air Show. Le VIP Village est un endroit privilégié sur la parallèle, avec terrasse ouverte vers le spectacle et non loin du parcours statique.

Au plaisir de vous revoir!

Sachez déjà en bref :

Zone des parking sud : expositions statique « historical aircraft », trainers, stands (Musée, Air Cadets, Fonavibel, Recrutement, etc..)

Zone piste allemande (vers la parallèle) : expositions statique « Heli », tente « meet the pilots », stand et podium Télévisions (F et N)

Zone parallèle : chasseurs (F-16, Rafale, Grippen, etc.. peut-être « mock up » F35 !) suivi des avions de transport (AWACS, An-26, C-130 etc..) près de l'ORP22.

Deux petits trains touristiques relieront (sur voie rapide !) la zone statique au Musée.

Autre info : si tout va bien, on inaugurerà un F16 sur socle à l'entrée principale de la base le 30 Jun en fin de journée. Cela sera suivi par un concert de la Musique R FAé. (new style !).

Hier is -in primeur- de VIP-uitnodiging voor de internationale luchtvaartmeeting van 2010. Wij bieden u nu al de informatie in dit magazine omdat ons volgende nummer pas verschijnt op 9 juli...
Dit is wat de Korpscommandant van Beauvechain ons net heeft meegedeeld:

De uitnodiging wordt aan heel wat mensen persoonlijk toegestuurd maar tevens (om niemand te vergeten) aan alle verenigingen die dicht bij de wereld van piloten aanleunen (FONAVIBEL, AVIA, enz..) en bij oud-vliegers (Vieilles Tiges, MPA, Silver Wings, TGF, enz...)

In dit geval vragen we de verenigingen om de bestelling te groeperen, dat maakt het ons gemakkelijker.

(Opgelet: het aantal plaatsen is beperkt tot 1000! (first come first served)

We hopen dat ze voldoet aan een zo groot mogelijk aantal anciens en "beschermelingen" of sympathisanten die elkaar in een gemoedelijke omgeving tijdens de Air Show kunnen ontmoeten. De VIP Village is een bevoorrechte plaats langs de parallel, met open terras op de show en niet ver van het staisch gedeelte.

We hopen u te mogen verwelkomen!

In het kort:

