



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

VTB Magazine

Publication trimestrielle des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pionniers en oudgedienden
van de luchtvaart



In dit nummer

- > Luchtvaarttechnieken Deel VI, Hfdst 7
- > 11 mei 1940: een ridderlijk gevecht
- > Vliegveiligheid en militaire operaties, deel 1
- > In memoriam André Leleu
- > De val van Icarus, deel 2
- > De grote vlucht van leerling-piloot Robert Laumans
en onze vaste rubrieken

Dans ce numéro

- > Techniques aéronautiques Partie VI, Chap 7
- > 11 mai 1940 : un combat chevaleresque
- > La sécurité des vols
et les opérations aériennes militaires, 1^e partie
- > In memoriam André Leleu
- > La chute d'Icare, 2^e partie
- > La grande navigation de l'élève pilote Robert Laumans
et nos rubriques habituelles



Conseil d'administration Raad van Bestuur

Pionniers et anciens
de l'aviation

Pioniers en oudgedienden
van de luchtvaart



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

Editeur responsable
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

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

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

Verantwoordelijke uitgever
Marc Van de Velde

Lay out
Benoit Goffart

Maatschappelijke zetel

Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

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

AU SOMMAIRE DU MAGAZINE 2-2012

INHOUD VAN MAGAZINE 2-2012

Le prochain magazine paraîtra le 27 juillet
Het volgende nummer verschijnt op 27 juli

| | | |
|----|--|---|
| 04 | Le mot du président | Het woordje van de voorzitter |
| 06 | Agenda | Agenda |
| 08 | Dossier des pensions de veuves de Sous-officiers du personnel navigant de la Force Aérienne | Pensioendossier weduwen Onderofficieren varend personeel van de Luchtmacht |
| 09 | Bienvenue aux nouveaux membres | Welkom aan nieuwe leden |
| 10 | Rapport de l'assemblée générale du 14 mars 2012 | Verslag algemene vergadering van 14 maart 2012 |
| 13 | Une bien belle initiative | Een heel mooi initiatief |
| 14 | Histoire des techniques aéronautiques en Belgique Partie VI : Les aéronefs à voilures tournantes (suite) | Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België Deel VI: De luchtschepen met draaiende vleugels (vervolg) |
| | Chapitre 7 : Les programmes scientifiques | Hoofdstuk 7: de wetenschappelijke programma's |
| 23 | Décès | Overlijdens |
| 24 | 11 mai 1940 : un combat chevaleresque | 11 mei 1940: een ridderlijk gevecht |
| 28 | La sécurité des vols et les opérations aériennes militaires. Inconciliables ? | Vliegveiligheid en Militaire Luchtoperaties: onverenigbaar? |
| 34 | In Memoriam André Leleu | In Memoriam André Leleu |
| 36 | La chute d'Icare | De val van Icarus |
| 40 | Your friendly webmaster says... | Your friendly webmaster says... |
| 42 | La grande navigation de l'élève pilote Robert Laumans | De grote vlucht van leerling-piloot Robert Laumans |
| 47 | Boutique VTB | Boetiek VTB |

Cotisations - Lidgelden

VTB uniquement
Enkel VTB

VTB + MdA*
*VTB + HdV**

| | | | |
|-------------------------------|--------------------------|---------|---------|
| Belgique <i>België</i> | Membres <i>Leden</i> | € 22,00 | € 32,00 |
| | Veuves <i>Weduwen</i> | € 11,00 | € 21,00 |
| Etranger <i>Buitenland</i> | Membres <i>Leden</i> | € 27,50 | € 37,50 |
| | Veuves <i>Weduwen</i> | € 13,50 | € 23,50 |

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

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

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



Le mot du président



Het woordje van de voorzitter

En cette année festive du 75^e anniversaire, nous avons le grand plaisir de vous annoncer que le Prince Philippe - breveté pilote en 1982 - a accepté d'être fait Membre d'Honneur de notre association. Le Prince a plus spécialement marqué son accord à une rencontre avec les membres VTB le 20 juin prochain à la Maison des Ailes. Les détails de cet événement figurent dans le présent magazine. Outre la visite du Prince, notre association fêtera dignement cet anniversaire par son traditionnel banquet qui se tiendra le samedi 16 juin dans les Salons de Romrée à Grimbergen.

Par ailleurs, vu le succès connu par notre activité extramuros à Spa au mois d'août dernier, notre cher et dynamique membre du Conseil d'Administration, Danny Cabooter, a proposé de nous réunir au Musée Stampe & Vertongen à l'aérodrome de Deurne, le 8 août prochain.

Des rendez-vous à ne pas manquer...

En fin d'année 2011, nous avons fait appel à vous en vue de créer un comité de rédaction pour la réalisation de notre magazine. Cet appel a été entendu et plusieurs membres ont offert leur collaboration. Nous leur en sommes fort reconnaissants. Cette démarche, nous avons dû l'effectuer à la suite du souhait de notre collaborateur et rédacteur en chef, Bill Tersago, de prendre du recul par rapport à notre association. Après dix années d'une intense activité au sein du Conseil d'Administration et d'un superbe travail comme réalisateur de notre magazine, Bill a officiellement cédé sa place au sein du Conseil ce 14 mars dernier. Nous tenons à lui témoigner nos plus vifs remerciements pour son engagement et le féliciter pour tout ce talent mis au service de notre association. Porte-toi bien Bill. Pour les deux précédents magazines, cette importante tâche de Rédac Chef a été reprise en intérim par Didier Waelkens et Eddy De Sutter. Un grand merci à vous messieurs pour avoir osé relever ce défi... et nos félicitations pour le résultat obtenu.

Le présent magazine a donc été réalisé par un nouveau collaborateur... fraîchement devenu membre du C.A. depuis la dernière Assemblée Générale. Il s'agit de Marc Van de Velde. Permettez-moi de vous le présenter : Marc a été pilote à la Force Aérienne de 1971 à 1983. Il est un produit de la chasse (349^e Escadrille) et a fait ses premières armes sur F-104. Devenu instructeur, il fait partie de la première promotion qui effectue sa conversion sur F-16 aux États-Unis. Il quitte donc la Force

In dit feestelijke jaar van onze 75^{ste} verjaardag is het ons een waar genoegen u te kunnen mededelen dat Prins Filip - gebrevetereerd als piloot in 1982 - aanvaard heeft erelid te worden van onze vereniging. De Prins heeft ingestemd met een ontmoeting met de VTB-leden in het Huis der Vleugels op 20 juni. In dit nummer vindt u meer informatie over dit evenement. Naast het bezoek van de Prins zullen we onze verjaardag op een waardige manier vieren tijdens ons traditionele banket dat plaatsvindt op zaterdag 16 juni in de Salons Romrée te Grimbergen.

Gezien het succes van onze extramuros activiteit te Spa in augustus vorig jaar, heeft Danny Cabooter, een gewaardeerd en dynamisch lid van de Raad van Bestuur, een bijeenkomst voorgesteld in het Stampe & Vertonghen Museum op het vliegveld van Deurne, op 8 augustus e.k. Een afspraak die niemand mag missen

Eind 2011 hebben we een oproep gelanceerd om een redactiecomité voor ons magazine samen te stellen. Vele leden hebben aan deze oproep gehoor gegeven. We zijn hen daar zeer dankbaar voor. Deze oproep kwam er omdat onze medewerker en hoofdredacteur Bill Tersago de wens had uitgedrukt een stap terug te zetten. Na tien jaar intensief werken binnen de Raad van Bestuur en na prachtig werk te hebben geleverd als hoofdredacteur van ons magazine, heeft Bill op 14 maart II. zijn plaats binnengenomen in de Raad van Bestuur officieel ter beschikking gesteld. We willen hem ten zeerste bedanken voor zijn inzet en hem feliciteren met zijn talent dat hij ten dienste heeft gesteld van onze vereniging. Het gaat om Bill. Voor de twee vorige magazines werd de belangrijke taak van hoofdredacteur tijdelijk overgenomen door Didier Waelkens en Eddy De Sutter. We willen hen bedanken omdat ze die uitdaging hebben willen aannemen ... en hen feliciteren voor het bereikte resultaat.

Het nieuwe magazine werd dus gemaakt door een nieuwe medewerker ... die ook lid is van de Raad van Bestuur sinds de laatste Algemene Vergadering. Het gaat om Marc Van de Velde. Ik stel hem graag aan u voor: Marc was piloot bij de Luchtmacht van 1971 tot 1983. Hij vloog bij de jacht (349 squadron) en leverde zijn eerste wapenfeiten op F-104. Later werd hij instructeur en maakte hij deel uit van de eerste groep piloten die een conversie deden

Aérienne en octobre 1983 pour se lancer dans la « rédaction » auprès de bureaux de publicité. En 1987, il s'installe à son compte comme « copywriter ». Nous avons donc affaire à un véritable professionnel de la publication.

Ses connaissances techniques et aéronautiques constituent incontestablement une base solide pour reprendre le flambeau de Bill. Nous lui sommes fort reconnaissants d'avoir accepté cette lourde tâche.

Notre Conseil d'Administration a encore subi un autre changement important : André Dillien, notre doyen en ancienneté avec ses 31 années passées au Conseil, a lui aussi souhaité, pour des raisons de santé, céder sa place à un « jeune »... Comment te remercier, Dédé, pour tout ce qui tu as réalisé pour l'association ? Tu étais la mémoire vivante de notre organisation. Ta passion pour les données, les chiffres, les dates, t'avait permis d'accumuler des informations qui continueront à servir à des générations de chercheurs. Bravo donc pour ce beau travail de mémoire réalisé au sein de notre association.

Jean-Pierre Decock, bien connu dans les milieux de la presse aéronautique, a accepté de nous rejoindre. C'est avec grand plaisir que nous accueillons un fidèle collaborateur du VTB Magazine. Je suis persuadé que son caractère enjoué, sa verve et ses connaissances constitueront un bel atout pour notre organisation.

Bienvenue donc à Marc et Jean-Pierre. « So long » à Bill et Dédé et bien sûr... « Always welcome ».

Je terminerai ce mot en ayant une pensée pour deux anciens qui viennent de nous quitter au cours de la même semaine : André Leleu (90 ans) et Guy Parkinson (82 ans). Le F/O DFC André Leleu n'était pas membre de notre association, mais son parcours de guerre mérite bien qu'un « In Memoriam » figure dans notre magazine. Merci Philippe (Deman) de nous avoir rappelé le passé de cet ancien de la RAF. Quant à notre fidèle membre, Guy Parkinson, je ne vous cache pas que sa mort me peine profondément. Nous nous étions encore salués chaleureusement la veille de son décès à la Maison des Ailes, où il était un habitué de nos réunions mensuelles, fort apprécié de tous. « Guy, cher ami, tu vas nous manquer. Repose en paix ».

Emem

op F-16 in de Verenigde Staten. In oktober 1983 verlaat hij de Luchtmacht om tekstschrijver te worden in reclamebureaus en sinds 1987 is hij actief als zelfstandig 'copywriter'. We hebben dus te maken met iemand die professioneel bezig is met het publiceren van teksten. Zijn technische en luchtvaartkundige kennis vormen ontegensprekelijk een stevige basis om de fakkel van Bill over te nemen. We zijn hem zeer dankbaar dat hij zware taak heeft willen aanvaarden.

Onze Raad van Bestuur heeft nog een belangrijke verandering ondergaan: ook André Dillien, onze ouderdomsdeken met zijn 31 jaar dienst in de Raad, heeft de wens uitgedrukt om wegens gezondheidsredenen zijn plaats af te staan aan een 'jongere' ... Hoe kunnen we je bedanken Dédé voor alles wat je voor de vereniging hebt gedaan? Je was het levende geheugen van onze vereniging. Dankzij je passie voor gegevens, cijfers en data heb je zoveel informatie verzameld dat generaties onderzoekers ze nog zullen kunnen gebruiken. Bravo voor al dat mooie werk binnen onze vereniging.

Jean-Pierre Decock, goed bekend binnen de luchtvaartpers, heeft aanvaard toe te treden tot de raad van bestuur. Met heel veel plezier verwelkomen we een trouwe medewerker van het VTB Magazine. Ik ben ervan overtuigd dat zijn opgewekte karakter, zijn geestdrift en kennis een mooie troef zullen zijn voor onze vereniging.

Welkom dus aan Marc en Jean-Pierre. 'So long' aan Bill en Dédé en natuurlijk ... 'altijd welkom'.

Als besluit wil ik nog even stilstaan bij twee oud-gedienden die ons in dezelfde week hebben verlaten: André Leleu (90 jaar) en Guy Parkinson (82 jaar). F/O DFC André Leleu was geen lid van onze vereniging, maar voor zijn oorlogsprestaties verdient hij beslist het 'In Memoriam' dat in dit nummer verschijnt. Bedankt Philippe (Deman) dat je ons aan het verleden van deze oudgediende van de RAF hebt herinnerd. Het overlijden van ons trouwe, door iedereen zeer gewaardeerde lid Guy Parkinson heeft me diep getroffen. De dag voor zijn overlijden hadden we elkaar nog hartelijk begroet in het Huis der Vleugels waar hij onze maandelijkse bijeenkomsten trouw bijwoonde. 'Guy beste vriend, we gaan je missen. Rust in vrede'.

Emem





AGENDA



1937 - 2012

Vendredi 11 mai Cérémonie du souvenir à Vroenhoven

Rendez-vous à l'église de Vroenhoven à 10h30.
À 10h45, départ en procession vers le pont du canal Albert, cérémonie et retour vers la salle paroissiale pour la réception.
Tous les membres sont les bienvenus.

Samedi 16 juin Banquet annuel

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

L'apéritif sera servi dès 11.30 heures.

Après la remise des médailles et diplômes, nous passerons à table vers 12.45 heures pour le toast au Roi et le dîner. Un cash bar sera ouvert après le dîner. Le prix de la participation (cocktail d'accueil, menu et vins compris) est de 60 € par personne. Vous trouverez votre formulaire de réservation au dos du feuillet-adresse.

Paiement:

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

Clôture des inscriptions : jeudi 7 juin à 12.00 hr

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

Accès:

En voiture : sur le ring de Bruxelles, prendre la sortie n° 7, direction 'Grimbergen'. Suivre la grand-route (N202) sur environ 1900 m. L'entrée du parking se trouve à votre droite (point de repère : le café 'Den Hert' à gauche, de l'autre côté de la route). Le parking de plus de 80 places est gratuit.

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

- A partir de la gare SNCB de Vilvoorde : ligne 821 ETD 11h01 ou 11h31 (la ligne 621 ne roule plus le weekend).

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

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

Durée du voyage env. 40 minutes.

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

Vrijdag 11 mei Herdenkingsceremonie in Vroenhoven

Afspraak aan de kerk van Vroenhoven om 10.30u. Om 10.45u vertrek in stoet naar de brug over het Albertkanaal, ceremonie en terugkeer naar de parochiezaal voor de receptie. Alle leden zijn welkom.

Zaterdag 16 juni Jaarlijks banket

De voorzitter en de leden van de Raad van Bestuur hebben het genoegen u uit te nodigen op het jaarlijks banket van de vereniging in de Salons de Romree, Brusselsesteenweg 39, 1850 Grimbergen.

Het aperitief begint van 11.30 u. Na de uitreiking van medailles en diploma's, gaan we rond 12.45u aan tafel voor de toast aan de koning en het diner. Na het diner is er een cash bar.

De prijs voor het banket (cocktail, menu en wijnen inbegrepen) is 60 € per persoon.

U vindt het inschrijvingsformulier op de achterzijde van het adresblad.

Betaling:

alleen door overschrijving op de rekening van de vereniging,

IBAN BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB

Afsluiting inschrijvingen: donderdag 7 juni om 12 u.

Ogelet: Het aantal deelnemers is beperkt tot 170. Stuur uw formulier EN betaal op tijd om ontgoochelingen te vermijden.

Route:

Met de auto: op de Brusselse ring uitrit nummer 7 nemen, richting 'Grimbergen'. Volg de hoofdweg (N202) over ongeveer 1900 m.

De ingang van de parking bevindt zich dan aan uw rechterkant (referentiepunt: café 'Den Hert' links, aan de overzijde van de weg). De gratis parking biedt plaats aan meer dan 80 auto's.

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

Van aan het NMBS-station Vilvoorde: lijn 821 ETD 11u01 of 11u31 (lijn 621 rijdt niet meer tijdens het weekend).

Reisduur ongeveer 12 minuten (ETD = vertrekkur). Van aan het NMBS-station Brussel-Noord: lijn 232 ETD 10u40 of lijn 231 ETD 10u55 of lijn 230 ETD 11u10.

Reisduur ongeveer 40 minuten.

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

Mercredi 20 Juin Réception Prince Philippe

Il y a trente ans, Sa Majesté le Roi Beaudouin remettait à son neveu, Son Altesse Royale le Prince Philippe, les ailes de pilote (de la Force Aérienne). Pour marquer cet anniversaire, nous avons demandé au Duc de Brabant de devenir Membre d'Honneur de notre association. Nous sommes particulièrement honorés que le Prince Philippe ait accepté notre proposition. Pour fêter cet événement, une réception sera organisée à la Maison des Ailes, le 20 juin 2012 à 11.30h. Les membres qui souhaitent participer à cette réception sont priés d'en informer le plus rapidement possible notre Secrétaire Général Didier Waelkens (e-mail ou courrier postal). Pour confirmer votre participation, merci de verser la somme de 5 € sur le compte de l'association en mentionnant « 20 juin » suivi de vos nom et prénom. Le principe du « first come, first served » est d'application (basé sur la date du paiement). Attention : cette réception est d'ordre strictement privé. Cette invitation est donc réservée aux seuls membres VTB en ordre de cotisation, sans les épouses/partnaires. D'avance, merci pour votre compréhension.

Mercredi 11 juillet AELR

La Maison des Ailes étant fermée en juillet, la réunion mensuelle a lieu dans la cafétéria du Musée de l'Air. Rendez-vous à 12 hr. pour l'apéritif suivi d'un buffet traditionnellement très soigné. Inscriptions avant le 1 juillet 2012 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir verso du feuillet postal). Le prix tout compris est de 33 € par personne, montant à verser sur le compte VTB (infos en page 2) pour la même date.

Mercredi 8 août Extra muros

A l'invitation de Danny Cabooter, la réunion extra muros d'août 2012 se déroulera dans le musée Stampe & Vertongen à Deurne ; le musée se trouve à gauche de l'aérogare d'Anvers, plan d'accès sur www.stampe.be. Programma : apéro/visite dans le musée de 12 à 12.45 h, speech du président puis BBQ avec assortiment de légumes, vins rouge ou blanc, bière, eau,... Dessert avec thé ou café. Après la réunion, il y aura un 'cash bar' chez Belair. Inscriptions avant le 1 août 2012 en renvoyant le bulletin d'inscription à l'adresse indiquée (voir verso du feuillet postal). Le prix tout compris est de 45 € par personne, montant à verser sur le compte VTB (infos en page 2) pour la même date.

Woensdag 20 juni Receptie Prins Filip

Dertig jaar geleden reikte Zijne Majesteit Koning Bouwelyn de vleugels van piloot (van de Luchtmacht) uit aan zijn neef Z.K.H. Prins Filip. Om deze verjaardag te herdenken, hebben we de Hertog van Brabant gevraagd erelid te worden van onze vereniging. We zijn bijzonder vereerd dat Prins Filip onze uitnodiging heeft aanvaard. Om dit te vieren, organiseren we een receptie in het Huis der Vleugels op 20 juni om 11.30 u. Leden die aan deze receptie wensen deel te nemen, wordt gevraagd dat zo snel mogelijk te laten weten aan onze Secretaris Generaal Didier Waelkens (e-mail of via de post). Gelieve, om uw deelname te bevestigen, 5 € te storten op de rekening van de vereniging met de vermelding '20 juni' gevuld door uw naam en voornaam. Hier geldt het principe 'first come, first served' (gebaseerd op de datum van betaling). Opgelet: deze receptie is strikt privé en dus alleen voor VTB-leden die hun bijdrage hebben betaald, zonder de echtgenotes/partners. Bij voorbaat dank voor uw begrip.

Woensdag 11 juli AELR

Het Huis der Vleugels is gesloten in juli en dus vindt de maandelijkse vergadering plaats in de cafetaria van het luchtvaartmuseum. Afspraak om 12 u voor het aperitief gevuld door een traditioneel, zeer verzorgd buffet. Inschrijven voor 1 juli 2012 door het inschrijvingsformulier te sturen naar het vermelde adres (zie achterzijde adresblad). De prijs is 33 € alles inbegrepen. Te storten op de VTB-rekening (zie pag 2) voor dezelfde datum.

Woensdag 8 augustus Extra muros

Op uitnodiging van Danny Cabooter, vindt de extra muros-activiteit van augustus 2012 plaats in het museum Stampe & Vertongen te Deurne; het museum bevindt zich links van het luchthavengebouw. Zie plan op www.stampe.be. Programma: apero/bezoek in het museum van 12 tot 12.45u, speech van de voorzitter, daarna BBQ met assortiment groenten, rode en witte wijn, bier, water ... Dessert met thee of koffie. Na de bijeenkomst is er een 'cash bar' bij Belair. Inschrijven voor 1 augustus 2012 door het inschrijvingsformulier terug te sturen naar het vermelde adres (zie achterzijde adresblad). Prijs alles inbegrepen is 45 € per persoon, bedrag over te schrijven op de VTB-rekening (zie pag 2) voor dezelfde datum.

Dossier des pensions de veuves de Sous-officiers du personnel navigant de la Force Aérienne

Pensioendossier weduwen Onderofficieren varend personeel van de Luchtmacht

Pour rappel :

Dans le numéro 4-2009, nous vous faisions part d'un dossier qui nous tenait à cœur depuis plusieurs années : celui de la discrimination (diminution substantielle de la pension) qui frappait les veuves de sous-officiers du personnel navigant dont les époux avaient été amenés dans les années 70, à prendre leur pension à l'âge de 45 ans. Le courrier que nous avions adressé au Ministre en date du 22 juillet 2009 est resté sans réponse et les démarches effectuées en 2010 par différents parlementaires auprès du Ministre des Pensions du Gouvernement précédent, Monsieur Michel Dardenne, se heurtèrent à une fin de non-recevoir.

Aujourd'hui nous sommes heureux de constater que certains parlementaires n'ont pas accepté l'intransigeance des administrations concernées, aussi bien celle de la Défense que celle des Pensions, - car en fait c'est bien là que le bât blesse - et poursuivent le « combat ». Début février 2012, notre membre Piet Tamborijn nous faisait parvenir le courriel ci-après de Madame la Députée Liesbeth Van der Auwera. Nous sommes particulièrement reconnaissants à Madame la Députée pour sa persévérance et espérons que sa nouvelle démarche parviendra à débloquer ce dossier.

Emem

Le 2 février 2012, Liesbeth Van der Auwera a écrit (nous traduisons) :

« Cher Mr Tamborijn,

L'arrivée d'un nouveau ministre au département des pensions, m'a amené une nouvelle fois à dénoncer l'injustice subie en matière de pension de survie par les veuves des aviateurs de la Force Aérienne belge.

Via le lien <http://www.dekamer.be/doc/CCRA/pdf/53/ac382.pdf>, vous trouverez en pages 13 et 14, la question posée et la réponse du ministre.

À la fin de sa réponse, assez étonnamment, le Ministre Van Quickenborne précise que si le Ministre de la Défense peut lui certifier qu'à l'époque ce personnel a été obligé à partir prématurément en pension, il serait disposé à entreprendre les démarches législatives nécessaires en vue de revoir pour l'avenir, le calcul des pensions de survie de ces veuves.

Je me suis empressée de faire parvenir au ministre une copie de la preuve qu'à l'époque, ces personnes ont bel et bien été obligées à partir prématurément en pension.

Je poursuis bien évidemment ce dossier.
Salutations amicales.

Liesbeth Van der Auwera
Députée fédérale CD&V

Ter herinnering:

In het nummer 4-2009 schreven we over een dossier dat ons al meerdere jaren na aan het hart ligt. Met name dat van de discriminatie (belangrijke daling van het pensioen) van de weduwen van onderofficieren van het varend personeel waarvan de echtgenoten in de jaren '70 verplicht werden om op 45 jaar met pensioen te gaan. De brief die we op 22 juli 2009 naar de minister hebben gestuurd bleef zonder antwoord en op de stappen die verschillende parlementsleden ondernamen bij de Minister van Pensioenen in de vorige regering, de heer Michel Daerden, kwam geen enkele reactie.

Vandaag stellen we met genoegen vast dat bepaalde parlementsleden niet akkoord gaan met de onverzettelijkheid van de betrokken administraties, zowel Defensie als de pensioendienst - het is wel degelijk daar waar het schoentje wringt - en bereid zijn om de 'strijd' voort te zetten.

Begin februari 2012 stuurde ons lid Piet Tamborijn ons de volgende brief toe van mevrouw de volksvertegenwoordiger Liesbeth Van der Auwera. We willen mevrouw de volksvertegenwoordiger danken voor haar volharding en hopen dat deze nieuwe stappen het dossier kunnen deblokken.

Emem

Op 2 februari 2012, schreef Liesbeth Van der Auwera het volgende:

«Geachte heer Tamborijn,

Een nieuwe minister op het departement pensioenen, betekende voor mij een nieuwe gelegenheid om nogmaals de onrechtvaardigheid van het overlevingspensioen van weduwen van piloten van de Belgische luchtmacht.

Via de link <http://www.dekamer.be/doc/CCRA/pdf/53/ac382.pdf> vindt u op de bladzijden 13 en 14, mijn vraag aan de minister en diens antwoord terug.

Opmerkelijk is dat minister Van Quickenborne op het eind van zijn antwoord stelt dat indien de minister van Landsverdediging hem formeel kan bevestigen dat Defensie die personeelsleden destijds werkelijk heeft verplicht om hun vervroegd pensioen aan te vragen, hij bereid is om een wetgevend initiatief te overwegen om de berekening van de overlevingspensioenen van de weduwen, althans voor de toekomst, te herzien.

Ik heb de minister hierop direct een kopie van het bewijs dat die mensen indertijd gedwongen werden om vervroegd met pensioen te gaan, bezorgd.

*Alleszins volg ik dit dossier verder op.
Vriendelijke groeten*

Liesbeth Van der Auwera
Federaal volksvertegenwoordiger CD&V

Bienvenue aux nouveaux membres Welkom aan nieuwe leden

Brigitte d'OUTREMONT

Née le 20 Jul 1947
 Rue de Mellery 80
 B-1450 Gentinnes
 Tel/Fax 071 877 978
 Gsm 0477 361 876
 E-mail brigoulremont@skynet.be
 Admise VT
 Parrains :
 Michel Mandl & Mike Donnet.

Michel LECLAIRE

Né le 25 Aou 1954
 Rue des Voisins 11
 B-1970 Wezembeek-Oppem
 Tel 02 784 2023
 Gsm 0473 324 424
 E-mail michel.leclaire@skynet.be
 Admise VT
 Parrains :
 JP. Herinckx & L. Jeangout.

Emile RONVAUX

Né le 29 Mar 1948
 Rue du Collège 45
 B-6200 Châtelet
 Tel 071 383 245
 E-mail emile.ronvaux@skynet.be
 Admises A
 Parrains :
 M. Mandl & D. Cabooter.

Alain SCHMITZ

Né le 15 Oct 1942
 27 rue du Professeur Peyrot
 F-24000 Périgueux
 Tel +33 553 044 928
 Gsm +33 672 188 826
 E-mail alain.y.schmitz@orange.fr
 Admis VT
 Parrains:
 M. Mandl & N. Niels.

Charles DE LA ROYERE

Né le 30 Jun 1956
 Rue Paul Hankar 36
 B-1180 Bruxelles
 Gsm 0477 516 393
 E-mail bravo.charlie@brutel.be
 Admis A
 Parrains :
 Michel Mandl & André Dillien.

Marcel VAN HOECK

Né le 30 Sep 1953
 Chemin des Postes 172
 B-1410 Waterloo
 Tel 02 354 3610
 Gsm 0475 760 403
 E-mail marcovanhoeck@hotmail.fr
 Admises A
 Parrains :
 D. Waelkens & André Dillien.

Luc CASTELEYN

Geboren op 13 Apr 1945
 Mierenberg 5
 B-3460 Assent
 Tel 013 335 633
 Fax 013 312 114
 Gsm 0475 452 304
 E-mail casteleyn.luc1@telenet.be
 Aanvaard ACT
 Peters:
 Danny Cabooter & Guido Wuysts.

Evelyne WAMPACH

Née le 25 Jun 1945
 Avenue du Panthéon 76 bte 1
 B-1081 Koekelberg
 Gsm 0475 7841
 Admises ACT
 Parrains :
 André & Michel Dillien.

Guillaume 'Wim' VAN DIEST

Geboren op 09 Jun 1935
 Lazarijkstraat 63
 B-3290 Diest
 Tel 013 312 803
 Gsm 0486 675 856
 E-mail willy.vandiest@scarlet.be
 Aanvaard A
 Peters:
 Wif de Brouwer & Michel Mandl.

Danny STOKBROEKX

Geboren op 13 Mei 1960
 Kerkstraat 71 bus 4
 B-2460 Tielen
 Gsm 0475 709 726
 E-mail danny.stokbroekx@telenet.be
 Aanvaard ACT
 Peters:
 Danny Cabooter & Georges Mathuvis.

Philippe STIERNON

Né le 20 Jul 1928
 19 rue des Grenets
 F-03800 Biozat
 Tel +33 962 261 204
 Gsm +33 633 754 403
 E-mail philippe.stiernon@wanadoo.fr
 Admises VT
 Parrains:
 Robert Feuillen & Wif De Brouwer.

Jan BARAS

Geboren op 11 mei 1933
 Keibergstraat 53
 B-3001 Heverlee
 Tel/Fax 016 200 199
 E-mail janbaras@belgacom.net
 Aanvaard VT
 Peters:
 Danny Cabooter & Michel Mandl.



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.



**VTB**

RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 14 mars 2012

VERSLAG ALGEMENE VERGADERING van 14 maart 2012

Le président Michel Mandl ouvre la séance à 15h10.

Beste vrienden, chers amis, van harte welkom. Ik dank u voor uw talrijke opkomst. Mes remerciements s'adressent également aux membres qui nous ont fait parvenir leur procuration. Cela témoigne de l'intérêt que vous portez et qu'ils portent à notre association.

Comme le veut la tradition, puis-je vous demander de vous lever pendant que je cite le nom des membres qui nous ont quittés au cours de l'année écoulée. J'aimerais également que nous ayons au cours de ce moment de silence, une pensée émue pour les victimes et leurs familles de cette tragédie nationale qui nous frappe si cruellement à la suite de la catastrophe survenue en Suisse dans la nuit du 11 mars : Robert 'Bob' Buyse, François Leduc, Marcel Deknop, Léon Van Den Bon, Jacques Debouvry, Jean Pirson, Roland Versele, Pierre Housiaux, Léon de Ville de Goyet, Olivier Defour, Georges Lemaire, Georges Lecomte, Sophie Dillien (épouse André Dillien), Daisy Nisot, Jean Guillot-Pingue, Antoine 'Tiger Tony' Muls & Jean-Claude Gengler.

Nous ont déjà quittés en 2012 : Nicolas 'Josy' Mauer & Guy Parkinson.

Une fois de plus quelques grandes figures de notre association mais aussi tout simplement de notre aviation s'en sont allés. Nous avons essayé de les mettre à l'honneur dans notre magazine chaque fois que ce fut possible. Mais il y a aussi des événements plus heureux, tel le centenaire de Jules Laurent que nous avons fêté ensemble avec les Old Flyers de la Sabena. Nous vivons de plus en plus vieux, c'est une lapalissade... Pour notre organisation, cela se traduit par quelque 25 nonagénaires auxquels notre secrétaire n'oublie jamais d'adresser nos meilleurs souhaits à l'occasion de leur anniversaire.

En ce qui concerne nos « Mémoriaux », nous présenterons, pendant le banquet du 75^e anniversaire de l'association, le Mémorial d'Albert Van Coethem qui fut le deuxième doyen de l'aviation belge après Jan Olieslagers. De plus nous aurons, cette année, le grand honneur de pouvoir honorer Son Altesse Royale, le Prince Philippe qui a accepté d'être fait membre d'honneur à l'occasion du 30^e anniversaire de l'attribution de ses ailes de pilote. La réception aura lieu ici à la Maison des Ailes le 20 juin. De plus amples détails à ce sujet vous seront donnés par les habituels canaux d'information. À cette occasion nous remettrons au Prince un Mémorial consacré à son grand-père maternel, grand aviateur de la Première Guerre Mondiale comptant vingt victoires : le Prince Fulco Ruffo di Calabria.

En ce qui concerne nos activités, nous allons poursuivre celles qui figurent de façon traditionnelle à notre agenda. Parmi les événements particuliers, je relève notre participation à la remise en place de la sculpture en bronze du monument funéraire de Georges Nélis. Cela se passera en principe le 23 mai en compagnie des sponsors et bien sûr de tous ceux qui ont participé activement ou soutenu ce projet.

Tout comme l'an passé, pour notre activité extra-muros du mois d'août, nous allons nous retrouver sur un aérodrome. Nous sommes particulièrement reconnaissants à notre membre Danny Cabooter d'avoir proposé cette année de nous réunir au musée Stampe & Vertongen à Deurne.