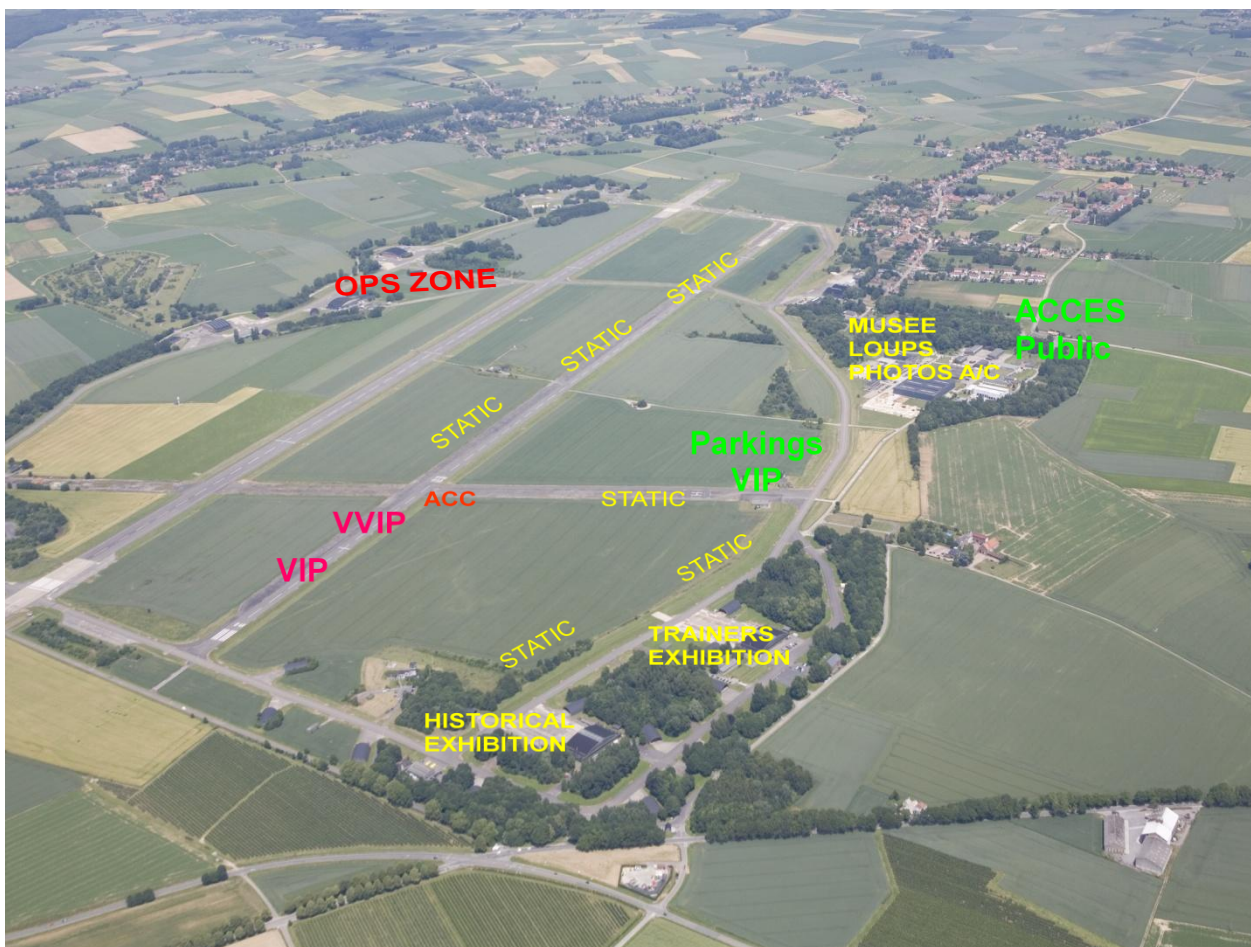
Zone parking zuid: staische tentoonstelling van historische vliegtuigen, trainers, stands (Museum, Air Cadets, Fonavibel, Recrutering, enz..)

Zone Duitse startbaan (naar de parallel): staische tenoonstelling 'Heli', tent 'meet the pilots', stand en tv-podium (F en N)

Zone parallel: jachtvliegtuigen (F-16, Rafale, Grippen, enz.. misschien zelfs een 'mock up' van de F35!) gevolgd door transportvliegtuigen (AWACS, An-26, C-130 enz...) vlakbij de ORP22.

Twee kleine toeristentreintjes verbinden (via de snelle weg!) de static zone met het museum.

Nog wat: als alles goed verloopt, wordt een sokkel met een F-16 de 30 juni op het einde van de dag ingehuldigd bij de hoofdingang van de basis. Dit wordt afgesloten met een concert door de Koninklijke Muziekkapel van de Luchtmacht (new style!).



All VTB-members: watch your inbox as we will be distributing the invitation by e-mail!

Nom - Naam :

Participera / zal deelnemen

03 juillet/ 03 juli 2010
Ou/of

04 juillet/ 04 juli 2010

Association/Verenigen
Nom/Naam

VIP

Ne participera pas / zal niet deelnemen

Nbre / aantal:x 45€ =€ à verser au compte / te storten op rekening
BE IAS 2010 - N° IBAN : BE52 9794 3276 5909 - N° BIC : ARSPBE22

A rappeler en communication lors du versement.—Te vermelden op het stortingsbulletin bij betaling

N° Tf:

Votre/uw e-mail :

Corrections et compléments à l'article « Elles s'en sont allées, les Alouettes... » paru dans le VTB Magazine n° 1-2010

Page 13 (photo)

Le 2^{ème} debout à droite est bien le Lieutenant Marcel Feys (et non Guy Audain comme initialement indiqué) et « X » est en réalité le Lieutenant Jean-Marie Vander Vorst.

Page 14

- i) Pour le paragraphe « Alouettes aux antipodes », le deuxième hivernage d'une Alouette dans l'Antarctique s'est déroulé en 1965-66 (et non 1965-69 comme le prétend une méchante faute de frappe !).
- ii) Si les quatre lieutenants cités ont été les premiers de la Light Aviation à être formés à Dax, ils n'ont pas été les premiers Belges à piloter des Alouette. En effet, un hélicoptère de ce type avait été acquis par la SABENA dès novembre 1957 et plusieurs pilotes l'on fait voler aux couleurs de la Compagnie Nationale au Congo et en Belgique jusque fin 1967. Par ailleurs, le Commandant Gust Baudot et le Capitaine Georges Dezaeger avaient reçu une formation au pilotage des hélicoptères aux USA et furent très tôt transformés sur Alouette II afin de convoier deux des trois premières Alouettes vers la Belgique en octobre 1959 (Gérard Henry, pilote chez le constructeur Sud Aviation, était aux commandes du troisième appareil).
- iii) Jos Van Bever était l'un des quatre premiers pilotes belges formés à l'ESALAT de Dax et était membre des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge, mais il est hélas décédé le 13 avril 2009.
- iv) Un peu plus loin dans le même paragraphe, et pour lever toute ambiguïté, signalons qu'Alphonse Dumoulin a effectivement accueilli nos souverains lors de leur visite des travaux du Kruisschans en 1962, mais il n'était pas le pilote de l'Alouette qui les y avait emmenés (alors qu'il l'était effectivement pour leur visite à Zandvliet en 1963)

Page 17

Pour la photo du Commandant de Biolley (pilotant le Roi Baudouin), il est utile de préciser qu'il est depuis de nombreuses années membre des Vieilles Tiges de l'Aviation Belge.

Voilà quelques précisions fort utiles que nous devons à la lecture vigilante de l'article par Alphonse Dumoulin à qui nous adressons nos remerciements les plus vifs..

Correcties en aanvullingen bij het artikel "De symboolhelikopter van het Licht Vliegwezen", verschenen in VTB Magazine nr 1-2010

Pagina 13 (foto)

De 2e rechts staande is wel degelijk luitenant Marcel Feys (en niet Guy Audain zoals eerst aangegeven) en "X" is in werkelijkheid luitenant Jean-Marie Vander Vorst.

Pagina 14

- i) V.w.b. de paragraaf "Alouettes aan de tegenpolen": de tweede overwintering van een Alouette op Antarctica had plaats in 1965-66 (en niet van 1965-69 zoals het zetduveltje ons deed geloven!).
- ii) De vier genoemde luitenanten waren wel de eersten van de Light Aviation om in Dax gevormd te worden maar niet de eerste Belgen die op Alouette vlogen. SABENA had immers al vanaf november 1957 een helikopter van dit type verworven; tot het einde van 1967 hebben diverse piloten ermee gevlogen in de kleuren van onze nationale maatschappij in Congo en in België. Commandant Gust Baudot en kapitein Georges Dezaeger hadden immers al in de USA een vliegopleiding op helikopter gevolgd en gingen direct over op Alouette II teneinde in oktober 1959 twee van de drie eerste Alouettes naar België over te vliegen (Gérard Henry, piloot bij constructeur Sud Aviation, zat aan de sturen van het derde toestel).
- iii) Jos Van Bever was een van de eerste vier Belgische piloten die opgeleid waren bij de ESALAT van Dax; hij was ook lid van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart maar is helaas op 13 april 2009 overleden.
- iv) Wat verder in dezelfde paragraaf en om elke dubbelzinnigheid op te heffen, vermelden we dat Alphonse Dumoulin inderdaad onze vorsten heeft verwelkomd tijdens hun bezoek aan de werken voor de Kruisschansluis in 1962, hij was alleen niet de piloot van de Alouette die hen erheen had gebracht (dat was hij wel bij hun bezoek aan Zandvliet in 1963).