Je souhaite terminer cette introduction par un mot de remerciement – devenu traditionnel – adressé à mes collaborateurs du Conseil d'Administration pour le magnifique travail qu'ils ont tous ensemble réalisé. Le moindre n'étant certes pas ce qui a été fait dans le domaine de la communication avec notre formidable site Web et avec les deux magazines édités par un rédacteur-en-chef a.i...

Voorzitter Michel Mandl opent de vergadering om 15.10u

Beste vrienden, chers amis, van harte welkom. Ik dank u voor uw talrijke opkomst. Ik wil ook de leden bedanken die een volmacht hebben ingediend. Daarmee bewijzen ze de interesse die ze hebben voor onze vereniging.

Zoals de traditie het wil, vraag ik u even op te staan terwijl ik de namen van de leden voorlees die ons in het afgelopen jaar zijn ontvalen. Tijdens dat moment van stilte vraag ik ook dat onze gedachten even uitgaan naar de slachtoffers, en hun families, van de nationale tragedie die ons zo wreed getroffen heeft in de nacht van 11 maart in Zwitserland: Robert 'Bob' Buyse, François Leduc, Marcel Deknop, Léon Van Den Bon, Jacques Debouvry, Jean Pirson, Roland Versele, Pierre Housiaux, Léon de Ville de Goyet, Olivier Defour, Georges Lemaire, Georges Lecomte, Sophie Dillien (echtgenote André Dillien), Daisy Nisot, Jean Guillot-Pingue, Antoine 'Tiger Tony' Muls & Jean-Claude Gengler.

Hebben ons al verlaten in 2012: Nicolas 'Josy' Mauer & Guy Parkinson.

Eens te meer hebben enkele grote figuren van onze vereniging maar ook van onze luchtvaart ons verlaten. We hebben geprobeerd hen de nodige eer te betuigen in ons magazine telkens dat mogelijk was. Maar er zijn ook blijere momenten, zoals de honderd jaar van Jules Laurent die we samen met de Old Flyers van Sabena hebben gevierd. Het is waar, we worden steeds ouder ...

Zo tellen we in onze vereniging ongeveer 25 negentigjarigen die onze secretaris nooit vergeet geluk te wensen met hun verjaardag.

Wat onze "memorials" betreft, zullen we tijdens het banket van onze 75^e verjaardag Albert Van Coethem voorstellen, de tweede luchtvaart deken na Jan Olieslagers. Ook zullen we dit jaar de grote eer hebben om Z.K.H. Prins Filip te eren. Hij heeft aanvaard om erelid te worden ter gelegenheid van zijn dertig jaar vleugels. Dit zal plaats vinden hier in het Huis der Vleugels op 20 juni. Meer details hierover zullen u later via de klassieke kanalen meegedeeld worden. Bij deze gelegenheid zal hem ook een gedenkboek overhandigd worden over zijn grootvader, een groot vlieger uit de Eerste Wereld Oorlog met twintig overwinningen: Prins Fulco Ruffo di Calabria.

Wat onze activiteiten betreft, gaan we door met deze die traditioneel op de agenda staan. Onder de speciale activiteiten vermeld ik onze deelname aan het herplaatsen van het bronzen beeld van het grafmonument van Georges Nélis. Dat zal in principe plaatsvinden op 23 mei in het gezelschap van de sponsors en natuurlijk van hen die actief aan dit project meegewerkt of het ondersteund hebben.

Zoals vorig jaar zal onze extra muros activiteit in augustus plaatsvinden op een vliegveld. We zijn ons lid Danny Cabooter zeer erkentelijk voor zijn voorstel om dit jaar samen te komen in het Stampe & Vertongen Museum in Deurne.

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. Niet in het minst in verband met wat er op gebied van communicatie gebeurd is met onze prachtige website en de twee magazines die verschenen zijn met een hoofdredacteur a.i....

Verleden jaar had ik het genoegen om u Gen. De Brouwer voor te stellen. Ondertussen is hij vicevoorzitter geworden. Hij heeft de plaats ingenomen van Hugo Cloeckaert zoals u in ons magazine heb kunnen vernemen. Ook moet ik u melden dat we u twee nieuwe

L'année dernière, j'avais eu le plaisir de vous présenter le Général De Brouwer qui, depuis lors, est devenu vice-président. Comme vous avez pu l'apprendre en lisant notre magazine, il occupe au sein du Conseil la place d'Hugo Cloeckaert. De plus, je vous annonce l'installation d'un deuxième nouvel administrateur : Marc Van de Velde, ancien pilote de F-16 mais aussi professionnel dans le domaine de la publication ; il remplacera donc Bill Tersago comme rédacteur-en-chef. Jean-Pierre Decock, bien connu dans les milieux de l'*'aviation press'* et qu'il est inutile – je pense – de vous présenter, va remplacer André Dillien. Bill, notre dévoué rédac chef du passé et André qui nous quitte après plus de trente années passées au sein du Conseil d'Administration, ont demandé de pouvoir se retirer du C.A. pour des raisons de santé.

Je tiens à les remercier tous et de tout cœur pour ce que, pendant des années, ils ont fait et ont représenté pour notre association.

Mesdames, Messieurs, je pense que nous pouvons maintenant passer à l'examen des divers points de l'agenda.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 6 avril 2011, publié dans le magazine N° 2/2011 : le PV est approuvé.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens :

- Il annonce que 45 membres sont présents et 43 procurations ont été enregistrées.
- Au 31 décembre 2011, notre association comptait 570 membres, répartis comme suit :

| | |
|----------------|-----|
| - VT | 448 |
| - ACT | 20 |
| - A | 77 |
| - Veuves | 16 |
| - Associations | 9 |

En 2011, nous avons perdu 15 membres décédés, 6 ont donné leur démission et 18 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 44 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.

Voici le récapitulatif de nos activités en 2011 :

- Comme chaque année, nous avons participé aux cérémonies du souvenir suivantes: Vroenhoven le 11 mai, Remembrance Day au Cinquantenaire le 15 octobre et Pelouse des Aviateurs & RAF le 1^{er} novembre au cimetière de Bruxelles. A côté de ces traditionnelles cérémonies, nous étions également présents le 21 août à la 60^e cérémonie d'hommage aux aviateurs alliés tombés au Tigelot et dans les Fagnes au cours de la Seconde Guerre mondiale ainsi que le 18 septembre à St Denijs-Westrem pour la cérémonie annuelle en l'honneur des aviateurs polonais tombés pendant la 2^e GM.
- L'Assemblée Générale fut convoquée pour le 6 avril à la Maison des Ailes tandis que notre banquet annuel s'est tenu dans les Salons de Romree le samedi 2 avril. Pour le banquet, nous étions 156 participants. Le soleil était au rendez-vous, ce qui nous a permis de prendre l'apéro et de remettre 28 médailles et diplômes dans la cour des Salons de Romree, ce qui fut très agréable.
- En juillet, nous nous sommes retrouvés au Musée de l'Air et notre réunion mensuelle du mois d'août s'est déroulée le 10 à l'aérodrome de Spa. Un hommage y fut rendu à Robby de Bruin et Roger Fagnoul avec e.a. une prestation très remarquée des Diables Rouges. Cette réunion a connu un énorme succès avec plus de 250

bestuursleden gaan voorstellen. Marc Van de Velde, een ex-F-16 piloot en tevens een professioneel op het gebied van publicatie, zal Bill Tersago als hoofdredacteur vervangen. Jean-Pierre Decock, die goed bekend is in kringen van de 'aviation press' en die ik, denk ik, niet meer hoef voor te stellen, zal André Dillien vervangen. Bill, onze toegewijde hoofdredacteur en André die ons verlaat na maar dan dertig jaar als lid van de Raad van Bestuur, hebben gevraagd ontslag te nemen uit de RvB om gezondheidsredenen.

Ik wens hen van harte te bedanken voor al wat ze in al die jaren voor onze vereniging gedaan hebben en betekend hebben.

Dames en heren, ik denk dat het nu tijd is om met de verschillende agenda punten te beginnen.

Goedkeuring van het verslag van de algemene statutaire vergadering van 6 april 2011, gepubliceerd in het magazine Nr 2/2011: het verslag wordt goedgekeurd.

Rapport van de secretaris-generaal Didier Waelkens:

- Hij laat weten dat er 45 leden aanwezig zijn en er 45 volmachten werden ingediend.
- Op 31 december 2011 telde onze vereniging 570 leden, verdeeld als volgt:

| | |
|----------------|-----|
| - VT | 448 |
| - ACT | 20 |
| - A | 77 |
| - Weduwen | 16 |
| - Verenigingen | 9 |

In 2011 zijn er 15 leden overleden, 6 hebben hun ontslag gegeven en 18 leden werden geschrapt omdat ze hun bijdrage niet betaalden. 44 nieuwe leden zijn onze rangen komen versterken.

Hierbij een overzicht van onze activiteiten in 2011:

- Zoals elk jaar hebben we deelgenomen aan de volgende herdenkingsceremonieën: Vroenhoven op 11 mei, Remembrance Day in het Jubelpark op 15 oktober en Ereperk der Vliegeniers & RAF op 1 november op het kerkhof van Brussel. Naast de traditionele plechtigheden, waren we ook aanwezig op 21 augustus voor de 60ste ceremonie ter ere van de vliegeniers gevallen in Tigelot en de Hoge Venen tijdens de Tweede Wereldoorlog, alsook op 18 september in St Denijs-Westrem voor de jaarlijkse ceremonie ter ere van de Poolse vliegeniers gevallen in WOII.
- Op 8 september was een delegatie van onze vereniging aanwezig bij de inhuldiging van het monument voor Remy 'Mony' Van Lierde, een Belgische RAF-piloot tijdens WOII.
- De Algemene Vergadering vond plaats op 6 april in het Huis der Vleugels terwijl ons jaarlijks banket werd gehouden in de Salons de Romree op zaterdag 2 april. 156 leden waren aanwezig op het banket. Het was een zonnige dag waardoor we het aperitief konden nemen en 28 medailles en diploma's uitreiken op de binnenplaats van de Salons de Romree, wat heel aangenaam was.
- In juli kwamen we bijeen in het Luchtvaartmuseum en onze maandelijkse vergadering van augustus vond plaats de 10^{de} op het vliegveld van Spa. Daar werd hulde gebracht aan Robby de Bruin en Roger Fagnoul met o.a. een opmerkelijke vliegshow van de Rode Duivels. Deze samenkomst kende een enorm succes met meer dan



VTB

RAPPORT de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 14 mars 2012

VERSLAG ALGEMENE VERGADERING van 14 maart 2012

participants, un record de participation à inscrire dans les annales de notre association.

- Le 12 octobre, le frère de notre membre H. Robins donnait à la Maison des Ailes une conférence sur l'avion sans pilote. Quelque 35 membres étaient présents.

Depuis la mise en ligne de notre nouveau site en août 2010, le succès ne faiblit pas : à ce jour, nous comptons déjà plus de 27.200 visites. Le site n'est pas figé et il y a de plus en plus d'information disponible. Cependant, de nombreuses Vieilles Tiges n'ont pas encore visité notre site. Peut-être hésitez-vous ou ne savez pas comment faire... Notre webmaster est là pour vous aider à faire les premiers pas, n'hésitez pas à le contacter, il se fera un plaisir de vous aider.

Webzine : la technologie évolue, les VTB suivent cette évolution. C'est ainsi que récemment, nous vous avons fait part de la possibilité de recevoir le magazine non plus sous la forme classique d'un trimestriel papier livré par la poste, mais par internet via un lien qui permet de télécharger l'ouvrage sur votre ordinateur. A ce jour, 29 membres ont choisi cette option. Tout qui le désire peut bien sûr faire le même choix à n'importe quel moment ; de plus, ce choix n'est pas irréversible, il est donc possible à tout moment de revenir au choix du magazine au format papier classique...

Et pour terminer, encore quelques chiffres : la mailing-list VTB compte à ce jour 414 « abonnés » ; cela représente 73% des membres. C'est une fois de plus une belle évolution comparé aux 66% de 2010. Malgré ce pourcentage très élevé, seulement 180 membres ont déjà visité le site de l'association, et encore... beaucoup ne l'ont fait qu'une fois seulement lors du lancement du site en août 2010... cela représente à peine 44% de ceux qui ont accès à internet ou encore, seulement 31% du nombre total de membres...

Finalement, bravo pour nos sponsors VTB au championnat du monde d'athlétisme à Istanbul... nous étions présents, enfin, notre logo du moins, tout au long du pourtour et dans l'arène ainsi que sur certains maillots...

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

Bilan 2011 :

- > Compte épargne : € 21.309,28
- > Compte courant : € 988,45
- > Caisse trésorerie : € 571,03

Si on y ajoute le stock de la boutique ainsi que les produits acquis et les charges à reporter, le bilan 2011 présente un total de € 36.980,61.

Budget 2012 :

Il ne présente que peu de modifications par rapport à 2011 et s'élève à € 14.650. Il est adopté à l'unanimité.

M. Claude Buisseret, représentant les vérificateurs aux comptes, confirme avoir vérifié la comptabilité de l'année 2011 et avoir constaté que les comptes sont bien tenus et qu'il n'y a aucun litige en cours. Il propose donc à l'assemblée générale de les approuver. Le Président demande dès lors à l'assemblée d'accorder décharge aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2011. Elle est accordée à l'unanimité.

Pour l'exercice 2012, messieurs Xavier Janssens et Claude Buisseret sont reconduits dans leur fonction de commissaires aux comptes

250 deelnemers, wat een record is in de geschiedenis van onze vereniging.

- Op 12 oktober gaf de broer van onze lid H. Robbins een lezing over onbemande vliegtuigen. Ongeveer 35 leden waren aanwezig.

Sinds onze nieuwe site online kwam in augustus 2010 blijft hij succes kennen: tot vandaag hebben we reeds 27.200 bezoeken. Het is een dynamische site waarop steeds meer informatie te vinden is. Toch hebben vele Vieilles Tiges onze site nog niet bezocht. Misschien aarzelt u nog en weet u niet hoe dat te doen... Onze webmaster is er om u te helpen met uw eerste stappen op het internet. Bel of mail hem, hij zal u graag helpen.

Webzine: de technologie staat niet stil, de VTB volgen deze ontwikkeling. Zo hebben we u onlangs laten weten dat u ons magazine niet langer in zijn gedrukte vorm kunt ontvangen maar ook via een link op het web waar u het magazine kunt downloaden op uw computer. Vandaag hebben 29 leden voor deze optie gekozen. Wie dat wil kan op elk moment voor deze oplossing kiezen; die keuze is trouwens niet onomkeerbaar. U kunt op elk moment weer kiezen voor de klassieke, papieren versie....

Tot slot nog enkele cijfers: op de mailing list VTB staan vandaag 414 abonnees; dat is 73% van de leden. Dat is opnieuw een mooie groei ten opzichte van de 66% van 2010. Ondanks dat heel hoge percentage, hebben nog maar 180 leden de site van de vereniging bezocht en ... velen hebben het slechts één keer gedaan sinds de lancering van de site in augustus 2010... dat is slechts 44% van hen die internet hebben of slechts 31% van het totale aantal leden...

Ten slotte, bravo voor onze VTB-sponsors tijdens het wereldkampioenschap atletiek in Istanboel ... we waren aanwezig, ons logo dan toch, op de hele omloop en in het stadion en ook op enkele truitjes...

Rapport van penningmeester Alex Peelaers:

Balans2011:

- | | |
|-----------------------|-------------|
| > Spaarrekening: | € 21.309,28 |
| > Zichtrekening: | € 988,45 |
| > Kas penningmeester: | € 571,03 |

Als men daar de voorraad van de boetiek bijvoegt plus de aangekochte producten en de over te dragen lasten, dan toont de balans 2011 een totaal van € 36.980,61.

Budget 2012:

Er zijn slechts enkele wijzigingen ten opzichte van 2011. Het budget is € 14.650. Het wordt unaniem goedgekeurd.

Mr. Claude Buisseret, vertegenwoordiger van de revisoren, bevestigt de boekhouding van 2011 te hebben gecontroleerd en stelt vast dat de rekeningen goed worden beheerd en dat er geen opmerkingen zijn. Hij stelt de algemene vergadering dan ook voor deze goed te keuren. De Voorzitter vraagt de vergadering om kwijting te verlenen aan de revisoren en de bestuurders voor het boekjaar 2011. Dat gebeurt met unanimitateit.

Voor het boekjaar 2012 worden de heren Xavier Janssens en Claude

tandis que messieurs Thierry Tournay et Pierre Debourse le sont en tant que suppléants.

La radiation de 18 membres pour non règlement de la cotisation 2011 est actée.

Élections :

Cinq administrateurs sont sortants et rééligibles : D. Cabooter, J.-P. Herinckx, J. Kamers, G. Wuyts & P. Jourez. Ils sont réélus à l'unanimité.

MM. Jean-Pierre Decock et Marc Van de Velde, membres effectifs, ont présenté leur candidature pour un poste au sein du Conseil d'Administration. J.-P. Decock et M. Van de Velde ont été élus à l'unanimité.

Le président félicite les membres du Conseil d'administration pour leur réélection ainsi que les deux nouveaux élus. Il donne ensuite la parole aux membres présents pour les traditionnelles questions-réponses. Il clôture l'AG 2011 à 16h05 et invite les membres au verre de l'amitié dans le bar de la Maison des Ailes.

Buisseret opnieuw aangesteld als controleur van de rekeningen met de heren Thierry Tournay en Pierre Debourse als vervanger.

Er wordt akte genomen van de schrapping van 18 leden wegens niet-betaling van de ledenbijdrage 2011.

Verkiezingen:

Vijf bestuurders leden zijn ontslagen en herverkiesbaar: D. Cabooter, J.-P. Herinckx, J. Kamers, G. Wuyts & P. Jourez. Ze worden unaniem herkozen.

De heren Jean-Pierre Decock en Marc Van de Velde, effectieve leden, hebben hun kandidatuur voorgesteld voor een zitje in de Raad van Bestuur. J.-P. Decock en M. Van de Velde worden unaniem gekozen.

De voorzitter feliciteert de leden van de Raad van Bestuur voor hun herverkiezing en ook de nieuwe verkozenen. Vervolgens geeft hij het woord aan de aanwezige leden voor de traditionele vraag-en-antwoordssessie. Hij sluit de algemene AV 2011 af om 16.15u en nodigt de leden uit op het glas van de vriendschap in de bar van het Huis der Vleugels.

Une bien belle initiative

Depuis une dizaine d'années, quelques anciens du 10^e Wing de Kleine-Brogel (et moins anciens puisque toujours en service à la base) ont pris l'initiative de se retrouver régulièrement pour l'une ou l'autre activité liée à l'histoire de l'aviation. Ce jeudi 19 janvier, j'ai été invité au mess de La Chise à Beauvechain, à participer à leur première rencontre 2012. Pour l'occasion, nos hôtes avaient essayé de réunir un maximum d'anciens ayant fait partie de la RAF/SAAF. Une dizaine d'entre eux avait répondu favorablement à cet appel. En dernière minute, quelques invités ont malheureusement dû déclarer forfait pour des raisons de santé. Cette sympathique initiative m'a permis de faire connaissance avec certains de nos anciens, notamment Fernand Jaumouille et André Kicq. Avec ses 88 ans, Henri Branders était « le plus jeune » des anciens. En leur compagnie, nous avons tous eu le sentiment de vivre un moment privilégié.

Merci à Patja (Président...), Peter, Mitch et consort... de m'avoir associé à cet événement.

Emem



Les anciens avec de gauche à droite, Henri Branders, Fernand Jaumouille, Baron Mike Donnet, Bobby Laumans, André Kicq et Gustave Rens.

De oudgedienden met van links naar rechts Henri Branders, Fernand Jaumouille, Baron Mike Donnet, Bobby Laumans, André Kicq en Gustave Rens.

Een heel mooi initiatief

Sinds een tiental jaar hebben enkele oudgedienden van de 10^{de} Wing van Kleine Brogel (en ook minder oudgedienden die nog steeds actief zijn op de basis) het initiatief genomen om regelmatig een activiteit te organiseren die verband houdt met de luchtvaartgeschiedenis. Op donderdag 19 januari jl. werd ik uitgenodigd in de mess van La Chise te Beauvechain om deel te nemen aan hun eerste ontmoeting van 2012. Onze gastheren hadden voor de gelegenheid geprobeerd zoveel mogelijk oudgedienden van de RAF/SAAF samen te brengen. Een tiental onder hen was op de uitnodiging ingegaan. Spijtig hadden enkele van de genodigden op het laatste moment moeten afhaken om gezondheidsredenen. Dankzij dit sympathieke initiatief kon ik kennismaken met enkele van hen, met name Fernand Jaumouille en André Kicq. Met zijn 88 jaar was Henri Branders overigens 'de jongste' van de oudgedienden. We vonden het een voorrecht om een tijdje in hun midden te mogen doorbrengen.

Bedankt Patja (Voorzitter...), Peter, Mich en anderen ... dat ik er bij mocht zijn.

Emem

Histoire des techniques aéronautiques en Belgique

Geschiedenis van de luchtvaarttechnieken in België

Partie VI: Les aéronefs à voilures tournantes

(suite)

Chapitre 7 : Les programmes scientifiques

Dans le domaine de la sécurité des installations nucléaires, la Belgique est pionnière dans l'étude de la mise en œuvre de l'hélicoptère pour la prospection radiologique aérienne.

Dans les conditions extrêmes du continent austral, l'hélicoptère est un outil indispensable et sécurisant pour le bon fonctionnement des expéditions antarctiques belges.

Les mesures de la radioactivité par hélicoptère

Dès après la fin du deuxième conflit mondial, la Belgique fait partie des nations occidentales qui lancent un projet d'étude de l'énergie nucléaire. Dans ce domaine nouveau, elle réussit quelques « premières » marquantes. Notamment l'étude et la mise en service du premier réacteur à eau pressurisée en dehors des États-Unis ; l'exploitation d'un des réacteurs de recherche les plus performants au monde ; le développement et la première irradiation du combustible MOX. Dans le domaine de la sécurité des installations nucléaires, la Belgique est aussi pionnière dans l'étude de la mise en œuvre de l'hélicoptère pour la prospection radiologique aérienne.

De 1954 à 1962, s'ouvre à Mol, en province de Limbourg, un énorme chantier pour la construction de bâtiments techniques et administratifs, de bâtiments d'ordre social et d'un quartier résidentiel.

Le démarrage du réacteur BR 1 (Belgian Reactor 1) a lieu dès le 11 mai 1956, ouvrant à la nation l'accès à une nouvelle source d'énergie. Par Arrêté royal publié au Moniteur du 23 juillet 1957, l'établissement de Mol devient « Centre d'Étude de l'Énergie Nucléaire » (CEN) ; les nouveaux statuts de cette institution d'utilité publique rendent possible son financement commun par les autorités publiques et par l'industrie.

Un accident nucléaire survenant dans un tel établissement (qui comptera jusqu'à cinq réacteurs) peut être accompagné de rejets de produits de fission (principalement de l'iode) qui, portés par les vents, contaminent des surfaces importantes. Dans ce cas, il est essentiel de déterminer rapidement l'étendue et la gravité de la contamination afin de prendre d'urgence les indispensables mesures de contrôle, d'information et de protection.

La prospection avec des véhicules au sol d'une zone pouvant s'étendre sur plusieurs dizaines de kilomètres carrés étant lente et peu efficace au cours des premières heures qui suivent le rejet, le Département « Mesure et

Deel VI: De luchtschepen met draaiende vleugels

(vervolg)

Hoofdstuk 7: de wetenschappelijke programma's

In het kader van de veiligheid van de nucleaire installaties is België een pionier op het gebied van de studie van de inzet van helikopters voor radiologisch onderzoek vanuit de lucht.

In de extreme omstandigheden van Antarctica is de helikopter een onontbeerlijk en vertrouwenwekkend hulpmiddel voor het goede verloop van de Belgische Zuidpoolexpedities

Metingen van radioactiviteit met helikopter

Vanaf het einde van de tweede wereldoorlog maakt België deel uit van dewestelijke naties die een ontwerp van studie van de nucleaire energie opstarten. In dit nieuwe domein slaagt het erin enkele opmerkelijke 'primeurs' te realiseren; met name: de studie en indienststelling van de eerste reactor met water onder druk, buiten de Verenigde Staten; de uitbating van één van de meest krachtige proefreactoren ter wereld, en de ontwikkeling en de eerste bestraling van MOX brandstof. In het domein van de veiligheid van de nucleaire installaties is België ook pionier betreffende de studie van de inzet van helikopters voor radiologisch onderzoek vanuit de lucht.

Van 1954 tot 1962 is er in Mol, in de provincie Limburg, een enorme bouwwerf actief voor het optrekken van technische en administratieve gebouwen, sociale huisvesting en een residentieel kwartier.

Ons land krijgt toegang tot een nieuwe energiebron met het opstarten van de reactor BR 1 (Belgian Reactor 1) op 11 mei 1956. Door het Koninklijk Besluit, verschenen in het Staatsblad van 23 juli 1957, wordt het centrum in Mol omgedoopt tot het 'Studiecentrum voor Nucleaire Energie' (SCNE); een instelling van openbaar nut. Deze nieuwe statuten maken het mogelijk de SCNE gezamenlijk te financieren, zowel met overheidsgeld als door de industrie.

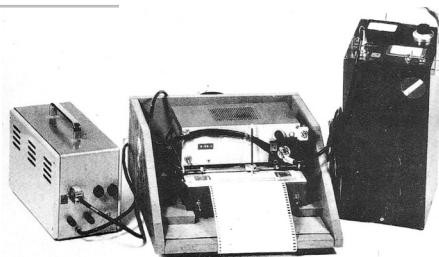
Een nucleair ongeval dat zich in een dergelijke instelling (die tot vijf reactoren omvat) zou voordoen kan gepaard gaan met de uitstoot van splijtstoffen (voornamelijk jodium) die, verspreid door de wind, grote oppervlakken kunnen besmetten. In dat geval is het essentieel om snel de omvang en de ernst van de besmetting vast te stellen teneinde dringend de onontbeerlijke controle-, informatie- en beschermingsmaatregelen te kunnen nemen.

De besmettingszone kan zich uitstrekken over vele tientallen vierkante kilometers. Het gebruik van voertuigen voor dergelijk onderzoek is traag en weinig doeltreffend, vooral tijdens de eerste uren die volgen op de uitstoot.

contrôle des radiations » du CEN décide donc d'effectuer une étude, des essais et une évaluation dans la région entourant le Centre de Mol afin d'en déduire les moyens et les méthodes les plus appropriées pour assurer une prospection radiologique aérienne rapide et efficace en cas d'accident grave. C'est dans ce but que le CEN demande au Ministre de la Défense Nationale de pouvoir utiliser un hélicoptère militaire.

C'est un hélicoptère Alouette II de l'Aviation Légère de la Force Terrestre basé à Brasschaat qui, à partir de juillet 1963, est mis à disposition. La soupleesse d'utilisation de cet appareil léger à turbomoteur permet des survols à faible hauteur et à vitesse réduite, des vols stationnaires à la verticale de points particuliers, ainsi que le prélèvement d'échantillons en des points choisis de la zone contaminée.

Un équipement transistorisé de mesure et d'enregistrement est conçu par le Centre : il comporte un détecteur (scintillomètre CEN-type 6.24 à cristal d'iode de sodium), un enregistreur potentiométrique avec bande de papier de cinq pouces de largeur, et un convertisseur DC-AC pour l'alimentation électrique. Connecté sur le circuit 24 volts de l'hélicoptère, cet ensemble embarqué est desservi par un membre du personnel du Centre. Conçu à priori pour la prospection aérienne de zones étendues, l'équipement devrait pouvoir être utilisé aussi pour le repérage de sources radioactives ponctuelles. (120)



(120)

Composants de l'équipement transistorisé de mesure et d'enregistrement conçu par le CEN de Mol : un scintillomètre CEN 6.24 ; un enregistreur potentiométrique avec bande de papier ; un convertisseur DC-AC. (Archives Xavier de Maere)

Onderdelen van het getransistoriseerd meet- en registratieapparaat ontworpen door het CEN van Mol : een scintillometer CEN 6.24; een potentiometer regstreerapparaat met papierband; een omvormer DC-AC. (Archieven Xavier de Maere)

Les moyens et les méthodes de prospection à mettre en œuvre en cas d'accident nucléaire ne sont évidemment utiles et efficaces que pour autant que l'intensité de la radiation naturelle de la zone (le « background ») soit au préalable mesurée et reportée sur carte. Ce « background régional » et ses éventuelles variations saisonnières sont établis par une série de vols de mesure autour de Mol à partir de 1963.

Des essais sont alors faits au-dessus de zones contaminées artificiellement à l'iode 131 au moyen de sources scellées ou par arrosage uniforme du terrain. Des enregistrements sont alors faits à différentes hauteurs et vitesses par des survols du terrain dont l'intensité de contamination est connue ; l'interprétation des résultats des mesures permet de déterminer les paramètres les meilleurs à appliquer en cas de prospection aérienne après un rejet accidentel de matières fissiles. Les résultats des campagnes d'essais montrent qu'un équipage à trois donne les meilleurs résultats : le pilote ; un navigateur disposant d'une carte au 1/25.000^e marquée de l'itinéraire et des points caractéristiques numérotés ; un opérateur qui, sur le siège arrière, dessert l'appareillage et note sur le diagramme de la bande d'enregistrement le moment du survol des points numérotés signalés par le navigateur.

Daarom beslist het Departement 'Metten en controleren van de stralingen' van het SCNE een studie, proefnemingen en een evaluatie uit te voeren in de omgeving van het Centrum van Mol. Het doel is te onderzoeken wat de meest geschikte middelen en methodes zijn om bij een erg ongeval een snel en efficiënt radiologisch onderzoek vanuit de lucht te kunnen uitvoeren. Daarom vraagt het SCNE aan de Minister van Landsverdediging om een militaire helikopter te mogen gebruiken.

Vanaf juli 1963 wordt een helikopter Alouette II van het Licht Vliegwezen van de Landmacht, gebaseerd in Brasschaat, ter beschikking gesteld. De gebruiksoepelheid van dit lichte toestel met turbomotor maakt het mogelijk bepaalde bijzondere punten op lage hoogte met beperkte snelheid of in hangstand te overvliegen. Ook kan men stalen nemen op uitgekozen punten in de gecontamineerde zone.

Het Centrum ontwerpt een getransistoriseerd meet- en registratieapparaat. Dit bestaat uit:

- een detector (scintillometer CEN-type 6.24 met sodiumjodide kristal),
- een potentiometer regstreerapparaat met papierband
van vijf duim breedte,
- en een omvormer DC-AC voor de elektrische voeding.

Dit geheel wordt aangesloten op het 24 volt circuit van de helikopter en aan boord bediend door een personeelslid van het Centrum. Initieel ontworpen voor het onderzoek van uitgestrekte zones vanuit de lucht, moet de uitrusting ook kunnen gebruikt worden voor het opsporen van punctuele radioactieve bronnen. (120)

In geval van een nucleair ongeval zijn de ingezette opsporingsmiddelen en -methodes uiteraard slechts nuttig en efficiënt voor zoverre de intensiteit van de natuurlijke straling van de zone (de background) op voorhand gemeten is, en in kaart gebracht. Deze regionale background en zijn eventuele seizoenschommelingen worden vanaf 1963 vastgelegd met een reeks meetvluchten rondom Mol.

Proeven worden gedaan boven zones die kunstmatig besmet worden met jodium 131 via verzegelde bronnen of gelijkmatige terreinbesproeiing. De registreringen gebeuren op verschillende hoogten en met verschillende snelheden bij het overvliegen van het terrein met bekende besmettingsintensiteit. De interpretatie van de meetresultaten maakt het mogelijk, om na een accidentele uitstoot van splijstoffen, de beste parameters te bepalen voor metingen vanuit de lucht. De ervaringen tijdens de proefvluchten tonen aan dat de beste resultaten geboekt worden met een driekoppige bemanning: de piloot; een navigator die beschikt over een kaart op schaal 1/25.000^e (gemerkt met de volgweg en de genummerde karakteristieke punten), en een operator. Deze laatste bedient de uitrusting vanaf de achterstoel. Ook noteert hij, na een signaal van de navigator, het ogenblik van overvliegen van de genummerde punten op het diagram van de opnameband.