Pagina 17

Bij de foto van commandant de Biolley (piloot voor koning Boudewijn) vermelden we dat hij al vele jaren lid is van de Vieilles Tiges van de Belgische luchtvaart.

Dat waren een paar nuttige bijzonderheden die we te danken hebben aan de oplettende lezing door Alphonse Dumoulin die we onze beste dank toesturen.

2 new books!

I would like to share with you that my book about the human story surrounding Frank's recent spaceflight is out in Dutch and French languages. It can be bought in many book shops in Belgium and also on-line from the publishers. The book can be bought on-line at:

N: <http://www.davidsfonds.be/publisher/edition/detail.phtml?id=1226&&maxlines=6&orderby=name&keyword=countdown>

F: <http://www.racine.be> (the French publisher) The book can be bought on-line by sending an email to info@racine.be

English version is due in September, I will let you know when it is available.

If you find it at all possible, I would kindly ask you to spread the word - tell you friends and family, include it into your newsletter, Facebook, Twitter, etc.

By doing this you will be helping UNICEF Belgium to raise funds for the their WaSH campaign - all the proceedings from the first print go directly to them. And of course you will be helping me become a famous writer ! :-)

Thank you very much and wish me luck !

Yours,

Lena Clarke (Frank's wife)

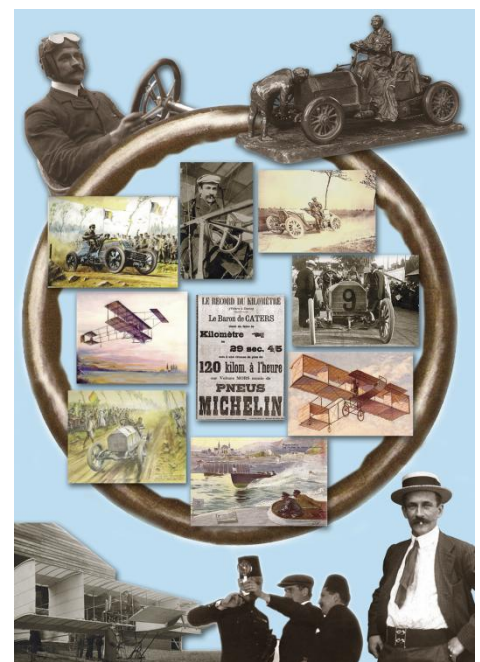


Un luxueux livre, sous la plume de Guy de Caters, petit-fils de Pierre de Caters vient de voir le jour, Il a pour titre :

« *Baron de Caters (1875-1944) - Ou la folie des volants* »

Cet ouvrage magnifiquement illustré présente la vie édifiante d'un homme d'exception : Pierre de Caters. Il s'agit d'une publication historique, avec un grand nombre de références précises et d'attestations de journalistes ayant vécu cette époque prodigieuse. Le livre comprend 275 pages parsemées de 215 photos en N/B et de nombreuses illustrations en couleur. Format : 33 X 23 cm. Prix : 55 €.

Comme il se doit, les courses automobiles (1900-1907) auxquelles participa ce grand pionnier belge sont relatées dans la première partie de l'ouvrage.



La deuxième partie est consacrée plus particulièrement à la naissance de l'aviation belge en septembre 1908 à 's-Gravenwezel dans la province d'Anvers, avec les premiers essais du triplan « de CATERS N° I » construit dans les ateliers des frères Voisin à Boulogne-Billancourt.

Le biplan « de CATERS N° II » également construit chez les frères Voisin prendra la relève en novembre 1908. Par la suite, ayant acquis plus d'assurance, on verra Pierre de Caters voler à l'occasion des premiers meetings d'aviation de Francfort, de Berlin et d'Anvers en 1909. Il participera avec quelques uns de ses nombreux biplans Voisin à des exhibitions aériennes en Pologne, en Turquie, et en Egypte en novembre et décembre 1909.

Au milieu de l'année 1910, il abandonne définitivement le biplan Voisin muni de ses rideaux rigides pour piloter des biplans de conception plus moderne inspirés du fameux biplan « Farman » équipé d'ailerons.