Via de VHF radioverbinding met de commandopost van het SCNE kan men bij een incidentele uitstoot onmiddellijk de plaatsen van de besmette zones en de door de luchtdetector gemeten stralingsniveaus op de regionale kaarten aanbrengen. Door vergelijking met de vooraf opgestelde background kaart is het aldus mogelijk de lokalisatie, uitgestrektheid en intensiteit van de accidentele besmetting vast te stellen. Zo worden de betrokken overheden onmiddellijk ingelicht, wat het mogelijk maakt de meest aangepaste bescherming- en verwittigingmaatregelen t.o.v. de bewoners te nemen. Het urgentieplan bevat een overeenkomst tussen het SCNE en het Licht Vliegwezen. Dit voorziet in de mogelijkheid om snel een helikopter van de basis van Brasschaat op te roepen met X een piloot die gevormd is in de procedure voor het opsporen van radioactiviteit vanuit de lucht. (121)

En cas de rejet accidentel, la liaison par radio VHF avec le poste de commandement du CEN permet quasi en temps réel de reporter sur les cartes régionales l'emplacement des zones contaminées avec les niveaux de radiations mesurés par le détecteur aérien. Par comparaison avec la carte préétablie du « background », il est ainsi possible d'établir la localisation, l'étendue et l'intensité de la contamination accidentelle et donc de prendre immédiatement les mesures les plus adéquates de protection et d'avertissement des autorités concernées et des habitants. Dans le cadre du « plan d'urgence », une convention entre le CEN et l'Aviation légère prévoit la possibilité d'appeler sur préavis court un hélicoptère de la base de Brasschaat avec un pilote formé à la procédure de détection aérienne de la radioactivité. (121)

En dehors de l'environnement immédiat du Centre de Mol, l'Alouette II et son appareillage ont aussi été utilisés pour la détection de rejets à proximité d'entreprises polluantes de la région ; notamment à l'usine d'Olen pour rechercher des résidus de radium provenant du traitement des minerais d'uranium importés du Congo belge. D'autre part, lorsque fut prévue la visite au port d'Anvers du navire américain à propulsion nucléaire « Savannah », une vaste campagne de prospection par hélicoptère fut entreprise aux alentours d'Anvers et jusqu'aux Pays-Bas, pour préciser le « background » de la zone. Sous la pression de l'opinion publique, le Savannah ne visita cependant aucun port européen.

L'expertise acquise par le Centre de Mol dans le domaine de la prospection des radiations par hélicoptère a amené l'ELDO (European Launcher Development Organisation) dont la Belgique est membre, à confier au CEN l'étude d'un problème posé dans le domaine de la sécurité nucléospatiale par l'utilisation de capsules isotopiques à bord d'engins spatiaux (systèmes de propulsion et génération d'électricité, par exemple). Un risque existe en effet :

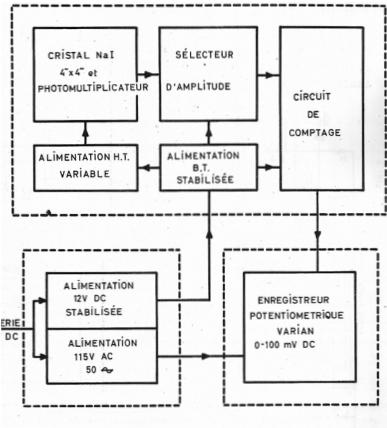
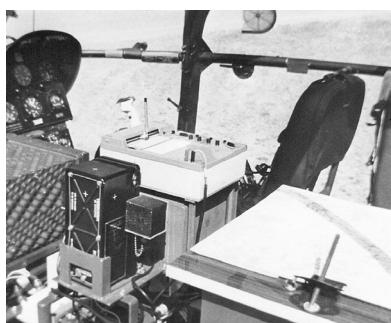
- en cas d'accident au moment du lancement ou au début du vol d'un engin spatial porteur d'une ou plusieurs de ces capsules ;
- en cas de rentrée dans l'atmosphère terrestre d'un engin mis sur orbite ;
- en cas d'accident pendant le transport par avion d'une ou plusieurs capsules isotopiques vers le lieu de lancement.

Dans certains de ces cas de figure, la localisation de la zone d'impact peut être assez imprécise et l'étendue de la surface à prospector peut atteindre des milliers de kilomètres carrés.

Le CEN s'attache d'abord à déterminer si ses appareillages, conçus pour la prospection de zones de retombées de produits de fission, a les caractéristiques et performances requises pour la détection de capsules isotopiques spatiales. A cette fin, les instruments embarqués dans l'Alouette II sont les mêmes que ceux décrits pour la prospection à Mol (scintillomètre CEN-Type 6.24 ; enregistreur potentiométrique ; convertisseur de courant DC-AC). Il y est ajouté un compteur de débit de dose qui peut être connecté aussi à l'enregistreur. (122)

(122)
Vue rapprochée de l'équipement de détection et d'enregistrement des radiations sur l'hélicoptère militaire mis à disposition du CEN.

Detectie- en registreringsuitrusting van stralingen op de militaire helikopter die ter beschikking van het CEN werd gesteld.



(121)
Diagramme de l'ensemble de la prospection radiologique aérienne installé sur l'hélicoptère Alouette II. (Archives Xavier de Maere)

Diagram van het geheel van de radiologische luchtopsporingsmiddelen geïnstalleerd op de helikopter Alouette II. (Archieven Xavier de Maere)

De Alouette II en zijn uitrusting werden ook gebruikt buiten de onmiddellijke omgeving van het Centrum van Mol om pollutie rond vervuilende ondernemingen X op te sporen. Zo kon men rond de fabriek te Olen radiumresidu's vinden, afkomstig van de behandeling van uranummieren X uit Belgisch Kongo. Ook werd een uitgebreide onderzoeksactie met helikopter ondernomen bij de aankondiging van het bezoek van het nucleair aangedreven Amerikaanse schip 'Savannah' aan Antwerpen. Dit onderzoek gebeurde in de omgeving van Antwerpen, tot in Nederland, om de background van deze zone vast te stellen. Echter, onder druk van de publieke opinie bezocht de Savannah geen enkele Europese haven.

Dankzij de opgedane ervaring in het domein van het opsporen van stralingen met helikopter werd door het ELDO (European Launcher Development Organisation), waarvan België lid is, aan het SCNE de studie van een probleem op het gebied van de nucleaire ruimteveiligheid toevertrouwd. Dit probleem was ontstaan door het gebruik van isotopische capsules aan boord van ruimtetuigen (bijv. systemen voor voortstuwing en het opwekken van elektriciteit). Inderdaad, het risico is reëel:

- ingeval van een incident op het ogenblik van de lancering of bij het begin van de vlucht van een ruimtetuig dat één of meer van deze capsules bevat;
- ingeval van terugkeer in de atmosfeer van een tuig dat zich in een ruimtebaan bevindt;
- ingeval van een ongeval tijdens het luchtvervoer van één of meer isotopische capsules naar de plaats van lancering.

In sommige van deze gevallen kan de lokalisatie van de inslagzone problematisch zijn en de te onderzoeken oppervlakte kan zich uitstrekken over meerdere duizenden vierkante kilometers.

Het SCNE gaat in eerste instantie bepalen of zijn toestellen, bestemd voor het onderzoeken van neerslagzones van stralingsproducten, de vereiste eigenschappen en vermogens hebben voor het opsporen van isotopische ruimtecapsules. Hiervoor worden dezelfde instrumenten in de Alouette II gebruikt als deze voor de opzoeken in Mol (scintillometer CEN-Type 6.24, potentiometer registrerapparaat, stroomomvormer DC-AC). Er wordt een dosis debietmeter bijgevoegd die ook kan aangesloten worden op het registrerapparaat. (122)

In de omgeving van het militair vliegveld van Brasschaat worden proeven gedaan om de luchtdetectievooraarden van een actieve cobalt-60 bron in een gesloten capsule te onderzoeken en er besluiten uit te trekken betreffende de mogelijkheid om ook een actinium-227 bron te detecteren. Deze stof wordt eveneens gebruikt in isotopische ruimtecapsules. Hieruit blijkt dat de scintillometer CEN-6.2 goed voldoet voor het opsporen van geïsoleerde bronnen op de grond; hij kan dus de isotopische capsules van ruimtesystemen opsporen. In dit geval zou de helikopter opereren op een

Des expérimentations sont faites à proximité de l'aérodrome militaire de Brasschaat afin de vérifier les conditions de détection aérienne d'une source active de cobalt-60 sous capsule scellée et d'en tirer des conclusions quant à la possibilité de détecter aussi une source d'actinium-227, une matière également utilisée dans les capsules isotopiques spatiales. Il s'avère ainsi que le scintillomètre CEN-6.2 convient bien pour le repérage des sources isolées au sol ; il peut donc détecter les capsules isotopiques des systèmes spatiaux. Dans ce cas, la hauteur de vol de l'hélicoptère serait entre 300 et 600 pieds (environ 100 à 200 mètres au-dessus du sol) à la vitesse de 60 noeuds (environ 110 km/h).

À la demande de la France, avec la participation du Groupe Mobile d'Intervention du Centre nucléaire français de Saclay qui utilise un véhicule terrestre et un cristal de détection manuel, une démonstration de la « méthode belge » de prospection aérienne a lieu avec succès pour la détection d'iode 131 sur prairie dans le domaine militaire français de Bourges.

Le paramètre de vitesse de vol assez lente a cependant une conséquence défavorable sur l'efficacité de la mission. En effet, dans un quadrilatère de 160 x 40 kilomètres (dimensions possibles de la zone de dispersion en cas de rentrée dans l'atmosphère d'un engin spatial), en utilisant un seul hélicoptère volant à 200 mètres au-dessus du sol, le temps maximum nécessaire pour repérer une capsule d'actinium - 227 retombée sur le sol serait, dans le cas le plus défavorable, de l'ordre de 70 heures. (123)



(123)

Vue d'ensemble de l'installation à bord de l'Alouette II des instruments de détection et d'enregistrement et de la position de l'équipage militaire (pilote et opérateur) chargé de la mission de prospection radiologique.

Volledig beeld van de installatie aan boord van de Alouette II van de detectie-en registreerinstrumenten en van de militaire bemanning (piloot en operator) belast met de opdracht van radiologische opsporing.

Cette constatation conduit les expérimentateurs du CEN à envisager la détection à partir d'un avion rapide de manière à ramener le temps de recherche à un niveau sensiblement réduit. Avec l'accord de la Défense nationale, un avion à réaction Lockheed T-33 de la Force Aérienne est équipé de l'ensemble de prospection déjà utilisé sur l'Alouette II.

Après mesure du « background » de l'environnement de la base militaire de Liège-Bierset, des survols par le T-33 d'une source radioactive de cobalt-60 déposée sur l'aérodrome sont faits à différentes hauteurs (entre 500 et 1500 pieds) à des vitesses comprises entre 260 noeuds (470 km/h) et la vitesse maximale de 410 noeuds (740 km/h). Cette expérience de portée limitée permet néanmoins de valider le principe de la détection d'une source radioactive ponctuelle par avion à réaction. Après une détection plus rapide, la localisation précise et éventuellement la récupération d'une capsule isotopique retombée au sol seraient alors confiées à un hélicoptère équipé à cette fin.

vlieghoogte tussen 300 en 600 voet (ongeveer 100 à 200 meter boven de grond) en met een snelheid van 60 knots (ongeveer 110 km/u).

De 'Belgische methode' voor detectie van jodium 131 vanuit de lucht wordt met succes gedemonstreerd in een weide van het militaire domein van Bourges. Dit gebeurde op vraag van Frankrijk en met de medewerking van de Mobiele Interventiegroep van het Franse Nucleair Centrum van Saclay, die een landvoertuig en een manueel detectiekristal gebruikt.

Echter, de eerder trage vluchtsnelheid is nadelig voor de doeltreffendheid van de opdracht. Inderdaad, wanneer een ruimtetuig terug in de atmosfeer komt bedraagt de mogelijke dispersiezone 160 x 40 kilometer. Bij gebruik van één enkele helikopter die op 200 meter boven de grond vliegt, zou de maximale tijd om een capsule met actinium-227 op te sporen, in het meest ongunstige geval, om en bij de 70 uren bedragen.

Deze vaststelling brengt de onderzoekers van het SCNE er toe om de detectie vanuit een snel vliegtuig te overwegen, met de bedoeling de opsporingstijd aanzienlijk te beperken. Met de instemming van Landsverdediging wordt een straalvliegtuig Lockheed T-33 van de Luchtmacht uitgerust met de complete opsporingsapparatuur die al werd gebruikt in de Alouette II.

Na het meten van de background van de omgeving van de militaire basis van Luik-Bierset wordt een op het vliegveld geplaatste radioactieve cobalt-60 bron overvlogen door een T-33. Dit gebeurt op verschillende hoogten (tussen 500 en 1500 voet) met snelheden tussen 260 knots (470 km/h) en 410 knots (740 km/h). Deze beperkte proeven maken het niettemin mogelijk het principe van de opsporing van een radioactieve puntbron per straalvliegtuig te valideren. Na een snellere detectie met T-33 zal de juiste lokalisatie en eventueel de recuperatie van een op de grond gevallen isotopische capsule toevertrouwd worden aan een helikopter met aangepaste uitrusting. (123)

Bronnen:

- CEN (SCNE) Mol, Brochure SCK50 FR.pdf 2002, ISBN 90-76971-05-6
- Prospection radiologique par hélicoptère applicable à un rejet atmosphérique accidentel de produits de fission dans la région de Mol, R. Boulenger, X. de Maere, A. Ospenco, R.2246 - CEN 1963.
- Détection et récupération de capsules isotopiques par prospection radiologique aérienne, X. de Maere, A. Ospenco, C. Van Bosstraeten, CEN Janvier 1969.
- Détection et récupération de capsules isotopiques par prospection radiologique aérienne - Utilisation d'un aéronef rapide - X. de Maere - A. Ospenco. CEN Décembre 1969.

De Belgische Zuidpoolexpedities

De Belgische wetenschappelijke Zuidpoolexpedities, georganiseerd vanaf 1957, waren uitgerust met luchtmiddelen, zowel vliegtuigen als helikopters. Voor de deelnemende vliegers en technici was dit een kennismaking met de kritische aspecten die gepaard gaan met de inzet van luchtvaartuigen in de extreme omstandigheden van het Zuidpoolgebied.

De Belgische ervaringen in Antarctica staan zeer hoog aangeschreven. De overwintering 1898/1899 van Baron Adrien de Gerlache aan boord van de Belgica was de eerste historische stap. Zestig jaar later zal zijn zoon de interesse van het land, de regering en de wetenschappers voor het Zuidpoolcontinent opnieuw leven inblazen. In het kader van het Internationaal Geofysisch Jaar 1957-1958 beslist België een nationale deelname te leveren aan het wetenschappelijk waarnemingsdispositief op het Antarctisch continent. Onder impuls van Gaston de Gerlache de Gomery wordt een Belgische Zuidpoolexpeditie samengesteld. Zij verlaat de haven van Antwerpen in november 1957 en bereikt het Zuidpoolcontinent in december. De Koning Boudewijnbasis wordt er officieel ingehuldigd op 11 januari 1958.

Sources :

- CEN Mol, Brochure SCK50 FR.pdf 2002, ISBN 90-76971-05-6
- Prospection radiologique par hélicoptère applicable à un rejet atmosphérique accidentel de produits de fission dans la région de Mol, R. Boulenger, X. de Maere, A. Osipenco, R.2246 - CEN 1963.
- Détection et récupération de capsules isotopiques par prospection radiologique aérienne, X. de Maere, A. Osipenco, C. Van Bosstraeten, CEN Janvier 1969.
- Détection et récupération de capsules isotopiques par prospection radiologique aérienne - Utilisation d'un aéronef rapide - X. de Maere - A. Osipenco. CEN Décembre 1969.

Les expéditions belges en Antarctique

Organisées à partir de 1957 dans un but scientifique, les expéditions belges en Antarctique sont dotées de moyens aériens, avions et hélicoptères. Pour les aviateurs et les techniciens qui y prennent part, c'est une découverte dans le domaine critique de la mise en œuvre d'aéronefs dans les conditions extrêmes du continent austral.

La Belgique a une expérience très estimée de l'Antarctique. L'hivernage 1898/1899 du Baron Adrien de Gerlache à bord de la Belgica en est la première et historique étape. Soixante ans plus tard, c'est son fils qui relance l'intérêt du pays, de son gouvernement et de ses scientifiques pour le continent austral. Dans le cadre de l'Année Géophysique Internationale 1957-1958, la Belgique décide de fournir une participation nationale dans le dispositif scientifique d'observation à mettre en place sur le continent antarctique. Sous l'impulsion de Gaston de Gerlache de Gomery, une Expédition Antarctique belge est mise sur pied. Elle quitte le port d'Anvers en novembre 1957 et atteint le continent austral en décembre. La Base Roi Baudouin y est officiellement inaugurée le 11 janvier 1958. (124b)



(124b)

Insigne dessiné par Hergé pour l'expédition qui hiverna en Antarctique de l'été austral 1957 à l'été austral 1958.

Door Hergé getekend insigne voor de expeditie die aan de Zuidpool overwinterde van de zuidelijke zomer 1957 tot de zuidelijke zomer 1958.

L'expérience acquise dans les régions polaires par d'autres nations déjà sur place met en évidence la nécessité de disposer de moyens aériens pour appuyer le travail des équipes scientifiques et pour assurer leur sécurité. Cette première expédition polaire belge « des temps modernes » dispose de deux aéronefs légers : un avion et un hélicoptère. Pour ce dernier, Gaston de Gerlache a approché la Sabena qui, pionnière européenne du service postal par hélicoptère, a accumulé une bonne expérience des appareils à voilures tournantes.

Le Bell 47H1

La compagnie aérienne nationale achète d'occasion aux États-Unis un hélicoptère léger triplace Bell 47 H 1 doté d'un moteur 6 cylindres Franklin 6V4-200 - C32 ; elle le loue à l'Expédition sous l'immatriculation OO-SHW. Quant à l'avion, prêté par la Défense Nationale, c'est un biplace monomoteur à pistons du type Auster Mk VI. Ces appareils, mis en caisses, sont embarqués sur les deux cargos brise-glace norvégiens qui emmènent l'expédition vers la Terre de la Reine Maud.

À l'approche du continent austral, l'hélicoptère est mis en état de vol et, piloté par Gaston de Gerlache, décolle pour la première fois du navire Polarhav le 25 décembre 1957. La mission est de reconnaître les chenaux de la banquise par lesquels le bâtiment pourra continuer à naviguer jusqu'à la côte, au fond de la baie qui sera baptisé Baie Roi Léopold III. (124b)



(124a)

Le Bell 47 H1 de l'Expédition Antarctique 1957/1958 posé loin de la Base Roi Baudouin, près d'un point de ravitaillement. (Archives Jean-Claude Heurter)

De Bell 47 H1 van de Zuidpoolexpeditie 1957/1958 dicht bij een bevoorradingsspunt, ver van de Koning Boudewijnbasis. (Archieven J.-C. Heurter)

De andere naties die al ter plaatse zijn, hebben ervaren dat het absoluut noodzakelijk is om in de poolgebieden over luchtmiddelen te beschikken. Deze moeten het werk van de wetenschappelijke ploegen steunen en hun veiligheid verzekeren. Deze eerste Belgische poolexpeditie 'van de moderne tijden' beschikt over twee lichte luchtvaartuigen: een vliegtuig en een helikopter. Voor deze laatste heeft Gaston de Gerlache Sabena benaderd die als Europese pionnier van de helipostdiensten een grote ervaring met helikopters heeft opgedaan.

De Bell 47 H1

De nationale luchtvaartmaatschappij koopt in de Verenigde Staten een tweedehands lichte drievits-helikopter Bell 47 H 1, die uitgerust is met een 6 cilinder motor Franklin 6V4-200 - C32. Sabena verhuurt hem aan de Expeditie onder de immatriculatie OO-SHW. Het vliegtuig, verhuurd door Landsverdediging, is een éénmotorige tweezitter van het type Auster Mk VI. Beide toestellen worden verpakt in kisten en ingescheept in de twee Noorse ijsbreker-cargo's die de expeditie naar het ijscontinent zal overvaren.

Bij de nadering van het Zuidpoolcontinent wordt de helikopter vliegklaar gemaakt. Hij stijgt voor de eerste maal op van het schip Polarhav op 25 december 1957 met Gaston de Gerlache aan het stuur. De opdracht bestaat uit het verkennen van de vaarroute waارlangs het vaartuig tot aan de kust achterin de baai kan varen. Deze krijgt de naam Koning Leopold III Baai. (124a)

De helikopter opereert vanaf de Koning Boudewijn Basis, waar de expeditie zich voor 12 maanden zal vestigen. Hij wordt afwisselend bestuurd door Baron Gaston de Gerlache, Prins Antoine de Ligne en Jean Vanhommerwegen van Sabena, voert transport- en verkenningsvluchten uit in steun van de grondploegen en verzekert hun veiligheid tijdens de verplaatsingen.

In november 1958, wanneer tijdens de poollente een raid wordt ondernomen naar de bergketen Sör Rondane op ongeveer 300 km van de basis, hervenen de luchtvaartuigen hun taak om de grondploeg te steunen. In de bergen verliest de zuigermotor van de Bell 47 H 1, naarmate men stijgt, steeds meer vermogen in de ijler wordende lucht. Er wordt daarom een tussendepot op het tracé van de raid ingericht, waar het toestel tijdelijk wordt achtergelaten.

De aflossing van de expeditie de Gerlache heeft plaats tijdens de zuidpoolzomer 1958. De expeditie 1958-1959, geleid door Kapitein van het Vliegwezen Frank Bastin, beschikt niet over luchtmiddelen. Het nut en



(125)

L'hélicoptère fut mis en appui de l'équipe terrestre partie en raid vers la chaîne montagneuse Sör Rondane, à 300 kilomètres de la base.

De helikopter werd in steun gegeven aan de grondploeg die een raid uitvoerde naar de bergketen Sör Rondane, op 300 kilometer van de basis. (Archieven J.-Cl. Heurter)

À partir de la Base Roi Baudouin où l'expédition va s'établir pour 12 mois, l'hélicoptère piloté alternativement par le Baron Gaston de Gerlache, par le Prince Antoine de Ligne et par Jean Vanhommerwegen de la Sabena, prend part à des vols de transport et de reconnaissance en appui des équipes au sol dont il assure aussi la sécurité des déplacements.

Lorsqu'au printemps austral, en novembre 1958, un raid est lancé vers la chaîne montagneuse Sör Rondane à environ 300 kilomètres de la base, les aéronefs reprennent du service pour appuyer l'équipe terrestre. Mais à mesure que l'on monte vers la montagne, le moteur à piston du Bell 47 H 1 s'essouffle dans l'air raréfié. L'appareil doit être momentanément abandonné à un dépôt intermédiaire établi sur l'itinéraire du raid.

La relève de l'expédition de Gerlache a lieu à l'été austral 1958. L'expédition 1958-1959 commandée par le Capitaine d'Aviation Frank Bastin ne dispose pas de moyens aériens. L'utilité et même le caractère indispensable de tels moyens ne sont cependant pas mis en doute mais il est certain que les appareils légers à moteurs à pistons dont disposait la première expédition n'avaient ni les caractéristiques ni les performances suffisantes pour affronter de manière sûre et efficace la difficulté des missions aux températures et aux altitudes de cette région polaire. L'hélicoptère Bell 47 est donc rembarqué sur un des navires qui ramènent l'équipe de Gerlache en Belgique. L'avion Auster, endommagé lors d'une mission vers les monts Belgica, a été abandonné sur place. (125)

Pour des expéditions ultérieures, l'avion Auster sera remplacé par un Cessna 180, et à un moment, en complément, un avion plus lourd sera utilisé à partir de la base Roi Baudouin : un de Havilland Canada DHC 3 Otter. Mais pendant plusieurs années, nos expéditions antarctiques ne seront plus dotées d'un hélicoptère.

Ne pouvant continuer à allouer un budget suffisant pour poursuivre le travail scientifique en cours, le Gouvernement prend la décision de fermer la Base Roi Baudouin qui est provisoirement abandonnée en février 1961. Un accord de coopération ayant ensuite été conclu avec les Pays-Bas, il devient possible de programmer à nouveau des expéditions qui seront dorénavant belgo-néerlandaises.

Le Bell 47 H 1 de l'expédition antarctique belge est aujourd'hui une précieuse pièce de collection. Après restauration par une équipe de bénévoles de l'Helicopter Museum de Weston-super-Mare (Somerset), et tenant compte de l'importance historique de l'utilisation de cet hélicoptère léger sur le continent austral, la direction du musée britannique a choisi de lui redonner l'aspect qu'il avait pour cette mission hors du commun. L'ex OO-SHW, entièrement repeint et marqué aux couleurs de l'Expédition Antarctique belge 1957-1958 fait aujourd'hui partie de l'exceptionnelle collection de ce musée. (127)



(127)

Précieuse pièce historique, le Bell 47 de l'Expédition Antarctique belge a été restauré et peint dans sa livrée d'époque par l'Helicopter Museum de Weston-super-Mare (Somerset, Royaume-Uni) où il est dorénavant exposé. (Archives Helicopter Museum - UK)

De historisch waardevolle Bell 47 van de Belgische Zuidpoolexpeditie werd gerestaureerd en geschilderd in zijn oorspronkelijke kleuren door het helicoptermuseum van Weston-super-Mare (Somerset, Verenigd Koninkrijk) waar hij sindsdien wordt tentoongesteld. (Archieven Helicopter Museum-UK)

zelfs de noodzaak van dergelijke middelen worden nochtans niet in twijfel getrokken. Echter, het was nu duidelijk dat de lichte toestellen met zuigermotoren waarover de eerste expeditie beschikte, niet de eigenschappen noch voldoende vermogen hadden om de opdrachten in de temperaturen en op de hoogten van Antarctica veilig en efficiënt uit te voeren. De helikopter Bell 47 wordt dus weer ingeschept op één van de vaartuigen die de ploeg de Gerlache terugbrengen naar België. Het vliegtuig Auster, beschadigd tijdens een opdracht naar de Belgicabergen, wordt ter plaatse opgegeven. (125)

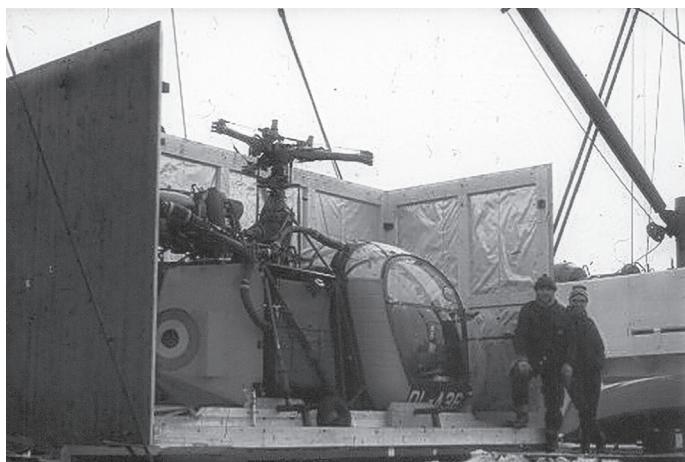
Bij de latere expedities wordt de Auster vervangen door een Cessna 180. Die wordt op zeker ogenblik bijgestaan door een de Havilland Canada DHC 3 Otter, een zwaarder vliegtuig dat opereert vanaf de Koning Boudewijnbasis. Gedurende meerdere jaren zullen onze Zuidpoolexpedities echter niet meer uitgerust worden met een helikopter.

Wegens onvoldoende budgettaire ruimte om het lopende wetenschappelijk werk verder te zetten beslist de regering de Koning Boudewijnbasis te sluiten; zij wordt in februari 1961 voorlopig opgegeven. Even later wordt een samenwerkingsakkoord met Nederland gesloten, wat het opnieuw mogelijk zal maken om expedities te plannen, die voortaan Belgisch-Nederlands zullen zijn.

De Bell 47 H 1 van de Belgische Zuidpoolexpeditie is nu een kostbaar collectors-item. Na restauratie door een ploeg vrijwilligers, en rekening houdend met het historisch belang van het gebruik van deze lichte helikopter op het Zuidpoolcontinent, verkoos de directie van het Britse Helicopter Museum van Weston-super-Mare (Somerset) hem weer het uitzicht te geven dat hij had voor deze buitengewone opdracht. De ex-OO-SHW, volledig herschilderd en voorzien van de kleuren van de Belgische Zuidpoolexpeditie 1957-1958, maakt vandaag deel uit van de buitengewone collectie van het museum. (127)

De Sud-Aviation Alouette II

In de herfst 1964 vraagt het Belgisch Antarctisch Comité aan de Generale Staf van het Leger om te mogen beschikken over een helikopter Alouette II voor de zomercampagne 1964-1965 aan de Zuidpool. Mede door de kwaliteiten van zijn turbomotor Turbomeca Artouste, biedt dit type het vermogen, de autonomie en de gebruikszekerheid die perfect aangepast



(128)

Pour la campagne d'été austral 1964/1965, l'expédition dispose d'un hélicoptère Alouette II à turbomoteur Artouste de l'Aviation légère de la Force terrestre. Pour le transport maritime, l'appareil partiellement démonté est mis à l'abri dans une caisse de protection rapidement démontable dès l'approche de la banquise. (Archives Bernard de Biolley)

Voor de zuidelijke zomercampagne 1964/1965 beschikt de expeditie over een helikopter Alouette II met turbomotor Artouste van het Licht Vliegwezen van de Landmacht. Voor het maritiem transport wordt het gedeeltelijk ontmantelde toestel opgeborgen in een beschermende container, die snel kan worden gedemonteerd bij het naderen van het ijsveld. (Archieven Bernard de Biolley)

Le Sud-Aviation Alouette II

À l'automne 1964, le Comité Antarctique belge demande à l'État-major Général de l'Armée de pouvoir disposer, pour la campagne d'été austral 1964-1965, d'un hélicoptère Alouette II qui, grâce surtout aux qualités de son turbomoteur Turbomeca Artouste, offrirait une puissance, une autonomie et une sécurité d'utilisation parfaitement adaptées aux sévères conditions d'emploi des missions en Antarctique.

C'est l'Aviation Légère de la Force Terrestre qui fournit l'hélicoptère avec un pilote, le Lieutenant Vicomte Bernard de Biolley, et deux mécaniciens, les 1^{er} Sergents Frans Beyens et René Doolaeghe. Programmées de commun accord pour la campagne d'été, les missions envisagées et bien préparées sont de reconnaître la banquise et la baie en avant du cargo brise-glace, de participer aux opérations de débarquement et de réembarquement du matériel, d'assurer la sécurité des personnels engagés sur la glace et d'assurer la sécurité de l'avion Cessna 180 pendant ses vols. Des missions de transport de personnel et de matériel sont aussi prévues en appui de reconnaissances qui seront faites en montagne par des scientifiques à environ 300 kilomètres au sud de la Base Roi Baudouin. (128)

Pour abriter l'hélicoptère pendant son transport à bord du navire danois Magga Dan, une ingénieuse caisse spéciale est rapidement conçue et réalisée par les services de la logistique militaire. Une fois posée sur l'héli-surface à l'arrière du navire, elle permet sans perte de temps (grâce à ses quatre parois latérales et à son toit rapidement démontables) le remontage et la mise en état de vol de l'Alouette dès que, à l'approche de la banquise, son utilisation sera nécessaire. Pour la longue traversée maritime, l'hélicoptère partiellement démonté est protégé de la corrosion dans un emballage protecteur ; l'intérieur de la caisse de transport est tapissé du même matériau. (129a)

Le Magga Dan, emportant l'Alouette II et le Cessna 180 appareille d'Anvers le 5 décembre 1964. Il fait escale en Afrique du Sud, à Cape Town, d'où il repart le 1^{er} janvier 1965. Lorsqu'après plusieurs jours de navigation le navire se trouve bloqué par la banquise, le toit et les flancs de la caisse posée sur la plate-forme arrière sont démontés et l'hélicoptère aussitôt réassemblé. Après un bref vol d'essai, Bernard de Biolley accompagné par le capitaine du navire décolle du Magga Dan le 14 janvier pour une reconnaissance de la banquise vers le fond de la baie. Le Capitaine repère dans les glaces des chenaux qui vont lui permettre de faire avancer son navire vers la côte ; dès son retour à bord, il reprend la barre pour naviguer à vue entre les blocs



(129a)

Décembre 1964. Le Magga Dan ayant accosté, l'Alouette II effectue de nombreux vols vers la Base Roi Baudouin (Photo Goossens)

December 1964. Na het aanmeren van de Magga Dan voert de Alouette II verscheidene vluchten uit naar de Koning Boudewijnbasis. (Foto Goossens)

zijn aan de strenge gebruiksvoorwaarden van de opdrachten in Antarctica.

Het Licht Vliegwezen van de Landmacht levert de helikopter. De bemanning bestaat uit een piloot, Luitenant Vlieger Bernard Burggraaf de Biolley, en twee mecaniciens, 1ste Sergeanten Frans Beyens en René Doolaeghe. De geplande opdrachten voor deze gezamenlijk geprogrammeerde en goed voorbereide zomercampagne, bestaan uit:

- het verkennen van de ijsbanken en de baai vóór de ijsbrekerCargo,
- het deelnemen aan de ontschepings- en inschepingsoperaties van het materieel,
- het verzekeren van de veiligheid van het personeel dat ingezet wordt op het ijs, en
- het verzekeren van de veiligheid van het vliegtuig Cessna 180 tijdens zijn vluchten.