Au début de l'année 1911, Pierre de Caters conjointement avec le jeune Jules Tyck se rend aux Indes Anglaises pour y faire des exhibitions aériennes.

À vous de découvrir ce superbe livre d'histoire relatant avec beaucoup de détails la naissance de l'aviation belge...

SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES

VEGA

AIRBUS

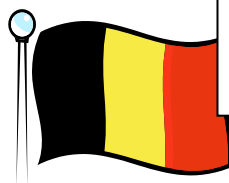
S.A.B.C.A.

www.sabca.com

The advertisement features a central graphic with a Vega rocket, an Airbus A320neo, and a fighter jet. The Vega rocket is positioned vertically, with the Airbus A320neo flying horizontally to its right. The fighter jet is shown in profile on the left. The background consists of concentric, overlapping circles in shades of gray, creating a sense of depth and motion. The S.A.B.C.A. logo, a stylized 'S' with wings, is prominently displayed at the bottom center, with the company name 'S.A.B.C.A.' written in a bold, sans-serif font below it. The website address 'www.sabca.com' is located in the bottom right corner.



€ 15,00 het vel/
la feuille



Drapeau belge- Belgische
vlag (polyester, 100 x 150
cm): € 11



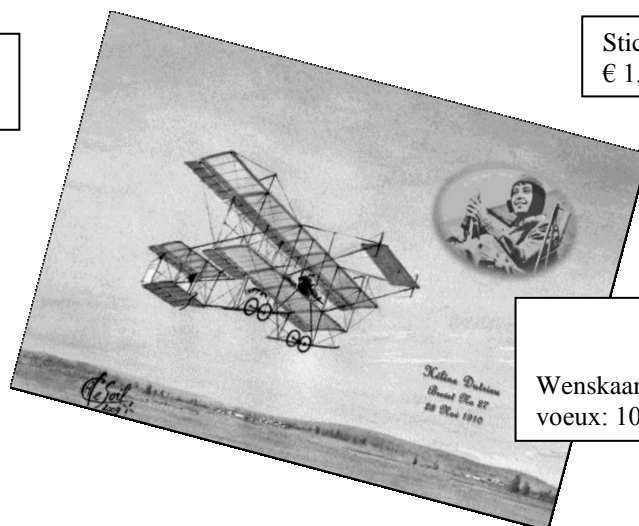
Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



**NIEUW!
NOUVEAU!**
Wenskaarten/ Cartes de
voeux: 10ea: € 10,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50



Petje/ Casquette:
€ 10,00

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag, verhoogd met de verzendingskosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,52 (sticker), € 1,56 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,56 (das, petje of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn prijzen bij benadering!

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,52 € (autocollant), 1,56 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,56 € (cravate, casquette ou écusson brodé), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs !

UW RAAD VAN BESTUUR – VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'Honneur - Erevoorzitter	Jean KAMERS	02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	michel.mandl@pandora.be
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	pauljourez@hotmail.com
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	cloeckaert@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Didier WAELKENS	02 251 33 10	VTB.Secretary@gmail.com
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63	alex.peelaers@pandora.be
Webmaster	Eddy DE SUTTER	016 48 96 45	eddy.de.sutter@skynet.be
Hoofdredacteur	Wilfried TERSAGO	011 68 98 78	bill.tersago@gmail.com
Redacteur en chef			
AUTRES MEMBRES DU CDA- ANDERE LEDEN VAN DE RVB			
Danny CABOOTER		03 663 22 42	stampe@skynet.be
André DILLIEN		02 673 36 32 (Fax incl.)	andre.dillien@gmail.com
Alphonse DUMOULIN		04 362 63 79	al.dumoulin@skynet.be
Robert FEUILLEN		013 31 28 70 (Fax incl.)	robert.feuellen@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX		02 343 93 77	jph5@skynet.be
Norbert NIELS		016 58 10 86 (Fax incl.)	patricia.helios@telenet.be
Guido WUYTS		03 827 41 69	g.wuyts@skynet.be