Bovendien zijn ook transportopdrachten van personeel en materieel gepland. Deze gebeuren in steun van de wetenschappers die verkenningen zullen uitvoeren in de bergen, op ongeveer 300 kilometer ten zuiden van de Koning Bouwewijnbasis. (128)

Om de helikopter tijdens het transport aan boord van het Deense schip Magga Dan op te bergen, ontwerpen en bouwen de diensten van de militaire logistiek snel een speciale, ingenieuze kist met vier snel demonteerbare wanden en dak. Deze staat op de achterkant van het schip wat het mogelijk maakt, om zonder tijdverlies, de helikopter te hermonteren en vliegklaar te maken zodra zijn inzet noodzakelijk wordt bij het naderen van de ijsbanken. Voor de lange zeereis wordt de gedeeltelijk gedemonteerde helikopter tegen corrosie behoed in een beschermingsverpakking; de binnenkant van de transportkist is bekled met hetzelfde materiaal. (129a)

De Magga Dan, die de Alouette II en de Cessna 180 vervoert, vertrekt vanuit Antwerpen op 5 december 1964. Hij legt aan in Kaapstad, Zuid-Afrika, van waaruit hij weer vertrekt op 1 januari 1965. Na meerdere dagen op zee ziet het schip zich geblokkeerd door ijsbanken. Het dak en de flanken van de kist op het achterplatform worden verwijderd en de helikopter wordt snel gemonteerd. Op 14 januari, na een korte testvlucht, stijgt Bernard de Biolley op vanaf de Magga Dan voor een verkenning van de ijsbanken aan de achterkant van de baai. Hij is vergezeld van de kapitein van het schip die de veiligste route naar de kust moet kiezen. Na zijn terugkeer neemt de kapitein het roer om op zicht te navigeren tussen de blokken van de verbrokkelde ijsbanken. Na drie dagen voorzichtig laveren, komt de kust in zicht en kan het schip aanleggen.



(129b)

Sur la plate-forme à l'arrière du navire, Bernard de Biolley (pilote) et Frans Beyens (mécanicien) installent dans l'hélicoptère une équipe de scientifiques partant pour le continent : parmi eux, sur le siège arrière, le professeur André Capart, alors Directeur de l'Institut Royal des Sciences naturelles. (Archives Bernard de Biolley)

Op het platform aan de achterkant van het schip installeren Bernard de Biolley (piloot) en Frans Beyens (mecanicien) een ploeg wetenschappers in de helikopter, die naar het continent trekken: onder hen, achteraan, professor André Capart, toen directeur van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen.
(Archieven Bernard de Biolley)

de la banquise morcelée. Après trois jours de prudente progression, la côte est en vue et le navire accoste.

Pendant les six journées consacrées au débarquement, l'hélicoptère surveille l'état des glaces côtières sur lesquelles s'engagent les longs convois qui transportent du bateau à la base le matériel et le ravitaillement. Il aide aussi ce transfert par des transports à sa mesure, sous élingue. (129b)

Cela terminé, l'Alouette et son équipage partent vers la montagne : un vol d'environ trois heures pour atteindre, à 2.800 mètres d'altitude, le camp de base au pied des Sör Rondane. C'est de là que, pendant deux semaines, glaciologues, géodésiens et géologues sont amenés à pied d'œuvre par l'hélicoptère parmi les glaciers et les sommets dont certains culminent à 3.500 mètres. De ces raids, les scientifiques ramènent une intéressante

De ontscheping duurt zes dagen. Ondertussen controleert de helikopter het kustlijf, waarop de lange konvoien het materieel en de bevoorrading vervoeren van het schip naar de basis. Tevens helpt hij bij dit vervoer door aangepaste ladingen te verplaatsen met cargo-sling.

Na deze opdracht vertrekken de Alouette en zijn bemanning naar de bergen. Het vraagt een vlucht van ongeveer drie uur om het basiskamp te bereiken dat aan de voet van de Sör Rondane ligt, op een hoogte van 2.800 meter. Gedurende twee weken, worden van daaruit de glaciologen, landmeetkundigen en geologen met de helikopter naar hun werkgebied gebracht. Dit situeert zich tussen de gletsjers en de bergtoppen, die soms tot 3.500 meter reiken. De wetenschappers brengen een interessante oogst van waardevolle waarnemingen en onuitgegeven metingen mee van deze raids. Deze gegevens worden verzameld in enkele uren tijd, op plaatsen die via land ontoegankelijk zijn. (131a)

Wanneer de poolzomer op zijn einde loopt moet het personeel en het materieel van de zomercampagne weer worden ingeschept. Op zeker ogenblik breekt de toegangsbrug in tussen het ijs van de baai en het continentale plateau. De acht ton materieel dat zich nog aan land bevindt, maar ook het personeel van de ploeg die haar overwintering beëindigt, kunnen nu enkel via de lucht aan boord van de Magga Dan gebracht worden. De Alouette II, met haar cargo-sling capaciteit van 500 kg, neemt deze ultieme en dringende opdracht op zich. Dankzij talrijke pendelvluchten over een afstand van vijf kilometer bevindt alles en iedereen zich na zes uren veilig en wel aan boord. (130)

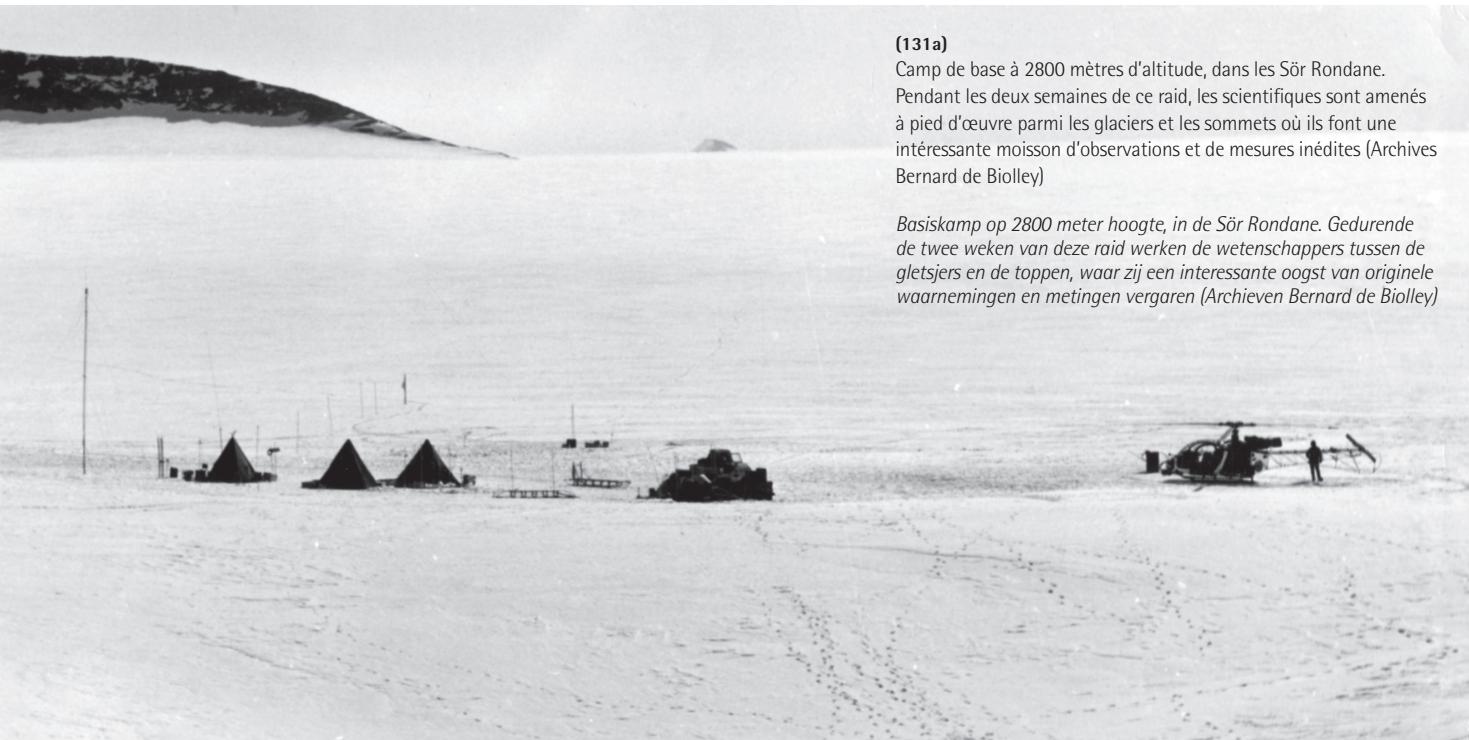
De eerste opdracht van de Alouette II in Antarctica zit er op; hij wordt gedemonteerd en in zijn transportkist geplaatst, op het ogenblik dat het schip de zich hersluitende ijsbanken verlaat. Het logboek vertoont veertig uren vlucht, waarvan zestien in de bergen en tien voor het transport met cargo-sling.

Op basis van deze eerste positieve ervaring besluit Landsverdediging om, met evenveel succes, een identieke steun met Alouette II, piloten en mecaniciens te leveren voor de daaropvolgende poolzomercampagnes:
- 1965-1966 (piloot de Biolley, en mecaniciens Doolaeghe en Beyens), en
- 1966-1967 (piloten Massart en Lambert en mecaniciens Doolaeghe en Nicolas).

(131a)

Camp de base à 2800 mètres d'altitude, dans les Sör Rondane. Pendant les deux semaines de ce raid, les scientifiques sont amenés à pied d'œuvre parmi les glaciers et les sommets où ils font une intéressante moisson d'observations et de mesures inédites (Archives Bernard de Biolley)

Basiskamp op 2800 meter hoogte, in de Sör Rondane. Gedurende de twee weken van deze raid werken de wetenschappers tussen de gletsjers en de toppen, waar zij een interessante oogst van originele waarnemingen en metingen vergaren (Archieven Bernard de Biolley)



moisson d'observations et de mesures inédites, rassemblées en quelques heures en des endroits qui auraient été inaccessibles par la voie terrestre. **(131a)**

L'été austral touchant à sa fin, le personnel et le matériel de la campagne d'été doivent rembarquer. Mais, soudain, la rampe d'accès entre la glace de la baie et le plateau continental s'effondre. Il n'y a plus que la voie des airs pour amener sur le Magga Dan les huit tonnes de matériel encore à terre mais aussi le personnel de l'équipe terminant son hivernage. C'est de cette ultime et urgente mission que va s'acquitter l'Alouette II par de nombreuses navettes sur une distance de cinq kilomètres, utilisant notamment l'élingue porte-chargé d'une capacité de 500 kg. En six heures, tout et tous sont en sécurité à bord. **(130)**

Première mission en Antarctique terminée pour l'hélicoptère Alouette II qui est démonté et remis dans sa caisse de transport dès que le navire quitte la banquise qui commence à se refermer. Au bilan, quarante heures de vol, dont seize en montagne et dix pour les transports de charges à l'élingue. Sur base de cette première expérience positive, la Défense nationale décide de fournir, avec le même succès, un appui identique avec un hélicoptère Alouette II, des pilotes et des mécaniciens pour les campagnes d'été austral 1965-1966 (de Biolley, pilote ; Doolaeghe et Beyens, mécaniciens) et 1966-1967. (Massart et Lambert, pilotes ; Doolaeghe et Nicolas, mécaniciens) Les Pays-Bas s'étant désengagés au début de 1967, la Belgique ferme définitivement la Base Roi Baudouin dont elle ne peut supporter seule les coûts d'entretien et de fonctionnement. **(131b)**

Sources :

- Cinquante ans d'expéditions antarctiques, Jean-Claude Heurter, Brussels Air Museum Magazine n° 139, 3^e trimestre 2008.
- Cinquante ans d'Aviation Légère de la Force Terrestre, Étude de Pierre Gillard et Jean-Luc Debroux :
- Archives du Lieutenant Vicomte Bernard de Biolley, 2008.

Alphonse Dumoulin



(131b)

L'hélicoptère Alouette II OL-A36 posé dans la chaîne des Sör Rondane, à environ 300km de la Base Roi Baudouin. A 2800m d'altitude et par une température d'environ -30°C, le pilote et un scientifique de l'expédition préparent une mission. (Archives Bernard de Biolley)

Nederland haakt af begin 1967, en aangezien België de onderhouds- en werkingskosten niet alleen kan blijven dragen, besluit het de Koning Boudewijnbasis definitief te sluiten.

Bronnen:

- Vijftig jaar Zuidpoolexpedities, Jean-Claude Heurter, Brussels Air Museum Magazine nr 139, 3^e trimester 2008.
- Cinquante ans d'Aviation légère de la Force terrestre- Studie van Pierre Gillard en Jean-Luc Debroux . Archieven van Luitenant Vlieger Bernard Burggraaf de Biolley, 2008.

Alphonse Dumoulin Vertaling: Marcel Demot



(130)

Pour éviter l'enfoncement du train d'atterrissement lors du posé sur neige, un filet de lanières est tendu entre les patins de l'hélicoptère.

Om het wegzaakken van het onderstel tijdens het landen op de sneeuw te vermijden, werd er een net van riemen gespannen tussen de schaatsen van de helikopter.

(131b)

De helicopeter Alouette II OL-A36 in de bergketen Sör Rondane op ongeveer 300 km van de Koning Boudewijnbasis. De piloot en een wetenschapper bereiden een opdracht voor, op 2800 m hoogte en bij een temperatuur van -30°C. (Archief Bernard de Biolley)

Décès



Overlijdens

Georges Lemaire

(† 03 08 2011)

Jean-Claude Gengler

(† 31 11 2011)

Guy Parkinson

(† 09 02 2012)

Nicolas 'Josy' Mauer

(† 01 02 2012)

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

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

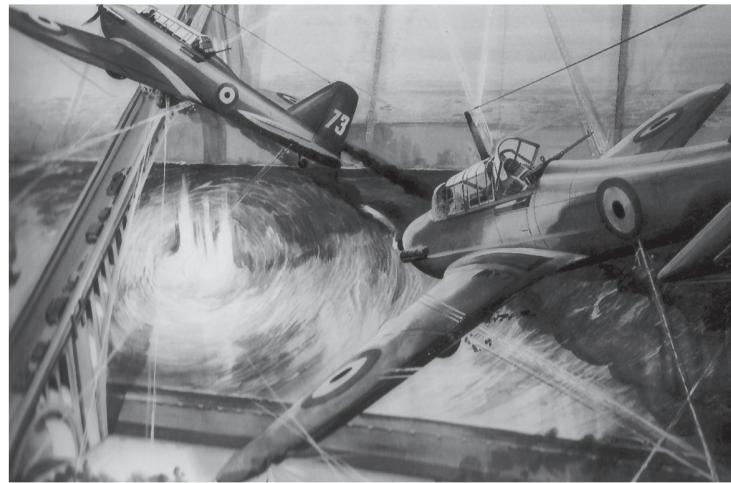
SOCIETE ANONYME BELGE
DE CONSTRUCTIONS
AERONAUTIQUES




S.A.B.C.A.

www.sabca.com

11 MAI 1940 : UN COMBAT CHEVALERESQUE



11 MEI 1940: EEN RIDDERLIJK GEVECHT

Lorsque je suis devenu membre des Vieilles Tiges, j'ai découvert le lien tout particulier existant entre l'association et la commune de Riemst-Vroenhoven. Chaque année, nous participons à la cérémonie commémorant l'attaque des ponts sur le Canal Albert par l'Aéronautique Militaire le 11 mai 1940. À Vroenhoven, le 11 mai 1990, une stèle a été érigée conjointement par les VTB et le Comité local du souvenir. Le fait que plusieurs de nos membres aient participé à cette périlleuse mission explique sans aucun doute ce lien privilégié entre les Vieilles Tiges et la commune de Riemst.

Personnellement, en 1981, je m'étais inspiré de cette mission pour introduire le mémoire de fin de session que j'ai réalisé à l'Institut Royal Supérieur de Défense (IRSD). Après avoir dressé le bilan désastreux de l'attaque des trois ponts (Briegden, Veldwezelt et Vroenhoven), je terminais par l'injonction : « Afin que plus jamais un tel gâchis ne se reproduise ».

Par la suite, dans les différentes fonctions de commandement que j'ai eu le privilège d'exercer, je n'ai eu de cesse à faire en sorte que les missions exécutées par notre personnel navigant soient en adéquation avec les moyens mis à leur disposition.

Jacques Dome (1915-2005), qui fut vice-président de notre association, faisait partie de cette mission insensée. Son récit est paru dans la revue française *Icare* en 1975. Encore aujourd'hui, nous lui sommes reconnaissants d'avoir relaté cette mission, oh combien dérisoire, étant donné les moyens mis en œuvre. Elle fait également apparaître l'attitude chevaleresque de l'adversaire en ce début de conflit. Sans doute, s'agissait-il d'une Vieille Tige allemande...

Voici le texte écrit par Jacques Dome.

Emem

« Le récit qui va suivre n'a aucune signification s'il est séparé de la tragédie des premiers jours de guerre en Belgique, et particulièrement de la mission suicide des neuf Fairey Battle sur les ponts du Canal Albert, à hauteur de Maastricht.

Le sort a voulu que le T60, (le nôtre) soit le premier avion de cette mission qui ait été abattu par l'ennemi.

Mais, des neuf avions, cinq parviendront sur les ponts et six seront abattus au cours de la mission.

Des dix-huit membres d'équipage, cinq seront tués et quatre gravement blessés. Je n'ai pas à juger de la responsabilité de ceux qui ont commandé cette mission ; mais ce qu'il faut savoir et redire, c'est qu'en décollant ce 11 mai 1940, à 6 h du matin, chacun savait qu'il s'agissait d'une mission inutile et que les chances d'en sortir étaient infimes ».

Toen ik lid werd van de Vieilles Tiges ontdekte ik de bijzondere band die bestaat tussen onze vereniging en de gemeente Riemst-Vroenhoven. Elk jaar nemen we er deel aan een ceremonie die de aanval op de bruggen over het Albertkanaal op 11 mei 1940 herdenkt. Op 11 mei 1990 werd in Vroenhoven zelfs een gedenkteken opgericht door de VTB en het lokale herdenkingscomité. Het feit dat vele van onze leden aan deze gevaarlijke missie hebben deelgenomen, verklaart ongetwijfeld de bijzondere relatie tussen de Vieilles Tiges en de gemeente Riemst.

Persoonlijk heb ik me in 1981 door deze missie laten inspireren voor mijn eindwerk aan het Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie (KHID). Na een desastreuze balans te hebben opgemaakt van de aanval op de drie bruggen (Briegden, Veldwezelt en Vroenhoven), besloot ik met de woorden: 'Opdat een dergelijke verspilling zich nooit meer zou voordoen'.

Daarna heb ik, tijdens de vele leidende functies die ik mocht uitoefenen, er altijd over gewaakt dat ons vliegend personeel over de passende middelen beschikte om hun opdrachten te kunnen uitvoeren.

Jacques Dome (1915-2005), een gewezen ondervoorzitter van onze vereniging, nam aan deze zinloze missie deel. Zijn verhaal verscheen in 1975 in het Franse blad *Icare*. We zijn hem vandaag nog steeds erkentelijk dat hij het verhaal van deze missie, een absurde opdracht gezien de middelen waarover ze beschikten, heeft verteld. Uit het verhaal blijkt ook de ridderlijke houding van de vijand aan het begin van dit conflict. Het betrof hier zonder twijfel een Duitse Vieille Tige...

Hieronder de tekst van Jacques Dome.

Emem

Het verhaal dat volgt heeft geen enkele betekenis indien het losstaat van de tragedie van de eerste oorlogsdagen in België en vooral van de zelfmoordmissie van de negen Fairey Battles naar de bruggen over het Albertkanaal in de buurt van Maastricht.

Het lot heeft gewild dat de T60 (het onze) het eerste vliegtuig van deze missie was dat door de vijand werd neergehaald.

Van de negen vliegtuigen kwamen er vijf boven de bruggen aan, zes werden neergehaald tijdens de missie.

Van de 18 bemanningsleden, werden er vijf gedood en vier zwaargewond. Ik heb niet te oordelen over de verantwoordelijkheid van hen die deze missie hebben bevolen; maar wat men moet weten en doorvertellen, is dat toen we opstegen op 11 mei 1940 iedereen van ons wist dat het een nutteloze opdracht was en dat de kansen om hem te overleven miniem waren.

Le 10 mai 1940

Trente-cinq ans ont passé depuis cette aube du 10 mai 1940, où un brave épicier de la paisible station balnéaire du Coq est venu sonner à la villa de mon oncle que j'occupais avec ma femme et mon premier enfant, pendant la période d'entraînement au tir aérien à laquelle je participais à l'aérodrome du Steen à Ostende. La villa n'était pas reliée au réseau téléphonique, c'est pourquoi j'avais pris accord avec les propriétaires du magasin voisin pour que les messages d'alerte me parviennent via leur téléphone. Nous étions depuis plusieurs mois en période de mobilisation et nous avions déjà connu plusieurs alertes ou fausses-alertes. Ce matin du 10 mai, c'est sans doute une alerte de plus pour le jeune pilote que je suis.

Je suis entré le 2 mars 1936 à l'Aéronautique Militaire comme élève pilote candidat sous-officier. J'avais vingt ans. En mars 1937, breveté pilote militaire, j'ai rejoint à ma demande, le 3^e Régiment d'Aéronautique à Evere. La 5^e Escadrille du III^e groupe du 3^e Régiment d'Aéronautique (5/III-3 Aé), à laquelle je suis versé, est une unité de reconnaissance d'Armée équipée à l'époque de Fairey Hispano, avion biplan et biplace. Peu après mon arrivée en escadrille, il est remplacé par le Fairey Battle, avion triplace de reconnaissance et de bombardement presque entièrement métallique, avec train rentrant et hélice à pas variable.

À l'époque, pour faire carrière comme officier aviateur, il fallait être titulaire de deux brevets : celui de pilote et celui d'observateur-mitrailleur. En mai 1940, ayant réussi les épreuves d'accession au grade de sous-lieutenant, je termine les épreuves d'observateur-mitrailleur en participant à une période de tir comme mitrailleur de bord.

À l'aube du 10 mai, j'ai donc à rejoindre mon escadrille à Evere. Je prends le train pour Bruxelles, car en ce premier jour de guerre la vie à l'intérieur du pays se déroule normalement. Pour moi, comme pour bien d'autres militaires, ignorant les événements qui se déroulent à la frontière allemande, c'est une alerte de plus.

Le trajet jusqu'à Bruxelles est sans incident. C'est en arrivant à l'aérodrome d'Evere que j'entre pour ainsi dire dans la guerre ; il a été bombardé le matin peu après le décollage des escadrilles. Il ne me reste aucun souvenir de l'émotion que j'ai dû ressentir. J'étais jeune et mon seul souci était de rejoindre sans tarder mon unité. Le personnel resté en arrière garde m'apprend que les 5^e et 9^e escadrilles, toutes deux équipées de Fairey Battle se sont redéployées à Aalter, près de Gand, après avoir été bombardées à Belsele, près de Saint-Nicolas-Waas.

Je reprends donc le train vers Gand. De Gand à Belsele, je fais de l'auto-stop et je rejoins enfin mon escadrille en fin d'après-midi du 10 mai. On y discute ferme d'une mission de bombardement qui vient d'être commandée pour le lendemain à l'aube. Trois pelotons de trois Fairey Battle, armés chacun de huit bombes de 50 kg, doivent bombarder et détruire trois ponts restés intacts sur le Canal Albert, à hauteur de Maastricht. Les avions et équipages ont déjà été désignés. Je suis inscrit au tableau comme première réserve, pilote ou observateur-mitrailleur, puisque je suis titulaire des deux brevets.

De la courte nuit du 10 mai au 11 mai (nous devions être à l'aérodrome à 3 h du matin), je n'ai qu'un souvenir : celui de mes hôtes, une jeune famille paysanne où les animaux vivaient encore avec les hommes. Le soir en rentrant dans la salle commune, une casserole d'anguilles de rivière cuit sur le foyer. On m'a offert de partager le repas.

« Déposer » mes bombes

À trois heures du matin, mal éveillés, nous sommes réunis dans le bureau de l'escadrille. Un observateur manque à l'appel. Je suis désigné pour le remplacer. C'est ainsi que je prends place dans le premier peloton commandé par le Capitaine Pierre. Mon pilote est un sous-officier de trente-deux ans, Désiré Verbraeck.

La mission de ce premier peloton est de détruire le pont de Veldwezelt sur

10 mei 1940

35 jaar geleden, in de ochtend van 10 mei 1940, kwam een vriendelijke kruidenier uit het rustige De Haan aanbellen bij de villa van mijn oom waar ik met mijn echtgenote en eerste kind verbleef, terwijl ik deelnam aan luchtschietoefeningen op het vliegveld van Steen in Oostende. De villa had, in tegenstelling tot de naastgelegen winkel, geen telefoon en daarom had ik afgesproken met de eigenaar van de naastgelegen winkel om me de alarmboodschappen door te geven. De mobilisatie was reeds verschillende maanden aan de gang en we hadden al vele alarmen en valse alarmen meegemaakt. Het alarm op 10 mei 1940 was het zoveelste in de rij, voor de jonge piloot die ik toen was.

Op 2 maart 1936 had ik dienst genomen bij het Militair Vliegwezen als leerling-piloot kandidaat-onderofficier. Ik was twintig jaar oud. In maart 1937 vroeg ik als gebreveteerd militair piloot mijn overplaatsing aan naar het 3^e Luchtvaartregiment in Evere. Het 5^e Smaldeel van de III^e groep van het 3^e Luchtvaartregiment (5/II-3 Aé) waar ik terechtkwam, was een verkenningseenheid van het leger die in die tijd was uitgerust met de Fairey Hispano, een tweedekker en tweezitter. Kort na mijn aankomst in het smaldeel, werd hij vervangen door de Fairey Battle, een bijna geheel metalen verkenningsvliegtuig en bommenwerper, met drie plaatsen, met intrekbaar landingsgestel en schroef met verstelbare spoed.

In die tijd had men om een carrière te maken als officier-vlieger, twee brevetten nodig: deze van piloot en deze van waarnemer-schutter. In mei 1940 had ik de toegangsproeven tot de rang van onderluitenant met succes afgelopen en beëindigde ik mijn proeven als waarnemer-schutter door deel te nemen aan een schietperiode als boordschutter.

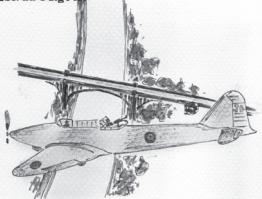
Op de ochtend van 10 mei moest ik me dus bij mijn smaldeel in Evere melden. Ik nam de trein naar Brussel, wat nog kon want de eerste dag van de oorlog verliep alles nog normaal in het land. Voor mij en voor vele andere militairen die niet op de hoogte waren van de gebeurtenissen aan de Duitse grens was het gewoon het zoveelste alarm.

De reis naar Brussel verliep zonder incidenten. Pas toen ik aankwam op het vliegveld van Evere stapte ik als het ware de oorlog binnen. Het vliegveld was 's ochtends, iets na het opstijgen van de smaldeelen, gebombardeerd. Ik weet echter niet meer wat ik toen gedacht moet hebben. Ik was jong en mijn enige wens was zo snel mogelijk naar mijn smaldeel te gaan. Het achtergebleven personeel vertelde me dat de 5de en 9de smaldeelen, allebei uitgerust met Fairey Battles, naar Aalter, in de buurt van Gent, waren gestuurd nadat ze waren gebombardeerd in Belsele, bij Sint-Niklaas.

Ik stapte dus weer op de trein richting Gent en reisde daar per autostop verder naar Belsele. In de late namiddag van 10 mei kwam ik eindelijk bij mijn smaldeel aan. Er werd daar op dat moment flink gedisposeerd over een



Carte postale commémorant l'événement. Postkaart die de gebeurtenis herdenkt.



Que les gars d'aujourd'hui et de demain retiennent les noms de ces aviateurs qui montent à l'assaut d'un ciel interdit quand la terre sault déjà sous leurs pieds. Ces hommes sont des héros qu'ils recourent dans leurs mains rouges avant des faces vierges, celles des paix les plus clives. Ces hommes sont des héros qui déposent dans l'espace et ils y jettent aussi leur cœur et leur âme, pour faire le poids.

Jean Delatt

In memoriam
Capt. Giroie
Adjt Timmermans
Adjt Delvaux
Sgt. Moens
Sgt. Pirlot
Sgt. Rollin-Hijmans

In memoriam du Livre d'Or. *In memoriam van het Gulden Boek.*

le Canal Albert, à la sortie de Maastricht. Mission impossible à réaliser, car il s'agit d'ouvrages récents construits en béton armé. Que peuvent huit et même vingt-quatre bombes de 50 kg, sinon causer des dégâts insignifiants. De plus, ces ponts sont certainement défendus et nous devons « déposer » nos bombes sur l'objectif en passant le plus bas possible. L'équipage du Battle ne bénéficie d'aucun blindage et la défense de l'avion n'est assurée que par deux mitrailleuses légères (7,65 mm), une fixe dans l'aile, l'autre mobile au poste de mitrailleur arrière. Pour compenser toutes ces faiblesses, le commandant d'escadrille a insisté auprès du Quartier Général de l'Armée pour que la mission décolle avant l'aube et bénéficie ainsi d'un effet de surprise. Mais les ordres et les contre-ordres ont eu comme résultat de nous faire décoller en plein jour, entre 5 h 45 et 6 h du matin, dans le ciel clair d'une journée ensoleillée. Nous avons donc peu de chance de revenir de cette mission.

Notre peloton décolle le premier à 5 h 45. Nous sommes rapidement en formation à basse altitude sur un cap est, en direction de Veldwezelt. Peu après notre passage au sud de Gand, nous croisons deux bimoteurs allemands. Ils volent plus haut que nous et semblent poursuivre leur route vers l'ouest sans nous avoir vus. Mais ils viennent derrière nous et grâce à leur supériorité en vitesse, ils sont rapidement à notre hauteur.

C'est à notre avion qu'ils s'attaquent d'abord. Mon pilote plonge vers le sol en s'éloignant de la formation. Après un instant d'hésitation, les deux bimoteurs allemands (probablement des Dornier 215, équipés d'une tourelle ventrale armée d'une mitrailleuse lourde) choisissent de nous suivre, laissant les deux autres Battle poursuivre la mission. Pour nous, un duel commence. Comme je sors d'un camp de tir, j'agis sans hésitation. Je m'applique à viser correctement et à tirer par courtes rafales car un chargeur est rapidement vidé. Un seul des deux adversaires nous mitraille par sa tourelle ventrale ; l'autre reste à distance en surveillant le combat. Mon pilote s'est véritablement « plaqué » au sol en utilisant tous les écrans possibles pour gêner le tir de l'adversaire. Il y réussit parfaitement, mais je suis violemment secoué et mon tir en est d'autant gêné.

Un adversaire chevaleresque

Voyant que son mitrailleur ne parvient pas à nous abattre, le pilote veut probablement intervenir. Il se place exactement derrière nous et arrose notre Battle de ses mitrailleuses avant. Pour moi, la cible est parfaite et je vide un chargeur. Mais mon pilote réagit brusquement : il vient d'être blessé au dos et ses manœuvres d'évasion deviennent moins violentes et moins efficaces. Chez nos adversaires aussi il semble y avoir un moment de flottement. Ai-je atteint le leader de la formation lorsqu'il s'est placé derrière nous ? C'est probable, car c'est le « numéro deux » qui prend la relève. Son mitrailleur de tourelle est-il meilleur ? Ou mon pilote blessé manœuvre-t-il moins habilement ? Plusieurs balles explosives atteignent notre fuselage. Une d'elles pénètre mon habitacle et sa gerbe d'éclats me hache les mains en me frôlant le ventre au moment où je me baisse pour prendre un nouveau chargeur. Je ressens comme une violente brûlure, et mes mains sont rapidement ensanglantées. Je parviens néanmoins à saisir le micro et à alerter mon pilote en lui criant d'atterrir car je ne puis plus nous défendre. Voyant que je ne réagis plus, le pilote allemand s'est rapproché au point de voler en formation avec nous. Il voit certainement mon état, car je distingue nettement les traits de son visage. Il me fait signe d'atterrir et son mitrailleur cesse de tirer.

Désiré Verbraeck, en habile pilote, malgré ses blessures (il a quatre balles dans

bombardementsopdracht die was bevolen voor de ochtend van de volgende dag. Drie pelotons van drie Fairey Battles, elk bewapend met acht bommen van 50 kg, moeten de drie intact gebleven bruggen over het Albertkanaal in de buurt van Maastricht bombarderen. De vliegtuigen en bemanningen waren al aangewezen. Ik stond op het bord als eerste reserve, als piloot of als waarnemer-schutter, want ik had beide brevetten.

Van die korte nacht van 10 op 11 mei (wij moesten om 3 u 's nachts op het vliegveld zijn) heb ik slechts één herinnering: deze van mijn gastheren, een jong boerengezin waar de dieren nog samen sliepen met de mensen. Toen ik 's avonds de woonkamer binnenging stond een pan rivierpaling op het fornuis. Ik werd uitgenodigd aan tafel.

Mijn bommen 'deponeren'

Om drie 's ochtends stonden we samen in het kantoor van het smaldeel. Er ontruk een waarnemer en ik werd aangewezen om hem te vervangen. En zo nam ik plaats in het eerste peloton angevoerd door Kapitein Pierre. Mijn piloot was een 32-jarige onderofficier, Désiré Verbraeck.

De opdracht van het eerste peloton was de vernietiging van de brug over het Albertkanaal in Veldwezelt op een uitvalsweg van Maastricht. Het was een onmogelijke opdracht want het waren recent gebouwde bruggen in gewapend beton. Wat konden acht of zelfs vierentwintig bommen van 50 kg aanrichten behalve dan wat onbeduidende schade? Bovendien waren die bruggen ongetwijfeld goed verdedigd en moesten we onze bommen 'deponeren' door zo laag mogelijk over het doelwit te vliegen. De bemanning van de Battle was door geen enkele pantsering beschermd en voor de zelfverdediging waren er alleen twee lichte machinegeweren (7,65 mm), een vaste in de vleugel, en een beweegbare op de plaats van de achterste schutter. Om deze zwakheden te compenseren, had de smaldeelcommandant er bij de Generale Staf van het Leger op aangedrongen de missie voor dageraad te laten opstijgen om zo te kunnen profiteren van een verrassingseffect. Maar bevelen en tegenbevelen hadden als resultaat dat we opstegen op klaarlichte dag, tussen 5.45u en 6 u in de morgen van wat een zeer zonnige dag zou worden. We hadden dus weinig kans om van deze missie terug te keren.

Ons peloton steeg als eerste op om 5.45u. De formatie was snel gevormd en zette op lage hoogte koers naar het oosten, richting Veldwezelt. Iets voorbij Gent kruisten we twee Duitse tweemotorige vliegtuigen. Ze vlogen iets hoger en leken ons in eerste instantie niet gezien te hebben, maar ze keerden om en haalden ons snel in.

Ons vliegtuig werd als eerste aangevallen. Mijn piloot dook naar de grond en verwijderde zich van de formatie. Na een kleine aarzel, besloten de twee Duitse toestellen (waarschijnlijk Dornier 215, uitgerust met een centrale geschutskoepel met zwaar machinegeweer) ons te volgen. De twee andere Battles lieten ze met rust. Wij maakten ons klaar voor een luchtgevecht. Omdat ik net een schietperiode achter de rug had, reageerde ik zonder aarzelen. Ik mikte zorgvuldig en schoot met korte vuurstoten want de lader was snel leeg. Een van de twee tegenstanders nam ons onder vuur; de andere bleef op een afstand en keek toe. Mijn piloot 'plakte' tegen de grond en maakte gebruik van alle mogelijke obstakels om het schieten van de tegenstander te bemoeilijken. En hij slaagde daar perfect in, maar ik werd wel hevig door elkaar geschud en mijn vuur werd er niet preciezer op.

Een ridderlijke tegenstander

Toen hij zag dat zijn schutter er niet in slaagde ons neer te schieten, wilde de piloot waarschijnlijk het heft in eigen handen nemen. Hij ging pal achter ons vliegen en vuurde naar onze Battle met zijn voorste machinegeweren. Ik had een perfect doelwit in het vizier en ik leegde een hele lader. Maar mijn piloot reageerde bruusk: hij was gewond aan de rug en zijn ontwikkelingsmanoeuvres werden minder hevig en efficiënt. Ook bij onze tegenstanders was er een



Alex Binon et Jacques Dome dévoilent le monument érigé à Vroenhoven en mémoire des amis aviateurs ayant perdu la vie au cours de l'attaque des ponts sur le Canal Albert.

Alex Binon en Jacques Dome onthullen het monument opgericht te Vroenhoven ter herinnering aan de vliegeniers die het leven lieten tijdens de aanval op de bruggen over het Albertkanaal.

le corps), parvient à poser l'avion dans un champ. Je dois faire appel à lui pour sortir de l'habitacle et enlever mon parachute, puis nous nous hâtons de quitter l'avion craignant que nos adversaires viennent nous mitrailler au sol. Mais après nous avoir survolés, ils s'éloignent. Nous nous dirigeons vers une maison voisine. Les habitants viennent à notre rencontre et nous apprennent que nous sommes à Lebbeke, non loin de Termonde. En voyant mon état, les habitants appellent un médecin. Extérieurement, Verbraeck paraît indemne car les balles freinées par les tôles du fuselage et du siège l'ont atteint au dos sans grande blessure extérieure. Peu après, il va s'évanouir. Le médecin accouru sur les lieux va le ranimer, nous donner les premiers soins et nous conduire à l'hôpital de Termonde. Pour nous la campagne qui sera de dix-huit jours est déjà terminée.

Lorsque deux jours plus tard nous recevrons à l'hôpital la visite de camarades d'escadrilles nous apprendrons quel fut le résultat désastreux de l'attaque des ponts sur le canal. Des neuf appareils, trois sont revenus de mission. Nous avons également appris qu'en atterrissant, nous avons arraché quatre de nos bombes dans une ligne à haute tension. Il semble aussi que notre combat ait été long, car malgré la nécessité d'interrompre le tir pour changer de chargeur, j'avais presque épuisé les munitions.

La suite est celle que la plupart des blessés ont connue. Évacués de l'hôpital de Termonde, vers les hôpitaux militaires regroupés à Gand, nous serons bientôt transportés par trains sanitaires vers la côte française. Désiré Verbraeck qui a pu être rapidement soigné, parviendra à passer la Somme avant l'arrivée des blindés allemands. Il rejoindra l'Angleterre, entrera comme volontaire dans la RAF et sera malheureusement tué en Libye en novembre 1941.

Pour ma part, si j'ai de bonnes jambes, je suis incapable de me servir de mes mains. Avec l'aide d'un autre blessé, je vais tenter de descendre vers le sud par mer, puis par air en nous adressant à une unité de l'Armée de l'Air française. Mais nous sommes repoussés et finalement faits prisonniers. Plus tard, je serai rapatrié par la Croix-Rouge à l'hôpital Saint-Laurent à Liège où je retrouverai ma famille.

Mes blessures se sont rapidement cicatrisées mais la récupération des mouvements et de l'usage des doigts a pris trois ans. Entré dans un mouvement de résistance armée, je me suis présenté au centre de recrutement de la section belge de la RAF, dès la libération de la Belgique. J'ai d'abord été refusé à cause de mes blessures, mais plus tard, j'ai bénéficié de la mesure prise par la RAF en faveur de ceux qui avaient été blessés en opérations.

Qu'ai-je gardé de cette aventure ?

... Le souvenir d'une mission héroïque puisque tous, avant de décoller, nous la savions inutile et exagérément dangereuse...

... Le souvenir d'un aviateur ennemi encore assez chevaleresque que pour ne pas achever un adversaire sans défense...

Colonel Aviateur (Res) Jacques Dome
Ancien Vice-président VTB

moment van aarzeling. Heb ik de formatieleider geraakt terwijl hij achter ons vloog? Het is mogelijk want zijn nummer twee loste hem af. Was zijn boordschutter beter? Of waren de ontwikkelende manoeuvres van mijn piloot minder efficiënt? Feit is dat meerdere explosieve kogels zich in ons vliegtuig boorden. Een ervan kwam in mijn cockpit terecht en de kogelfragmenten raakten mijn handen en scheerden rakelings langs mijn buik op het moment dat ik me bukte om een nieuwe lader te nemen. Ik voelde een brandende pijn en mijn handen zaten snel onder het bloed. Toch slaagde ik erin de microfoon te grijpen en mijn piloot toe te schreeuwen dat hij moest landen want dat ik ons niet meer kon beschermen. Toen hij zag dat ik niet meer reageerde, kwam de Duitse piloot naast ons vliegen. Hij moet zeker gezien hebben hoe ik er aan toe was, want hij vloog zo dicht dat ik zijn gelaatstreken heel duidelijk kon onderscheiden. Hij deed me teken te landen en zijn machinegeweer stopte met vuren.

Désiré Verbraeck, een handige piloot, slaagde er ondanks zijn verwondingen (hij had 4 kogels in het lichaam) in het vliegtuig neer te zetten in een veld. Ik moest hem vragen me uit mijn cockpit te helpen en mijn parachute los te maken. Daarna liepen we snel weg van het vliegtuig omdat we vreesden dat onze tegenstanders het toestel nog onder vuur wilden nemen. Maar ze vlogen een keer over en vervolgden dan hun koers. Wij liepen naar een huis in de buurt. De bewoners kwamen ons tegemoet en vertelden ons dat we in Lebbeke waren, niet ver van Dendermonde. Toen ze mijn toestand zagen, riepen ze er een dokter bij. Aan de buitenkant was er aan Verbraeck weinig te zien, de kogels waren afgeremd door de romp en zijn stoel en hadden geen grote externe wonden achtergelaten in zijn rug. Iets later echter, viel hij flauw. De toegesnelde dokter reanimeerde hem, verstrekte ons de eerste zorgen en bracht ons naar het ziekenhuis van Dendermonde. Voor ons was de veldtocht, die achttien dagen zou duren, al achter de rug.

Toen we twee dagen later in het ziekenhuis het bezoek kregen van onze vrienden van het smaldeel hoorden we over het desastreuze resultaat van de aanval op de bruggen over het kanaal. Van de negen toestellen waren er drie teruggekeerd. We vernamen ook dat tijdens onze landing vier van onze bommen waren afgerukt door een hoogspanningslijn. Het bleek ook dat we een lang gevecht hadden geleverd, want al bijna al onze munitie was op, hoewel ik dikwijls had moeten stoppen met schieten om van lader te wisselen.

Daarna volgde wat de meeste gewonden hebben meegemaakt. Eerst werden van het ziekenhuis van Dendermonde overgebracht naar de militaire hospitaal in Gent en daarna op een ziektrein gezet richting Franse kust. Désiré Verbraeck die snel verzorgd kon worden, slaagde er in de Somme over te steken voor de Duitse pantsers er arriveerden. Hij zou Engeland bereiken, dienst nemen in de RAF maar spijtig genoeg omkomen in Libië in november 1941.

Ik had nog goede benen maar mijn handen kon ik niet meer gebruiken. Met de hulp van een andere gewonden probeerde ik verder naar de zuiden te reizen, over zee en ook met het vliegtuig waarvoor we de medewerking vroegen van een eenheid van de Franse luchtmacht. We werden echter geweigerd en uiteindelijk gevangen genomen. Later werd ik gerepatrieerd door het Rode Kruis naar het Saint-Laurent ziekenhuis in Luik waar ik mijn familie terugvond.

Mijn wonden waren vlug geheeld maar het heeft nog drie jaar geduurd voor ik mijn vingers opnieuw kon gebruiken. Ik ging bij het gewapend verzet en bood me onmiddellijk na de bevrijding aan bij het rekruteringscentrum van de Belgische sectie van de RAF. Eerst werd ik geweigerd omdat van mij verwondingen, maar later kon ik profiteren van een maatregel van de RAF ten voordele van hen die tijdens operaties gewond waren.

Wat heb ik overgehouden aan dit avontuur?

... De herinnering aan een heroïsche missie want voor het opstijgen wisten we dat ze nutteloos en overdreven gevvaarlijk was..

... De herinnering aan een vijandige piloot die nog ridderlijk genoeg was om een tegenstander zonder verdediging niet af te maken...

Kolonel Vlieger (Res) Jacques Domes
Oud-ondervoorzitter VTB

La sécurité des vols et les opérations aériennes militaires. Inconciliables ?

Vliegveiligheid en Militaire Luchtoperaties: onverenigbaar?

Dans cette série d'articles, Wilfried De Brouwer évoque une image parfois surprenante de la sécurité des vols à la Force Aérienne belge. Dans cette première partie, il traite de la période qui va de la fin de la Deuxième Guerre mondiale à l'époque du F-104. Dans la deuxième et dernière partie qui sera publiée dans le prochain magazine, il abordera la période allant de l'introduction du Mirage 5 jusqu'aux opérations aériennes en Afghanistan et en Libye.

In deze artikelenreeks schetst Wilfried De Brouwer een soms ontluisterend beeld van de geschiedenis van de vliegveiligheid in de Belgische Luchtmacht. In dit eerste deel behandelen we de periode van na WO2 tot en met de F-104. In het tweede en laatste deel dat in het volgende nummer verschijnt, behandelen we de periode vanaf de introductie van de Mirage 5 tot de recente luchtoperaties in Afghanistan en Libië.



F-84G, atterrissage forcé, 12/03/1952 (Jean Delbecq). Le F-84G était robuste.

F-84 G, noodlanding in Leefdaal, 12/03/1952 (Jean Delbecq). De F-84 G kon tegen een stootje

Les prémisses

Un certain nombre de Vieilles Tiges ont certes connu ce temps là, mais nous souvenons-nous encore de ce qu'était vraiment l'aéronautique au moment du déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale ? L'aviation en était encore au stade de l'enfance et ceux qui avaient l'audace de piloter un aéroplane ou simplement d'en être passager étaient considérés comme des casse-cous. Avec raison d'ailleurs : la technique était loin d'être au point, les pilotes étaient peu expérimentés et on se désintéressait souvent des problèmes d'organisation. Sans ignorer les réalisations des pionniers de la Grande Guerre, la Luftwaffe était dans les années trente la seule armée de l'air ayant une réelle expérience des opérations aériennes militaires. Sa Légion Condor avait appuyé avec succès le soulèvement antirépublicain espagnol conduit par Franco. Après le succès de la Blitzkrieg en Pologne, dans les petits pays et en France, les Allemands pensaient qu'ils affronteraient une proie facile : la Grande Bretagne. Mais en cela ils avaient sous-estimé la capacité de réaction des Britanniques et surtout le « spirit » du noyau certes limité de pilotes anglais, les soi-disant casse-cous, qui refusaient de s'en laisser compter, si peu que ce soit, par leurs frères plus expérimentés de la Luftwaffe. Les célèbres paroles de Churchill « Never in the field of human conflict was so much owned by so many to so few » resteront sans doute à tout jamais dans les esprits. Beaucoup parmi ces « few » n'ont pas survécu à la Deuxième Guerre mondiale mais ils ont reçu des hommages venus de tous les coins de la planète et ils ont posé la base de l'esprit incomparable qui anime l'aviation.

Het begin

Sommige Vieilles Tiges hebben het nog meegemaakt, maar kunnen we ons nog voorstellen hoe het gesteld was met de luchtvaart bij het begin van WO2? Het vliegwezen stond in de kinderschoenen; diegenen die het aandurfden een vliegtuig te besturen, of zelfs als passagier mee te vliegen, werden beschouwd als waaghalsen. En terecht: de techniek stond niet op punt, de piloten hadden weinig ervaring en organisatorisch stelde het allemaal niet veel voor. Zonder afbreuk te doen aan de prestaties van de pioniers van WO1 was de Luftwaffe in de jaren dertig de enige luchtmacht die echte ervaring had in militaire vliegoperaties. Met hun Legioen Condor hadden zij met succes de door Franco geleide antirepublikeinse opstand gesteund. Mede door hun Blitzkrieg succes in Polen, de lage landen en Frankrijk dachten de Duitsers dat zij een gemakkelijke prooi zouden hebben aan Groot-Brittannië. Maar zij hadden niet gerekend op het doorzettingsvermogen van de Britten en zeker niet op spirit van hun beperkte kern van piloten, die zogenaamde waaghalsen, die weigerden ook maar een duimbreed toe te geven aan hun meer ervaren Luftwaffe collega's (foto 01). De gevleugelde woorden van Churchill «Never in the field of human conflict was so much owned by so many to so few» zullen wellicht eeuwig blijven nazinderen. Van deze 'few' zijn er heel wat die de tweede wereldoorlog niet hebben overleefd, maar zij kregen wel steun vanuit alle hoeken van de wereld en hebben de basis gelegd van de onoverteerbare spirit die vandaag nog het vliegwezen domineert.

Si à ces « few » et à leurs successeurs immédiats on avait parlé de sécurité des vols, ils auraient sans nul doute cru à une blague. À leurs yeux, la notion de sécurité des vols n'avait rien à voir avec les opérations. Bien au contraire ! Leur absolue priorité était « to kill the ennemy », leur propre sécurité venait au second rang. Cette approche convenait parfaitement dans leur stratégie du « tout ou rien » : on n'avait pas le temps d'y réfléchir. C'était un combat sur le fil du rasoir. Un combat que finalement la Luftwaffe allait perdre, obligeant Hitler à abandonner son plan d'invasion de la Grande-Bretagne.

Naissance et développement de la Force Aérienne

Les Britanniques avaient montré qu'une armée aérienne indépendante, motivée par un inébranlable « team spirit » (pas toujours présent dans les autres forces), était la garantie d'un engagement efficace et professionnel. Après la Deuxième Guerre mondiale, d'autres nations allaient suivre, notamment les États-Unis et...la Belgique. La décision de créer la Force Aérienne belge fut prise au début de 1946, ce qui permit à deux escadrilles belges (les 349^e et 350^e qui avaient été activées au sein de la RAF pendant la guerre) de rentrer d'Allemagne pour se déployer à Beauvechain dès octobre 1946. L'année suivante, les habitants de Florennes virent à leur tour les premiers Spitfire arriver sur la base du futur 2^e Wing ; mais à partir de 1948, l'évolution va être fulgurante. La situation politique internationale fort instable et la volonté d'expansion affichée par l'Union Soviétique furent à la base de la décision de la Force Aérienne de mettre sur pied douze escadrilles de chasse de jour et six escadrilles de chasse de nuit (1). Ce qui donne un total de 256 avions de combat, tous dans un rôle défensif. Le développement de la Force Aérienne ne s'est pas fait sans accrocs. La plupart des pilotes, navigateurs et mécaniciens les plus expérimentés venaient de la RAF avec un bel esprit d'invincibilité mais sans la moindre expérience de management. Ceux qui encadrèrent les opérations de l'après-guerre étaient des pilotes entièrement débarrassés des stress de la guerre. Voler sans courir le risque d'être abattu.... Qu'est-ce qui pourrait encore mal tourner ? Leur total engagement était inchangé : la disponibilité opérationnelle avait la priorité absolue. Les accidents faisaient partie de la routine quotidienne en opération, donc aussi pendant l'entraînement. Le slogan « we have to expect losses » dictait donc l'approche opérationnelle. En cas d'accident, c'était le plus souvent « technical failure » ou bien « pilots error » ; la responsabilité du personnel d'encadrement était rarement évoquée. Les enquêtes se limitaient à l'établissement des faits et peu d'efforts étaient faits pour prendre des mesures correctives. Du côté politique, on admettait sans la moindre discussion que parfois un avion tombe du ciel, avec ou sans son pilote. Cela faisait partie des risques de l'aviation.

C'est ainsi qu'en 1951 on a recensé dix huit accidents dont douze mortels. Ce qui donne un taux d'accident de 8,2 pour 10.000 heures de vol. Un chiffre effrayant.

Une expansion débridée

Le développement de la Force Aérienne s'est poursuivi pour atteindre un sommet pendant la première moitié des années 50. Ainsi dans le cadre du MDAP (Mutual Defense Assistance Program) qui faisait partie du Plan Marshall, la Belgique se vit offrir 234 avions supplémentaires. C'étaient des F-84G, remplacés ensuite par des F-84F. Ces appareils étaient utilisés dans un rôle offensif, notamment avec des bombes et des roquettes externes et des canons internes. Des centaines de pilotes furent recrutés puis, pour la plupart, entraînés aux États-Unis. Il y avait aussi un besoin urgent de milliers de mécaniciens, ce qui mit l'École Technique sur les dents. Des miliciens furent même enrôlés pour l'entretien de première

Indien men deze 'few' en hun rechtstreekse opvolgers ooit had gesproken over vliegveiligheid hadden zij dit wellicht als een grap beschouwd. In hun ogen had vliegveiligheid niets te maken met operaties. Integendeel! Hun absolute prioriteit was 'to kill the enemy'; eigen veiligheid kwam op de tweede plaats. Deze benadering paste volledig in het kader van de alles of niets strategie; er was geen tijd om na te denken. Het was een gevecht op het scherp van de snede. Een gevecht dat de Luftwaffe uiteindelijk op de knieën zou krijgen zodat Hitler zich verplicht zag zijn plannen op te geven om een invasie te doen in Groot-Brittannië.

Ontstaan en uitbouw van de Luchtmacht

De Britten hadden bewezen dat een onafhankelijke luchtmacht met een onuitputtelijke 'team spirit', wat niet evident was bij de andere machten, dé garantie was voor doeltreffendheid en professionele inzet. Na WO2 zouden andere landen volgen, waaronder de Verenigde Staten en ... België. De beslissing om de Belgische Luchtmacht op te richten werd genomen begin 1946 zodat de twee Belgische smaldele (349, 350) die tijdens WO2 in de RAF werden opgericht, vanaf oktober 1946 vanuit Duitsland naar Beauvechain konden ontplooielen. Het daaropvolgende jaar zagen ook de inwoners van Florennes de eerste Spitfires landen in de toekomstige 2de Wing. Vanaf 1948 echter was de evolutie explosief. De onstabiele internationale politieke toestand en de expansiedrang van de Sovjet-Unie lagen aan de basis van de beslissing om de Belgische Luchtmacht uit te bouwen tot 12 smaldele dagjacht en 6 smaldele nachtjacht (1). Dit betekende een totaal van 256 gevechtsvliegtuigen, alle in een defensieve rol.

De uitbouw van de Luchtmacht gebeurde echter niet zonder kleerscheuren. De meest ervaren piloten, navigators en mechaniciens kwamen uit de RAF, allen met een spirit van onoverwinnelijkheid, maar zonder enige ervaring in management. Diegenen die de naoorlogse operaties omkaderden, waren piloten die zich bevrijd voelden van de oorlogsstress. Vliegen zonder het risico te lopen om afgeschoten te worden... Wat kon er nog verkeerd lopen? Hun ingesteldheid bleef onveranderd: operationele paraatheid had absolute voorrang. Ongevallen behoorden tot de dagelijkse routine in operaties, dus ook in training. De slogan 'we have to expect losses' dicteerde de operationele benadering. Bij een ongeval was het meestal 'technical failure' of 'pilots error'; de verantwoordelijkheid van het kaderpersoneel kwam zelden ter sprake. De onderzoeken beperkten zich tot het vaststellen van de feiten en er werden weinig inspanningen gedaan om correctieve maatregelen te nemen. Ook aan de politieke kant werd zonder enige discussie aanvaard dat er af en toe eens een vliegtuig naar beneden donderde, al dan niet met piloot; het behoorde tot de gevaren van de vliegerij.

Zo werden in 1951 een totaal van 18 ongevallen genoteerd, waarvan 12 fataal. Dit betekende een ongevallenverhouding van 8,2 per 10.000 vlieguren; een afschrikwekkend cijfer.

Ongebreidelde expansie

De expansie van de Luchtmacht ging door en zou zijn hoogtepunt bereiken in de eerste helft van de jaren 50. In het fameuze Marshall plan was een luik opgenomen om het luchtpotentieel in West-Europa te verhogen. Zo werden in het kader van MDAP (Mutual Defense Assistance Program) maar liefst 234 extra vliegtuigen aangeboden aan België. Het waren F-84G die later vervangen werden door F-84F. Deze vliegtuigen werden ingezet in de offensieve rol, namelijk met externe bommen of raketten en interne boordkanonnen. Er werden honderden piloten gerekruteerd en gevormd, een groot gedeelte daarvan in de Verenigde Staten. Bovendien was er behoefte aan duizenden mechaniciens, dus ook de Technische



La Luftwaffe n'avait pas pris en compte la capacité d'intervention et le « spirit » de la RAF.

De Luftwaffe had niet gerekend op het doorzettingsvermogen en de spirit van de RAF.

ligne. Pour résoudre la pénurie de pilotes, on décida de créer une Escadrille Auxiliaire dont l'University Flight fit aussi partie. Les « réservistes » étaient des pilotes qui avaient été formés précédemment et qui, pour l'un ou l'autre motif, n'avaient pas été intégrés dans la Force Aérienne de l'immédiat après-guerre. Les « University boys » étaient des miliciens auxquels avait été ouverte la possibilité de suivre un entraînement de pilote. Après leur démobilisation, comme civils, ils pouvaient effectuer leurs prestations aériennes pendant les week-ends et conserver ainsi la qualification opérationnelle. À une certaine période, la Force Aérienne disposait de plus de 500 avions de combat mis en œuvre par des personnels ayant fort peu d'expérience et dirigés par des cadres qui n'avaient pas été formés pour une telle responsabilité.

Dans ce contexte, il faut aussi passer les profils opérationnels sous la loupe. Les pilotes qui volaient sur des avions britanniques étaient mis en œuvre dans un rôle défensif. Ils étaient directement imprégnés du « RAF Spirit » et appliquaient les principes de la tactique du combat aérien de la Deuxième Guerre mondiale. Ils manœuvraient donc leur avion afin d'approcher au plus près de l'ennemi et de l'abattre aux armes de bord. En fonction des capacités de l'adversaire et pour pouvoir utiliser tout le potentiel de son avion, le pilote devait pouvoir le maîtriser jusqu'à ses limites. C'était donc le « flying by the seat of the pants ». L'entraînement était aussi réaliste que possible mais se faisait dans un scénario où l'adversaire pilotait un avion du même type que le nôtre. Le concept DACT (Dissimilar Air Combat Training) n'existe pas encore (voir plus loin). C'était donc le pilote le plus expérimenté et le plus habile qui remportait ces combats aériens simulés. Mais il y avait en cela un facteur de risque élevé : plus précisément, ceux qui manquaient d'expérience étaient poussés à prendre plus de risques, ce qui les amenait à sortir des limites de vol de l'avion et à se retrouver dans une situation incontrôlable aux suites fatales à basse altitude. De plus, on rendit tellement réalistes les entraînements qu'ils en devenaient dangereux. Ainsi, sur le bimoteur Meteor, il y eut notamment plus d'accidents lors de « single engine practices » que lors de véritables « single engine failures ». Il était évidemment justifié de prescrire ce type d'entraînement mais il fallait le faire à une altitude de sécurité et non à basse altitude comme ce fut parfois le cas. Il s'en suivit pas mal d'accidents, surtout avec de jeunes pilotes.

Chez les chasseurs bombardiers, la situation était différente.



Spitfire, atterrissage forcé sur panne de carburant dans le Nord de la France, 10/06/1952 (Marcel Vander Stockt)

Spitfire, noodlanding wegens brandstoftekort in Noord-Frankrijk, 10/06/1952 (Marcel Vander Stockt).

School moest een tandje bijsteken. Er werden zelfs dienstplichtigen ingezet voor het onderhoud eerste lijn. Om de pilotenschaarste op te vangen werd beslist een Hulpsmaldeel op te richten waar ook de University Flight deel van uitmaakte. De reservisten waren piloten die reeds voorafgaandelijk een vorming hadden gekregen maar om een of andere reden niet in de naorlogse Luchtmacht waren ingelijfd. De university boys waren dienstplichtigen die in de gelegenheid werden gesteld om een pilotenopleiding te volgen. Na hun afzwaaien, als burgers, zouden zij hun vliegprestaties uitvoeren tijdens de weekends en aldus hun operationeel statuut behouden. Zo had de Luchtmacht op een bepaald ogenblik meer dan 500 gevechtsvliegtuigen die ingezet werden door personeel met zeer weinig ervaring en beheerd door een kader dat hiervoor niet was opgeleid.

Hierbij moet men ook de operationele profielen onder de loep nemen. De piloten die Britse toestellen bestuurden hadden een defensieve rol. Zij hadden nog de RAF spirit en pasten de principes toe van de luchtgevechtactieken in WO2. Die kwamen erop neer om het vliegtuig te manoeuvrer om de tegenstander zo dicht mogelijk te benaderen en neer te halen met het boordkanon. Afhankelijk van de capaciteiten van de tegenstanders moest men hiervoor het eigen vliegtuig op de limiet kunnen besturen om het volle potentieel te kunnen gebruiken. Het was 'flying by the seat of the pants'. De training gebeurde zo realistisch mogelijk, echter in een scenario waarin de tegenstanders over hetzelfde type vliegtuig beschikten. Het concept Dissimilar Air Combat Training (DACT) bestond nog niet (zie verder). Dit betekende echter dat het de piloot was met de meeste ervaring, met de meeste skills, die het haalde in deze 'schijn' luchtgevechten. Maar hier was ook een hoge risicofactor aan verbonden: diegenen met minder ervaring werden als het ware gedreven om meer risico's te nemen. Hierdoor gingen zij buiten de limiet van het toestel dat in een oncontroleerbare positie terecht kwam met fatale gevolgen op lage hoogte. Ook maakte men de training danig realistisch dat ze gevaarlijk werd. Op Meteor zijn merkelijk meer ongevallen gebeurd door 'single engine practice' dan door werkelijke 'single engine failures'. Dat dit laatste ingeoefend werd, was te verantwoorden, maar men had dit ook kunnen doen op veilige hoogte en niet op lage hoogte zoals maar al te vaak het geval was. Het gevolg was dat er heel wat ongevallen gebeurden, vooral met jonge piloten.

Bij de jagerbommenwerpers zag men een ander beeld. De tactieken werden afgestemd op een penetratie op lage hoogte, dit om buiten

Les tactiques prévoyaient une pénétration à faible hauteur pour rester hors du volume de détection des radars ennemis. De surcroit, l'Allemagne, le pays qui avait perdu la guerre, était une zone d'exercice idéale. Personne ne voyait d'inconvénient à voler aussi bas que possible, à quelques mètres au-dessus des toits, à la consternation des civils allemands. Les pilotes y trouvaient leur plaisir. Survoler le terrain à très basse altitude à 450 noeuds, c'est le rêve de tout pilote de chasse. Il est évident que cela comportait des risques. On a vu souvent un avion rentrer avec du câble électrique, du fil téléphonique et même un poteau téléphonique dans les ailes. Il arrivait donc, trop souvent, que des avions ne rentrent pas et que, dans les jours suivants, on aille assister à des funérailles.

Il est certain qu'un lourd tribut fut payé pour ce genre d'entraînement. En dix ans, de 1951 à 1961, 237 avions de combat furent perdus et 126 pilotes perdirent la vie. Durant l'année noire de 1953, pas moins que 43 - oui, quarante trois avions de combat furent détruits. C'est plus que la moitié du parc actuel de la Force Aérienne. La perte de 23 pilotes au cours de cette même année fut enregistrée sans réel sentiment de culpabilité : c'était le prix à payer pour le maintien de la qualification opérationnelle de la Force Aérienne. C'est à ce moment qu'il fut décidé d'attribuer aux pilotes une prime de vol significative. On leur accorda aussi de prendre leur retraite plus tôt que les autres militaires et de recevoir une pension d'un montant plus élevé. (2) Ceux qui étaient chargés de calculer le coût de ces mesures étaient confiants ; « il n'y aurait pas beaucoup de pilotes qui atteindraient l'âge de la retraite ».

Diverses causes expliquent ces chiffres effrayants. En bref :

- > Avions de types nouveaux dotés de technologies pas entièrement au point. Les avions à moteur à réaction étaient inconnus pendant la Deuxième Guerre mondiale.
- > Production de masse, donc des contrôles de qualité insuffisants.
- > Inexpérience du personnel de maintenance.
- > Inexpérience des pilotes avec une surexcitation des mentalités dans le prolongement de l'esprit de la « Deuxième Guerre mondiale ».
- > Encadrement insuffisant et sanctions inadaptées pour les transgressions de la sécurité aérienne.
- > Expertise insatisfaisante dans la gestion des opérations aériennes.
- > La plus grande partie de la flotte avait été offerte gratuitement dans le cadre du MDAP. La perte d'un avion était, au plan financier, un fait négligeable. C'est ainsi qu'au plan politique, peu de pression fut exercée pour calmer le jeu.

Bref, c'était le débridement des années « teenagers » de la Force Aérienne.

Le revirement des années 60

On commença cependant à prendre conscience qu'il y avait quelque chose à changer à la mentalité du « You have to expect losses ». À l'échelon des états-majors mais aussi dans les unités, des responsables furent désignés pour s'occuper exclusivement de la sécurité des vols et ainsi tenter de réduire le nombre d'accidents. Ces officiers de sécurité aérienne ne furent pas toujours accueillis avec sympathie ; ils étaient considérés comme des grincheux qui voulaient mettre des bâtons dans les roues de ceux qui privilégiaient une approche plus opérationnelle. Mais il y eut incontestablement un changement. Lorsqu'en 1959 l'auteur de ce texte arriva dans sa première unité opérationnelle, le mot d'ordre qu'il reçut d'abord était : « Comme pilote, vous n'avez pas à faire la une des journaux ». Une recommandation qui pousse assurément à la réflexion.

Une autre courte formule fut reçue avec méfiance : « Les meilleurs pilotes sont ceux qui vivent le plus longtemps ». Mais comment

de detectie enveloppe te blijven van vijandelijke radars. Daarbij kwam nog dat Duitsland, het land dat de oorlog had verloren, een ideaal oefenterrein was. Niemand zag er graten in om zo laag mogelijk te vliegen, op enkele meters boven de daken, dit tot consternatie van de Duitse burgers. Maar de piloten hadden fun, het geeft een kick om met 450 knopen op lage hoogte boven het terrein te razen; de droom van elke jachtpiloot. Dat daar risico's aan verbonden waren hoeft geen betoog. Men heeft meerdere malen een vliegtuig zien terugkomen met elektriciteitskabels, telefoonratten of zelfs een telefoonpaal in de vleugels. Ook gebeurde het al te vaak dat de vliegtuigen niet terugkwamen en men enige dagen later naar een begrafenis moest gaan.

Inderdaad, er werd een hoge tol betaald voor dit soort training. Gedurende een periode van 10 jaar, van 1951 tot 1961, werden 237 gevechtsvliegtuigen verloren en kwamen 126 piloten om het leven. Cijfers om van te duizelen. In het piekjaar 1953 werden niet minder dan 43, juist drie- en veertig gevechtsvliegtuigen verloren. Dit is meer dan de helft van het huidig potentieel van de Luchtmacht. Dat er dat jaar ook 23 piloten omkwamen werd er zonder morren bijgenomen; het was de prijs die moet betaald worden voor de operationele paraatheid van de Luchtmacht. Dit was ook de periode waarin beslist werd om de piloten een degelijke vliegpremie te geven. Ook werden ze vroeger dan de andere militairen op pensioen gestuurd en werd hun een hoger pensioen toegekend.(2) Diegenen die de kostprijs moesten berekenen waren er gerust in; 'er zouden toch niet veel piloten de pensioenleeftijd bereiken'.

Er waren diverse oorzaken voor deze indrukwekkende ongevallencijfers. In het kort:

- > Nieuwe vliegtuigtypes met een technologie die nog niet volledig op punt stond. Vliegtuigen met reactiemotor waren totaal onbekend tijdens WO2.
- > Massaproductie, dus onvoldoende kwaliteitscontrole.
- > Onervarenheid van het onderhoudspersoneel.
- > Onervarenheid van de piloten: oververhitting van de mentaliteit die overgeerfd werd van de WO2 spirit.
- > Onvoldoende omkadering en onvoldoende bestraffing van inbreuken tegen de vliegveiligheid.
- > Onvoldoende ervaring bij het beheer van de vliegoperaties.
- > Het allergrootste gedeelte van de vloot werd gratis aangeboden in het kader van het MDAP. Het verlies van een vliegtuig was op financieel vlak een verwaarloosbare factor. Het gevolg was dat er op politiek vlak weinig druk werd uitgeoefend om het wat kalmer aan te doen.

Kortom, het waren de ongebreidelde teenagerjaren van de Luchtmacht.

Kentering vanaf de jaren 60

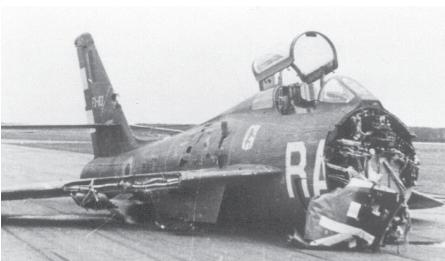
Maar toch begon men te beseffen dat er iets moest gedaan worden aan de 'you have to expect losses' mentaliteit. Op het niveau hoofdkwartier en ook in de eenheden werden mensen aangesteld die zich exclusief zouden bezighouden met vliegveiligheid om te trachten het aantal ongevallen te verminderen. Deze vliegveiligheidofficieren werden niet altijd met sympathie onthaald. Zij werden beschouwd als zeurpieten die stokken in de wielen wilden steken van diegenen die liever een operationele nonsense aanpak wilden. Maar toch kwam er een merkbare kentering. Toen ondergetekende in 1959 voor het eerst in een operationeel smaldeel kwam, hoorde hij voor het eerst het citaat: «Als piloot moet je niet in de krantenkoppen komen». Toch iets om over na te denken.

Een andere one-liner werd argwanend beoordeeld: «De beste piloten zijn deze die het langst leven». Hoe kon dit nu? In onze ogen moes-



T-33, atterrissage manqué avec un réservoir de bout d'aile rempli, 22/03/1957. Après cette expérience, il fut prescrit de larguer les « tip tanks » en cas d'asymétrie.

T-33, mislukte landing met één volle tiptank, 22/03/1957.
Na deze ervaring werd beslist dat het beter de tiptanks te droppen in geval van asymmetrie.



F-84F, Kleine Brogel, 18/03/1957, atterrissage sur le ventre après collision en vol. (Almir Latte)

F-84 F, Kleine Brogel 18/03/1957, buiklanding na botsing in vlucht. (Almir Latte)



F-84F, Meeting aérien de Wethersfield, 1954 (Marette). Le vol rasant était le sport favori.

F-84 F, vliegmeeting Wethersfield, 1964 (Marette). Vliegen op lage hauteur was een favoriete sport.

pouvait-il en être ainsi ? À nos yeux, des risques devaient être pris dans l'entraînement opérationnel. À notre avis, les meilleurs pilotes étaient ceux qui osaient prendre des risques. Ceux qui voulaient vivre longtemps n'avaient qu'à passer au « Training » ou au Transport. Il y eut une réaction de vrais « machos » qui disaient que « La meilleure façon d'éviter les accidents c'est de ne plus voler ». Pour eux il était difficile de trouver un juste milieu entre voler en sécurité et voler opérationnellement. J'ai un jour entendu dans un café la déclaration de quelqu'un qui, après quelques bonnes pintes de bière, clamait ces mots fameux : « C'est bon pour le prestige de la Force Aérienne qu'il y aie de temps en temps un accident ». Dans son optique, en effet, le métier d'aviateur devait être considéré comme dangereux et ce sentiment devait être entretenu dans le public, sinon nous risquions de perdre notre réputation de machos. Ceci semble incroyable, mais donne une idée de ce qui trottait dans la tête de certains pilotes.

Une autre maxime est encore d'actualité aujourd'hui : « Train the way you fight ». C'est bien dit, mais dans ce cas il faut pouvoir évaluer correctement tous les scénarios de combat possibles et, pendant l'entraînement, ne pas prendre plus de risque que nécessaire. C'est là que les choses se sont mal passées ; plus loin, nous reviendrons sur ces scénarios de combat.

Un sérieux progrès fut néanmoins enregistré. Le taux d'accidents diminua de 8,2 par 10.000 heures de vol en 1951 à 1,5 en 1961. Ce dernier taux allait se stabiliser dans les années suivantes. Dans l'article d'André Damblly qui sera publié dans un prochain magazine VTB, on verra que de 1965 à 1989 un taux moyen de 1,6 (pour les avions de combat) était atteint, un taux bien meilleur qu'en 1951, mais encore excessif.

Le Starfighter

Entre 1963 et 1965, la moitié de nos F-84F et tous les avions de chasse furent remplacés par le Starfighter F-104. Une partie de cette nouvelle flotte fut encore achetée avec de l'argent MDAP, mais à partir de là, cette source financière était totalement tarie. Tous les futurs avions de combat seront donc acquis sur des budgets propres.

Le F-104, avec sa voilure de surface réduite, était un avion peu manœuvrable. Il avait été développé par les États-Unis pour être engagé à des vitesses élevées et pour abattre l'adversaire à l'aide d'engins air-air. C'était une belle tentative de porter le combat aérien à un niveau technologique élevé, mais cette approche a échoué pour trois raisons :

- > Les engins air-air n'étaient pas au point, ils étaient peu manœuvrables et une fois tirés, ils pouvaient être facilement esquivés.
- > Le radar embarqué n'était pas assez puissant et efficace ; l'aide d'un contrôleur d'interception était nécessaire pour établir un bon profil

ten risico's genomen worden om operationeel te trainen. En, wat ons betrof: de beste piloten waren diegenen die risico's durfden te nemen. Diegenen die lang wilden leven, moesten maar overgaan naar training of transport! Er kwam een tegenreactie van de echte macho's met: de enige manier om ongevallen te vermijden is niet meer te vliegen. Het was inderdaad voor hen moeilijk om het juiste evenwicht te vinden tussen veilig vliegen en operationeel vliegen. Ik heb ooit een statement gehoord van iemand, die na een paar stevige pinten in een café, de fameuze woorden uitkraamde: Het is goed voor het prestige van de Luchtmacht dat er af en toe een ongeval gebeurt. Inderdaad, in zijn ogen moet het beroep van vliegenier als gevaarlijk ingeschatt worden en die perceptie moet bij het publiek in stand gehouden worden, zo niet hadden we ons macho-imago kunnen verliezen. Dit klinkt ongelooflijk, maar het geeft een idee van wat er zoal omging in de geest van sommige piloten.

Een andere slogan is nog steeds vandaag van toepassing: 'Train the way you fight'. Mooi gezegd maar dan moet men wel de mogelijke gevechtsscenario's goed kunnen inschatten en gedurende de training niet méér risico's nemen dan nodig. Het is daar dat het helemaal verkeerd liep. Verder zullen we die gevechtsscenario's meer in detail bekijken.

Toch werd er aanzienlijke vooruitgang geboekt. De ongevallen-verhouding verminderde geleidelijk van 8,2 per 10.000 vlieguren in 1951 tot 1,5 in 1961. Dit laatste cijfer zou zich de daaropvolgende jaren stabiliseren. In de bijdrage van André Damblly die in een van de volgende nummers zal verschijnen, zien we dat we tussen 1965 en 1989 een gemiddelde bereikten van 1,6 (voor gevechtsvliegtuigen); veel beter dan in 1951 maar toch nog overdreven veel.

De Starfighter

In 1963-1965 werd de helft van onze F-84 F en alle jachtvliegtuigen vervangen door de Starfighter F-104. Een gedeelte van die vloot kon nog aangekocht worden met MDAP-geld, maar vanaf dan was deze geldbron volledig opgedroogd. Alle toekomstige gevechtsvliegtuigen zouden nu moeten aangekocht worden met Belgisch geld.

De F-104 was een weinig wendbaar toestel met een klein vleugeloppervlak, dat door de USA ontworpen werd om met hoge snelheid te opereren en de tegenstander neer te halen met lucht-luchtraketten. Het was een nobele poging om het luchtgevecht op een hoger technologisch niveau te tillen. Helaas mislukte deze benadering, om drie redenen:

- > De lucht-luchtraketten stonden niet op punt, waren weinig wendbaar en de afgevuurde raketten konden vrij eenvoudig ontweken worden;
- > De boordradars waren niet krachtig en efficiënt genoeg; er was hulp nodig van de interceptiecontroleurs om een degelijk onder-



F-104, Ce n'est qu'après qu'un troisième pilote de démonstration eut perdu la vie que l'on prit conscience que le F-104 n'était pas un avion facile à piloter

Het was pas nadat een derde demonstratiepiloot het leven had gelaten dat men tot het besef kwam dat de F-104 geen kat was om zonder handschoenen aan te pakken.

d'interception et une telle aide n'était pas toujours disponible au-dessus du territoire ennemi.

> Il y avait un gros problème d'identification de l'adversaire ; les missiles devaient donc être tirés d'une distance à laquelle on pouvait identifier visuellement la cible ; il fallait donc s'approcher fort près de l'adversaire.

On en revenait ainsi aux techniques de la Deuxième Guerre mondiale : manœuvrer l'avion pour l'amener dans la zone arrière de la cible (6 o'clock) et terminer par un « gun kill » pour lequel, par nature, le F-104 n'était pas très bon. Pour l'entraînement, il y avait peu de problèmes. Dans les années 60 et la première moitié des années 70, il y avait peu de « Dissimilar Air Combat Training » (DACT) ; et pour autant que les Starfighter jouent l'un contre l'autre, il y avait peu de frustration. Une fois de plus, les pilotes les plus doués l'emportaient, ce qui asseyait définitivement leur réputation au sein de l'escadrille. Cela a duré quelque temps avant que l'on prenne conscience que le F-104 pardonnait peu d'erreurs. Ce n'est qu'après qu'un troisième pilote de démonstration eut perdu la vie pour avoir poussé l'avion au-delà du domaine de vol que l'on prit conscience que le F-104 n'était pas un avion facile à piloter

Dans le rôle offensif également il fallut appeler à la prudence. Au début, le F-104 n'était même pas équipé d'un horizon artificiel de secours ; on n'avait donc plus aucune référence de pilotage en cas de panne de la plate-forme inertielle, ce qui arrivait assez souvent. On enregistra aussi certains accidents lors d'attaques au sol où le manque de maniabilité de l'appareil s'avéra fatal. Mais c'est surtout aux Allemands que l'on doit d'avoir baptisé cet avion « the widow maker ». La Luftwaffe, à partir de 1962, inscrivit 916 Starfighter à son inventaire, cela dans une armée qui n'avait repris l'air qu'à la fin des années 50. Les Allemands furent confrontés aux mêmes difficultés que les Belges dix ans plus tôt : une expérience insuffisante pour mettre en œuvre un avion d'une technicité élevée et qui pardonnait peu. Cela ne nous rassura guère, lors de notre stage de conversion en Allemagne, d'apercevoir un crew chief milicien au garde-à-vous et qui nous assurait que « Das Flugzeug ist lufttüchtig ».

La Luftwaffe mit plusieurs années avant de se défaire du syndrome du Starfighter ; le taux d'accident diminua certes mais néanmoins 292 avions furent perdus, soit 31 % de la flotte. Bien que l'on en ait peu parlé, les pertes de la Force Aérienne belge étaient du même ordre de grandeur. Mais les champions furent les Canadiens qui virent 50% de leur flotte passer sur le tas de mitraille. (à suivre)

Wilfried De Brouwer Traduction : Alphonse Dumoulin

(1) Cent ans de technique aéronautique en Belgique (Michel Mandl, Alphonse Dumoulin)

(2) Ces priviléges ont été modifiés. Aujourd'hui, les pilotes entrés en service après 1980 ont la même pension que les personnels non-navigants. L'âge de la retraite a été adapté.



Atterrissage forcé après deux engine stalls. Noodlanding na twee engine stalls.

scheppingprofiel op te zetten, en die hulp was niet altijd beschikbaar boven vijandelijk gebied;

> Er was een groot probleem met de identificatie van de tegenstander. De raketten moesten worden afgevuurd op een afstand van waarop men het doelwit visueel kon identificeren, men moest dus vrij dicht bij de tegenstander komen.

Men viel dus terug op de technieken van WO2: het vliegtuig manoeuvreren in een zone achter het doelwit (6 o'clock) om tot een 'gun-kill' te komen en uiteraard was de F-104 hiervoor minder geschikt. Zolang het over training ging, waren er weinig problemen. In de jaren 60 en in de eerste helft van de jaren 70 was er weinig 'Dissimilar Combat Training' (DACT) en zolang de Starfighters tegen elkaar werden uitgespeeld waren er weinig frustraties. Het waren nog steeds de piloten met de meeste 'skills' die het haalden en respect afdwongen in de smaldeelen. Nochtans heeft het enige tijd geduurd vooraleer men besefte dat de F-104 weinig vergissingen toeliet. Het was pas toen een derde demonstratiepiloot het leven had gelaten door het vliegtuig buiten zijn vluchtenveloppe te willen demonstreren dat men tot het besef is gekomen dat de F-104 geen kat was om zonder handschoenen aan te pakken.

Maar ook in de offensieve rol was het opletten geblazen. In de initiële fase had de F-104 zelfs geen stand-by kunstmatige horizon met als gevolg dat men geen enkele vluchtreferentie meer had wanneer het inertieplatform uitviel, wat maar al te vaak gebeurde. Ook waren er een aantal ongevallen bij grondaanvallen waar het gebrek aanwendbaarheid de piloten soms fataal werden. Maar toch waren het de Duitsters die erin slaagden het vliegtuig te laten omdopen tot 'widow-maker'. De Luftwaffe kreeg liefst 916 Starfighters in de inventaris vanaf 1962, en dit voor een luchtmacht die pas op het einde van de jaren 50 opnieuw was opgestart. Zij hadden te maken met dezelfde problemen als de Belgen tien jaar tevoren; te weinig ervaring om een dergelijk hoog technologisch en weinig vergevend vliegtuig te werk te stellen. Het gaf ons een weinig geruststellend gevoel om tijdens onze conversie in Duitsland een dienstplichtige crewchief in houding te zien staan en te horen zeggen dat «das Flugzeug lufttüchtig» was.

Het duurde meerdere jaren vooraleer de Luftwaffe betere controle kreeg over het Starfighter-syndroom. De ongevallenverhouding verbeterde, maar toch gingen er 292 vliegtuigen verloren, 31% van de vloot. Hoewel er weinig over gepraat werd, zat de Belgische Luchtmacht qua verlies in dezelfde orde grootte. De kampioenen waren echter de Canadezen, die 50% van hun vloot op de schroothoop zagen verdwijnen. (wordt vervolg'd)

Wilfried De Brouwer

(1) Cent ans de technique aéronautique en Belgique (Michel Mandl, Alphonse Dumoulin)

(2) Deze privileges werden bijgeschaafd. Vandaag krijgen de piloten die na 1980 zijn binnengekomen hetzelfde pensioen als het niet-varend personeel.
Ook de pensioensleeftijd werd aangepast.

In Memoriam

Un ancien de la RAF vient de nous quitter.

André Leleu
s'est en allé rejoindre
ses compagnons
au paradis des aviateurs.

Een oudgediende van de RAF heeft
ons verlaten.

André Leleu
heeft zich
bij zijn vrienden gevoegd
in het paradijs van de vliegeniers.



André Leleu est né le 15 septembre 1921 à Courtrai. Le 15 février 1941, son frère Lucien et lui décident de quitter la Belgique pour rejoindre l'Angleterre. Après la traversée de la France, ils aboutissent dans les Pyrénées Orientales aux environs d'Argelès. Guidés par des contrebandiers « rouges » espagnols pour la traversée de la montagne, ils atteignent Figueras puis Barcelone. Le Consulat Belge, contacté par eux, leur donne les moyens de traverser tout le nord de l'Espagne jusqu'au Portugal sans être interceptés. Fait déjà exceptionnel car la grande majorité des évadés étaient arrêtés et ont séjourné pendant de longs mois en prison ou au camp de Miranda de Ebro.

Embarqués via Gibraltar ils atteignent l'Angleterre après 18 jours de mer, le 28 juin 1941.

Après l'inévitable filtre de la Patriotic School, ils sont incorporés dans une unité belge de blindés.

Lucien y restera mais André sollicite et obtient son passage à la Section Belge de la RAF le 12 avril 1942.

Il suit alors le programme d'entraînement du Personnel Navigant : Initial Training Wing à Scarborough et entraînement au Canada.

André suit la filière Observer, Navigateur-Bombardier, obtenant son brevet le 6 août 1943.

Rentré en Angleterre, le 29 octobre 1943, il débute les cours de navigation à la Advanced Observers Air Flying Unit No 10 de Dumfries. Ces cours se terminent en décembre et en avril 1944, André est affecté à la 21 Operational Training Unit à Moreton-in-Marsh. Le 7 février 1944, il vole pour la première fois sur Wellington en tant que second navigateur. C'est là que se formera l'équipage qui, à la fin avril 1944, gagne Rufforth Halifax.

Quatre semaines plus tard, l'équipage est muté au Squadron 158, 4 Group Bomber Command à Lissett.

Le débarquement venant d'avoir lieu les bombardements s'intensifient en France et en Allemagne.

André Leleu werd op 15 september 1921 geboren in Kortrijk. Op 15 februari 1941 besluiten hij en zijn broer Lucien België te verlaten en naar Engeland te gaan. Na de doortocht van Frankrijk komen ze aan in de oostelijke Pyreneën, in de buurt van Argelès. Enkele 'rode' smokkelaars gidsen hen door de bergen en zo bereiken ze Figueras, bij Barcelona.

Ze nemen contact op met het Belgisch consulaat en daar geeft men hen de middelen om Noord-Spanje te doorkruisen op weg naar Portugal. Eigenaardig genoeg worden ze niet opgepakt. Dat is opmerkelijk want vele vluchtenden worden aangehouden en brengen lange tijd in de gevangenis of in het kamp van Miranda de Ebro door.

Ze nemen uiteindelijk het schip in Gibraltar en bereiken Engeland op 18 juni 1941, na 18 dagen op zee.

Na de onvermijdelijke filter van de Patriotic School worden ze ingedeeld bij een Belgische pantsereenheid.

Lucien zal er blijven maar André vraagt en krijgt zijn overplaatsing naar de Belgische Sectie van de RAF op 12 april 1942.

Daarna volgt hij het trainingsprogramma van het Vliegend Personeel: Initial Training Wing te Scarborough en opleiding in Canada.

André volgt de opleiding Observer, navigator-bommenwerper en krijgt zijn brevet op 6 augustus 1943.

Terug in Engeland begint hij de navigatiecursus in de Advanced Observers Air Flying Unit no 10 in Dumfries tot december. In april 1944 wordt André ondergebracht in de '21 Operational Training Unit te Moreton-in-Marsh. Op 7 februari 1944 vliegt hij voor het eerst op Wellington als tweede navigator.

Daar wordt de bemanning gevormd die eind april 1944 naar Rufforth zou gaan voor de conversie op de zware Halifax bommenwerpers.

Vier weken later wordt de bemanning overgeplaatst naar 158 Squadron, 4 Group Bomber Command in Lissett.

De landing heeft net plaatsgevonden en de bombardementen in Frankrijk en Duitsland worden intensiever.

L'équipage :
André Leleu, le seul survivant,
est au 2^e rang,
2^e en partant de la droite.



De bemanning:
André Leleu,
de enige overlevende, tweede
van rechts op de 2de rij.

Le 11 août 1944, lors d'un raid sur les raffineries de Brunswick, comprenant 372 avions dont 16 du 158 Sqn, son avion est fortement abîmé par la Flak et des chasseurs Ju88. Un moteur est en feu et doit être coupé ; tous les appareils radios et de navigation sont hors d'usage. André, grâce à son expertise en astro-navigation (utilisation du sextant) pourra donner les caps au pilote qui ramènera leur avion en piteux état. Cette action lui vaudra d'être décoré de la DFC (Distinguished Flying Cross).

Ensuite les missions s'enchaînent au-dessus de la France (bases de V1) et de l'Allemagne (Stuttgart, Kiel, la Ruhr...) jusqu'à la mission fatale du 12 septembre 1944.

À 11.22 h, le Halifax Mk III, NP-Y for York, décolle pour la 29e mission de l'équipage avec pour objectif Gelsenkirchen. Il s'agit d'une mission de jour. La Flak est intense et pour la première fois en 29 opérations, André Leleu décide d'attacher son parachute ventral. Soudain, une violente explosion et André voit sa table de navigation, ses cartes et ses écrans radar s'envoler devant lui. Il se réveille suspendu dans les airs, ne se souvenant pas d'avoir ouvert la trappe d'évacuation située sous son siège, ni d'avoir tiré la poignée d'ouverture du parachute.

Il réalise bientôt qu'il est sérieusement blessé au genou gauche, puis perd à nouveau connaissance. Il reprend conscience à l'approche du sol et peut entendre le bruit des bombes et de l'artillerie anti-aérienne.

Il atterrit près d'une batterie de Flak dont les servants le font rapidement prisonnier. Après avoir été sommairement soigné, André rejoindra d'autres aviateurs également abattus au-dessus de l'objectif. Il apprend alors qu'il est le seul survivant de son équipage.

Il passera sept mois au Stalag Luft I de Barth en Poméranie avant d'être libéré par les troupes Russes, le 1er mai 1945. Il rejoindra l'Angleterre à bord d'un B-17 de l'USAAF et regagnera en janvier 1945 son Courtrai natal, accueilli comme il se doit par l'Administration Communale et les Courtraisiens.

André disait parfois vivre « on borrowed time », terme voulant dire qu'il devrait logiquement ne plus être de ce monde.

La destinée l'avait épargné à l'âge de 23 ans, elle aura dû attendre encore plus de 68 ans pour qu'il nous quitte.

Titulaire de nombreuses distinctions honorifiques, André Leleu reçut donc la Distinguished Flying Cross (DFC) avec la citation suivante :

*After escaping from enemy occupied Belgium, this officer joined the Royal Air Force volunteer Reserve (Belgian Section) and served as a navigator with No 158 Squadron. He participated with gallantry in many missions against Germany and was captured by the enemy after the aircraft in which he was flying had been shot down.
In all circumstances Flying Officer Leleu has shown an outstanding degree of discipline, courage and determination.*

Le présent texte a été rédigé au départ d'un In Memoriam de Philippe Deman et de l'éloge funèbre prononcé par Léon Rubin, en date du 15 février.

Op 11 augustus 1944, tijdens een raid naar de raffinaderijen van Brunswick met 372 vliegtuigen waarvan 16 toestellen van 158 Sqn, wordt zijn vliegtuig zwaar beschadigd door Flak en Ju88 jagers. Een motor staat in brand en moet afgezet worden; alle radio- en navigatieapparatuur is buiten gebruik. André kan dankzij zijn kennis van astronavigatie (met gebruik van een sextant) de piloot de juiste koers geven om het gehavende vliegtuig terug te brengen.

Deze actie levert hem een DFC (Distinguished Flying Cross) op. Daarna volgt de ene zending na de andere boven Frankrijk (V1-lanceerbasisen) en Duitsland (Stuttgart, Kiel, de Ruhr,...) tot de fatale missie van 12 september 1944.

Om 11.22u stijgt Halifax Mk III, NP-Y voor York op voor de 29ste opdracht van de bemanning. Het doel is Gelsenkirchen, het is een dagmissie.

De flak is intens en voor de eerste keer in 29 missies besluit André Leleu zijn buikparachute aan te doen. Plots is er een hevige explosie en André ziet zijn navigatietafel, kaarten en radarschermen wegvliegen.

Hij komt weer bij bewustzijn hangend aan zijn parachute hoewel hij zich niet herinnert het ontsnappingsluik onder zijn stoel noch zijn parachute geopend te hebben.

Vrij vlug ziet hij dat hij ernstig gewond is aan de linkerknie en verliest even later weer het bewustzijn. Iets boven de grond komt hij weer bij, hij kan het lawaai van de bommen en het luchtafweergeschut duidelijk horen.

Hij landt in de buurt van een flakbatterij en wordt door de bemanning daarvan gevangen genomen. Na een eerste rudimentaire verzorging voegt André zich bij andere vliegeniers die boven het doel zijn neergechoten. Daar hoort hij dat hij de enige overlevende is van zijn bemanning. Hij verblijft zeven maanden in Stalag Luft 1 te Barth in Pommeren, voor hij op 1 mei 1945 door de Russische troepen wordt bevrijd.

Hij keert terug naar Engeland aan boord van een B-17 van de USAAF. In januari 1945 is hij terug in zijn geboortestad Kortrijk waar hij zoals het hoort door het gemeentebestuur en de Kortrijkzanen wordt ontvangen.

André zei soms dat hij 'on borrowed time' leefde, waarmee hij bedoelde dat hij logischerwijze niet meer onder de levenden had moeten zijn.

Op zijn 23ste heeft het lot hem gespaard. Het zou nog 68 jaar duren voor hij ons zou verlaten.

André Leleu ishouder van vele eretekens waaronder het Distinguished Flying Cross (DFC) met de volgende vermelding:

Deze tekst werd opgesteld op basis van een 'In Memoriam' door Philippe Deman en van de grafrede uitgesproken door Léon Rubin op 15 februari 2012.

LA CHUTE D'ICARE



DE VAL VAN ICARUS

Deuxième partie : les années de gloire

Au cours des années 20 qui furent celles des pionniers, la Sabena construisit son réseau européen simultanément à son réseau africain. Le temps de la consolidation était maintenant venu. De nouveaux avions devinrent aussi disponibles durant les années 30, plus fiables et plus rapides, ils offraient de nouvelles possibilités. Le Néerlandais Anthony Fokker s'affirmait comme le William Boeing de son époque avec son trimoteur F VIIb qui s'avéra être un véritable bond en avant technologique. Cet avion était innovant au point qu'il fut exporté en Amérique et que Fokker y érigea une chaîne de montage pour desservir ce marché. Les Fokker permirent à la Sabena d'étendre ses réseaux européen et africain et de gratifier ses passagers d'une meilleure vitesse commerciale et de plus de confort. Une ligne aérienne régulière entre Bruxelles et Léopoldville fut à nouveau envisagée.

Cette ligne à longue distance prit forme dix ans après la tentative d'Edmond Thieffry. La Sabena inaugura en février 1935 un service aérien régulier hebdomadaire par trimoteur Fokker F VIIb. Ces appareils ne furent pas construits aux Pays-Bas mais par la S.A.B.C.A. à Haren en Belgique. Le fils d'un meunier de Flandre Orientale établi à Landegem près de Gand et devenu chef pilote de la Sabena, Prosper Cocquyt, décolla de l'aérodrome de Haren le 25 février pour effectuer le premier vol régulier à destination de la lointaine colonie. L'équipage était composé, outre Prosper Cocquyt, de Jean Schoonbroodt, copilote, et de Ferdinand Maupertuis, mécanicien de bord. Il n'y avait qu'un seul passager à bord, Tony Orta, le nouveau directeur de la Sabena au Congo.

Dorénavant, un vol à destination de Léopoldville serait assuré chaque semaine, mais Georges Nélis ne put s'en réjouir, car il était décédé un an plus tôt. L'homme qui tint l'aviation civile belge sur les fonds baptismaux repose depuis au cimetière de Bruxelles sous un monument funéraire érigé en grande pompe à son souvenir.

La liaison effectuée par Cocquyt durait six jours, car en 1935 on ne volait que de jour. L'avion se posait chaque soir près d'un hôtel où passagers et équipage passaient la nuit. Les hôtels constituaient, au fil du temps, un élément de l'empire de la Sabena, en effet, la compagnie aérienne belge était gestionnaire de ses propres hôtels et l'hôtel Memling à Léopoldville était connu de tous les Belges du Congo.

La rapidité était la marque commerciale de l'aviation. Les Fokker furent remplacés deux ans plus tard, à savoir en 1937, par les nouveaux trimoteurs italiens Savoia-Marchetti S-73, également construits par la S.A.B.C.A. à Haren. Les S-73 permirent de raccourcir le temps du trajet d'un jour. Un an plus tard, en 1938, le Savoia-Marchetti S-83 plus rapide encore prit la relève. Cet appareil n'emmenait que cinq passagers mais cette capacité était suffisante à l'époque. Les S-83 étaient les avions les plus rapides de

Tweede deel : de gloriejaren

In de pionierstijd van de jaren '20 bouwde de Sabena een luchtnet uit in Europa maar tezelfdertijd ook in Belgisch Congo. Er kwam nu een tijd van consolidatie. Met de jaren '30 kwamen ook nieuwere vliegtuigen. Zij waren sneller en betrouwbaarder en boden nieuwe mogelijkheden. In Nederland ontstond Antony Fokker zich als de William Boeing van zijn tijd. Zijn nieuwe driemotorige Fokker VIIb was een technische mijlpaal. Tot in Amerika werd het toestel verkocht en Fokker bouwde er een fabriek om vliegtuigen te bouwen voor de Amerikaanse markt. Fokker maakte het de Sabena mogelijk haar luchtnet in Europa maar ook in Afrika uit te bouwen en passagiers meer comfort en grotere snelheid te bieden. Er werd opnieuw gedacht aan een luchtlijn van Brussel naar Leopoldstad.

Tien jaar na Edmond Thieffry kwam die tot stand. In februari 1935 begon de Sabena een wekelijkse luchtdienst van Brussel naar Leopoldstad met driemotorige Fokker VIIb. Zij werden niet in Nederland, maar in België door SABCA te Haren gebouwd. Prosper Cocquyt, de molenaarszoon uit het Oost-Vlaamse Landegem bij Gent, die chef-piloot van de Sabena geworden was, stond op 25 februari op het vliegveld van Haren op en vloog de eerste geregelde luchtdienst naar de verre kolonie. De bemanning bestond uit drie man: naast Prosper Cocquyt zelf waren er de copiloot Jean Schoonbroodt en de boordwerkstukkundige Ferdinand Maupertuis. Er was één passagier: Tony Orta, de nieuwe directeur voor de Sabena in Congo.

Voortaan zou er elke week een vlucht naar Leopoldstad verzekerd worden. Georges Nélis had het niet meer mogen beleven. Hij was een jaar eerder overleden. De man die de Belgische handelsluchtvaart uit de grond had gestampt, kreeg op de begraafplaats van Brussel een praalgraf.

Cocquyt deed er zes dagen over. In 1935 werd nog maar alleen overdag gevlogen. 's Avonds landde het vliegtuig naast een hotel waar passagiers en bemanning de nacht zouden doorbrengen. De hotels zouden mettertijd een onderdeel vormen van het imperium van de Sabena. De Belgische luchtvaartmaatschappij baatte haar eigen hotels uit. Een bekende naam bij alle Belgen in Congo was het hotel Memling in Leopoldstad.

Snelheid was het handelsmerk van de luchtvaart. Twee jaar later, in 1937, werden de Fokkers vervangen door nieuwe Italiaanse Savoia-Marchetti S-73. Ook die werden door SABCA in Haren gebouwd. Met de S-73 werd de reisduur een dag korter. Nog een jaar later kwamen in 1938 de nog snellere Savoia-Marchetti S-83. Die vervoerde maar vijf passagiers maar dat volstond in die dagen. De S-83 waren de snelste passagiersvliegtuigen van hun tijd. Zij haalden een uursnelheid van 360 km, wat toen fenomenaal was. De reis Brussel-Leopoldstad duurde nog maar drie en een halve dagen.

Naast de Fokkers werden op de Europese routes en in Congo vanaf 1936 ook de nieuwe Duitse Junkers Ju-52 ingezet, die vijftien passagiers konden

Ten tijde van de eerste regelmatige verbinding met de kolonie door een Fokker FVII/3m, 'Edmond Thieffry' gedoopt als eerbetoon aan hem die tien jaar eerder de allereerste verbinding verzekerde, poseert de bemanning bestaande uit de chef-piloot Prosper Cocquyt, de tweede piloot Jean Schoonbroodt en de marconist Fernand Maupertuis in het gezelschap van Jef De Bruycker (in witte overall) die de bordmechanicien was van Thieffry alsook de weduwe Mevrouw Thieffry met haar kinderen.

A l'époque de la première liaison régulière avec la colonie par le Fokker FVII/3m baptisé à bon escient « Edmond Thieffry », en hommage à celui qui réalisa la toute première dix ans plus tôt, l'équipage composé du chef pilote Prosper Cocquyt, du second pilote Jean Schoonbroodt et du marconiste Fernand Maupertuis pose en compagnie de Jef De Bruycker (en salopette blanche) qui fut le mécanicien co-équipier de Thieffry ainsi que de Mme veuve Thieffry et de ses enfants. (L'Aviation Belge Illustrée)



De Fokker FVII/3m zowel op het Europese als op het Congolese net de opvolger van de HP W8f. Het is een toestel van dit type dat in februari 1935 de regelmatige verbinding Brussel-Leopoldstad verzekerde.

Fokker FVII/3m, successeur du HP W8f tant sur le réseau européen que congolais; c'est un avion de ce type qui effectua la première liaison régulière Bruxelles-Léopoldville en février 1935. (AELR)

leur temps, car ils atteignaient la vitesse, alors phénoménale, de 360 km/h. La durée du voyage Bruxelles-Léopoldville était ramenée à trois jours et demi.

Les nouveaux trimoteurs allemands Junkers Ju-52, les premiers avions construits intégralement en aluminium et transportant quinze passagers plus confortablement, furent mis en service en 1936 conjointement aux Fokker sur les lignes européennes et congolaises. La durée de vie des avions métalliques était supérieure à celle des appareils en bois et toile qui étaient les seuls disponibles durant les années 30. Les ailes en bois étaient certes résistantes mais leur matériau de base pouvait pourrir. Du reste, un S-73 de la Sabena s'écrasa en 1938 près de Soest en Allemagne suite au bris d'une aile provoqué par le vol dans les turbulences. Les avions construits en bois et entoilés n'avaient qu'une durée de vie de quatre ans et c'est pour cette raison qu'ils étaient systématiquement remplacés. Voler était donc onéreux, mais cela était compensé financièrement par l'État belge qui, par exemple, finançait sans rechigner les tickets aller ou retour du vol Bruxelles-Léopoldville des fonctionnaires coloniaux. Lorsque la seconde guerre mondiale fut déclarée en septembre 1939, les pays belligérants fermèrent leur espace aérien et tous les vols commerciaux furent suspendus en Europe. Durant la « drôle de guerre » de 1939-40, le survol de la France était interdit à la Sabena, ce qui incita la compagnie à regrouper ses Marchetti à Marseille que les passagers rejoignaient par train pour embarquer à leur bord afin de traverser la Méditerranée et poursuivre leur route vers le Congo.

La Grande-Bretagne commença par interdire le survol de son territoire mais assouplit ensuite sa position. Les avions des pays neutres furent autorisés, sous certaines conditions, à reprendre leurs liaisons aériennes. Tous les appareils devaient atterrir à l'aérodrome de Shoreham sur la côte anglaise méridionale. Les hublots devaient être teintés de noir afin d'empêcher toute photo aérienne et les avions devaient être intégralement peints en orange afin d'en rendre l'identification rapide et aisée par les chasseurs de la RAF. Le pays d'origine des avions devait être apposé en grandes lettres noires sur leur fuselage. Les deux premiers DC-3, intégrés à la flotte de la Sabena durant l'été 1939, furent donc badigeonnés d'orange avec l'inscription BELGIQUE. Les appareils néerlandais furent également peints en orange mais avec l'inscription HOLLAND.

Lorsque l'armée allemande envahit simultanément la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg le 10 mai 1940, les avions de la Sabena stationnés à Haren furent mis en sécurité en Grande-Bretagne où l'ambassade belge les mit à disposition du gouvernement britannique. Ils y reçurent un camouflage militaire et furent mis en œuvre comme avions de transport par la RAF durant la campagne des 18 jours.

Le jour du 17^{ème} anniversaire de la fondation de la Sabena, le 23 mai 1940, ils furent mis à contribution pour ravitailler l'armée britannique en France.

vervoeren met meer comfort dan de Fokkers. Zij waren de eerste toestellen die volledig van aluminium vervaardigd waren. Daardoor was hun levensduur langer dan die van de vorige generatie toestellen van hout en zeildoek, die in de jaren '30 nog schering en inslag waren in de luchtvaart. Houten vleugels waren stevig van constructie maar hout kon rotten. In 1938 stortte een S-73 van de Sabena bij Soest in Duitsland naar beneden toen het toestel in turbulentie vloog. Vleugelbreuk bleek de oorzaak. Vliegtuigen van hout en zeildoek gingen maar vier jaar mee. Daarom werden vliegtuigen voortdurend vervangen. Daarom ook was vliegen duur. Dit werd echter financieel opgevangen door de Staat. Die betaalde bijvoorbeeld op de route naar Leopoldstad de vliegtickets van de koloniale ambtenaren die naar Kongo vlogen of naar België terug kwamen. Toen in september 1939 de Tweede Wereldoorlog uitbrak sloten de oorlogvoerende landen hun luchtruim en werd alle burgerluchtvaart in Europa gestaakt. Tijdens 'la drôle de guerre' van 1939-1940 mocht de Sabena daarom niet meer boven Frankrijk vliegen. De Marchetti's werden in Marseille verzameld. De passagiers reisden met de trein van Brussel door Frankrijk naar Marseille, waar de vliegtuigen op hen stonden te wachten om met hen de Middellandse Zee over te steken en naar Kongo verder te vliegen.

Na een aanvankelijk vliegverbod versoepelde Groot-Brittannië zijn houding. Er werden in april 1940 weer vliegtuigen toegelaten uit neutrale landen voor het in stand houden van de luchtverbindingen. Er werden echter voorwaarden gesteld. Alle vliegtuigen moesten landen op het vliegveld van Shoreham, aan de Engelse zuidkust. De ramen moesten met zwarte ver overschilderd zijn om het maken van luchtfoto's onmogelijk te maken. De vliegtuigen moesten helemaal oranje geschilderd zijn om snel geïdentificeerd te kunnen worden door de jachtvliegers van de RAF. De nationaliteit van de vliegtuigen moest in grote zwarte letters op de romp geschilderd staan. De eerste twee DC-3, die in de zomer van 1939 bij de Sabena op Haren aangekomen waren, werden dus oranje gespoten en kregen het opschrift BELGIQUE. Nederlandse vliegtuigen werden ook in oranje gespoten en kregen het opschrift HOLLAND.

Toen het Duits leger op 10 mei 1940 het offensief in het Westen begon en België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk tegelijk binnenviel, werden de Sabena-vliegtuigen die op het vliegveld van Haren stonden in veiligheid gebracht naar Groot-Brittannië. Daar werden zij door de Belgische ambassade ter beschikking gesteld van de Britse Regering. Zij werden in militaire camouflagekleuren geschilderd en tijdens de 18-dagse veldtocht als transportvliegtuigen ingezet door de RAF.

Op 23 mei 1940, de 17de verjaardag van de oprichting van de Sabena werden zij zo ingezet voor de aanvoer van bevoorrading voor het Brits leger in Frankrijk. Zij landden op het vliegveld van Merville, in het noorden van Frankrijk. Zij werden er door Duitse vliegtuigen op de grond aangevallen en beschoten. Een S-73 werd op de grond vernield. Een DC-3 die opgestegen was, werd neergeschoten. Daarbij kwam de bemanning om het leven.

Er heerde verwarring bij de Sabena-piloten. Enkele keerden naar Engeland weer. Anderen vonden dat zij naar Le Bourget bij Parijs moesten vliegen, zoals zij voor de vlucht gebrieft waren voor het geval zij niet konden landen.

Ils se posèrent à l'aérodrome de Merville, dans le nord de la France, où ils furent attaqués par les Allemands alors qu'ils étaient au sol. Un S-73 fut détruit tandis qu'un DC-3 était abattu peu après le décollage, entraînant son équipage dans la mort.

Une certaine confusion régna parmi les pilotes de la Sabena : certains regagnaient l'Angleterre, d'autres estimaient devoir rallier Le Bourget près de Paris comme stipulé, lors du briefing préalable, au cas où ils ne pourraient atterrir à Merville. D'autres encore considéraient qu'en tant que pilotes civils ils ne pouvaient participer à des opérations de guerre, car c'était en contradiction avec la Convention de Genève, en y ajoutant qu'ils n'avaient reçu aucune formation pour opérer en tant qu'aviateurs militaires. Ce dernier groupe prit finalement la résolution de rejoindre Marseille où s'était installée la direction de la Sabena qui leur a donné raison.

Tous les avions furent ramenés d'Angleterre vers Marseille où ils furent mis à la disposition du gouvernement français alors que l'Armée de l'Air s'astreignait à mettre un maximum d'avions et d'aviateurs en sécurité en Afrique du Nord. Les avions de la Sabena assurèrent dès lors un pont aérien entre Marseille et Oran. La capitulation de la France en juin 1940 amena l'armée italienne à saisir les avions belges. Les Marchetti reçurent une livrée militaire transalpine pour être convoyés vers l'Italie par des pilotes italiens. Le seul DC-3 ayant survécu fut vendu à l'Allemagne par les Italiens et servit à la Lufthansa durant toute la guerre sur les lignes à destination des capitales neutres Madrid, Lisbonne et Stockholm. Cet ex-appareil de la Sabena se trouvait sur l'aérodrome de Flensburg en mai 1945, lorsque l'Allemagne déposa les armes, afin d'amener l'Amiral en chef Dönitz à Reims en France pour y signifier au Général Eisenhower la capitulation sans condition du troisième Reich. Dönitz fut en réalité fait prisonnier à Flensburg par l'armée britannique et ne s'est jamais rendu à Reims. Son DC-3 devint butin de guerre du Royaume-Uni pour être ensuite ferrailleé.

Malgré l'impossibilité de vol en Europe, la Sabena n'en demeura pas moins active au Congo. Elle acquit de nouveaux Lockheed Lodestar auprès du gouvernement américain grâce auxquels, et sur requête des Alliés, elle établit une ligne aérienne ambitieuse et très active entre Johannesburg et Le Caire via Léopoldville.

Le trafic aérien fut rétabli en 1946 au départ de l'aérodrome de Haren, comme avant-guerre. Sa piste étant trop courte pour la nouvelle génération de quadrimoteurs de transport, les opérations furent transférées dans la partie nord du tout proche aérodrome de Melsbroek géré par la Régie des Voies Aériennes. Les lignes vers le Congo, et à présent également et pour la première fois vers New York, furent assurées par les nouveaux quadrimoteurs Douglas DC-4 qui avaient encore été commandés chez Douglas en Californie durant la guerre par le président Gilbert Périer.

L'immédiat après-guerre fut marqué par de nombreux accidents. Il ne se passait pratiquement pas d'année sans qu'un appareil de la Sabena ne s'écrase quelque part : Gander, Libenge, Aulnay-sous-Bois, Zürich... La première catastrophe se produisit lors du premier vol de la nouvelle ligne vers New York. Un nouveau DC-4 avec 44 personnes à bord devait faire étape à Gander sur l'île de Terre-Neuve au Canada afin de s'y ravitailler en carburant pour sa dernière étape vers New York. Le temps était exécrable, le plafond nuageux était au ras du sol et l'avion volait à très basse altitude avant de s'abattre dans une forêt. L'épave fut localisée par d'autres avions et la présence de survivants fut signalée. La Belgique entière vécut dans l'angoisse durant plusieurs jours concernant le sort des 44 personnes à bord dont 27 périrent, parmi lesquelles l'épouse et la fille de Gilbert Périer, le président de la Sabena.

La période d'après-guerre est caractérisée par la modernisation constante

op Merville. Nog anderen vonden dat zij als burgerpiloten niet mochten deelnemen aan oorlogshandelingen omdat dit in strijd was met de Conventie van Genève. Zij voerden ook aan dat zij geen opleiding gekregen hadden om als militaire vliegers ingezet te worden. Dat was een dichterlijke vrijheid want Sabena-piloten waren allen gewezen militaire vliegers. Die groep verkoos uiteindelijk naar Marseille te vliegen waar de directie van de Sabena zich geïnstalleerd had. Die gaf hen gelijk.

Alle vliegtuigen werden uit Engeland teruggeroepen en naar Marseille gevlogen, waar zij ter beschikking van de Franse regering werden gesteld. Op dat ogenblik was de Franse luchtmacht volop bezig zoveel mogelijk vliegtuigen en personeel uit Frankrijk in veiligheid te brengen naar Noord-Afrika. De Sabenavliegtuigen werden nu ingezet voor het verzekeren van een luchtbrug tussen Marseille en Oran. Bij de capitulatie van Frankrijk in juni 1940 werden de Belgische vliegtuigen er door het Italiaanse leger in beslag genomen. De Marchetti's werden herschilderd in Italiaanse kleuren en door Italiaanse piloten naar Italië gevlogen. De enige overgebleven DC-3 werd door de Italianen verkocht aan Duitsland. Hij werd heel de oorlog door de Lufthansa gebruikt op routes naar neutrale hoofdsteden: Madrid, Lissabon en Stockholm. Bij de ineenstorting van Duitsland in mei 1945 stond het ex-Sabenavliegtuig op het vliegveld van Flensburg te wachten op Grootadmiraal Dönitz, die er mee naar Reims in Frankrijk zou vliegen om generaal Eisenhower te ontmoeten voor de officiële ondertekening van de capitulatie van het Derde Rijk. Dönitz werd echter in Flensburg door Britse militairen gevangen genomen en is nooit naar Reims gegaan. Zijn DC-3 werd door de Britten buit gemaakt en verschroot.

Werd er in Europa niet meer gevlogen, de Sabena bleef heel de oorlog actief in Congo. Zij kocht van de Amerikaanse regering nieuwe vliegtuigen Lockheed Lodestar. Daarmee werd op verzoek van de geallieerden in volle oorlog een ambitieuze luchtverbinding opgestart die Johannesburg met Cairo verbond via Leopoldstad en druk gebruikt werd.

Na de oorlog hervatte het luchtverkeer in 1946. Aanvankelijk op de vooroorlogse luchthaven van Haren. Omdat de startbaan niet lang genoeg meer was voor de nieuwe generatie grotere vliegtuigen verhuisde de activiteit naar een nieuwe luchthaven die aan de noordkant van het nabije vliegveld van Melsbroek was gebouwd door de Régie der Luchtwegen. De diensten naar Congo, en voor het eerst nu ook die naar New York, werden van daar met nieuwe viermotorige DC-4 verzekerd. De toestellen waren nog tijdens de oorlog door Sabena president Gilbert Perier bij Douglas in Californië besteld.

Er gebeurden in de eerste naoorlogse jaren veel ongelukken. Er ging bijna geen jaar voorbij of er verongelukte ergens een Sabena-vliegtuig: Gander, Libenge, Aulnay-sous-Bois, Zürich... Het eerste gebeurde tijdens de eerste vlucht op de nieuwe route naar New York. Een nieuwe DC-4 met 44 bemanningsleden en passagiers zou een tussenlanding maken op het vliegveld van Gander, op het eiland Newfoundland (Canada), om er bij te tanken voor de vlucht naar New York. Het was slecht weer. Het wolkendek hing tot op de grond. Het toestel vloog zeer laag. Het kwam in een woud terecht. Het wrak werd door andere vliegtuigen ontdekt. Er werden overlevenden gesigneerd. Dagenlang heerde in heel België spanning over het lot van de inzittenden. Van de 44 verloren er 27 het leven, daaronder de echtgenote en de dochter van Sabena president Gilbert Perier.

De periode na de Tweede Wereldoorlog werd gekenmerkt door de voortdurende modernisering van de Sabenavloot. In de naoorlogse periode waren dat de DC-4, DC-6, DC-7, Convair 240, Convair 440, Caravelle, Boeing 707, Boeing 747. Dat kwam niet alleen de veiligheid ten goede, maar ook de financiën van de maatschappij. Bij de oprichting van de Sabena in 1923 werd gestipuleerd dat de Belgische Staat de maatschappij financieel zou steunen ter waarde van het bedrag voor de afschrijving van het vliegend mate-



De in fel oranje geschilderde Savoia-Marchetti SM 73 van de Sabena bij een tussenlanding in Shoreham tijdens de 'schemeroorlog'.

Le Savoia-Marchetti SM 73 de la Sabena peint en orange vif lors d'une escale à Shoreham durant la « Drôle de Guerre ». (MRA)

de la flotte de la Sabena : DC-4, DC-6, DC-7, Convair 240 et 440, Caravelle, Boeing 707, 727 et 747. Cela fut bénéfique à la sécurité mais aussi aux finances de la compagnie. Il avait en effet été stipulé, dès la fondation de la Sabena en 1923, que l'État belge soutiendrait financièrement la compagnie en ce qui concerne les frais relatifs à l'amortissement du matériel volant. Plus il y avait d'achats de nouveaux avions et plus l'État ouvrait ses caisses... La politique en matière d'acquisition de matériel assurait l'apport constant d'argent de la part du gouvernement. Les lignes très profitables vers Léopoldville et du réseau intérieur du Congo étaient principalement utilisées par les fonctionnaires coloniaux de l'État belge. Leurs billets étant payés par l'État, c'est donc celui-ci qui supportait la Sabena et sa clientèle.

La constante modernisation de la flotte fut positive pour la sécurité. Les nouveaux avions nécessitaient moins d'entretien et contribuent, en outre, à la sécurité d'exploitation. Les DC-6 mis en service dès 1947 avaient une cabine pressurisée leur permettant de voler au-dessus du mauvais temps, ce qui ne pouvait qu'améliorer la sécurité. Les Convair 440 arrivés en 1956 et destinés au réseau européen étaient les premiers avions de ligne dotés d'un radar météo. C'était un fameux progrès car il permettait aux pilotes de détecter le mauvais temps bien à l'avance et ainsi l'éviter, même de nuit. Le Convair 440 fut le premier avion dans l'histoire de la Sabena à ne subir aucun accident au cours de ses 12 ans d'utilisation.

L'ère des avions à réaction débute quatre ans plus tard et les réacteurs propulsant les Caravelle et Boeing 707 étaient plus fiables que les moteurs à pistons entraînant des hélices. Mais en 1961, c'est-à-dire un an après leur mise en service, l'un des nouveaux Boeing 707 s'écrasa à Berg-Kampenhout. L'appareil en provenance de New York subit de sérieux problèmes dans son approche sur Zaventem et alla se disloquer dans un champ. Les 72 personnes à bord, soit 61 passagers et 11 membres d'équipage, y trouvèrent la mort. Les investigations menées par des experts conclurent que le blocage du plan de compensation (trim) du gouvernail de profondeur, un défaut de construction, était à l'origine de l'accident.

Ce fut la dernière catastrophe à endeuiller la Sabena. Aucun accident mortel ne s'est produit au cours des 40 ans qui suivirent jusqu'à la faillite de la compagnie aérienne nationale en 2001, et ce malgré le considérable accroissement du trafic aérien durant cette période. La compagnie aérienne nationale était volontiers critiquée en Belgique mais il convient de reconnaître sans ambages que c'était la compagnie aérienne la plus sûre au monde. Aucune autre ne peut prétendre à de tels états de service sans accidents.

Herman De Wulf - Traduction : Jean-Pierre Decock



De immatriculatie 00-SDA staat eigenaardig genoeg achteraan op de romp van deze Douglas DC-6B (dit toestel werd in maart 1953 verkocht aan de Franse maatschappij TAI maar in 1958 weer gehuurd door Sabena) samen met de op de neus geïmmatrikuleerde 00-SDF (DC-6 in 1954 aan het Franse UAT verkocht). (Sabena)

Douglas DC-6B curieusement immatriculé 00-SDA en bout de fuselage (ce DC-6 a été vendu en mars 1953 à la compagnie française TAI mais loué à nouveau par la Sabena en 1958) et 00-SDF sur le nez (DC-6 vendu à l'UAT française en 1954). (Sabena)

rieel. Hoe meer nieuwe vliegtuigen er gekocht werden, hoe meer financiële steun de Staat leverde... De materieelpolitiek zorgde voor een voortdurende instroom van overheids geld. De winstgevende route naar Leopoldstad en in het Congolese binnenland werd vooral gebruikt door koloniale ambtenaren van de Belgische Staat. Hun vliegbiljetten werden door de Staat betaald. Het was de Belgische Staat die de Sabena met zijn klandizie overeind hield.

De voortdurende modernisering kwam echter wel de veiligheid ten goede. Nieuwe vliegtuigen vergen weinig onderhoud. Bovendien werden de toestellen steeds bedrijfszekerder. De DC-6 die vanaf 1947 in dienst werden gesteld hadden een luchtdrukcabine waardoor de vliegtuigen boven slecht weer konden klimmen. Dat kwam de veiligheid ten goede. De Convair's 440 die in 1956 in dienst kwamen op Europese routes waren de eerste verkeersvliegtuigen uitgerust met weerradar. Dat was een grote vooruitgang. Voortaan konden piloten onweer ver van tevoren detecteren en vermijden, ook 's nachts. De Convair 440 werd het eerste vliegtuig uit de geschiedenis van de SABENA waarmee in de twaalf jaren dat zij in dienst waren, nooit een ongeluk is gebeurd.

Vier jaren later begon het straaltijdperk. De straalmotoren, zoals die waar Caravelle's en Boeing's 707 mee waren uitgerust, waren betrouwbaarder dan de zuigermotoren met schroeven. Maar in 1961, een jaar na hun indienststelling, stortte een van de nieuwe Boeing's 707 neer te Berg-Kampenhout. Het toestel, dat uit New York kwam, zou landen op Zaventem maar het geraakte in moeilijkheden en stortte neer in een veld. Alle 72 inzittenden verloren het leven: 61 passagiers en 11 bemanningsleden. Uit het onderzoek door deskundigen bleek de trim van het hoogteroer geblokkeerd als gevolg van een constructiefout.

Het was de laatste vliegramp met een vliegtuig van de Sabena. In de 40 jaren die zouden volgen tot het faillissement van de nationale luchtvaartmaatschappij in 2001, is er nooit meer een dodelijk ongeluk gebeurd, hoewel in die periode steeds meer gevlogen werd. Er is in België vaak en veel kritiek geleverd op de nationale luchtvaartmaatschappij. Maar iets moet worden gezegd: zij was de veiligste luchtvaartmaatschappij ter wereld. Geen andere kon prat gaan op zo'n staat van dienst zonder ongelukken.

Herman De Wulf



Chaque jour, nous nous envoyons des milliards d'e-mails de par le monde. Ces messages électroniques mentionnent bien évidemment le nom de l'expéditeur et, dans bien des cas, une série de destinataires dans la fenêtre "To" ou "A"... ce qui peut vous attirer bien des ennuis... En effet, pour les internautes peu scrupuleux, ces messages sont autant d'opportunités d'envoyer des spam car ils ont ainsi accès à une kyrielle d'adresses e-mail (voir également Mag 1-2012). Comment éviter que nos correspondants deviennent la cible de spammers et hackers grâce à cet enthousiasme décuplé qui nous pousse à envoyer (ou transmettre) le même message simultanément à tout le monde ? Voyons d'abord quelles sont les options d'envoi...

To (A) : dans cette fenêtre, nous mentionnons les adresses e-mail des destinataires dont nous attendons une réponse ou une réaction.

Cc : (abréviation de "carbon copy") est un terme anglais utilisé fréquemment au bureau et dans les échanges mails. Dans cette fenêtre, nous mentionnons les adresses e-mail des destinataires qui ne sont pas censés intervenir directement dans la conversation entre l'expéditeur et les destinataires repris dans la fenêtre "To" (A). Ainsi, deux membres du comité de rédaction peuvent mettre le rédacteur en chef en "Cc" afin de le tenir au courant des progrès de l'article auquel ils travaillent ensemble. Tenant compte de la remarque citée dans le 1^{er} paragraphe, il est conseillé de limiter à cinq le nombre total d'adresses e-mail mentionnées dans l'ensemble des fenêtres "To"(A) et "Cc".

YOUR FRIENDLY WEBMASTER

Eddy De Sutter



We sturen elkaar wereldwijd miljarden e-mails per dag. Deze elektronische berichten vermelden uiteraard de afzender, maar in vele gevallen ook een hele rijt geadresseerden in het 'To' of 'Aan' venster... en dat is om moeilijkheden te vragen... Voor computergebruikers met minder goede bedoelingen vormen deze berichten immers een uitgelezen kans om spam te versturen, want zij krijgen massa's geldige e-mailadressen zo maar op een schotel aangeboden (zie ook Mag 1-2012). Hoe kunnen we dan vermijden dat onze correspondenten het slachtoffer worden van spammers en hackers, 'dankzij' ons exponentieel groeiend enthousiasme om eenzelfde bericht gelijktijdig naar iedereen (door) te sturen? Eerst even een paar verzendmogelijkheden op een rijtje zetten...

To (A): in dit venster plaatst men de e-mailadressen van geadresseerden, van wie men een antwoord of reactie verwacht.

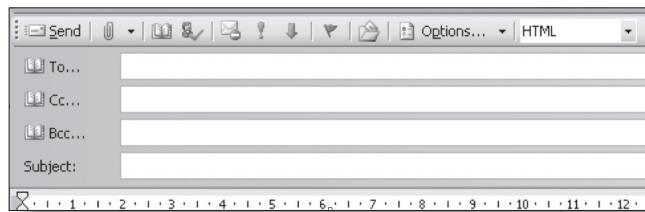
Cc: (afkorting van "carbon copy") is een Engelse term, die men vaak gebruikt op kantoor en in het e-mailverkeer. In dit venster plaatst men de e-mailadressen van geadresseerden, die niet direct moeten reageren op de e-mailconversatie tussen de verzender en de "To"- geadresseerden.

Zo kunnen bijv. twee leden van een redactie comité de hoofdredacteur in "Cc" plaatsen, om hem op de hoogte te houden van de vooruitgang van een artikel, waaraan ze samen werken. Rekening houdend met de opmerking in de 1^{ste} paragraaf, is het aan te raden maximaal vijf e-mailadressen te

Bcc: (abréviation de "blind carbon copy") chaque destinataire repris dans cette fenêtre reçoit le message, sans toutefois que les autres destinataires (mentionnés dans les fenêtres "To, Cc et Bcc") puissent l'identifier. En revanche, le destinataire repris en "Bcc" peut identifier les destinataires repris dans les fenêtres "To" et "Cc". Cette technique d'envoi est fréquemment utilisée pour une très longue liste de destinataires ne se connaissant pas nécessairement (ex. dans une "mailing list" d'une chaîne de magasins). De nombreux "e-mail providers" ont, pour des raisons évidentes, limité le nombre total d'adresses e-mail pouvant être mentionnées ensemble dans les fenêtres "To" (A), "Cc" et "Bcc". En Outlook, le maximum est fixé à 100 adresses. Lorsque vous souhaitez envoyer ou transmettre un message simultanément à plus de cinq correspondants, placez leurs adresses dans la fenêtre "Bcc".

Avantages de l'utilisation du "Bcc":

- Personne ne peut copier une adresse reprise dans la fenêtre "Bcc", pas même les spameurs.
- Quelqu'un cliquant par accident sur "Reply all" ("Réponse à tous"), ne pourra atteindre que les destinataires mentionnés dans les fenêtres "To" et "Cc", évitant d'emboliser la boîte mail.
- Le risque de propagation de virus informatiques, spam et malware (software malin) est ainsi fortement diminué grâce au nombre restreint d'adresses visibles.



vermelden in de velden "To" en "Cc" samen.

Bcc: (afkorting van "blind carbon copy") elke geadresseerde in dit venster ontvangt het bericht, zonder dat de andere geadresseerden (in de "To, Cc of Bcc"-vensters) dit kunnen zien. De "Bcc"-ontvanger ziet echter wel de geadresseerden in de "To en Cc"-vensters. Deze verzendtechniek wordt vaak gebruikt bij een zeer lange lijst van geadresseerden, die niet noodzakelijk elkaar kennen (bijv. bij een "mailing list" van een winkelketen). Veel e-mail-providers hebben, om begrijpelijke redenen, limieten ingesteld op het totaal aantal adressen dat in "To", "Cc" en "Bcc" samen kan vermeld worden; voor Outlook is dit maximum 100. Wanneer u een bericht gelijktijdig aan meer dan vijf correspondenten wilt (door) sturen, plaats hun adressen dan in het "Bcc"-venster.

Voordelen van het gebruik van "Bcc":

- Niemand kan de e-mailadressen in het veld "Bcc" kopiëren, dus ook spammers niet.
- Iemand die per ongeluk op "Reply all" ("Allen beantwoorden") klikt, zal enkel de "To" en "Cc" geadresseerden bereiken, waardoor een hoop overbodige mailtjes vermeden wordt.
- Het risico op de verspreiding van computervirusen, spam en malware (kwaadaardige software) wordt aanzienlijk verminderd dankzij het beperkte aantal zichtbare adressen.

Attention!

1. Pour visualiser la fenêtre "Bcc", vous devez créer un nouveau message. G-mail propose automatiquement les trois fenêtres. Dans Outlook, vous cliquez sur "Options" et cochez la fenêtre "Bcc".

2. Les spameurs utilisent également la fenêtre "Bcc" ; c'est la raison pour laquelle les filtres de votre programme antivirus afficheront parfois les messages utilisant le "Bcc" comme indésirables. Il est donc possible que des messages qui vous ont été envoyés en "Bcc" se retrouvent dans le fichier "courriers indésirables" ou son équivalent, à moins que le destinataire initial ait ajouté votre nom à la liste des expéditeurs fiables ou si, en tant que destinataire fiable, votre nom apparaît dans la fenêtre "To" (A). Par conséquent, lorsque vous envoyez un message en "Bcc", ajoutez toujours votre propre adresse e-mail dans la fenêtre "To" (A).

3. "Forward" ou "Transmettre" est pratique mais il faut savoir que, après plusieurs transmissions, le dernier destinataire voit apparaître une kyrielle d'adresses e-mail. Rien que du point de vue privée, ceci est inacceptable ! Effacez donc toujours les adresses reprises dans un message que vous souhaitez transmettre, ou utilisez les paramètres prévus dans les options e-mail afin que les messages que vous souhaitez transmettre soient automatiquement adaptés à vos désiderata.

Oogelet!

1. Om het venster "Bcc" te zien, moet u vertrekken vanuit een nieuw bericht. Bij G-mail verschijnen dan automatisch de 3 vensters; bij Outlook, klikt u op "Opties" en je vinkt "Bcc" aan.

2. Ook spammers gebruiken "Bcc"; daarom zullen de filters van antivirus-programma's de berichten, die "Bcc" gebruiken, soms als ongewenst aanmerken. Het is dus mogelijk dat uw in Bcc verzonden berichten meteen in de map "Ongewenste e-mail" of het equivalent daarvan terechtkomen, tenzij de geadresseerde uw naam heeft toegevoegd aan de lijst met veilige afzenders of als een veilige geadresseerde, indien uw naam in het venster "To" ("Aan") voorkomt. Zet dus bij een "Bcc"-bericht steeds uw eigen adres in het "To" of "Aan"-venster.

3. "Forward" of "Doorsturen" is praktisch, maar zorgt er na een paar keer doorsturen wel voor dat de laatste geadresseerde een hele rist e-mailadressen te zien krijgt. Alleen al vanuit privacy standpunt is dit natuurlijk onaanvaardbaar! Verwijder dus steeds de adressen uit een bericht dat u wenst door te sturen, of maak gebruik van de instellingen in de e-mail opties om doorgestuurde berichten automatisch aan te passen aan uw wensen.

La grande navigation de l'élève pilote

ROBERT LAUMANS



Robert « Bobby » Laumans est une Vieille Tige de l'Aviation Belge qui a connu une carrière d'aviateur fabuleuse, tant militaire que civile. Il a relaté à plusieurs reprises dans le bulletin de l'association certaines péripeties peu ordinaires qu'il a vécues : « Circus one-seven-eight » (bulletin VTB 4/2002) ainsi que « Mon dernier combat » (bulletin VTB 4/2005) où il conte ses combats au sein de la Royal Air Force et plus particulièrement son ultime affrontement inégal - contre quatre d'abord et puis trois Focke-Wulf Fw 190 - le 1^{er} juin 1942 alors qu'il faisait partie de la blue section du 350 (Belgian) Squadron de la RAF basé à l'époque à Debden. Fait prisonnier, Bobby Laumans a narré sa participation à la célèbre « grande évacuation » dans un article intitulé « Le départ de Sagan » (bulletin VTB 2/1995). De sa carrière extraordinaire et bien remplie à la SABENA, Robert Bobby Laumans a raconté sa seule traversée de l'Atlantique Sud en Douglas DC-4 en novembre 1947 à destination du Vénézuela et de l'Équateur, l'article s'intitulait « Bobby Laumans se souvient : Exodus, suite et fin » et est paru dans le bulletin VTB 1/2008.

Le premier exploit (bien qu'il se défende de le qualifier ainsi) du jeune élève pilote Robert Laumans méritait d'être conté, car il s'agissait d'un vol vraiment peu banal : c'est à présent chose faite pour le plus grand plaisir de la communauté des Vieilles Tigres de l'Aviation Belge.

Le choix du métier des armes

A l'issue de ses humanités scientifiques, Robert Laumans s'est présenté à l'examen d'entrée à l'Ecole Royale Militaire en 1937 qu'il a réussi mais sans se classer en ordre utile. Il maintint toutefois sa décision d'accomplir une carrière militaire et s'engagea comme volontaire au 2^{ème} Régiment des Lanciers le 1^{er} octobre 1938. Il fut ensuite affecté au 1^{er} Guides et nommé maréchal des logis tout en se spécialisant en artillerie. Fin 1938, début 1939, fut la période où l'Armée belge commença résolument à troquer ses chevaux contre des engins motorisés, ce qui intéressait fortement Robert Laumans qui, de façon tout à fait fortuite, rencontra des aviateurs militaires et trouva leur job passionnant au point de demander sa mutation à l'Aéronautique Militaire, laquelle devint effective le 1^{er} septembre 1939, soit le jour de l'invasion de la Pologne par l'Allemagne nazie et le début de la Seconde Guerre mondiale. Il intégra la 82^{ème} promotion d'élèves pilotes avec le grade de sergent, ce qui, en tant que seul gradé militaire, le désignait d'office comme chef de la promotion; celle-ci était une pépinière d'as et comprenait, notamment, Raymond « Cheval » Lallemand.

Les promotions suivantes, soit la 83^{ème} qui était exclusivement composée d'officiers élèves pilotes effectuant leur apprentissage à Charleroi-Gosselies et la 84^{ème}, qui était en fait une demi-promotion, était la première composée uniquement de néerlandophones; celle-ci entama son entraînement à St-Denijns-Westrem près de Gand en février 1940. Ces dernières furent les deux premières promotions à étreindre l'agile SV4b, tandis que ceux de la 82^{ème}, Bobby Laumans en tête, se retrouvaient à Wevelgem sur Avro 504N à l'apparence bien antique...

De grote vlucht van leerling-piloot

ROBERT LAUMANS

Robert "Bobby" Laumans is een Vieille Tige van de Belgische luchtvaart die een fascinerende carrière als piloot, zowel militair als burger, achter de rug heeft. In het blad van onze vereniging zijn al verschillende van zijn opmerkelijke verhalen verschenen, zoals 'Circus one-seven-eight' (nummer VTB 2/2002) en 'Mijn laatste gevecht' (nummer VTB 4/2005) waarin hij vertelt over zijn luchtgevechten bij de Royal Air Force en dan vooral over zijn laatste ongelijke strijd - tegen eerst vier en vervolgens drie Focke-Wulf Fw 190 - op 1 juni 1942 toen hij deel uitmaakte van de blue section van het 350 (Belgian) Squadron van de RAF dat in die tijd in Debden gelegen was. In het artikel 'Het vertrek uit Sagan' (nummer VTB 2/1995) vertelde Bobby Laumans dan weer hoe hij als krijgsgevangene deelnam aan de beroemde 'grote ontsnapping'.

Robert Bobby Laumans had ook een uitzonderlijke en goed gevulde carrière bij SABENA. Uit die periode dateert het verhaal over zijn enige overtocht van de zuidelijke Atlantische oceaan in een Douglas DC-4, in november 1947, met als bestemming Venezuela en Ecuador. Het artikel verscheen onder de titel 'Herinneringen van Bobby Laumans: Exodus vervolg en einde' in het nummer VTB 1/2008.

Maar ook het allereerste exploit (hoewel hij het niet graag zo noemt) van de jonge leerling-piloot Robert Laumans verdient het om verteld te worden. Dat verhaal over een weinig alledaagse vlucht willen we de leden van de Vieilles Tigres van de Belgische Luchtvaart niet onthouden.

Kiezen voor een militaire carrière

Na zijn middelbare studies in de wetenschappelijke richting neemt Robert Laumans in 1937 met succes deel aan het ingangsexamen voor de militaire school. Helaas komt hij niet voor een toelating in aanmerking. Toch wil hij doorgaan met een militaire carrière en neemt op 1 oktober 1938 dienst als vrijwilliger bij het 2^{de} regiment Lansiers. Daarna komt hij terecht bij de 1ste Gidsen, wordt er benoemd tot kwartiermeester en specialiseert zich in de artillerie. Eind 1938, begin 1939, begint het Belgische leger zijn paarden in te ruilen voor gemotoriseerde machines die Robert Laumans ten zeerste interesseren. In die periode ontmoet hij ook, heel toevallig, enkele vliegeniers en vindt hun job zo interessant dat hij zijn overplaatsing aanvraagt naar het Militair Vliegwezen. Dat gebeurt effectief op 1 september 1939, precies de dag dat Nazi-Duitsland Polen binnenvalt en WOII begint. Hij maakt deel uit van de 82^{ste} promotie van leerling-piloten met de rang van sergeant, waardoor hij als enige met een militaire rang meteen wordt aangewezen als chef van de promotie. Die promotie was trouwens de bakermat van enkele azen, onder meer Raymond "Cheval" Lallemand behoorde tot dezelfde klas.

De volgende promoties, de 83^{ste} die helemaal was samengesteld uit officier leerling-piloten kregen hun opleiding in Charleroi-Gosselies en de 84^{ste}, in feite een halve promotie, was de eerste die uitsluitend uit Nederlandstaligen bestond. Die laatste promotie begon de opleiding in Sint-Denijns-Westrem, bij Gent, in februari 1940. Het waren trouwens ook de eerste promoties die op SV4B vlogen. De 82^{ste}, Robby Laumans voorop, moest het in

Een Avro 504N van de school van Wevelgem in 1932 of 1933. Hij is helemaal geschilderd in 'silver dope', behalve de motorkap die zwart is. (L. Collignon).

Un Avro 504N de l'école de Wevelgem, en vol en 1932 ou 1933, intégralement peint en « silver dope », sauf le capot moteur peint en noir. (L. Collignon)

CAP SO / SSO

Bobby Laumans et ses congénères s'activaient à intégrer les principes du pilotage d'autant plus fébrilement que, malgré la neutralité officielle de la Belgique, la « Drôle de guerre » s'était installée et si rien ne se passait au sol dans les derniers mois de 1939 et les premiers de 1940, les aviateurs des deux camps étaient eux forts actifs et rares étaient les jours sans combats ou sans escarmouches. Bobby Laumans progressait bien dans la science du pilotage et, fort de ses 25 heures en double commande et de ses quelques 135 heures en solo sur Avro 504N en ce début mai, l'obtention du brevet militaire et des ailes de pilote était à portée de main, ce n'était plus qu'une question de jours... Le sort en décida autrement et coupa court à ces aspirations, car le 10 mai 1940 dès les premières lueurs de l'aube, les Allemands et leur redoutable Luftwaffe passèrent à l'offensive. L'école de pilotage de Wevelgem, nichée sur la Lys entre Menin et Courtrai et à un jet de pierre de la frontière franco-belge, subit une première attaque aérienne vers 6 heures du soir.

Après quelques alertes, plus ou moins sérieuses, les moniteurs dispersèrent les avions sur des aérodromes secondaires ou même des prairies suffisamment grandes et dégagées aux alentours de Wevelgem. Prévoyant aussi le bombardement des casernes situées de l'autre côté de la route Menin-Courtrai longeant l'aérodrome, les élèves pilotes et les rappelés furent épargnés en ville par petits groupes, c'est ainsi qu'une trentaine d'élèves pilotes furent regroupés dans le cinéma de la ville. Ils furent bien inspirés, car le premier bombardement effectué par une volée de Heinkel He 111 fit beaucoup de dégâts sur l'aérodrome et dans la ville mais aussi, malheureusement, de nombreuses victimes, tant civiles que militaires. On devine le chaos qui s'ensuivit alors que la pression offensive allemande allait en s'accroissant et l'avance foudroyante de la Wehrmacht incita les chefs de l'Aviation Militaire à ordonner le repli de l'école vers la France, loin des combats afin d'y terminer l'entraînement des élèves. L'ordre effectif d'évacuation arriva à l'école de pilotage de Wevelgem le 13 mai 1940, jour de la Pentecôte.

Le gros des effectifs devait emprunter un convoi ferroviaire tandis que les moniteurs évacuaient les avions en vol. Par défaut de cartes idoines, mais aussi à cause de la dispersion des avions en de très nombreux endroits, il fut décidé de constituer des petites formations indépendantes de trois appareils. Tous comptes faits, il y avait un avion de trop et il fallait un pilote; le chef instructeur, le Capitaine Franz Burniaux (1), désigna l'élève pilote le plus avancé pour compléter son dernier peloton d'Avro 504N et c'est à Bobby Laumans qu'échut cette tâche.

Le 13 mai 1940 à l'aurore, l'instructeur chef du peloton de trois avions avec son homologue ailier et l'élève pilote Robert Laumans se rendirent au terrain de fortune abritant les trois Avro 504N à convoyer. Le briefing tint en peu de choses : le chef de la formation, le seul à disposer d'une carte, décollerait

Wevelgem nog stellen met de Avro 504N, een toestel dat er even oud uitzag als het was.

Koers ZO/ZZO

Bobby Laumans en zijn collega's hadden grote haast om de edele vliegkunst onder de knie te krijgen. Inmiddels was immers de zogenaamde Schermoorlog uitgebroken, ook bekend als de 'Drôle de guerre', die eigenaardige periode tussen de laatste maanden van 1939 en de eerste van 1940 toen er aan het front weinig tot niets gebeurde. De piloten aan beide kanten daarentegen waren behoorlijk actief en er ging geen dag voorbij zonder luchtgevechten of schermutselingen. Bobby Laumans maakte snel vooruitgang en na 25 uur in dubbele besturing en ongeveer 135 uur solo op de Avro 504N kreeg hij begin mei het militair vliegbrevet. Enkele dagen later zou hij zijn vleugels opgespeld krijgen. Helaas besliste het lot en de Duitsers er anders over. Op 10 mei 1940, vroeg in de ochtend, ging het Duitse leger en de Luftwaffe over tot de aanval. De vliegschool van Wevelgem, gelegen aan de Leie tussen Menen en Kortrijk en op een boogscheut van de Franse grens, kreeg rond 6 uur 's avonds een eerste aanval te verduren.

De instructeurs hadden er niet op gewacht. Na een paar al dan niet valse alarmkondingen, hadden ze de vliegtuigen verspreid naar secundaire vliegvelden of zelfs gewone velden in de buurt van Wevelgem. Omdat ze ook rekening hielden met een bombardement van de kazernes aan de andere kant van de weg Menen-Kortrijk, die langs het vliegveld liep, hadden ze de leerling-piloten en de opgeroepenen in kleine groepen verspreid over de stad. Een dertigtal leerling-piloten vonden zelfs een onderkomen in een bioscoop. Het was een uitstekende zet. Want het eerste bombardement door een groep Heinkel He 111 veroorzaakte heel wat schade, zowel op het vliegveld als in de stad en zorgde helaas ook voor veel slachtoffers, zowel burgerlijke als militaire. We kunnen ons de chaos goed voorstellen. Het Duitse offensief en de bliksemnelle opmars van de Wehrmacht zette de leiding van het Militair Vliegwezen er toe aan om de school over te plaatsen naar Frankrijk, ver van het strijdgebied, om daar de opleiding van de leerlingen voort te zetten. Op 13 mei 1940, pinksterzondag, kreeg de vliegschool van Wevelgem het bevel tot evacuatie.

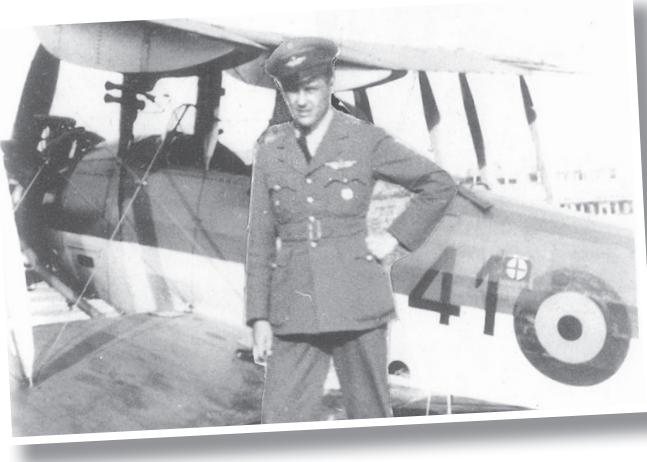
Het gros van het personeel nam de trein, terwijl de instructeurs de toestellen zouden overvliegen. Wegen een gebrek aan geschikte vliegkaarten en ook omdat de vliegtuigen verspreid waren over vele verschillende locaties, besliste men kleine afzonderlijke formaties van drie toestellen samen te stellen. Er bleef echter een vliegtuig over en dus was er ook een extra piloot nodig; om de overblijvende Avro 504N over te vliegen wees che-instructeur Kapitein Franz Burniaux (1) de leerling-piloot aan die het verstand met zijn opleiding gevorderd was: Bobby Laumans.

Op 13 mei vroeg in de ochtend, gingen de chef-instructeur en formatieleider van drie vliegtuigen samen met een collega-instructeur en leerling-piloot Robert Laumans naar het gelegenheidsvliegveld waar de drie over te vliegen Avro 504N stonden opgesteld. De briefing was kort en krachtig: de formatieleider, de enige die een kaart had, stieg als eerste op, bleef op 300 meter

24 Avro 504N met Lynx motor, opgesteld in Wevelgem als voor een parade. Waarschijnlijk tijdens de zomer van 1938 toen de toestellen een kaki camouflage kleur kregen en de driekleur op het staartvlak werd vervangen door de kokarde op de romp. Twaalf Avro 504N, waarvan een bestuurd door Bobby Laumans, werden overgevlogen naar Caen. Ze eindigden hun carrière in kisten in Oran-La Sénia (Algerije). (M. Henry).

Alignés à Wevelgem comme à la parade, 24 Avro 504N à moteur Lynx probablement durant l'été 1938 lorsque la plupart des appareils furent revêtus d'un camouflage kaki et que la cocarde de fuselage remplaça le tricolore du gouvernail de direction. Douze Avro 504N, dont un piloté par Bobby Laumans, arrivèrent en vol à Caen pour aboutir et demeurer en caisses à Oran-La Sénia (Algérie). (M. Henry)





Een zeer rudimentaire fotomontage zoals men dat graag deed in de jaren 20 en 30. Gewoon een foto uitknippen en op een andere plakken. Deze komt uit een het boek van Raymond 'Cheval' Lallemand 'Rendez-vous avec le Destin'. De foto toont de chef van de 82ste promotie, Robert Bobby Laumans, voor de Avro 504N, met serienummer X41, gebouwd door de SABCA in 1937. (R. Lallemand)

Un photomontage très artisanal comme on aimait les faire dans les années 20 et 30 en découpant une photo pour en coller le découpage sur une autre. Celui-ci est extrait du livre de Raymond « Cheval » Lallemand « Rendez-vous avec le Destin » et représente le chef de la 82ème promotion, Robert Bobby Laumans, devant l'Avro 504N immatriculé X41 construit par la SABCA en 1937. (R. Lallemand)

en premier et tournerait au-dessus du terrain à une altitude de 300 mètres en attendant que l'autre instructeur et finalement Bobby Laumans, tous deux démunis de cartes, l'aient rejoint et que le trio mette le cap sur Amiens, escale vers leur destination finale qui était Tours. Aussitôt après son décollage, Bobby Laumans grimpa jusqu'à 300 mètres mais ne vit personne... Il est vrai qu'un temps fortement brumeux avec un soleil radieux réduit considérablement la visibilité à basse altitude et, pour corser la situation, notre jeune élève pilote vit, en regardant vers le bas, de nombreuses explosions de bombes au sol, ce qui avait sans doute incité les deux autres pilotes à décamper sans insister. A la guerre comme à la guerre... Bobby Laumans comprit très vite qu'il serait seul. Il descendit instinctivement à 100-150 mètres du sol (où ses grandes ailes vert kaki le rendraient moins visible aux chasseurs en survolant la campagne) et prit, tout aussi intuitivement, un cap de 200/220 degrés, soit sud sud-ouest. Plus on vole bas, moins on voit loin, mais il fallait voler bas et au régime de croisière pour des raisons de sécurité. Après environ une heure et demie de vol sans incident au-dessus des vastes et mornes étendues agricoles de la Picardie et de l'enfilade sans fin des bocages normands, Bobby Laumans atteignit les faubourgs d'une ville posée sur un grand cours d'eau et qui semblait quand même très étendue. Il gagna un peu d'altitude pour mieux y voir et eut la surprise de voir au sud-est des chasseurs Bloch 152 aux cocardes bleu blanc rouge sur ce qui apparut vite être un terrain d'aviation. Une fusée verte monta de la tour et Bobby Laumans, soulagé, effectua un circuit pour aller se poser à Rouen-Boos... Il avait dépassé Amiens sans s'en rendre compte et accompli un trajet presque double de celui projeté, prouvant ainsi ses compétences et en matière de navigation et aussi en « fuel management ».

Accueilli chaleureusement par les Français, Bobby Laumans put, une fois l'Avro 504N et son pilote ravitaillés, décoller pour rejoindre les autres à Tours, toujours sans carte, l'officier français lui ayant simplement indiqué sur la carte fixée au mur de son bureau le chemin de fer à suivre depuis Rouen pour atteindre Tours.

Navigation d'une toute autre nature

Le lendemain, 14 mai, Robert Laumans décolla de Tours et suivit des SV4bis de l'école de Gosselies, arrivés sur ces entrefaites, pour rejoindre Carpiquet via Le Mans où il retrouva le Capitaine Burniaux qu'il avait contacté par téléphone de Tours alors qu'il l'attendait toujours à Amiens. En effet, les avions de l'école de Wevelgem ne rallierent pas Tours comme prévu, mais bien Caen-Carpiquet où, après une dizaine de jours d'attente, les avions furent démontés et mis en caisses pour être expédiés par voie maritime vers Oran en Algérie et puis vers Oujda au Maroc où, théoriquement, la formation des élèves pilotes belges devait reprendre son cours. Ceux-ci et leurs instructeurs partirent par train vers Marseille pour embarquer après deux ou trois jours sur le « Commandant Dorise », un vieux rafiot qui les amena tant bien que mal à Oran où ils prirent le train pour Oujda, à la frontière algéro-marocaine, leur destination finale.

La capitulation française en juin 1940 remit à nouveau tout en question. Les

hoogte boven het terrein cirkelen en zou daar wachten op de twee anderen, beiden zonder kaart. Samen zouden ze dan in formatie naar Amiens vliegen, de eerste tussenstop op weg naar de eindbestemming Tours. Onmiddellijk na het opstijgen klom Bobby Laumans naar 300 meter en zag daar ... niemand. Toegegeven, het weer was mistig en de zon beperkte het zicht op lage hoogte. Om het nog wat erger te maken zag onze leerling-piloot verschillende explosies op de grond onder hem, wat de twee andere piloten er ongetwijfeld ertoe had aangezet om niet langer te wachten. Bobby Laumans had snel door dat hij er alleen voor stond. Instinctief daalde hij naar een hoogte van 100-150 meter (waar zijn grote kaki vleugels hem minder zichtbaar maken voor de overvliegende jachtvliegtuigen) en vloog, even intuïtief, naar het zuid-zuidoosten, koers 200/220 graden.

Hoe lager je vliegt hoe minder ver je ziet. Om veiligheidsredenen moet hij echter laag vliegen tegen kruissnelheid. Na ongeveer anderhalf uur vliegen boven de uitgestrekte akkers van Picardië en het eindeloze Normandische coulisselandschap, bereikte Bobby Laumans de buitenwijken van een stad aan een grote rivier. Hij klom wat hoger om beter te kunnen zien en zag tot zijn verrassing, op een vliegveld in zuidoostelijke richting, enkele Bloch 152 jachtvliegtuigen staan met blauwwitrode kokardes. Hij kreeg een groene vuurpijl van de toren en landde opgelucht in Rouen-Boos ... Zonder het te beseffen was hij Amiens voorbij gevlogen en had een twee keer langere afstand afgelegd dan oorspronkelijk gepland, waarmee hij meteen zijn talent voor navigatie en 'fuel management' bewees.

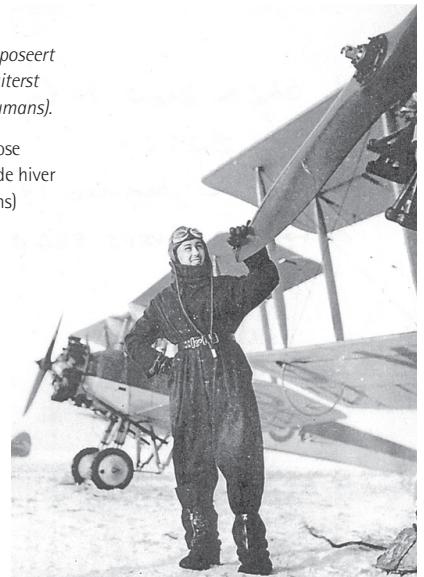
Hij werd hartelijk onthaald door de Fransen en nadat vliegtuig en piloot waren bevoorraad, steeg hij weer op richting Tours. Hij had nog steeds geen kaart, maar een Franse officier was zo vriendelijk geweest hem op een kaart tegen de muur van zijn bureau de spoorweg aan te wijzen die van Rouen naar Tours liep.

Een totaal andere reis

's Anderendaags, op 14 mei steeg Bobby Laumans dan op in Tours en volgde hij de SV4bis uit de vliegschool van Gosselies die ondertussen ook gearriveerd waren. Hun bestemming was Carpiquet, via Le Mans, waar hij kapitein Burniaux eindelijk terugvond. Voordien hadden ze al even telefonisch

Leerling piloot Robert Laumans poseert voor een Avro 504N tijdens de uiterst strenge winter van 1940. (R. Laumans).

L'élève pilote Robert Laumans pose devant un Avro 504N lors du rude hiver qui sévit début 1940. (R. Laumans)





militaires belges reçurent officiellement l'ordre de rentrer au pays. Certains officiers supérieurs en étaient partisans, d'autres comme Franz Burniaux ou Manu Geerts estimaient plus opportun de rejoindre le Congo Belge tandis qu'une cinquantaine d'élèves pilotes et d'instructeurs choisirent plutôt, en violation de tous les règlements prévalant durant cette période troublée, d'aller en Angleterre où la lutte se poursuivait. Bobby Laumans était de ceux-là. Ils furent couverts par le Capitaine Burniaux qui leur octroya un titre de congé de dix jours. Ils se rendirent à Casablanca pour tenter d'embarquer pour le Royaume-Uni. Grâce à l'aide du Capitaine Cajot, le gouvernement britannique leur envoya le SS David Livingstone qui les emmena de Casablanca à Gibraltar en deux jours de mer.

Le convoi d'une vingtaine de bateaux protégés par deux destroyers qui devait les amener en Grande-Bretagne appareilla de Gibraltar le 21 juillet 1940 pour arriver à Cardiff le 5 août 1940.

De nouvelles ailes

De Cardiff, tous les Belges furent concentrés dans la station balnéaire de Tenby que les aviateurs quittèrent après une quinzaine de jours. Bobby Laumans fut envoyé à St Athan et signa un engagement dans la Royal Air Force Volunteer Reserve pour la durée des hostilités avant de reprendre l'entraînement sur Miles Magister. Il fut affecté à la toute nouvelle école franco-belge d'Odiham. Il fut versé à l'AFTS (Advanced Flying Training School) de Shrewsbury fin janvier 1941 où il se perfectionna sur Miles Master pendant deux mois pour enfin, dans les derniers jours de sa formation, prendre les commandes d'un vrai chasseur, en l'occurrence un Hurricane pour un vol de vingt minutes ! Puis ce fut l'OTU (Operational Training Unit) en avril 1941 à Grangemouth (Edimbourg) où les choses sérieuses commencèrent : la conversion sur appareil de combat Spitfire Mk.I, celui où il fallait « pomper » à de nombreuses reprises pour rentrer le train d'atterrissement à commande hydraulique. Après une bonne vingtaine d'heures d'aguerrissement avec ses camarades de la 82^e promotion, les Sergents Lievens et Hoornaert, le Pilot Officer (lieutenant) Robert Laumans posa son sac au 74 « Tiger » Squadron de la RAF. C'était le 29 juillet 1941.

Robert Bobby Laumans commençait une nouvelle aventure aux rebondissements aussi nombreux qu'inattendus... mais ceci est une autre histoire dont il a déjà, comme précisé en tête du présent article, relaté de larges pans.

Jean-Pierre Decock

(1) Franz Burniaux organisa et supervisa l'évacuation de l'école de pilotage jusqu'au Maroc et termina son périple au Congo Belge afin d'y reformer l'école, projet qui ne se concrétisa pas. Il s'engagea toutefois à la South African Air Force au sein de laquelle il fit plusieurs tours d'opérations sur Boston et Marauder lors de la guerre du désert, en Italie et dans les Balkans. Titulaire de la DFC (Distinguished Flying Cross), il fut chef d'état-major général de la Force Aérienne de 1956 à 1960.

Bobby Laumans, heeft ook een schitterende carrière bij SABENA achter de rug, onder meer als instructeur op allerlei types en uiteindelijk als chef-instructeur. Zeventig jaar later, in augustus 2010, zien we hem in de cockpit van de Boeing 707 OO-SJA die staat opgesteld in het Luchtvaartmuseum van Brussel. (JP Decock).

Septante ans plus tard, Bobby Laumans qui a aussi effectué une brillante carrière à la SABENA, notamment en tant qu'instructeur sur divers types d'appareils et finalement comme chef instructeur, explique en août 2010 une péripétie de pilotage du 707 dans le cockpit du Boeing 707 OO-SJA préservé au Musée de l'Air de Bruxelles. (JP Decock)

contact gehad. De vliegtuigen van de school van Wevelgem waren inderdaad niet naar Tours gegaan, zoals oorspronkelijk gepland, maar naar Caen-Carpiquet. Daar werden ze na een tiental dagen ontmanteld, in kisten verpakt om eerst naar Oran in Algerië verscheept te worden en daarna naar Oujda in Marokko, waar de opleiding van de Belgische leerling-piloten zou worden voortgezet, in theorie althans. De leerlingen en hun instructeurs namen de trein naar Marseille om twee of drie dagen later in het schepen op 'Commandant Dorise', een oude schuit die hen naar Oran bracht waar ze de trein namen naar Oujda op de Algerijnse-Marokkaanse grens, hun eindbestemming. De Franse capitulatie in juni 1940 zette alle plannen echter weer op de helling. De Belgische militairen kregen officieel het bevel om terug te keren naar hun land. Sommige hogere officieren gaven daar gevolg aan, anderen zoals Franz Burniaux of Manu Geerts gingen liever naar Belgisch Congo, terwijl een vijftigtal leerling-piloten en instructeurs voor Engeland kozen om daar de strijd voor te zetten. Daarmee overtraden ze alle geldende reglementen uit die tijd. Hoe dan ook, Bobby Laumans was een van hen. Kapitein Burniaux stak een handje toe door hen tien dagen verlof toe te kennen. Ze gingen naar Casablanca en probeerden daar in te schepen naar Groot-Brittannië. Met de hulp van Kapitein Cajot stuurde de Britse regering hen de SS David Livingstone die hen in twee dagen naar Gibraltar bracht.

Het konvooi van een twintigtal schepen beschermd door twee destroyers dat hen naar Groot-Brittannië zou brengen, vertrok op 21 juli 1940 uit Gibraltar en kwam op 5 augustus 1940 aan in Cardiff.

Nieuwe vleugels

In Cardiff werden alle Belgen eerst samengebracht in de badstad Tenby. Twee weken later werd Bobby Laumans naar St Athan gestuurd waar hij dienst nam in de Royal Air Force Volunteer Reserve om zijn opleiding voort te zetten op Miles Magister. Hij werd ondergebracht in de nieuwe Frans-Belgische vliegschool in Odiham. Eind januari 1941 ging hij over naar de AFTS (Advanced Flying Training School) in Shrewsbury waar hij zich gedurende twee maanden verder perfectioneerde op de Miles Master. Helemaal op het einde van zijn opleiding kreeg hij eindelijk de kans om met een echt jachtvliegtuig te vliegen, een Hawker Hurricane, voor een vlucht van twintig minuten! Daarna volgde de OTU (Operational Training Unit) in april 1941 in Grangemouth (Edinburgh) waar het serieuze werk begon: de conversie op gevechtsvliegtuig, de Spitfire Mk. I, het model waarbij het onderstel met behulp van een hydraulische handpomp ingetrokken moest worden. Na een gevechtsopleiding van een twintigtal uur met zijn vrienden van de 82^e promotie, de sergeanten Lievens en Hoornaert, werd Pilot Officer (lieutenant) Robert Laumans lid van het 74ste 'Tiger' Squadron van de RAF. We schrijven 29 juli 1941.

Robert Bobby Laumans begon aan een nieuwe bladzijde van zijn fascinerende avonturenverhaal, waar hij, zoals vermeld aan het begin van dit artikel, al heel veel over geschreven heeft.

Jean-Pierre Decock

Vert. Marc Van de Velde

(1) Franz Burniaux organiseerde en superviseerde de evacuatie van de vliegschool tot in Marokko. Later reisde hij door naar Belgisch Congo om er een vliegschool op te starten. Het project kwam echter niet van de grond. Hij nam later dienst in de South African Air Force waarmee hij verschillende opdrachten uitvoerde op Boston en Marauder, tijdens de woestijnoorlog, in Italië en de Balkan. Franz Burniaux DFC (Distinguished Flying Cross) was stafchef van de Luchtmacht van 1956 tot 1960.

Boutique VTB Boetiek



Badge : 20 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Pin : 15 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Broche : 25 €

Port BE: 1,50 € - Port EU: 3,00 €



Cravatte - Das : 20 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

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



Petje - Casquette : 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



10 Cartes de voeux

10 Wenskaarten: 10 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €



Sticker : 1 €

Port BE: 1 € - Port EU: 1,00 €



Drapeau belge - Belgische vlag

100 x 150 cm : 11 €

Port BE: 2 € - Port EU: 6,00 €

Comment vous procurer ces articles? Payez le montant correct (frais de port inclus) au N° de compte **210-0619966-91** (IBAN: BE232100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB) des Vieilles Tigès et mentionnez type et nombre d'articles désirés. En cas de doute ou pour des envois à des pays en dehors de l'Europe, prière de bien vouloir contacter notre trésorier via notre site web (menu "Envoyer messages"). **Après réception de votre paiement**, nous vous enverrons par la Poste les articles désirés à l'adresse que vous avez indiquée. Vous pouvez également contacter Alex Peelaers, notre trésorier, à la Maison des Ailes, chaque second mercredi du mois à partir de 12.00 heures.

Hoe kunt u deze artikelen kopen? Betaal het juiste bedrag (portkosten inbegrepen) op rekeningnummer **210-0619966-91** (IBAN: BE23 2100 6199 6691 - BIC: GEBABEBB) van de Vieilles Tigès en vermeld type en aantal artikelen die u wenst te kopen. In geval van twijfel of voor verzendingen naar landen buiten Europa, gelieve contact op te nemen met de penningmeester via onze website (menu "Berichten sturen"). **Nadat we uw betaling ontvangen hebben**, zullen wij de gevraagde artikelen via de Post verzenden naar het door u opgegeven adres. Natuurlijk kunt u ook contact opnemen met Alex Peelaers, onze penningmeester, in Het Huis der Vleugels, elke tweede woensdag van de maand vanaf 12.00 uur.

Stop dreaming, fly!



- > A Saint-Hubert, berceau du vol à voile en Belgique
- > Stages d'initiation en planeur (1, 2 semaines, à la carte)
- > Stages de réentraînement et perfectionnement (1, 2 semaines)
- > Stages indigènes (saisonnier)
- > Vols découverte en planeur et motoplaneur
- > Nous avons le programme dont vous rêvez!
- > In St. Hubert, de wieg van het zweefvliegen in België
- > Initiatiecursus zweefvliegen (1, 2 weken, naar wens)
- > Hertrainings- en vervolmakingcursus (1, 2 weken)
- > Seizoengstage
- > Ontdekkingsvlucht met zweefvliegtuig en motorzwever
- > Wij hebben het programma waarvan u droomt

Inscription et information:

www.cnvv.be - cnvv@skynet.be - 061/611268

Inschrijving en informatie:



INTERNATIONAL AIRSHOW 2012 FLORENNES 23-24 JUIN 2012

Ouvert de 10h00 à 19h30

Prix: 7,00 Euro – Pas de préventes – Parking aisé (Gratuit)



INTERNATIONAL AIRSHOW 2012 FLORENNES 23-24 JUNI 2012

Open van 10.00 tot 19.30 uur

Prijs: 7,00 Euro – Geen voorverkoop – Grote parking (Gratis)

22nd ANTWERP STAMPE Fly In 6th Ercoupe Fly In LUCHTHAVEN ANTWERPEN

**19 mei 10u aankomst deelnemers
2012 static show**
**20 mei 11u formatievlucht
2012**



Hertz

inkom gratis

FINSERVE
european aviation insurance
www.finserve.aero